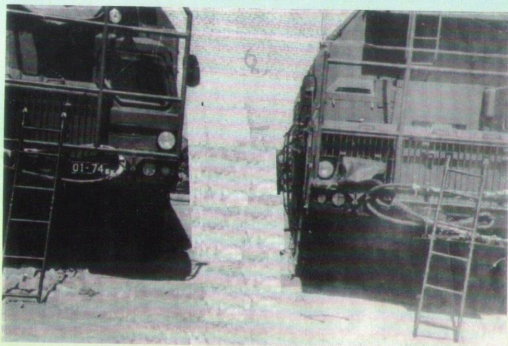


В.В. ВАСЕЦКИЙ



РАССКАЗ О «ПУРГЕ»

ВЫЕЗДНОМ ИЗМЕРИТЕЛЬНОМ ПУНКТЕ



16+

Виктор Витальевич Васецкий

Рассказ о «Пурге» – выездном измерительном пункте

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=57119515

SelfPub; 2020

Аннотация

Это история о людях, причастных к формированию стратегического ракетного щита Советского Союза, об их службе и судьбах. Книга адресована всем тем, кому небезразлична обороноспособность России. Все персонажи вымышлены, но у них есть прообразы.

Содержание

Начало моей службы на Байконуре	4
Площадка 2А.	7
Создание «Пурги» – выездного измерительного пункта.	10
Начало моей службы на «Пурге» – выездном измерительном пункте.	13
Измерительная техника «Пурги».	19
Первый выезд на испытательную работу.	21
Конец 1983 года.	69
А жизнь продолжалась.	94

Начало моей службы на Байконуре

Быстро пролетели 5 лет учебы в Харьковском военном училище. Отзвучал торжественный марш, прошёл выпускной вечер. Получил назначение. Старший инженер системы Спектр-Б1. Город Ленинск Кзыл-Ординской области (друзья подсказали, что это космодром Байконур). Казахстан. Войсковая часть номер... В одном предписании 11284, в другом – назначен на должность старшего инженера системы войсковой части 30084. Проездные документы выписали до станции Тюратам Кзыл-Ординской области. Сразу встал вопрос: «Почему два номера и как туда добираться?» Это потом я узнал, что город Ленинск и войсковая часть 11284 – это и есть космодром Байконур, а 30084 – это войсковая часть внутри космодрома, куда я направлен служить. Ну а пока ищем на карте город Ленинск и станцию Тюратам. Собрав все сплетни, выяснил, что в Ленинске есть аэропорт. Он называется Крайний, но взять билеты на самолет туда заранее нельзя. Самолёт летает из Внуково один раз в неделю. Билеты продаются только там. Простым смертным их приобрести можно только после предъявления предписания или командировочного удостоверения – если останутся эти самые билеты, но, возможно, и не останутся. А на поезде трястись от Москвы до этой самой станции Тюратам надо больше двух

суток. Сам бы попробовал, но на четвёртом курсе я успел жениться. Родилась дочка, которой как раз исполнилось полгода. С маленьким ребёнком двое суток ехать в поезде весьма проблематично. Ведь ещё и неизвестно, как встретят на новом месте. Помогла как всегда армейская смекалка. Раз Кызыл-Ординская область, значит, надо лететь в областной центр – город Кызыл-Орду. Теперь этот город в Казахстане называется Кызыл Орда. Оттуда с Божьей помощью доберемся и поездом. Слава Богу, в те времена в Кызыл-Орду летал самолет из Минеральных Вод, билеты на который продавались свободно. Прилетели в Кызыл-Орду поздно вечером. Легко взяли билеты до станции Тюратам на поезд (благо, ехать всего одну ночь). Утром проснулись. Посмотрели в окно и слегка ошалели. За окном был натуральный марсианский пейзаж. Бескрайняя желто-коричневая степь – и рядом с железной дорогой огромные полусферические антенны. Потом я узнал, что это антенны измерительной системы Сатурн. Однако вначале показалось, что это техника пришельцев. Ещё полчаса езды, и поезд прибыл на станцию Тюратам. К счастью, здесь нас встречали. Неизвестный военный посадил нас в автобус и повёз в город. Проехали через проходную, на которой контролёры проверили документы. За проходной, собственно, и находился город Ленинск, он же центр космодрома Байконур. Автобус довёз нас до главной площади города, где находились штаб космодрома, центральный универмаг городка и вполне приличная гостиница. Первую ночь

