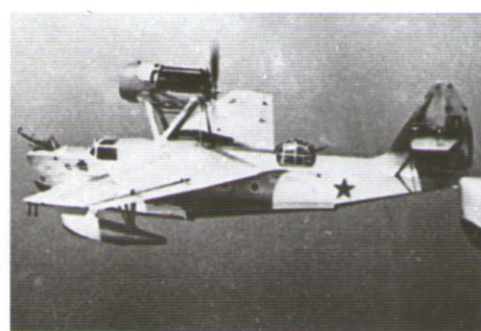
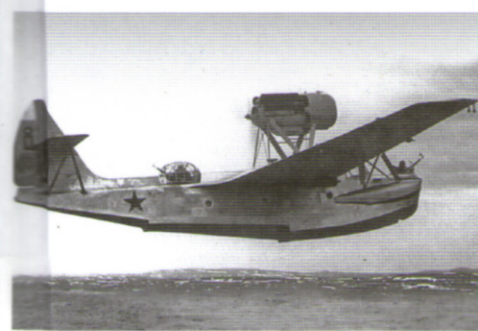


Александр Заблотский • Андрей Сальников



# Морской разведчик **МБР-2**

«ЛЕТАЮЩАЯ ЧАЙКА»  
БЕРИЕВА



**Александр Заблотский  
Андрей Сальников**

---

# **МОРСКОЙ РАЗВЕДЧИК МБР-2**

---

**«ЛЕТАЮЩАЯ ЧАЙКА» БЕРИЕВА**



МОСКВА  
2015



В оформлении переплета использована  
иллюстрация художника *В. Петелина*

- 3 12 **Заблотский А. Н., Сальников А. И.**  
Морской разведчик МБР-2. «Летающая чайка» Бериева / Александр  
Заблотский, Андрей Сальников. – М. : Яуза : Эксмо, 2015 – 96 с. – (Война  
и мы. Авиакол-лекция).

ISBN 978-5-699-84557-6

«Машина отличная. Жить будет!» – заявил летчик-испытатель после первого полета морского разведчика МБР-2 в Севастополе. Созданный Георгием Бериевым «в инициативном порядке», этот цельнодеревянный самолет, который газеты окрестили «летающей чайкой», а моряки звали просто «амбарчиком», стал «рабочей лошадкой» морской авиации СССР. Надежные, дешевые, простые в производстве и управлении, МБР-2 служили на всех флотах – от Заполярья, Балтики и Черного моря до Амурской флотилии и Тихого океана, а также в Погранвойсках НКВД, – и участвовали во всех войнах своей эпохи – от Зимней до Великой Отечественной и Корейской, где янки прозвали эти самолеты «чокнутыми будильниками» и «ночными кофемолками». Ведь МБР-2 применялись не только как морские разведчики, противолодочные, спасательные и транспортные самолеты, но и в качестве ночных бомбардировщиков и даже водителей радиоуправляемых торпедных катеров (как тогда говорили: «ВУ» – «волнового управления»).

В этой книге вы найдете исчерпывающую информацию обо всех модификациях «летающих чаек» Бериева – об их создании, службе и боевом применении. Коллекционное издание иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий.

УДК 355/359  
ББК 68

ISBN 978-5-699-84557-6

© Заблотский А.Н., 2015  
© Сальников А.И., 2015  
© ООО «Издательство «Яуза», 2015  
© ООО «Издательство «Э», 2015

# СОДЕРЖАНИЕ

С чего все начиналось.....	5
Гидросамолет «ЦКБ №25».....	5
«Жить будет!».....	10
Путь в серийное производство.....	14
Серийный МБР-2 с мотором М-17.....	16
ЦКБ МС-1 — «издание второе, улучшенное и дополненное».....	21
Самолеты «волнового управления».....	30
Летающие лодки для ГВФ.....	31
МБР-2 с мотором М-103.....	34
Итоги.....	38
Основной разведчик флота.....	39
«Незнаменитая война».....	44
В составе всех флотов.	
МБР-2 в Великой Отечественной.....	47
На Севере.....	47
На Балтике.....	56
На Черном море.....	66
На Тихом океане.....	74
В гражданской авиации.....	77
За пределами СССР.....	79
Подводя итог.....	82
Вместо эпилога.....	84
Техническое описание МБР-2 с двигателем АМ-34Н.....	87
Окраска и обозначения.....	92
Список сокращений.....	94
Литература и источники.....	94



Гидросамолет МБР-2 долгое время был основой разведывательной авиации флота, вынес тяжесть первых боев Великой Отечественной и закончил свою службу в скоротечной кампании против Японии. Тем не менее, история его создания, службы и боевого применения до сих пор остаются в тени. Поэтому, первый гидросамолет Георгия Михайловича Бериева достоин того, что рассказать о нем подробно.

Авторы выражают свою глубочайшую благодарность за помощь в подготовке данной книги **Андрею Ярославовичу Кузнецову** (Нижний Новгород), **Роману Ивановичу Ларинцеву** (Северодвинск) и **Геннадию Федоровичу Петрову** (Санкт-Петербург).



*«Первый самолет – морской ближний разведчик МБР-2, над созданием которого мне пришлось работать, и его дальнейшие модификации были важным шагом в отечественном гидросамолетостроении и избавили нашу страну от необходимости закупки морских самолетов извне.*

*Создание этого самолета было важным этапом начала организации нашего ОКБ, ставшего советской школой морского самолетостроения».*

**(Г.М. Бериев).**

## **С чего все начиналось**

Георгий Михайлович Бериев родился в 1903 г. в Тифлисе (Тбилиси), в семье скромного рабочего Михаила Соломоновича Бериева. Часто в литературе в отношении Георгия Михайловича упоминают грузинскую фамилию его отца – Бериашвили, что не совсем верно. В связи с этим стоит заметить, что отец Г.М. Бериева поменял фамилию на русский лад – а на Кавказе так тогда поступали многие – еще до своей женитьбы и рождения Георгия, ставшего пятым ребенком в семье.

Самолет будущий авиаконструктор, впервые увидел в своем родном городе осенью 1910 г. Это был французский «Фарман», на котором проводил демонстрационные полеты известный русский авиатор С.И. Уточкин. Полеты были организованы с поля, находившегося в предместье Тифлиса – Дидубе, о чем публику широко оповестили местные газеты и афиши, расклеенные в самых людных местах города. Посмотреть на это невиданное и полуфантастическое зрелище собралось огромное количество народа, и неудивительно, что семья Бериевых в полном составе отправилась смотреть, как будет летать Уточкин.

Уже на склоне лет Георгий Михайлович так вспоминал об этом дне: *«Когда Уточкин поднялся в воздух, все взбудоражилось. Подготовку к полету мы, конечно, не видели, но аэроплан в воздухе помню до сих пор. Летал Уточкин недолго и не очень высоко и не над толпой, а в сторону Дигоми. Событие это было необычайным и запомнилось мне на всю жизнь. Я и сейчас помню этот жаркий день и пожелтевшую траву.*

*Очевидно, это первое впечатление о полете человека на аэроплане надолго запечатлелось в моем детском сознании*

*и уже тогда родило во мне мечту о полете в воздухе».*

Мечты мечтами, но в 1919 г. шестнадцатилетний Георгий Бериев начинает работать учеником литейщика на небольшом заводе Гильберта в Тифлисе. Осенью того же 1919 г. он поступает в Тифлисское железнодорожное техническое училище. Крутые перемены, происходящие в стране, властно захватывают в свой водоворот и Георгия. В августе 1921 г. он добровольно вступает в Красную Армию, но при этом не бросает училище, продолжая учебу на вечернем отделении. В 1923 г., по его окончании, Г.М. Бериев предпринимает попытку поступить в Егорьевскую летную школу. Однако эта попытка воплотить в реальность свою мечту оказалась неудачной, комсомольская путевка в школу досталась более удачливому претенденту.

Неудача не обескуражила Георгия, и, так как высшее образование всегда было его мечтой, он в 1924 г. поступает в Тифлисский политехнический институт. Но мечта о небе и авиации уже не отпускает Бериева, и в 1925 г. он переводится на авиационное отделение Ленинградского политехнического института им. М.И. Калинина, которое успешно оканчивает в 1930 г.

## **Гидросамолет «ЦКБ №25»**

В 1924 г. Реввоенсовет РСФСР принял план развития Красного Воздушного флота, определявший в том числе и основные направления опытно-конструкторских работ на 20-е и 30-е годы по созданию морских самолетов. Планы строились поистине грандиозные. Предполагалась разработка и строительство целой гаммы морских самолетов различного типа и назначения: морских ближних и дальних разведчиков (МБР и МДР), морских тяже-



**Г.М. Бериев**





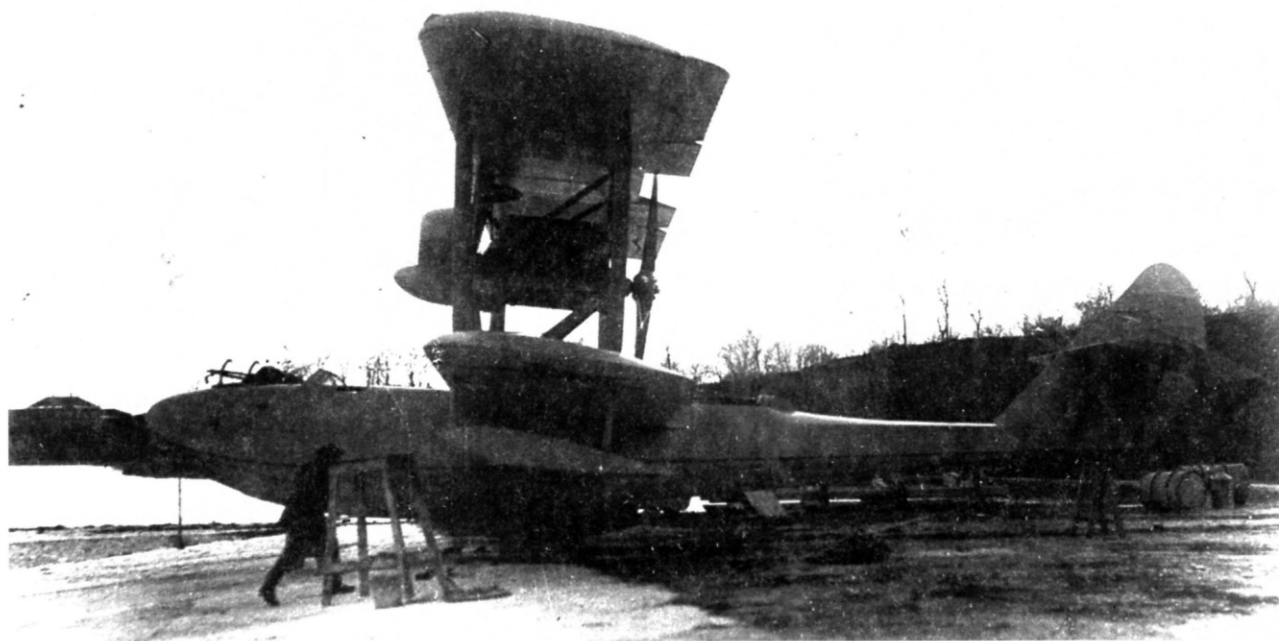
**Спуск на воду  
МБР-4  
построенного  
на заводе №31.  
Таганрог, 1932 г.**

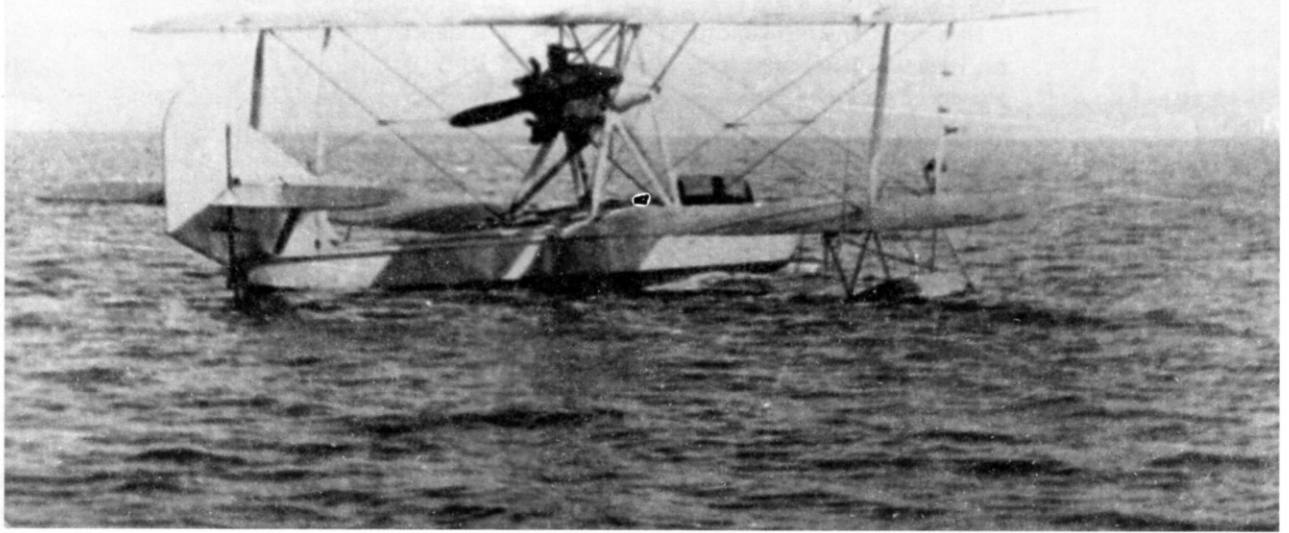
лых бомбардировщиков и торпедоносцев открытого моря (МТБ и ТОМ), корабельных самолетов для линкоров крейсеров и подводных лодок (КОР и СПЛ). Однако в планы вмешалась суровая действительность, и поскольку, пригодные для производства гидросамолеты отечественной конструкции в этот момент отсутствовали, СССР был вынужден пойти на закупки гидросамолетов за рубежом.

Еще в 1923 г. в Италии было закуплено более 50 летающих лодок «Савойя» S-16, которые эксплуатировались в Советском Союзе до 1935 г. Кроме них, среди закупленных самолетов было немало немецких машин. К январю 1926 г. на Балтике и

Черном море летало 17 поплавковых Ju-20, фирмы «Юнкерс». Самолеты использовались для ведения разведки до конца 1930 г. Начиная с декабря 1926 г. на Черное море, а затем и на Балтику начал поступать поплавковый самолет ЮГ-1, военный вариант гражданского G.24 той же фирмы. В том же 1926 г. в Севастополь прибыли первые две летающие лодки «Валь», спроектированные знаменитым Клодом Дорнье. Эти удачные и популярные во всем мире самолеты были закуплены для авиации Балтийского и Черноморского флотов. Для оснащения кораблей РККФ самолетами-разведчиками в 1929 г. был заключен контракт с фирмой «Хейнкель»

**Гидросамолет  
МБР-4  
производства  
завода №31**





на поставку двадцати гидропланов HD.55 (получивших у нас название КР-1) и трех корабельных катапульт К-3.

Успешно развивалось сотрудничество в области авиации и с Италией. У той же фирмы «Савойя» была приобретена лицензия на постройку летающей лодки S-62, вполне современной для своего времени машины. Начиная с 1932 г. самолеты S-62, обозначенные как МБР-4, начали выпускать на авиационном заводе №31 в Таганроге.

Тем не менее импортные машины не рассматривались как перспективное решение проблемы, и в долгосрочных планах командование ВВС РККА рассчитывало на современные самолеты, созданные отечественными конструкторами и построенные отечественной промышленностью.

С тем чтобы ускорить разработки в области морских самолетов, в 1925 г. к работе приступило созданное в ЦАГИ конструкторское бюро, получившее название АГОС (авиация, гидроавиация, опытное строительство). Рядом со зданием АГОС была построена лаборатория с гидроканалом, вступившим в строй 30 апреля 1930 г., что в значительной мере способствовало достижению хороших гидродинамических качеств многих созданных в дальнейшем советских гидросамолетов.

Одновременно в Ленинграде был создан Отдел опытного морского строительства (ОМОС), имевший целью объединить усилия конструкторов в области гидроавиастроения. В конце 1927 г. ОМОС был переведен в Москву и переименован в ОПО-3 (опытный отдел третий). Возглавил его Д.П. Григорович. За три года (1925–1928 гг.) в ОМОС и ОПО-3 разработали несколько различных гидросамолетов: МРЛ-1 (морской разведчик с двигателем «Либерти»), МР-2, МУР-2, РОМ-1 (разведчик открытого моря), РОМ-2, РОМ-2бис, ММ-1 (морской миноносец) и МТ-1 (морской торпедоносец). Однако общий итог оказался неутешительным – ни один самолет в серию не пошел, а Д.П. Григорович в результате был отстранен от работы.

В 1928 г. в СССР по приглашению Авиатреста прибыл французский авиаконструктор Поль Эме Ришар с десятью своими сотрудниками. Им, во вновь созданное КБ по морскому самолетостроению, получившему название в духе времени МОС ВАО (Морское опытное самолетостроение Всесоюзного производственного объединения), и передали конструкторов ОПО-3 и все их опытные разработки. Для Ришара составили довольно объемный план разработок, но постепенно основные его усилия сосре-

**Опытный морской  
разведчик МР-3**



доточились на торпедоносце открытого моря (ТОМ-1).

Именно в опытно-конструкторское бюро Ришара был направлен молодой инженер Георгий Михайлович Бериев, окончивший в 1930 г. Ленинградский политехнический институт.

В МОС ВАО Георгий Бериев начинает работать инженером-конструктором в группе расчетов самолета на прочность, которой руководил Г.С. Еленевский. Затем Бериев переходит в конструкторскую группу моторных установок. Однако и эта работа его не устраивала. По воспоминаниям Георгия Михайловича, у него было желание ознакомиться с конструкцией всего самолета, а также с технологией его производства. Поэтому он с помощью ведущего инженера по производству самолета ТОМ-1 Н.И. Камова, перешел из КБ на работу в опытный цех – помощником ведущего инженера.

ТОМ-1 был построен и в 1931 г. испытан, но он мало чем отличался от поплавкового варианта ТБ-1 и поэтому серийно не строился. В том же году, по окончании срока действия договора, П. Ришар возвратился на родину, МОС ВАО расформировывается, а конструкторов переводят в ЦКБ при заводе №39 им. Менжинского.

В ЦКБ Г.М. Бериев попадает в морской отдел, а вернее «морскую бригаду №5», возглавляемую И.В. Четвериковым, в которой тогда работали П.Д. Самсонов, В.Б. Шавров, А.Н. Добровольский, В.А. Герасимов, Я.С. Катураев. В это время в отделе разрабатывалось несколько ма-

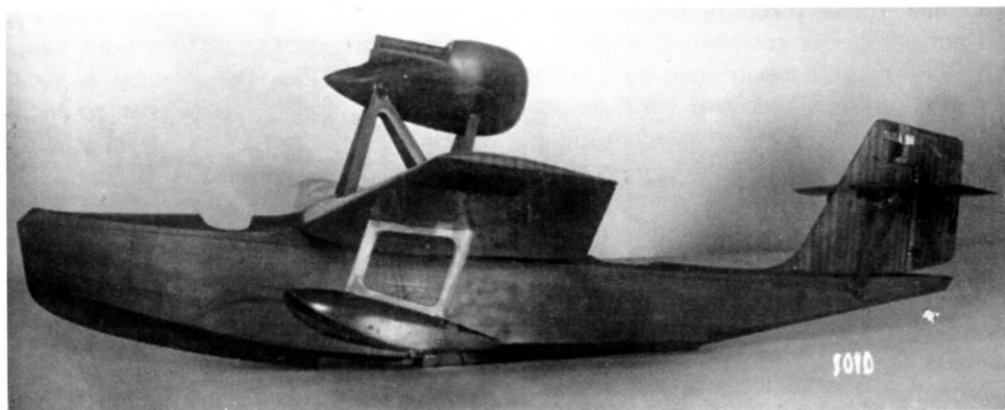
шин: сам руководитель был занят морским дальним разведчиком МДР-3, В.Б. Шавров – проектом самолета-амфибии Ш-5. Бериев, по собственной инициативе стал заниматься еще одной темой – морским ближним разведчиком, которому присвоили обозначение МБР-2.

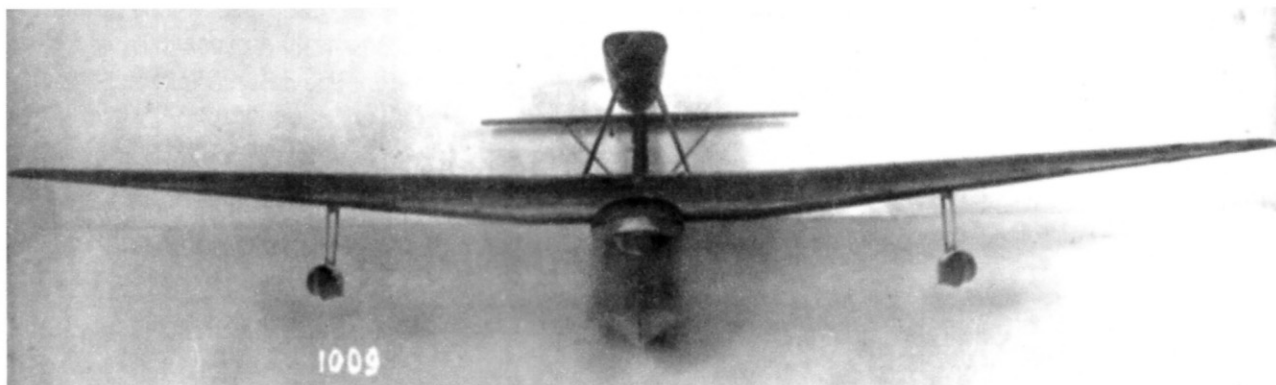
Для своего самолета Бериев остановился на схеме одномоторного свободнонесущего моноплана с двухреданной лодкой с большой поперечной килеватостью. Это обеспечивало гидросамолету хорошую мореходность и способность взлетать и садиться на воду при волнении высотой до 0,7 м. В качестве силовой установки планировался новый двигатель М-27, проходивший тогда испытания. Это был 12-цилиндровый W-образный мотор водяного охлаждения.

При проектировании был выполнен большой объем экспериментальных исследований моделей различных вариантов самолета в аэродинамических трубах и опытовом бассейне ЦАГИ. В том числе были проведены исследовательские работы по изучению продольной устойчивости самолета как в полете, так и при глиссировании по воде.

Первоначально предполагалось, что самолет будет цельнометаллическим, однако, оценив положение с цветной металлургией в стране и прислушавшись к настоящему совету представителя НИИ морской авиации К.Н. Ганулича о том, что флоту «нужен деревянный самолет», Бериев понял, что МБР в своем цельнометаллическом, несомненно прогрессивном, варианте может вообще не состояться, и решил делать его деревян-

**Модель самолета №25 для протасок в опытовом бассейне ЦАГИ. Любопытно, что на модели мотор установлен «задом наперед», 1931 г.**





ным, с максимально простой конструкцией, рассчитанной на массовый выпуск.

Рассмотрение технических проектов всех разрабатываемых в ЦКБ опытных самолетов проводилось на Техническом Совете, в состав которого входили все ведущие специалисты ЦКБ. Закончив разработку проекта МБР-2, Г.М. Бериев доложил его на очередном Техсовете. На заседании, в котором участвовали Д.П. Григорович, Н.Н. Поликарпов, представитель НИИ морской авиации К.М. Ганулич, представленный проект гидросамолета был одобрен и было принято решение о строительстве опытного экземпляра, получившего заводской индекс «машина №25 (ЦКБ-25)».

Разработка рабочих чертежей «машины №25» (в обиходе «четвертак») и передача их на завод прошла без особых проблем и довольно быстро. Большую помощь в этом оказал Бериеву конструктор Я.С. Катураев, который с тех пор, вплоть до своего ухода на пенсию работал с Георгием Михайловичем.

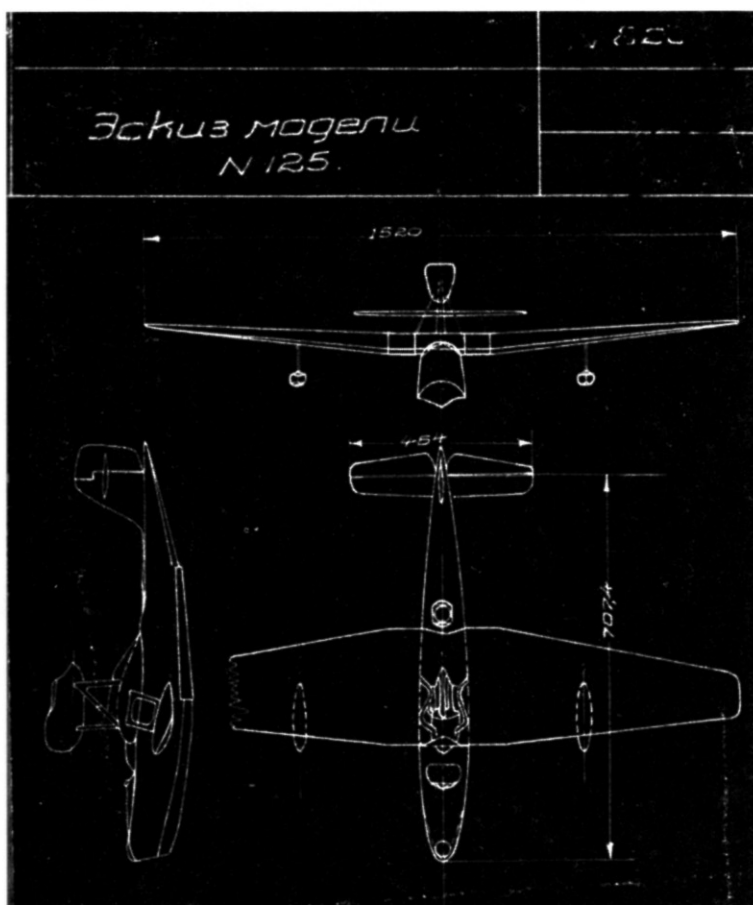
Проблемы начались, как только чертежи опытного гидросамолета были переданы в производство. Цеха завода №39 им. Менжинского были плотно загружены плановыми заказами, поэтому детали для «машины №25», которая фактически находилась на положении инициативной разработки, изготавливались в последнюю очередь.

Чтобы как-то выйти из этого положения и не дать своему самолету превратиться в «долгострой», Бериев, что было в духе того времени, обратился за помощью в комитет комсомола авиаза-

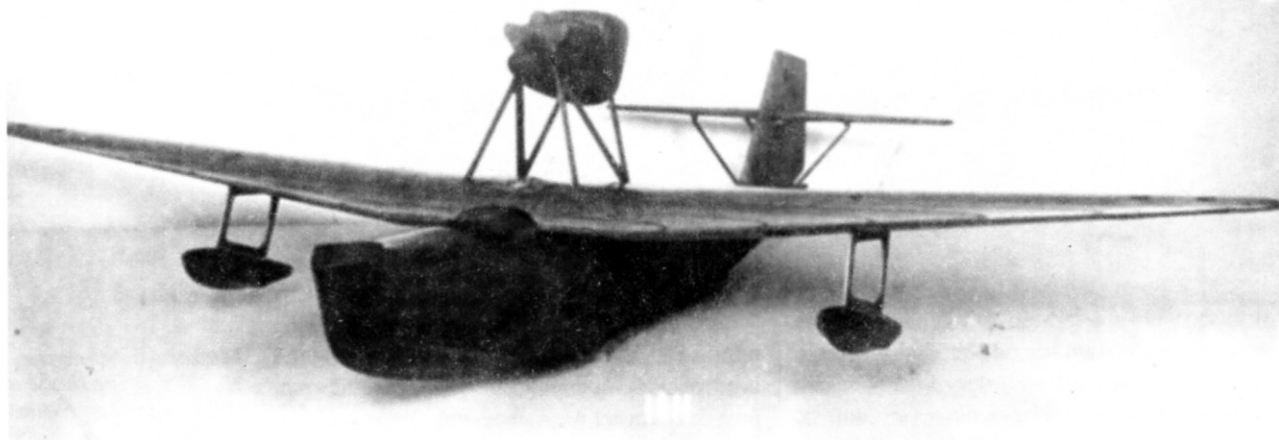
вода. Его просьба нашла отклик, и комсомольская организация взяла шефство над его машиной, а ее члены сами с энтузиазмом приняли активное участие в ее строительстве. Помощником Г.М. Бериева по постройке «машины №25» был назначен опытный мастер П.И. Иванов, начавший свою работу в самолетостроении еще до революции в качестве столяра-сборщика и внесший большой вклад в

**Модель самолета №25 для протасок в опытовом бассейне ЦАГИ. 1931 г.**

**Эскиз модели самолета №25, Москва, ЦАГИ, 1931 г.**







**Модель самолета №25 для протасок в опытовом бассейне ЦАГИ. 1931 г.**

создание первого опытного экземпляра самолета.

К осени 1931 г. постройка первого прототипа МБР-2 подходила к концу, и тут Бериев узнает, что двигатель М-27 не будет строиться серийно. Судьба самолета мгновенно повисла на волоске, поскольку директор завода №39 дал распоряжение о немедленном прекращении работ по оставшейся без мотора «машине №25».

В поисках выхода из сложившейся тупиковой ситуации Г.М. Бериев решает установить на МБР-2 выпускавшийся серийно двигатель М-17 (советскую копию немецкого мотора BMW VI). Это тоже был 12-цилиндровый двигатель водяного охлаждения, но V-образной схемы. Однако он, по сравнению с М-27 имел меньшую мощность, что не позволяло получить заявленные в проекте летно-технические характеристики, но другого варианта не было. Обратившись к директору завода №39 с предложением об установке мотора М-17 на свой самолет, Георгий Михайлович получил решительный отказ, мотивированный тем, что в плане опытных работ завода, утвержденном правительством, «машины №25» нет.

Как вспоминал сам Георгий Михайлович Бериев: «У меня остался последний выход – обратиться с этим вопросом к одному из руководителей ВАО Н.М. Харламову.

На приеме у Харламова я подробно доложил ему о всей проделанной работе по самолету и о своем предложении об установке на нем мотора М-17. Николай Михайлович, внимательно выслушав меня, тут же связался по телефону с директором завода и дал распоряжение о завершении постройки опытной машины МБР-2 с выбранным мною мотором».

После звонка Харламова постройка МБР-2 возобновилась. Переделка самолета под новый двигатель не требовала больших затрат, и к концу года машина была собрана. Первый прототип получил двигатель BMW-VIE7.3 с толкающим четырехлопастным деревянным винтом, что, впрочем, дела не меняло, поскольку М-17 был его лицензионным аналогом. Так же на заводе были проведены статические испытания крыла и оперения, центровка самолета.

### «Жить будет!»

К весне 1932 г. гидросамолет был разобран и по железной дороге доставлен в Севастополь на гидробазу завода №45 в бухте Голландия, где ему предстояло пройти мореходные и летные испытания.

В апреле 1932 г. МБР-2 был полностью подготовлен к тому, чтобы в первый раз подняться в воздух. Летчиком-испытателем первого гидросамолета Г.М. Бериева стал известный морской летчик Бенедикт Львович Бухгольц, бортмехаником Владимир Александрович Днепров.

Первый полет нового морского разведчика планировался на 30 апреля 1932 г. и должен был стать, как было тогда принято, «очередным подарком к празднику Международной солидарности трудящихся». По этому случаю на гидробазе 45-го завода собралось много гостей. Экипаж торжественно поднялся в самолет, стоявший на перекатной тележке у гидроспуска. Подошел катер и подал на летающую лодку буксирные концы. Г.М. Бериев лично дал команду: «Машину на воду!». МБР-2 – на воде и тут, происходит непредвиденное, гидросамолет не захотел расставаться со своей перекатной тележкой. Расстроенный неудачей Б.Л. Бухгольц, высунувшись из кабины, своим громовым голосом стал подавать команды старшине катера, чтобы тот рывками оторвал гидросамолет от тележки. Но все усилия оказались тщетными – тележка словно приросла к самолету. Стало ясно, что «дебют» МБР-2 сорвался, и разочарованные гости, посмеиваясь над испытателями, стали расходиться с гидробазы.

Машину вытащили из воды на гидроспуск, чтобы разобраться в причинах случившегося. Оказалось, что обитое войлоком ложе перекатной тележки не было предварительно промазано тавотом,



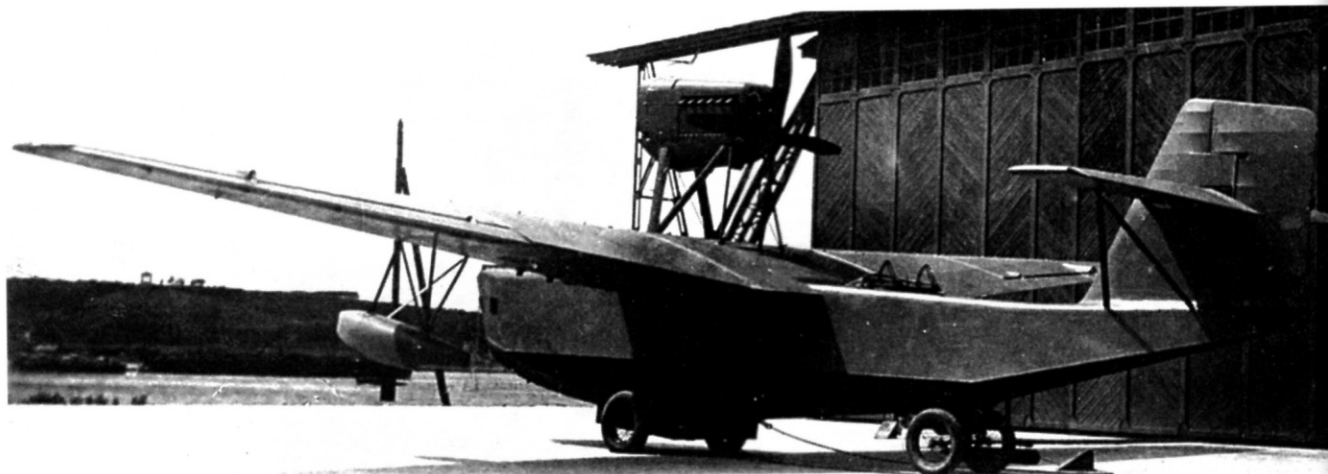
**Летчик-испытатель  
Б.Л. Бухгольц,  
первым поднявший  
в воздух МБР-2**

и под тяжестью гидросамолета она намертво приклеилась к днищу лодки, покрытому «кузбаслаком».

Следующая попытка состоялась через два дня, 3 мая 1932 г. Вот как запомнился этот день самому создателю нового гидросамолета: «...Севастополь. Бухта Голландия, майское утро 1932 года. На небольшой бетонной площадке гидроспуска хлопочут люди в комбине-

**Опытный самолет  
ЦКБ-25**





**Опытный самолет ЦКБ-25 на перекатной тележке**

зонах – готовят опытную машину к первому вылету.

Наконец механик Володя Днепров докладывает, что самолет к вылету готов. Вся испытательная бригада принимает участие в спуске гидроплана на воду.

Подошел буксирный катер и отвел летающую лодку на середину бухты. Из кабины выглядывают Бухгольц и Днепров. Катер принимает буксировочный конец и быстро отходит в сторону.

Заработал двигатель, и гидросамолет начал выплывать красивые восьмерки на воде. Установив поведение машины на рулежках, летчик начинает проверять ее на пробежках, постепенно наращивает скорость и доводит ее чуть ли не до взлетной – самый ответственный момент. Неоднократно мне приходилось быть свидетелем, как на таких пробежках испытываемые гидросамолеты «барсили», выброшенные из воды мощными гидродинамическими силами, возникавшими на режимах глиссирования.

Рев мотора усиливается – это летчик дал полный газ и сейчас взлетит. Летающая лодка быстро набирает скорость на разбеге, секунд через двадцать легко отрывается от воды – и... взмывает в небо! У всех на гидроспуске вздох облегчения: летит, родимая!

Через восемь минут полета испытатель безукоризненно выполняет приводнение и сразу же идет на повторный взлет. Через четырнадцать минут вновь посадка – на бухту с моря над-

вигалась сплошная молочная стена тумана.

Гидросамолет без помощи катера-буксировщика подруливает к самому спуску, и я слышу первую оценку летчика: «Машина отличная. Жить будет!».

Слова Б.Л. Бухгольца оказались пророческими, у гидросамолета, который он только что в первый раз поднял в воздух, впереди действительно была долгая служба. Пока же надо было выполнить программу заводских и государственных испытаний. Это заняло всего двадцать дней, причем обошлось даже без неизбежных в таких случаях доводок. В испытательных полетах принял участие как член экипажа и сам Г.М. Бериев. Испытания убедительно показали, что новый гидросамолет получился. Летная оценка МБР-2, данная Бухгольцем, была высокой, он отмечал, что машина устойчива в полете и на воде, легка в управлении.

Казалось, что все трудности уже позади и вопрос с запуском самолета в серию превращается в чистую формальность. Поэтому окрыленный успехом Г.М. Бериев с легким сердцем возвращался в Москву. Действительно, командование ВВС РККА (в состав которой входила и морская авиация) без возражений утвердило Акт по Государственным испытаниям опытного самолета МБР-2 и рекомендовало его к принятию на вооружение морской авиации РККА и соответственно к запуску его в серию. Этот вопрос рассматривался на совместном совещании



представителей авиационной промышленности и морской авиации, и тут неожиданно будущее самолета вновь оказалось под вопросом. Выступивший на этом совещании А.Н. Туполев категорически высказался против запуска в серию этой, как он выразился, «деревяшки». Вместо МБР-2 Туполев предложил строить серийно свою цельнометаллическую летающую лодку МДР-2. Против его предложения высказались военные, так как по результатам летных испытаний гидросамолет Туполева оказался не удовлетворяющим требованиям морской авиации. В результате возникших разногласий вопрос о запуске в производство МБР-2 так и не был решен.

Следует сказать, что к этому времени в структуре советской авиационной промышленности произошли существенные изменения. В результате принятого курса на всемерную концентрацию всех имеющихся мощностей авиапрома, в октябре 1931 г. ЦКБ ВАО в административном отношении подчинили ЦАГИ, после чего новая организация стала называться ЦКБ ЦАГИ. На этом преобразовании не закончились, в мае 1932 г. ЦКБ ЦАГИ стало Сектором опытного строительства ЦАГИ. Г.М. Бериев попал в Конструкторский отдел опытного самолетостроения (КОСОС) под прямое начало А.Н. Туполева.

Естественно, что такая позиция Туполева, уже тогда обладавшего немалым влиянием, делало шансы МБР-2 попасть в серию весьма невысокими. Но тут в судьбу самолета, да и Г.М. Берие-

ва снова вмешался Н.М. Харламов, ставший к этому времени начальником ЦАГИ. В состоявшейся на следующий день беседе он предложил Бериеву разработать пассажирский вариант МБР-2, поскольку если эта машина заинтересует ГВФ, то ее гораздо легче и скорее удастся запустить в серию. Не теряя времени, Н.М. Харламов вызвал к себе А.Н. Туполева и дал указание о проработке пассажирского варианта МБР-2. Туполев воспринял это распоряжение спокойно, только сказав Бериеву: *«Я тебе выделю на эту работу конструкторов, машина твоя, так ты ею сам и занимайся»*, что вполне устраивало Георгия Михайловича.

С выделенной группой конструкторов Г.М. Бериев в первую очередь принялся за полную переработку чертежей и эскизов, по которым строился опытный самолет, для возможной передачи на серийный завод, так как эта документация была в неупорядоченном состоянии и не годилась для серийного производства. Сама пассажирская модификация гидросамолета имела минимальные отличия от основного варианта морского разведчика. Основные доработки касались внутренней компоновки лодки, где в бывшей кабине воздушного стрелка-радиста были установлены сиденья для пассажиров, а в палубе лодки, вместо турели был сделан входной люк. Планировалось, что пассажирский вариант МБР-2 мог бы серийно строиться на заводе №31 в Таганроге или заводе №45 в Севастополе.

**Прототип МБР-2 с двигателем М-17 после доработок**



Но тут в судьбе самолета и самого Г.М. Бериева произошел очередной поворот. Во-первых, 13 января 1933 г. ЦКБ вновь обрело независимость от ЦАГИ и перемещалось опять на опытный завод №39, начальником ЦКБ стал С.В. Ильюшин. Г.М. Бериев становится начальником бригады №5 (морские самолеты) ЦКБ.

Во-вторых, 14 марта 1933 г. штаб РККА вновь обсудил ряд вопросов, связанных с развитием морской авиации. В принятом решении было записано: *«Строительство морской авиации необходимо выдвинуть на первый план, и не за счет заграничных закупок (кроме образцов), а путем постройки заводов и создания новых конструкций гидросамолетов»*. Однако быстро выяснилось, что на этот момент, практически единственным полностью отечественным гидросамолетом, не требующим покупки лицензии или комплектующих за границей и готовым для быстрого запуска в серию, оказался МБР-2.

В начале августа 1933 г. состоялось еще одно совещание, на этот раз в Кремле под председательством И.В. Сталина, посвященное состоянию морской авиации. Через несколько дней после него начальника ЦКБ Ильюшина и Бериева вызвали в Реввоенсовет СССР и сообщили, что МБР-2 решением правительства принят на вооружение морской авиации. Ильюшин тут же поздравил Бериева с этим знаменательным событием, означавшим, что он официально признан как авиаконструктор.

## Путь в серийное производство

Главным управлением авиационной промышленности (ГУАП) для серийного производства нового морского разведчика, без колебаний был выбран Таганрогский авиационный завод №31. Севастопольский 45-й завод, бывший, по сути, большими авиаремонтными мастерскими, для постройки крупной серии, просто не годился.

Авиационный завод №31, определенный ГУАП для постройки МБР-2, к тому времени был одним из крупнейших отечественных авиационных предприятий и, что немаловажно, имевшим большой опыт строительства морских самолетов. Строительство таганрогского аэропланного завода «Акционерного общества воздухоплавания «В.А. Лебедев и К°» началось летом 1916 г. в дачном пригороде города, известном под названием «Карантин». Владелец завода был В.А. Лебедев – незаурядный человек, третий российский дипломированный пилот и крупный предприниматель сумевший за короткий срок создать крупную авиационную фирму с заводами в Петрограде, Ярославле, Рыбинске, Пензе и Таганроге. Новое предприятие ориентировалось прежде всего на строительство гидросамолетов и сразу получило крупные заказы от морского ведомства на постройку летающих лодок.

