

Секретный пассажир

Высокопоставленный пассажир огромного четырёхмоторного ТБ-7 (тяжёлый бомбардировщик) так же, как и все, очень страдал от выматывающей болтанки и мороза. Температура внутри самолёта была, как и за бортом, минус 40. И не спасали ни меховой комбинезон, ни лётный шлем, ни унты из собачьего меха.

Но он хранил свою обычную невозмутимость. Если бы кто-то со стороны при вспышках молний и разрывов зенитных снарядов пригляделся к нему, то с удивлением узнал бы знакомое по миллионам портретов и фотографий твёрдое квадратное лицо, усики, пенсне.

Вячеслав Михайлович Молотов! Нарком иностранных дел СССР.

Это был один из самых секретных полётов Второй мировой войны, приблизивший Победу.

...Шёл май 1942 года. Ещё за несколько дней до вылета Сталин вызвал к себе командующего авиацией дальнего действия генерал-лейтенанта Голованова и приказал подобрать лучший экипаж. «До последнего момента знать об этом полёте должны только трое: я, Молотов и вы», — предупредил он. Действительно, что было бы, если бы немцы узнали, перехватили и посадили у себя самолёт с Молотовым, вторым человеком в государстве? Недаром Вячеславу Михайловичу перед вылетом выдали пистолет. Понятно — для чего.

«Возможность личной беседы»

Весной-летом 1942 года положение на фронтах Великой Отечественной войны было для нас угрожающим. Ленинград блокирован, фашисты, хотя и отброшены от Москвы, но недалеко, захватив Украину, они рвутся к Волге и на Северный Кавказ. Жизненно важно было срочно договориться с нашими союзниками о координации действий и активной взаимопомощи, особенно об увеличении военных поставок по лендлизу и об открытии второго фронта в Европе, чтобы отвлечь с советско-германского фронта хотя бы 30-40 немецких дивизий.

Апрель 1942 года. Президент США Рузвельт — Сталину:

«К несчастью, географическое расстояние делает нашу

встречу практически невозможной в настоящее время. Такая встреча, дающая возможность личной беседы, была бы чрезвычайно полезна для ведения войны против гитлеризма. Но пока я считаю крайне важным с военной и других точек зрения иметь что-то максимально приближающееся к обмену мнениями».

Сталин — Рузвельту:

«Разрешите поблагодарить Вас за послание, которое я на днях получил в Москве. Советское Правительство согласно, что необходимо устроить встречу В.М. Молотова с Вами для обмена мнений по вопросу об организации второго фронта в Европе в ближайшее время. В.М. Молотов может приехать в Вашингтон не позже 10-15 мая с соответствующим военным представителем. Само собой понятно, что Молотов побывает также в Лондоне для обмена мнений с Английским Правительством».

Сталин даже сначала подумывал лететь сам, до этого он ни разу не летал на самолёте. «Поехал» Молотов, несмотря на опасения Рузвельта по поводу «географического расстояния» и «практической невозможности».

Некоторые историки пишут, что без этого полёта Молотова, может быть, не было бы последующих встреч руководителей союзных государств в Ялте, Тегеране и

Потсдаме. И кто знает, насколько бы отдалился бы День Победы.

Пуусэп

Так правильно пишется по-эстонски его фамилия. Но «пилот для Молотова» майор Эндель Карлович Пуусэп родился в Сибири, куда переехали его предки, и на исторической родине оказался впервые, когда его самолёт был сбит, возвращаясь с боевого вылета. Хорошо, что он знал родной язык, и пастушонок-эстонец, который встретился ему и его чудом спасшемуся экипажу, провёл тропами и болотами до недалней линии фронта.

А «Пусэп» сибирский эстонец писал для простоты.

Москва

Итак, его ТБ-7 готовился к сверхдальному секретному перелёту с бетонки подмосковного аэродрома в Англию и Америку. Отрывок из его книги «На дальних воздушных дорогах»:

«Начались томительные и однообразные дни ожидания на подмосковном аэродроме. Погода совсем испортилась. С запада проносился циклон за циклоном. На протяжении более чем десяти дней повторялось одно и то же: с самого утра мы готовились к вылету, а к концу дня получали приказ вылет отложить.