переночевали в гостинице, а уже на следующий день получили двухкомнатную квартиру в только что построенном доме. В первый же день дочке стало плохо от жары – пришлось сразу купить кондиционер. Дальше были занятия с молодыми офицерами, прибывшими для дальнейшего прохождения службы. Наверное, как всегда, посоветовали забыть всё, что мы проходили в училище. Слава Богу, я не стал торопиться это делать. На занятиях в основном изучали уставы и занимались осточертевшей ещё в училище строевой подготовкой. Самой смешной была лекция о порядке получения, хранения и использования ядовитых технических жидкостей и спирта. Из лекции можно было понять, что спирт – это ядовитая техническая жидкость. Я до сих пор его так называю, а водка – это 40-процентный раствор ядовитой технической жидкости. Именно тогда в моём лексиконе появилась фраза: «Давайте выпьем яда». Кроме всего прочего, выяснилось, что непосредственно на службу придётся ездить поездом, в просторечье называемым мотовозом, хотя на самом деле такой поезд состоял из весьма комфортабельных купейных вагонов, оснащенных кондиционерами, что в условиях казахстанской жары совсем не являлось лишним.

Площадка 2А.

Непосредственно на место службы удалось попасть только через месяц. Находилось оно примерно в часе езды на поезде от города, называлось площадка 2А и представляло собой два весьма приличных размера цеха, в одном из которых собирали габаритно-весовые макеты атомных бомб, попросту ГВМ, в которые вместо атомных зарядов вставлялась телеметрическая аппаратура, а в другом устанавливали эти ГВМ на головные части настоящих боевых ракет, которые изготавливали в то время в Днепропетровске. Это было очень мощное и грозное оружие. Боевые ракеты такого типа американцы называли Сатана. Специально для испытаний из Днепропетровска их переправляли на Байконур. Эти ракеты после установки на них габаритно-весовых макетов запускались на Камчатку с испытательными целями. Занимались сборкой ГВМ и установкой их на головные части ракет исключительно офицеры и прапорщики.

Служившие в этой части солдаты срочной службы только по ночам несли караул по охране этой площадки.

На рабочие места по подготовке ГВМ они не допускались. Система Спектр, на которую я попал служить, предназначалась для проверки правильности сборки телеметрической аппаратуры в таких габаритно-весовых макетах бомб и те-

леметрической аппаратуры во всей головной части экспериментальной ракеты. Она представляла собой несколько не особо отличавшихся эргономичностью аппаратных стоек с расположенными на них примерно двумя сотнями кнопок управления, четыре графопостроителя в еще двух аппаратных стойках, а также необходимые для работы всей системы устройства записи и воспроизведения данных с магнитной ленты. Все это было оснащено своими кнопочными системами управления, а также контроля при помощи установленных в стойках осциллографов.

При этом любая неправильно нажатая кнопка системы управления этой аппаратурой в процессе испытаний и проверки ГВМ могла свести на нет всю работу сборочной бригады за целый день, а то и за несколько дней. В частности, с этой аппаратурой справлялся только один человек – мой новый начальник. Но и ему иногда на помощь приходили офицеры управления. Тут надо пояснить, что организационно космодром Байконур состоял из испытательных управлений и подчиненных им войсковых частей. Офицеры управлений, как правило, занимались наукой, вопросами идеологии и теории применения ракетной техники. Офицеры и весь личный состав войсковых частей занимались технологией. Только хорошо освоившие технологию и постигшие азы теории офицеры частей переводились для дальнейшего прохождения службы в управления. Мой первый начальник на космодроме к моменту моего прихода в часть для дальнейше-

го прохождения службы как раз полностью освоил технологию эксплуатации и применения закрепленной за ним техники, изучил теорию по ее использованию при проведении многочисленных различных видов испытаний ракетной техники и приготовился перевестись для дальнейшего прохождения службы во 2 управление Космодрома, которому эта часть была подчинена, и это должно было случиться вот-вот. Я должен был в ближайшей перспективе стать ему в этой части заменой. В общем, служба на этой площадке была раем. Тяжёлые условия климата на Байконуре полностью компенсировались интересной работой и перспективой продвижения по службе. Однако рай не может быть вечным. И даже долговременным.

Создание «Пурги» – выездного измерительного пункта.