Однако все планы смешали события октября 1917 г. В период Граждан-

**МБР-2-М-17**  
установленный  
на лыжи. Москва,  
Центральный  
аэродром, 1934 г.





**МБР-2-М-17**  
установленный  
на лыжи. Москва,  
Центральный  
аэродром, 1934 г.

ской войны с февраля 1918 г. по январь 1920 г. завод бездействовал. После освобождения Таганрога частями Красной Армии началось восстановление предприятия названного «Таганрогский авиационный завод Лебедева». С 1922 г. на заводе начались работы по освоению производства самолета-разведчика «Де Хэвилленд» DH-9a.

4 июля 1925 г. было принято специальное решение о создании на базе таганрогского завода, переименованного в 1923 г. в «Государственный авиационный завод (ГАЗ) №10 «Лебедь», крупного самолетостроительного предприятия на юге страны. С этого момента на заводе быстрыми темпами идет строительство новых производственных корпусов, заводского аэродрома и гидробазы. На ГАЗ №10 осваивается крупносерийное производство самолета-разведчика Р-1 и его поплавкового варианта МР-1, строится самолет-разведчик Р-5.

Завод, с 1 декабря 1927 г. получивший в рамках мероприятий по засекречиванию авиапроизводства новое наименование «завод №31», продолжает наращивать свои мощности. Уже в 1929 г. план завода №31 по самолетостроению был равен плану лидера отечественной авиационной промышленности завода №1, а по итогам этого года 31-й завод опередил 1-й по всем экономическим показателям. С 1931 по 1933 г. на заводе серийно строился поплавковый вариант тяжелого бомбардировщика ТБ-1 –

ТБ-1П, а в 1932–1934 гг. – пассажирский самолет АНТ-9.

Производственная программа завода №31 на момент принятия решения о запуске МБР-2 в серию была весьма напряженной и включала крупносерийное производство многоцелевого самолета-амфибии Ш-2, поплавкового варианта «крейсера» Р-6 – МР-6, а также гидросамолетов МБР-4 («Савойя» S.62bis), сменить которые в строевых частях и должен был МБР-2.

В октябре 1933 г. на завод №31 была передана необходимая техническая документация и, предприятие приступило к освоению новой летающей лодки. В это же время для оказания технической помощи в освоении МБР-2 из Москвы в Таганрог приехал сам Г.М. Бериев с группой конструкторов.

К этому времени крупные перемены происходят в судьбе самого Г.М. Бериева. 9 августа 1934 года правительство приняло решение о создании при авиационном заводе №31 Центрального конструкторского бюро морского самолетостроения (ЦКБ МС) во главе с Георгием Михайловичем, в исполнение чего в тот же день был издан приказ по ГУАП за № 44/260.

20 сентября выходит еще один приказ по ГУАП за № 56/334, в котором утверждается положение о ЦКБ МС завода № 31, его штатный состав и определяется срок окончания начального формирования ЦКБ МС – не позднее 1 октября 1934 года.



Этим же приказом определялся план работ нового конструкторского бюро, в числе которых, помимо амфибии МБР-5 и корабельного гидросамолета КОР-1, было создание усовершенствованного варианта МБР-2 с новым отечественным двигателем М-34 (АМ-34). Сам самолет было необходимо предъявить на государственные испытания 1 августа 1935 г. После чего эта машина должна была стать эталоном для серийного производства.

Как было отмечено выше, вместе с Г.М. Бериевым в Таганрог приехала группа конструкторов и инженеров завода № 39. Эти 40 человек и стали ядром создаваемого ЦКБ. Но этого количества специалистов было крайне мало. Ведь по штатному расписанию численность ЦКБ МС составляла 179 человек, в том числе 66 инженеров и более 70 техников. Кроме того, было ясно, что бывших москвичей надолго удержать в провинции не удастся (что и подтвердилось впоследствии). Поэтому основная ставка при формировании коллектива была сделана на выпускников Новочеркасского и Казанского авиационных институ-

тов, а также Таганрогского авиационного техникума.

Еще нужны были помещения для собственно конструкторского бюро и опытного производства. Нужно было жилье для сотрудников ЦКБ МС. Одновременно с решением всей этой массы организационных и хозяйственных вопросов нужно было запускать в серийное производство гидросамолет МБР-2 с мотором М-17. В этой сложной ситуации огромную помощь молодому Главному конструктору оказал директор завода № 39 Ф.П. Мурашев. Во многом благодаря ему, опытному организатору и энергичному хозяйственнику, ЦКБ быстро развернуло свою работу на новом месте.

Более того, был поднят вопрос о создании в Таганроге авиационного института. В декабре 1934 г. директор завода Ф.П. Мурашев обращается к начальнику ВВС РККА Я.И. Алксису, в котором, в частности, пишет: «С организацией самостоятельного конструкторского отдела морского самолетостроения при заводе мной будут приняты все меры, чтобы наш завод давал образцы»

**Самолет-амфибия Ш-2 м летающая лодка МБР-4 (на заднем плане) на гидробазе завода №31**



**Первый серийный  
МБР-2-М-17  
(серийный  
№ 31001) на  
маневренной  
площадке  
гидропуска,  
Севастополь,  
1934 г.**



морские машины. Для этого необходимо в Таганроге организовать Институт морского самолетостроения на базе нашего техникума, чтобы завод в короткий срок мог иметь квалифицированные кадры, способные давать лучшие в мире машины». К сожалению, это предложение так и не было воплощено в жизнь.

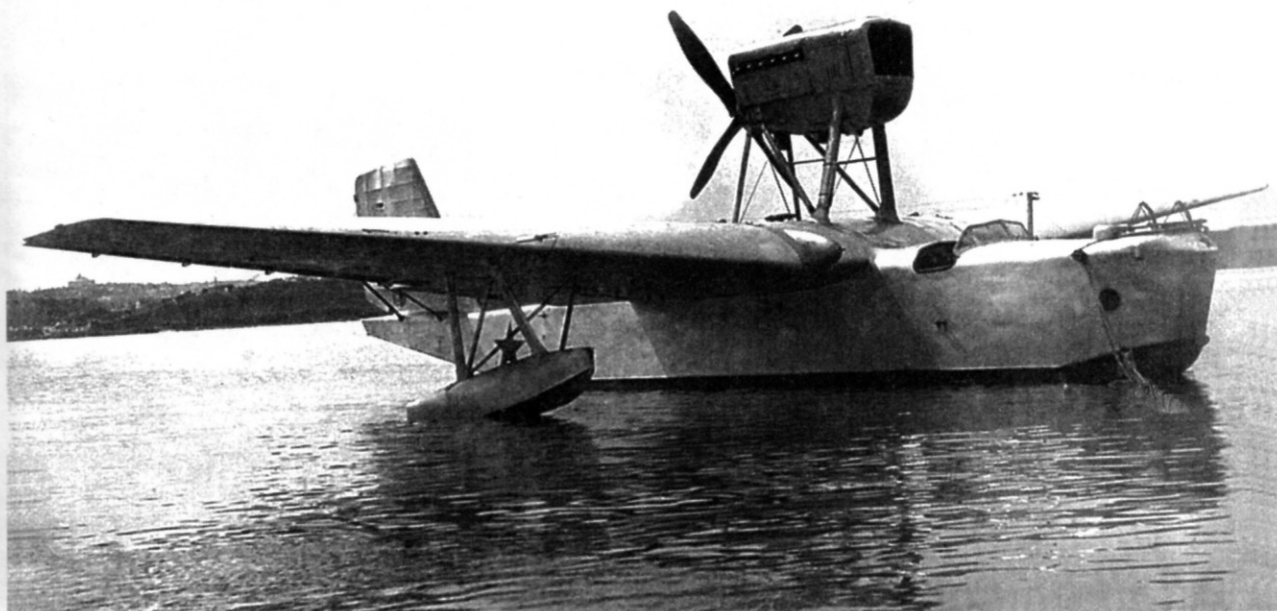
### **Серийный МБР-2 с мотором М-17**

Итак, в октябре 1933 г. завод №31 начал освоение серийного производства нового морского разведчика. Как вспоминал Г.М. Бериев, при переработке чертежей

для серии между ним и техническим директором завода И.М. Косткиным, периодически возникали разногласия, поскольку в конструкции самолета было немало деталей и узлов, для изготовления которых заводу нужно было осваивать новые технологические процессы. Поэтому, со своей стороны, завод требовал полной их переработки в соответствии с существующей технологией. Как правило, споры по этим вопросам заканчивались компромиссом.

Конструкция лодки была деревянной. Использовались ясень и сосна, для из-

**Первый серийный  
МБР-2-М-17  
(серийный №  
31001) на плаву,  
Севастополь,  
1934 г.**



**Г.М. Бериев (в первом ряду в центре) с группой конструкторов ЦКБ МС, 1934 г.**



готовления второстепенных элементов конструкции применяли липу. Обшивка лодки – березовая фанера, обклеенная полотном, которая крепилась к каркасу на клею, шурупах и гвоздях. Ферма под моторную установку изготавливалась из стальных труб (мягкая углеродистая сталь). Подмоторная рама – дюралюминиевая, клепаная. Трубы были заключены в обтекатели.

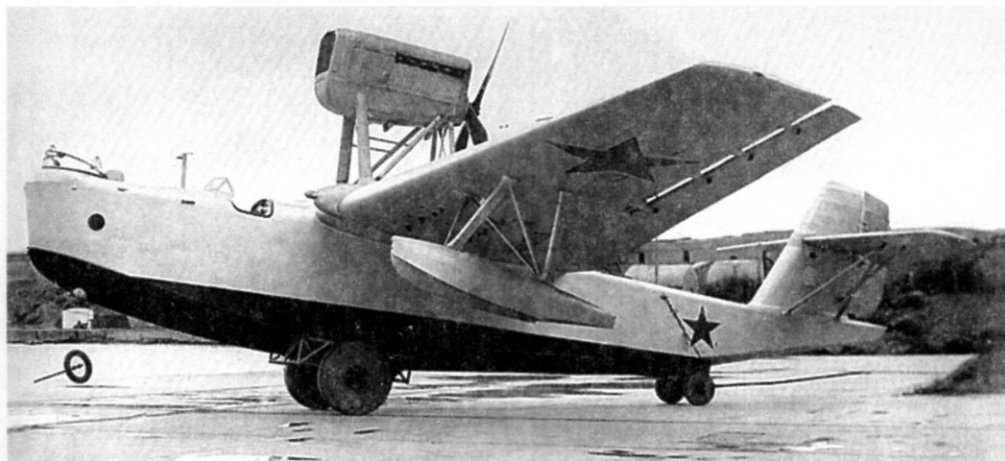
По сравнению с опытным образцом «четвертака» в конструкцию серийных машин были внесены некоторые изменения. Роговую компенсацию руля поворота заменили на осевую, установили на нем флеттнер, на центроплане сделали узлы для подъема самолета из воды краном.

Экипаж серийного морского разведчика состоял из трех человек: летчи-

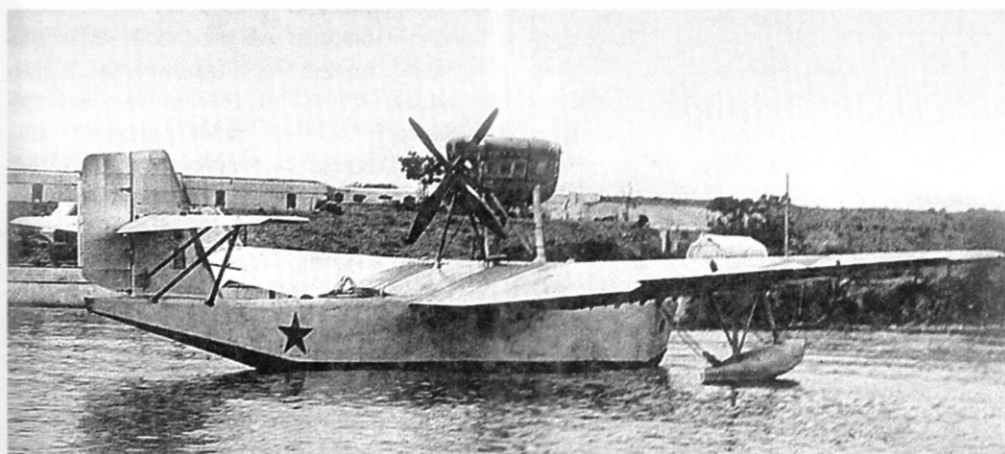
**Краснофлотцы аэродромной команды выкатывают первый серийный МБР-2-М-17 (серийный № 31001) из ангара, Севастополь, 1934 г.**







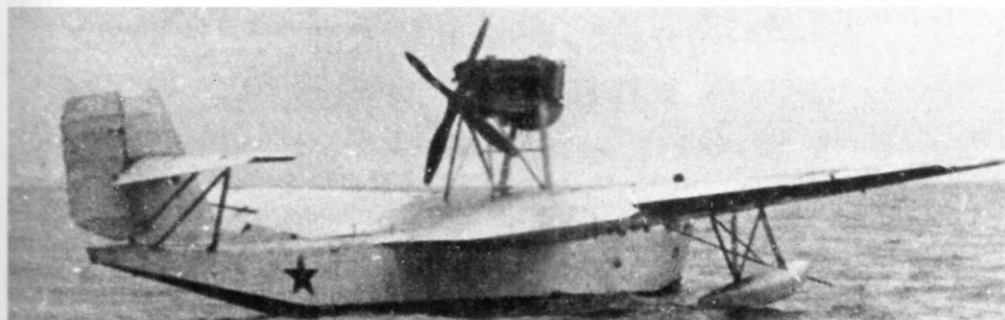
Первый серийный  
МБР-2-М-17  
(серийный  
№ 31001) на  
перекатном шасси.  
На передней  
кромке левого  
крыла видна  
ветрянка динамо-  
машины ДОС-1,  
Севастополь,  
1934 г.



МБР-2 с мотором  
М-17 на плаву



Взлетает  
МБР-2-М-17



МБР-2-М-17  
на якоре



**Летающие лодки.  
МБР-2 с моторами  
М-17 на стоянке у  
берега, 1930-е гг.**

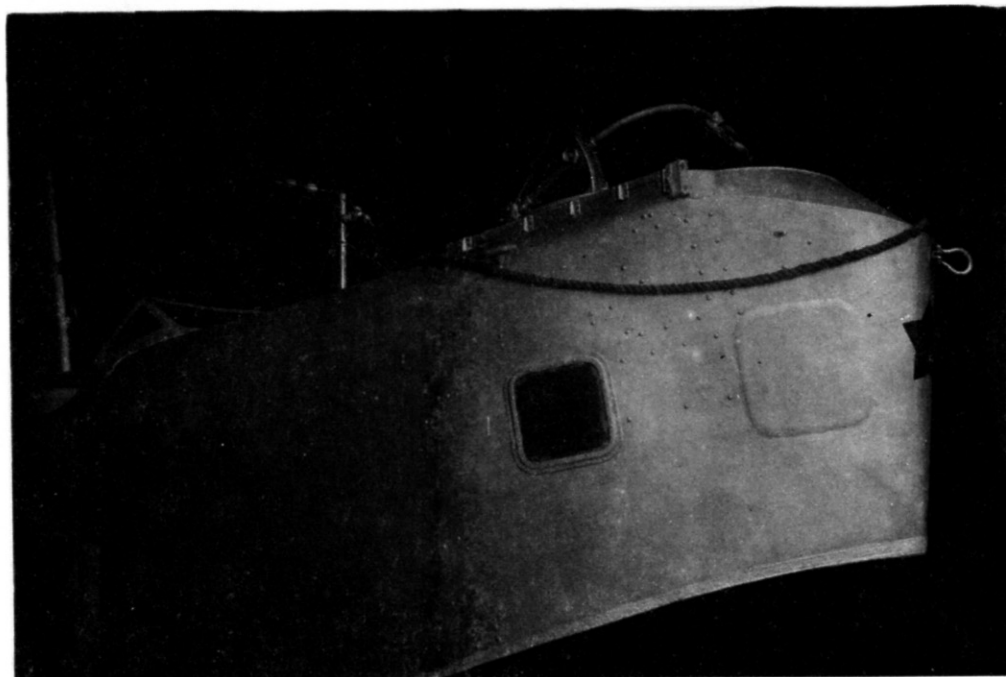
ка, штурмана-летнаба и борттехника (он же выполнял обязанности воздушного стрелка).

Оборонительное стрелковое вооружение состояло из двух спаренных пулеметов ДА-2 калибра 7,62 мм на турелях Тур-6. Питание пулеметов ДА – дисковое, объем стандартного диска 60 патронов. Боекомплект носовой турели составлял 720 патронов (12 дисков), кормовой – 840 патронов (14 дисков). На шести наружных бомбодержателях самолет мог нести бомбы общим весом до 500 кг, а также химические выливные приборы ВАП-5 и дымовые ДАП-100. Бомбометание осуществляется с помощью оптического прицела «Герц-110 F.L.».

Этот немецкий прицел считался одним из лучших для своего времени. Он предназначался для измерения навигацион-

ных элементов полета, определения угла прицеливания, визирования цели, сброса бомб, выдачи команд на выполнение боковой наводки на световой указатель летчика. Прицел имел оригинальную конструкцию в виде трубы с оптической системой. В нижней части (головке) прицела находилось поворотное зеркало, механически связанное с кольцевой шайбой, находящейся сбоку трубы. Вращая эту шайбу можно было изменять угол визирования от 750 (вперед), до 150 (назад) от вертикали. В поле зрения прицела имелась пузырьковая вертикаль. Оптическая система обеспечивала полукратное увеличение, поле зрения прицела составляло 300. С шайбой был связан подвижный указатель, находящийся в поле зрения прицела. Основным недостатком прицела была относительно высо-

**Носовая часть  
прототипа МБР-2 с  
двигателем М-17**



кая потеря света в трубе, что затрудняло его применение в условиях слабой освещенности. Прицел располагался в передней кабине между третьим и четвертым шпангоутами в килевой части, где для него имелся люк с задрайкой. Впоследствии на базе этого прицела был разработан отечественный оптический прицел бомбометания ОПБ-1.

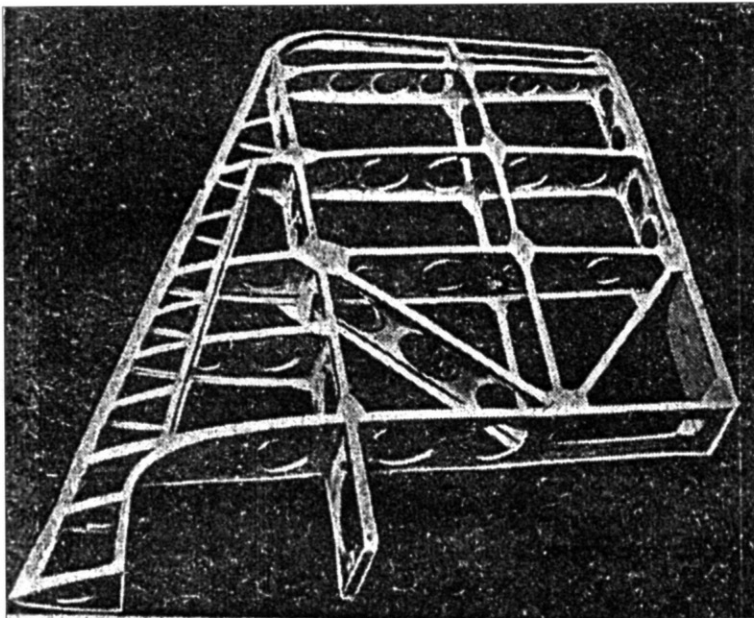
Горючее было размещено в двух основных баках в центроплане общей емкостью 660 л и двух дополнительных баках емкостью 430 л – в лодке (между шпангоутами №12 и №14), а также в расходном бачке емкостью 70 л – на моторной установке. Общая емкость всех бензобаков – 1160 л.

Для масла имелся основной бак емкостью 48 л на моторной установке и дополнительный, на 47 л, в лодке по левому борту между шпангоутами №9 и №12. Особенность маслосистемы самолета была в том, что даже при закрытом крыле основного бака манометр масла показывал наличие давления на двигателе, о чем следовало особое напоминание в инструкции по эксплуатации.

На самолете устанавливалась радиостанция 13-СК, источником электроэнергии для которой была динамо-машина (генератор) ДОС-1, приводящаяся в действие набегающим потоком воздуха, и аккумулятор 5-АТ-IV. Динамо-машина с ветрянкой устанавливалась в носке крыла, однако при скорости полета менее 160 км/ч вырабатываемое ею напряжение было недостаточно для питания потребителей. Радиостанция имела выпускную и жесткую антенну.

Для связи членов экипажа между собой все три кабины были соединены переговорным аппаратом с тремя комплектами рупоров и наушников, соединенных между собой алюминиевыми трубками, протянутыми по левому борту лодки. Между летчиком и летнабом дополнительно была установлена световая трехцветная сигнализация.

Доработанный таким образом опытный образец (с двигателем BMW VI) с 10 января по 9 февраля 1934 г. прошел государственные испытания в Севастопо-



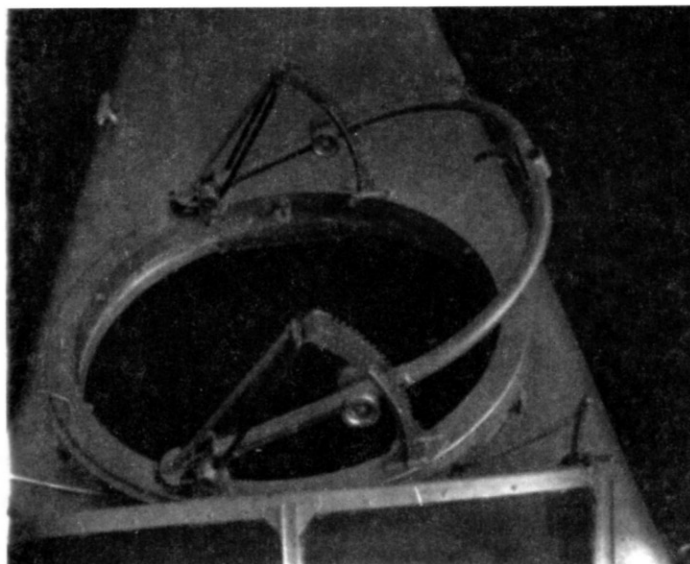
ле на базе отдельного морского отряда (ОМО) НИИ ВВС.

**Конструкция киля МБР-2-М-17**

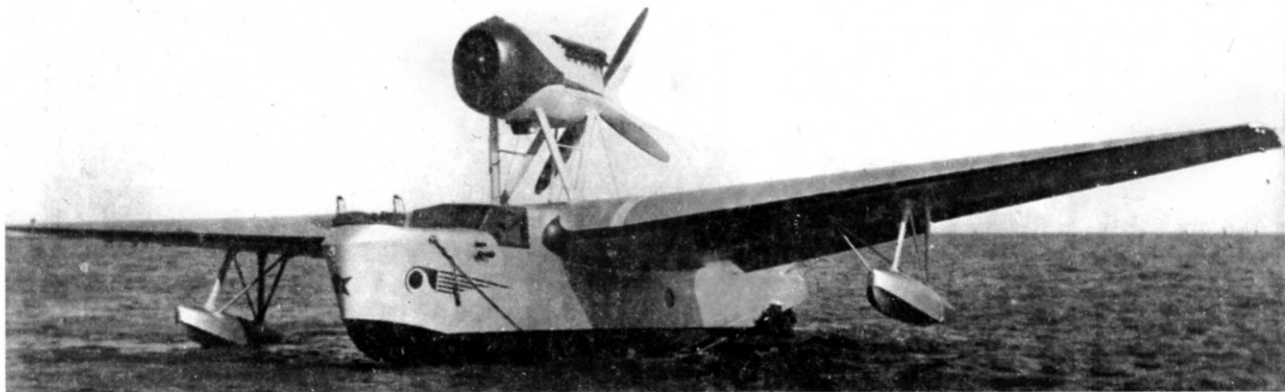
Первый МБР-2 с двигателем М-17 (серийный № 31001) построенный в Таганроге, был закончен 2 июня 1934 г. и 5 июля представлен на испытания. Эта машина должна была уже стать эталоном для серии и по сравнению с первым прототипом была на 60 кг легче, максимальная скорость возросла на 6 км/ч и увеличилась дальность полета.

Летные испытания проводил летчик-сдатчик завода А.А. Ульсен, в качестве летнаба в полетах участвовал стар-

**Кормовая турель Тур-6**







**Гидросамолет ЦКБ  
МС-1, Таганрог,  
1935 г.**

ший военный представитель 4-го отдела Управления ВВС РККА на заводе №31 военинженер 3-го ранга И.Г. Загайнов. Результаты испытаний в целом удовлетворяли заказчика, который постановил «считать самолет эталоном серии 1934 года с устранением дефектов, понижающих боеготовность самолета, и дефектов производственных».

Из недостатков отмечалась вибрация хвостового оперения на больших углах атаки, попадание воды в реданную коробку и отслаивание полотна на днище лодки, коробление обшивки борта ниже ватерлинии. Тем не менее предписывалось, после устранения недостатков начать строительство серии для проведения войсковых испытаний МБР-2 в частях морской авиации.

После первых двух войсковых серий МБР-2 с М-17 началось его крупносерийное производство, продолжавшееся до 1936 г., когда в заводских цехах его сменил МБР-2 с двигателем М-34. Всего было выпущено около 300 гидросамолетов МБР-2, оснащенных моторами М-17.

### **ЦКБ МС-1 — «издание второе, улучшенное и дополненное»**

Как уже отмечалось выше, военные придавали большое значение повышению летно-технических характеристик только что принятого на вооружение морского разведчика, связывая это прежде всего с установкой на МБР-2 двигателя М-34. Поэтому создание модифицированного МБР с новым двигателем, получившего внутреннее обозначение ЦКБ МС-1,

стало одной из основных задач только что созданного Центрального конструкторского бюро морского самолетостроения.

Для установки на летающей лодке выбрали двигатель М-34Н (с центробежным нагнетателем) с двухлопастным металлическим винтом изменяемого на земле шага. На капот устанавливалось кольцо НАСА. Но одной лишь заменой силовой установки дело не ограничилось. Были изменены обводы лодки, улучшена аэродинамика самолета, кабину летчика закрыли фонарем, экранированную турель получил и воздушный стрелок-радист. Кроме того, закрыли щели у руля направления, сделали зализы между крылом и лодкой гидросамолета. Для улучшения взлетно-посадочных характеристик на нижней поверхности крыла были установлены щитки Шренка. Для устранения выявившейся при эксплуатации серийных машин недостаточной путевой устойчивости самолета на планировании с задресселированным двигателем изменили форму киля и руля направления, увеличив их площадь.

Кроме этих внешних изменений, была усилена конструкция лодки, крыльев и оперения. Существенно изменилось оборудование самолета — было установлено самолетное переговорное устройство СПУ-3 (до этого члены экипажа общались между собой посредством примитивного переговорного аппарата и световой сигнализации), вместо радиостанции 13СК могла устанавливаться станция РКК. Спаренные пулеметы ДА-2 сме-

нили более скорострельные ШКАС-ы на турелях Тур-8. Самолет теперь мог при необходимости эксплуатироваться с земли на колесно-лыжном шасси с пневматической амортизацией системы ЦКБ МС.

Летающая лодка ЦКБ МС-1, построенная на заводе №31, правда еще со старым двигателем М-17, была предъявлена на заводские летные испытания весной 1935 г. После выполнения двух испытательных полетов 8 и 9 мая самолет закатали обратно в цех, и испытания, уже с установленным М-34Н, но с деревянным винтом, возобновились 4 сентября. Всего в период с 4 сентября 1935 г. по 3 января 1936 г., летчик-испытатель П.А. Номан выполнил на ЦКБ МС-1 12 полетов общей продолжительностью 5 часов 48 минут. Машина летала как с воды, так и с заводского аэродрома на колесном шасси. Штатный металлический винт был установлен на самолет только в конце испытаний.

Испытания показали, что ЦКБ-МС-1 по сравнению с МБР-2 с двигателем М-17 имеет значительно большие скорости полета и потолок, лучшую скороподъемность, но меньшую дальность полета. В отчете по испытаниям особо отмечено, что конструкторам ЦКБ удалось устранить на ЦКБ МС-1 вибрацию хвостового оперения и неравномерное давления на педали управления, недостатки, вы-

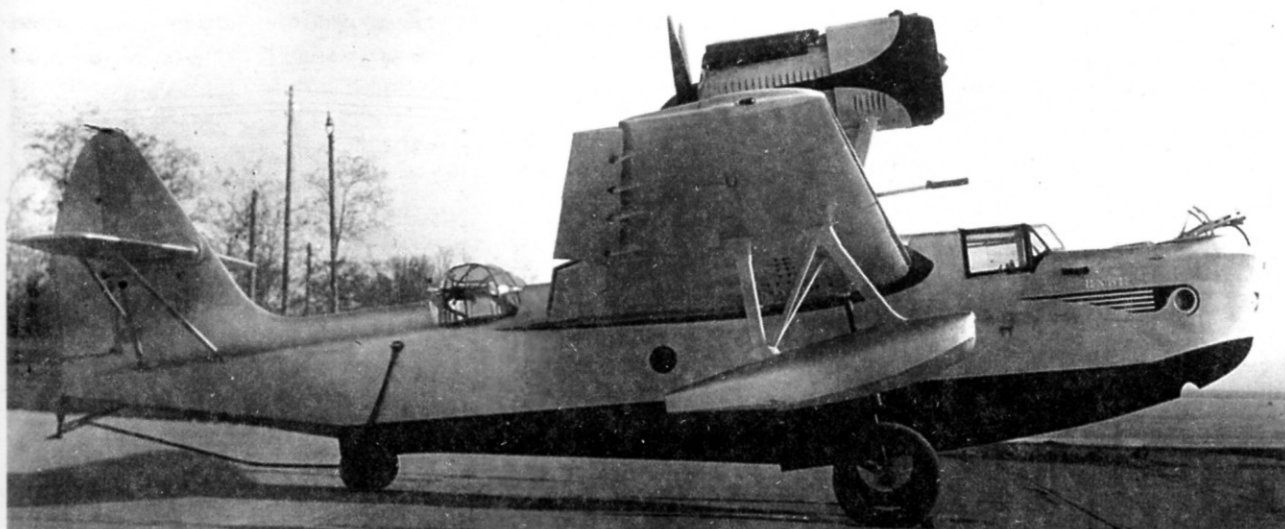
#### Характеристики МБР-2-М-17 (серийный № 31001) по результатам летных испытаний

Взлетный вес, кг	3597
Максимальная скорость у земли, км/ч	213,9
Максимальная скорость на высоте 1000 м, км/ч	193
Максимальная скорость на высоте 2000 м, км/ч	190
Максимальная скорость на высоте 3000 м, км/ч	170
Максимальная скорость на высоте 4000 м, км/ч	157
Посадочная скорость, км/ч	110
Время набора высоты 1000 м, мин	7
Время набора высоты 2000 м, мин	13
Время набора высоты 3000 м, мин	19,5
Время набора высоты 4000 м, мин	29
Время набора высоты 5000 м, мин	43,5
Время разбега, с	30
Время пробега, с	14
Практический потолок, м	5540

явленные при испытаниях МБР-2-М-17 (№ 31001).

Летно-пилотажная оценка, данная заводским летчиком-испытателем П.А. Номаном, тоже была весьма благоприятной, в частности, он отмечал: «Взлет нормальный. Тенденций к развороту нет. При волне до 0,5 м и ветре свыше 5 м/с резких ударов в днище нет. Посадка самолета аналогична посадке МБР-2 за исключением того, что давление на педали равномерное. При накате и волне до 0,5

**Опытный ближний морской разведчик ЦКБ МС-1, Таганрог, 1935 г.**



**Гидросамолет ЦКБ  
МС-1 на колесном  
шасси, Таганрог,  
аэродром завода  
№31, 1935 г.  
На двигателе  
смонтирован  
не штатный  
четырехлопастный  
деревянный винт.**



м резких ударов в днище не ощущается». Правда, он же указал, что установка на самолете фонаря пилотской кабины ухудшила обзор «вбок-назад».

Из других недостатков, наиболее серьезным и самым прямым образом влиявшим на боеспособность самолета, был дефект топливной системы самолета. На виражах и планировании в магистралях бензосистемы падало давление и мотор начинал глохнуть. Кроме того, было отмечено не очень удобное капотирование мотора и то, что изнутри кабины без посторонней помощи закрыть фонарь очень трудно.

8 июня 1936 г. ЦКБ МС-1 под обозначением МБР-2-М-34Н был передан в Авиационный научно-испытательный институт Морских Сил РККА на государственные испытания, закончившиеся 3 июля. Летал на МБР-2-М-34Н летчик-испытатель военинженер 3 ранга С.А. Коровицкий. Самолет испытывался в двух вариантах, как ближний разведчик, с нормальным взлетным весом (вариант «А») и в пере-

грузочном варианте (вариант «В»), как легкий бомбардировщик.

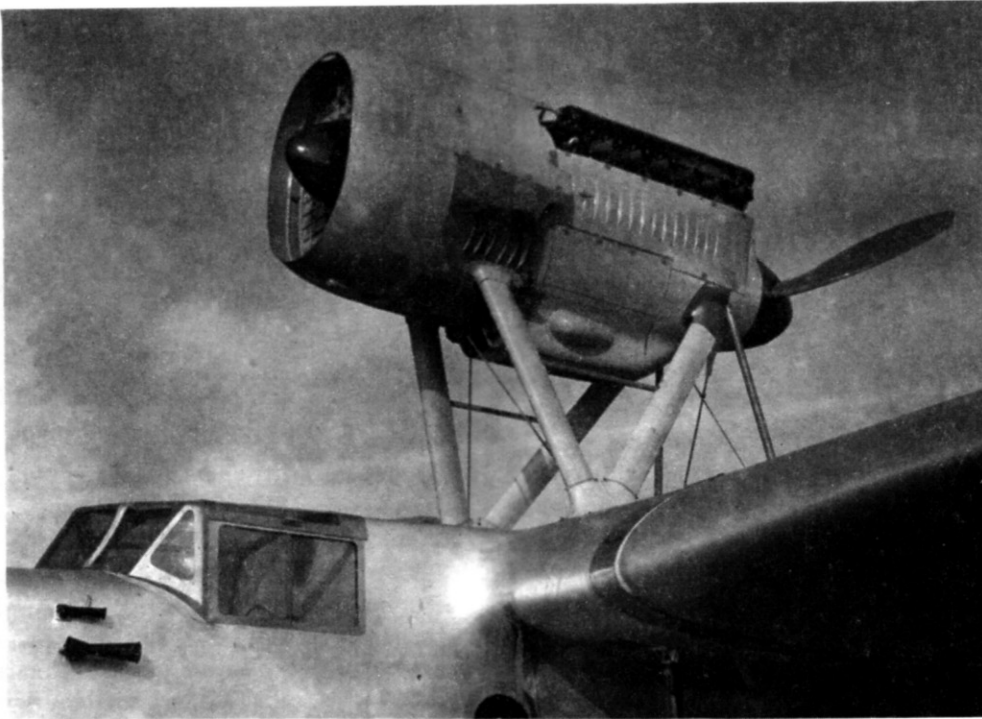
Военные испытатели отметили, что МБР-2-М-34Н по своей максимальной скорости, практическому потолку и скороподъемности удовлетворяет заданным тактико-техническим требованиям. По сравнению с МБР-2-М-17 увеличилась максимальная скорость, скороподъемность и потолок, мореходные качества гидросамолета при этом практически не изменились. К недостаткам отнесли ухудшившиеся взлетно-посадочные характеристики, прежде всего увеличенную взлетную и посадочную скорости, возросшую длину разбега, а также меньшую техническую дальность.

Критике подвергся ухудшившийся обзор из пилотской кабины (а его согласно техническому заданию требовалось улучшить), неудовлетворительные монтаж помпы-ветрянки бензосистемы и крепления капотов мотора, отсутствие аварийного слива горючего. На опытной машине выявилась непригодность бом-

**Гидросамолет ЦКБ  
МС-1 на колесном  
шасси, Таганрог,  
аэродром завода  
№31, 1935 г.  
На двигателе  
смонтирован  
не штатный  
четырехлопастный  
деревянный винт**







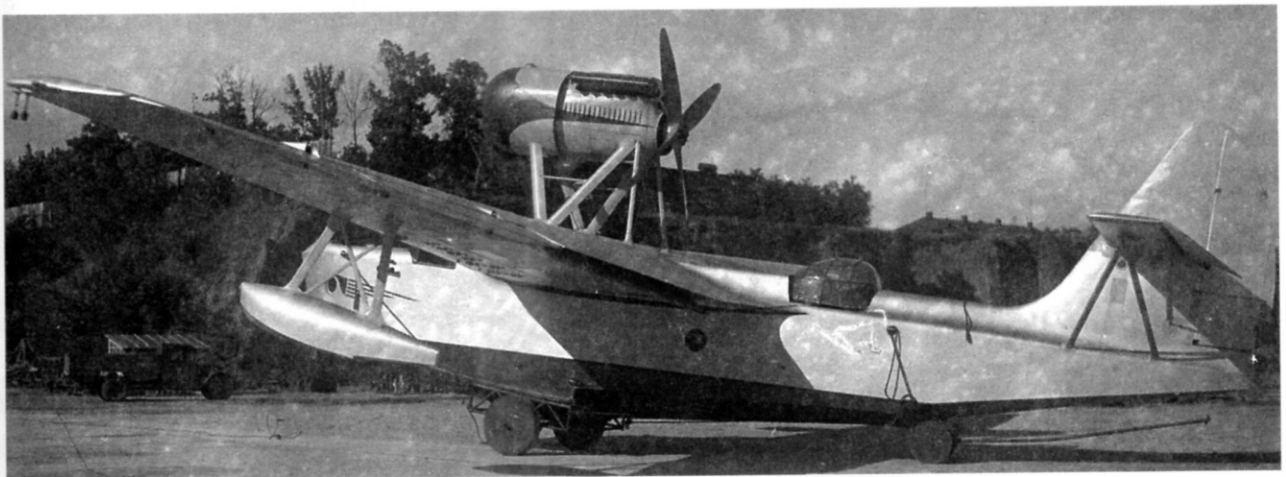
бодержателей Дер-31 и Дер-32 к эксплуатации в морских условиях, поскольку они интенсивно ржавели и периодически отказывали. На государственных испытаниях МБР-2-М-34Н опять возникли, казалось бы, уже изжитые вибрации киля и подкосов стабилизаторов, что тоже было отмечено в отчете.

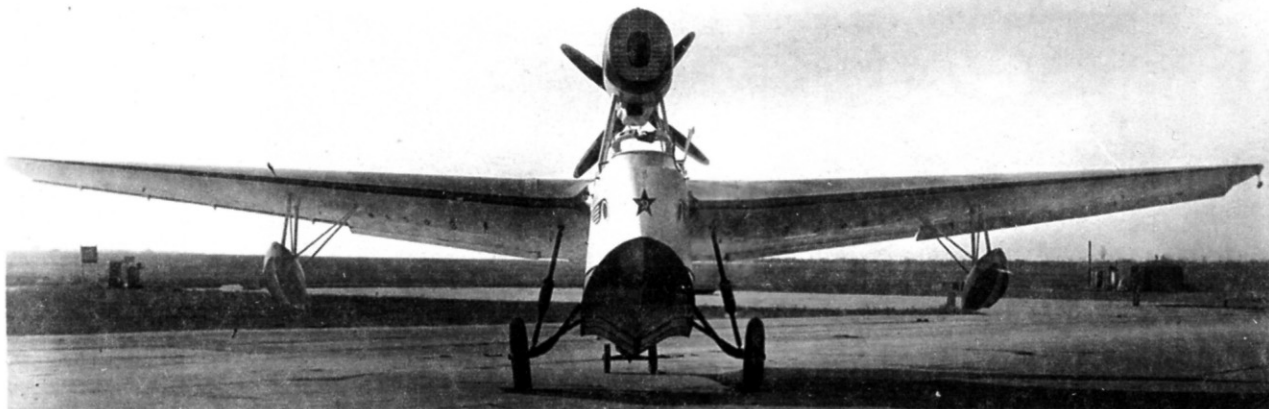
По результатам испытаний был сделан неутешительный вывод, что «опытный самолет МБР-2-М-34Н не доведен для нормальной эксплуатации строевыми

частями и не может служить эталоном серии заказа 1936 г.» Тем не менее потребность в новых гидросамолетах была так велика, что летающая лодка была запущена в серию, с условием устранения всех выявленных в ходе испытаний дефектов. Вариант с мотором М-34Н стал основной и наиболее массовой модификацией МБР-2.

Головную серийную машину требовалось предъявить на повторные испытания к 1 ноября 1936 г. В период испы-

**ЦКБ МС-1 на  
перекатном шасси,  
Таганрог, завод  
№31, 1935 г.**





**Гидросамолет ЦКБ МС-1 на колесном шасси, Таганрог, аэродром завода №31, 1935 г.**  
На двигателе смонтирован не штатный четырехлопастный деревянный винт.

**Гидросамолет ЦКБ МС-1 на гидроспуске.**  
Воздушный винт уже штатный — двухлопастный металлический.  
Таганрог, 1935 г.

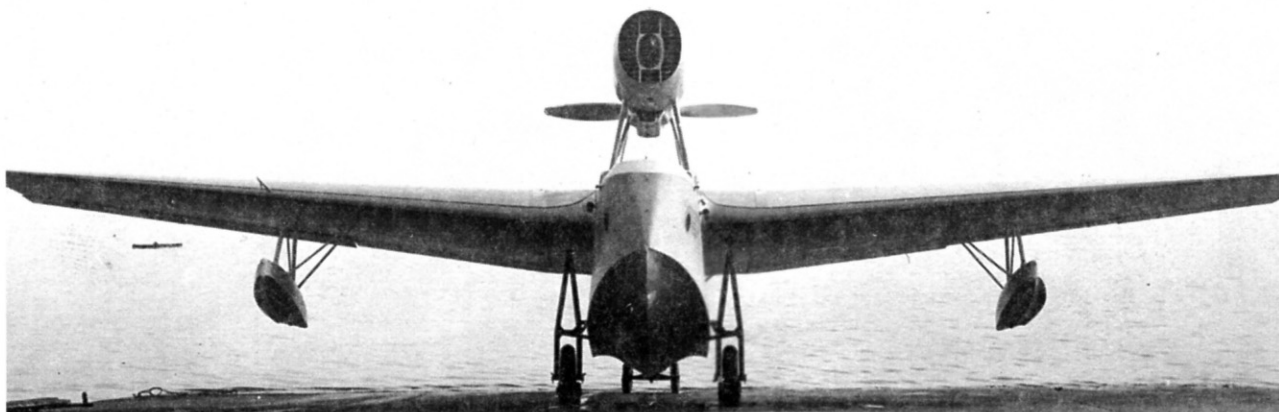
таний войсковой серии планировалось уточнить возможности полетов в строю, ночью и в облаках, установить предельную высоту волны для взлета и посадки, провести стрельбы из бортового оружия и бомбометания на больших скоростях и высотах.

