

Александр Притчин

**Каталины ленд-лиза
и
тихоокеанцы**





Александр Притчин

Каталины ленд-лиза и тихоокеанцы



**Владивосток
2026 г.**

ПРИТЧИН А.А.

Каталины ленд-лиза и тихоокеанцы

Типография «Винсент Ван Гог», 2026 г., 71 с.

Книга предназначена для читателей, интересующихся историей гидроавиации и в первую очередь историей гидроавиации Тихоокеанского флота, её малоизвестными страницами: каким образом ленд-лизовские «Каталины» появились в авиации флота и какую роль в этом сыграли авиаторы-тихоокеанцы, как успели отметиться в войне с милитаристской Японией, как использовались в дальнейшем. Особо оговорены заслуги авиаторов 16-го отдельного морского ближне-разведывательного авиационного полка (16 омбрап). Отмечены и горестные случаи с авиаторами, которые служили и работали на Дальнем Востоке.

Автор выражает глубокую благодарность в подготовке материала книги полковнику Левшову Павлу Владимировичу, заведующей библиотеки ДОФ гарнизона Николаевка Литвиновой Валентине Семёновне и библиотекарю ДОФ гарнизона Николаевка Стурниной Татьяне Владимировне.

Положение с гидросамолётами в СССР накануне войны

В Советском Союзе военная промышленность строила гидросамолёты для самых различных целей. Гидросамолёт удобно использовать в качестве разведчика бомбардировщика, торпедоносца. Он может исполнять роль транспортного, санитарного спасательного, ударного или грузового самолёта. Основными задачами летающих лодок было проведение воздушной разведки и осуществление противолодочной обороны.

Летающие лодки (гидросамолёты) составляли около четверти от общего числа самолётов морской авиации. Распределение по флотам: на Северном флоте — 54 гидросамолёта, на Краснознаменном Балтийском — 131, на Черноморском — 167, на Тихоокеанском — 216.

Основные типы гидросамолётов:

МБР-2 (морской ближний разведчик) — наиболее массовый гидросамолёт советского производства. К началу войны он устарел и обладал неудовлетворительными тактико-техническими данными, но оставался основным типом гидросамолёта.

ГСТ — лицензионная копия американской летающей лодки «Консолидейтед». В 1939–1940 годах на Таганрогском авиазаводе №31 было выпущено 27 ГСТ, после чего производство было свёрнуто в пользу советских разработок.

МДР-6 (Че-2) - морской дальний разведчик - с начала 1939 года налажено мелкосерийное производство на заводе №31 в Таганроге, продолжавшееся до эвакуации завода осенью 1941 года, после чего советская авиационная промышленность практически прекратила выпуск гидросамолётов.

МБР-2. Летающая лодка МБР-2 была построена в основном из дерева. Продольный набор корпуса-фюзеляжа состоял из четырех ясеневых стрингеров и нескольких сосновых. Поперечный набор составляли рамные шпангоуты, два шпангоута, ограничивающих кабину лётчиков, были усилены фанерными переборками. Обшивка лодки - фанера толщиной от 2,5 до 6 мм. Сборка производилась на казеиновом клее, оцинкованных гвоздях и шурупах. Вся наружная поверхность оклеивалась полотном на аэролаке, шпаклевалась и окрашивалась.

В конце 30-х годов летающие лодки Бериева были основными гидросамолётами советской морской авиации. МБР-2 были прочны, надежны, просты в пилотировании и обладали хорошей мореходностью. Простая деревянная конструкция позволяла техническому составу производить ремонт любой сложности непосредственно в частях. Однако дерево требовало специального ухода. Выяснилось, что данный самолет при длительном хранении на открытом воздухе подвержен гниению и выходу из строя в течение нескольких месяцев. Самолёт после каждой посадки на воду требовал просушки — техники в водозащитном обмундировании вытаскивали самолёт на сушу, где разводились костры, на которых нагревали песок, мешками с песком обкладывали корпус самолёта, использовали также электролампы, горячий сжатый воздух. Для просушки корпуса требовалось несколько часов, после чего самолёт был готов к вылету. Лётно-технические характеристики летающей лодки МБР-2:

Двигатель М-176: мощность 450 л.с.;

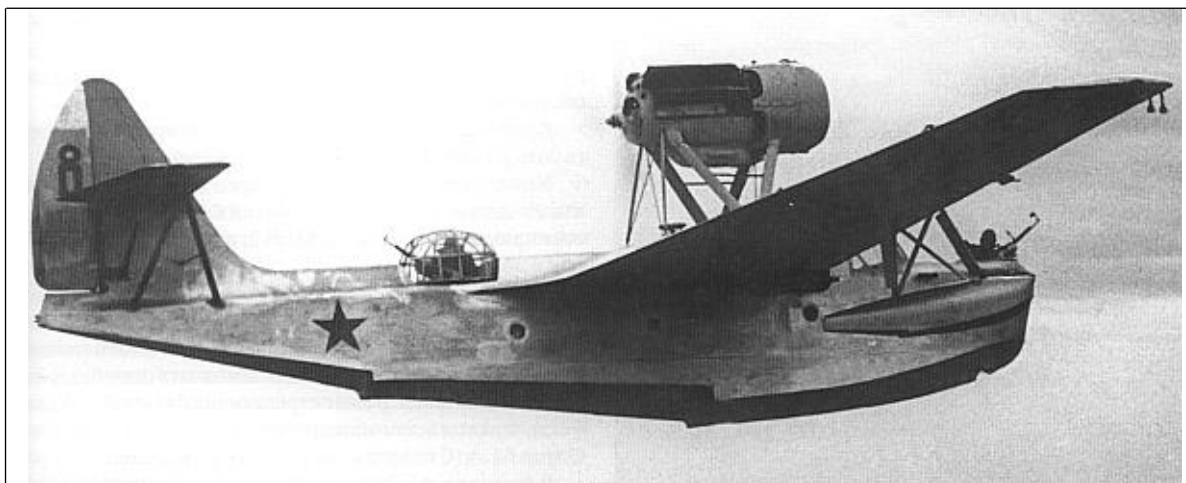
Скорость максимальная у земли: 215 км/ч;

Практический потолок: 5100 м.;

Дальность полета: 960 км;

Экипаж: 3 чел.

