

Как я “ловил” космонавтов.

Не верится, что мне уже идет 79й год, и я участвовал в делах, которые сейчас, через почти 55 лет, стали легендой! “Работают все радиостанции Советского Союза!” – это значило, что я – на точке, в готовности №1 и готов выполнить задание по поиску и спасению, т. е. “ловить” космонавта.

Сразу оговорюсь: не я лично, а экипаж, в котором летал в тот момент. И еще: “ловил” целый полк : 32 – экипажа, которые сидели от Полтавы до Якутска, поэтому была лотерея – кому повезет.

Перед самым первым запуском космонавта надо было решить проблему, как его “поймать” после приземления: телеметрия была тогда еще не отлажена – возможен был разброс; систем мягкой посадки тоже не было; спутник, который бы обеспечил ретрансляцию связи с космонавтом из любой точки СССР, отсутствовал. Поэтому проблема решалась так: после включения тормозного двигателя спускаемый аппарат по параболе входил в плотные слои атмосферы, на высоте 18 -15км открывался парашют объекта (шара), на высоте 8 – 7км космонавт из него катапультировался и приземлялся самостоятельно. При раскрытии парашютов включались передатчики и излучали сигнал на одной и той же частоте, а задача поискового самолета этот сигнал принять, выйти на точку приземления объекта (космонавта), построить маневр без учета направления ветра и выбросить десант. В салоне находились 2 офицера – десантника (один из них врач) и 2 сержанта (все с оружием) из Рязанского училища ВДВ. Перед прыжком они выбрасывали с парашютом упаковку, в которой были лодка, палатки, носилки, лопаты, НЗ и т. д: все, что необходимо для оказания помощи и спасения космонавта и охраны объекта.

Связь с Центром Управления осуществлялась через бортрадиста самолета, т. е. через меня, с помощью штатной радиостанции немодулированными сигналами (азбука Морзе). 2м членам экипажа выдавались кодовые таблицы, и после приема радиограммы я передавал ее текст штурману, он и я ее раскодировали и если тексты были идентичны, передавали командиру самолета. Передача с борта – в обратном порядке.

Самолет заранее выводился в зону барражирования на высоте 3000 – 3600м и ждал команду на начало работы. С появлением сигнала от объекта (космонавта) – снижение до высоты 1200 – 800м, построение маневра и выброс десанта.

600-й военно – транспортный авиационный полк, в/ч 78684, ранее базировался в г. Люберцы и выполнял транспортные работы: доставка высокопоставленных лиц из стран Народной демократии в Москву и обратно. Выполнял он и специфические задачи, например, помогал строить социализм Патрису Лумумбе (Конго, Браззавиль), несколько экипажей были командированы на помощь Кубе, команданте Фиделю Кастро. С появлением высотных и скоростных Ил-18, Ту-104 потребность в этих

самолетах отпала и полк перебазировали в г. Кедайняй Литовской ССР, придав ему функции поискового. Для этого самолетное радиооборудование доработали, и он стал способен выполнять специфические задачи.

Выполнял полк по – прежнему и транспортные работы в пределах Союза. Все экипажи имели допуск на секретные объекты по “форме – 2”, и если туда надо было что – то транспортировать, направлялся наш самолет. Например, я 3 раза летал в Тюра – Там (Бойконур). Даже однажды пролетел над родной деревней (д.Барыково, Серебряно – Прудский район Московской обл.), когда мы что – то возили из Тулы в Арзамас – 16 и обратно, и сбросил землякам минипарашют с запиской.

На вооружении полка были самолеты Ил – 14гр, взлетный вес 17250 кг, 2 поршневых двигателя АШ – 82т по 1850 л. с. каждый, и скорость 300 – 310 км/ч.

Я был зачислен в полк 29.05.61г, но перед этим по представлении нач – ку штаба м – ру Шелудько (погиб в авиакатастрофе с маршалом Бирюзовым при заходе на посадку в Белграде) и к – ру полка Герою Советского Союза п – ку Голубничему, был направлен к нач – ку связи м – ру Тозику на проверку знаний, которую успешно прошел. Затем была летная проверка с устранением искусственно созданных неисправностей нач – ком связи эскадрильи, с которыми я также успешно справился.

И вот: первая командировка по программе “Восток”. (Была еще программа “Зенит” для отработки технических вопросов: телеметрия, парашютные системы, с манекеном на борту и т. д.). Весь полк с интервалом 5мин. взлетал курсом на Астафьево (Подмосковный аэродром) на эшелонах 1200 – 3000м. Летели по трассе, в эфире стоял гвалт, т. к. данному экипажу в данный момент надо было что – то доложить в РДС (р – н диспетчерской службы – гражданский орган управления воздушным движением), поэтому забивали друг друга. Тем не менее, долетели все. Сразу получили от офицеров связи радиоданные: позывные, радиочастоты, кодовые таблицы и пункт, где предстояло сидеть в ожидании посадки. Нам выпал Витебск. Там космонавт мог приземлиться в экстренной ситуации, т. е. если для посадки в заданную точку на нулевом витке (Энгельс под Саратовом) команды на спуск не прошли.