Опыт крупносерийного строительства показал, что первенец Г.М. Бериева отличался хорошей технологичностью и был достаточно дешевым и легким в производстве. Нормальный технологический процесс изготовления МБР-2 от момента закладки лодки до облета готового самолета занимал 3,5 месяца. Но реально этот срок чаще всего не выдерживался. Если снабжение материалами, несмотря на напряженное положение с поставками на завод фанеры, было более-менее сносным, то хроническая нехватка приборов и оборудования всерьез влияла на ритмичность работы по выпуску летающих лодок. Не хватало турелей, распределительных ко-

робок РПК-500, самолетных переговорных устройств СПУ-3, радиаторов, стекла «триплекс», целлулоида и воздушных винтов.

Так, на 1 сентября 1936 г. заводом №31 было сдано военной приемке 33 МБР-2 (отправлено в части 26), еще пять облетанных самолетов находились в окончательной отделке и планировались к приемке до 7 ноября. Кроме них на заводе хранилось 14 летающих лодок, уже облетанных, но не принятых военпредами из-за некомплекта всего положенного оборудования и имущества. Одновременно непосредственно в заводских цехах находилось 50 МБР-2, уже собранных и находящихся в различных стадиях сборки, доведение которых до летного состояния срывалось отсутствием тех или иных комплектующих.

Еще хуже обстояло дело с радиостанциями и аэрофотоаппаратами. Многие МБР-2 сдавались военной приемке без них, под гарантийные письма заво-





**Носовая часть самолета ЦКБ МС-1 с турелью Тур-8 под пулемёт ШКАС**

да дослать недостающее прямо в воинские части. Поэтому часть летающих лодок выпуска 1936 и 1937 гг. были укомплектованы радиостанциями только в 1938 г.!

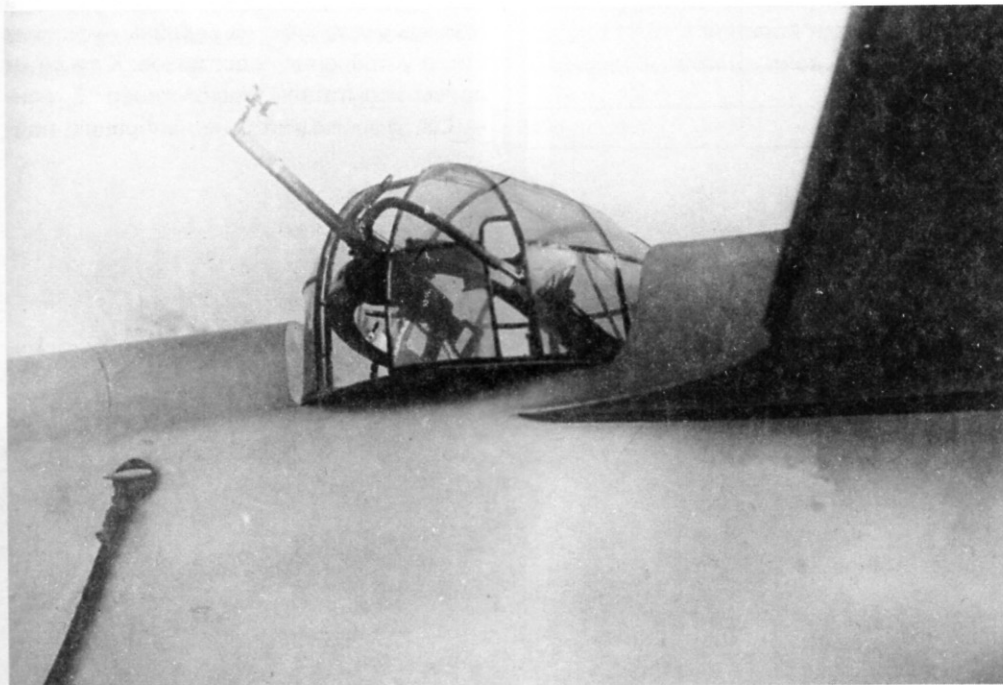
В процессе серийного производства конструкторы продолжали совершенствовать своего первенца. Весной 1937 г. на заводские испытания был предъявлен модернизированный МБР-2-АМ-34НБ (№31422). Летающая лодка получила неподвижный стабилизатор, закрепленный под углом  $-30^\circ$  относительно хорды крыла и триммеры,

#### Сравнительные данные МБР-2 с мотором М-17 и ЦКБ МС-1

	ЦКБ МС-1	МБР-2-М-17
Взлетный вес, кг	3920	3630
Площадь крыла, м <sup>2</sup>	52,75	52,75
Размах крыла, м	19	19
Двигатель	М-34Н	М-17
Мощность у земли, л.с.	750	500
Максимальная скорость у земли, км/ч	242	215
Практический потолок, м	6660	5100
Нормальная техническая дальность полета, км	850	960

установленные на рулях высоты. Зализы между килем и стабилизатором были сделаны по типу корабельного разведчика КОР-1.

В бензосистеме самолета был убран насос-ветрянка, имевший свойство часто ломаться в полете. Теперь бензин из основных баков подавался в расходный бак коловратной помпой, находящейся на двигателе справа по полету. Из расходного бака бензин забирала помпа «Хорнет» (находившаяся на двигателе слева по полету) и подавала его непосредственно в карбюратор. Кроме того, была увеличена емкость основных бензиновых баков в центроплане. Теперь каждый из них вмещал 388 литров топлива.



**Задняя экранированная турель Тур-8 с пулеметом ШКАС**

### Характеристики различных вариантов МБР-2-М-34Н (разведчик/бомбардировщик)

	Вариант «А»	Вариант «В»
Вес пустого, кг	3186	3186
Полная нагрузка, кг	1059	1559
Взлетный вес, кг	4245	4745
Двигатель	М-34Н	М-34Н
Максимальная скорость на пределе высотности, км/ч	275	265
Посадочная скорость без щитков, км/ч	120	130
Посадочная скорость со щитками, км/ч	115	125
Бомбовая нагрузка, кг	—	500

### Характеристики МБР-2-М-34Н по результатам государственных испытаний

Взлетный вес, кг	4245
Длина, м	13,5
Наибольшая высота, м	5,5
Размах крыла, м	18,8
Площадь крыла, м <sup>2</sup>	54,75
Двигатель	М-34Н
Мощность у земли, л.с.	750
Максимальная скорость на высоте, км/ч	275
Максимальная скорость у земли, км/ч	247
Посадочная скорость, км/ч	120
Практический потолок, м	7900
Разбег, с	30
Пробег, с	20
Дальность полета, км	715

Маслосистема самолета №31422 отличалась от серийных машин тем, что вместо одного маслобака, находящегося внутри кольцевого водяного радиатора (на его место поместили расходный бензиновый бак), по бокам двигателя были поставлены два бака емкостью по 30 литров.

Запасной маслобак в лодке гидросамолета оснащался системой подогрева масла. Подогрев осуществлялся, с помощью никелиновой спирали намотанной на дюралевою трубку, изолированную асбестовым шнуром. Спираль была рассчитана на компенсацию тепловых потерь масла в полете при температуре окружающего воздуха до -40°C (с дополнительной утепляющей обшивкой бака) и поддержание температуры масла не ниже +20°C. Спираль питалась током из электросети самолета и потребляла 150 Вт.

Фотоаппарат «Потте-1Б» заменил более современный АФА-13, который был перенесен вместе с радиостанцией в заднюю кабину и установлен между шпангоутами №19 и №20 по правому борту лодки на доработанной турели.

По результатам испытаний, проведенных совместно с представителями НИИ морской авиации с 25 апреля по 5 мая 1937 г., было решено неподвижный стабилизатор с триммером на руле высоты принять к установке на серийных машинах после устранения недостатков. К таковым летчик-испытатель военинженер 3 ранга С.А. Коровицкий отнес вибрацию под-

Гидросамолет ЦКБ МС-1 на плаву. Таганрог, 1936 г.







косов стабилизатора и штурвала летчика, люфты в шарнирах и тягах триммера.

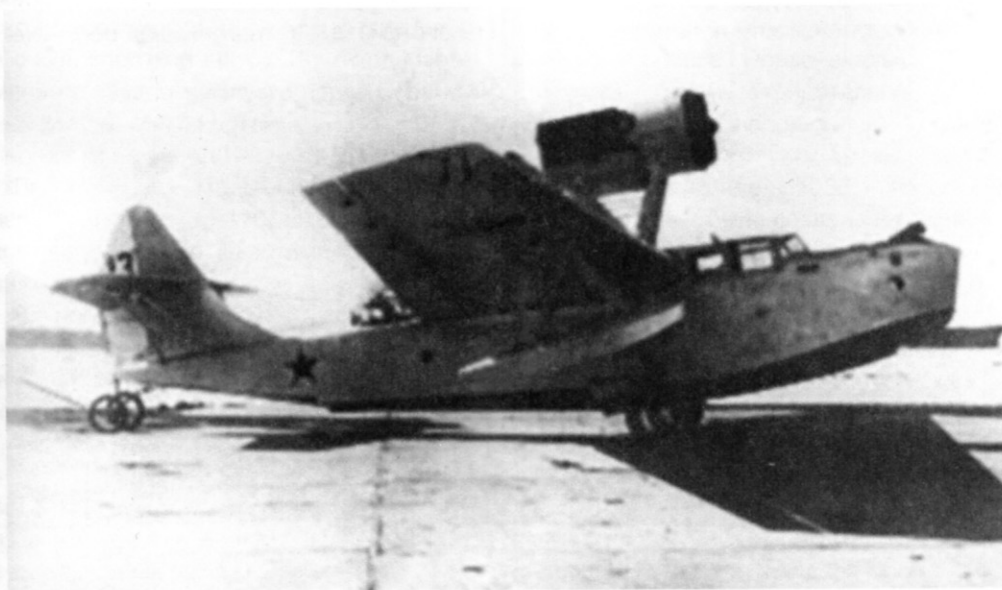
В поведении летающей лодки в воздухе особых отличий не было. Правда, летчик отмечал, что самолет стал более чутко реагировать на движения руля высоты на всех режимах полета, в том числе и на больших углах атаки.

Новая бензосистема благодаря отсутствию ветрянки показала себя проще в эксплуатации. Однако военные сочли ее менее надежной по сравнению со старой системой, предложив заводу №31 просто улучшить конструкцию помпы-ветрянки.

Маслосистему тоже решили модернизировать по опыту испытаний самолета №31422, прежде всего установив систему подогрева масла. В серию пошла и новая установка с АФА-13, но из-за проблем с центровкой ее оставили в передней кабине. На МБР-2 поздних серий выпуска вместо радиостанций РРК устанавливались РСР и РСРМ, а также фотоаппараты АФА-24.

В современной литературе нередко серийные гидросамолеты МБР-2 с двигателем М-34 называются МБР-2бис. В действительности в документах ЦКБ МС, завода №31 и военной приемки обе модификации различались только добав-

**Гидросамолеты  
МБР-2-М-17 на  
маневренной  
площадке перед  
ангаром**



**Самолет  
«волнового  
управления»  
МБР-2-М-34ВУ**

лением индекса двигателя (МБР-2-М-17 и МБР-2-М-34). В повседневном же обиходе обе машины назывались вообще одинаково МБР-2. Обозначение «бис» имелось только в обозначении гражданского варианта МБР-2-М-34 – МП-1бис.

### Самолеты «волнового управления»

Сразу после принятия МБР-2 на вооружение начались работы по оборудованию летающей лодки в качестве самолета-водителя радиоуправляемых катеров (чаще их называли катерами «волнового управления» – ВУ). В этом качестве, он должен был сменить летающие лодки С-62ВУ и МБР-4ВУ. На вооружение Морских Сил было принято два комплекса волнового управления – созданные Центральной лабораторией проводной связи (ЦЛПС) и Остехбюро (ОТБ). Ими оснащались торпедные катера типов Ш-4 и Г-5. Самолеты-водители поступали в части из расчета один самолет на два катера с аппаратурой ЦЛПС и один самолет на один катер с аппаратурой Остехбюро.

Уже в 1934 г. находящиеся в первом отряде торпедных катеров Морских Сил Балтийского моря МБР-2 были опробованы на предмет их пригодности в качестве самолета-водителя катеров. Водитель-оператор катера размещался в кабине штурмана и вел наблюдение из проема передней турели. Военные отметили, что длительности полета летающей

лодки – 6 часов – для целей «волнового управления» вполне достаточно, однако для облегчения работы водителю катера необходимо изменить расположение передней турели и установить новые жесткие радиоантенны.

Специальный вариант гидросамолета, оснащенный аппаратурой волнового управления «Спрут», размещенной в третьем отсеке лодки, получил обозначение МБР-2ВУ. В его экипаж, увеличенный до пяти человек, дополнительно вошли два оператора спецаппаратуры – водителя катеров.

Первыми летом 1935 г. на Балтике в вариант МБР-2ВУ были переоборудованы летающие лодки с серийными №№ 31004 и 31008. Они получили комплекты аппаратуры соответственно ЦЛПС и ОТБ, а затем прошли испытания в августе 1934 г. При этом крепление специальной аппаратуры было унифицировано, что позволяло без особого труда оборудовать самолет по любому варианту. Всего же потребность морской авиации на 1935 г., с учетом вновь формируемых частей торпедных катеров ВУ, определялась в 19 самолетов.

С запуском в серию МБР-2 с двигателем М-34 (АМ-34) вариант ВУ строился уже на его базе. Одновременно продолжалось совершенствование аппаратуры волнового управления. Так, в 1938 г., после испытаний, на вооружение была принята система ЦЛПС, получившая обозначение

**Гидросамолет ЦКБ  
МС-1 на колесном  
шасси, Таганрог,  
аэродром завода  
№31, 1935 г.  
На двигателе  
смонтирован  
не штатный  
четырёхлопастный  
деревянный винт**





*Летчик в кабине  
МБР-2ВУ из  
отдельного  
отряда волнового  
управления*

ние «Волт-Р». Самолетная часть аппаратуры включала в себя приборы «Кварц-3», «Кварц-4», «Топаз-3» и «Волт-Р».

### **Летающие лодки для ГВФ**

Одновременно с военными первая летающая лодка Г.М. Бериева заинтересовала и гражданских летчиков. Поскольку возможность создания на базе МБР-2 пассажирского самолета прорабатывалась еще на стадии подготовки серийного производства, вариант летающей лодки для Гражданского воздушного флота, получивший обозначение МП-1 (морской пассажирский), был спроектирован в очень короткие сроки. Почти одновременно с началом выпуска первых серийных МБР-2-М-17 чертежи на МП-1 были переданы на завод №31.

Пассажирская модификация оснащалась двигателем М-17б, имела довольно комфортабельную шестиместную пассажирскую кабину, размещенную в центральной части лодки под центропланом. Гидросамолет с экипажем из двух человек мог перевозить до 540 кг платной коммерческой нагрузки. Благодаря тому, что на МП-1 отсутствовали турели и бомбодержатели, его максимальная скорость (при том же взлетном весе) была даже немного больше, чем у морских разведчиков с тем же двигателем.

Следующей гражданской модификацией МБР-2 стал транспортный гидросамолет МП-1Т. Под этим обозначением в гражданской авиации эксплуатировались снятые с вооружения морской авиации гидросамолеты МБР-2-М-17 ранних серий. С них снимались турели с пулеметами и бомбодержатели, усиливался пол в грузовой кабине, и устанавливались приспособления для крепления груза. МП-1Т мог брать на борт до 500 кг груза.

Сразу же после запуска в серию МБР-2-М-34 ЦКБ МС совместно с ГУ ГВФ вышел с предложением о создании очередного пассажирского варианта на его базе. Первоначально ГУАП отнеслось к этому отрицательно, мотивируя свой отказ напряженным планом завода № 31 по выпуску боевых самолетов. Тем не менее в 1936 г. на основе МБР-2-М-34, была создана и серийно строилась шестиместная пассажирская летающая лодка МП-1бис. В отличие от флотских разведчиков МБР-2-М-34 пассажирские гидросамолеты имели невысотную модификацию двигателя АМ-34Б.

Кроме серийных МП-1 и МП-1бис в гражданской авиации использовались единичные экземпляры летающих лодок, приспособленные для решения специальных задач. Так, несколько МП-1бис, оборудованных фотоаппаратурой для

**Летающая  
лодка МП-1  
(СССР-Л2129),  
работавшая на  
линии Одесса-  
Батуми**



перспективной и плановой съемки, находились в распоряжении Главного управления геодезии и картографии.

Один МП-1бис был специально подготовлен для рекордных полетов, и на нем было установлено шесть женских мировых авиационных рекордов. Сначала 22 мая 1937 года летчица П.Д. Осипенко установила рекорд высоты полета. Спортивные комиссары зарегистрировали высоту 8864 м, что на три с лишним тысячи метров превышало прежнее достижение. 25 мая в двух полетах она же

установила рекорды высоты с грузом 500 и 1000 кг.

Отважная летчица не остановилась на этих достижениях, а вместе М.М. Расковой и В.Ф. Ломако подала рапорт на имя Наркома обороны К.Е. Ворошилова с просьбой разрешить выполнение перелета на МП-1бис из Севастополя в Архангельск, с Черного на Белое море. Нарком против перелета не возражал, при условии, что конструктор самолета подтвердит техническую возможность его осуществления.

**МП-1бис  
(СССР-ЖЗ),  
принадлежащий  
«Бампроекту», на  
перекатном шасси.  
Пос. Неляты, р.  
Витим, 1938 г.**

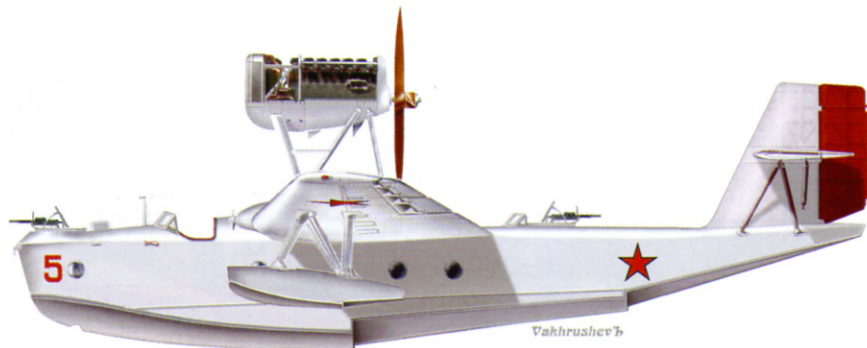




Один из первых серийных  
МБР-2-М-17 из состава ЧФ.  
Севастополь, 1934 г.



Vakhrushev



Vakhrushev

Строевой МБР-2-М-17,  
оборудованный крыльевой  
ветряной динамомашинной  
(генератором) ДОС-1

МП-1Т треста «Главрыба»  
Наркомата рыбного хозяйства



Vakhrushev



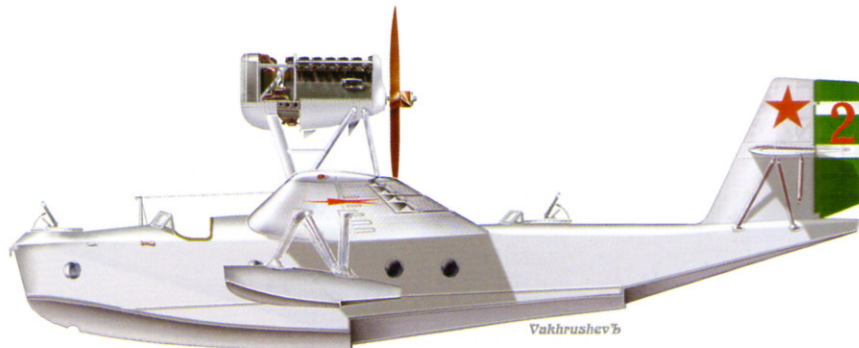
Vakhrushev

Летающая лодка МП-1,  
работавшая в 1930-х годах  
на пассажирской линии  
Одесса-Батуми

МБР-2-М-17 командира  
2-й отдельной пограничной  
эскадрильи. Камчатка, озеро  
Халактырское, зима 1934 г.  
Самолет в варианте для  
эксплуатации с суши –  
подкрыльевые поплавки сняты

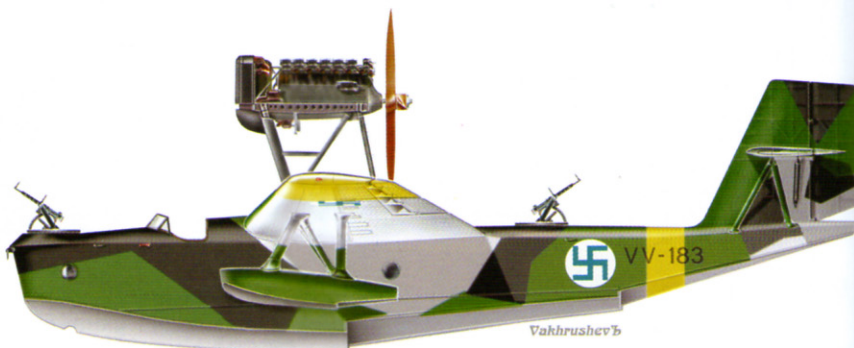


Vakhrushev



**МБР-2-М-17 7-го отдельного дальневосточного авиаотряда морпогранохраны НКВД СССР. Гидродром Чёрная речка под Хабаровском, 1944 г.**

**МБР-2-М-17 из состава 5/LeLv 6 финских ВВС, Вааса, лето 1942 г.**



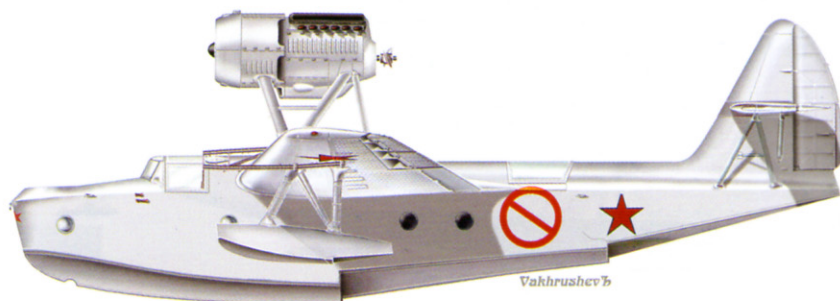
**ЦКБМС**

**Надпись, добавленная к июню 1936 г.**



**Опытный морской ближний разведчик ЦКБ МС-1 с первоначальным вариантом ВМГ. Таганрог, 1935 г.**

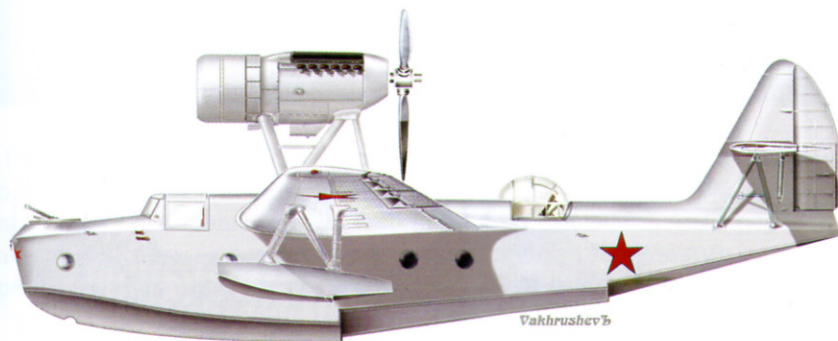
**МП-1бис Дальневосточного управления ГВФ. Тихоокеанская гидролиния, Северный Сахалин, конец 1930-х годов**



**Рекордный МП-1бис, оборудованный регистрационной аппаратурой, на котором 22.05.1937 г. и 02.07.1938 г. лётчица П. Осипенко установила ряд мировых достижений по высоте, дальности и продолжительности полётов**

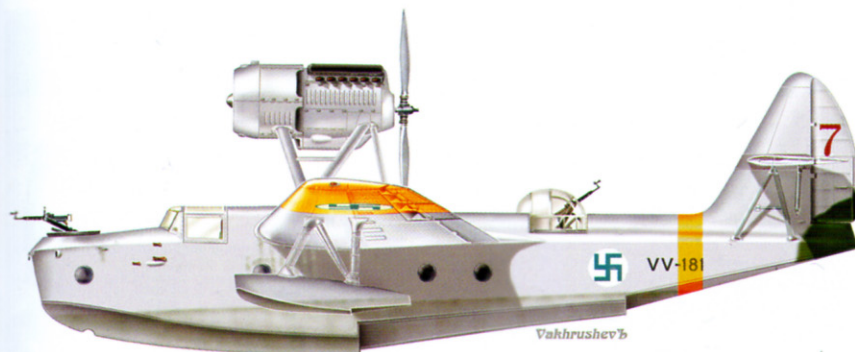


**МП-1бис, принадлежавший  
«БАМпроекту»  
Наркомата путей сообщения.  
П. Нелять, р. Витим, 1938 г.**



**Опытный МБР-2  
с мотором М-103.  
Таганрог, ноябрь 1940 г.**

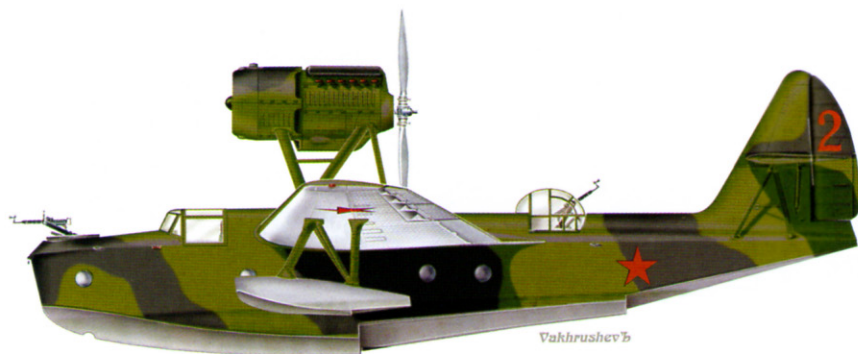
**МП-1бис Таганрогского  
авиазавода №31**



**МБР-2 -М-34 из состава  
1/LeLv 15 финских ВВС.  
Гидродром на озере  
Хойтилаинен, июль 1941 г.**

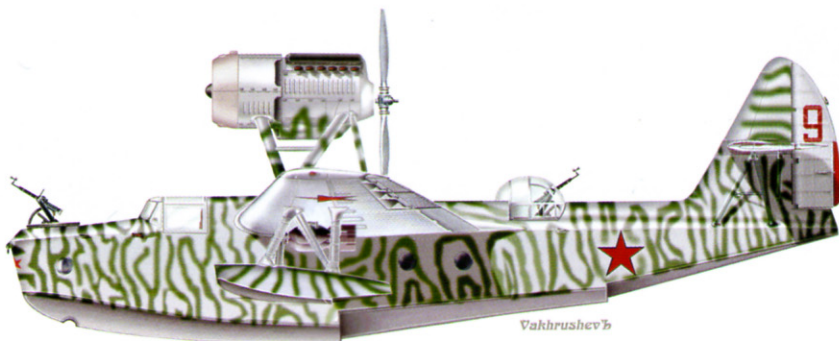
**Гражданский МП-1бис  
СССР-Л2539, реквизированный  
с началом ВОВ для нужд  
Балтийского флота. Июль 1941 г.**





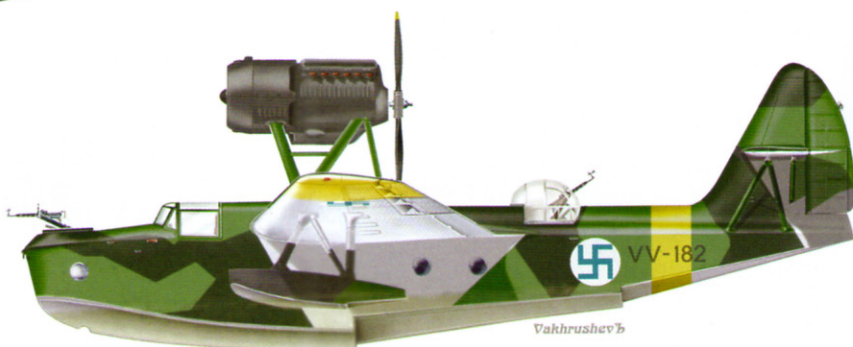
**МБР-2-М-34**  
Черноморского флота  
в типовом камуфляже, 1942 г.

**МБР-2** из состава 118-го ОРАП  
ВВС СФ – участник атак Хебуктена  
и потопления транспорта  
«Rotenfels» в Киркинесе



**МБР-2-М-34** ВВС Северного  
флота, весна 1942 г.  
Машина использовалась  
в 118-м ОРАП и 72-м САП

**МБР-2-М-34** из состава 1/LeLv 6  
финских ВВС. Сантахамина,  
лето 1942 г.



**МБР-2-М-34** ВВС  
Северной Кореи.  
Данная машина в 1948 г.  
использовалась для оперативной  
связи районов побережья  
с Пхеньяном, приводняясь  
на р. Тэдонган







**МП-1бис  
(СССР-И149),  
авиационного  
завода №31,  
Таганрог, 1936 г.**

Г.М. Бериев, к которому обратились по этому поводу летчицы, немедленно дал поручение аэродинамикам ОКБ произвести расчеты максимальной дальности полета гидросамолета МП-1бис с учетом допустимой по соображениям прочности его перегрузки на взлете. Расчеты показали возможность такого перелета, и Бериев дал свое «добро» на его осуществление. Сразу же в Таганроге началась подготовка к этому перелету, и в ней участвовали работники ЦКБ

МС и завода №31 – рабочие, инженеры, летчики.

Сам знаменитый перелет состоялся 2 июля 1938 года. Вылетев ранним утром из Севастополя, женский экипаж прошел по маршруту Севастополь – Киев – Новгород – Архангельск (озеро Холмовское) общей протяженностью 2416 километров за 10 часов 33 минуты со средней скоростью 228 км/час, установив новый мировой рекорд для женщин в классе гидросамолетов.

**Заправка  
подручными  
средствами  
МП-1бис  
(СССР-И150)  
полярного летчика  
А.Н. Грацианского**



## Мировые рекорды, установленные на гидросамолете МП-1бис

Вид рекорда	Показатель рекорда	Принадлежность (командир экипажа)
Высота без груза	8864 м	Осипенко П.Д. 22. 05. 37 г.
Высота с грузом 500 кг	7605 м	Осипенко П.Д. 25. 05. 37 г.
Высота с грузом 1000 кг	7009 м	Осипенко П.Д. 25. 05. 37 г.
Дальность по маршруту	2416 км	Осипенко П.Д. 02. 07. 38 г.
Продолжительность полета	10 ч 33 мин	Осипенко П.Д. 02. 07. 38 г.
Скорость на маршруте	228 км/час	Осипенко П.Д. 02. 07. 38 г.



*Специально доработанный МП-1бис, на котором лётчица П.Д. Осипенко установила несколько рекордов высоты. 1937 г.*



*Нередко гидросамолеты МП-1 были единственным транспортным средством в «медвежьих углах» Дальнего Востока (вверху и внизу)*



Эти рекорды стали первыми в длинной череде мировых достижений, установленных на гидросамолетах, созданных в Таганроге.

## МБР-2 с мотором М-103

В конце 1939 года Г.М. Бериев еще раз попытался модернизировать своего первенца. Этому предшествовала попытка создать новый гидросамолет – ближний морской разведчик для замены МБР-2. Новый МБР-7 (внутренний шифр ЦКБ МС-8) имел лучшую аэродинамику и более мощный двигатель М-103.

Летные испытания первого прототипа МБР-7 начались в апреле 1939 г. Уже первые пробежки, выполненные летчиком-испытателем Н.П. Котяковым, показали, что из-за очень сильного крутящего момента, создаваемого винтом, самолет валился на левое крыло. А вскоре выяснилось, что из-за высоких взлетной и посадочной скоростей гидросамолет сильно «барсил» («барсы» – это самопроизвольные кратковременные отрывы гидросамолета от воды).

Новый самолет требовалось доводить, и процесс доводки грозил затянуться на достаточно длительное время. Поэтому и возникла идея улучшить летные характеристики МБР-2, так сказать «малой кровью», установив на него силовую установку с МБР-7.

V-образный, 12-цилиндровый двигатель водяного охлаждения М-103 (форсированный вариант двигателя М-100А, в серии с 1938 г.), с максимальной взлетной мощностью 850 л.с., был мощнее и легче АМ-34НБ и при этом имел существенно меньший «лоб». На валу мотора был установлен металлический трехлопастной винт ВИШ-2ПТ диаметром 3,25 м с двумя установочными углами лопастей. Двигатель устанавливался на подмоторной раме, аналогичной по конструкции подмоторной раме АМ-34НБ серийного самолета МБР-2.

Топливная система претерпела изменения за счет установки гидропривода бензопомпы БНК-5УБ, находящейся в лодке и подающей горючее к помпе на двигателе, вместо стандартной пом-



**МП-1бис ГВФ на стоянке на берегу**

пы-ветрянки. Система охлаждения масла была перенесена с самолета МБР-7 без каких-либо изменений. В остальном гидросамолет МБР-2-М-103 по своей геометрии, аэро- и гидродинамике, оборудованию ничем не отличались от серийного гидросамолета МБР-2-АМ-34.

В МБР-2-М-103 была оперативно переоборудована одна из серийных летающих лодок, которая уже в ноябре 1939 г. была передана на совместные (военные и заводские) летные испытания.

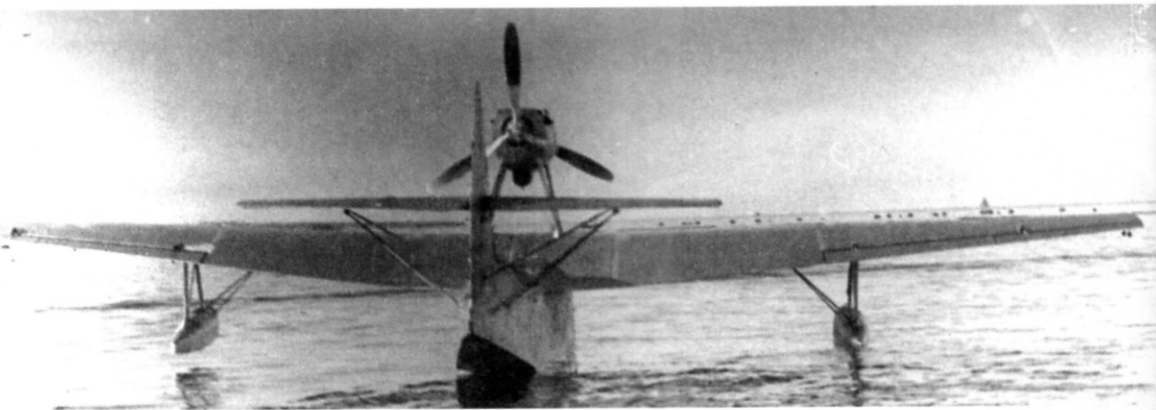
Испытания ставили своей целью определить основные летно-технические характеристики гидросамолета, оценить соответствие мотора М-103 данному типу самолета, оценить винто-моторную группу самолета в условиях лет-

ной эксплуатации и обслуживания, сравнить гидросамолеты МБР-2-АМ-34НБ и МБР-2-М-103 по летно-тактическим, пилотажным и эксплуатационным данным и, самое главное, определить возможность принятия машины на вооружение морской авиации.

Испытания МБР-2 с двигателем М-103 проходили в два этапа: с 14 по 27 ноября 1939 г. в Таганроге, а затем с 27 ноября по 19 февраля 1940 г. в Севастополе. Ведущим летчиком-испытателем от Летно-испытательного института авиации РКВМФ, был капитан И.М. Сухомлин. Кроме него в экипаж входили штурман – старший лейтенант Данилов и борттехник – воентехник 1 ранга Анферов. Всего на МБР-2-М-103 было выполнено 50

**МП-1бис (СССР-И149), принадлежащий авиазаводу №31, Таганрог, 1936 г.**





**МБР-2 с двигателем М-103. В этом ракурсе хорошо виден трехлопастный винт ВИШ-2ПТ**

полетов с общим налетом в 35 часов 30 мин.

По результатам испытаний было отмечено, что МБР-2-М-103 обладает лучшими характеристиками, чем серийные МБР-2, превосходя их по максимальной горизонтальной скорости, скороподъемности, потолку, дальности полета, и имеет меньшее время разбега (особенно при использовании закрылков).

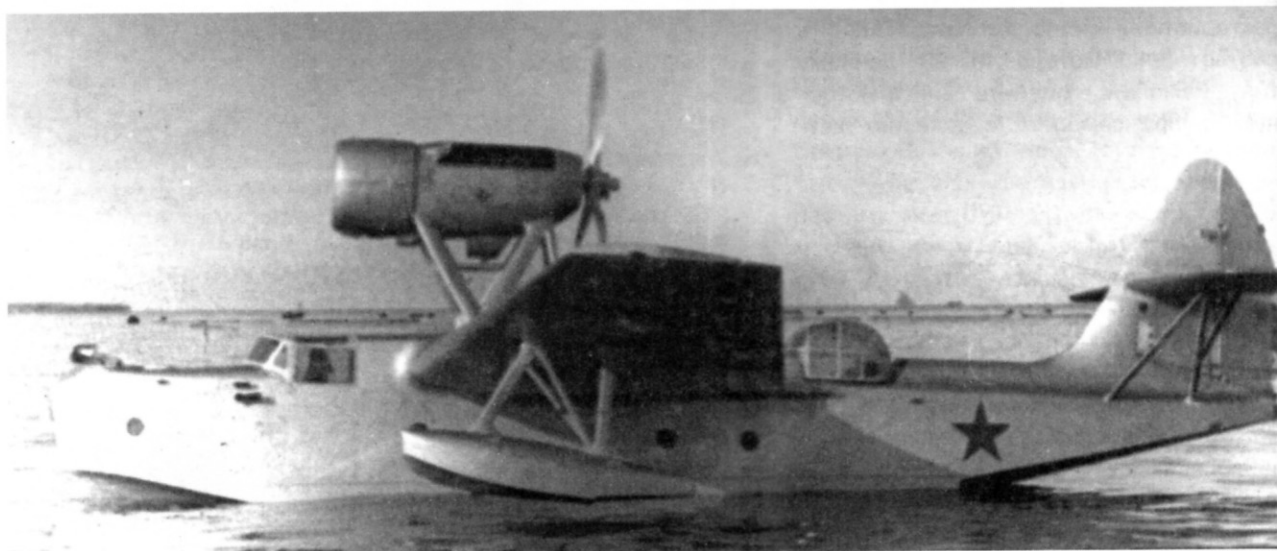
В отчете об испытаниях отмечалось, что в эксплуатации МБР-2-М-103 не имеет особых отличий от серийных МБР-2-АМ-34НБ и не требует каких-либо новых средств оборудования гидроаэродромов.

Пилотажные характеристики гидросамолета также сильно не изменились, но летчики-испытатели указывали, что для управления самолетом требуется боль-

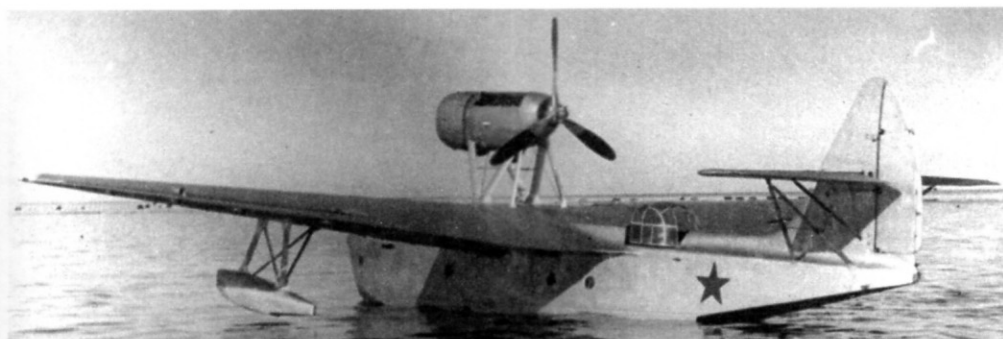
ше внимания, особенно на взлете, на виражах, на планировании и при разворотах. Мореходность МБР-2-М-103 осталась такой же, как и для серийных МБР-2, т.е. ветровая волна – до 0,8 м, ветровой накат – до 0,4 м.

Двигатель М-103 в эксплуатации был прост, основные подходы к его агрегатам для предполетного, послеполетного осмотра и регламентных работ – удовлетворительными. Запуск М-103 оказался значительно легче, чем АМ-34НБ, особенно при низких температурах воздуха. Однако винто-моторная группа МБР-2-М-103 была до конца не доведена заводом №31 – сказались сжатые сроки создания самолета. В отчете, в частности, указывалось, что «узким местом в процессе проведения испытаний было охлаждение масла».

**Опытный МБР-2 с двигателем М-103 во время испытаний**







**Опытный МБР-2 с двигателем М-103**

Еще из недостатков было отмечено, что емкость бензиновых баков не обеспечивает использование самолета в качестве разведчика в перегрузочном варианте, при взлетном весе 4900-5100 кг. Военные высказали пожелание обеспечить живучесть бензиновых и масляного бака их протектированием, предусмотреть аварийный слив горючего в полете и дать возможность летчику запускать двигатель самостоятельно, без помощи борттехника или стрелка-радиста.

В отчете по испытаниям особое внимание обращалось на то, что из передней открытой турели прицельная стрельба возможна только до скоростей 210 км/ч, так как «на скоростях выше 210 км/ч маневр с передней стрелковой точкой затруднен вследствие сильного скоростного напора, который отрывает стрелка от оружия, что делает невозможным вести прицельную стрельбу». То есть на максимальных скоростях гидросамолет был незащищен с передней полусферы, поскольку носовой ШКАС в этих условиях был годен только для «психологической» стрельбы в «белый свет как в копейку».