Разведывательная авиация ВМФ была в основном укомплектована гидросамолетами МБР-2, к тому времени уже устаревшими. Радиус действия МБР-2 был признан незначительным и уже не обеспечивал полностью выполнение задач флота.



Че-2 (МДР-6). Самолёт Че-2 представляет собой цельнометаллический моноплан (высокоплан) с двумя тянущими винтами, размещёнными на стыках фюзеляжа и консолей крыла. Согласно первоначальным планам самолет назывался МДР-6, затем Че-2. Выполнен по схеме «летающая лодка», но по сравнению со всеми предшественниками это был уже двухмоторный моноплан. Максимальная бомбовая нагрузка самолета составляла 1200 кг. Лётно-технические характеристики летающей лодки Че-2:

Масса максимальная взлетная: 7 200 кг;

Тип двигателя: 2 х М-63 х 1100 л.с.;

Крейсерская скорость: 309 км/ч;

Практическая дальность: 2 650 км;

Практический потолок: 9 000 м;

Экипаж: до 5 чел.



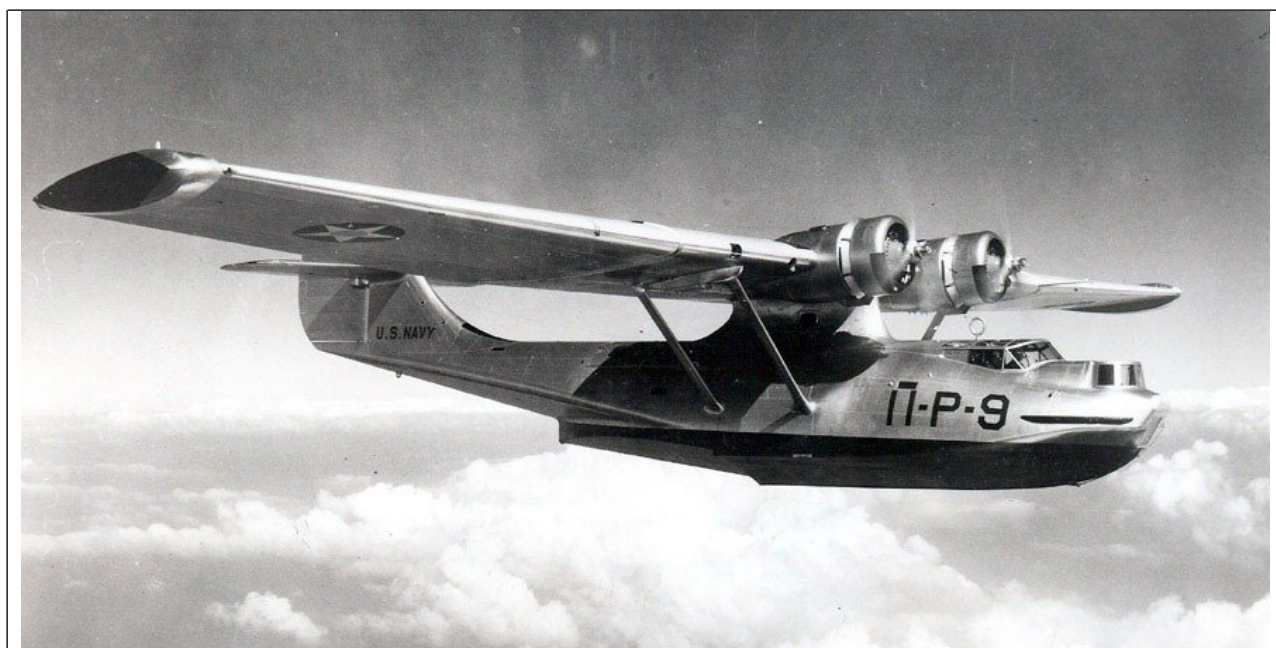
Благодаря своим аэродинамическим формам самолет Че-2 (МДР-6) обладал хорошими летными и мореходными данными, имел съёмное колесное шасси, позволяющее базироваться на берегу, однако он был сложен в эксплуатации и обслуживании. На самолёте Че-2 отсутствовал автопилот. Это стало одним из недостатков машины при выполнении длительных полётов, пилотирование полностью ложилось на экипаж, что делало длительные полёты крайне утомительными.

Низкая скорость советских гидросамолетов делала их легкой добычей для вражеских истребителей. Вдобавок, все серийные советские гидросамолеты имели слабое защитное вооружение, а часть из них, к 1941 году уже явно устарела. Все это приводило к большим потерям среди гидросамолетов.

Семейство Каталин

Тихоокеанскому флоту была крайне необходима гидроавиация. МБР-2 – основной её самолёт, созданный в начале 30-х, к середине 40-х годов морально и технически устарел. Необходим был гидросамолёт с большим радиусом действия и продолжительностью полёта. Созданный перед войной Че-2 (МБР-4) проблемы не решал вследствие своей малочисленности, сложности в эксплуатации и обслуживании. За всю войну от промышленности было получено только 39 машин (корабельных разведчиков Бе-4 и Че-2). От других ведомств авиация ВМФ получила еще 141 гидросамолет, в основной массе это были все те же МБР-2. Это количество не покрывало даже текущих потерь.

Первая неудачная попытка получить по ленд-лизу у американцев современные летающие лодки типа «Каталина» была предпринята еще в 1942 году. Тогда намеревались запросить 60 самолетов-амфибий РВУ-5А для Северного и Тихоокеанского флотов. Эта неудача связана с тем, что оценив возросшие эксплуатационные возможности самолета, ВМС США изменили свой контракт от 20 декабря 1939 года, заказав 33 машины в варианте амфибии РВУ-5А. Другие страны немедленно последовали этому примеру, изменив свои заказы так, чтобы часть самолетов поставлялась в модификации РВУ-5А. 25 ноября 1940 года ВМС США заказали дополнительно 134 РВУ-5А, а контракты ещё на 30 и 22 машины последовали в июне и октябре 1941 года соответственно. В сентябре 1939 года Гитлер вторгся в Польшу, и Великобритания объявила войну Германии. Королевские ВВС немедленно заказали «Консолидейтед» 106 летающих лодок РВУ-5.