В день посадки Г. С. Титова, космонавта - 2, в готовности №1 сидели в кабине на рабочих местах. Моторы прогреты; если температура снижалась до 90 градусов, борттехник запускал и прогревал их. Я прослушивал частоту 19995 кгц, стараясь услышать космонавта. Но увы! Команды на взлет и полет в зону мы должны были получить через нач – ка штаба Витебской дивизии Ан-12х. Такой команды не последовало. По прошествии n-ного времени НШ пришел на самолет и сообщил, что посадка Г. С. Титова прошла успешно в заданном р – не, и мы можем вылетать на базу. Это было в августе 1961г.

Следующая командировка была в Купино (южнее трассы Омск – Новосибирск, аэродром дивизии Су – 7, Су – 9), ноябрь – декабрь 1961г. Там в ожидании запуска мы просидели около 2х месяцев, были вызваны в штаб Зап. – Сиб. Военного Округа, где НШ Округа, по картам орбит полета, поставил экипажу задачу. Но по неизвестным нам причинам запуск не состоялся, и мы улетели на базу.

Затем была командировка в Новотроицк (около Орска) в апреле 1962г, где пришлось работать по программе “Зенит”. Два раза нас поднимали в зону барражирования, два дня я работал с Центром Управления, но, видимо, команды на спуск не проходили и мы возвращались на аэродром. Вскоре получили команду перелететь в Свердловск.

Сидели в Свердловске около месяца, вдруг команда: срочно вернуться на базу! На базе сообщили, что формируется эскадрилья для работы в Лаосе с базой во Вьетнаме. Я дал согласие. Отправили в отпуск, из отпуска срочно отозвали, переодели в гражданскую одежду и сказали: ждать команду на вылет в Москву, и мы 2 месяца играли в футбол. Каждое утро построение эскадрильи и команда: ждем звонка из Москвы. Но звонок не последовал, т. к. в 1962г между СССР и США было заключено соглашение в Женеве о невмешательстве во внутренние дела Лаоса. Так моя заграничная командировка отпала, и мы стали опять работать на Космос.

Следующий полет был в конце июля – августе 1962г на А. Г. Николаева и П. С. Поповича – первый групповой полет космических кораблей. Перелет полка в Астафьево, получение радиоданных и в Калинин - Мигалово (ныне Тверь). Все по отлаженной схеме: готовность №1, связь через НШ дивизии Ту – 16х

, только в этот раз на f19995кгц я услышал голос космонавта: “Пролетая над странами Восточной Европы, передаю привет и пожелания успехов в строительстве Социализма странам Народной демократии. Космонавт Николаев”. Я думал, что все пройдет как и в Витебске, но, смотрим, НШ бежит бегом к самолету: значит, что – то случилось! “Срочно вылетайте в Тулу – команды на спуск на нулевом витке (первая посадка под Джезказганом – был изменен угол наклона орбиты при запуске) не прошли” – прокричал он.

Запуск, взлет, курс на Тулу. Я попытался вызвать РДС – мы пересекали гражданские трассы – никто не ответил: был запрет полетам всей авиации по всему Союзу. Сели в Туле, подошел НШ дивизии Ан – 8х и сказал, что сели в заданном районе. Увы! Тревога была напрасной.

Осенью поступила команда, что нашу эскадрилью решили переучить на турбовинтовой самолет Ан – 12 и на ее базе создать полк. Я дал согласие. А поисковому полку дали новое наименование, знамя и перебазировали в Ленинск – Кузнецкий под Кемерово. На этом моя связь с ним прервалась.

Летая уже в Ташкенте, в Гражданской авиации на с – те Ил – 18, мы сели рейсом в Караганде, и я увидел, что стоят бывшие мои Ил – 14е. Подошел, смотрю – ребята из моего полка! Спросил о цели прилета, на что получил ответ: “Ну, ты же знаешь!” Так что на В. Терешкову и В. Быковского, космонавтов №5 и 6 (второй групповой полет) и последующие запуски мне слетать не пришлось.

Задачи по поиску и спасению космонавтов были важные, на уровне государственных, поэтому работа была интересной. Плюс транспортные полеты: за год работы полгода просидел на точках. Так же гоняли свои с – ты на рембазу в г. Балашов. И большой (по сравнению с другими типами военных с – тов) налет часов: за год – 350.

За полет Ю. А. Гагарина Л. И. Брежнев (курировал подготовку) получил Героя Соцтруда, капитан Лебедев из моей 2й эскадрильи – орден Ленина, остальные члены экипажа - награды поменьше; за Г. С. Титова – еще меньше, а потом совсем прекратили награждать. Мне – благодарности от командования.

В честь знаменательной даты (first flight – первый полет) Смоленское региональное отделение Союза радиолюбителей России (СРР) и местное отделение города Гагарин (бывш. Гжатск – родина Ю. А. Гагарина) ежегодно организуют международные соревнования радиолюбителей, эту дату отмечают Саратовское (место посадки первого Космонавта), Самарское (место изготовления ракеты-носителя) региональные отделения СРР, организовав работу спецпозывными с места приземления Ю. А. Гагарина и из других районов, а также с орбитальной Станции, из Центра управления и через спутник связи. Союз радиолюбителей Вооруженных Сил (AFARU) И Клуб “Пятый Океан” (5th Ocean”), членом которых я являюсь, проводят минитесты (соревнования).

А. Данилочкин.