Выводы, которые были сделаны военными по результатам проведенных испытаний, были двоякими. С одной стороны, отмечались все положительные моменты установки на гидросамолет нового мощного двигателя, особенно для варианта самолета-водителя торпедных катеров МБР-2ВУ, с другой, констатировалось, что все это – «слишком мало и слишком поздно».

**«Заключение:**

1. Самолет МБР-2-М-103 по своим максимальным скоростям не вполне удовлетворяет современным требова-

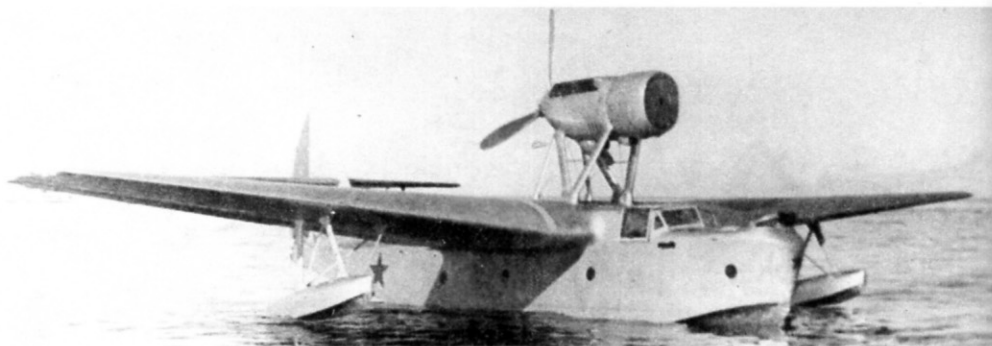
**Сравнительные данные МБР-2 с моторами АМ-34НБ и М-103**

	<b>МБР-2-М-103</b>	<b>МБР-2-АМ-34НБ</b>
Взлетный вес, кг	4424	4424
Вес пустого, кг	3153	3306
Вес полезной нагрузки, кг	1271	1117
Вес топлива, кг	675	540
Площадь крыла, м <sup>2</sup>	54,4	54,4
Размах крыла, м	18,8	18,8
Двигатель	М-103	АМ-34НБ
Мощность у земли, л.с.	850	750
Максимальная скорость у земли, км/ч	265	224
Максимальная скорость на Н=4000 м, км/ч	291	234
Крейсерская скорость, км/ч	235	170-200
Практический потолок, м	8050	7400
Разбег, с	22	27
Нормальная техническая дальность полета, км	1200	885

ниям к ближнему разведчику и легкому бомбардировщику, поэтому не может быть рекомендован в серию.

2. Имеющийся задел самолетов на заводе №31 и самолеты, не выработавшие свой ресурс, в строевых частях РКВМФ, перевооружить моторами М-103, в первую очередь самолеты МБР-2ВУ».

Второй пункт «Заключения» о модернизации под двигатели М-103 уже построенных ближних морских разведчиков так и не был выполнен, поскольку основные силы конструкторского бюро были в это время брошены на создание корабельного разведчика КОР-2 (Бе-4), а само производство МБР-2 на заводе №31 в том же 1940 году было прекращено. Последовавший за этим перевод коллектива Г.М. Бериева на завод №288 в Саве-



лово под Москвой, а потом начавшаяся война окончательно поставили крест на планах по модернизации МБР-2.

### Итоги

К 1940 году стало окончательно ясно, что все модернизации уже не могут дать «вторую молодость» окончательно устаревшему гидросамолету. Созданный в ЦКБ МС для замены МБР-2, новый морской разведчик МБР-7 в серию не пошел. Поэтому производство «амбарчиков» во второй половине 1940 года было прекращено, так как по решению Правительства СССР от 10 октября 1940 г. и приказу НКАП от 9 декабря 1940 г. завод №31 полностью переходил на выпуск истребителей ЛаГГ-3.

Всего в Таганроге на заводе №31 было построено 1365 гидросамолетов МБР-

2 всех модификаций (не считая построенный на Московском заводе №39 первый опытный образец). В ряде публикаций встречается другое число – 1400. Вероятно, это связано с тем, что завод ежегодно получал твердый государственный план не только на строительство самолетов, но и на изготовление групповых комплектов запчастей для находящихся в строю летающих лодок. Эта работа ложилась дополнительным бременем на заготовительные, механические и агрегатные цеха, не затрагивая цеха окончательной сборки, наземной отработки и летно-испытательную станцию. Потому экономические службы завода и Наркомата авиационной промышленности считали три комплекта запчастей за один самолет.

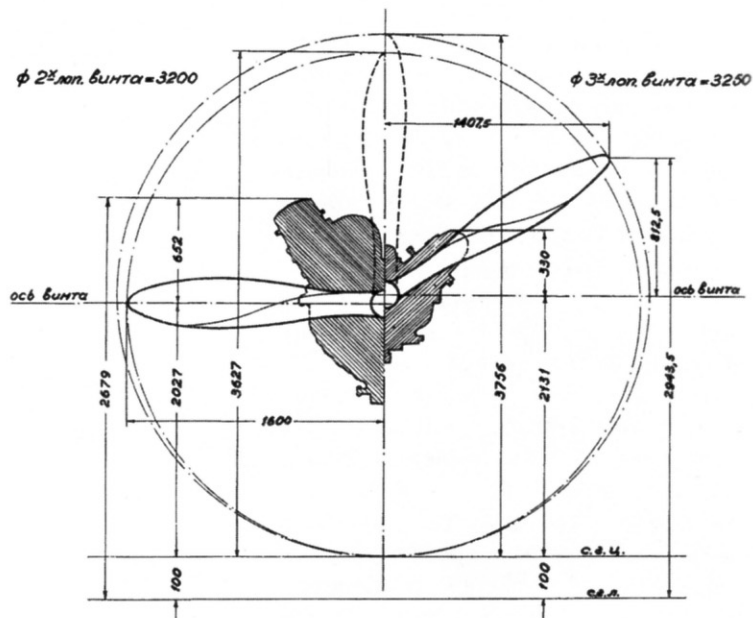
В ценах 1936 г. один МБР-2-АМ-34Н стоил 151 400 рублей. Для сравнения: истребитель И-16 с мотором М-25 обходился в 79 500 рублей, а тяжелый бомбардировщик ТБ-3-4М-34Р – в 400 000 рублей.

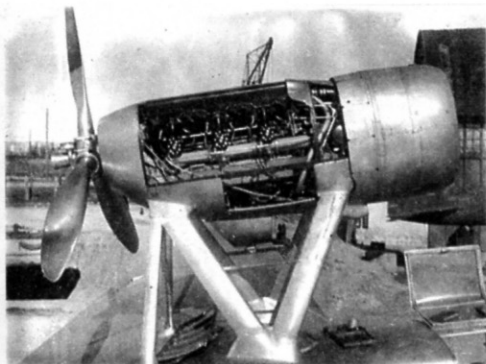
### Основной разведчик флота

С весны 1934 г. первые летающие лодки МБР-2 начинают поступать в строевые части морской авиации на Черном море, Балтике и Тихом океане, заменяя Дорнье «Валь», МБР-4 и С-62Б в отдельных отрядах и эскадрильях, в которые объединялись разведчики морской авиации ВВС РККА в этот период.

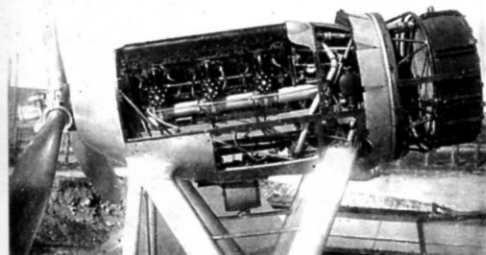
В числе первых в морской авиации в 1934 г. получил на вооружение новые самолеты МБР-2 45-й отдельный морской разведывательный отряд Морских сил Черного моря. В том же году первые МБР-2 начали поступать в черномор-

Сравнительные  
габариты  
двигателей  
АМ-34НБ и М-103





**Силовая установка с двигателем М-103**



**Раскапотированный двигатель М-103**

скую 14-ю отдельную морскую разведывательную авиационную эскадрилью. В конце 1934 г., новые летающие лодки появились в 123-й и 124-й тяжелых бомбардировочных эскадрильях Морских сил Черного моря.

В 1935 г. МБР-2 в больших количествах отправляются на Дальний Восток, и уже в начале 1936 г. в Морских силах Дальнего Востока числится 47 бериевских летающих лодок. Полностью перевооружение частей Балтийского и Черноморского флотов завершилось в 1937 г., на Тихоокеанском флоте и Амурской флотилии – на год позже.

Авиационные подразделения пограничных войск НКВД получили первые МБР-2 практически одновременно с флотскими авиаторами. Одна летающая лодка МБР-2-М-17 была в составе переданной в 1934 г. в состав погранвойск



**Маслорадиатор двигателя М-103**

8-й дальнеразведывательной эскадрильи (основной парк эскадрильи состоял из 11 «Савойя» С-62). Эскадрилья базировалась на озере Халактырское, вблизи Петропавловска-Камчатского и после передачи пограничникам стала именоваться 2-й отдельной морской пограничной авиационной эскадрилей. Полностью МБР-2 сменили С-62 в пограничной авиации к 1939 г.

В первую очередь перевооружались разведывательные эскадрильи, а затем отряды и звенья волнового управления, которые одновременно с перевооружением на МБР-2ВУ разворачивались в эскадрильи. Так, на Черном море, в 1936 г. был полностью перевооружен на самолеты МБР-2ВУ 2-й отдельный авиационный отряд бригады торпедных катеров, а затем развернут в 32-ю авиационную эскадрилью волнового управления.

Подразделения МБР-2ВУ входили в состав бригад торпедных катеров и постоянно принимали участие в боевой подготовке флота, отрабатывая взаимодействие самолета-водителя и катера, что со временем дало свои результаты. Так, на флотских учениях, проходивших на Балтике осенью 1937 г., дивизион катеров ВУ получил высокую оценку наркома обороны К.Е. Ворошилова и вошел в число лучших частей флота. Однако тех успехов, что были достигнуты в предвоенные годы, во время войны добиться не удалось. Единственная попытка приме-

**Серийный выпуск МБР-2 на заводе №31**

1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	Всего
207	95	109	360	364	192	38	1365



**МБР-2-М-34 ВВС  
БФ, 1938 г**

нения катеров ВУ, и то, не удачная, была предпринята на Черном море только в 1943 г.

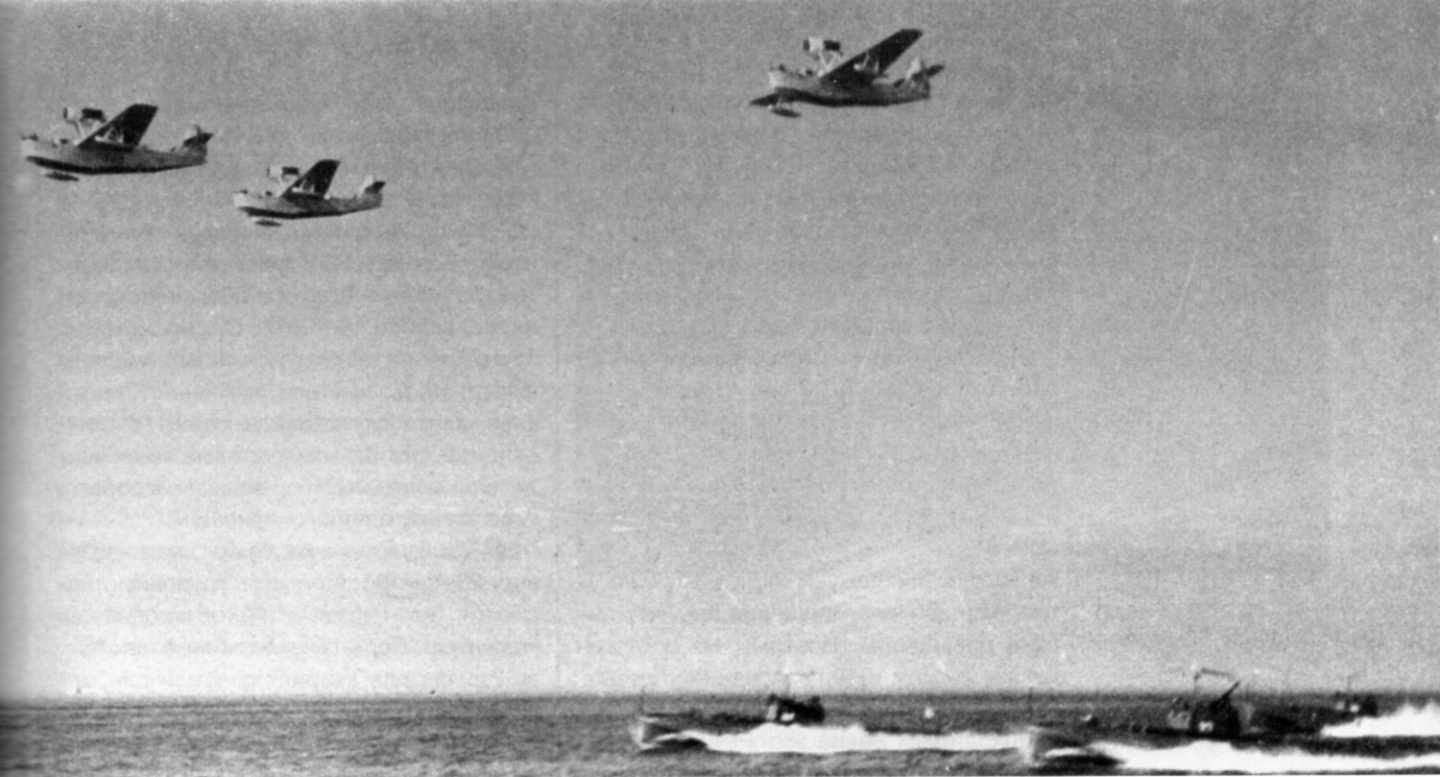
МБР-2 послужили основой военно-воздушных сил самого молодого советского флота – Северного. 17 сентября 1936 г. из Ленинграда в Мурманск был отправлен эшелон с тремя МБР-2-М-17 из состава 105-й авиационной бригады Балтийского флота. Эти три летающие лодки, объединенные в 7-е отдельное морское разведывательное авиационное звено, стали первыми самолетами морской авиации на Севере. Однако первые полеты начались только летом следующего года, поскольку гидроаэродром в губе Грязная был готов только в мае 1937 г. С поступлением новой техники и личного состава 1 сентября 1937 г. 7-е отдельное авиационное звено преобразовано в 29-ю отдельную морскую дальнеразведывательную эскадрилью, а в марте 1938 г. – в 45-ю ближнеразведывательную.

В составе эскадрильи имелось 13 боевых и три учебных гидросамолета МБР-2.

Кроме строевых частей МБР-2 поступали в Ейскую высшую школу морских летчиков и летнабов им. И.В. Сталина (позже военно-авиационное училище им. И.В. Сталина), основную «кузницу кадров» советской гидроавиации. Гидросамолеты в Ейск перегонялись с 31-го завода своим ходом (на флоты отправлялись в разобранном виде по железной дороге), благо место назначения находилось рядом, на противоположном берегу Таганрогского залива. Правда, оборудованием училищные МБР-2 комплектовались в последнюю очередь. Так, на всех 30 летающих лодках, отправленных в Ейское ВМАУ в 1938 г., отсутствовали радиостанции, дымовые ДАП-100 и выливные ВАП-4, авиационные приборы, маты и трапики.

В связи с принятием руководством СССР курса на создание «Большого оке-





анского флота» и, соответственно, возрастанием его роли в системе вооруженных сил страны постановлением ЦИК СССР от 30 декабря 1937 г. был образован Народный комиссариат Военно-морского флота СССР. Морская авиация как основной род сил флота и стала именоваться авиацией ВМФ. Военно-воздушные силы флотов состояли из авиабригад и отдельных эскадрилий, имевших свои органы тыла, ремонта, а также подразделения обслуживания.

С 1938 г. одновременно с наращиванием численности самолетного парка началось формирование авиаполков четырех-пятиэскадрильного состава, сводившихся в авиационные бригады. Так, в ВВС Балтийского флота в сентябре 1939 г., был сформирован 15-й отдельный морской разведывательный авиационный полк, в состав которого были сведены 15-я и 19-я отдельные морские разведывательные эскадрильи и 58-я отдельная эскадрилья волнового управления, летавшие на МБР-2.

В том же 1938 г. тихоокеанские МБР-2 приняли участие в конфликте с японцами в районе озера Хасан. Разведывательная авиация флота в период боев вела

дальнюю разведку в Японском море и на подходах к Владивостоку и Посъету. Поскольку ни японский флот, ни японские ВВС в конфликте не участвовали, боевых столкновений с противником экипажи, МБР-2 не имели.

К 1937-1938 гг. летающие лодки Г.М. Бериева стали основными гидросамолетами советской морской авиации, на этот же период приходится пик их серийного выпуска. К этому времени МБР-2 были неплохо освоены экипажами в строевых частях, получив за свои угловатые формы иронично-ласковое прозвище «амбарчик», а за серебристую окраску – возвышенно-романтическое «морская чайка». Летающие лодки были прочны и надежны, имели простое и приятное управление, хорошую мореходность и сравнительно большую дальность полета, не доставляя особых хлопот летчикам.

Простая и дешевая деревянная конструкция позволяла техническому составу проводить в частях ремонт практически любой степени сложности. В то же время, дерево требовало от техников немалых усилий по сохранению прочности гидросамолетов. После выкатки МБР-2

***МБР-2 и торпедные катера в море отрабатывают взаимодействие, КБФ, 1940 г.***

на берег лодку требовалось тщательно просушить и удалить из нее влагу. Просушка производилась самыми разными способами: горячим песком, который насыпался в чехлы и прикладывался к отсыревшим частям самолета, электролампами, горячим сжатым воздухом или бидонами с горячей водой.

Однако находившийся в самом зените своей карьеры МБР-2 уже стремительно устаревал. Командование авиации ВМФ не удовлетворяли его невысокие летные данные, прежде всего маленькая скорость, слабое оборонительное вооружение и малая бомбовая нагрузка. Кроме того, строящемуся «большому флоту» требовались не ближние, а дальние морские разведчики. Поэтому, на состоявшемся 20 мая 1939 г. заседании Главного военного совета ВМФ, было признано необходимым «авиацию РКВМФ, наряду с сухопутными типами самолетов, вооружать морскими лодочными гидросамолетами с большой мореходностью и дальностью, способными обеспечить тесное взаимодействие с флотом и непрерывность действия». Но пока все тот же завод №31 осваивал производство цельнометаллических дальних разведчиков ГСТ (лицензионная РВУ-1 «Каталана») и отечественного МДР-6 разработки И.В. Четверикова, вновь формируемые авиационные части требовалось укомплектовывать техникой, и производство МБР-2,

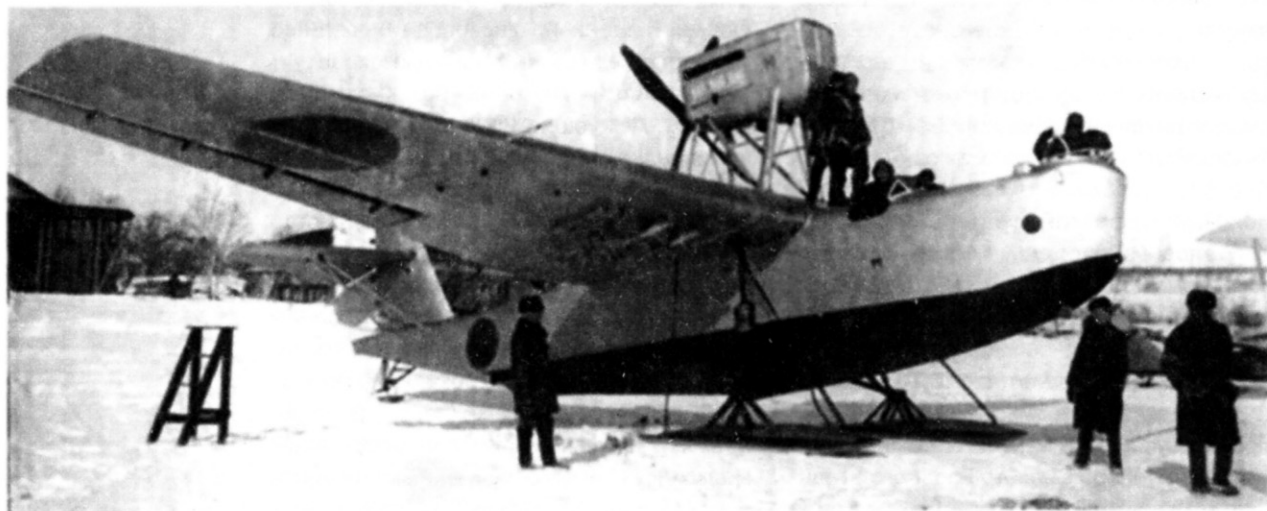
правда во все меньших количествах, продолжалось.

16 сентября 1939 г., приказом наркома ВМФ, на Северном флоте был сформирован 118-й морской ближне-разведывательный авиационный полк трехэскадрильного состава, в который передавались 18 МБР-2 с экипажами из 15-го авиационного полка Балтийского флота. Поскольку все явственней вырисовывалась перспектива войны с Финляндией, то гидросамолеты не перевозились разобранными по железной дороге, как обычно, а перегонялись.

МБР-2 вылетели из Ленинграда на Север 23 сентября, тремя группами, несмотря на сложные метеоусловия на маршруте. Перегон закончили 4 октября, но при этом в авариях разбили две машины. Один МБР-2 потерпел катастрофу при вынужденной посадке на озеро в районе города Апатиты. Погибли летчик старший лейтенант С.В. Павлов, стрелок-радист Григорьев и находившийся на борту воентехник 2-го ранга Кулишов. В живых остался только штурман младший лейтенант Заикин, выброшенный при ударе из кабины и позже подобранный с воды катером. Вторая машина, пилотируемая младшим лейтенантом Стуловым, разбилась в 20 км от Олонца.

После заключения осенью 1939 г. «Пактов о взаимопомощи» с Эстонией и Латвией СССР наконец удалось получить многочисленные морские и воздушные

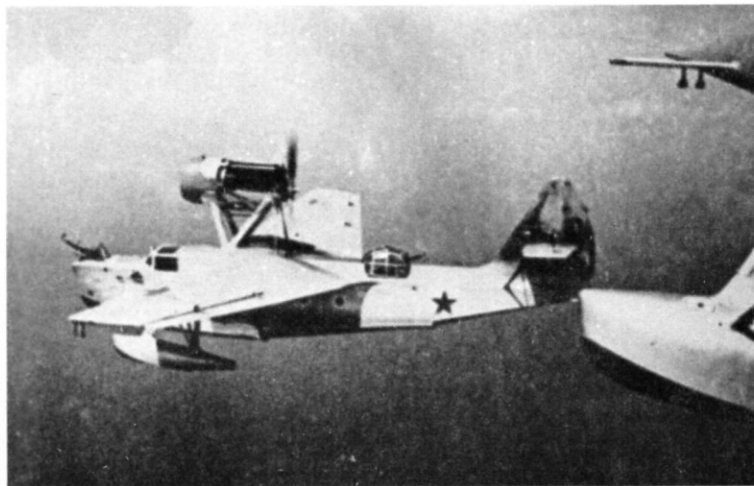
**МБР-2-М-17**  
командира  
2-й отдельной  
пограничной  
эскадрильи,  
Камчатка, озеро  
Халактырское,  
зима 1934 г.



базы, расположенные практически по всей акватории Балтийского моря. Вместе с кораблями и подразделениями береговой обороны в новые базы стали перебрасываться авиационные части.

Первой из состава ВВС КБФ в Прибалтику перебазировалась только что сформированная 25 октября 1939 г., 10-я авиабригада, в которую входили 12-я (с 3 декабря 1939 г. – 15-я), 43-я и 44-я морские ближнеразведывательные авиационные эскадрильи (мбраэ), каждая из которых имела по 12 гидросамолетов МБР-2. 15-ю и 44-ю мбраэ планировалось разместить в эстонской Кихельконна (о.Эзель) и Палдиски, 43-ю мбраэ – в латвийской Лиепае.

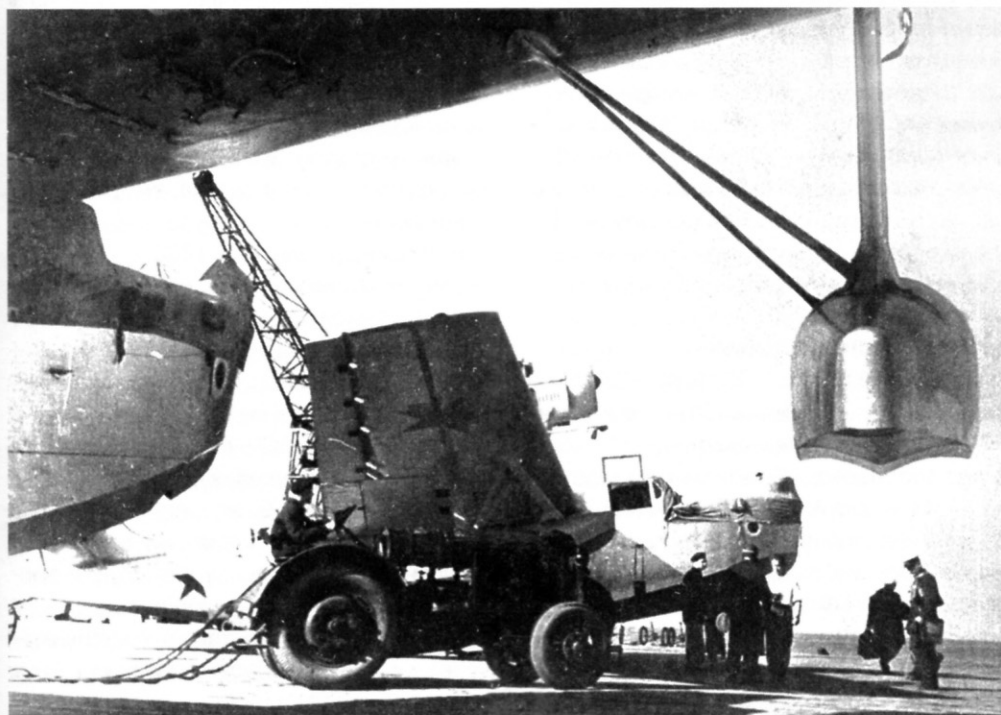
Инженерно-технический состав 44-й и 15-й мбраэ прибыл в Палдиски и Кихельконну на транспортах «Луначарский» и «Пионер» в конце октября. К 11 ноября в Палдиски закончилось оборудование гидроспусков, метео- и радиостанции, а 12 ноября начался перелет в Палдиски гидросамолетов 44-й и 15-й мбраэ с гидроаэродромов Вейно и Хаболово. В тот же день пять самолетов 15-й эскадрильи перелетели дальше в Кихельконну. Перелет прошел успешно без аварий и ка-



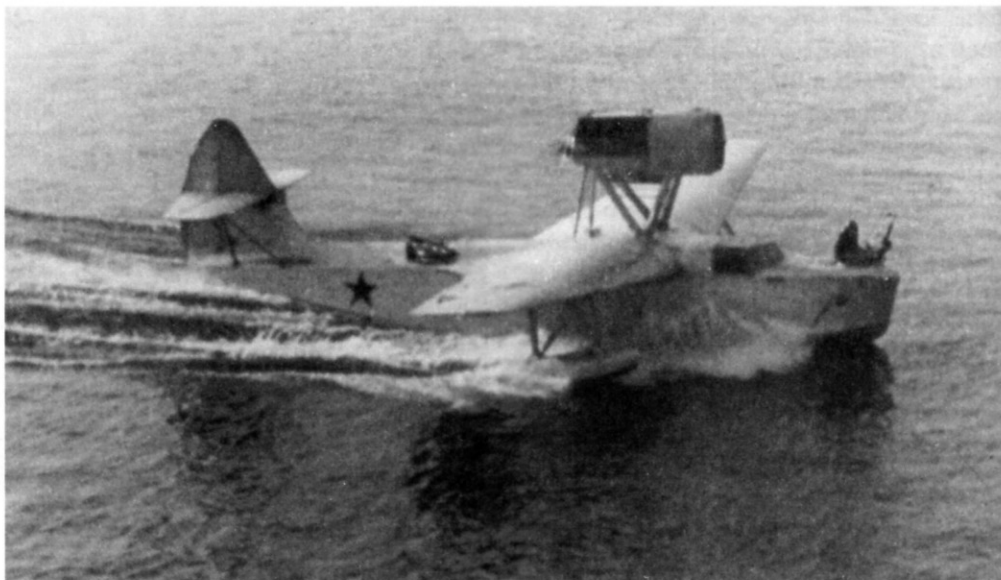
тастроф, но все изменила наступившая ночь с 12 на 13 ноября 1939 г.

**Пара МБР-2-М-34 в полете**

Сильный шторм сорвал с бочек почти все гидросамолеты, находившиеся в Палдиски, и выбросил их на берег. Утром выяснилось, что из 19 МБР-2 полностью уцелели только 4. Одна машина разбилась о гидроспуск и затонула, 4 находились на берегу в илистом грунте, 9 сидели на камнях, одну смогли взять катером на буксир. В итоге 2 самолета списали, один требовал капитального ремонта, 5 – среднего, 11 – текущего. Ремонт повреж-



**Гидросамолеты МБР-2-М-34 на маневренной площадке гидроаэродрома. ЧФ, 1940 г.**



денных летающих лодок закончили только к 15 января 1940 г. Оставшиеся в Палдиски МБР-2 из 15-й эскадрильи перебросили на гидроаэродром Кихельконны.

Переброска же 43-й мбраз в Лиепаю несколько затянулась. Инженерно-технический состав и разобранные самолеты прибыли на место назначения на транспорте «Луга» еще 1 ноября, а летный состав – поездом, уже после начала боевых действий, только 15 декабря. В результате эскадрилья стала полностью боеготовой только к концу декабря.

В 0 часов 15 минут 30 ноября 1939 г. всеми средствами связи Балтийского флота был передан условный сигнал «Факел», означавший начало боевых действий против Финляндии. Начавшаяся война стала первым серьезным испытанием для гидросамолетов МБР-2 и их экипажей.

### **«Незнаменитая война»**

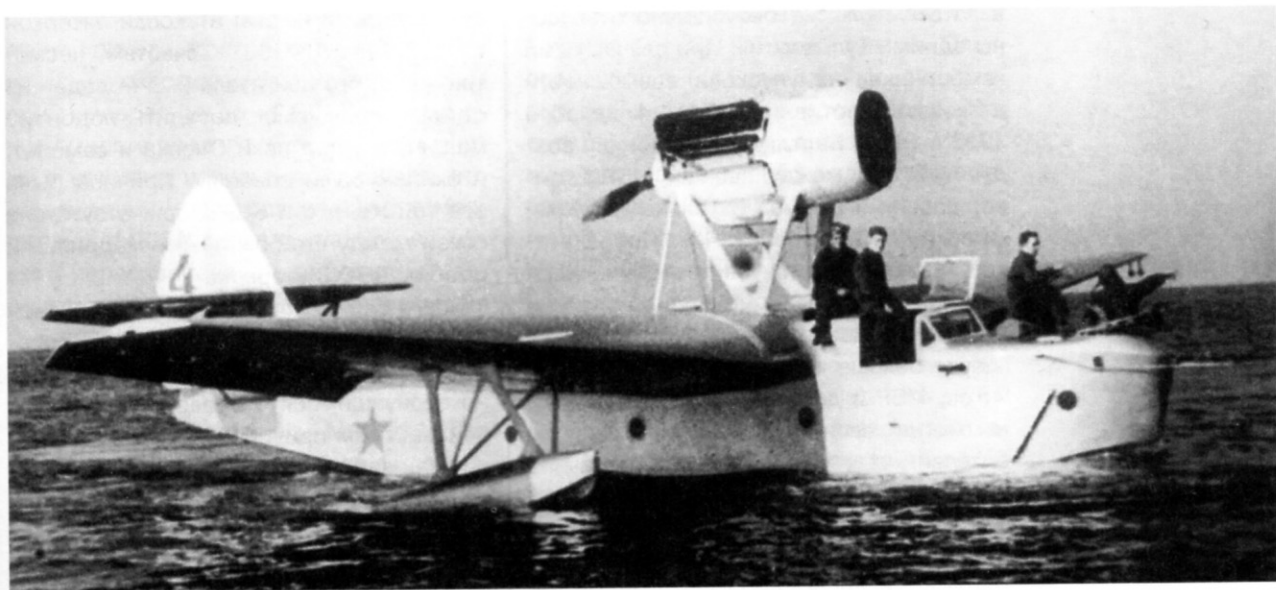
К ноябрю 1939 г. в ВВС КБФ МБР-2 находились на вооружении 10-й авиационной бригады, базировавшейся на морские аэродромы Прибалтики, а также 18-й, 41-й, 58-й омбраз, 12-го и 44-го отдельных авиационных отрядов, базировавшихся на гидроаэродромах в восточной части Финского залива и побережья Ладожского озера. Всего к началу боевых действий в частях насчитывалось 124 гидросамолета (из них 114 боегото-

вых). В задачи морской авиации входило уничтожение, во взаимодействии с другими силами флота, кораблей противника, блокада побережья Финляндии и обеспечение собственных морских коммуникаций.

С первых же дней войны и до конца конфликта МБР-2 вели воздушную разведку устья Финского залива и северной части Балтийского моря. Поскольку залив естественно замерз, то летали с сухопутных аэродромов, поставив гидросамолеты на лыжное шасси. Кроме того, летающие лодки активно привлекались для борьбы с финским судоходством и ударов по различным береговым объектам противника, как днем, так и ночью.

Например, 9 декабря 1939 г. 12 МБР-2 бомбили батареи на островах Утэ, Эрэ, Руссарэ и железную дорогу Ханко–Хельсинки. 18 декабря группы МБР-2 бомбили Утэ, Эрэ, Руссарэ, Юрмо и железнодорожные перегоны между Ханко и Турку. 19 декабря 14 МБР-2 нанесли удар по транспортам в шхерах Або–Аландского архипелага. МБР-2 внесли свой вклад (правда довольно скромный) в охоту за финскими броненосцами береговой обороны «Vainamoinen» и «Ilmarinen». 20 декабря 1939 г. пара летающих лодок атаковала финские корабли, сбросив на них восемь бомб ФАБ-100.





В то же время война с Финляндией ясно показала, что МБР-2 уже не может быть основным флотским самолетом-разведчиком. Когда в декабре-январе 1940 г. потребовалось получить точные сведения о финских береговых батареях, прикрывавших приморские фланги «Линии Маннергейма», хорошо прикрытых зенитной артиллерией, выяснилось, что МБР-2 этого сделать не могут (прежде всего из-за малой скорости). Поэтому пришлось срочно устанавливать фотоаппараты на бомбардировщики СБ и наскоро обучать их экипажи основам тактики ведения воздушной разведки.

Еще одной задачей возложенной на летающие лодки стало спасение экипажей сбитых самолетов, с которой они справлялись вполне успешно. 2 февраля 1940 г. МБР-2 вывез в Ораниенбаум раненных летчика и стрелка-радиста бомбардировщика СБ, совершившего вынужденную посадку на лед после атаки финских истребителей между островами Соммерс и Нерва. Пилотировавший «амбарчик» капитан А.А. Губрий 21 апреля был удостоен звания Героя Советского Союза.

18 февраля 1940 г. с места вынужденной посадки самолета на лед были эвакуированы члены экипажа бомбардировщика ДБ-3, еще один экипаж СБ был вывезен на МБР-2 со льда Ботнического залива 26 февраля.

На Ладоге действовала 41-я морская ближнеразведывательная эскадрилья, располагавшая восемью МБР-2 (позже их число увеличилось до 13), и находившаяся в подчинении Ладожской военной флотилии. Перед самолетами эскадрильи была поставлена задача ведения разведки финских кораблей на озере (до параллели острова Валаам) и, кроме того, подавления батарей противника на острове Коненец. Первые боевые вылеты разведчиков на Ладоге состоялись 1 декабря. С 21 декабря 1939 г. задачи поставленные перед эскадрилей изменились. Поддерживая наступление частей 8-й армии самолеты 41-й омбраз приступили к нанесению бомбовых ударов по финским объектам на островах Мантсинсаари, Ристисаари, Валаам и Ковенец.

Столкновения «амбарчиков» с немногочисленными финскими истребителями были достаточно редкими, ко всему прочему юго-запад Финляндии прикрывали устаревшие бипланы Бристоль «Булдог». 14 декабря 1939 г. шесть МБР-2 из состава 44-й эскадрильи 10-й авиабригады участвовали в разведывательной операции в районе острова Уте совместно с эскадренными миноносцами «Гневный» и «Грозный» из Отряда легких сил. В ходе боя над островом Лильхару МБР-2 были безуспешно обстреляны финской зенитной артиллерией,

**МБР-2-М-34  
ВВС БФ, 1938 г**

а затем столь же безуспешно атакованы одним «Бульдогом». При случае сами «амбарчики» не упускали возможности атаковать противника. Так, 4 декабря 1939 г. над Балтикой произошел воздушный бой между звеном МБР-2 совершавшими разведывательный полет и финским «Юнкерсом К-43». После атаки советских самолетов противник ушел в облачность, поэтому результаты атаки остались неизвестными.

Куда больше чем от финских перехватчиков, МБР-2 досталось от «дружественного огня» своих же собственных истребителей. 41-я омбраз по этой причине потеряла две машины. 6 декабря 1939 г. над Ладожским озером истребителями 49-го истребительного полка ВВС Ленинградского военного округа был сбит вылетевший на разведку МБР-2. Экипаж гидросамолета погиб. Расследование показало, что штаб 41-й эскадрильи не дал оповещение о полете своих самолетов над озером, из-за отсутствия связи со штабом 8-й армии, а летчики ВВС плохо разбирались в типах своих морских самолетов.

6 января 1940 г. подобное почти в точности повторилось. Возвращавшийся после бомбардировки острова Мант-

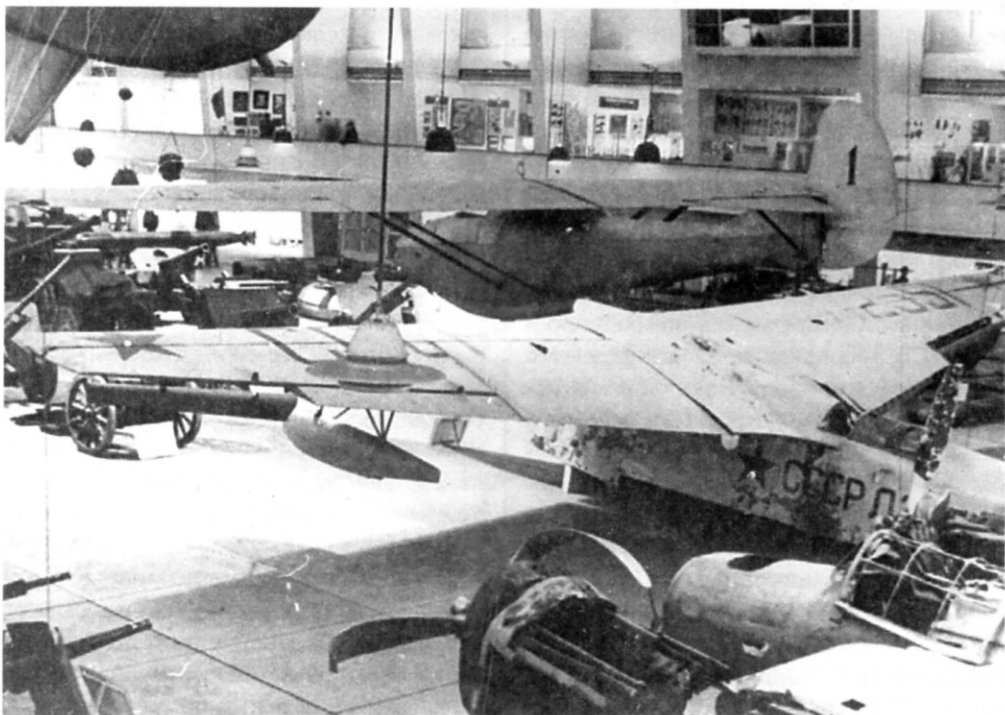
синсаари МБР-2 был атакован пятеркой истребителей И-153. К счастью, несмотря на то, что двигатель был выведен из строя, летчик смог посадить подбитую машину в устье реки Олонка и самолет, и экипаж были спасены. Причина была все той же, что и 6 декабря: отсутствие связи между штабом 41-й эскадрильи и штабом ВВС 8-й армии.

Всего с 30 ноября 1939 г. по 25 января 1940 г. ВВС КБФ потеряли 12 гидросамолетов МБР-2, из которых три числятся не вернувшимися с боевого задания по неизвестным причинам, а девять разбились в авариях и катастрофах.

Гидросамолеты 118-го морского ближнеразведывательного авиационного полка Северного флота в «Зимней войне» вели разведку коммуникаций до Тана-фьорда и Варангер-фьорда, разведку побережья Баренцева моря, обеспечение переброски войск морем в Петсамо, фотографирование финской территории, а также выполнение специальных заданий штаба флота, налетав в общей сложности 466 часов.

В отличие от балтийцев, североморцы большую часть войны летали с незамерзающего Кольского залива. Правда, до 1939 г., зимой МБР-2 вообще не летали.

**Гидросамолет  
МП-1 (СССР-Л2551)  
экспонат выставки  
трофеев финской  
армии в Хельсинки,  
январь 1940 г.**



С октября по май гидросамолеты стояли на приколе, поскольку считалось, что их можно эксплуатировать с воды только при температуре до -4 С0. Война отменила многие правила и ограничения мирного времени и практика показала, что летать можно и при более низких температурах. МБР-2 полка поставили на лыжи и перебазировали на сухопутный аэродром, только тогда, когда, акватория гидроаэродрома стала непригодной для полетов из-за большого количества плавающего льда.

Боевых столкновений у МБР-2 118-го полка, с финской авиацией не было, из-за отсутствия у противника таковой на севере страны. Однако именно летающие лодки Северного флота понесли наибольшие потери в войне, правда, при довольно скандальных обстоятельствах. Зимой 1940 г. при осмотре протекших бензиновых баков, в неосвещенном ангаре, один из механиков разбил керосиновую лампу «ПЛ-36» (пользоваться которой, при такого рода работах, категорически запрещалось). В начавшемся в результате этого пожаре, сгорели 14 самолетов МБР-2 (целая эскадрилья!). Непосредственный виновник пожара вместе с техником по спецоборудованию, командиром сгоревшей эскадрильи и инженером полка пошли под трибунал. Вновь назначенный инженер начал свою деятельность в этой должности с того, что приступил к налаживанию электроосвещения в ангарах и на маневренной площадке и изъятию злополучных «ПЛ-36».