РВУ «Catalina» - летающая лодка и амфибия. Двухмоторный цельнометаллический моноплан-парасоль. Создана в КБ «Консолидэйтед Эйр Крафт компани» как «модель 28» под руководством А. Лэддена. Опытный образец лодки, обозначенный ХРЗУ-1, совершил первый полет 21 марта 1935 г. Серийное производство начато в сентябре 1936 г. Самолет строился в США на заводах «Консолидэйтед» (Сан-Диего, Новый Орлеан) и NAF (Филадельфия), в Канаде – «Боинг» (Ванкувер) и «Кэнедиэн Викарс» (с 1944 г. – «Канадэр», Монреаль), в Советском Союзе - (Таганрог). В СССР сборку из привозных узлов начали в мае 1938 г., самостоятельное производство - с конца 1939 г.

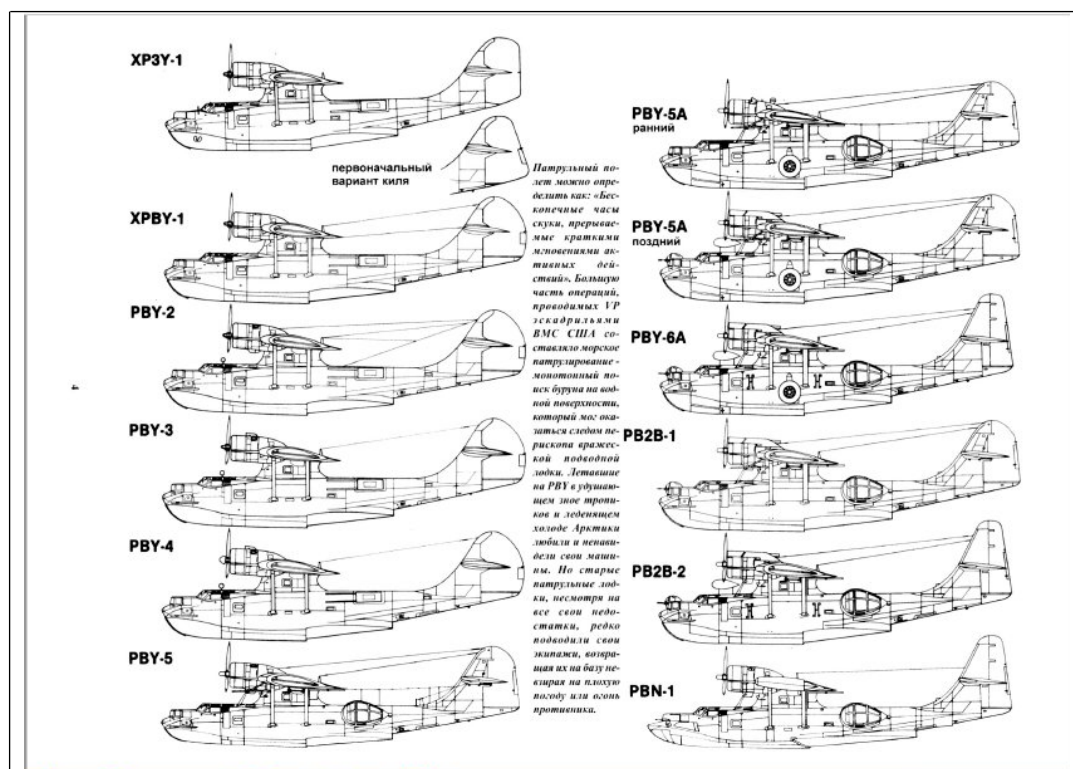
Всего было выпущено 3299 экз., в том числе в Таганроге 27 экз. (включая собранные из импортных узлов). Самолеты, экспортированные в Великобританию, с конца февраля 1940г. дорабатывались заводами «Кэйрдс ярд» (Гринок), «Скоттиш авиэйшн» (Престуик) и

«Саундерс Роу» (Бомэрис). В ходе доработки устанавливались РЛС, импульсные прожекторы и приборы английского производства, проводилось усиление редана.

Экипаж - 7-8 чел., в боевых условиях - до 10-11 чел. Двигатели и вооружение - в зависимости от модификации.

Самолеты этого типа состояли на вооружении в США с октября 1936 г., в СССР - с 1939г., в Австралии - с февраля 1941 г., в Великобритании - с марта 1941 г., в Канаде - с июня 1941 г., в Голландской Ост-Индии - с сентября 1941 г., в Новой Зеландии - с апреля 1943 г.

Выпускались следующие основные модификации:



- PBY-1, лодка с моторами R-1830-64, вооружение 4x7,62, бомбы до 1820 кг или две торпеды;

- PBY-2, лодка с измененным хвостовым оперением;

- PBY-3, лодка с моторами R-1830-66;

- PBY-4, лодка с моторами R-1830-72 и антиобледенителями;

- PBY-5, лодка с моторами R-1830-82, измененным хвостовым оперением, бортовыми стрелковыми установками в блистерах; вооружение 2x12,7+2x7,62, на поздних сериях 2x12,7+3x7,62, с июля 1941 г. устанавливались РЛС;

- PBY-5A, амфибия на базе PBY-5, для Великобритании строились подобные амфибии «Каталина» IIIA с вооружением 6x7,69 и отличиями по оборудованию, для Канады – «модель 28-5AMC» («Кансо» А), для ВВС армии США - ОА-10 и ОА-10А;