В середине ноября меня и ещё двоих офицеров нашей части, Юру Чернова и Володю Карпова, только что закончивших военное училище и вместе со мной попавших служить в эту часть, вызвал к себе начальник 2-го управления, в которое она входила, иными словами, наш прямой начальник. Офицеры постарше сразу сказали: будут предлагать куда-то перевестись, не соглашайтесь. Вы назначены сюда приказом Министра обороны и в течение года должны осваивать свои воинские специальности, поэтому вас не должны никуда переводить, если, конечно, сами не согласитесь. Когда мы прибыли к начальнику управления, тот посмотрел на нас, похвалил за успешное начало освоения наших новых военных специальностей, после чего сказал, что сформирована новая часть – Выездной измерительный пункт, и есть мнение перевести нас туда служить. Мы дружно сказали нет. Тогда начальник управления полковник Ковальчук предложил нам доехать вместе с ним до города на его машине. Мы сдуру вышли и сели в «Волгу», наверное, по своему недоумию подумав, что это такси. Да нет, это была персональная машина начальника управления. Машина поехала в сторону города, но на полпути свернула на одном из перекрестков и заеха-

ла на неизвестную нам площадку. Подъехала к полуразваленному зданию, остановилась. Начальник управления вышел из машины. Мы тоже вышли. Он предложил нам вместе с ним войти в это здание. Мы вошли, и тут он сказал: «Посмотрите, вам должно понравиться». Мы даже пикнуть не успели. Он вышел и снова сел в машину, «Волга» уехала. Внутри первого этажа этого здания были выбиты все окна. В одной из комнат горел костер. Возле костра стояли два солдата и здоровенный капитан среднеазиатской внешности. Капитану на вид было лет 35, он посмотрел на нас и сказал: «Ну и дураки же вы, что согласились. Понятно я, мне майора получать надо, а вам-то для чего?» Но «Волга» все-таки уже уехала. Я сразу понял позицию и интерес начальника управления. В случае успешного формирования в подчиненном ему соединении новой войсковой части – пусть даже в ранге отдельного батальона, но способного полноценно решать новые для подчиненного ему управления задачи – он вполне мог получить воинское звание генерал-майора. Задачу он успешно решит и генералом все-таки станет. Через пару лет пойдет на повышение и будет командиром всех частей РВСН Космодрома, а это два управления на Полигоне – второе и восьмое. Должность генеральская. Сам космодром в то время уже находился в подчинении главного управления космических средств – ГУКОС. Но два управления так и остались принадлежать Ракетным Войскам Стратегического Назначения. В город мы вернулись вместе со своим новым знакомым

капитаном уже поздно вечером, поездом.

На следующий день я приехал в свою часть. Слышу, все офицеры хихикают: зачем же вы, идиоты, согласились? Я говорю: да не соглашались мы. А в ответ: как же не согласились, если начальник управления сегодня лично приехал к нам на развод и объявил всему собравшемуся личному составу, что все трое согласны на перевод в новую часть? Добровольно. Без принуждения. Начальник управления врать не может. Но, оказывается, большие начальники тоже иногда врут.

Начало моей службы на «Пурге» – выездном измерительном пункте.

Так я попал, служить в новую часть – на вновь созданный выездной измерительный пункт, который при его формировании называли «Пурга». Тут сразу стоит объяснить, что такое выездной измерительный пункт. Дело в том, что на дворе был конец 1982 года. Только что 10 ноября умер Брежнев. А ведь только он один умел в то время договариваться с американским супостатом о сокращении стратегических вооружений. Супостат после его смерти разбаловался, стал капризничать и пугать нашу страну своими баллистическими ракетами. Успокоить его можно было, только показав, что у нас ракеты тоже есть. Стратегические ракеты. Они стоят на боевом дежурстве и в любой момент могут к этому самому супостату прилететь. И надо было все это ему, супостату, показать. Показать убедительно.

Отсель грозить мы будем супостату!

А если позапускать немного эти самые наши баллистические ракеты непосредственно из боевых ракетных частей (пускай не в Америку, а на Камчатку), но зато не с полигона, а непосредственно из войск, где они несут боевое дежурство. И пусть американские генералы посмотрят фотографии со своих спутников и увидят, что если сегодня эти ракеты ле-

тят на Камчатку и прекрасно по ней попадают, то завтра они вполне могут прилететь и к ним. Надо отдать должное этим самым американцам и их генералам – все наши запуски баллистических ракет они из космоса прекрасно видели. И прекрасно понимали: случись что, полетят эти ракеты, но уже не в учебном, а в боевом снаряжении. И не по учебной испытательной траектории, как это делается сейчас, а непосредственно к ним. Однако даже с учебной и демонстрационной целью запускать баллистические ракеты без чёткого и объективного контроля за их полетом – удовольствие достаточно дорогое. Супостат-супостатом, а самим посмотреть тоже интересно.