Лишь 19 мая метеорологи пообещали более или менее удовлетворительную погоду. Мы быстро



Герой Советского Союза Эндель Пусэп

заправили объёмистые баки самолёта бензином. Оставив самолёт на взлётной дорожке, поспешили на ужин. Едва я начал есть, как в столовую вошел командир полка полковник Лебедев.

— Товарищ Пусэп, с вами желает поговорить «хозяин».

Я не сразу понял, о каком «хозяине» он говорил. Вместе с полковником мы отправились на аэродром. Уже издали я увидел вокруг своего самолёта десяток автомашин. Около самолёта группа людей в штатском надевала лётные комбинезоны. Я старался рассмотреть их. Моё внимание сосредоточилось на генерал-лейтенанте Голованове и мужчине в пенсне, стоявшем рядом с ним. В лётном комбинезоне, застёгивая застёжку-«молнию», стоял Вячеслав Михайлович Молотов!

Генерал представил ему меня и обоих штурманов.

— Такой молодой, а уже майор! — сказал Молотов, протягивая мне руку. — Значит, мы теперь в его распоряжении? — добавил он, обращаясь к генералу.

— Выходит, так. Распоряжаться они умеют и доставят вас точно туда, куда надо, — улыбнулся генерал в ответ.

Я доложил о готовности самолёта и экипажа к взлёту.

— Готовы? Ну что ж, командуйте! — ответил Молотов.

— По местам! — громким голосом произнёс я традиционную команду.

Я полез в самолёт. Сначала в кабину штурманов, оттуда ещё выше, в кресло командира, на «насед», как лётчики называют его в шутку, поскольку это самое высокое место в самолёте. Закрепляя ремни парашюта и провода телефона, я услышал в наушниках голос бортинженера:

— Всё готово!

— Запустить моторы!

Один за другим закрутились трёхлопастные винты. Тщательнее, чем когда-либо раньше, я следил за работой каждого мотора, прислушивался, как к биению сердца, к всё усиливавшемуся шуму, не отрывая в то же время взгляда от приборов. Показания термометров, манометров, тахометров были именно такими, какими они и должны были быть. Всё в полном порядке.

Я опросил по телефону экипаж о готовности к вылету.

— Готов!.. Готов!.. Готов!.. — доложили члены экипажа в установленной последовательности, начиная от штурмана и кончая стрелком кормовой башни.

— Товарищ Кожин, пассажиры на местах? — спросил я у бортового стрелка.

— Да. Все на местах. Парашюты надеты.

— Идём на взлёт!

Я бросил взгляд на часы: 18.40. Мы взлетели и устремились в тучи. Сначала ничто не предвещало опасности, всё шло нормально. Но вдруг засверкали кошмарные вспышки света. По расчётам штурмана Штепенко, мы находились над линией фронта. Ясно! Очевидно, по самолёту открыла огонь зенитная артиллерия гитлеровцев. Через некоторое время самолёт начало качать из стороны в сторону. Мы оказались среди беспрестанных огненных вспышек, как в адском котле. Теперь самолёт уже не просто качало — его бросало, как щепку. Мы попали в грозовые тучи.

Ни одна буря, ни один шторм на море не могут даже приблизительно сравниться с грозовой бурей в воздушном пространстве. Одна за другой сверкали вспышки молний, и свирепые воздушные потоки неистово терзали наш самолёт. То сверху, то снизу, то слева, то справа кидались они на воздушный корабль с таким остервенением, что штурвал часто вырывался из рук. Стрелки приборов меняли своё положение так часто и так резко, что по ним

было совершенно невозможно определять и поддерживать высоту, скорость или курс. Было подчас невозможно определить, в каком положении находится самолёт по отношению к земле.

— Зеленский! — крикнул я второму пилоту. — Помоги, сил больше не хватает.

— Помогу, товарищ майор, сейчас помогу.

Самолёт превратился в своеобразный гигантский конденсатор. Концы лопастей винтов сверкали в ослепительном огненном кольце. Между изоляторами радиоантенн беспрестанно проскакивали искры. Мы с Зеленским от напряжения обливались потом».