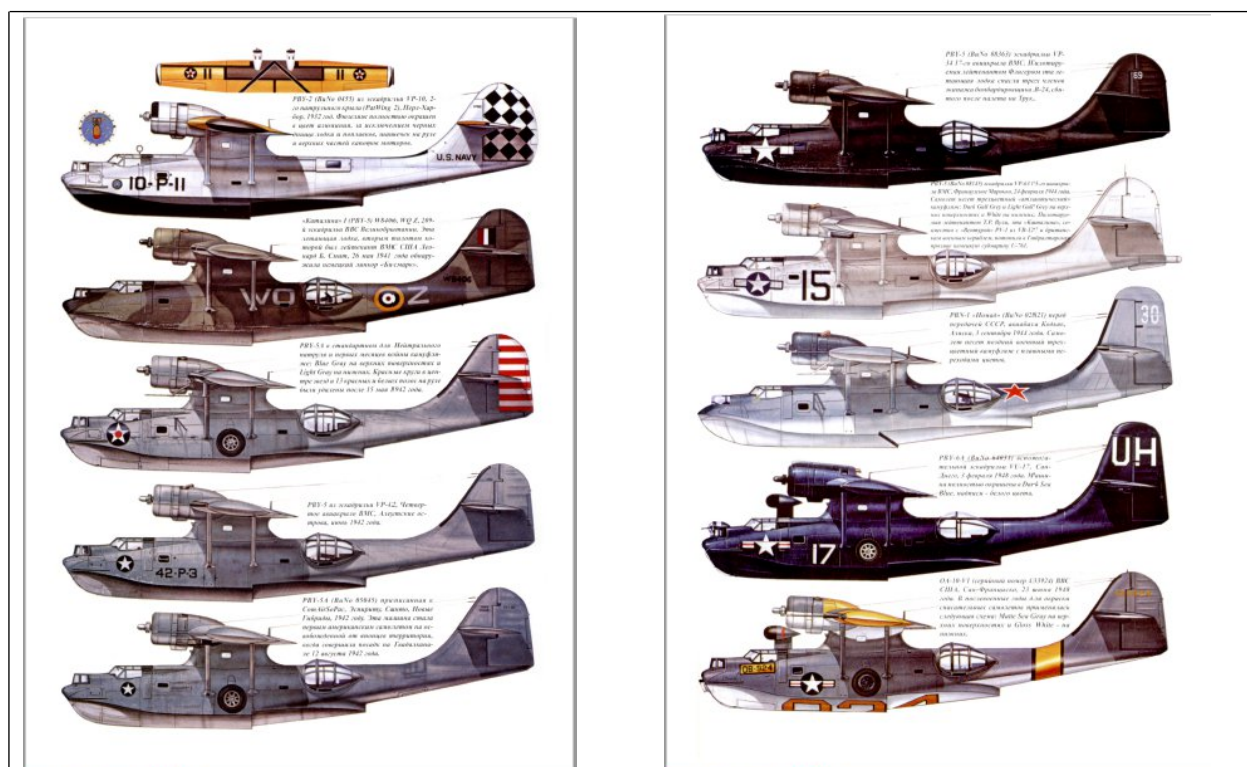
- «Каталина» I («модель 28-5ME»), лодка, экспортный вариант для Великобритании с вооружением 6x7,69, выпускались также почти аналогичные лодки типов «Каталина» II с отличиями по оборудованию, «модель 28-5MC» («Кансо») для Канады, «модель 28-5MN» для Голландской Ост-Индии, «модель 28-MA» для Австралии;

- ГСТ, лодка, советский вариант на базе PBY-1 («модель 28-2») с моторами М-62Р (позднее М-62ИР) и вооружением 4x7,62, бомбы до 2000 кг, первые два самолета выпущены с американскими двигателями R-1820-G3;

- PBY-5B, лодка, вариант PBY-5 для поставки в Великобританию по ленд-лизу («Каталина» IA);

- PB2B-1 («Каталина» IVB), лодка канадской постройки, близкая к PBY-5;

- PBU-1 (OA-10A, «Кансо» А, «Каталина» IVA), амфибия, выпускавшаяся фирмой «Виккерс» в Канаде;
- PBN-1 «Номад» (Кочевник), с измененными очертаниями лодки, новым хвостовым оперением, вооружением 3х12,7+1х7.62;
- PBY-6A (OA-10B), амфибия, сочетание фюзеляжа и крыла PBY-5A с хвостом PBN-1, вооружение 3х7,62+2х12,7;
- PB2B-2 («Каталина» VI), лодка канадской постройки, сочетание лодки PBY-5 с хвостом по типу PBN-1.



В начале 1941 г. из Англии доставили радиолокатор предназначавшийся для поиска и обнаружения надводных целей. В сентября 1941 г. началась его массовая установка. Осенью на вооружение был принят магнитометр – прибор обнаружения подводных лодок.

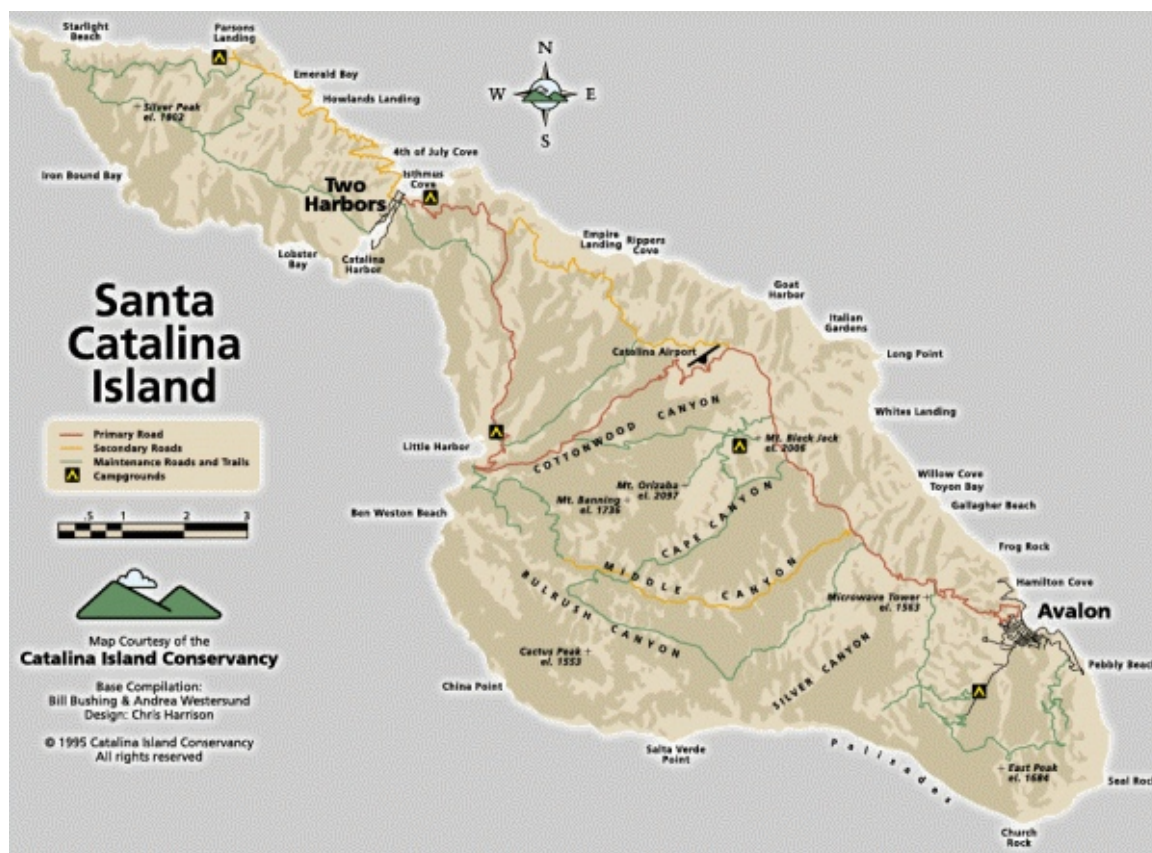
По опыту боевого применения в конструкцию PBY-5 было внесено много усовершенствований. Протектированные бензобаки, бронеспинки, бронешитки на пулемётах, новые более высотные двигатели, новая носовая турель с двумя пулемётами. Постепенно английские РЛС метрового и дециметрового диапазона заменялись более совершенными американскими сантиметрового диапазона. Многочисленные антенны были заменены одной размещённой в каплевидном обтекателе за кабиной пилота.

