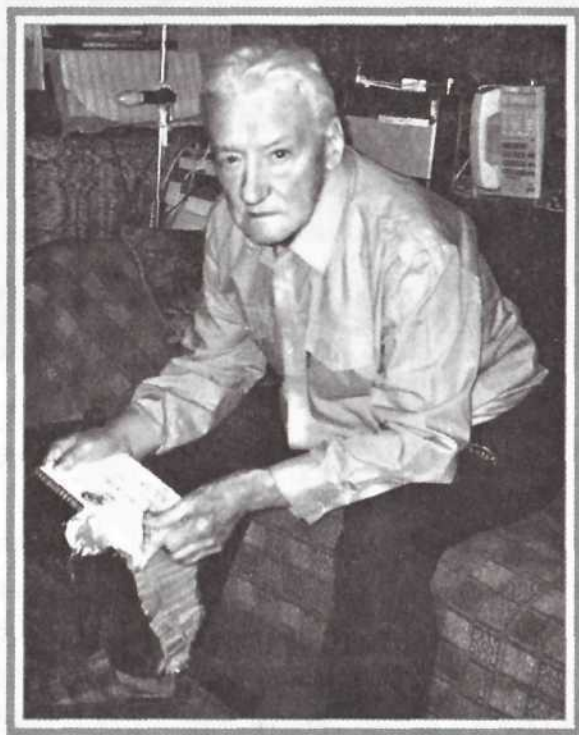


Автограф Гагарина



глава из книги А.Л. Локтева
"Недавно это было секретом"



***ОЛЕГ ИВАНОВИЧ
КОЗЮПА***

Когда я ехал в гости к Олегу Ивановичу, я знал, что он был одним из первых на месте приземления спускаемого аппарата Ю.А. Гагарина и собственноручно забил металлический лом в центре образовавшейся на грунте лунки. Мне хотелось услышать подробности от непосредственного свидетеля исторического события - первого полета человека по орбите искусственного спутника Земли.

Но когда Олег Иванович начал свое неторопливое повествование, я понял, что разговариваю с человеком, чья биография вместила целую эпоху. Эпоху начала освоения космоса. По этой причине мой рассказ - не только о событиях 45-летней давности.

ТАКОЙ ОБЫКНОВЕННЫЙ ПУТЬ В... ИСТОРИЮ

Олег Иванович Козюпа родился в 1928 году в семье военного, кубанского казака. В 1920 году отца взяли в армию, естественно, в кавалерию. Это была знаменитая дивизия имени Блинова, которая позднее стала первой в Красной Армии Гвардейской кавалерийской дивизией. Отец быстро прошел путь от рядового бойца до офицера. Некоторое время семья жила в городке близ Житомира. Однако в те времена в моде была ротация командного состава: каждые два года отец получал новое назначение. Так что Олег учился в школе «кусочками». 10 июня 1941 года семья поселилась в Тернопольской области. И уже на следующий день мальчик увидел, как пролетели немецкие «мессершмитты». А 24 июля слышался мощный гул, как от приближающейся грозы. Увы, это был



гул орудий. На следующий день семью эвакуировали на восток. Киев, село Духовицкое на Волге, Сталинград, Краснодар... В конце июня 1941 года по вызову отца семья вернулась в Сталинград.

К счастью, незадолго до разрушения города вражеской авиацией, семья уплыла пароходом на север.

А потом начались скитания: Чимкент, Ашхабад, Красноводск, Баку, Махачкала. И снова - Краснодар.

Было начало 1943 года, когда Олег, имея за плечами «лоскутную» шестилетку, начал учиться в восьмом классе да еще с третьей четверти. Но упорство брало свое. А еще юноша старательно стремился стать летчиком. Какова же была его радость, когда он узнал, что в Краснодаре есть авиационная спецшкола для учащихся 8-10 классов, готовящая ребят для военных училищ. Увы, осуществлению мечты Олега помешала его невероятная худоба: какая уж там авиация! Первые две четверти девятого класса он серьезно болел. Потом были трудности с математикой. И тем не менее школу Олег закончил с серебряной медалью. Его тяга к самолетам не прошла, так что совсем неслучайно он поехал в Москву и поступил в МАИ.

Но хотелось не просто иметь дело с самолетами, хотелось летать!

Несколько раз он прыгал с парашютом. А летом 1947 года пошел в аэроклуб, где обучали полетам на планере. Несмотря на то, что студентов в аэроклуб не брали, молодому человеку всё же удалось прикоснуться к своей мечте. А вскоре в самом МАИ была организована летная группа.

И Олег до окончания института успел полетать на самолете ПО-2.

Когда пришло время распределения дипломников, юноша получил назначение на работу инженером-конструктором в КБ В.П. Глушко.