Если лётчики всё же были заняты тяжёлой работой, в четыре руки шуруя штурвалами, то как-то приходилось пассажирам, в ледяной утробе самолёта вцепившимся в скамейки! В делегации была и женщина. Их выворачивало наизнанку, тошнило и знобило. В самолёте не было, конечно, туалета, и стояло одно на всех поганое ведро.

Уходя от грозы и возможных ночных истребителей, Пусэп стал поднимать самолёт на предел высоты, до 10 километров. Он отдал приказ всем надеть кислородные маски и велел стрелку центральной башни через каждые 15 минут проверять, как там пассажиры. Спать им нельзя, могут перегнуться трубки, подающие кислород, и тогда конец.

Любопытная деталь: когда выбирали маршрут, американцы

предложили лететь через Иран и Северную Африку. Это было бы безопаснее, но очень удлиняло и без того длинную дорогу. Поэтому было принято решение лететь напрямую, над вражеской территорией с посадками дальше в Англии, Исландии, Канаде. Есть сведения, что фашисты всё-таки пронюхали о полёте, но им в голову не приходило, что Молотов полетит над их головами. И это решение оказалось дерзким и правильным.

Значительная часть маршрута — слепой полёт, когда нельзя верить не только несовершенным приборам, но и собственным ощущениям, где верх, где низ.

Оренбург

Пусэп учился пилотированию вслепую ещё в Оренбурге. Он прибыл в степной город поступать в то же училище, в которое через четверть века поступит Юрий Гагарин. И так же на первых порах у него не получалась посадка, и так же он мучился и боялся, что отчислят. Но окончил училище в числе первых, поэтому его оставили лётчиком-инструктором — учить курсантов летать.

По воспоминаниям, Эндель был настоящий прибалт: неторопливый, основательный, эмоций от него не дождёшься. Но он отбил у самого начальника училища жену, красавицу-казачку, и они были вместе всю жизнь.

Из его воспоминаний:

«Лето 1929 года выдалось в Оренбурге необычайно жарким.

Ещё не закончился июнь, а трава в степи уже пожелтела. Тучи пыли висели над аэродромом: шли практические занятия по самолётОВОЖДЕНИЮ.

Летом жили мы вместе с курсантами прямо на аэродроме, в палатках. По субботним вечерам уезжали на грузовиках в город, в воскресенье приезжали обратно. Зимой переселялись на квартиры, расположенные в городе. Дорогу на аэродром так заметало снегом, что ездить можно было лишь на лошадях. Но так как училище рысаков не имело, нам приходилось ежедневно шагать по сугробам четыре километра утром и столько же вечером.

В кожаном, подбитом мехом пальто, в фетровых сапогах, вязаном шерстяном подшлемнике, шлеме на беличьем меху с громадными очками выступали мы каждое утро, ещё затемно, из города. Метель не метель, а на аэродром идти надо. Тридцать пять — сорок градусов ниже нуля для Оренбурга не новость».

А вот его первый слепой полёт: «Оставляя за хвостом тучи снежной пыли, истребитель пошёл на взлёт. Кабина была открытой, только узенький козырёк защищал лицо от ветра. Сделав над аэродромом большой круг с набором высоты, я увидел, что мне навстречу стремительно несутся серые скопления туч. «Опять пропал лётный день», — мелькнула досадная мысль. Высотометр показывал расстояние

до земли 700 метров. А по заданию пилотаж должен был выполняться на 800. «Ничего, — решил я, — хватит и 700».

Полётное задание я выполнил благополучно, оставалась лишь «петля». Добавляя обороты мотору, поглядываю на указатель скорости: 200... 210... 220... 230... — хватит! Мягко потянув ручку на себя, начал ввод в «петлю». Горизонт провалился вниз, исчез из глаз. Истребитель встал на дыбы и... и тут же оказался в облаках.

Потянув ручку до отказа, ждал, когда снова покажется земля. Но она почему-то не появлялась. Секунды тянулись долго. Перед глазами по-прежнему всё серо. Свист ветра в растяжках заставляет взглянуть на скорость. Но разглядеть приборы почему-то не могу. Смахнул очки, ветер тотчас их уносит. Я с ужасом вижу, что самолёт пикирует отвесно вниз, стрелка указателя скорости дрожит уже около четырёхсот...