Следующей коренной модернизацией стала лодка PBN-1 «Номад» (Кочевник). Данная машина отличалась прежде всего очертаниями днища, что улучшило мореходность и взлётно-посадочные характеристики. Был установлен новый киль, который, наконец-то, решил проблему путевой устойчивости. Выпуск данной модификации начался в феврале 1943г. Большая часть построенных PBN-1 ушла в СССР.

Последней серийной модификацией «Каталины» стала амфибия PBY-6A в конструкцию которой включили ряд усовершенствований отработанных на более ранних моделях, особенно на «Номаде». Кроме того, самолет получил дополнительное бронирование, новое вооружение и радар. С января по сентябрь 1945 года выпустили 175 PBY-6A.

И только в начале 1944 года на основе договора о ленд-лизе Советскому Союзу была предоставлена возможность получить крупную партию гидросамолетов «Каталина». Американские летающие лодки независимо от модификации назывались у нас одинаково - «Каталина», и гидросамолеты уже существенно отличались от прототипа ГСТ. Да, имя

«Каталина», под которым данный гидросамолёт вошёл в историю авиации, дали именно англичане. До 1940 г. РВУ вообще не имел собственного имени. Он был назван в честь острова-курорта неподалёку от Калифорнии. Следуя примеру англичан, в октябре 1941 года ВМС США официально присвоили гидросамолету название «Каталина».



В Советский Союз первоначально поставлялись гидросамолеты типа РВН-1 «Номад», которые с февраля 1943 года производились на заводе NAF в Филадельфии. Позже ВМФ получил также машины более совершенной модификации - амфибии РВУ-6А. Всего же в нашу страну было поставлено 137 РВН-1 (из 156 выпущенных в США) и 48 РВУ-6А.

По условиям договора приемка и перегонка самолетов должны были осуществляться нашими силами. Для выполнения этой задачи в начале 1944 года штабом Военно-Воздушных сил Военно-Морского флота была создана Специальная авиационная группа особого назначения по перегонке гидросамолетов из США в СССР. В нее вошли в том числе и 10 опытных экипажей лодочной авиации ВВС ТОФ.

Немного о ленд-лизе

Дословный перевод термина «ленд-лиз» (англ. Lend lease) означает «дача займа или передача в аренду», а смысл его заключается в том, что речь не идёт о благотворительности. Закон о ленд-лизе, принятый Конгрессом США, получил название «Акт содействия обороне США». Этот закон предоставлял президенту США полномочия передавать, обменивать, сдавать в аренду или поставлять военные материалы или военную информацию правительству любой страны, если её оборона против агрессии жизненно важна для обороны США. Страны, получавшие помощь по ленд-лизу, подписывали с США двусторонние соглашения. Американскую помощь по закону о ленд-лизе получали 42 страны. Официальные переговоры по ленд-лизу между СССР и США начались 29 сентября 1941 г. в Москве. 1-го октября представитель президента Аверелл Гарриман подписал первый протокол о поставках СССР. 7-го ноября президент Рузвельт подписал документ о распространении ленд-лиза на СССР.

Затем в Москву прибыли американская и британская миссии. Был подписан Московский протокол, в котором была зафиксирована договорённость о срочной закупке Советским Союзом в США вооружений на 1 млрд долларов. В дальнейшем закупки увеличились и к концу войны составили 11 млрд долларов. При этом следует отметить, что программа ленд-лиза была очень выгодна для США (без учёта политической составляющей, в сугубо финансовом отношении). Один из конгрессменов США так объяснил коллегам, почему необходимо тратить деньги на ленд-лиз: «Нация сейчас тратит около 8 миллиардов в месяц. В год мы тратим на войну до 100 млрд долларов, а кроме того, мы могли бы потерять огромное число сынов нации. Даже сократив войну только на полгода, мы сэкономим 48 млрд долларов, потратив всего 11 миллиардов, а кровь наших солдат, слёзы наших матерей оценить вообще невозможно...»

История ленд-лиза — это не история про благотворительность. Это счёт, который союзники выставили друг другу после того, как вместе победили общего врага. Британцам — мягко. СССР — жёстко. Шестьдесят лет торга. Шесть раундов переговоров. Миллиарды долларов, которые требовали за помощь в войне, где погибли двадцать семь миллионов советских людей. Справедливость, как выяснилось, измеряется не жертвами, а политической выгодой. Но в 2006-м Россия — правопреемница СССР — выплатила последний транш. Досрочно. Вместе с ним закрыли и все остальные советские долги перед Америкой. СССР заплатил. Но на своих условиях. Когда счёл нужным. И столько, сколько смог договориться. Не больше.

Для реализации указанной договорённости была создана действующая на постоянной основе Правительственная закупочная комиссия (ПЗК), базировавшаяся в Вашингтоне (40 человек). Первым начальником миссии был назначен Герой Советского Союза Михаил Громов. По заданию Государственного Комитета Обороны доставку ПЗК в США поручили двум полярным экипажам на ГСТ: И. Черевичному, штурман В. Аккуратов и В. Задкову, штурман В. Падалко.

