

Дима, меня не покидает мысль об одном вылете с Комендантского аэродрома Ленинграда. Хочу узнать твое мнение. Это было ранней весной 1945 года. Ночью были слабые морозы и земля промерзала, а днем, под лучами солнца, от положительной температуры, оттаивала. Взлетать на самолете По-2 трудно. Кроме того, за период военных лет дренажная система аэродрома вышла из строя. Полеты выполнялись по полосе, покрытой шлаком и утрамбованной с востока на запад, в сторону Финского залива.

Война шла к завершению, но в Прибалтике оставались не разгромленные фашистские воинские части и нашим войскам срочно потребовались боеприпасы. Весенняя распутица не позволяла срочно выполнить эту задачу, а потому, доставку боеприпасов в наши воинские части поручили нашей авиа – эскадрильи.

Груз был стандартный, в ящиках. Самолеты загружались ящиками до максимально допустимой загрузки. Я до обеда выполнил несколько вылетов и каждый раз, перед вылетом, проверял количество ящиков. Загрузкой занимался технический состав и ошибок, перегрузок не было.

Днем погода была отличной, безветрие, потеплело и еще солнце согревало землю. После короткого перерыва я торопился к вылету, загрузку самолета не проверил, запустил мотор и порулил к взлетной полосе. На рулении я заметил, что рулить стало труднее, но это я отнес за счет того, что земля сильно оттаяла. При взлете по шлаковой полосе скорость самолета нарастала очень медленно, и когда я понял, что это не нормально, прекращать взлет было уже поздно. Самолет выкатился бы с полосы на мягкий грунт и скапотировал (перевернулся "на лопатки"). В этом случае могло быть два исхода: отделаться ушибами или сгореть вместе с самолетом. Взлет я не прекратил, самолет оторвал перед окончанием полосы на критической скорости. Самолет "повис" и достаточно было бы слабого порыва бокового ветра и он свалился бы на крыло, катастрофа была бы неминуема. Спасло то обстоятельство, что впереди не было препятствий, и местность снижалась к побережью Финского залива. Мотор продолжал работать на взлетном режиме (с максимальной мощностью) – это опасно. Над Финским заливом я смог набрать всего 30 метров, а после, максимальная высота была 50 метров, мотор продолжал работать на взлетном режиме. Весь полет проходил на нервах. Над лесом терял высоту, попадал в нисходящие потоки воздуха, самолет приближался к верхушкам леса, обстановка была критическая. Над землей, где нет леса, самолет опять поднимался под влиянием восходящего потока воздуха. В конце маршрута стало "легче", высота полет поднялась до 60 метров. Осталась проблема, не допустить ошибку при посадке. Мотор должен работать на полной мощности (полных оборотах), так как запаса скорости нет, и если уменьшить мощность мотора (снизить обороты), то самолет провалится и удержать его будет невозможно, он "плюхнется" и ударится о землю до места нужного приземления. Авария в этом случае неизбежна.

На базу вернулся нормально. Мотор меня не подвел, выдержал. Командиру авиа – эскадрильи об этом случае я не доложил. Я считал, что это была ошибка загружающих, и человек, допустивший такую загрузку, мог получить серьезное наказание, а с другой стороны, я и сам виноват – не проверил загрузку.

Вот, Дима, как ты считаешь, ошибка это была или меня умышленно так загрузили? Такой полет – гарантия к катастрофе.

Дима, если тебя интересует, то я могу написать тебе об "острых" случаях в моих полетах.

Пока до свидания. Устал.

Целую, Аполлон. 08.03.2000 г.