«Ну, всё!» — мелькает мысль, и я инстинктивно тяну ручку изо всех сил на себя... Не заметил, когда она отошла. Истребитель, к моему облегчению, послушно начинает поднимать нос... Нагрузка увеличивается, и я на миг теряю сознание. Прихожу в себя, когда самолёт уже снова в горизонтальном полёте. Однако высота так мала, что чётко различаю внизу испуганные лица возчиков, с трудом удерживающих перепуганных лошадей, запряжённых в везы с сеном. Сделав круг над

аэродромом, сажаю самолёт по всем правилам. На старте бушует командир эскадрильи:

— Безобразия! Хулиганство! На десять суток под арест!»

Умение летать в самых сложных условиях помогло Энделю и когда он перешёл в полярную авиацию. Летал даже на станцию «Северный полюс-1». Пурги, морозы, примитивная радиосвязь, полярная ночь... Когда началась война, из лучших лётчиков Севморпути создали авиационную дивизию, в которую попал Пусэп. Командовал ей один из первых Героев Советского Союза знаменитый лётчик Михаил Водопьянов. Прозвали её «дикой дивизией», наверное, потому, что пилоты были выдавшие виды, а Севморпуть организацией штатской. Когда Водопьянов здоровался со строем: «Здравствуйте, товарищи лётчики!», — могли ответить и «Здорово, Миша!»

Берлин

Хотя фашистская столица и осталась в стороне, Эндель Пусэп хорошо помнил свой вылет на её бомбёжку почти год назад, 10 августа 1941 года с аэродрома Пушкино под Ленинградом. А за два дня до того впервые бомбили Берлин лётчики дальней авиации Балтфлота полковника Преображенского на устаревших и не очень надёжных двухмоторных ДБ-3 (дальний бомбардировщик), один из которых пилотировал

лучший курсант Пусэпа в оренбургском училище, не зря он его вспоминает в книге:

«Посланцем комсомола был Андрей Ефремов, один из участников первого налёта на вражескую столицу».

Маршрут молотовского полёта пролегал над Эстонией, над островом Сааремаа. Именно отсюда, с маленького аэродрома у хутора Кагул через полтора месяца после начала войны взлетели участники «первого штурма Берлина» — лётчики дальней авиации Балтфлота. Этот полёт ДБ-3, как и полёт четырёхмоторного, более совершенного ТБ-7 Энделя Пусэпа, почему-то не очень широко известны даже тем, кто считает себя знатоком событий Великой Отечественной.

Поэтому, пока самолёт Пусэпа в болтанку и мороз летит над Сааремаа, стоит поговорить о подвигах этого ещё одного выпускника нашего авиационного училища и тоже Героя Советского Союза Андрея Яковлевича Ефремова. Он впервые бомбил Берлин 8 августа 1941 года, а потом участвовал в ещё четырёх успешных налётах. Показательно, что звание Героя он получил через пять дней после первого вылета, так заслуженно быстро был оформлен Указ.

Министр пропаганды фашистской Германии Геббельс через полтора месяца после нападения на Советский Союз: «Ни один камень не содрогнётся в Берлине от взрыва. Немцы могут жить спокойно.

Советская авиация уничтожена».

Почему фашисты оказались столь хвастливо-беспечны? Они в самом начале войны быстро продвинулись на сотни километров вглубь СССР, захватив множество наших аэродромов. И теперь циркуль решил, откуда есть возможность долететь до Берлина. В августе 1941 года оказалось, что единственный ещё оставшийся аэродром, откуда можно было добраться до фашистской столицы, отбомбиться и вернуться, остался на этом эстонском острове.

Возникает вопрос: если даже через год после тех налётов Пусэп на ТБ-7 долетел до Англии, то почему самолёты этого типа не продолжали бомбить Берлин с бетонного подмосковного аэродрома? Одна из главных причин, почему этот самолёт конструктора Петлякова (потому в дальнейшем он назывался Пе-8) не пошёл в массовую серию: он строился из дефицитного дюралюминия. Его выпуск то начинался, то приостанавливался. Было изготовлено несколько десятков ТБ-7, часть из которых была уничтожена немецкой авиацией на земле.