В. Аккуратов в последствии вспоминал, что предложенный маршрут полета поразил экипажи своей неожиданностью. Им предстояло лететь на тихоходных гидросамолетах из Москвы над Польшей, Германией, Англией на Исландию, Гренландию, Канаду в США с базированием в городе Сиэтле. К тому же до Англии предстояло лететь над территорией, полностью контролируемой врагом. Доложили начальнику Полярной авиации Герою Советского Союза полковнику И. Мазуруку о готовности техники и экипажей к полету, и высказали свое недоумение по поводу предстоящего маршрута и предложили свой вариант — идти в США через знакомую им советскую Арктику на Аляску и далее — через Канаду — в Сиэтл.

Задание было получено Иваном Дмитриевичем Папаниным по «вертушке» от товарища И.В.Сталина. Все решалось «наверху». Против решения изменить рекомендованный маршрут никто официально не возражал. Всем было совершенно ясно, что было бы самоубийством следовать ему. Но никто из командования не решался доложить об этом товарищу И.В.Сталину.

Через трое суток гидросамолеты, полностью заправленные бензином и маслом, снабженные всем необходимым для дальнего перелета, стояли у берега Химкинского водохранилища и ожидали пассажиров. Старт был назначен на 6.00. И вот «летающие лодки» выводятся на старт... Законы военного времени давали возможность во время полета не выходить в эфир и предварительно не уведомлять о рейсе страны, через которые проходил маршрут. Их еще ожидали в Англии, когда они были уже в Неме, на Аляске. Трасса полета от Номы в основном проходила над Тихим океаном и его побережьем. Счисление велось по американским картам. Полёт проходил трудно по погодным условиям. После посадки в Сиэтле гидросамолёты встретили советский консул в Сан-Франциско П. Иванов и сотрудник посольства А. Маслюк.

С утра и до вечера экипажи вместе с членами ПЗК осматривали военные заводы. Но самолеты, которые им показывали, не вызывали у них восхищения. Шли дни. Посол

Советского Союза в США Уманский запросил Москву о сроках возвращения экипажей, а потом сообщил, что, вероятно, им придется включиться в работу миссии по отбору техники. 17 октября наконец приходит «добро» на старт в Москву, а 20 октября, под вечер, экипажи уже ходили по родным сугробам темного Анадыря. Но вот «летающие лодки» бросили якорь в Химкинском водохранилище. Чрезвычайный рейс – первый транспортный перелет в Америку – был выполнен. А как же с самовольно измененным маршрутом? Все обошлось. Правда, экипажи жестоко пожурил Папанин, которому, вероятно, в свою очередь, досталось «наверху». Но рейс был словно забыт – ни наказания, ни наград...

Соглашение о ленд-лизе с СССР, полное название которого «Соглашение между Правительствами СССР и США о принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессии», подписано в Вашингтоне 11 июня 1942 года. Оно закрепило условия ленд-лиза за всеми поставками в СССР, начиная с 1 октября 1941 года. Поставки за период с 22 июня по 30 сентября 1941 года были сделаны «не под ленд-лиз».

Соглашению о ленд-лизе предшествовали сложный и опасный перелёт наркома иностранных дел В.М. Молотова в Англию и США и не менее сложные переговоры с президентом США Рузвельтом и премьер министром Великобритании Черчиллем.

Секретная миссия В.М. Молотова в Англию и США

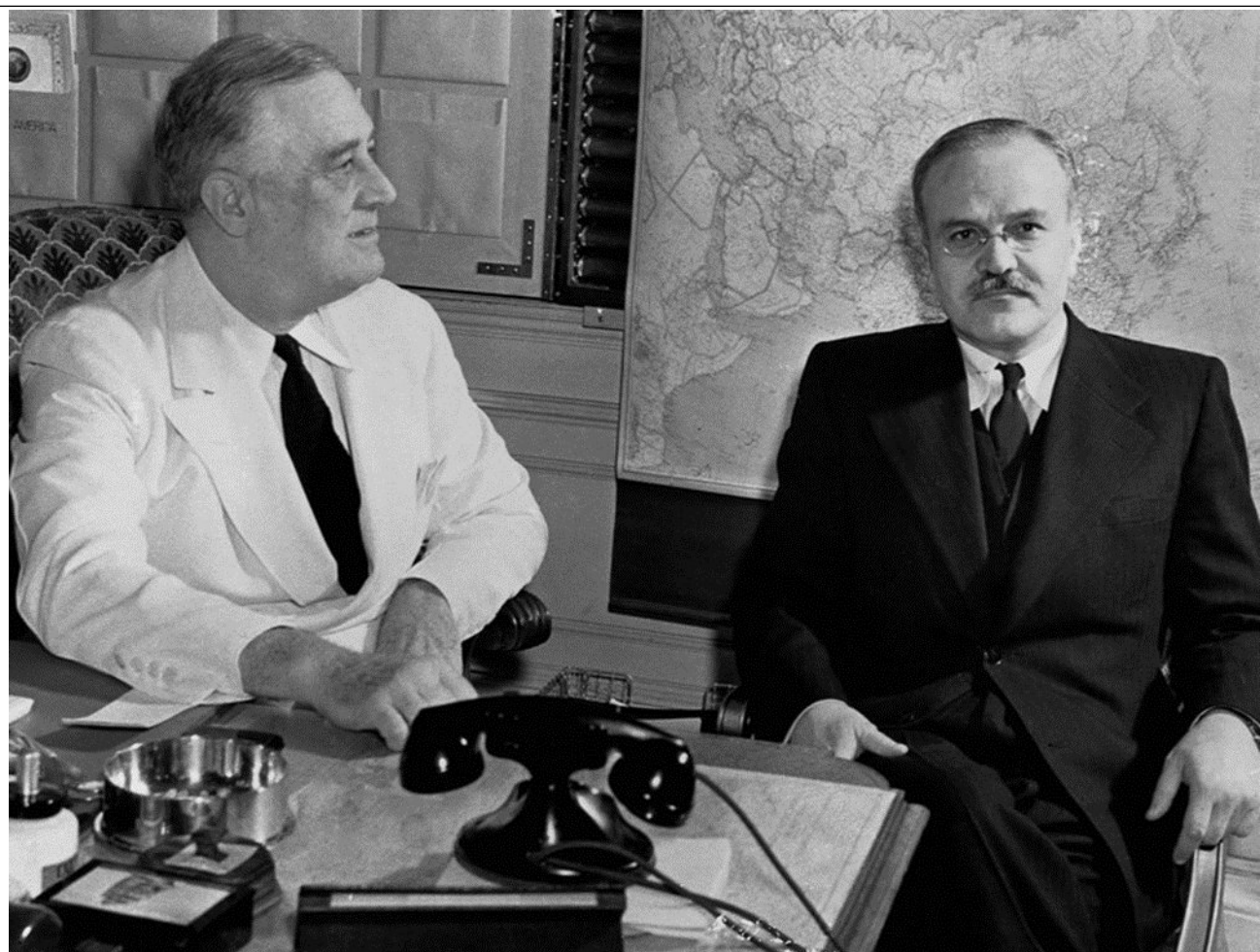
В 1942 году в войне с фашистской Германией ситуация для Советского Союза начала складываться довольно драматически. Наши войска потерпели поражение в Крыму и под Харьковом. Немецкие войска начали стремительно продвигаться к берегам Каспия и верховьям Кавказа. В этих условиях СССР начал добиваться от союзников открытия Второго фронта в 1942 году, чтобы отвлечь с Восточного фронта часть немецких дивизий.