Однако вскоре выяснилось, что



Олегу и нескольким его однокашникам суждено проектировать стенды для испытаний ЖРД. Самолетчики заскучали. И добились направления в Подлипки. Вот где нашему героюгодились присущие ему упорство и работоспособность.

«ШАРИК» ГАГАРИНА

Олег Иванович попал в конструкторский отдел ОКБ-1, доводивший королёвскую ракету Р-2, прототипом которой была немецкая ФАУ-2. Его карьера ракетчика началась с преддипломной практики и работы над дипломным проектом ракеты, способной доставить полезный груз в 1 тонну на расстояние в 2000 километров. Свою работу в качестве молодого специалиста Олег Иванович начал здесь же, в ОКБ-1, но уже не конструктором, а проектантом. Ему это казалось намного более интересным. Одна из таких работ была над ракетой (М5), способной доставить к цели атомную бомбу. В конце 1953 года АН СССР определилась с реальной атомной бомбой весом в 1 тонну, и надо было срочно делать ракету для ее доставки. Работа закипела, другими словами - каждый день до 12 часов ночи и без выходных трудились специалисты, пока комплект чертежей не был изготовлен.

А потом, в начале января 1959 года, состоялся судьбоносный для Олега Ивановича переход в отдел М.К. Тихонравова в группу будущего космонавта К.П. Феоктистова, ориентированную на полет человека в космос.

Здесь всё делалось впервые! Начать хотя бы с таких «простых» вещей, как, например, форма и размеры спускаемого аппарата. Это теперь всё кажется само собой разумеющимся. А тогда прорабатывались много-



численные варианты, в частности, конусообразные аппараты с острием и вперед, и назад. Всем знакомый теперь «шарик» появился позднее. Проработка размеров и формы аппарата, а также размещения в нем космонавта были поручены Олегу Ивановичу.

Итогом работы стал шар диаметром 2,3 метра и весом более двух тонн.

В апреле 1959 года состоялась передача документации конструкторам.

Так рождался будущий спускаемый аппарат «Восток». На нем был опробован спуск с орбиты двух собак с катапультируемыми креслами.

Уже тогда пришло понимание того, что в космонавтике мелочей не бывает. Например, собаки вернулись с орбиты голодными, а крысы - не напившимися воды. И дело было - в мелочах. Не учли, что автоматически закрывающаяся крышка кормушки будет шлепать собаку по носу. И потому, получив по носу раз или два, собаки предпочитали оставаться голодными. А как напоить крысу в невесомости? Казалось, нашли простое решение: в емкость с водой просунули через горловину фитиль, налитый водой. И чтобы напиться, крысе, по замыслу конструктора, достаточно былолизать торчащий из горлышка конец фитиля. Так казалось конструкторам, но не крысам, которые, испытав жажду... откусывали влажный конец фитиля, то есть могли попить лишь один раз.

Весной 1960 года К.П. Феоктистов направил Козюпу на космодром с заданием: работа со спускаемым аппаратом после посадки, включая и поиск самого аппарата.

О сложности задачи красноречиво говорит оценка разброса от расчетной точки приземления (плюс минус) 600 километров.



ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНАЯ СЛУЖБА

Параллельно с работами по созданию «Востока» при активном участии Министерства обороны (НИИ-4) создавался поисково-спасательный комплекс, включающий самолеты и вертолеты со спецоборудованием и специально подготовленных военнослужащих.

Для обнаружения спускаемого аппарата на нем были установлены два коротковолновых маяка с антеннами, вплетенными в стропы основного парашюта. При дальности 5000 километров они обеспечивали определение точки приземления с точностью до 100 километров.

Точность же обнаружения до 1,5 километров обеспечивал ультракоротковолновый радиомаяк, выстреливаемый из спускаемого аппарата при спуске и соединенный с ним фалом. Маяк был заключен в резиновый надувной баллон, форма которого обеспечивала при посадке эффект «ваньки-встаньки», в результате чего антенна маяка занимала положение, близкое к вертикальному (к слову сказать, это «ноу-хау» Олега Ивановича так и не было запатентовано - некогда было).

Поскольку на «Востоках» космонавт перед приземлением катапультировался и мог приземлиться относительно далеко от спускаемого аппарата, предусматривался КВ-маяк с антенной в стропях парашюта космонавта и УКВ-маяк в контейнере с носимым аварийным запасом (НАЗом). НАЗ был прикреплен фалом к привязной системе парашюта космонавта.

В августе 1960 года спускаемый аппарат «Восток», предназначенный для человека, был выведен на орбиту с двумя собачками. И совершенно реально встал вопрос: что делать, когда аппарат приземлится?