Кроме флотских МБР-2, в боевых действиях приняли участие и гражданские МП-1 из Северного управления ГВФ, сведенные в Особую Петрозаводскую авиагруппу. Один мобилизованный «амбарчик» (СССР-Л2551) из ее состава после вынужденной посадки стал финским трофеем.

105 дней «зимней» войны с одной стороны показали, что МБР-2 уже не отвечает современным требованиям предъявляемым к дневному разведчику и дневному бомбардировщику, из-за низких летно-технических характеристик и слабого вооружения. С другой – летному

и техническому составу, война дала опыт ведения боевых действий зимой. Опыт, особенно ценный для Заполярья и который очень скоро будет востребован. Несмотря на все свои недостатки, МБР-2 еще раз проявил себя надежной и неприхотливой машиной, способной летать и воевать даже в самых суровых условиях. «Амбарчики» продолжали оставаться в строю и в производстве, поскольку нового массового гидросамолета для их замены просто не было, а вновь формируемые разведывательные части ВВС флотов, как, например, развернутую летом 1940 г. на базе 3-й эскадрильи 119-го полка Черноморского флота 82-ю отдельную морскую разведывательную эскадрилью, требовалось комплектовать техникой.

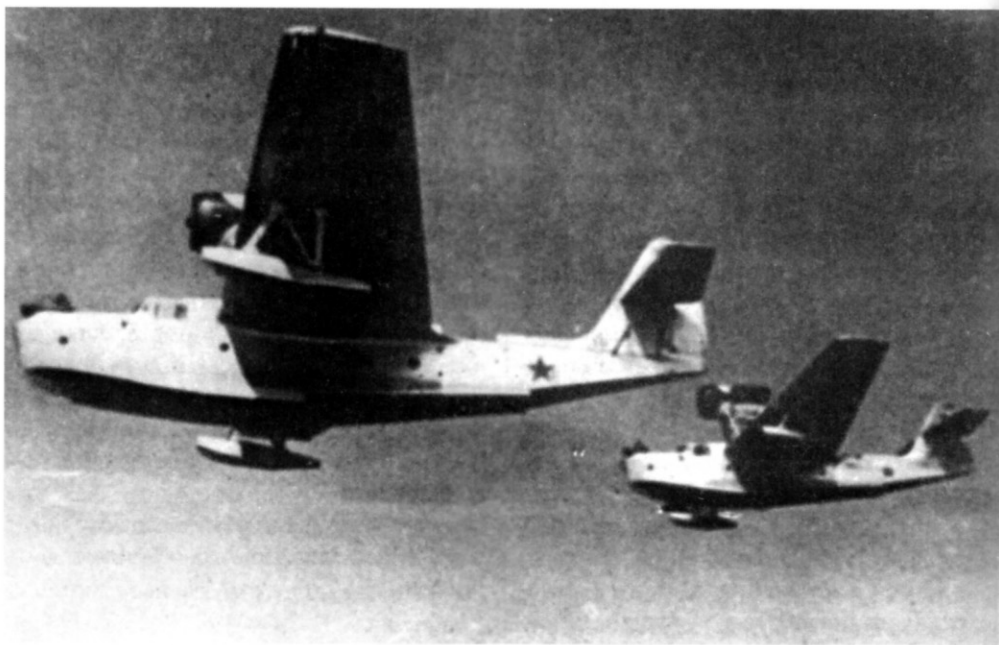
### **В составе всех флотов. МБР-2 в Великой Отечественной На Севере**

К началу Великой Отечественной войны в составе ВВС СФ насчитывалось 49 МБР-2 (из них 44 исправных) входивших в состав 118-го отдельного разведывательного авиационного полка (орап) и 49-й отдельной морской разведывательной эскадрильи.

118-й орап, бывший основной разведывательной авиационной частью флота, имел 37 (32 исправных) гидросамолетов МБР-2 и семь (пять исправных) гидросамолетов ГСТ базировавшихся на гидроаэродром в губе Грязная Кольского залива.

С началом войны самолеты полка начали ведение морской разведки в операционной зоне флота, однако необходимость использовать все наличные силы и средства против наступавшего на Мурманском направлении немецкого горнострелкового корпуса «Норвегия», вынудила командование флота использовать тихоходные МБР-2 в качестве дневных бомбардировщиков.

Однако практика быстро показала, что появляться летающим лодкам днем, в пределах радиуса действия немецких истребителей более чем рискованно. Так, 29 июня 1941 г. звено МБР-2 по-



пыталось нанести удар по судам в порту Лиинахамари. Появившийся «мессершмитт» последовательно сбил все три машины. Из трех экипажей в живых остался только один, посадивший свой гидросамолет на вынужденную в губе Титовка.

Кроме ведения разведки и нанесения ударов в интересах сухопутных войск, летом 1941 г., летчикам 118-го полка пришлось на море скрестить свое оружие с таким серьезным противником как эсминцы немецкой 6-й флотилии осуществивших несколько набеговых операций на советские прибрежные коммуникации.

13 июля гидросамолеты МБР-2 и ГСТ 118-го полка совершили 29 самолетовылетов (всего ВВС СФ совершили 38 самолетовылетов) на поиск кораблей 6-й флотилии потопивших в районе Терриберки сторожевой корабль «Пассат» (мобилизованный рыболовный траулер «Валерий Чкалов») и спасательное судно РТ-67. В 5 часов 15 минут пара МБР-2 118-го орап обнаружила в 20 милях к северу от маяка Гавриловский немецкие корабли (это были Z10 «Hans Lody» – под флагом командира флотилии капитана цур зее А. Шульце-Хинрикса, Z20 «Karl Galster», Z7 «Hermann Shoemann», Z4 «Richard Beitzen», Z16 «Friedrich Eckoldt»)

следовавшие строем кильватера. Обнаружив самолеты, эсминцы увеличили скорость хода, перестроились в строй клина и прикрылись дымовой завесой. В 5 часов 23 минут МБР-2, зайдя вдоль кораблей, с высоты 1000 м из-под облачности неудачно отбомбились по ним. По докладу летчиков восемь ФАБ-100, упали с перелетом в 10-20 м впереди головного эсминца Z10 «Hans Lody».

Когда самолеты находились на боевом курсе, все корабли открыли по ним сильный зенитный огонь. Немецкие зенитные расчеты умели стрелять и МБР-2 (бортовой №10) ведущего, командира 2-й эскадрильи капитана В.М. Сечкина (штурман – старший лейтенант Ф.И. Мошков, воздушный стрелок-радист – младший сержант Бурый), получил прямое попадание за вторым реданом. Были перебиты тросы управления рулем высоты, деформирована правая часть стабилизатора. Всего в результате обстрела самолет получил 49 осколочных пробоин. Возвращаясь, летающая лодка разбилась при посадке в губе Грязная. Экипаж остался цел, но сама машина ремонту не подлежала и была списана. Досталось и второму МБР-2 (бортовой №9), летчик – старший политрук Н.П. Бушихин (штурман – старший лейтенант Б.П. Пе-





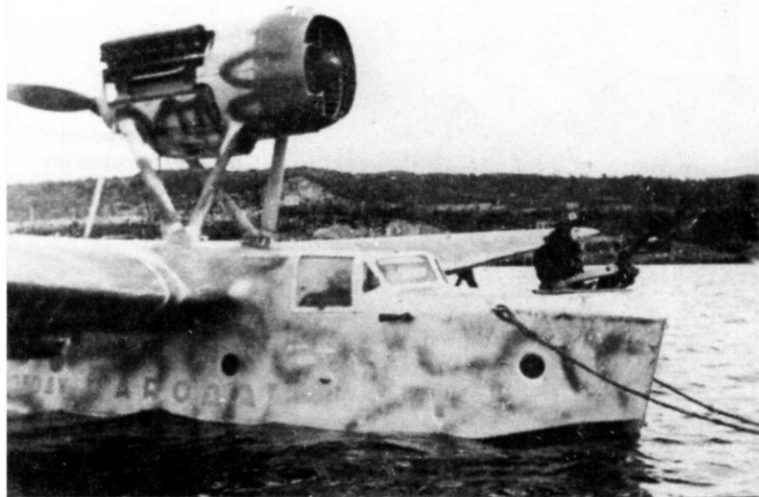
**В начале войны МБР-2 был основным самолетом-разведчиком морской авиации. В полете одна из летающих лодок Северного флота**

тровский, воздушный стрелок-радист – младший сержант С.Е. Гопкало). Их самолет также имел пробоины от осколков в левой плоскости, но, в результате, сел благополучно. Спустя час, в 6 часов 25 минут эсминцы 6-й флотилии были обнаружены еще одной парой МБР-2 из 2-го звена 2-й эскадрильи 118-го орап. Немцы продолжали отходить курсом на север. Из-за сложных метеоусловий (дождь и туман) удара по вражеским кораблям нанести не удалось. Кроме того, в этот день МБР-2 вылетали в бухту Гавриловскую для спасения экипажей потопленных судов и траулера «РТ-32», также входившего в состав разгромленного конвоя, которому удалось выбраться на берег.

13 июля 118-й полк понес еще одну потерю. Пара МБР-2 из 1-й эскадрильи, так и не обнаружив противника возвращалась с боевого задания. Около 7 часов летчики, обнаружив шлюпку с людьми, спасшимися вероятно с РТ-67, попытались оказать им помощь. Однако машина ведущего при попытке сесть на воду рядом со шлюпкой наскочила на обломок бревна, всплывший с погибшего судна, получила пробоину и затонула. Экипажу – капитану Г.С. Жарову, старшему лейтенанту А.В. Колупаеву и старшему сержанту А.И. Димукову, самим пришлось спасаться на резиновой шлюпке, которую позднее подобрал подошедший бот.

Следующее столкновение МБР-2 118-го полка с немецкими эсминцами, вышедшими на свою третью набеговую операцию, произошло 22 – 24 июля. Скрытность противником была потеряна сразу после выхода в рейд, когда немецкие эсминцы (Z20 «Karl Galster», Z7 «Hermann Shoemann», Z4 «Richard Beitzen», Z16 «Friedrich Eckoldt») были обнаружены в 95 милях к северу от Семи Островов воздушной разведкой Северного флота. Пара МБР-2 из 118-го омпдрап атаковала противника, сбросив на него восемь бомб ФАБ-100. Отражая налет, немцы поставили дымовую завесу и начали маневрировать, поэтому атака успеха не имела. Ко всему прочему воздушным разведчикам не удалось правильно определить элементы движения вражеских кораблей.

24 июля летающие лодки были подняты на поиск немцев, потопивших к тому времени в районе острова Харлов гидрографическое судно «Меридиан». Всего ВВС СФ совершили 28 самолето-вылетов на разведку и нанесение ударов по немецким эсминцам. В результате атаковать противника смогли 16 самолетов (восемь МБР-2, семь СБ, один Пе-2). Поскольку удары наносились с больших высот (до 2000 м МБР-2 и до 4000 м бомбардировщиками), то корабли противника понесли лишь незначительные повреждения. Как часто бывает в таких случаях, по возвращении летчики доло-



**МБР-2-М-34**  
**(«За свободу**  
**народа!») из**  
**118-го орап**  
**авиации СФ. С**  
**началом войны**  
**летающие**  
**лодки были**  
**камуфлированы**  
**зелеными**  
**полосами и**  
**разводами**  
**нанесенными**  
**поверх исходной**  
**серебристо-серой**  
**окраски. 1942 г.**

жили о потоплении одного эсминца. Однако, в действительности, немцы потерь не имели. Впрочем, действия авиации заставили командира флотилии капитана цур зее А. Шульце-Хинрикса отказаться от продолжения похода и вернуться в базу.

В свою очередь с нашей стороны без потерь не обошлось, и в их числе были и «амбарчики». Пара МБР-2 из 3-го звена 2-й эскадрильи 118-го омдрап (ведущий – №7 летчик старший лейтенант В.В. Забродин, ведомый №1 – лейтенант А.А. Суворов) слишком поздно обнаружила закрытые низкой облачностью корабли противника. В результате плотного зенитного огня оба самолета получили повреждения и вероятно был ранен пилот ведущей машины. МБР-2 №7 взял курс к берегу, но в 3-4 милях от Териберки рухнул с высоты 30 метров. Самолет затонул, весь экипаж (старший лейтенант В.В. Забродин – командир звена, лейтенант И.В. Харчук – штурман звена, младший сержант В.В. Скорюков – воздушный стрелок-радист) погиб. Еще один МБР-2 из-за аварии мотора, вследствие заводского дефекта, сделал вынужденную посадку в 2-3 милях севернее Териберки. Экипаж спасся на резиновой шлюпке и на следующий день прибыл в часть. Самолет еще через сутки нашли и отбуксировали в губу Грязная.

После неудачной охоты за немецкими кораблями, летающие лодки опять вер-

нулись к своей обычной боевой работе и надо отметить, что только малочисленность немецкой авиации в Заполярье, позволяла тихоходным «амбарчикам» летавшим без истребительного прикрытия избегать больших потерь, поскольку летающие лодки не были трудной мишенью для «мессершмиттов». Так, 27 августа 1941 г., тройка МБР-2, выполнявших разведывательный полет над Баренцевым морем, наткнулась на патруль Вф-109. В последовавшем затем недолгом бою все три летающие лодки были сбиты, погибли два экипажа.

Поэтому закономерно, что уже с октября 1941 г., МБР-2 перешли к боевым вылетам в темное время суток. Как только позволяла погода, летающие лодки вели беспокоящие бомбардировки войск противника на линии фронта. Хотя следует отметить, что летающие лодки несли бомбы только малых калибров (до 50 кг включительно).

Тем не менее, эффект же от ночных налетов МБР-2 не ограничивалось только лишением немцев нормального сна по ночам. Именно на счету летающих лодок единственный удачный удар советских самолетов на суда в Петсамо-Фьорде в 1941 г. В ночь с 5 на 6 декабря самолеты МБР-2 совершили 20 боевых вылетов на бомбардировку разных целей, в том числе и судов в Лиинахамари. По данным немцев 5 декабря в 23.10 бомба попала в борт стоявшего у причала транспорта «Antje Fritzen» (4330 брт). Были разрушены каюты экипажа и повреждено рулевое управление. Два члена экипажа судна погибли, один получил тяжелое и один легкое ранение. Кроме того, пострадали военнослужащие Кригсмарине: один убит и трое ранено.

Нередко летающие лодки выполняли различные транспортные полеты по обеспечению боевых действий других частей военно-воздушных сил флота. Например, 31 декабря 1941 г., на место аварийной посадки командира 78-го иап капитана Сафонова вылетал МБР-2 с горючим для него «Харрикейна».

К началу войны МБР-2 был единственным самолетом советской морской ави-



ации специализированным для решения задач противолодочной обороны. Поэтому важной задачей «амбарчиков» стала противолодочная борьба и проводка конвоев.

Этим занялись летающие лодки из 49-й омраз (на 22 июня базировались на озере Холмовское (поселок Лахта) в Архангельской области), вошедшие в состав Беломорской военной флотилии. Они вместе со звеном МБР-2 из 118-го орап, базировавшееся на Иоканьгу, начала вести поиск подводных лодок в Белом море и на подходах к нему. Поиск выполнялся на высоте 50-500 метров, боевая зарядка самолетов составляла четыре противолодочные бомбы ПЛАБ-100.

Согласно отечественным документам, 4 сентября 1941 г. пара МБР-2 из 49-й эскадрильи (экипажи лейтенантов Ю.Х. Грязнова и П.П. Марьянкова) обнаружили и атаковали к западу от мыса Канин Нос немецкую подводную лодку в позиционном положении. После перезарядки самолеты еще раз бомбили масляное пятно, образовавшееся после атаки. Это пятно держалось на месте погружения субмарины несколько суток. В связи с этой атакой упоминают повреждение подводной лодки U-752, но, вероятно, все-таки имел место ложный контакт. Хотя немцы и не имели потерь в лодках, противолодочное патрулирование заставило их несколько снизить активность своих субмарин на подходах к Белому морю.

То, что «главный противолодочный калибр» гидросамолетов – глубинные бом-

бы ПЛАБ-100 были вполне эффективным оружием, хорошо иллюстрирует произошедшее 7 октября в Белом море. На рассвете этого дня, сигнальщики подводной лодки С-101 (командир – капитан 3 ранга В.К. Векке), совершавшей переход из Беломорска в Полярный обнаружили впереди по курсу два неизвестных самолета (ими оказались МБР-2). Хотя они дали правильные опознавательные, на субмарине на всякий случай сыграли срочное погружение. В этот момент, ведущий МБР (летчики не были оповещены о переходе лодки) сбросил на С-101 четыре бомбы ПЛАБ-100. К счастью, взорвалась лишь одна из них. Корпус корабля сильно подбросило, ряд механизмов сдвинулся с фундаментов. Лодка потеряла ход и упала на дно на глубину 45 м. Через 45 минут субмарина смогла дать ход и ушла для ремонта в Архангельск. Ее докование закончилось только 17 ноября.

**Построение личного состава 118-го омрап ВВС Северного флота у ангара на гидроаэродроме «Губа Грязная». Зима 1942-43 гг.**

**Экипаж МБР-2 из 118-го ОМРАП ВВС СФ перед самолетом, 1942 г.**



**МБР-2-М-34 из  
состава 118-го  
ОРАП ВВС СФ («В  
бой за Родину!»)  
на лыжном шасси,  
весна 1942 г.**



Осенью 1941 г., МБР-2 входили в состав сил обеспечивавших вывод линейных ледоколов из Арктики, по окончании навигации. Подобные операции проводились до конца войны ежегодно, причем, к проводке привлекались все соединения Северного флота и Беломорской военной флотилии. Такое внимание к ледоколам объяснялось тем, что уничтожение хотя бы одного из них могло серьезно усложнить работу стратегического Северного морского пути.

С приходом 31 августа 1941 г., первого союзного конвоя в Архангельск, МБР-2 стали вести их противолодочное прикрытие. С 6 по 13 июля 1942 г. МБР-2 вели разведку и поиск транспортов печально знаменитого конвоя PQ-17. Летающие лодки активно действовали при проводке самого большого конвоя PQ-18. 10 сентября 1942 г., пара МБР-2 атаковала совместно со сторожевым кораблем «Гроза» субмарину, застигнутую в надводном положении. После атаки на поверхности появились воздушные пузыри и соляр. 16 сентября два гидросамолета сбросили 4 бомбы на лодку, обнаруженную в 45 милях к западу от губы Белушья.

События лета 1942 г. (активизация немецких подводных лодок у Новой Земли и прорыв «карманного линкора» «Адмирал Шеер» в Карское море) заставили командование флота сформировать Но-

воземельскую ВМБ и 3-ю авиационную группу, основу которой составили 17 МБР-2. Кроме того, в состав Беломорской флотилии вошел 22-й разведывательный полк, в сентябре переброшенный на Север с Каспия, имевший в своем составе 36 МБР-2.

С 26 августа по 5 сентября девять МБР-2 перелетели на новоземельские аэродромы, начав постоянные разведывательные полеты в Карском море, там, где раньше летали только летчики полярной авиации. Но, тем не менее, МБР-2 не нашли широкого применения в Арктике, прежде всего из-за малой дальности и продолжительности полета. Кроме того, условия эксплуатации МБР в Заполярье были куда жестче, чем на остальных флотах, им приходилось летать несмотря на пургу, метель и мороз. Самолеты обледеневали в воздухе, иногда отказывали моторы. Летчикам приходилось совершать вынужденные посадки на лед или пустынный берег. Так, экипажу старшего лейтенанта Гусева, который 16 января 1943 г. возвращался с ледовой разведки, в районе мыса Зимнегорский из-за отказа двигателя пришлось сесть на льдину. При посадке самолет провалился лыжами под лед, вышла из строя радиостанция. К счастью, вынужденную посадку заметили с берегового поста, и к месту аварии направили ледоколы. Летчиков принял на борт ледокол



«Ленин», а самолет поднял и доставил на берег ледокольный пароход «Г. Седов».

Вступивший в строй в начале 1942 г. немецкий передовой аэродром Луостари, в дальнейшем стал постоянной «головной болью» нашей авиации и, поэтому он закономерно, попал в число приоритетных целей ВВС СФ и, соответственно, объектом для налетов МБР-2.

В ночь на 11 сентября 1942 г. Луостари поодиночке и парами с высоты 2100-2200 метров бомбили пять МБР-2, сбросившие тридцать ФАБ-100 и пять АО-2,5. По наблюдениям их экипажей был уничтожен самолет, возникли два очага пожара. Немецкие документы сообщают только о прямом попадании в ВПП, не помешавшем, однако, ее использованию. В ночь на 16 сентября 1942 года Луостари стал целью нескольких групп советских «ночников». Сначала по аэродрому отбомбились тринадцать Р-5 из состава ВВС 14-й армии. Потом их сменили пять флотских «амбарчика», сбросившие 28 фугасных «пятидесяток», десять ЗАБ-10 и 50 осколочных бомб весом по 2,5 кг.

Какая-то из этих бомб накрыла зенитчиков из 72-го легкого зенитного дивизиона. Погибли три человека, в том числе командир батареи. Еще девять получили ранения. Наши потери – один МБР, вынужденно севший на своей территории.

В 1943 г. начался количественный и наконец-то качественный рост авиации флота. Но полярные ночи еще полностью принадлежали «амбарчикам». В ночь с 24 на 25 января 1943 г., в заполярном порту Киркенес прозвучал сигнал воздушной тревоги. Это с очередным «визитом вежливости» немцев посетили МБР-2 из 118-го орап. Двенадцать летающих лодок выполнили в течение ночи 22 вылета для ударов по судам в порту. С высоты в 2000-2500 метров экипажи «амбарчиков» сбросили сорок ФАБ-100 и 200 осколочных АО-2,5.

Прямых попаданий в суда не было, но одна из бомб разорвалась вблизи борта стоявшего на рейде в ожидании разгрузки парохода «Rotenfels» (7854 брт). Этим бы все и закончилось, но от осколков воспламенилось сено, которое вме-

**Техники закатывают в капонир поставленный на перекатное шасси МБР-2 из 118-го ОМРАП ВВС СФ, 1942 г.**



сте с другими грузами находилось на борту и огонь начал распространяться по судну. Несмотря на принятые меры (на «Rotenfels» была срочно переброшена норвежская пожарная команда и двести советских военнопленных, которые должны были выбросить опасный груз в море), пожар продолжал усиливаться. Немцам, скрепя сердце, самим пришлось затопить судно. Хотя его вскоре подняли, было потеряно около четырех тысяч тонн грузов, в том числе 1500 тонн муки, а сам пароход надолго встал в ремонт. Кроме того, повреждения от осколков получил также стоявший рядом пароход «Muhelheim-Ruhr».

Этот успех скромных «амбарчиков» тем более весом, поскольку «Rotenfels» оказался не только самым крупным судном, потопленным ВВС СФ в 1943 г., но и вообще самым крупным успехом советской морской авиации в этом году на всех театрах.

К сожалению, этот самый крупный успех в борьбе с германским флотом в 1941-1943 годах, оказался и последним. Не смотря на ряд проведенных в течение года налетов, известные на сегодняшний день источники не содержат упоминаний о потерях немцев в боевых кораблях и судах. Немецкие документы сохранили упоминания лишь о нескольких налетах МБР-2, имевших какие-либо результаты.

15 января 1943 г. – порт Лиинахамари. Дневной налет восьмерки Пе-3 в сопровождении 17 истребителей. Было сброшено 16 ФАБ-250. Незначитель-

но повреждены причал и суда. Вечером эстафету подхватили МБР-ы. Они «выгрузили» на портовые сооружения восемь ФАБ-100, две ЗАБ-50 и тридцать мелких осколочных авиабомб. Несмотря на незначительность материальных успехов, в немецком «Дневнике коменданта морской обороны Киркенеса» зафиксированы жалобы на помехи работам в порту со стороны советской авиации в течение всего дня.

В ночь на 25 января в Лиинахамари легко поврежден барак. Это работа двух МБР-2, вылетевших на бомбежку Киркенеса, но атаковавших запасную цель.

Ночь на 20 февраля опять бомбежка Лиинахамари и опять незначительные материальные потери. Скорее всего, это тоже действия «амбарчиков».

В ночь на 5 апреля Лиинахамари бомбил одиночный МБР-2. Тем не менее, документы противника сообщают о разрушениях, хотя и незначительных.

В 1943-44 гг. накал борьбы на полярных коммуникациях все усиливался. Немецкие подводные лодки от одиночных атак перешли к своей знаменитой тактике «волчьей стаи». Гидросамолеты BV-138 стали регулярно появляться в Карском море и вести воздушную разведку вплоть до пролива Вильницкого. «У-бооты» получили на вооружение новейшие акустические и маневрирующие торпеды, по опыту действий в Атлантике усиливалось и зенитное вооружение субмарин. Теперь «волки» Деница вполне могли отбиться от слабовооруженного МБР-2. А 1 ноября 1944 г. подводная

**МБР-2 из 118-го  
ОМРАП ВВС СФ на  
перекатном шасси,  
в аэродромном  
капонири, 1942 г.**



лодка к северу от мыса Святой нос вела бой даже с парой МБР-2.

Так же не стоило недооценивать опасность, все еще исходившую от истребителей Люфтваффе. Противник был еще силен и зачастую действовал агрессивно, уверенно и нагло. Так 13 сентября 1943 г. четверка Fw-190, над Баренцевым морем, в районе утеса Лихой атаковала пару МБР-2, обеспечивающую ПЛО конвоя. Одна летающая лодка была сбита. Летчик и штурман погибли, а раненного воздушного стрелка-радиста подобрал катер МО. При этом наши истребители, также прикрывавшие конвой, откровенно «прохлопали» атаку врага.

Разница в боевых возможностях МБР-2 и его противников была очень велика, поэтому эффективным противолодочным самолетом ни на одном из наших флотов МБР-2 так и не стал. Прежде всего, из-за отсутствия радиолокационной станции (что впрочем, вообще было «больным местом» советского ВМФ в годы войны) которая к 1943-44 гг. стала непременным атрибутом самолета ПЛО. Тем не менее, основная тяжесть противолодочной борьбы в 1943 г. вынесли именно МБР-2. Из 130 боевых вылетов в интересах ПЛО выполненных самолетами БВФ – 73 вылета (более половины!) на счету «амбарчиков».

Учитывая сложившуюся обстановку, МБР-2 в Арктике и Баренцовом море заменялись лендлизовскими «Каталинами», а за «амбарчиками» оставалось Белое море. Там они вели воздушную и ледовую разведку, проводили конвои, продолжали поиск подводных лодок, особенно в районах мысов Святой Нос и Канин Нос. К июню 1944 г. в составе военно-воздушных сил БВФ числилось 33 МБР-2, которые использовались достаточно интенсивно, в 1944 г. они выполнили 905, а в 1945 г. – 259 вылетов на воздушную разведку и поиск подводных лодок в Белом море. Одновременно начался закономерный процесс списания отработавших свое летающих лодок.

Но экипажи МБР-2 (имевшие к этому времени достаточный боевой опыт), несмотря на все недостатки своих изряд-



но устаревших машин, при случае, могли доставить неприятные «сюрпризы» немецким подводникам.

**Обслуживание двигателя АМ-34**

Так, 22 октября 1944 г., два МБР-2 из 53-го смешанного полка ВВС Беломорской флотилии вылетели на поиск подводной лодки, 15 часов назад обнаруженную флотской радиоразведкой и после этого «отметившуюся» безуспешной попыткой атаки траулера РТ-89. «Немка», а это была U-737 (командир – обер-лейтенант Фридрих-Август Гройс), действительно находилась в указанном для поиска районе, и, обнаружив ее в надводном положении, гидросамолеты немедленно атаковали противника. Сначала «амбарчики» сбросили на немцев ПЛАБ-100 (подводники называли их сверхтяжелыми парашютными бомбами), а затем обстреляли погружающуюся лодку пулеметным огнем. В результате субмарина получила легкие повреждения, три члена экипажа были ранены. Лодка прервала боевой поход и вернулась в норвежский порт Гаммерфест.

Кроме рутинной боевой работы, случалось, на долю МБР-2 выпадали и не совсем обычные операции. 19 октября 1944 г. летающая лодка BV-138С-1 из эскадрильи 3.(F.)/SAGr130 (бортовой номер 6J+CL, заводской 0135) вылетела на раз-

ведку восточной части Баренцева моря. Около четырех часов утра следующего дня наблюдатели с острова Моржовец обнаружили летящий на большой высоте самолет, который выпустил серию цветных ракет и скрылся в западном направлении. Примерно в то же время радиоразведка Северного флота зафиксировала в этом районе работу неизвестной самолетной радиостанции. В воздух подняли МБР-2 из 53-го полка ВВС Беломорской флотилии, которые утром 22 октября обнаружили севшую на воду немецкую летающую лодку в точке, отстоявшей на 27 миль к северу от Моржовца. МБР-2 установили непрерывное воздушное наблюдение за своими неудачливыми «коллегами» и навели на них гидрографическое судно «Мгла». «Гидрограф» прибыл к месту вынужденной посадки в 8.30 23 октября. «Спуск флага» и сдача экипажа немецкого дальнего разведчика в плен прошли достаточно мирно. Ценный трофей решили отбуксировать в базу. Этим занялся эсминец «Жгучий», принявший «приз» в два часа ночи 24 октября. К сожалению, вскоре погода начала портиться, летающая лодка стала заполняться водой и, несмотря на все усилия, в 10.23 того же дня затонула.

А в сентябре 1944 г. МБР-2 пришлось вывозить экипаж английского «Ланкастера», участвовавшего в операции «Параван» (удар по линкору «Тирпиц»). При перелете из Великобритании экипаж флайнг-офицера Кили не дотянул до аэродрома Ягодник под Архангельском и после выработки топлива посадил свой самолет на «брюхо» прямо в болото в районе деревни Талаги. Чтобы вытащить англичан из этой глухомани, пришлось сбрасывать на парашюте проводника,

который вывел их к ближайшему озеру, где их и ждал МБР-2.

Свою лепту в победу на Севере внесли и летающие лодки, входившие в состав Гражданского Воздушного Флота. В первые дни войны в Архангельске из авиационных подразделений ГВФ, базировавшихся на Севере, был сформирован Особый (Северный) авиационный отряд ГВФ, затем переформированный в Карело-Финскую особую авиационную группу ГВФ, а в ноябре 1942 г. ставший 5-м отдельным авиаполком ГВФ в составе ВВС Карельского фронта. Еще один, 4-й полк ГВФ, входил в состав ВВС Ленинградского фронта. В обоих полках воевало более десятка гидросамолетов МП-1 и МП-1бис. Их основной задачей стало поддержание связи с партизанами. Летающие лодки сотни раз вылетали во вражеский тыл, и, садясь на многочисленные северные озера, доставляли партизанам боеприпасы, оружие, продовольствие, медикаменты. Именно МП-1 доставил 28 июня 1944 г. представителей штаба Карельского фронта в только что освобожденный Петрозаводск.

### На Балтике

К лету 1941 г., ВВС КБФ имели 151 МБР-2 входивших в состав 15-го морского разведывательного авиационного полка (мрап) и 15-й, 41-й, 43-й, 44-й, 58-й, 81-й отдельных морских разведывательных эскадрилий (омраэ).

Летающие лодки были основными самолетами-разведчиками ВВС КБФ и практически единственными оснащенными аэрофотоаппаратами (АФА-13). Однако самолет порядком устарел, и летно-технические характеристики МБР-2 уже никак не соответствовали требованиям времени. Тем не менее, «амбарчик» был неплохо освоен в частях и экипажи имели достаточный, в том числе и боевой опыт. Например, в 15-м мрап перед войной все экипажи имели опыт полетов в сложных метеоусловиях, а более половины – еще и ночью, что наложило специфический отпечаток на применение МБР-2, не раз делая его «самолетом для плохой погоды».

**Потери МБР-2 ВВС Северного флота**

	Боевые	Не боевые	Списано по актам	Всего
1941	9	10	—	19
1942	4	3	—	7
1943	5	10	4	19
1944	—	2	18	20
<b>Всего</b>	<b>18</b>	<b>25</b>	<b>22</b>	<b>65</b>





**«К взлету готов!».**  
**Штурман Ф.И.**  
**Маликов стоит в**  
**проеме передней**  
**турели Тур-8.**  
**Флажком он**  
**показывает, что**  
**самолет готов к**  
**взлету, Северный**  
**флот, 1942 г.**

Балтийский флот с 19 июня 1941 г. находился в оперативной готовности № 2, и МБР-2 вели воздушную разведку районов, прилегающих к нашим территориальным водам. Поэтому именно летающие лодки первыми вступили в начавшуюся войну. 22 июня в 3 часа 30 минут два МБР-2 с экипажами старшего лейтенанта Трунова и лейтенанта Пучкова из 44-й омпраз базировавшейся на Таллин обнаружили во время разведки в Финском заливе группу неизвестных кораблей. Снизившись до 600 метров, самолеты взяли курс на них, но были встречены огнем. Это был отряд немецких минных заградителей возвращавшихся в базу после постановки мин.

Большие потери первых дней войны, заставили использовать самолеты морской авиации для поддержки сухопутных войск. 22 и 23 июня 1941 г., МБР-2 43-й отдельной эскадрильи, базировавшейся на озере Дурбе в 40 км от Либавы, помимо обеспечения разворачивания подводных лодок из Либавы в Балтику и прикрытия минных постановок, совершили более 100 вылетов на поддержку войск, оборонявших город. Сил 43-й эскадрильи оказалось явно недостаточно, но это было все, что мог выделить флот. К ис-

ходу 23 июня когда немцам удалось замкнуть кольцо вокруг Либавы и немецкие танки вышли к озеру Дурбе. 43-й эскадрилье пришлось срочно перебазироваться на озеро Киш вблизи Риги. Там летчики 43-й омпраз совместно с экипажами МБР-2 41-й морской отдельной разведывательной эскадрильи продолжали наносить удары по наступающим немецким войскам вплоть до оставления Риги 30 июня. Оперативная обстановка на Ленинградском направлении продолжала ухудшаться и для того чтобы задержать немцев, на поддержку сухопутных частей бросили не только разведывательную, но и большую часть бомбардировочной и минно-торпедной авиации Краснознаменного Балтийского флота.

Господство в воздухе принадлежало противнику, поэтому каждый вылет МБР-2 на воздушную разведку днем сопровождался потерями. 28 июня не вернулись из дневной разведки района Эзель-Гогланд-Либава два гидросамолета МБР-2 из 15-й омпраз. Экипажи (старший лейтенант К.Г. Калмыков – старший лейтенант А.Д. Волченко – сержант А.С. Шрамко и лейтенант М.П. Кинеев – лейтенант И.М. Тимошенко – сержант И.Я. Ковалев) числятся пропавшими без вести.

6 июля при возвращении из разведывательного полета в среднюю часть Балтийского моря пара МБР-2 из 15-й эскадрильи (ведущий – экипаж командира звена старшего лейтенанта Ф.П. Куликова, ведомый – экипаж лейтенанта И.А. Бондаренко) на подходе к Ирбенскому проливу была перехвачена четверкой истребителей. Самолет ведущего сбили сразу, экипаж погиб при взрыве машины в воздухе. Самолет Бондаренко загорелся от попадания в бензобак. Раненый летчик все же сумел посадить горящий самолет на воду, но в конце пробега МБР-2 взорвался. Летчика и штурмана взрывом выбросило из кабины, а воздушный стрелок-радист краснофлотец П.П. Кочетков погиб.

Впрочем, иногда доставалось и противнику. 27 июня в воздушном бою с МБР-2 получил ранение пилот Ju-88 из 1./KG806. 4 июля в районе Либавы в бою с советскими гидросамолетами был сбит Ar-196 из 2./125. Машина имела заводской номер 0122. Немецкий экипаж не пострадал. Если учесть, что «арадо» по своим тактико-техническим характеристикам, что называется, «на голову» превосходил МБР-2, то можно только восхищаться героизмом и мастерством советских летчиков.

Поскольку применение тихоходных

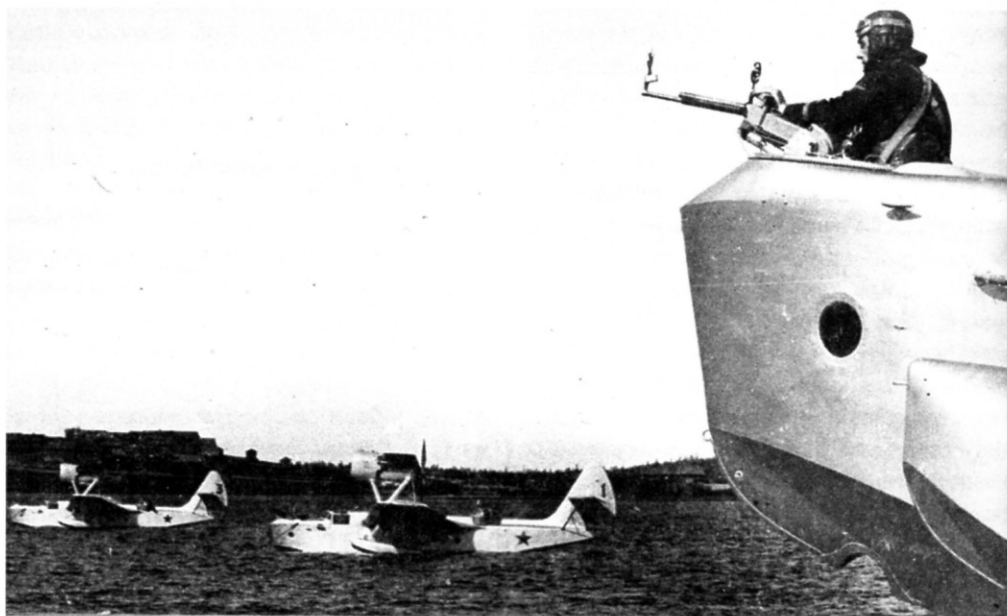
МБР-2 днем, без прикрытия истребителей, вело к большим потерям, поэтому с 20 июля «амбарчики» начали использоваться как ночные бомбардировщики.

С начала июля летающие лодки 15-й мрп действовал по частям 4-й немецкой танковой группы в боях на реке Луга. МБР-2 бомбили танки у озера Долгое, колонны немецкой мотопехоты в районах Поречье и Осьмино. После прорыва немецкого 41-го моторизованного корпуса МБР-2 поддерживали наши части у озера Самро, штурмовали механизированные колонны у Порхова. Ночи становились длиннее, объекты ударов находились на небольшом удалении от аэродромов базирования и экипажи успевали сделать 2-3 вылета за ночь. Всего в июле-августе 1941 г. экипажами 15-го мрп совершено более 300 вылетов на поддержку наших сухопутных войск под Ленинградом.

С начала августа к обороне главной базы КБФ – Таллинна – стали привлекаться МБР-2 44-й эскадрильи. Летчики провоевали под Таллинном до 26 августа, когда немцы вплотную подошли к городу и самолетам эскадрильи пришлось перелететь в Ленинград.

Для обороны островов Моонзундского архипелага с началом войны была сформирована авиагруппа Береговой обороны Балтийского района, оперативно под-

**Гидросамолеты  
МБР-2-М-34  
из 41-й омраз  
ВВС КБФ на  
гидроаэродроме  
озеро Киш вблизи  
Риги, 1941 г.**



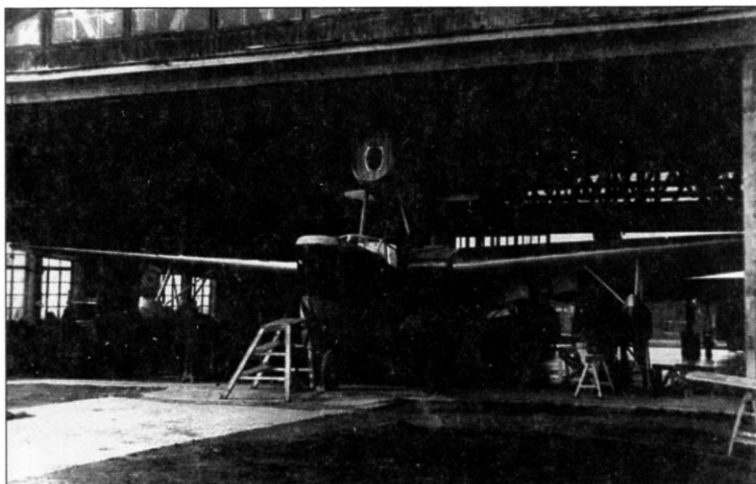
чиненная коменданту БОБР. В состав группы входили МБР-2 из 15-й эскадрильи (11 самолетов), базировавшиеся на аэродроме Кихелькона (остров Эзель) и летающие лодки из 81-й эскадрильи (шесть машин), переброшенные 24 июня с Ханко на аэродром Кихелькона. МБР-2 авиагруппы БОБР применялись в качестве бомбардировщиков, морских разведчиков, противолодочных самолетов. Кроме того, в августе-сентябре 1941 г., самолеты 15-й омаэ обеспечивали выполнение налетов с острова Эзель на цели в Германии, решая задачи разведки погоды, а также поиска и спасения на море экипажей бомбардировщиков ДБ-3ф из Особой авиагруппы.

Стремясь нарушить наши коммуникации, немцы практически ежедневно ставили с воздуха неконтактные мины в Моонзундском проливе. Из-за отсутствия электромагнитных тральщиков их роль пришлось взять на себя «амбарчиком» базировавшимся на Моонзундские острова.

«Мауси» по-советски бомбили районные постановки немецких неконтактных мин на фарватерах, которыми пользовались советские корабли, стремясь вызвать либо их детонацию, либо выход из строя от гидравлического удара аппаратного блока взрывателя. Так, 9 августа шесть «амбарчиков» взорвали две мины в проливе Муху-Вяйн. 13 и 20 августа аналогичные работы проводились в бухте Трийги.

27 августа крупные надводные корабли КБФ покинули Рижский залив, 28 августа был оставлен Таллин. А затем повторилась ситуация Либавы и Риги. С началом высадки немцев на остров Муху, 14 сентября, МБР-2 поддерживали защитников острова. Но силы гарнизона Моонзунда и немецкой группировки были слишком неравны. 18 сентября аэродром Кихельконы оказался под обстрелом и оставшиеся в строю самолеты перелетели в Ленинград. Однако гидросамолеты и в дальнейшем использовались для снабжения и в попытках эвакуации гарнизона Моондзундских островов.