С этой целью весной 1942 года В.М. Молотов по указанию И.В. Сталина направляется в Англию, а затем и в США для переговоров о заключении соглашений о сотрудничестве в войне с Германией и об открытии Второго фронта.



Подписание договора между СССР и Великобританией о союзе в войне против Германии.
И.М. Майский (посол СССР в Англии), В.М. Молотов, А. Иден, У. Черчилль. Лондон, май 1942 г.

В ходе этих переговоров 26 мая 1942 года в Лондоне был заключен договор между СССР и Англией «О союзе в войне против гитлеровской Германии и ее союзников в Европе и о сотрудничестве и взаимопомощи после войны». Переговоры по подписанию Договора с Англией проходили трудно. У. Черчилль категорически отказывался подписывать договор, в который были включены территориальные проблемы о принятии наших послевоенных границ с Польшей и Румынией и о признании за нами территории Прибалтики. Только после снятия с разрешения И.В. Сталина территориального вопроса договор 26 мая 1942 года был подписан Молотовым и Иденом. Тем не менее, У. Черчилль не подписал Коммюнике о создании Второго фронта в 1942 году.



Президент США Франклин Рузвельт и В.М. Молотов в период подписания Соглашения между СССР и США

11 июня 1942 года Посол СССР в США Максим Литвинов и Госсекретарь США Кордел Халл подписали Соглашение между Советским Союзом и США «О принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессии». Такие соглашения Соединенные Штаты подписывали со всеми странами, получавшими помощь по ленд-лизу. Также было подписано Коммюнике, в котором указывалось, что «при переговорах была достигнута полная договоренность в отношении неотложных задач создания Второго фронта в Европе в 1942 году». Переговоры в США прошли успешно.

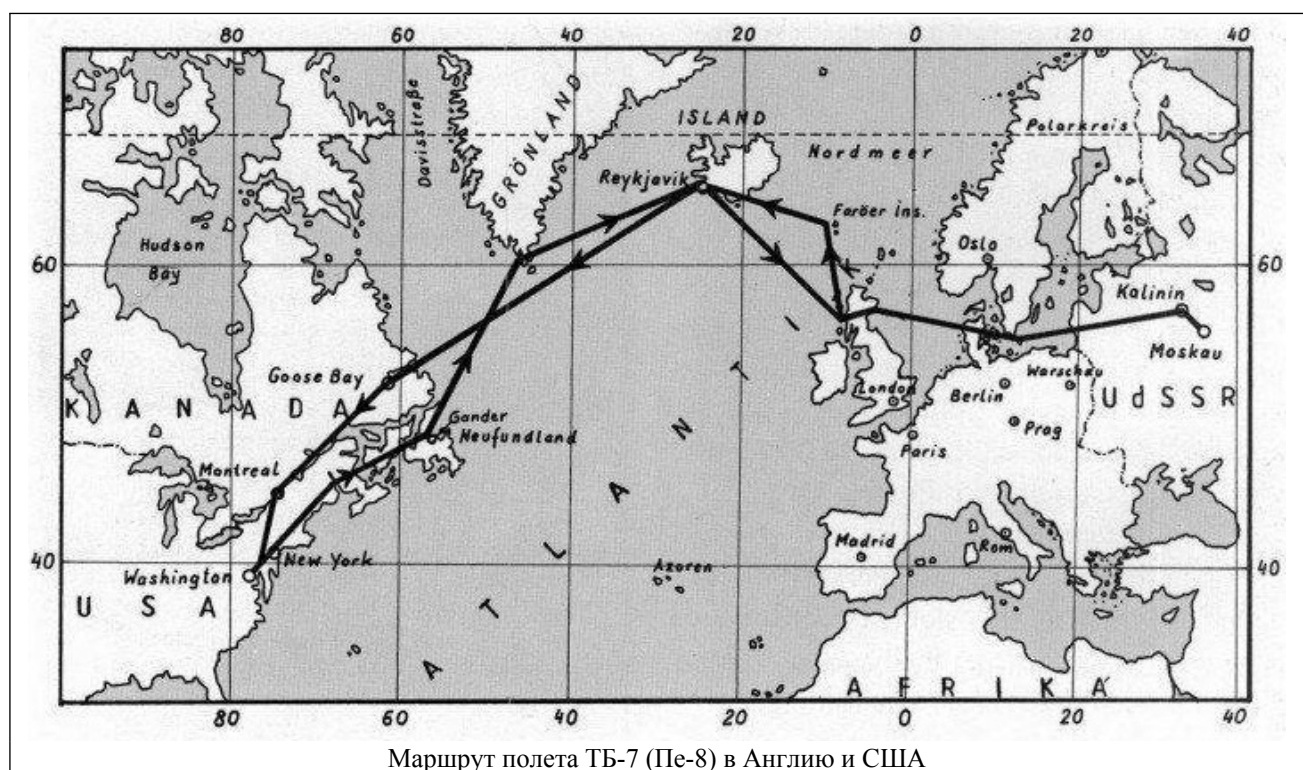
У. Черчилль был вынужден подписать Коммюнике позже, когда Молотов вернулся вновь в Лондон из США с этим документом, подписанным Рузвельтом. Хотя при этом не изменил себе и «подсунул свинью», в виде «Памятной записки», в которой указал, что британская сторона не считает себя связанной обязательствами, изложенными в Коммюнике.