И тогда С.П. Королёв сказал А.В. Палло, своему сослуживцу еще по довоенному ГИРДу:

- Арвид, поедешь в расчетную точку!

Так к поисково-спасательной группе к О.И. Козюпе присоединился А.В. Палло, с которыми он проработал бок о бок многие годы, а позднее - А.А. Лобнев.

К месту посадки даже кинооператор подоспел:

- Три раза нас прогоняли к аппарату и обратно, снимая «как это было», предварительно одев нас в комбинезоны, привезенные съемочной группой.

Приземлившихся собак забрал самолет, на котором С.П. Королёв и М.В. Келдыш улетели в Москву. А Палло и Козюпа поехали на автомашине к месту посадки, где погрузили спускаемый аппарат на грузовик и повезли в Орск. Стало ясно, что до полета человека - рукой подать.

Тогда и включился знакомый механизм - «давай! давай! быстрее! быстрее!». Надо было срочно окончательно переделать «собачий» вариант «Востока» в «Восток» для человека.

Олег Иванович просил особо отметить, что все работы велись под лозунгом максимальной надежности: несколько парашютов, теплозащита с большим запасом и так далее. «Восток» был сделан таким образом, что в случае потери космонавтом сознания или невозможности даже пальцем пошевелить, посадка ему была обеспечена. Единственное, чего не могла сделать за космонавта автоматика, это снять с него скафандр.

Пока шли переделки, оказавшиеся совсем непростыми, до конца 1960 года состоялись еще два запуска с собачками.



ОРАНЖЕВЫЙ ЛОСКУТ

Для полета человека завод изготовил два «Востока», следом - еще два.

А осенью 1960 года появились первые 6 космонавтов: Юрий Гагарин, Герман Титов, Андриян Николаев, Павел Попович, Валерий Быковский, Григорий Нелюбов.

С ними предметно занимались несколько специалистов, в том числе и Олег Иванович: объяснял, что делать после посадки. Близился судьбоносный апрель. По словам Олега Ивановича, их отдел на предприятии знал еще в конце марта, что полетит Ю.А. Гагарин. Но это был бо-о-о-льшой секрет.

А накануне А.В. Палло, О.И. Козюпа, А.А. Лобнев и кинооператор М.Г. Бессчетнов (с которым трудно было не подружиться) вылетели в Куйбышев (теперь - Самара). Поскольку расчетная точка приземления «была в Куйбышеве перед оперным театром», становилось ясно, что при баллистическом спуске с разбросом плюс-минус 600 километров точка приземления окажется где-то в другом месте.

11 апреля в Куйбышеве шел снег, но день 12 апреля выдался солнечным. Запуск был назначен на 9 часов утра. Палло, Козюпа, Лобнев и Бессчетнов прибыли на аэродром заранее, готовые вылететь в район приземления.

А.В. Палло позвонил по ВЧ. Ответили:

- Всё в порядке, но телега (ракета - А. Л.) немного барахла.

При повторном звонке по ВЧ А.В. Палло услышал:

- Всё нормально.

Однако по радио - играет музыка, сообщений - никаких!





А.П. Палло позвонил в третий раз:

- Все в порядке, вышел на орбиту!

И только когда, по оценке О.И. Козюпы, Ю.А. Гагарин уже приземлился, по радио раздался голос Юрия Левитана:

- Говорит Москва!..

Ю.А. Гагарина при спуске не засекали, но когда он приземлился, обнаружили быстро. На высоте 8 километров сработала автоматика системы приземления, которая на высоте 7 км обеспечила катапультирование кресла с космонавтом. В итоге Гагарин приземлился на парашюте.

Ю.А. Гагарин рассказывал, что при спуске на парашюте видел широкую реку (Волгу - *А. Л.*) и, чтобы не сесть на воду, он решил избавиться от лишнего веса: достал пристегнутый ремнем нож, предназначенный для отрезания запутавшихся строп, и отрезал НАЗ (необходимый аварийный запас).

Гагарин довольно далеко перелетел Волгу и приземлился на вспаханное поле. Открыл шлем и зашагал в оранжевом костюме, надетом поверх скафандра перед полетом (для облегчения видеообнаружения).





Спускаемый аппарат Ю.А. Гагарина на месте приземления
12.04.1961 г.

Навстречу ему шли женщина с девочкой. Увидели и... побежали прочь, от греха подальше.

- Я - советский человек, - крикнул Гагарин, - не бойтесь!

В это время вертолет поисковой службы увидел космонавта и доложил начальству:

- Состояние отличное!

Надо сказать, что недалеко от места приземления находилась станция ПВО. Там увидели, что человек спускается на парашюте.