18 сентября два гидросамолета Че-2 доставили грузы в бухту Кихелькона. В



**Ремонт  
МБР-2-М-34**

этот же день была сделана попытка эвакуировать на МБР-2 личный состав 15-й отдельной эскадрильи. Один гидросамолет разбился при вынужденной посадке на озеро Валдай. Экипаж и пассажиры (всего шесть человек), к счастью, остались невредимы (По другим данным, один человек все же погиб). Другой «амбарчик» заблудился, сел на озеро Дехино Демянского района, занятого уже немцами. Самолет затопили, экипаж и пассажиры попытались выйти к своим. Заместитель командира 15-й оаз капитан В.Н. Новоселов смог перейти линию фронта и доложить о случившемся. Вышел к своим и старший лейтенант Г.С. Релин, начальник штаба 15-й оаз. Точно остался жив шифровальщик старшина 2-й статьи Д.В. Гаврилов. Сведений о судьбе остальных, в том числе начальника штаба Эзельской авиагруппы капитана С.А. Гольберга, нет.

Как нет данных и о судьбе МБР-2 командира звена 15-й оаз Г.И Трошина который 16 сентября вылетел из Кихельконы в Ораниенбаум, имея на борту трех членов экипажа и четырех наземных специалистов.

29 сентября пять гидросамолетов МБР-2 15-го разведывательного авиаполка доставили на Эзель 150 кг грузов и вывезли восемь человек. К сожалению, в этот день были потеряны два МБР-2, вылетевшие с Эзеля на «большую землю». Пропал без вести самолет 58-й эскадрильи (экипаж: лейтенант Е.В. Пан-

ченко, лейтенант И.Г. Хавлов, краснофлотец А.У. Петрин), вывозивший раненых (число пассажиров в документах не указывается). Другой МБР-2 был сбит зенитной артиллерией над Невой в районе Ивановское. Командир отряда капитан И.В. Павлов и штурман отряда Б.П. Гладышев пропали без вести (Павлов погиб, а штурман попал в плен). А вот воздушный стрелок-радист младший сержант Шелученко Борис Александрович каким-то образом спасся, смог перейти линию фронта и вернуться в часть. Этот эпизод нашел отражение и в немецких документах.

В качестве противолодочных самолетов МБР-2 на Балтике сопровождали конвои на коммуникациях Ханко-Таллин, Моонзунд-Таллин, Таллин-Ленинград, обеспечивали развертывание подводных лодок на позиции в Балтийском море и вели свободный поиск подводных лодок. Противолодочный поиск самолеты осуществляли в 50-70 милях от наших баз и, кроме того, на выходе из финских шхер. В качестве средств поражения субмарин применялись в основном обычные фугаски ФАБ-50 и ФАБ-100, либо специальные противолодочные бомбы ПЛАБ-100.

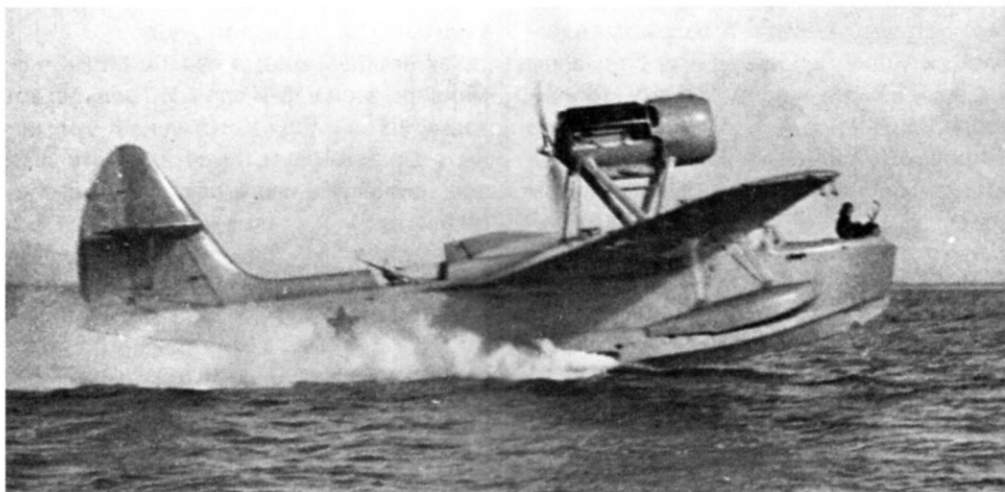
Как и на Севере, эффективность применения МБР-2 как самолета ПЛО, снижалась отсутствием каких-либо технических средств обнаружения лодок. Тем не менее, МБР-2 обнаруживали лодки 22 раза. Из них три в надводном положении, остальные – на перископной глуби-

не. 6 июля подводная лодка М-102 в охране двух торпедных катеров южнее острова Осмусаар была атакована подводной лодкой противника. Уклонившись от торпед, командир М-102 вызвал авиацию. Звено МБР-2 пробомбило место вероятного нахождения вражеской субмарины, а затем начало охранять маленький конвой. 3 августа пара МБР-2 безуспешно атаковала подводную лодку на Восточном плесе. Несмотря на очень скромные успехи в роли противолодочных самолетов, само присутствие МБР-2 стесняло действия подводных лодок противника. Даже в тех случаях, когда самолет не обнаруживал лодку, а на лодке обнаруживали патрулирующие самолеты, она отказывалась от атаки.

После перелета 81-й эскадрильи с Ханко на остров Эзель на прежнем месте базирования осталось одно звено МБР-2. Эти три машины использовались при обороне Ханко как бомбардировщики, срывая попытки финнов высадиться на островах архипелага. После начала блокадных действий финских торпедных катеров, МБР-2 звена стали привлекаться к проводке конвоев. Последний МБР-2 перелетел из Ханко в Ленинград 29 октября.

МБР-2 входили в состав Ладожской авиагруппы взаимодействовавшей с войсками Волховского фронта. Когда в ноябре 1941 г., в разгар боев за Волхов, командование 54-й армии запросило срочную авиационную поддержку, погода была плохая – шел дождь со снегом,

**Взлетает  
МБР-2-М-34**





то выполнение этой задачи возложили на МБР-2. На цель летающие лодки выходили звеньями, ведя бомбометание с высоты 150 – 200 м, несмотря на обстрел с земли из всех видов оружия.

Подводя итоги боевого применения в 1941 году на Балтике, надо отметить, что за два первых военных месяца (июль и август) авиация КБФ потеряла около двух третей МБР-2. Если в войну флот вступил, имея 151 машину, то на начало сентября 1941 года в боевом составе авиации флота их осталось всего 56. Только 15-й мрп к концу 1941 г. потерял 40 экипажей и 75 МБР-2 (в основном, в воздушных боях). Полное несоответствие МБР-2 требованиям, предъявляемым к морскому разведчику привели к тому, что его карьера в этом качестве закончилась в первые же месяцы войны. Но как ночной бомбардировщик, летающая лодка имела куда больший успех.

С самого начала войны аэродромы противника являлись предметом особого внимания балтийских морских летчиков. Для работы по немецким аэродромам, особенно в 1941-1942 гг., привлекались все рода флотской авиации. Начиная с июля 1941 г., по аэродромам стали действовать в качестве ночных бомбардировщиков и МБР-2. Первый налет «амбарчиков» состоялся в ночь на 24 июля 1941 г. по аэродрому Выскотка. В дальнейшем гидросамолеты систематически по ночам бомбили прифронтовые аэродромы немцев в Северской, Котлах, Выскотке, Гдове, Лысино, Смуравьево и Раквере.

В первые месяцы войны МБР-2 выполняли удары, как правило, в составе звена или пары, сбрасывая бомбы серией по четыре-шесть бомб (фугасные ФАБ-50 или ФАБ-100 и осколочные АО-15 и АО-25), по летному полю или по стоянкам (если было известно их расположение). Со временем была найдена достаточно эффективная тактика действий по аэродромам, сделавшая МБР-2 настоящим «ночным кошмаром» для немцев, как в прямом, так и в переносном смысле. Теперь бомбардировочные удары выполнялись в течение всей ночи одиночными



**Штурман за турелью Тур-8**

самолетами с интервалами в 15-30 минут. Такие налеты не только изматывали немцев, но нередко приводили к чувствительным потерям. Так, ночью на 30 сентября 1942 г. четыре МБР-2, по очереди, сбросили на немецкий аэродром в Красногвардейске (Гатчина) 20 ФАБ-100 и 15 АО-15. Согласно донесениям противника в результате этой бомбежки немцы лишились одного пикирующего бомбардировщика Ju-87 из эскадрильи 7./StG1, еще один «лаптежник» из той же эскадрильи был тяжело поврежден. Кроме того, пострадал истребитель Bf-109G-2 из Stab JG77. При этом ни один участвовавший в налете «амбарчик» не был сбит.

Вообще следует отметить, что именно МБР-2 поработали по аэродромам противника значительно больше других машин. Всего же за первые два года войны авиация КБФ выполнила для ударов по аэродромам 852 самолето-вылета (примерно 1-2 % от общего числа самолето-вылетов). Чаще всего, 495 раз на бомбежку аэродромов вылетали «амбарчики».

В течение всей блокады Ленинграда МБР-2 действовали по ночам на немецких прифронтовых коммуникациях, нанесли удары по железнодорожным станциям и эшелонам. Основными районами действий летающих лодок были Петергоф, Стрельна, Урицк, Ропша, Гатчина, Синявино, железнодорожные станции Луга, Нарва, Волосово, Кингисепп.

**Экипаж МБР-2  
готовиться  
к вылету.  
Летающая лодка  
камуфлирована  
зелеными  
полосами и  
разводами  
нанесенными  
поверх исходной  
серебристо-серой  
окраски**



Самолеты действовали одиночно и только в особых случаях звеньями. При действиях по живой силе и технике цель подсвечивалась парой осветительных авиабомб, которые сбрасывали перед тем как лечь на боевой курс. При бомбометании по железнодорожным станциям МБР-2 обычно имели бомбовую зарядку из 6 ФАБ-100 (четыре-пять с взрывателем замедленного и одна-две с взрывателем мгновенного действия). Самолеты выполняли два-три захода на цель. Действия «амбарчиков» по коммуникациям противника конечно носили характер скорее беспокоящих ударов, но, нередко результат от их атак был весьма эффективным, как 9 февраля 1943 г., когда в результате бомбежки станции Нарва семеркой МБР-2 на воздух взлетели три вагона с боеприпасами для береговой артиллерии.

Не совсем обычная цель была у операции проведенной ВВС КБФ 12-13 августа 1942 г. Согласно директиве командующего флотом было решено уничтожить лесозэкспортную базу в финской Котке. В ночь на 12 августа в готовности к вылету находились 11 ДБ-3 и три СБ из 1-го гвардейского мтап и несколько МБР-2 из 15-го орап. Так как аэродром, на котором базировались бомбардиров-

щики, оказался закрыт туманом, то задание в первую ночь выполнили только четыре летающие лодки. На следующую ночь удар был повторен силами девяти ДБ-3, одного СБ и одного МБР. Экипажи донесли о пожарах в городе и в районе целлулоидного завода. По немецким же данным, сильно пострадала судостроительная верфь, прекратившая работу на несколько месяцев. И, как это не удивительно, судя по этим документам, этот успех опять выпал именно на долю скромных «амбарчиков», а не более мощных бомбардировщиков.

Еще одной задачей летающих лодок стало участие в борьбе с дальнобойной артиллерией немцев обстреливавшей город. Ночью МБР-2 патрулировали над огневыми позициями дальнобойных батарей, сбрасывая свои бомбы на вспышки выстрелов. Однако тут эффект от действий «амбарчиков» был не велик, поскольку орудия были защищены земляными валами и для их уничтожения требовалось положить бомбу прямо в орудийный дворик, что ночью было очень сложной задачей.

С января 1942 года МБР-2 стали использоваться и в качестве военнотранспортного самолета. В начале января 1942 года сводный отряд морской

пехоты занял острова Гогланд и Большой Тютерс, ранее оставленные нашими частями. Гарнизоны островов нужно было снабжать всем необходимым, несмотря на организованную финнами блокаду. Поэтому доставкой снабжения и занялись МБР-2. Во-первых, из-за своей «всепогодности», а во-вторых, потому что других самолетов в распоряжении флота просто не было. Один МБР в такой полет брал от 300 до 450 кг различных грузов. В зависимости от погоды вылетало от одной до 5-6 машин. Иногда МБР-2 садились на островах, но чаще грузы сбрасывались либо на парашютах, либо с бреющего полета. Летящие лодки поддерживали «воздушный мост» с Гогландом вплоть до его второй потери 27 марта 1942 г. Последний транспортный полет на остров четверка МБР-2 совершила 28 марта. Не зная, что он оставлен, экипажи сбросили 1600 кг грузов и двух парашютистов для восстановления связи. В апреле МБР продолжали летать на Гогланд теперь уже на бомбежку финнов, а «воздушный мост» теперь заканчивался на острове Лавенсари.

Вследствие боевых и эксплуатационных потерь число МБР-2 в частях неуклонно сокращалось. К началу 1943 г. авиация флота насчитывала всего несколько десятков летающих лодок. Уже весной 1943 г. 15-й мрп при переформировании в 15-й отдельный разведывательный авиационный полк сменил свои МБР-2 на Пе-2, «Бостоны» и Як-9. На оставшиеся в строю «амбарчики» стали возлагаться, в основном, задачи боевого обеспечения.

В 1943 г. в числе постоянных целей ВВС КБФ фигурировали порты Таллина и Хельсинки. По этим целям действовали одиночные машины, как правило, порядком устаревшие МБР-2, СБ, а также вполне современные ДБ-3ф. Нередко бомбардировщики обеспечивали постановку мин другими самолетами, отвлекая внимание вражеской ПВО от самолетов-минноносцев.

В ночь с 22 на 23 марта три ДБ-3, четыре СБ и семь МБР-2 обеспечивали



минную постановку, нанося удары по объектам во «временно освобожденной от советской оккупации» столице Эстонии Таллине. Немцами зафиксирован сброс 22 фугасных и 25 зажигательных бомб. Убито пятеро и ранено шесть человек, повреждены шесть жилых домов. Уничтожен цех завода «Крульверке».

Ночью 26 марта на Таллин сброшено 15 фугасных и одна зажигательная бомбы, разрушено административное здание. Немецкая ПВО насчитала шесть самолето-пролетов. Фактически город бомбили три МБР и два СБ.

В ночь на 1 августа Таллин бомбят шесть ДБ-3 и четыре МБР-2. Сброшено 62 ФАБ-100. По документам противника сгорело десять зданий, возникли пожары на складах организации «Тодт» и

**МБР-2 ВВС КБФ  
сбитый 4 октября  
1941 г. немецкими  
истребителями**



**МБР-2-М-34**  
спущен на воду и  
катер готовится  
буксировать его к  
месту стоянки.

в инженерном парке ВМС, убиты семь и ранены четверо гражданских лиц, ранены пять «тодтовцев» и один военнослужащий Охраны водного района базы. 17 августа три МБР-2 из 58-й омпраз атакуют транспорты в Старой гавани Таллина в целях отвлечения внимания противника от минной постановки. В немецких документах зафиксировано падение четырех бомб из 12 сброшенных ФАБ-100. Легко поврежден один дом, убит один и ранено четыре гражданских лица. Интересно, что немцы насчитали целых восемь самолетов, участвующих в налете. Минную же постановку противник не обнаруживает. 19 августа шесть МБР-2 той же эскадрильи и с той же целью опять бомбили порт (сброшено 20 ФАБ-100 и четыре ЗАБ-50). Незначительно повреждены несколько зданий. 21 августа восемь МБР-2 опять сбрасывают 26 фугасных «соток» и восемь ЗАБ-50. Потерь и повреждений противник не отметил. В ночь на 5 сентября пять МБР-2 снова бомбят Таллин (сброшено 14 ФАБ-100 и одна ЗАБ-50). Повреждено служебное здание Кригсмарине и один жилой дом.

Действия авиации флота по аэродромам противника в 1943 г. не отличались большой интенсивностью. За второй период войны ВВС КБФ по этим целям бы-

ло выполнено 360 самолето-вылетов. Из них на МБР-2 приходится 183, больше всего в авиации флота, 124 – бомбардировщики, а штурмовики и истребители «ходили» на аэродромы всего 38 и 15 раз соответственно. По сравнению с 1941-1942 годами напряжение в действиях по вражеским аэродромам даже снизилось. В основном, целями были аэродромы противника в Котлах, Майсиеми, Раквере, Кахуле, Таллине и Кунде.

Летом-осенью 1943 г., МБР-2 приняли участие в атаках авиации КБФ на немецкие и финские дозорные корабли в районах противолодочных позиций противника в Финском заливе. Удачным оказался удар Ил-2 из 7-го гвардейского шап и МБР-2 из 58-й омпраз по причалам острова Соммерс 21 августа 1943 года. В результате налета противник потерял три катера-заградителя КМ-6, КМ-28 и КМ-30. Два катера были потоплены, а КМ-28 – тяжело поврежден, сел на грунт и впоследствии не восстанавливался. Общие потери экипажей катеров составили восемь убитых и 12 раненых.

Однако следует заметить, что катера вовсе не были целью атаки. В этот день в районе острова проводилась демонстрация высадки десанта. Ее целью являлось «привлечение к Соммерсу сил



корабельной поддержки противника для дальнейшего их уничтожения». По остро-ву несколько раз вела огонь 130-мм береговая батарея №461 с острова Лавенсаари и дважды нанесла удар авиация. Первыми, в 08.55 отбомбились четыре «ила» 7-го гшп. А с 21.56 удары стали наносить МБР-2 58-й омраз. Всего гидросамолеты выполнили 18 вылетов. В каком из налетов были уничтожены катера, определенно сказать трудно.

15 сентября «амбарчики» 58-й эскадрильи добились еще одного серьезного успеха. Северо-западнее Нарвы им удалось потопить плавучую батарею «West» (573 брт). Погибло 25 человек. Этот довольно крупный корабль был уничтожен тремя МБР-2, совершившими в период с 00.14 до 04.05 шесть самолето-вылетов по «транспортам» в районе банки Неугрунд и сбросившими 24 ФАБ-100.

Хотя число выведенных из строя кораблей может показаться не очень значительным, тем не менее, 29 августа в не-

мецком «Дневнике руководства войной на море» появляется показательная запись: «Потери в дозорных кораблях достигли 50% их численности».

Эти успехи стали завершающими аккордами в боевой карьере «амбарчиков» на Балтике. К 1944 году активное применение МБР-2 в ВВС КБФ закончилось. В августе 1944 г. в составе авиации Балтийского флота появились первые «Каталины» полученные по ленд-лизу.

### На Черном море

В составе Черноморского флота к началу войны находилось 142 МБР-2. Летающие лодки входили в состав 119-го морского разведывательного авиационного полка и 16-й, 45-й, 60-й, 80-й, 82-й, 83-й отдельных морских разведывательных авиационных эскадрилий и 98-го отдельного морского разведывательного авиационного отряда. Помимо флотской авиации, МБР-2 имела 7-я морская разведывательная авиационная эскадрилья погра-

**Технический состав 44-й омраз КБФ у гидросамолета МБР-2-М-34 майора Ф. Виноградова. На борту летающей лодки изображены награды её экипажа (орден Ленина, два ордена Боевого Красного Знамени, медаль «За оборону Ленинграда»). Аэродром Гора Валдай, сентябрь 1944 г.**



ничных войск НКВД, базировавшаяся на Хаджибейский лиман под Одессой.

Первой боевой задачей МБР-2 Черноморского флота в начавшейся войне стало прикрытие с воздуха минных постановок на подходах к главной базе флота и основным портам, проводившихся 23-27 июня 1941 г. Кроме этого, летающие лодки начали вести воздушную разведку в западной части Черного моря.

С начала июля до сентября 1941 г., одним из направлений приложения усилий авиации флота стало судоходство противника в дельте Дуная, где действовали МБР-2 из состава 119-го мрп и 82-й омраз. 82-я эскадрилья 12 июля приняла в свой состав 7-ю пограничную эскадрилью, доведя свой состав почти до штатной численности авиационного полка мирного времени – 27 МБР-2.

На счету летчиков 119-го полка повреждение румынских речных пароходов «Izmail» и «Principal Karl» атакованных 9 июля 1941 г. в Сулинском гирле Дуная совместно с бомбардировщиками СБ из 40-го бомбардировочного авиаполка ВВС ЧФ. 9 августа 1941 г. пара МБР-2 из 119-го мрп повредила у Сулины баржу NFR-626.

Как уже отмечано выше, воздушная разведка на театре стала одной из важных задач авиации флота. С началом войны перед 119-м мрп была поставлена задача вести разведку северо-западной части Черного моря от траверза Севастополя до мыса Калиакра, а так же всего

побережья Румынии с фотографированием гирла Дуная и порта Сулина. Первые же месяцы войны, как и на Балтике, показали полную неспособность МБР-2 вести дневную воздушную разведку, тем более, что район главной румынской военно-морской базы Констанцы был плотно прикрыт средствами ПВО, усиленными немецкими истребителями из группы III./JG52. Неудивительно, что летающие лодки несли потери почти в каждом разведывательном вылете.

24 августа на отходе от Констанцы, после проведения аэрофотосъемки, был перехвачен одиночный МБР-2 из 119-го мрп. Экипажу удалось посадить свой самолет на воду и спастись на резиновой шлюпке. К исходу дня их подобрал гидросамолет ГСТ из 80-й омраз. Днем 19 сентября, в 75 км восточнее Констанцы, добычей истребителей из I./LG2, стал МБР-2, посланный на поиск экипажей двух сбитых утром ДБ-3ф.

Кроме «мессершмиттов», исход боя с которыми был практически предрешен, МБР-2 периодически сталкивались в небе над румынским побережьем с гидросамолетами: немецкими «арадо» и «хейнкелями», румынскими «савойями» и «кантами». Из них пилоты состоявших на вооружении 8-го отряда ПСС Не-59, старались, как правило, «на рожон» не лезть и в воздушные схватки не ввязываться. Куда более опасным противником были скоростные и имевшие мощное вооружение Ar-196 (две 20-мм пушки MG-FF

**Маскировка подручными средствами гидросамолетов МБР-2-М-34 119-го мрп ЧФ, озеро Донузлав, сентябрь 1941 г.**





*С началом боевых действий МБР-2, до войны щеголявшие в «серебре», получили камуфляжную окраску.*

и два 7,9-мм пулемета на модификации А-3) переброшенных в конце июля со Средиземного моря из состава SaGr126. Соответственно их экипажи вели себя значительно агрессивнее.

Уже 4 августа «арадо» сбили в воздушном бою два МБР-2, вылетевших на предвечернюю разведку. Шесть советских летчиков попали в плен. Однако если черноморские «амбарчики» по своим характеристикам проигрывали Ar-196, то их экипажи не уступали немцам в самом главном – в воле к победе. 6 октября, Ar-196 (бортовой номер СК+FF) атаковал МБР-2. Но немцев ожидал неприятный сюрприз. В завязавшемся воздушном бою сам нападавший самолет был поврежден ответным огнем, а штурман «арадо» получил ранение. Был ли сбит наш гидросамолет, пока точно не известно, хотя немцы и заявили о своей очередной победе.

Такие значительные потери летающих лодок заставили, как и на Балтике, перейти к использованию МБР-2 в качестве ночного бомбардировщика. Днем гидросамолеты использовались только для поиска подводных лодок и разведки на подходах к своим военно-морским базам.

В начале августа противник вышел на подступы Одессы и экипажам летающих лодок, как на Балтике, пришлось поддерживать с воздуха наши войска. Так МБР-

2 82-й эскадрильи действовали в составе Одесского оборонительного района.

С потерей Херсона и Николаева, выходом немцев к Перекопу, основная группировка авиации Черноморского флота перебазировалась на крымские аэродромы. 14 сентября, для действий по немецким войскам, рвавшимся в Крым, была создана Фрайдорфская авиагруппа, в состав которой вошли гидросамолеты 119-го мрп и 82-й омрп, базировавшиеся на озеро Донузлав.

Помимо поддержки сухопутных войск, МБР-2, в этот период, привлекались и для прикрытия в море крупных боевых кораблей. Так 13 сентября, пара МБР-

*Подвеска бомб ФАБ-50 на МБР-2 перед боевым вылетом. ЧФ, 1942 г.*



2 охраняла вспомогательный крейсер (бывший ледокол) «Микоян» на переходе из Севастополя в Одессу. 19 сентября летающие лодки обеспечивали боевой поход крейсера «Ворошилов» на обстрел позиций немцев в районе Скадовска. МБР-2 в этой рискованной операции (обстрел проводился днем, прикрыть истребителями крейсер и самолеты флот не мог), исполняли роль корректировщиков артиллерийского огня.

С выходом немецких войск к Севастополю основные силы ВВС ЧФ перебазировались на Таманский полуостров, а для обороны главной базы была сформирована 3-я Севастопольская авиагруппа в состав которой вошли 16-я и 64-я омраз (26 гидросамолетов МБР-2) базировавшиеся в бухтах Матюшенко и Голландия.

119-й мрп и 82-я омраз перебазировались в Геленджик, где в сжатые сроки в течение сентября-октября 1941 г., в основном силами личного состава тыла 82-й эскадрильи, была построена новая гидробаза с бетонированным спуском и маневренной площадкой. После проведения Керченско-Феодосийской десантной операции, зимой-весной 1942 г., МБР-2 119-го мрп базировались на временном гидроаэродроме, созданном на озере Тобичик в двадцати пяти километрах южнее Керчи.

МБР-2 Севастопольской авиагруппы по ночам бомбили передний край немцев,

наносили удары по железнодорожной ветке Сарабуз-Симферополь-Бахчисарай. Особое внимание уделялось немецким аэродромам в Саках и Сарабузе и, в первую очередь, базировавшимся на них торпедоносцам и бомбардировщикам, действовавшим на коммуникациях между Севастополем и Новороссийском.

В апреле 1942 г. был проведен ряд последовательных ударов морской авиации по аэродрому в Саках. Большая часть налетов на Саки выполнялась ночью, при этом почти постоянно в них участвовали МБР-2. «Амбарчики» работали по аэродрому, как правило, одиночно или парами, но иногда и большими группами, свыше 20 машин. Так, в ночь на 24 марта Саки бомбили 29 МБР-2 и один ГСТ. Еще больший наряд сил был выделен в ночь на 8 апреля. По аэродрому отбомбились 29 «амбарчиков», один ГСТ и шесть ДБ-3.

Самолеты выходили на цель небольшими группами (по шесть-восемь машин), с разных высот и направлений. Группы следовали одна за другой с неравными временными интервалами в течение всей ночи. Следствием такой тактики стали минимальные потери. Единственным успехом немецких зенитчиков стал МБР-2 старшего лейтенанта Чепуренко, сбитый 8 апреля.

С 23 апреля авиация Севастопольского оборонительного района стала «наведывать» и соседний с Саками аэродром Евпатория. В ночных налетах на эту немецкую авиабазу приняли участие, в общей сложности пять СБ, 14 ДБ-3 и 46 МБР. Эффективность этих ударов надо признать весьма высокой. Немцы потеряли четыре или пять ударных машин полностью сгоревшими или серьезно поврежденными. В том числе три-четыре «Юнкерса-88» были уничтожены, по немецким данным, ночью. Хотя и в меньшей степени, чем в Саки, но регулярно черноморские авиаторы наведывались и на аэродром Сарабуз. С начала года и до 22 февраля авиация ЧФ нанесла по Сарабузу восемь ночных ударов, в которых приняли участие 33 самолета различных типов. С 22 февраля по 22 марта на этот аэродром было сброше-

**Экипаж МБР-2ВУ  
майора  
В. И. Мухина.  
ВВС ЧФ, 1942 г.**





**Успехи МБР-2 ВВС ЧФ в действиях по аэродромам противника в 1942 г.  
(по двухсторонним данным)**

Дата	Аэродром	Количество и тип самолетов участвовавших в налете	Результат налета
15.01	Сарабуз	1 МБР-2	2 Bf-109F-4 из III/JG77 повреждены (30%) 1 Fi-156 из Stab/JG77 поврежден (25%)
9.03	Саки	4 МБР-2	1 He-111H-6 из I/KG100 поврежден (50%)
17.03	Саки	18 МБР-2	1 He-111H-2 из Flugbereitschaft LF4 поврежден (30%)
31.03	Саки	2 ГСТ, 17 МБР-2	1 Ju-52 из I./KGzbVI уничтожен (100%)
8.04	Саки	1 ГСТ, 6 ДБ-3, 29 МБР-2	1 Fw-58 из Seenotzentrale Schwarze Meer поврежден (30%)
24.04	Мариуполь	3 ДБ-3, 3 СБ, 8 МБР-2	1 Bf-109E из 15./JG52 уничтожен (100%)
28.04	Евпатория	7 ДБ-3, 3 СБ, 3 МБР-2	1 Ju-88A-4 из III/LG1 уничтожен (100%)
2.05	Евпатория	15 МБР-2	2 Ju-88A-4 из III/LG1 повреждены (60% и 55%)
25.09	оз. Тобичик	13 МБР-2	1 Do-24 из Seenotstaffel8 поврежден

но 19 тонн бомб в 24 вылетах. В следующий месяц по Сарабузу было выполнено 6 дневных и 98 ночных вылетов, сброшено 84 тонны авиабомб. С 22 апреля до 22 мая число вылетов опять упало до мартовских величин. В 22 вылетах было сброшено 25 тонн бомб. Самый мощный ночным налет пришелся на 29 марта. В нем участвовали семь ДБ-3, четыре СБ и 22 МБР-2 действовавшие в течение всей ночи группами по три-четыре машины.

В свою очередь, немцы стремились уничтожить досаждавшие им гидросамолеты, тем более что гидроаэродром в бухте Матюшенко очень скоро оказался под обстрелом их артиллерии. Поэтому к началу июня 1942 года в составе авиагруппы осталось только 13 машин.

Усиление активности немецкой торпедоносной и бомбардировочной авиации на наших коммуникациях между Севастополем и портами Кавказа потребовало от авиации флота организовать прикрытие с воздуха кораблей и судов на переходе. Полное отсутствие в составе ВВС ЧФ тяжелых истребителей, привело к тому, что эту задачу пришлось возложить на бомбардировщики ДБ-3, Пе-2, СБ и летающие лодки МБР-2. Если бомбардировщики, хотя бы теоретически, могли прикрыть свой конвой от немецких атак, то слабо вооруженные «амбарчики» никак не подходили для таких целей. Зачастую экипажам МБР-2 приходилось отбиваться от немцев, по-

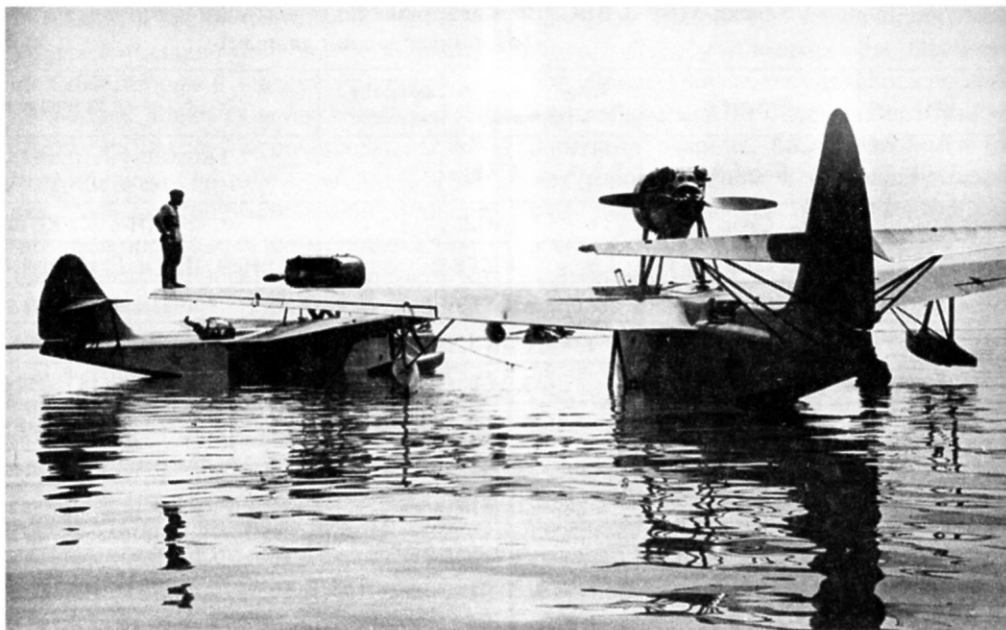
лагаясь исключительно на собственную смекалку. Так 2 августа 1942 г., при отражении налета торпедоносцев He-111 из 6./KG26 на поврежденный в набеge на Феодосию крейсер «Молотов» и лидер «Минск», экипажу одного из МБР-2, чтобы как-то сбить «Хейнкель» с боевого курса, пришлось пускать в него сигнальные ракеты. Поэтому, чтобы хоть как-то усилить вооружение, на некоторых летающих лодках установили подкрыльевые пусковые балки для реактивных снарядов.

27 мая «мессершмитты» перехватили у мыса Херсонес МБР-2 капитана Князева возвращавшийся в Севастополь после сопровождения конвоя. Казалось, что результат боя предрешен, однако пилот «амбарчика» искусно маневрируя у самой воды смог «переиграть» немцев, а члены экипажа огнем ШКАС-ов сбили Bf109F-4 (серийный номер 13127) из 5./JG77.

**МБР-2-М-34 из  
119-го мрп ВВС  
ЧФ. Геленджик,  
1942 г.**



**МБР-2-М-34 после  
спуска на воду,  
1942 г., ЧФ.**



МБР-2 участвовали и в отражении наступления немецко-румынских войск на Кавказ. В августе 1942 г., «амбарчики» вместе с такими «новейшими» самолетами как УТ-16 и И-15 (а других машин просто в этот момент не было), вошли в состав срочно созданной морской авиагруппы Новороссийского оборонительного района. Но, не смотря на «антикварную» технику МАГ НОР сыграла свою роль в одном из драматических эпизодов битвы за Кавказ. В период самых напряженных боев за Новороссийск, с 23 августа по 22 сентября 1942 г., МБР-2 действовали по войскам противника в Гостагаевской, Станичке, Мефодиевской, Крымской, Абинской, Ильинской и занятому немцами аэродрому Анапа. Наибольшее напряжение пришлось на ночь с 5 на 6 сентября 1942 г., когда МБР-2 совместно с УТ-16 выполнили 36 боевых вылетов на бомбардировку немецких войск в районах Южной Озереи и Глебовки.

В этот период «амбарчики» отметились на таком сугубо сухопутном театре военных действий, как калмыцкие степи. Начиная с 7 октября 1942 г., по целям в Калмыкии начала действовать МБР-2 из 79-я отдельной морской ближне-разведывательной авиаэскадрильи Ка-

спийской военной флотилии. Летающие лодки эскадрильи осуществляли ночные боевые вылеты вплоть до 11 ноября, после чего перебазировались из Астрахани в Баку.

Из-за известных событий весны-лета 1942 г., происходивших на южном фланге советско-германского фронта, авиация флота, до начала сентября, в основном использовалась на сухопутном фронте и для действий по морским целям привлекалась эпизодически. К осени 1942 г. оперативная обстановка на море серьезно изменилась. Немцы весной 1942 г. начали переброску на Черное море соединений ВМС, основную ударную силу которых составили флотилии торпедных катеров и подводных лодок. Кроме них, появились итальянские подводники и катерники. Поэтому МБР-2 стали гораздо чаще использоваться по своей «основной специальности» – как морские разведчики и бомбардировщики. В частности одной из задач летающих лодок стало патрулирование и ежедневная воздушная разведка побережья Кавказа для своевременного обнаружения «шнелльботов» немецкой 1-й флотилии торпедных катеров, с начала августа начавших активные действия против советских каботажных перевозок. Продол-

жали «амбарчики» наносить удары и по кораблям и судам противника.

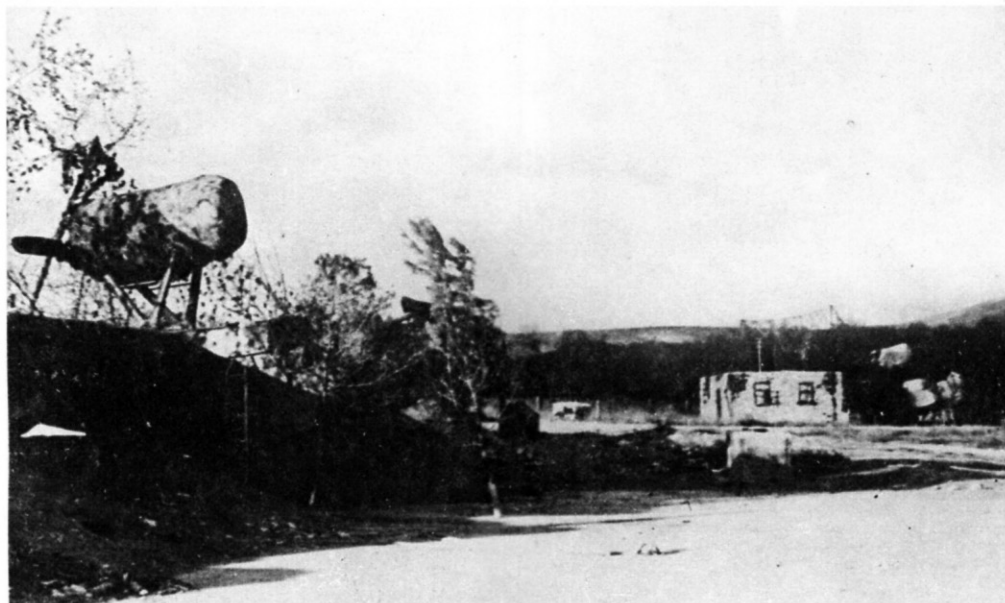
В 1942 г. на их счет были занесены немецкий сторожевой катер типа MFK и плавучий док, потопленные 20 июля при налете 15 МБР-2 и пяти СБ на Мариуполь. В ночь на 22 июля, при налете 15 МБР-2 и МТБ-2, был потоплен сторожевой катер из 17-й немецкой флотилии охраны водного района. 26 сентября пять ДБ-3 из 5-го минно-торпедного полка три СБ из 40-го бомбардировочного полка и семь МБР-2 из 119-го мрп совместными усилиями потопили у Керчи немецкий пароход «Naunburg». 28 октября 18 МБР-2 из 119-го мрп потопили в бухте Сенной немецкий лихтер JPR54605.

Как уже отмечалось выше, в 1942 г., у МБР-2 появился новый противник – более опасный, чем единственная румынская субмарина – немецкая 30-я флотилия подводных лодок. В конце 1942 г. немцы стали выходить в боевые походы к кавказскому побережью, что настоятельно потребовало усиления системы противолодочной обороны. Для решения исключительно задач ПЛО были выделены три отдельные эскадрильи МБР-2 – 18-я, 60-я и 82-я, с базированием соответственно в Геленджике, Туапсе и озере Палеостомы вблизи Поти. Летящие лодки этих эскадрилий вели проти-

володочное охранение боевых кораблей и конвоев непосредственно на подходах к военно-морским базам и систематически патрулируя 40-мильную прибрежную полосу. «Амбарчики» в обязательном порядке сопровождали на переходах морем все крупные конвои.

К угрозе, исходившей от немецких лодок, командование флота относилось достаточно серьезно, поэтому МБР-2 вылетали на поиск лодок вплоть до окончания боевых действий на Черном море, однако отсутствие каких-либо технических средств обнаружения, как на Севере и Балтике, не позволило достигнуть хоть каких-нибудь серьезных боевых успехов. Несмотря на активные поисковые действия и многочисленные случаи атак подводных лодок, ни одной субмарины потоплено не было.

В 1943 г. с поступлением в ВВС флота новой авиатехники, МБР-2 на Черном море, как и на других морских театрах, постепенно стали уходить на вторые роли, принимая на себя задачи боевого обеспечения. Летящие лодки продолжали вести поиск немецких торпедных катеров, при этом предвечерний поиск «шнелльботов» в 50-мильной зоне района Геленджик-Феодосия, был задачей МБР-2 18-й эскадрильи, а «амбарчики» 119-го мрп вели ночной поиск торпед-



**Замаскированные МБР-2-М-34 из 82-й омраз ЧФ на береговой стоянке гидроаэродрома Геленджик, 1942 г.**

ных катеров в Керченском проливе. Эти меры несколько снизили активность противника, так как теперь немецкие торпедные катера, как правило, заблаговременно обнаруживались воздушной разведкой, что позволяло вовремя принимать необходимые контрмеры. Впрочем, бывало, что дело не ограничивалось только одной разведкой. 20 апреля 1943 г. МБР-2 из 119-го мрп при ночном налете на Анапу потопили итальянский торпедный катер MAS574 из 4-й флотилии MAS. 20 мая 1943 г. 10 Ил-2 из 8-го и 47-го штурмовых авиаполков, а также 14 МБР-2 из 119-го мрп атаковали немецкие торпедные катера в 100 милях западнее Туапсе. В результате атаки «шнелльботы» S49 и S72 получили повреждения и имели потери в экипажах.

Как и в 1942 г., «амбарчики» по ночам продолжали наносить «визиты вежливости» на немецкие аэродромы на Керченском полуострове и Тамани. Наибольшее внимание оказывалось Анапе, наиболее крупной и оборудованной авиабазе, на которую постоянно базировалось 50-60 немецких истребителей.