Геббельс хвастал, потому что Германию тогда бомбили только союзники, а накануне метеослужба дала сводку: над Англией густой туман. И Берлин светился огнями. Наши лётчики могли прицельно бомбить столичные вокзалы, бензохранилища, электростанции, заводы... Из бомболоков со свистом неслись к цели стокилограммовые ФАБы — фугасные

авиабомбы. Именные: на каждой краской — адреса «Подарок Гитлеру», «Герингу», «Геббельсу», «Гиммлеру».

И только когда внизу начались яркие вспышки бомбовых разрывов, немцы опомнились и вырубили освещение. Заговорила зенитная артиллерия, густо прикрывавшая Берлин в радиусе ста километров, в небе замечались лучи прожекторов. С аэродромов взмыли ночные истребители. Становилось жарко. Только недавно, дрожа от сорокаградусного мороза в кабинах, наши лётчики пошучивали: «Эх, сейчас бы чайку горяченького!» — «Не мечтай, скоро и без чаю будет горячо!» И вот сбылось. Особенно трудно пришлось тем, кто заходил на бомбёжку последним.

Но согревала сама мысль: главное сделано, Берлин в огне. Пять наших самолётов ДБ-3 умело маневрировали, меняя курс и высоту, чтобы не нарваться на разрыв снаряда или очередь ночного истребителя. Радист головного самолёта дал в Москву условленную радиограмму: «Моё место — Берлин». Даже если собьют, наши уже будут знать, что задание выполнено.

Андрей Ефремов заходил последним, когда немцы опомнились и организовали противовоздушную оборону. На свой аэродром вернулись в этом налёте все. Пока немцы не захватили остров Саремаа, было совершено десять налётов на Берлин. Не все были удачными. Сталин потребовал,

чтобы на ДБ-3 подвешивали не по восемь, а по десять стокилограммовых бомб. Возражения специалистов не слушал. И в результате несколько бомбардировщиков не смогли взлететь с короткой полосы, заканчивающейся лесом, разбились и взорвались. Изношенные двигатели не в силах были поднять перегруженные ДБ-3 в воздух. Много самолётов было сбито, у многих в полёте отказывала материальная часть.

...Андрей Ефремов стал курсантом оренбургской лётки в 1932 году. Начинать с первого советского истребителя И-3, деревянного биплана, предел скорости — 290 километров в час. До этого курсанты учились на иностранных самолётах. Андрей летал смело, даже лихо. Хороший ученик был у Энделя Пусэпа. Потом, во время войны, был у него такой эпизод: когда возвращались с бомбёжки, немцы подбили самолёт старшего лейтенанта Селивёрстова. Ефремов засёк поляну на вражеской территории, куда тот упал. Прилетел на свой аэродром, там пересел в маленький санитарный самолёт, нашёл ту поляну, сел, набил открытую кабину ранеными лётчиками. А взлететь — никак.

Самолётик перегружен, пространство для взлёта — всего ничего. А вокруг враги. Помните, как лётчик Булочкин из фильма «Небесный тихоход» в подобной ситуации в последнюю секунду под носом ищущих его фашистов успевае́т взлететь? Примерно так

же было у Ефремова. Двенадцать раз разбежался, и лишь на тринадцатый, когда была набита колея, взлетел, сбивая верхушки деревьев.

Герой Советского Союза Андрей Ефремов воевал всю войну: 203 боевых вылета. Фронтовики знают, что это такое.