Несколько человек подъехали к Гагарину на автомашине с фотоаппаратом. Первые снимки сделал майор ПВО. Юрия Гагарина забрал вертолет и отвез в город Энгельс. Там в обкоме КПСС он по ВЧ разговаривал с Н.С. Хрущевым. И в Энгельсе, куда из Куйбышева прилетели А.В. Палло, О.И. Козюпа и А.А. Лобнев, они увидели Ю.А. Гагарина, который садился в самолет. Первый космонавт помахал всем рукой, поднялся на трап, снова помахал рукой и отбыл в Москву.

А Палло, Козюпа и Лобнев направились к спускаемому аппарату. От места приземления космонавта он находился примерно в полукилометре, на



пригорке. Еще бы несколько метров - и укатился бы в озерцо...

Спускаемый аппарат сделал в грунте лунку. В ее центре по очереди забивали лом из имевшегося ЗИПа.

А до приезда начальства кто-то подал идею:

- Неплохо бы?!

В ответ послышалось:

- Конечно, стоит!

Кто-то поехал в ближайший ларек за водкой. Козюпа вытащил из «шарика» тубу с пищей, предназначенной Гагарину. Чокнулись, выпили, закусили. Жаль, в тубе оказалось... морковное пюре. А ведь были в наборе и тубы с мясом. Не повезло, но трогать другие тубы поостереглись. А зря - ими потом начальники закусили!

Предусмотрительный А.В. Палло еще в ОКБ-1 заказал 10 досок (на всякий случай). Из досок нарубили палочки и обнесли спускаемый аппарат забором - колышками с ленточкой. Подействовало: ни один из сбежавшихся к месту приземления не переступил ленточку, хотя интерес к аппарату был огромен.

Аппарат начали готовить к эвакуации. Что-то сняли, что-то отсоединили. Как вдруг последовала команда:

- Всё восстановить, как... было! Госкомиссия летит!

На следующий день, 13 апреля, как мухи на мед, слетелось множество вертолетов.

- Какие-то люди идут к нам, - вспоминает Олег Иванович. Палло, Лобнев и я пошли навстречу. СП. Королёв приподнял ленточку, прошел к нам. «Поздравляю, Сергей Павлович!» - сказал ему Палло. Королёв расцеловался с ним и пожал нам руки.

После того, как комиссия отбыла, прилетел вертолет Ми-6 и на наружной подвеске отвез «шарик» в Энгельс, где «Восток» погрузили в самолет.





Фото Ю.А.Гагарина
с его дарственной надписью О.И. Козюпе

А 14 апреля А.В. Палло, О.И. Козюпа и А.А. Лобнев вместе с «шариком» улетели и сели на аэродроме в Чкаловской. Никто из заводских их не встречал.

Палло пошел звонить. Но перед тем как уйти, он достал парашют спускаемого аппарата и... отрезал кусок на память. То же сделали Козюпа и Лобнев. К слову сказать, парашют тоже был оранжевого цвета - по предложению Олега Ивановича, сообразившего, что при поиске его будет легче заметить на белом снегу.

В конце концов, приехали кран, грузовик, автобус вместе с... пьяными «в дым» работягами: вся страна торжествовала победу в Космосе! Кое-как всё же перегрузили контейнер и поехали в Подлипки. Улицы были запружены ликующими людьми, поющими и танцующими.

Кто-то от переполнявших чувств открыл окно автобуса и крикнул:

- А вы знаете, что мы везем? Но его тут же утихомирили, и «страшная» тайна из автобуса так и не вылетела. А так этого хотелось!



Подъехали к проходной, и строгая вахтерша, которую все побаивались, вдруг понимающе спросила:

- Вы ЭТО привезли?

• - Да!

- Спасибо!

А потом Ю.А. Гагарин долго и подробно рассказывал специалистам о своих впечатлениях и ощущениях, в частности - о том, что был период, когда спускаемый аппарат затрясло, как телегу по булыжнику: это был переход через скорость звука. Для любознательных: скорость при сходе с орбиты - около 8 км/сек., перед вводом парашюта - около 250 м/сек., около Земли - меньше 10 м/сек.

Всего же за время работы Олег Иванович привез на фирму 13 спускаемых аппаратов. Часто это были далеко не прогулки, но приключения, связанные порой с риском для жизни.

Полет Ю.А. Гагарина стал результатом самоотверженной работы тысяч людей. Образно говоря, он стал надводной, видимой частью громадного айсберга. Мы с вами, читатели, прикоснулись к его подводной части.

На прощанье Олег Иванович показал мне фотографию с автографом Гагарина, только что надевшего мундир с погонами майора, и уникальный сувенир того давнего исторического события - оранжевый лоскуток от парашюта спускаемого аппарата первого космонавта планеты.