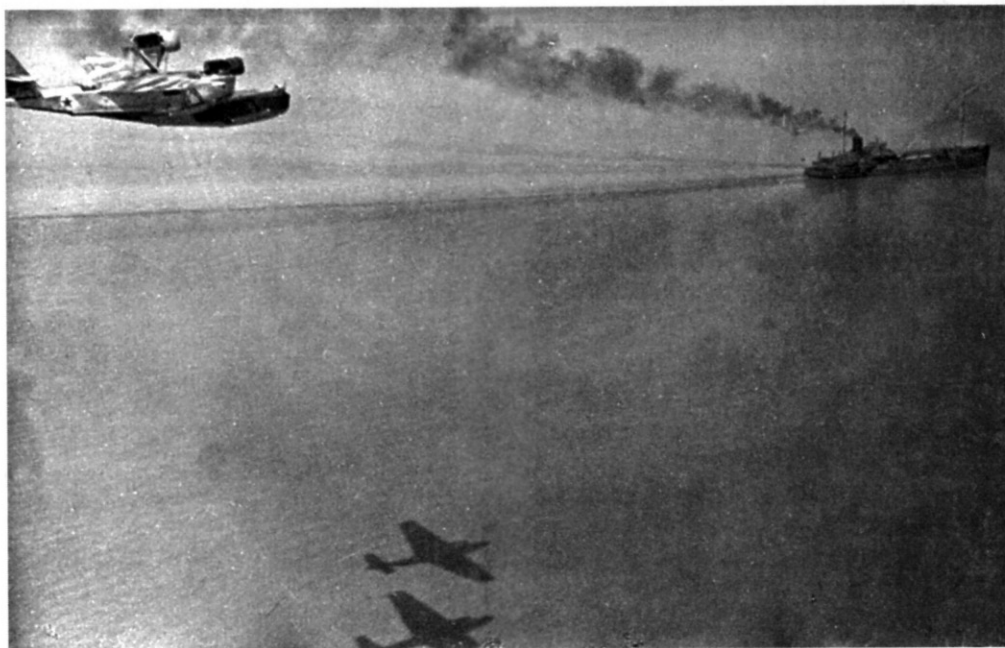
В 1943 г. черноморцы, единственными в морской авиации, предприняли попытку использовать имевшиеся на флоте МБР-2ВУ по своему прямому назначе-

нию в реальной боевой обстановке. На Балтике от применения телеуправляемых торпедных катеров отказались еще в начале войны, поскольку ВВС флота не могли обеспечить прикрытие МБР-2ВУ истребителями. В августе 1941 г. спец-аппаратура была демонтирована, катера стали воевать как обычные.

На Черноморском флоте сохранили катера «волнового управления» и самолеты-водители и в феврале 1943 г. была предпринята попытка набега на порт Камыш-Бурун с применением радиоуправляемого торпедного катера. Для уничтожения плавсредств противника был выделен ТКА-61 волнового управления, который 22 февраля в сопровождении ТКА-13 и ТКА-91 вышел из Геленджика в набег. Однако утром 23 февраля операцию пришлось свернуть, так как самолет-водитель МБР-2ВУ, вылетевший для наведения ТКА-61, упал и разбился в районе сухопутного аэродрома в Геленджике, экипаж погиб.

Еще одна попытка была предпринята летом – 22 июля 1943 г. Уже упоминавшийся ТКА-61 (ВУ) вышел для атаки порта Анапа в сопровождении ТКА-12 и ТКА-81. После того, как с отрядом встретился самолет-водитель МБР-2ВУ, с ТКА-61 был снят экипаж, и управление было пе-

**Пара «амбарчиков» авиации ЧФ сопровождает на переходе танкер, 1943 г.**





**Успехи МБР-2 ВВС ЧФ в действиях по аэродромам противника в 1943 г.  
(по двухсторонним данным)**

Дата	Аэродром	Количество и тип самолетов участвовавших в налете	Результат налета
13.03	Багерово	13 МБР-2	1 DFS-230 из II/LLG1 поврежден (35%)
17.03	Анапа	18 МБР-2	1 Bf-109G-2 из 5./JG52 уничтожен (70%)
18.04	Анапа	2 МБР-2	1 Bf-109G-4 из 13./JG52 поврежден (40%) 1 Bu-131D-2 из II/JG52 поврежден (20%)
21.04	Анапа	15 МБР-2	1 Bf-109G-2 из 13./JG52 поврежден (25%)
29.04	Анапа	16 МБР-2	2 Hs-123 из 7./SchG1 уничтожены (100%)
11.05	Анапа	16 МБР-2	1 Bf-109G-4 из 4./JG3 поврежден (45%)

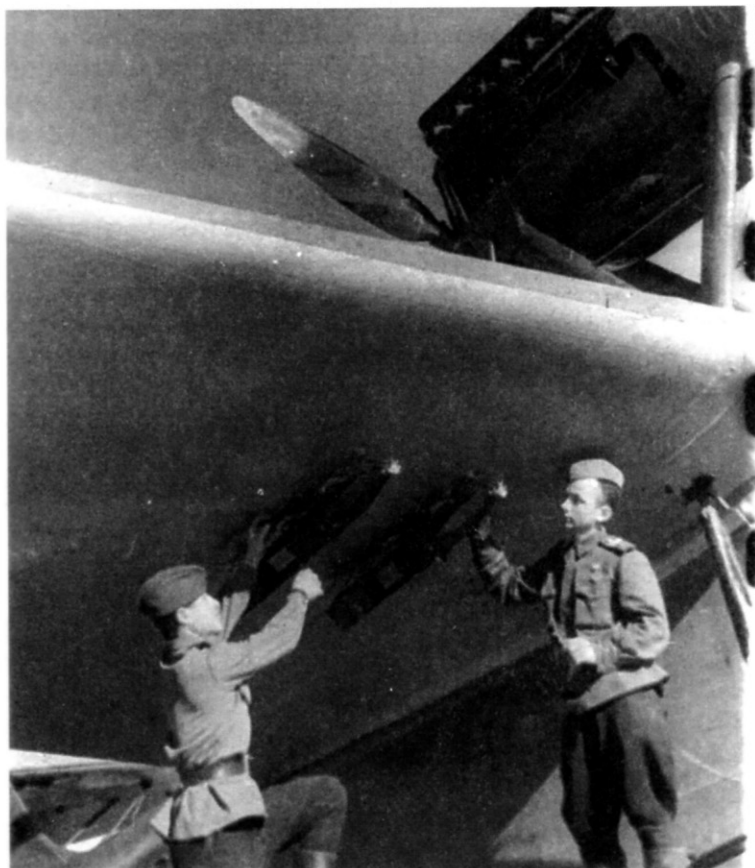
редано на самолет. Под огнем немецкой артиллерии самолет вывел катер на цель, но в 300-400 метрах от головы мола ТКА-61 неожиданно взорвался. Вероятно, он столкнулся с каким-то препятствием, так как команды на взрыв с самолета дано не было.

Последний оставшийся в распоряжении флота радиоуправляемый торпедный катер ТКА-41 был использован 16 декабря 1943 г. в еще одном набеге на порт Камыш-Бурун. Для обеспечения атаки были выделены значительные силы. ТКА-41 (ВУ) и сопровождающие ТКА-81 и ТКА-62 на переходе из Тамани в точку встречи с самолетом-водителем с воздуха прикрывали 5 Як-9 и 8 ЛаГГ-3. Еще пятерка Як-9 была выделена для прикрытия самолета-водителя МБР-2ВУ. Шесть Ил-2 в сопровождении восьмерки Як-9 подавляли береговые батареи немцев. Но и на этот раз успех не был достигнут, так как в полутора милях от косы Камыш-Бурун ТКА-41 (ВУ) взорвался и затонул.

Еще одной задачей МБР-2 стали поисково-спасательные операции. 16 июня 1943 г. летающие лодки вели поиск команды погибшего базового тральщика «Защитник». С 6 по 10 октября 1943 г. МБР-2 вылетали на спасение членов экипажей лидера «Харьков» и эсминцев «Беспощадный» и «Способный», потопленных немецкими пикировщиками 6 октября. Один из матросов «Способного» был обнаружен и подобран МБР через двое суток после гибели своего корабля.

Во время Крымской операции весной 1944 г., МБР-2 вели поиск сбитых летчиков, у берегов Крыма, подбирая их самостоятельно или наводя торпедные катера. 15 апреля 1944 г., пара МБР-2, выполняя поисково-спасательный полет, обнаружила звено наших торпедных катеров, накануне ночью потерявших в тумане ориентировку и оставшихся, в ре-

**Старшие сержанты  
Апреисов и  
Нивляев за  
подвеской бомб на  
МБР-2 из 119-го  
Краснознаменного  
мрап ВВС ЧФ.  
Геленджик, апрель  
1943 г.**





**Старший лейтенант  
С.А. Егоров  
из 119-го  
Краснознаменного  
мрап ВВС ЧФ  
совершил на МБР-2  
225 ночных боевых  
вылетов, Геленджик,  
20 апреля 1943 г.**

зультате, без топлива. Летающие лодки вывели на них два торпедных катера из Анапы, и после приемки топлива вся группа благополучно вернулась в базу.

Смена заслуженным, но окончательно устаревшим ветеранам, в лице «Каталин» появилась только в июне 1944 г., когда с Северного флота было переброшено восемь машин, поступивших на вооружение 18-й отдельной эскадрильи. Но, до окончания боевых действий, основу парка гидроавиации флота все равно составляли МБР-2 (31 машина), которые нередко действовали вместе с «Каталинами». Так, 21 августа, после массированного удара авиации Черноморского флота по Констанце, четверка РВН-1 из 18-й эскадрильи и три МБР-2 из 60-й эскадрильи под прикрытием истребителей вели поиск экипажей не вернувшихся на свои аэродромы в предыдущие дни. А в сентябре 1944 г. боевые действия для черноморских МБР-2, как и для всего Черноморского флота, закончилась.

#### **На Тихом океане**

Перед Великой Отечественной войной ВВС Тихоокеанского флота имели в своем составе 218 МБР-2 - больше чем на других флотах. Естественно, что после 22 июня 1941 г. основной поток новой техники шел на действующие флоты, поэтому к лету 1945 г. «амбарчики» оставались основными самолетами-развед-

чиками советской морской авиации на Тихом океане. Несмотря на принятые в преддверии войны с Японией меры по усилению Тихоокеанского флота и его морской авиации, на Дальнем Востоке в частях насчитывалось 146 МБР-2, и только 70 «Каталин».

К началу войны с Японией, 9 августа 1945 г., летающие лодки Бериева входили в состав 117-го морского дальне-разведывательного авиационного полка 15-й смешанной авиационной дивизии, 48-го отдельного морского дальне-разведывательного авиационного полка (омдрап), 115-го отдельного морского разведывательного авиационного полка (омрап), 47-й отдельной морской разведывательной авиационной эскадрильи, 53-й отдельной морской ближне-разведывательной авиационной эскадрильи.

В 1945 г., такие «раритеты», как МБР-2 с аппаратурой волнового управления оставались только в ВВС ТОФ и были распределены между 57-й и 63-й отдельными авиационными эскадрильями волнового управления (оаз ВУ) 1-й бригады торпедных катеров, 2-го отдельного авиационного звена волнового управления Де-Кастринской военно-морской базы, 5-го отдельного авиационного звена волнового управления 5-го отдельного дивизиона торпедных катеров, 15-го отдельного авиационного звена волнового управления 6-го отдельного дивизиона торпедных катеров.

Кроме флотской авиации, МБР-2 на Дальнем Востоке эксплуатировали пограничники. 10 летающих лодок входили в состав 2-го отдельного морского бомбардировочного авиационного пограничного полка Приморского пограничного округа (омбапп), базировавшегося на Камчатке, шесть машин имела 5-я отдельная морская авиационная эскадрилья во Владивостоке, четыре «амбарчика» числились в 3-м отдельном авиационном звене в Хабаровске. Камчатский 2-й омбапп при этом находился в оперативном подчинении 128-й смешанной авиационной дивизии 10-й воздушной армии ВВС КА.

В скоротечной военной кампании на

Дальневосточном театре военных действий, МБР-2 использовались не только и не столько как морские разведчики и самолеты ПЛО (тем более, что японцы не вели активных боевых действий на море), а, прежде всего, как дневные (японские истребители в воздухе были тоже большой редкостью) и ночные бомбардировщики, а так же как транспортные машины. При капризной дальневосточной погоде, очень кстати оказалась неприхотливость МБР-2 в этом отношении и более высокая летная подготовка экипажей разведывательных полков. На Сахалине, например, за все время ведения боевых действий (с 9 августа по 3 сентября 1945 г.) выдалось всего 7 летных и 5 ограниченно летных дней.

Морская авиация ТОФ начала боевые действия через два часа после объявления войны. Первыми отбомбились по корейскому порту Юки (ныне Унги) 12 МБР-2 из 115-го омрап ведомые командиром полка майором И. Нехаевым. Летящие лодки продолжали работать по целям в Юки и ночью 10 августа. При подходе к цели для скрытности и внезапности МБР-2 снижались и ложились на боевой курс на малом газу. Ведущая пара гидросамолетов сбрасывала СА-Бы, освещая город и порт, давая выбрать цель и прицельно отбомбиться ведомой паре. По данным послевоенного обследования порта Юки аварийно-спасательной службой ТОФ морской авиацией потоплено пять японских судов. Из них летчики 115-го омрап претендуют на потопление одного транспорта 9 августа.

9-10 августа «амбарчики» записали на свой счет еще один, на этот раз полностью подтвержденный боевой успех. Примечательно, что это произошло в Охотском море, вдали от основного района боевых действий.

Следует пояснить, что вплоть до 9 августа 1945 г. на западном побережье Камчатки действовали японские рыболовные концессии, их обслуживали японские же рыболовные суда. После объявления войны, японцы, пользуясь отсутствием боевых кораблей Тихоокеанского флота в Охотском море, предприняли попыт-



ку эвакуировать свою рыболовную флотилию, вывезя при этом часть добытой рыбопродукции. Тем не менее, силами 60-го морского пограничного отряда Приморского пограничного округа, в районах Ичинского и Кировского рыбокомбинатов были захвачены японский плавучий крабokonсервный завод «Riuko Maru №2» и 59 различных промысловых судов. Но еще одна большая японская краболовная база «Kasado Maru» (6003 брт) попыталась уйти. Помешать японцам могла только авиация, поэтому на поиск «беглянки» была послана пара МБР-2 из 2-го омбапп, которые и обнаружили японское судно в районе устья реки Кихчик. После атаки «Kasado Maru» загорелась и затем затонула утром 10 августа. Победа была отнесена на счет

**Экипаж МБР-2 из состава 117-го морского дальне-разведывательного авиационного полка ВВС ТОФ готовится к полету, 1942 г.**

**МБР-2-М-34 из 115-го ОМРАП ВВС ТОФ. На гидросамолете установлено сухопутное шасси, подкрыльевые поплавки сняты, аэр. Океанская, январь 1943 г.**



**Экипаж МБР-2 ВВС  
ТОФ готовится к  
боевому вылету в  
первый день войны  
с Японией,  
9 августа 1945 г.**



экипажа старшего лейтенанта А. Ларионова, за что он, а также штурман лейтенант А. Угрюмов были награждены орденами Красной Звезды, а воздушный стрелок-радист сержант И. Сурпин получил медаль «За боевые заслуги».

С 11 августа побережье Кореи было затянуто густым туманом и МБР-2 115-го омрап летали только на воздушную разведку. Но уже 13 августа в порту Сейсин сложилась критическая ситуация. Японцы, стянув значительные силы, дали высаженному в порту десанту углубиться в город, а затем, с наступлением темноты, начали ожесточенно контратаковать. На следующие сутки, с высадкой в порту еще одного батальона морской пехоты, бой разгорелся с новой силой. Требовалась немедленная поддержка с воздуха, а погода оставляла желать лучшего – низкая облачность (нижняя кромка – 300 м), местами густой туман. Подняться в воздух смогла только пара МБР-2ВУ из 63-й оаз ВУ с наиболее опытными экипажами. Долетев до Сейсина гидросамолеты отбомбились по японской батарее на мысе Комацу (другой вопрос, насколько прицельно), но, возвращаясь домой, один из самолетов разбился, врезавшись в гору в районе мыса Гамова.

МБР-2 48-го омдрап, входившего в состав Северо-Тихоокеанской флотилии (СТОФ), с первых дней боевых действий начали вести разведку и аэрофотосъемку южносахалинских портов Торо (ныне Шахтерск), Эсудоро (Углегорск) и Усири. Это позволило изготовить фотопланшеты всех трех портов, так как их крупномасштабные карты и планы отсутствовали. Одновременно с 10 августа «амбарчики» 48-го омдрап начали ночные налеты одиночными самолетами на Торо, Эсудоро и Усири. Бомбовая зарядка МБР-2 – «ночников», как правило, составляла четыре ФАБ-100. До ухудшения погоды 14 августа, МБР-2 успели совершить 14 боевых вылетов.

В ночь на 16 августа перед высадкой десанта в порту Торо, самолеты 48-го омдрап в течение двух часов бомбили сам порт и поселок Тайхай, а затем наносили удары по вражеским опорным пунктам и районам сосредоточения японских войск. 17 августа летающим лодкам вместе с истребителями и штурмовиками пришлось, несмотря на дождь и низкую облачность, вылетать на поддержку десантников, встретивших при продвижении на юг Сахалина упорное сопротивление японцев у города Яма-Сигаи. Все-



го за 16-17 августа ВВС СТОФ произвели 174 боевых вылета для поддержки десанта, в том числе МБР-2 – 12. С 18 августа пошли сильные дожди, и авиация из-за погоды не летала. Удары по портам Уси-ро и Маока МБР-2 48-го омдрап возобновили 21 августа. После прекращения боевых действий МБР-2 совместно с «Каталинами», выполняли транспортные задачи, перевоза людей, авиатехническое имущество и другие грузы.

Летающие лодки 2-го омбапп кроме упомянутого выше эпизода с потоплением «Kasado Maru», вели воздушную разведку в зоне Петропавловской военно-морской базы и приняли участие в Курильской десантной операции.

Война с Японией стала своеобразной «лебединой песней» МБР-2. Господство в воздухе принадлежало нашей авиации, японская ПВО, как правило, подавлялась бомбардировщиками и штурмовиками – поэтому летающие лодки боевых потерь не понесли. Воевавшие на МБР-2 115-й омрап и 48-й омдрап стали Краснознаменными и, соответственно, Юкинским и Сахалинским. Сами же МБР-2 с окончанием боевых действий прослужили на Тихом океане еще довольно долго – в 1950 г. отдельные машины еще поднимались в воздух. Но постепенно «амбарчики» уступили свое место полученным по ленд-лизу «Каталинам».

Но боевая карьера МБР-2 на этом не закончилась, и летающим лодкам предстояло участвовать в еще одной войне. Это произойдет здесь же, на Дальнем Востоке, только опознавательные знаки на их крыльях будут уже другие.

## В гражданской авиации

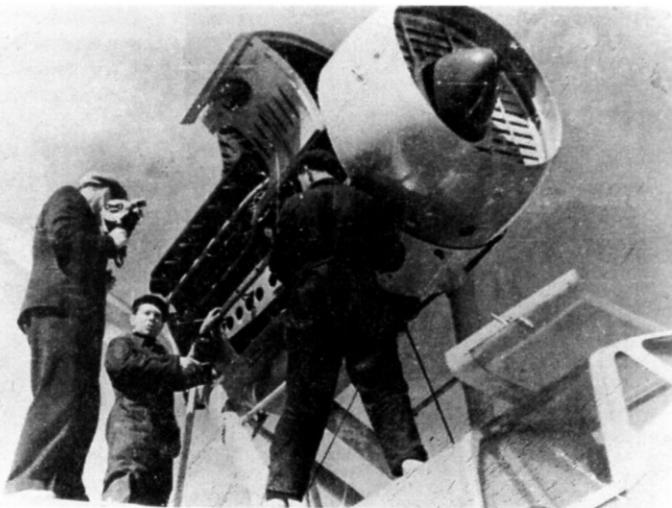
Начиная со второй половины 30-х гг. гидросамолеты МП-1, а затем и МП-1бис, начали поступать в управления гражданской авиации на Севере, в Сибири и на Дальнем Востоке, то есть туда, где не хватало аэродромов, а рек и озер было в избытке. Широко использовала МП-1 Полярная авиация и авиационные подразделения различных организаций и наркоматов. Так, в августе 1935 г. командир авиаотряда Акционерного камчатского общества (АКО) И.М. Макаров перелетел из Владивостока в Петропавловск-Камчатский на полученном самолете МП-1. В 1939 г. на полуострове летали уже пять МП-1, входивших в состав авиаотряда АКО и подразделения ГВФ.

К началу летней навигации 1935 г. первые МП-1 появились и в Ленской авиагруппе Главсевморпути, базирующейся в Якутске. Всего же в Якутии эксплуатировалось 25 гидросамолетов МП-1. Последняя летающая лодка Бериева, вероятно, была списана зимой 1944-1945 гг.

МП-1 впервые открывали пассажирские воздушные линии по реке Лене из

**Гидросамолет  
МП-1бис  
(СССР-Л2553)  
Дальневосточного  
управления ГВФ**





**Авиационные механики позируют на фоне раскапотированного двигателя АМ-34Б гидросамолета МП-1бис**

Иркутска до бухты Тикси и из Красноярска до Дудинки по Енисею. Летающие лодки возили пассажиров из Хабаровска в Николаевск-на-Амуре и на Сахалин. На Черном море они обслуживали линии Одесса-Сухуми-Батуми и Одесса-Ялта. МП-1 Северного управления летали на почтово-пассажирских линиях Мурманск-Ленинград, Мурманск-Архангельск, Ленинград-Петрозаводск.

Помимо пассажиров, МП-1 возили почту и самые различные грузы от пушнины и золота до прессованного сена. Иногда дело доходило до курьезов. Однажды один ретивый хозяйственник поинтересовался можно ли на гидросамолете перевезти лошадей. На что ему, не без юмора, был дан ответ, что это возможно, но только лошади должны быть в разобранном виде. Использовались МП-1 и для аэрофотосъемок, ледовой и рыбной разведки, изыскательских работ на БАМе, Дальстрое, при строительстве Комсомольска-на-Амуре.

На начало июня 1941 г. только в ГВФ числилось 55 МП-1 и МП-1бис. Поскольку с началом Великой Отечественной войны советская авиационная промышленность практически прекратила выпуск гидросамолетов, имевшийся парк гражданских МП-1 и МП-1бис, вплоть до начала поставок по ленд-лизу американских «Каталин», стал основным источником для восполнения потерь гидроавиации военно-морского флота.

За весь период войны флотом с авиационных заводов было получено все-

**Загрузка гидросамолета МП-1бис**





го около 50 новых машин. От других ведомств морская авиация получила еще 141 гидросамолет, в основной массе, гражданские варианты МБР-2. После окончания войны с Японией МП-1 еще некоторое время эксплуатировались в ГВФ. До тех пор, пока передаваемые из вооруженных сил в ходе послевоенного сокращения «Каталины» не вытеснили порядком изношенные МП-1 из эксплуатации.

### За пределами СССР

Кроме Советского Союза летающие лодки МБР-2 эксплуатировались еще в двух странах – Финляндии и Корейской народной-демократической республике

(КНДР). Причем, если в КНДР «амбарчики» были переданы вполне официально (об этом ниже), то поставлять летающие лодки финнам, никто никогда и не собирался. Все финские самолеты были трофеями так называемой «войны-продолжения» 1941-1944 гг.

Вообще Финляндия, в наибольшей степени из всех участников Второй мировой войны оснащала свои вооруженные силы трофейным оружием и боевой техникой и применяла ее в боевых действиях. Финские ВВС имели в общей сложности пять МБР-2 различных модификаций, получившие финские номера от VV-181 до VV-185. Номера VV-183 и VV-184 получили МБР-2-М-17, остальные летающие лодки

**МП-1бис  
(СССР-Л2198) из  
состава Якутской  
авиагруппы  
Восточно-  
сибирского  
управления ГВФ**



**Экипаж летающей  
лодки МП-1бис  
перед вылетом**

**МБР-2 с мотором  
АМ-34Н из финской  
эскадрильи 1./  
LeLv15, осень  
1941 г.**



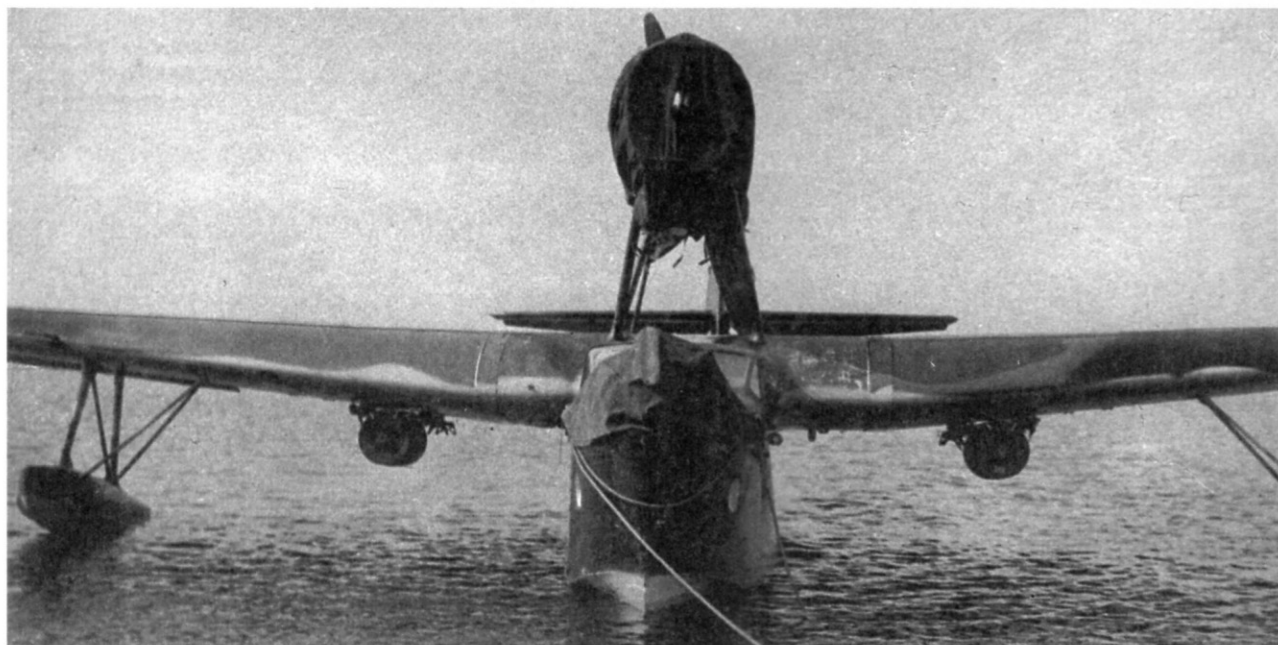
относились к модификации МБР-2-М-34. Все машины финны захватили в период с 24 июня 1941 г. по 16 февраля 1942 г.

Служба МБР-2 в финских ВВС была непродолжительной. Летающие лодки использовались эскадрильями LeLv15, LeLv12 и LeLv6 как разведчики и морские спасатели в Ботническом и Финском заливах, для сброса листовок в районе Ладоги и решения других задач. До 7 октября 1942 г., когда состоялся последний

полет финского МБР-2, они налетали от 8 до 35 часов каждый. Исключение составил МБР-2-М-17 VV-184, который не летал вообще, а был сразу разобран на запчасти.

МБР-2-М-17 VV-183 попал к финнам 31 июля 1941 г. После капитального ремонта он был передан в 5./LeLv6, где занимался поиском подводных лодок и сопровождением транспортов. 8 сентября 1942 г. летающая лодка затонула при

**Финский трофей  
МБР-2-М-34 (VV-  
182) из 1./LeLv6  
с подвешенными  
под крыльями  
глубинными  
бомбами, 1942 г.**







**Финские солдаты осматривают трофейный МБР-2-М-34 («красный 6») захваченный в феврале 1942 г. на реке Свирь.**

буксировке после неудачной вынужденной посадки в Ботническом заливе из-за неполадок с двигателем. Три члена экипажа «амбарчика» при этом получили легкие ранения и были подобраны финским катером.

24 июня 1941 г. МБР-2 с бортовым номером «7» совершил вынужденную посадку вблизи Пеллинге на побережье Финского залива. Впоследствии он стал финским VV-181. Служил в 1./LeLv15 и 1./LeLv6. Налетав 35 часов, был списан в ноябре 1942 г.

20 июля 1941 г. МБР-2 (серийный №31071) был обнаружен финнами дрейфующим без экипажа в Финском заливе недалеко от порта Хамина. В ВВС Финляндии получил обозначение VV-182 и был передан в 1./LeLv15, позже летал в 1./LeLv6. Как и VV-183, эта машина занималась противолодочным поиском и сопровождением конвоев. Из ее успехов можно отметить разве что бомбежку (с неизвестным результатом) масляного следа на воде 6 сентября 1942 г. Списана в ноябре 1942 г.

МБР-2-М-34 на лыжном шасси (вероятно, серийный номер 3136, бортовой «красный 6») захвачен финскими войсками в исправном состоянии на реке

Свирь во время наземного наступления 16 февраля 1942 г. Далее самолет числился в LeLv12 как VV-185, финские свастик на него не наносили, только закрасили звезды и нанесли желтые полосы быстрого опознавания и бортовой номер NA-2 – черный, написанный от руки и только на правом борту.

Общий налет этой летающей лодки составил 8 ч 40 мин. Кроме вылетов на бомбометание этот «амбарчик» дважды привлекался для разбрасывания листовок в районе Свири. Передан в KleV3 3 апреля 1942 г., отправлен на ремонт 4 ноября 1943 г., но из-за ветхости и отсутствия запчастей к двигателю окончательно списан 30 ноября 1943 г.

На Корейский полуостров «амбарчики», очевидно, попали в 1946 г. Это были имевшие наименьший износ летающие лодки, снятые с вооружения ВВС ТОФ. Конечно боевая ценность заслуженных ветеранов, до этого уже изрядно послуживших в советской морской авиации, была равна нулю, но для подготовки кадров будущих ВВС Корейской народной армии они вполне годились. Однако попавшим в ВВС КНА МБР-2 довелось поучаствовать в еще одной войне – Корейской. Поскольку по секретности и закрытости КНДР смело можно ставить на

**Финский МБР-2-М-34 (VV-182) из 1./LeLv6, 1942 г.**



первое место в мире, подробности боевой работы корейских «амбарчиков» почерпнуты из западных источников, с приставками «очевидно» и «вероятно».

К началу войны, по крайней мере, на восточном побережье северокорейцы создали несколько гидробаз для своих «амбарчиков», откуда летающие лодки могли контролировать прибрежные воды от 38-й параллели, очень скоро ставшей линией фронта, до советского Приморья. Наиболее развитой была, вероятно, база в бухте у городка Сенбонг-юп. Отсюда было рукой подать до «линии трех границ» (Кореи, Китая и СССР), и рядом был советский порт Посыет.

Еще одна база (Чобвангдонг) располагалась южнее Чхонджина – с нее удобно было контролировать дороги, идущие вдоль побережья. База у местечка Сонгхюнг-ни, очевидно, очень скоро стала прифронтовой, т.к. была примерно на полпути между городами Вонсан и Хунгам и позволяла прикрывать очень соблазнительный для высадки десанта янки и их «южнокорейских марионеток» залив Кумья-ман. Не исключено, что именно с нее северокорейские МБР-2 совершили ряд дерзких ночных рейдов, которые приводили в бешенство экипажи американских ночных истребителей, чьи «продвинутые» радары, последнее слово тогдашней техники, с большим трудом могли отследить цельнодеревянную летающую лодку. Вместе с По-2, Як-18 и Як-9 «амбарчики» стали одними из «чокнутых китайских будильников» – так янки, мастера давать различные клички, стали называть северокорейские бомбардировщики-ночни-

ки. Например, в ночь с 14 на 15 июня 1951 г. один МБР-2 обстрелял из пулеметов южнокорейский аэродром Кимпо, нанеся ему незначительный ущерб. Кроме того, в тех же западных источниках упоминаются некие «ночные кофемолки чарли», которые не давали спокойно работать тральщикам «сил ООН» по ночам (днем тралить мины не позволяли береговые батареи северокорейцев). Можно с большой долей уверенности предположить, что и в этом случае над янки товарищи «отметились» именно северокорейские «амбарчики». Косвенным подтверждением участие в ночных налетах МБР-2, служит упоминания о применении бомб калибром более 50 кг, которые не использовались северокорейскими По-2, Як-11 и Як-18.

Война в Корее поставила финальную точку в боевой карьере летающей лодки. К моменту заключения Соглашения о прекращении огня в июле 1953 г. ни одного МБР-2 в строю северокорейских ВВС уже не осталось.

### Подводя итог.

Подводя итог службе МБР-2 в советской морской авиации, прежде всего, следует отметить, что летающая лодка Бериева стала единственным массовым отечественным гидросамолетом созданным в предвоенные годы.

По сравнению с находившейся на вооружении советской морской авиации в начале 30-х итальянской «Савойей» С-62Б, летающая лодка Бериева несколько уступала ей по скорости (не в последнюю очередь из-за менее мощного мотора), но превосходила по мореходности (из-за килеватого днища) и взлетно-посадочным качествам.

Наша летающая лодка получилась прочной и надежной, имела простое и приятное управление, хорошую мореходность и сравнительно большую дальность полета, не доставляя особых хлопот летчикам, простой в эксплуатации и ремонте. Простая и дешевая деревянная конструкция позволяла техническому составу проводить в частях ремонт практически любой степени сложности. Следу-

**МБР-2-М-34 на лыжном шасси (бортовой «красный 6») захваченный финскими войсками в исправном состоянии на реке Свирь во время наземного наступления 16 февраля 1942 г.**



ет отметить крепость конструкции и ее способность «держат» боевые повреждения – качества на долгие годы, ставшие своеобразной «визитной карточкой» созданных в Таганроге самолетов. Однако то же дерево требовало от техников немалых усилий по сохранению прочности гидросамолетов. После выкатки МБР-2 на берег, лодку требовалось обязательно тщательно просушить и удалить из нее влагу.

Еще одним немаловажным плюсом стала заложенная еще при проектировании высокая степень унификации МБР-2 и гражданской модификации МП-1. Это позволяло быстро и без особых усилий превратить пассажирский или транспортный самолет в боевую машину и наоборот.

К 1937-1938 гг. летающие лодки Г.М. Бериева стали основными гидросамолетами советской морской авиации, на этот же период приходится пик его серийного выпуска. Одновременно «амбарчики», как иронично-ласковое называли МБР-2 за его угловатые формы, стали стремительно морально устаревать. К началу Великой Отечественной войны гидросамолет уже совершенно не отвечал требованиям предъявляемым к дневному разведчику и бомбардировщику из-за низких летно-технических характеристик и слабого оборонительного вооружения. МБР-2 не мог производить фоторазведку объектов противника сильно защищенных средствами

#### Сравнительные данные МБР-2 и С-62Б

	МБР-2	С-62Б
Взлетный вес, кг	3700	4100
Полная нагрузка, кг	1250	1460
Площадь крыла, м <sup>2</sup>	55	69,52
Двигатель	BMW-VI	«Ассо»
Мощность у земли, л.с.	500	750
Максимальная скорость у земли, км/ч	208	225
Практический потолок, м	4400	4600
Разбег, с	30	-
Пробег, с	16	-
Максимальная дальность полета, км	1150	920

ПВО. Опасными противниками для «амбарчиков» были не только «мессершмитты», но даже немецкие поплавковые гидросамолеты Ar-196 имевшие высокую скорость и мощное вооружение.

Тем не менее, МБР-2 были хорошо освоены летным и техническим составом. Причем уровень подготовки летавших на летающих лодках авиаторов был, как правило, выше, чем в среднем по другим частям морской авиации. Таковым, этот уровень, оставался на протяжении всей войны, прежде всего из-за отсутствия поступлений новой техники и, как следствие, практической несменяемости экипажей. На новейших «Каталинах», к примеру, наблюдалась совершенно противоположная картина: опытные летчики на приемке в США и перегоне в СССР и малообученные экипажи в боевых частях.



**МБР-2 М-34  
буксируется  
катером к месту  
стоянки**

Все вышесказанное и позволило ВВС всех действующих флотов, применять МБР-2, до конца боевых действий, для решения самых разнообразных задач.

Летающие лодки достаточно успешно использовались как ночные бомбардировщики, а так же как транспортные и поисково-спасательные самолеты, кроме того, решали задачи ближней морской разведки на подходах к военноморским базам и портам. До 1944 г. МБР-2 был единственным самолетом советской морской авиации специализирующимся на решении задач противолодочной борьбы. Справедливости ради, следует отметить, что «амбарчик», назывался противолодочным самолетом больше потому, что он мог нести глубинные бомбы. Значительное общее отставание нашей страны в разработке и производстве радиоэлектронного оборудования и, как следствие, отсутствие на МБР-2 бортовой РЛС, снижала его эффективность в этом качестве практически до нуля.

В завершении хочется сказать, что к МБР-2 как к никакому другому самолету подходит определение «рабочая лошадка». Созданная Георгием Михайловичем Бериевым летающая лодка действительно не могла похвастаться ни изяществом форм, ни выдающимися характеристиками, она просто и надежно «тянула лямку»

в боевом строю, достойно завершив линию ближних разведчиков в отечественной морской авиации.

## Вместо эпилога

К огромному сожалению, приходится констатировать, что ни одного целого «амбарчика», до сегодняшнего дня не сохранилось.

В экспозиции музея Военно-воздушных сил Краснознаменного Северного Флота, в поселке Сафоново находится макет самолета МБР-2 в натуральную величину, однако он уж очень слабо напоминает оригинал, да и выполнен довольно грубо.

Летом 1989 г., группа энтузиастов работавших на ТАНТК им. Г.М. Бериева во главе с А.Б. Бугровым, при поддержке руководства комплекса, в ходе экспедиции «Поиск-89» нашла на Кольском полуострове в районе озера Одеж-Явр, сбитый МБР-2. Вероятно, это был гидросамолет в варианте МП-1бис, переданный по мобилизации в морскую авиацию СФ.

Найденный МБР-2 лежал недалеко от озера. Во время вынужденной посадки самолет уткнулся носом в землю и перевернулся. Хотя лодка гидросамолета и почти все крыло изготавливались из дерева, несмотря на длительное пребывание в тундре, они отлично сохранились.

**Цели на берегу,  
часто были  
объектами ударов  
МБР-2**

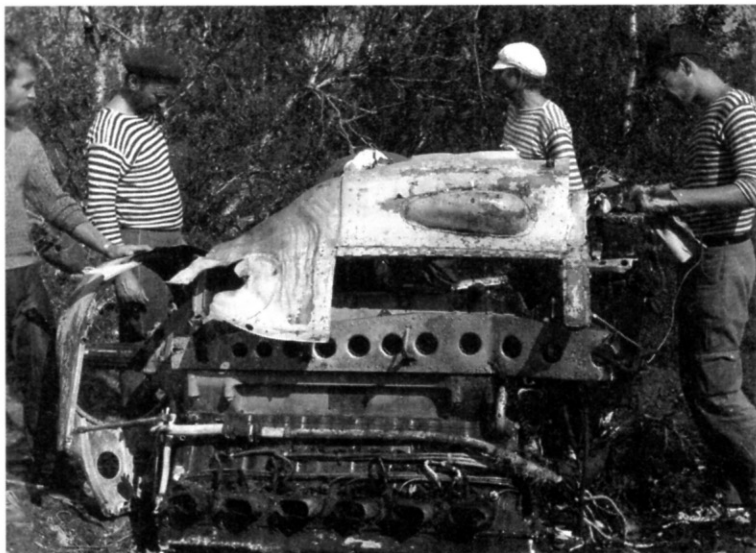




Практически не было следов ржавчины и на металлических частях машины. Из многих агрегатов самолета при их разборке даже вытекало сохранившееся масло. На отдельных частях найденного МБР-2 прекрасно сохранились бирки с надписью «Зав. им. Димитрова, агрегат № ...». В самолете были обнаружены летные очки и одна крага летчика, а также газета, на которой можно было отчетливо разобрать, что вышла она летом 1941 г.

При вывозе частей самолета с места его последней посадки, наиболее трудоемким стал процесс снятия мотора, который весил около 600 килограммов, и установки его в кузове вездехода. В ход пошли ножовки и туристские топоры, которыми нарубили березок, сделали из них импровизированный пандус и закатали по нему снятый мотор на вездеход. Туда же погрузили мотораму, радиатор водяного охлаждения двигателя, винт, части крыла и оперения.

Найденные обломки были доставлены заводским самолетом Ан-26 в Таганрог, где они были тщательно рассмотре-



ны конструкторами ТАНТК. На их основе, а так же по архивным материалам и сохранившимся фотографиям, энтузиасты, во внерабочее время, разрабатывали чертежи самолета МБР-2. Параллельно разрабатывался план мемориального комплекса для установки в качестве памятника МБР-2 рядом с заводом. Но начавшаяся «перестройка» разрушила эти

**Двигатель АМ-34 пролежав почти 50 лет в заполярной тундре, неплохо сохранился. Кольский полуостров, 1989 г.**



**Части найденного поисковой экспедицией ТАНТК им. Г.М. Бериева МБР-2 погружены на вездеход ГТТ, Кольский полуостров, 1989 г.**

планы. Остатки самолета МБР-2 привезенные с Кольского полуострова до сих пор ждут своего часа в музее ТАНТК.

Однако на ТАНТК им. Г.М. Бериева всегда уделялось много внимания сохранению памяти о славной истории предприятия, поэтому к идее воссоздания своего «первенца», на комплексе вернулись уже в 21-м веке.

Первым шагом стало создание памятника гидросамолету МБР-2 на территории предприятия перед зданием ОКБ. Макет самолета в масштабе 1:4 был установлен на постамент 28 апреля 2014 г., в год празднования 80-летия со дня образования Центрального конструкторского бюро морского самолетостроения.