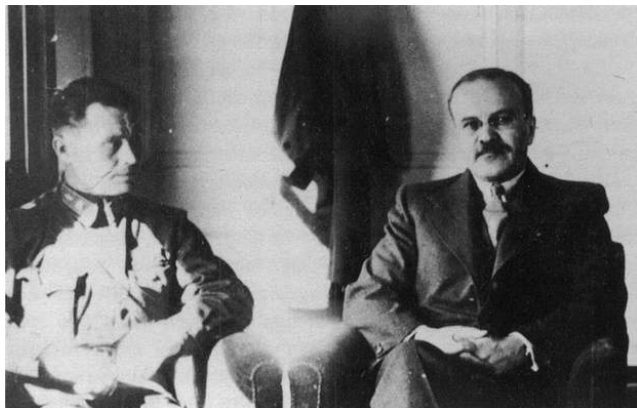
Лондон

Преодолев 2 600 километров, самолёт Пусэпа наконец приземлился в Шотландии. Там его встречал почётный караул шотландских стрелков в традиционных клетчатых юбках. Оттуда поездом — в Лондон. Переговоры с премьер-министром Черчиллем шли трудно. Только когда с повестки дня сняли вопросы будущих границ СССР с Румынией и Польшей и о судьбе Прибалтики, он стал сговорчивее. Но всё равно не хотел и слушать об открытии второго фронта в 1942 году, мотивируя тем, что уже сейчас открыт второй фронт в Северной Африке, готовится высадка в Италии, а подготовка к высадке с севера во Франции — дело трудное и долгое.

И всё-таки 26 мая был подписан советско-английский союзный договор сроком на 20 лет.

Президент США Рузвельт, кстати, окажется более сговорчивым. И поэтому на обратном пути, из США, Молотову удастся при новой встрече с Черчиллем добиться более конкретных решений.

А народ Англии встречал советскую делегацию и экипаж



Пусэп и Молотов в английском поезде на пути в Лондон

ТБ-7 восторженно. Газеты и радио давали обширные репортажи и интервью. У англичан дела в войне с фашистской Германией шли тогда тоже не блестяще, и поэтому радости и надежды сильно прибавилось после таких встреч.

Экипаж Пусэпа удостоился приглашения на приём к самому Черчиллю, который с большим интересом расспрашивал, кто они и откуда, как готовились и летели. Приняла их и королевская семья. Нынешняя королева Великобритании Елизавета Вторая, тогда ещё юная принцесса, может вспомнить, как она беседовала с Пусэпом и его экипажем.

Дальше предстоял перелёт через северную Атлантику на американский континент с посадками в Исландии и Канаде. Опасный слепой полёт в начале был лишь одним эпизодом из множества, когда вдруг начинали отказывать моторы, било масло из разорвавшегося маслопровода, взрывалось при

посадке шасси. И когда тяжело нагруженный самолёт отрывался в Исландии буквально с последнего метра взлётной полосы и просел в обрыв, к воде, так что у провожающих оборвалось сердце, а сам экипаж, выведя

самолёт в горизонтальный полёт над самым океаном, некоторое время пребывал в шоке.

Когда Эндель благополучно вернулся вместе со своими пассажирами, друзья заметили первую седину на его висках.

Вашингтон

ТБ-7 приземлился на аэродроме в Вашингтоне в тридцатиградусную жару. Правительственная делегация СССР и экипаж самолёта тут же были приглашены в Белый дом для встречи с президентом Рузвельтом.

Рассказывая о ходе переговоров, Молотов вспоминал: «Сталин мне указания давал, чтобы они 30-40 немецких дивизий на себя оттянули. И я этого требовал. Когда прилетел в Америку, я сказал это Рузвельту и в душе удивился его ответу: «Законное, правильное требование...» Он без всяких поправок принял моё коммюнике, что второй фронт откроется в 1942 году. Рузвельт подписал мне все

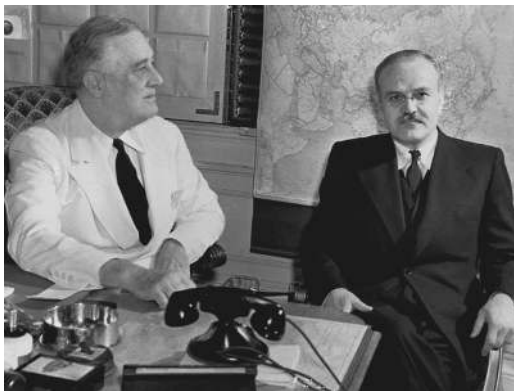
бумаги, и я решил с этими документами снова лететь к Черчиллю».

Президент США, принимая гостей, поздравил их с благополучным прилетом, высоко оценил лётное мастерство экипажа. И, шутя, попросил Пусэпа привозить Молотова почаще.