Три важных документа, подписанные в Вашингтоне и Лондоне, которые нарком иностранных дел привез в Москву, оказали положительное влияние на ход войны, сторицей

окупили все опасности, связанные с полетом. Договор с Англией был утвержден специально созванной сессией Верховного Совета СССР.

Перипетии перелёта

Главный маршал авиации А.Е. Голованов, командующий авиацией дальнего действия, рассматривая несколько вариантов полета в Лондон и Вашингтон, выбирал самый короткий по расстоянию и времени путь. Полет через Аляску слишком долог. Был выбран казался-бы самый парадоксальный вариант: лететь без сопровождения истребителей на дальнем бомбардировщике из Москвы в Лондон, а потом через Исландию и Канаду — в США. Голованов считал эту трассу наиболее подходящей и безопасной потому, что даже если немецкая агентура каким-то образом узнает о готовящемся визите советского руководителя в Англию и США, то вряд ли они могли бы предположить такой маршрут перелета высокой правительственной делегации через территории, занятыми немцами.



Перелет В.М. Молотова в Англию и США осуществлялся на военном самолете - бомбардировщике ТБ-7 (Пе-8). На высотах свыше 10 тысяч метров ТБ-7 был недостижим для большинства имевшихся в то время истребителей, а потолок 12 тысяч метров делал его неуязвимым и для зенитной артиллерии.

И.В. Сталин спросил у А.Е. Голованова, можно ли лететь к Рузвельту, и, получив утвердительный ответ, дал указание готовить самолет для полета в Вашингтон. Взглянув внимательно на него, сказал, что в Америку полетит Вячеслав Михайлович Молотов.

— Этого никто не должен знать, — продолжал Сталин. — Чем быстрее будет организован полет, тем лучше. Ответственность за этот полет лежит лично на вас.

К 10 мая 1942 года самолет ТБ-7 был подготовлен к вылету. Командиром экипажа был назначен майор Э.К. Пусэп, ему очень пригодился опыт предыдущего перелёта с майором С.Асямовым и его опыт полярного летчика. В его экипаж вошли: второй пилот В.М. Обухов, штурманы С.М. Романов и А.П. Штепенко, бортовой техник А.Я. Золотарев и его помощник С.Н. Дмитриев, стрелок носовой башни И.П. Гончаров, радисты Б.Н. Низовцев и С.К. Муханов, воздушные стрелки Д.М. Кожин, П.В. Сальников, Г.Ф. Белоусов и В.И. Смирнов.



Дальний бомбардировщик ТБ-7 (Пе-8)

19 мая на аэродром прибыл В.М. Молотов и сопровождающие его лица: заместитель начальника Оперативного управления ГШ КА генерал-майор Ф.М. Исаев, старший помощник Молотова по СНК СССР И.И. Лапшов, старший помощник Молотова по НКВД СССР С.П.Козырев, генеральный секретарь НКВД СССР А.А. Соболев, две женщины — Мария и Вера из аппарата Молотова (вероятнее всего, Вера — это Вера Ивановна Васильева, стенографистка, однако их фамилии в исторической литературе прямо не упоминаются), сотрудник личной охраны Молотова. Всех одели в меховые комбинезоны, выдали парашюты и кислородные приборы, проинструктировав как всем пользоваться. Стрелок-радист Д.Кожин должен был каждые 15 минут проверять состояние пассажиров, чтобы они не спали при надетой кислородной маске и случайно не перегнули подающую кислород резиновую трубку.



Командир экипажа Тб-7 (Пе-8) Майор Э.К. Пусэп

В 18 час. 40 мин. 19 мая самолет поднялся в воздух с аэродрома Быково, пересек линию фронта и территорию оккупированную немцами, а также два моря – Балтийское и Северное. Летели на предельной для самолета высоте, в кислородных масках.

Приземлились на английском аэродроме Тилинг. В ночь с 27 на 28 мая 1942 года ТБ-7 вылетел в США. Полет ТБ-7 в США согласно ранее разработанному маршруту должен был пройти через Исландию и о. Ньюфаундленд. Самолет ТБ-7 благополучно приземлился на аэродроме в Рейкьявике. Следующая посадка должна быть на Ньюфаундленде (англичане настойчиво рекомендовали экипажу приземлиться там), но по совету американского летчика, отвернув самолет от туманов, самолёт сел на американской авиабазе в Канаде - солнечном Гус-Бей, что было полной неожиданностью для англичан. После вылета из Гус-Бей наш самолет сопровождал при полете через Канаду американский В-17. 29 мая во второй половине дня ТБ-7 приземлился в Вашингтоне.

Возвращение назад было также по этому маршруту. Как вспоминал Э.К. Пусэп, англичане предложили экипажу возвращаться не прежним маршрутом, а через Африку и Иран. И когда В.М. Молотов обратился к Пусэпу, чтобы узнать его мнение, то он ответил ему, что в это время года над пустынями Северной Африки держится высокая температура, и моторы просто не выдержат. Как видим англичане еще раз предприняли попытку «подложить свинью». Возвращение из Америки оказалось ещё труднее, самолёт попал в сложную метеорологическую обстановку между Ньюфаундлендом и Гренландией. Началось его обледенение, пропала связь. Летели вслепую. Но благодаря мастерству штурмана А.П.Штепенко, которого сослуживцы звали «навигационным богом», самолет ни разу не уклонился от правильного курса. Утром 13 июня ТБ-7 благополучно приземлился на Центральном аэродроме в Москве.

Так закончился этот по праву исторический и весьма рискованный в условиях войны перелет ТБ-7 в Англию и США, в ходе которого были подписаны важнейшие документы по нашему сотрудничеству с союзниками в войне с фашистской Германией.

20 июня 1942 года Указом Президиума Верховного Совета СССР было присвоено звание Героя Советского Союза майору С. Асямову (посмертно) - первому пролетевшему этим маршрутом, майорам Э. Пусэпу, С. Романову и А. Штеменко. Орден Ленина получили летчик В.М. Обухов и бортинженеры С.Н. Дмитриев и А.Я. Золотарев. Остальные члены экипажей были также награждены высокими правительственными наградами.