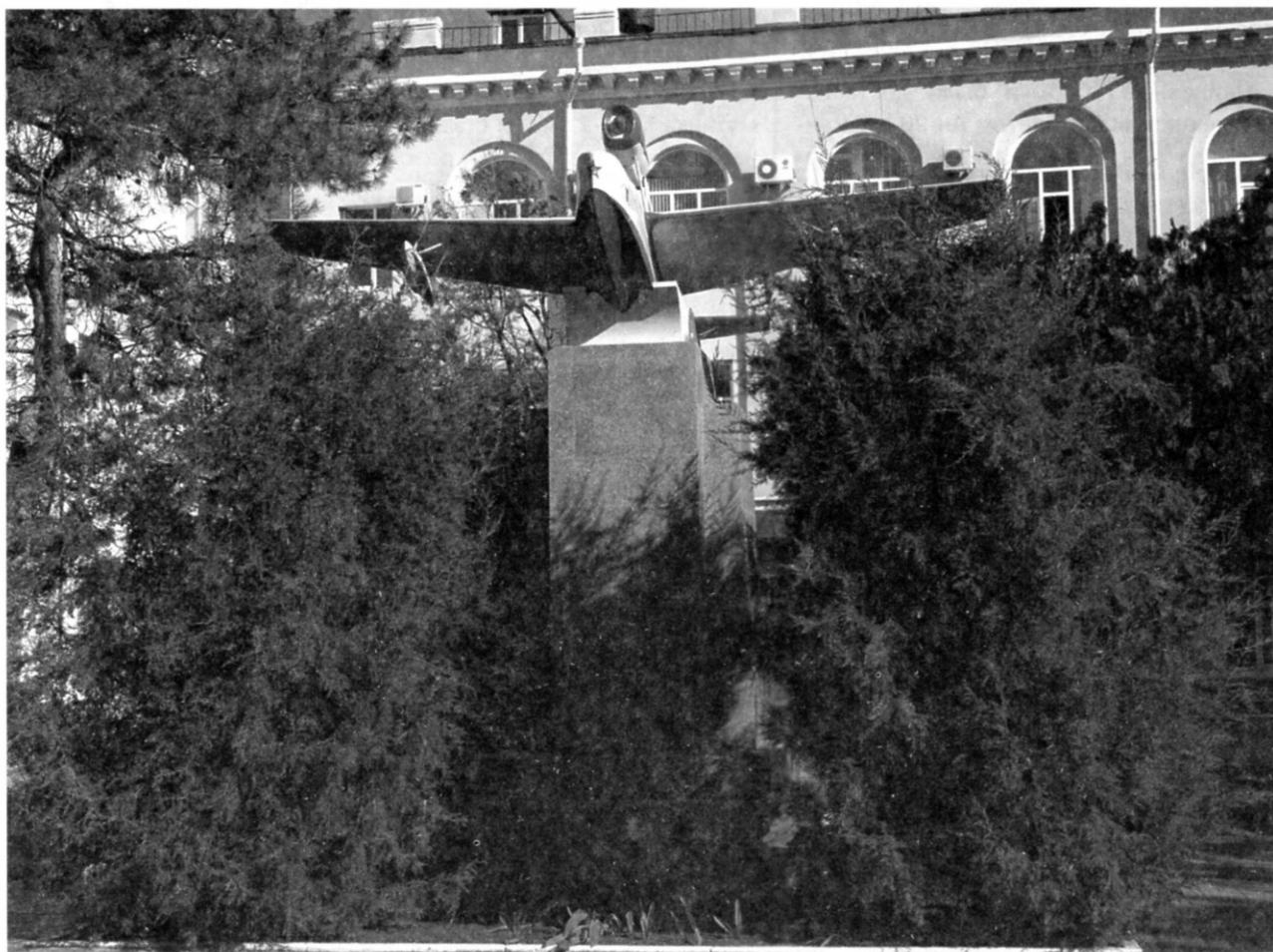
Следующим этапом станет создание полноразмерной копии гидросамолета МБР-2. Задача минимум – воссоздать полноразмерный макет машины, задача



**На отдельных частях найденного МБР-2 прекрасно сохранились заводские бирки.**

максимум – сделать летный гидросамолет-реплику МБР-2. В настоящее время выделены небольшие деньги и идет поиск помещения для проведения работ. На складе в Таганроге ждут своего часа части нескольких гидросамолетов

**Памятник гидросамолету МБР-2 перед зданием ОКБ ТАНТК им. Г.М. Бериева**



МБР-2, найденных на Севере и Дальнем Востоке. Работы по созданию реплики будут проводиться волонтерами из числа членов Молодежной организации ТАНТК им. Г.М. Бериева при содействии профессиональных реставраторов компании «Авиационно-реставрационная группа», которые уже восстанавливают конструкторскую документацию на самолет. По их мнению, поставленная задача таит в себе немало сложностей: деревянный каркас самолета придется восстанавливать практически полностью, на него потребуется много древесины, которая должна обладать определенными свойствами. Еще одна проблема – двигатель. Большинство моторов сбитых на Севере самолетов не выработало свой ресурс, и реставраторы надеются вдохнуть в них новую жизнь, заменив отдельные самые важные детали. В любом случае, многие работы по столь старому самолету будут уникальны, многое предстоит придумать и решить по ходу дела.

### Техническое описание МБР-2 с двигателем АМ-34Н

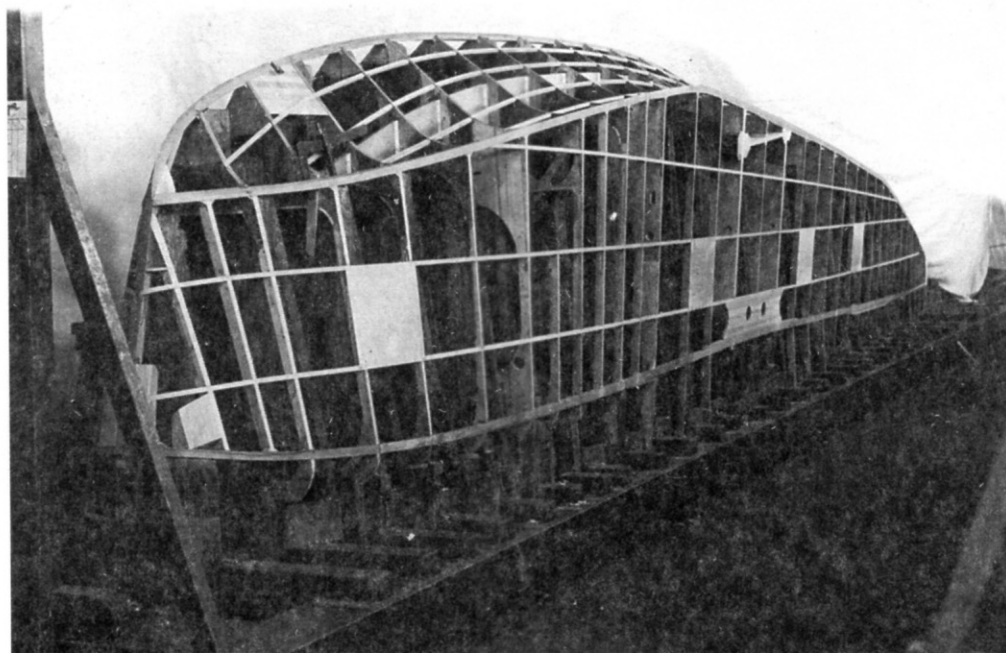
МБР-2 представлял собой летающую лодку смешанной конструкции, моноплан со свободонесущим крылом. Он предназначался для использования в качестве ближнего морского базового разведчика и легкого бомбардировщика. Экипаж – три человека: летчик, штурман-летнаб и стрелок-радист.

Лодка – двухреданная, с килеватым днищем. Реданы были расположены на шпангоутах № 14 и № 24. Лодка разделялась четырьмя водонепроницаемыми переборками (на шпангоутах №№ 6, 9, 19 и 24) на пять отсеков. Проход из одного отсека в другой обеспечивался через водонепроницаемые двери в каждой переборке.

Конструкция лодки – цельнодеревянная. Основные детали выполнялись из ясеня и сосны, второстепенные элементы – из липы. Обшивка – березовая фанера, поверх которой на эмалите было наложено полотно. Оба редана (передний и задний) накладывались непосредственно на обшивку. Таким образом в реданной части лодка имела двойное дно.

В первом отсеке находилась кабина штурмана с пулеметной турелью, люком для бомбового прицела и установкой для якоря. Кабина имела по бокам два иллюминатора. Во втором отсеке была расположена кабина летчика, закрытая сверху фонарем. Рядом с креслом пилота предусматривалось запасное откидное сиденье. В третьем отсеке устанавливались дополнительные бензиновые баки (между шпангоутами № 12 и № 14) и дополнительный бак для масла. В конце этого отсека размещалась радиостанция РРК со столиком и сиденьем для радиста. В четвертом отсеке была смонтирована задняя пулеметная турель, в передней части отсека стоял мотокompрессор для запуска двигателя. Пятый, хвостовой, отсек был пуст.

*Продольный и поперечный набор лодки МБР-2, лежащей на стапеле вверх днищем*



Крыло МБР-2 – трапецевидной формы в плане, конструктивно делилось на центроплан и две отъемные консоли. Каждая консоль состояла из деревянных носка и центральной части, которая в конце имеет герметичный отсек, двух отъемных дюралюминиевых задних отсеков, двух щелевых дюралюминиевых элеронов и одного закрылка.

Центроплан – цельнодеревянный. Его основная часть – жесткая силовая коробка (кессон), составленная из двух лонжеронов, средних частей нервюр и несущей обшивки. Для подъема самолета на центроплане имелись специальные узлы для строп.

Между обшивкой консоли крыла и центроплана была оставлена щель шириной 85 мм, обеспечивающая свободный подход к стыковочным узлам и их осмотр. Щель закрывалась дюралюминиевым щитком, закреплявшимся на петлях и затяжном болте.

Крыло было снабжено элеронами, имеющими продольную осевую компенсацию. На внешних концах консолей монтировались дюралюминиевые обтекатели с установленными в них аэронавигационными огнями.

На консолях под нервюрой № 8 закреплялись два неубирающихся подкрылье-

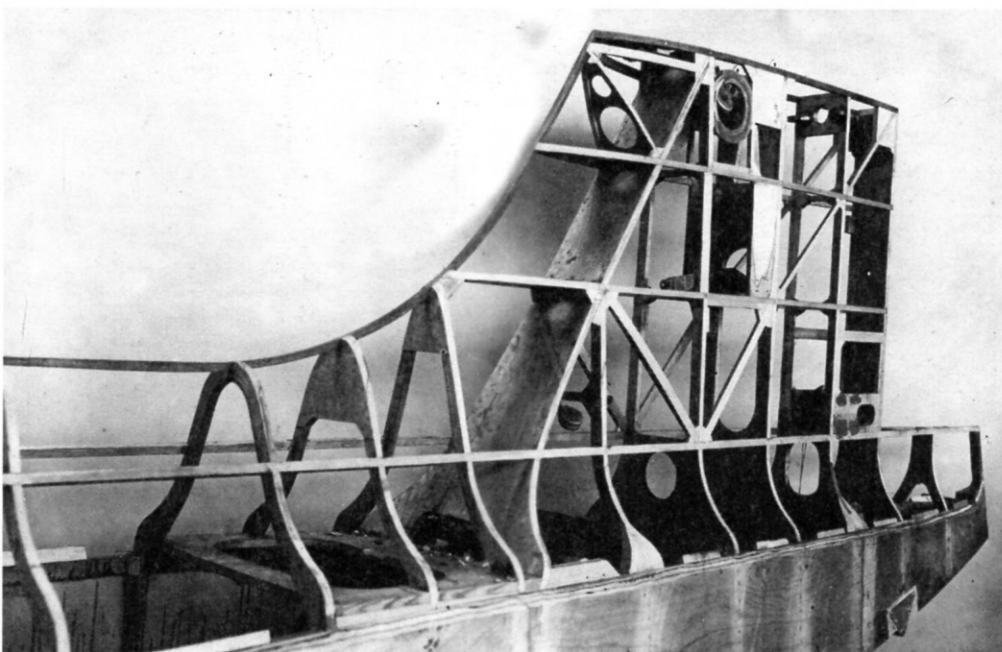
вых поплавка. Поплавок деревянной конструкции имел в поперечном сечении килеватость с развалами, его днище было снабжено накладным реданом. Основные габариты поплавка: длина 2740 мм, ширина 520 мм и высота 540 мм. Каждый поплавок подвешивался на двух вертикальных стойках, одном диагональном и двух боковых подкосах.

Хвостовое оперение с осевой компенсацией состояло из стабилизатора с подкосами, руля высоты, киля и руля поворота с флеттнером. Угол атаки стабилизатора мог изменяться в полете. Все хвостовое оперение – цельнометаллическое, из дюралюминия, было обтянуто полотном и покрыто аэролаком, за исключением киля, обшивка которого – целиком металлическая.

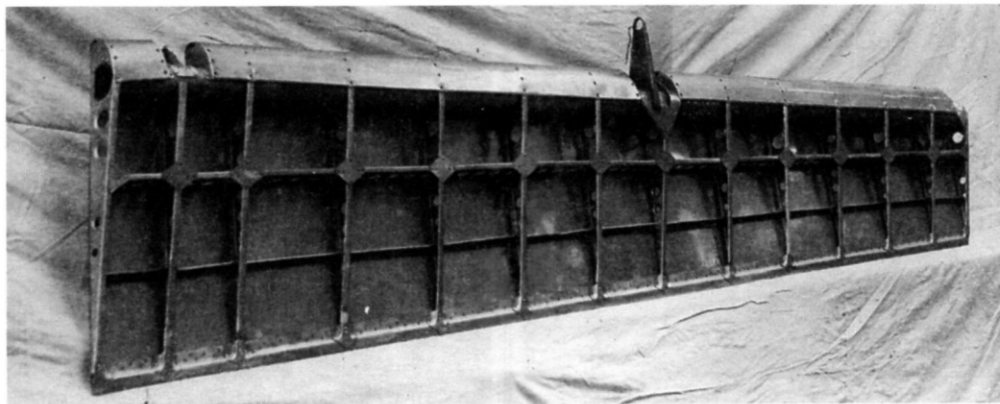
Для перекачивания по земле и для спуска и подъема с воды служили две тележки: главная, устанавливаемая под редан, и хвостовая. Вместо главной тележки могло использоваться специальное перекатное шасси

На самолете могло устанавливаться комбинированное лыжно-колесное шасси с хвостовым костылем. На него можно было монтировать лыжи или колеса. Хвостовая лыжа крепилась к костылю без снятия последнего.

**Каркас  
хвостовой части  
гидросамолета  
МБР-2**







**Элерон с качалкой управления**



**Хвостовое оперение МБР-2, хвост опирается на перекатную тележку**

Силовая установка – поршневой двигатель жидкостного охлаждения АМ-34Н с толкающим металлическим двухлопастным винтом диаметром 3 м с изменяемым на земле шагом. Мотогондола располагалась над центропланом крыла, за кабиной летчика, поднятая над лодкой несущей фермой. Мотор был закапотирован и имел кольцо НАСА вокруг водяного радиатора.

Горючее размещалось в двух основных баках в центроплане общей емкостью 670 л и двух дополнительных съемных баках по 460 л в лодке. Для масла имелись основной бак емкостью 65 л на моторной установке и дополнительный на 47 л в лодке. Их общая емкость – 112 л.

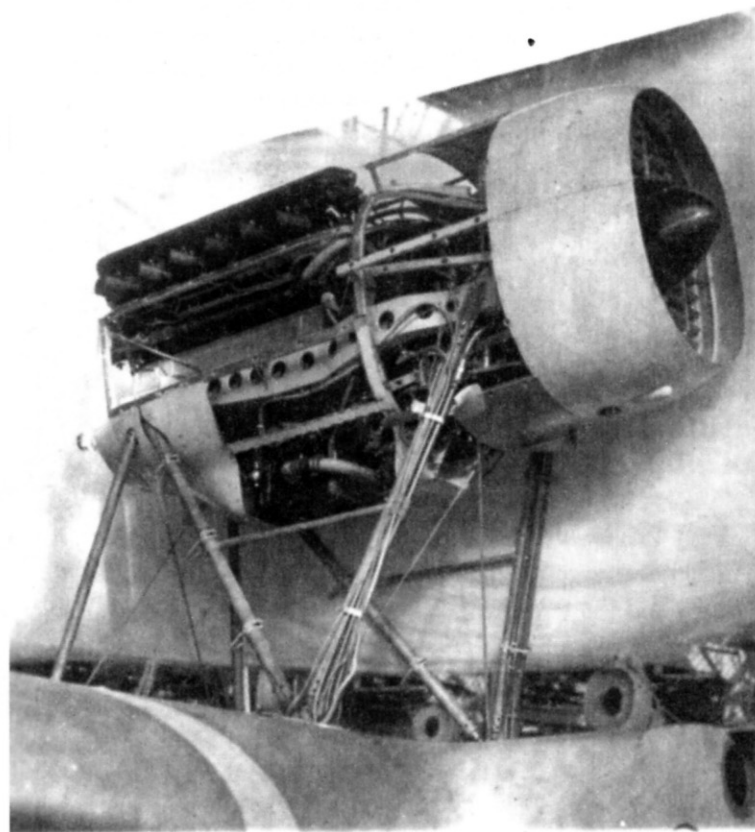
Запуск двигателя осуществлялся сжатым воздухом из баллона с давлением в 150 атм или при помощи мотокомпрессора АК-60.

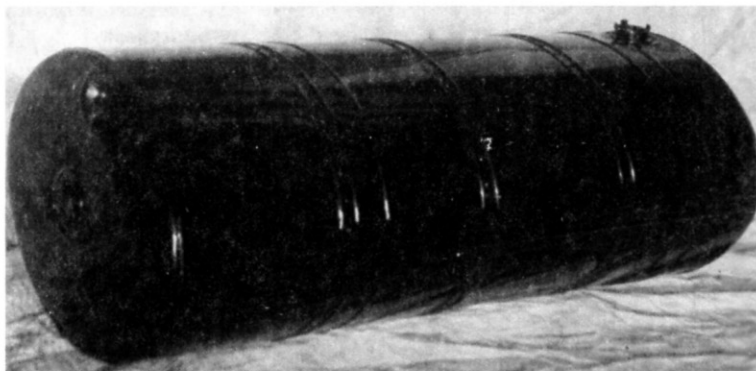
Противопожарное оборудование состояло из баллона с четыреххлористым углеродом, установленного на задней сторо-

не переднего лонжерона центроплана, баллона с углекислотой, находившегося в пилотской кабине по левому борту между шпангоутами № 6 и № 7, крестовины, укрепленной на левом подмоторном бруске впереди мотора и трубопровода, соединяющего оба баллона с крестовиной, которая подводила струю смеси на места наиболее вероятного возникновения пожара.

Источники электроэнергии – динамомашин (генератор) ДСФ-500 (мощно-

**Силовая установка МБР-2-М-34 на несущей ферме. На радиатор надет кольцевой капот**



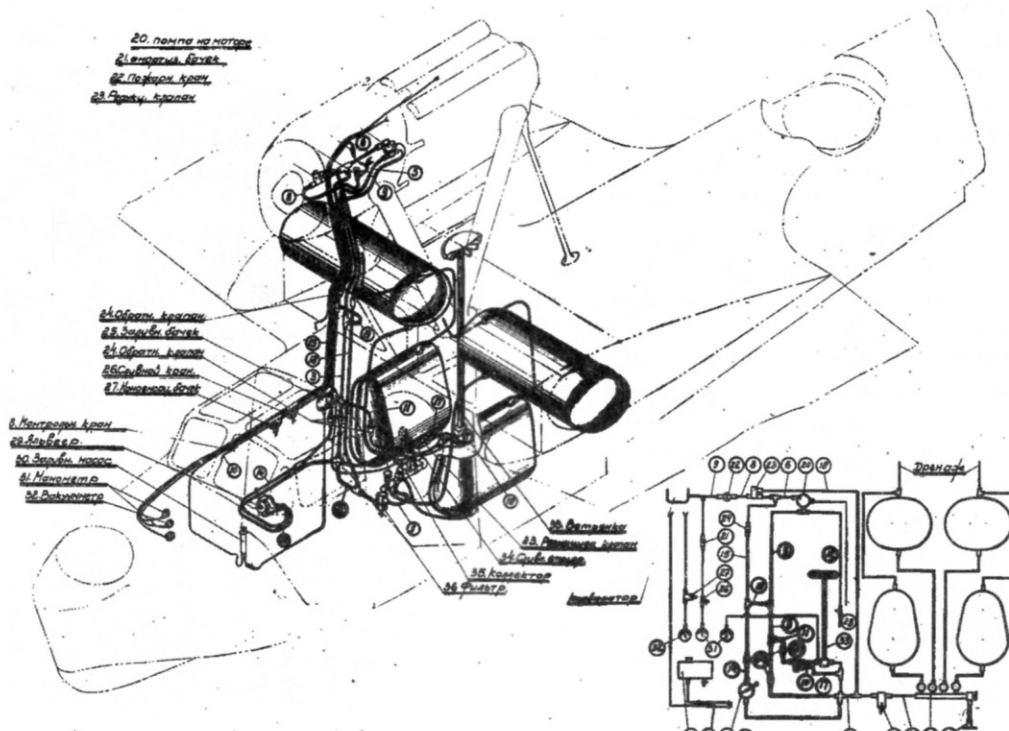


**Бензиновый бак в  
центроплане**

стью 500 Вт) на двигателе и один аккумулятор 6-АТИ-III. Последний находился в баковом отсеке у шпангоута № 9 по правому борту. Напряжение в сети – 12 В. Оно регулировалось регуляторно-распределительной коробкой РРК-500, через которую производилась зарядка аккумулятора от генератора и распределение электроэнергии по сети.

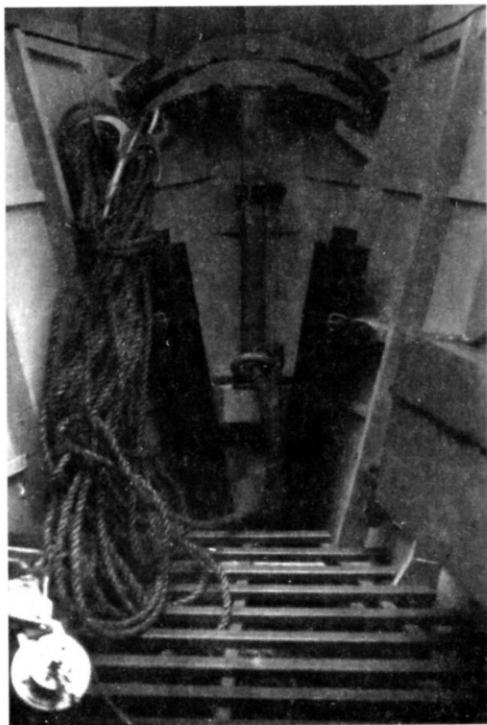
В состав электрооборудования входили внутреннее освещение в кабинах, бортовые и хвостовой аэронавигационные огни, якорный огонь, подкрыльевые посадочные факелы, ручная фара, ручной светосигнальный прибор и электробомбосбрасыватель.

**Схема топливной  
системы  
гидросамолета  
МБР-2-М-34**



**Бензиновый бак в лодке**

Самолет комплектовался тремя кислородными приборами КПА-1, двумя аптечками, сумками для вещевого запаса, бортпайка и инструмента. В штурманской кабине находился ракетный пистолет «Веря» с брезентовым патронташем на 29 ракет трех цветов – белого, зеленого и красного, а также сумки для карт и штурманского инструмента. Для откачивания воды из лодки служил ручной



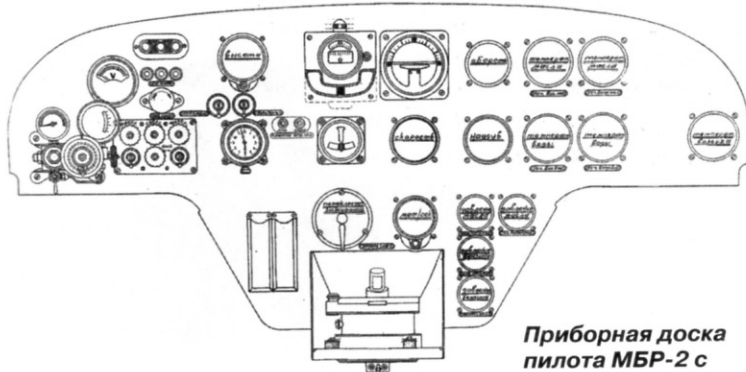
**Донный якорь и кошка с бросательным концом**

насос. Для всех членов экипажа предусматривались парашюты и спасательные пояса. На борту имелась трехместная надувная лодка с двумя складными веслами.

Морское оборудование состояло из донного и плавучего якорей, бросательного конца и кошки, носовых лодочных и поплавковых рымов, кормового управляемого рыма, буксирных стропов и багра.

Управление самолетом – двухштурвальное на одной колонке. Правый штурвал – съемный, левый – перекидной. Проводка управления к рулю поворота и стабилизатору на всем протяжении тросовая, а к рулю высоты и элеронам – полужесткая из стальных тросов и трубчатых тяг. Ножное управление – двойное.

На самолете устанавливался стандартный для того времени комплект авиационного оборудования и приборов. Приборные доски имелись в штурманской кабине и у пилота. Трубки Вентури для полукompаса и указателя поворота размещались на левом борту, трубка Вентури для авиагоризонта – на правом. Трубка приемника указателя скорости,



**Приборная доска пилота МБР-2 с мотором М-34**

установленная на правом крыле у нервюры № 8, снабжалась обогревом.

Для внутренней связи членов экипажа служили самолетное переговорное устройство СПУ-3, трехцветная световая сигнализация и пневмопочта с электрической сигнализацией.

В комплект радиостанции РРК (PCPM) входили: приемник, передатчик, распределительный щиток радиста, антенный амперметр, вольтметр, телеграфный ключ, антенная труба, антенная лебедка, ящик для запасных ламп и сумка для микрофона. Антенна – выпускная. Питание станции – от электрической сети.

Для ведения фоторазведки и фиксации результатов бомбометания самолет нес фотоаппарат для перспективной съемки типа «Потте-1Б» (АФА-1Б), расположенный в кабине штурмана у левого борта, между шпангоутами № 5 и № 6.

Стрелковое вооружение машины состояло из двух пулеметов ШКАС калибра 7,62 мм на турелях Тур-8. Боекомплект передней турели составлял 1000 патронов, боекомплект задней турели – 1500 патронов. На наружной подвеске самолет мог нести бомбы общим весом до 500 кг, а также химические и дымовые авиационные приборы ВАП-5 и ДАП-100, которые подвешивались на балочных держателях Дер-31 и Дер-32.

В годы Великой Отечественной войны некоторые МБР-2-М-34 из авиации Черноморского флота были доработаны непосредственно в частях с установкой пусковых балок РО-82 для реактивных снарядов РС-82. Пусковые балки устанавливались на существующие узлы

**Передняя открытая  
турель Тур-8 с  
установкой одного  
7,62-мм пулемёта  
ШКАС**



подвески подкрыльевых бомбодержателей в количестве 4-6 единиц (по 2-3 под каждой плоскостью).

Бомбосбрасыватели – основной электрический ЭСБР-1 и аварийный механический АСБР-2. Бомбометание осуществлялось с помощью прицела ОПБ-1. С началом войны, когда МБР-2, стали использоваться в качестве ночных бомбардировщиков, их стали оснащать ночными коллиматорными прицелами НКПБ-4.

### Окраска и обозначения

- Все серийные гидросамолеты МБР-2

### Летно-технические характеристики МБР-2 с мотором АМ-34Б

Длина, м	13,50
Высота, м	5,50
Размах крыла, м	18,80
Площадь крыла, м <sup>2</sup>	55,40
Вес пустого снаряженного, кг	3186
Максимальный взлётный вес (разведчик/бомбардировщик), кг	4245/4745
Максимальный запас топлива, л	1130
Максимальная полезная нагрузка, кг	500
Силовая установка	1хАМ-34Н
Мощность, л.с.	1х750
Максимальная скорость (на границе высотности), км/ч	275
Посадочная скорость (без шитков), км/ч	120
Практический потолок, м	7900
Время разбега, с	30
Время пробега, с	20
Дальность полёта с максимальным запасом топлива, км	1230
Экипаж, чел.	3

имели одинаковую серебристо-серую окраску. При этом металлические детали самолета (капоты двигателя, переплет фонаря кабины и колпака турели, лючки) красились светло-серой краской. Днище лодки гидросамолета и подкрыльевых поплавков могло окрашиваться «кузбаслаком» в черный цвет.

На МБР-2-М-34, лопасти воздушного винта имели цвет неокрашенного металла, мало чем отличающегося от окраски серебристого цвета. Внутренняя часть капота двигателя у водяного радиатора и основной маслобак, окрашивались в красный цвет. Вокруг труб выхлопного коллектора как правило наносилось «антинагарное» поле черного цвета.

Опознавательные знаки (красные звезды без окантовки) наносились на шести позициях: сверху и снизу крыльев и на задней части лодки с обоих бортов. В носовой части лодки над буксировочным кольцом наносилась небольшая звезда без окантовки аналогичная основному опознавательному знаку. Под ней, мог наноситься серийный номер машины. На МБР-2 авиационных подразделений пограничных войск красные звезды опознавательных знаков наносились на фоне зеленого круга. Уже в строевых частях рули направления красили в отличительные цвета и наносили на них тактические номера. Цвет и конфигурация номера не регламентировались.

МП-1 ГВФ красились также как и военные МБР-2. Единственным исключением стали несколько пассажирских МП-1 работавших на черноморской линии Одесса-Батуми и получивших синюю окраску.

Гражданские регистрационные номера наносились в хвостовой части лодки, а также дублировалась на крыльях. Их вид определялся приказом по ГУ ГВФ №172 от 14.08.1932 г. «О введении правил об опознавательных знаках на гражданских воздушных судах СССР». Согласно ему, номер состоял из слова «СССР» или «URSS», знака владельца (буквы русского алфавита) и арабских цифр. Например – «СССР-Л2129». Буква «Л» означает «линейный», то есть самолет,



работающий на регулярной линии. Буква «Н» присваивалась самолетам «Главсевморпути», буква «И» – самолетам Главвиапрома НКАП, буква «Х» – воздушным судам других наркоматов и хозяйственных организаций.

Кроме общих опознавательных знаков гражданские воздушные суда могли иметь специальные опознавательные знаки по согласованию ведомств с начальником ГУ ГВФ. Например, на летающих лодках ГУ ГВФ наносилась надпись «Аэрофлот», а на «амбарчиках» наркомата рыбной промышленности – «Главрыба». Эти надписи наносились на носовой части лодки черным цветом на светлом фоне или наоборот – белым цветом на темном фоне.

С началом Великой Отечественной МБР-2 до войны щеголявшие в «серебре», стали получать камуфляжную окраску. Поскольку к тому времени серийный выпуск «амбарчиков» уже завершился, то камуфлировались машины непосредственно в частях или при прохождении ремонтов, поэтому количество вариантов окраски весьма велико и разнообразно. Одним из них стало нанесение на МБР-2 ВВС СФ краскопультом, безо всяких трафаретов полос и разводов зелено-синей краски. На КБФ такую же краску наносили крупными пятнами и тоже безо всяких трафаретов.

К 1942 г. была введена схема камуфляжа специально для гидросамолетов. При этом лодка окрашивалась в серо-голубой («шаровый») цвет, на который наносились зелено-синие камуфляжные пятна. Нижние поверхности красились светлой серо-голубой краской. Такой камуфляж, например, имели черноморские «амбарчики».

Кроме этого, летающие лодки окрашивались в стандартный зелено-черный камуфляж ВВС Красной Армии, и даже просто в защитный зеленый с окраской нижних поверхностей лодки и плоскостей в светлый серо-голубой эмалью. Так окрашивались в 1943-45 гг. летающие лодки ТОФ. Звезды при этом получили бело-красную окантовку и наносились также и на киле.

Финны на попавшие в их руки МБР-2 первым делом наносили свои опознавательные знаки, голубые финские свастики в белом круге, в тех же шести позициях, что и у нас. Кроме того, у финнов летающие лодки получали элементы быстрой идентификации, принятые для самолетов Люфтваффе и их союзников на Восточном фронте – полосу желтого цвета на фюзеляже и окраску желтой краской законцовок крыла снизу. Финские бортовые номера наносились черной краской на половину высоты свастики фюзеляжного знака.

Во время проведения восстановительного ремонта, финны добавляли в окраску МБР-2 новые элементы – пятна темно-зеленого и черного цвета по стандартной финской схеме камуфляжа.

Что касается северокорейских МБР-2, то из-за отсутствия фотографий об их внешнем виде можно говорить только предположительно. Вероятнее всего «амбарчики» переданные КНДР из состава ВВС ТОФ сохранили исходную окраску – зеленая лодка и светло-серо-голубые нижние поверхности. Исходные советские красные звезды дорабатывались в северокорейские путем вписывания в белый круг с добавлением по его краям красно-синих колец.



## Список сокращений

АГОС – Авиация, гидроавиация, опытное строительство;  
БВФ – Беломорская военная флотилия;  
ВАО – Всесоюзное авиационное объединение;  
ВУ – волновое управление;  
ГУАП – Главное управление авиационной промышленности;  
ГУ ГВФ – Главное управление Гражданского воздушного флота;  
КБФ – Краснознаменный Балтийский флот;  
КОСОС – Конструкторский отдел сектора опытного самолетостроения;  
мдраэ – морская дальнеразведывательная авиационная эскадрилья;  
мбраэ – морская ближнеразведывательная авиационная эскадрилья;  
мдрап – морской дальнеразведывательный авиационный полк;  
мрап – морской разведывательный авиационный полк;  
НИИ ВВС – Научно-испытательный институт ВВС;  
НКАП – Народный комиссариат авиационной промышленности;  
НКВД – Народный комиссариат внутренних дел;

оао – отдельный авиационный отряд;  
омбапп – отдельный морской бомбардировочный авиационный пограничный полк;  
омбрап – отдельный морской ближнеразведывательный авиационный полк;  
омбраэ – отдельная морская ближнеразведывательная авиационная эскадрилья;  
омдраэ – отдельная морская дальнеразведывательная авиационная эскадрилья;  
ОМОС – отдел морского опытного строительства;  
омраэ – отдельная морская разведывательная авиационная эскадрилья;  
орап – отдельный разведывательный авиационный полк;  
СТОФ – Северо-Тихоокеанская флотилия;  
ТОФ – Тихоокеанский флот;  
УПВ – Управление пограничных войск;  
ЦАГИ – Центральный аэрогидродинамический институт;  
ЦКБ – Центральное конструкторское бюро;  
ЦЛПС – Центральная лаборатория проводной связи

## Литература и источники

- Арсеньев Е.В. Катера волнового управления в Советском Военно-морском флоте. Материалы публичных чтений «Российский флот – честь и слава отечества», Москва, 1996
- Барканова Л. Военные летчики Камчатки. «Новая Камчатская правда». 2000, №19
- Бериев Г.М. Лодки штурмуют небо. М.: Авико Пресс, 2002
- Богатырев С., Ларинцев Р., Овчаренко А. Морская война на Балтике. 1941-1945 гг. Часть I. Архангельск, 1997
- Богатырев С., Ларинцев Р., Овчаренко А. Потери ВМФ противника на Черноморском ТВД. 1941-1944 гг. Киев: Архив-Пресс, 1998
- Богатырев С.В., Ларинцев Р.И., Овчаренко А.В. Морская война в Заполярье. 1941-1945. Северодвинск, 2001 г.
- Боевая деятельность авиации ВМФ в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941-1945 гг. Часть II. М: Военное издательство, 1963
- Боевая деятельность авиации ВМФ в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941-1945 гг. Часть III. М: Военное издательство, 1963
- Боевая летопись Военно-Морского Флота 1941-1942. – М.: Воениздат, 1994
- Боевая летопись Военно-морского флота 1943 г. М.: Воениздат, 1993
- Булдыгин С.Б. Моонзунд 1941. «Русский солдат сражается упорно и храбро...» – М.: Яуза/Эксмо, 2013
- Емельянов С.Н. Таганрогская авиация. – Таганрог, 2006

История отечественной авиапромышленности. Серийное самолетостроение, 1910–2010 гг. М.: РУСАВИА, 2011

Кобчиков Е.Ю. На траверзе маяка Гавриловский (бой и гибель сторожевого корабля «Пассат»). «Гангут». 1999, №21

Кобчиков Е.Ю. Когда расстреляли «Меридиан». «Гангут». 2000, №23

Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне советского народа 1941–1945 гг. Кн. 1–4 М.: Наука, 1990–1992

Левшов П.В., Болтенков Д.Е. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910–2010). Справочник. – СПб., Специальный выпуск альманаха «Тайфун» №12, 2012

Романов Г.Н. Авиация и Камчатка. Альманах «Камчатка». 1989

Сборник материалов по опыту боевых действий авиации ВМС. – М., 1949. – Вып.25

Сеидов И.А. Ночные сражения в корейском небе. М.: Фонд «Русские Витязи», 2013

Скробач А. Без страха и упрека. Летопись боевого пути 46-го штурмового авиационного полка ВВС Северного флота. Часть первая. 1943 г. СПб.: Издательство «Историко-культурный центр Карельского перешейка», 2014

Тиркельтауб С.В., Степаков В.Н. Против Финляндии. Советская морская авиация на Балтике в войне 1939–1940 годов. СПб, 2000 г.

Техническое описание гидросамолета МБР-2. ОИЗ НКО СССР, 1935

Техническое описание вооружения и летные данные самолета МБР-2 АМ34Н. Ростов-на-Дону, 1936

Техническое описание самолета МБР-2 АМ34Н. Ростов-на-Дону, 1938

Хроника Великой Отечественной войны на Балтийском море и Ладожском озере. – М.-Л., 1945 – 1951. Вып. 2–5

Хроника Великой Отечественной войны на Северном морском театре. – М.: Воениздат, 1946 – 1951. – Вып. 1–8

Журналы: Авиаколлекция, Авиамастер, Авиопарк, Авиация и время, Авиация и космонавтика, Арсенал-Коллекция, История авиации, Мир авиации, Морской сборник, Тайфун.

Использованы документы музея ТАНТК им. Г.М. Бериева, Российского государственного архива экономики, Таганрогского филиала Государственного архива Ростовской области, Центрального Военно-Морского архива, Военного архива Германии (Bundesarchiv-Militararchiv) и Национального архива США (National Archives and Records Administration – NARA).

В книге использованы фотографии из частных коллекций А.Б. Бугрова, Н.О. Валueva, Д.В. Гринюка, А.Н. Заблотского, Г.Ф. Петрова, А.И. Сальникова, а так же с интернет-сайтов waralbum.ru и sa-kuva.fi.

Чертежи и графика – А.И. Сальникова.

Цветные профили – С.Г. Вахрушева.

Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Научно-популярное издание

ВОЙНА И МЫ. АВИАКОЛЛЕКЦИЯ

**Заблотский Александр, Сальников Андрей**

**МОРСКОЙ РАЗВЕДЧИК МБР-2  
«ЛЕТАЮЩАЯ ЧАЙКА» БЕРИЕВА**

В авторской редакции

Ответственный редактор Л. Незвинская

Художественный редактор П. Волков

ООО «Издательство «Яуза»

109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции:

125299, Москва, ул. Зорге, д. 1.

Тел.: (495) 745-58-23

ООО «Издательство «Э»

123308, Москва, ул. Зорге, д. 1. Тел. 8 (495) 411-66-86; 8 (495) 956-39-21.

Өндіруші: «Э» АҚБ Баспасы, 123308, Мәскеу, Ресей, Зорге көшесі, 1 үй.

Тел. 8 (495) 411-68-86; 8 (495) 956-39-21.

Тауар белгісі: «Э»

Қазақстан Республикасында дистрибьютор және өнім бойынша арыз-талаптарды қабылдаушының өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС, Алматы қ., Домбровский көш., 3-а, литер Б, офис 1.

Тел.: 8 (727) 251-59-89/90/91/92, факс: 8 (727) 251 58 12 вн. 107.

Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.

Сертификация туралы ақпарат сайтта Өндіруші «Э»

Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ о техническом регулировании можно получить на сайте Издательства «Э»

Өндірген мемлекет: Ресей

Сертификация қарастырылмаған

Подписано в печать 27.10.2015. Формат 84х108<sup>1/16</sup>.

Печать офсетная. Усл. печ. л. 10,08.

Тираж 1000 экз. Заказ 1437.



Отпечатано в ОАО «Можайский полиграфический комбинат»

143200, г. Можайск, ул. Мира, 93.

www.oaompk.ru, www.oaompk.rf тел.: (495) 745-84-28, (49638) 20-685



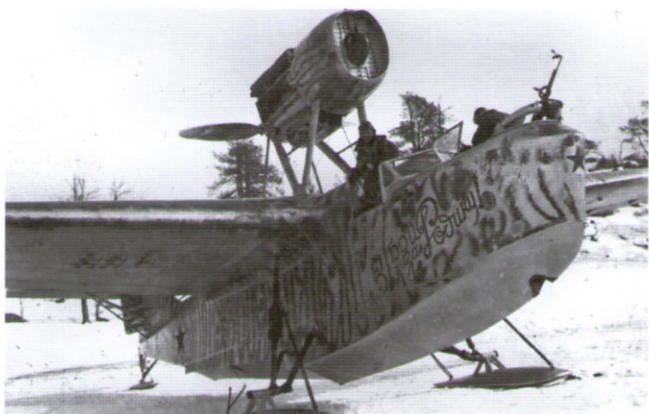
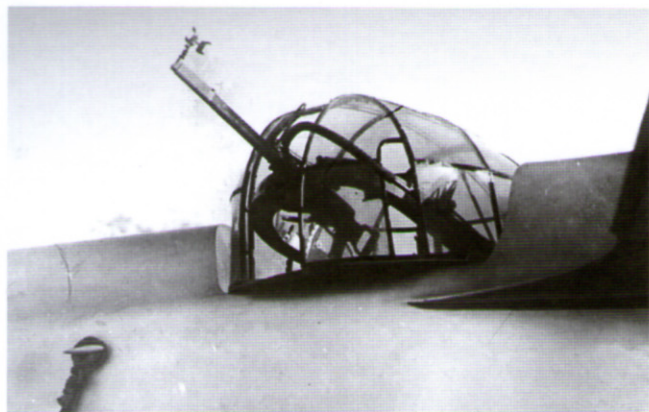
ISBN 978-5-699-84557-6



9 785699 845576 >







«Машина отличная. Жить будет!» – заявил летчик-испытатель после первого полета морского разведчика МБР-2 в Севастополе. Созданный Георгием Бериевым «в инициативном порядке», этот цельнодеревянный самолет, который газеты окрестили «летающей чайкой», а моряки звали просто «амбарчиком», стал «рабочей лошадкой» морской авиации СССР. Надежные, дешевые, простые в производстве и управлении, МБР-2 служили на всех флотах – от Заполярья, Балтики и Черного моря до Амурской флотилии и Тихого океана, а также в Погранвойсках НКВД – и участвовали во всех войнах своей эпохи – от Зимней до Великой Отечественной и Корейской, где янки прозвали эти самолеты «чокнутыми будильниками» и «ночными кофемолками». Ведь МБР-2 применялись не только как морские разведчики, противолодочные, спасательные и транспортные самолеты, но и в качестве ночных бомбардировщиков и даже водителей радиоуправляемых торпедных катеров (как тогда говорили: «ВУ» – «волнового управления»).

В этой книге вы найдете исчерпывающую информацию обо всех модификациях «летающих чаек» Бериева – об их создании, службе и боевом применении. Коллекционное издание иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий.

ISBN 978-5-699-84557-6



9 785699 845576