На деле второй фронт на севере Франции союзники открыли только через два года, в 1944 году. Но прямые, с глазу на глаз переговоры с главами США и Великобритании были исключительно полезными, дав толчок дальнейшему военно-политическому сотрудничеству антигитлеровской коалиции. Важные соглашения в конце концов помогли победить фашистскую Германию.

Союзники принимали все меры, чтобы держать в секрете прилёт нашей делегации, однако американцы не могли не заметить непривычный краснозвёздный бомбардировщик. При появлении членов экипажа на аэродроме их горячо приветствовали, дарили подарки, обменивались с ними сувенирами. Эти встречи сдержанный Пусэп сравнивал с вавилонским столпотворением.

Не без волнения вспоминали наши лётчики тот день, когда их самолёт покидал Америку. Как только бомбардировщик вырулил на взлётную полосу, американцы начали кричать, бросать вверх



Рузвельт был более сговорчив

шляпы, шофёры — сигналить, за самолётом вслед побежали люди, помчались машины...

Черчилль был удивлён, узнав, что Рузвельт подписал коммюнике об открытии второго фронта. Теперь ему ничего не оставалось, как вслед за президентом США подписать этот документ. Однако Черчилль и здесь не изменил себе и вручил нашей делегации «Памятную записку»: британская сторона не считает себя связанной всеми обязательствами, изложенными в коммюнике.

ТБ-7 должен был возвращаться в Москву. Встал вопрос: каким путём? Англичане предложили лететь не прежним маршрутом, а через Африку и Иран. Молотов обратился к Пусэпу, чтобы узнать его мнение. Пусэп ответил, что в это время года над пустынями Северной Африки держится высокая температура, и моторы просто не выдержат. Значит, лететь тем же путём.

Надо сказать, что фашистское руководство было взбешено перелётом советского наркома, произошедшим у них под носом. И желание сбить или захватить советский самолёт на обратном пути было велико. Тогда, как говорят авторы фильма «Пилот для Молотова», который можно найти в Интернете, пошли на хитрость: за день до вылета домой коммюнике было напечатано в советских газетах. Фашисты решили, что проворонили наш самолёт. Но даже, если бы германские истребители смогли сбить самолёт с делегацией, миссия нашего главного дипломата всё равно была бы выполнена. О переговорах Молотова в Лондоне и Вашингтоне уже узнал весь мир.

Удача сопутствовала нашему «дипломатическому бомбардировщику». Утром 13 июня ТБ-7 приземлился на Центральном аэродроме в Москве.

Самолёт пробыл в воздухе в обе стороны общим счётом 55 часов 27 минут.

Молотов на прощание пожал руки членам экипажа, подошел к Пусэпу и поблагодарил его «за приятное путешествие». Так завершился этот исторический перелёт в горячем небе Второй мировой войны.

Таллин

Герой Советского Союза Эндель Карлович Пусэп, как уже было сказано, воевал до Победы, хотя был ранен и перенёс пять

операций на позвоночнике. Но после войны, выйдя в отставку, приехал на историческую родину и поселился в Таллине. Работал, написал книги «Тревожное небо» и «На дальних воздушных дорогах», которые тоже можно найти в Интернете или в библиотеке. Дали ему давний недострой: пожалуйте, достраивайте дом и живите на здоровье.

Однако пришли другие времена. Рухнул СССР, и Герой стал на родине изгоем. Нашёлся владелец того недостроя, кажется, даже эсэсовский легионер, и Пусэп вынужден был освободить дом, в который вложил много средств и сил. Приходилось туго, когда в доме оставалось всего несколько картофелин. И главное — незаслуженная ненависть: советский оккупант!

Последние годы его были особенно безрадостными. Умер он в 1996 году. Могила его была осквернена. Жена его, та самая оренбургская красавица-казачка, которую он отбил у начальника училища, ненадолго его пережила. Но пока были силы, приходила на могилу мужа с красным флагом и цветами. Мемориал был приведён в порядок Российским центром национальной славы.

А такие люди, как он, должны жить в благодарной памяти вечно.

...Главным подвигом его жизни был тот полёт в Великобританию и США. В своём дневнике Пусэп записал даже так: «Это был один шанс из тысячи. И этот шанс оказался счастливым».