Хорошо, если такое изделие (а в полигонных частях ракетных войск стратегического назначения ракету было принято называть изделием) полетит как надо и туда, куда надо, а если нет? Тогда необходимо определить траекторию, по которой она летела, и что с ней случилось. Для того чтобы устранить проблему, надо знать причину произошедшего, нужны траекторные и телеметрические измерения. А в частях РВСН, которые несут боевое дежурство, нет технических средств для таких измерений... Приемные станции телеметрической информации и станции наблюдения за траекторией ракеты, расположенные на измерительных пунктах космодрома, увидят ракету только тогда, когда она поднимется достаточно высоко. Самая интересная информация – о старте ракеты и ее выходе из шахты, а также о начальном

участке работы первой ступени ракеты – им недоступна в силу удалённости этих приемных станций. Если же возить каждую ракету для запуска на космодром, тогда теряется весь смысл показа супостату их готовности. А что если снабдить такие ракеты вместо бомб или учебных болванок контейнерами с аппаратурой передачи телеметрической информации, как это делается на космодроме, прямо на месте, в боевых частях, а средства приема и первичной обработки этой информации к месту запуска привезти, например, с космодрома?

Такая задача была решена путем создания выездного измерительного пункта, новой отдельной войсковой части, которую называли «Пурга» и куда я попал служить волею начальника 2-го управления космодрома Байконур полковника Ковальчука. Само название части было почему-то засекречено. Даже мы, офицеры, которые служили в этой части, могли прочитать это название только в секретном отделе. Простые смертные должны были называть эту самую «Пургу» войсковая часть 49505. Итак, вместе со мной в эту часть, на эту самую «Пургу», волей начальника управления без особого желания попали ещё трое таких же, как и я, выпускников 1982 года. Остальные были постарше и перешли служить в эту часть добровольно. Так, командиром части стал подполковник лет 40, до этого он был начальником отдела на большом измерительном пункте, его переманили, пообещав интересную работу и самостоятельность в принятии ре-

шений. Он был отличным командиром, хотя и не имел даже высшего технического образования, но в том, что он командир от бога, мне пришлось потом не раз убедиться лично. Начальником штаба назначили майора, имевшего большой опыт штабной работы. Он был примерно одного возраста с командиром части. Первым заместителем командира – а на измерительных пунктах эта должность называлась тогда, да наверное, и сейчас называется – заместитель командира части по измерениям, что часто вызывало легкую иронию у молодых офицеров: измерения бывают разными – штангенциркуль тоже средство измерений, был назначен капитан на пять лет старше меня. Очень скоро он получит звание майора. Он оказался толковым, знающим офицером. В дальнейшем нам пришлось много вместе работать, и хотя он был не телеметрист, а специалист по траекторным измерениям, однако во время учебы в военном училище на 3-м радиотехническом факультете ХВВКУ телеметрию в отличие от меня, учившегося в военном училище на системного программиста, изучал и поэтому достаточно быстро вник в особенности приема и обработки используемой при запусках баллистических ракет непосредственно из боевых частей Ракетных Войск Стратегического назначения телеметрической информации, и на его помощь всегда в какой-то степени можно было надеяться, а потому всегда можно было к нему обратиться в трудной или непонятной ситуации, если такая случалась. В очень скором времени он станет майором.

Остальной офицерский состав этой части был собран со всего космодрома. В отличие от нас, молодых лейтенантов, большинство офицеров перевелись в эту часть добровольно. В основном за получением более высокой должности и очередного звания, как тот самый капитан, которого мы встретили сразу после беседы с начальником управления, теперь он был уже с погонами майора. Один старший лейтенант, будучи уже в возрасте, перевёлся для того, чтобы получить капитанское звание, и он его в скором времени получил, хотя втайне надеялся и на майорскую должность. Иначе в 40 лет пришлось бы увольняться. Ещё один старший лейтенант, Борисенко, тоже уже в возрасте, также перевелся за получением капитанской должности и воинского звания капитан. В молодости он попал в крупную неприятность – уже на Байконуре на личном мотоцикле с коляской сбил местного жителя. Насмерть. Хотя милиция и признала виноватым в ДТП покойника, за невнимательную езду на личном транспорте главнокомандующий РВСН предупредил этого офицера о неполном служебном соответствии. А это очень серьёзное взыскание. Тем более от главнокомандующего видом войск, который находится в Москве, но может снять взыскание только лично. Поэтому такое взыскание очень долго не снимается, а это, как правило, очень серьёзная задержка в получении очередной должности и следующего воинского звания. Но, попав на «Пургу», он наконец-то получил капитанскую должность и теперь надеялся получить звание капи-

тана. Был лейтенант Дорошин, на год старше нас, отличный парень, но ему до этого не особо повезло со службой. После окончания военного училища при Военной Академии он был назначен на старше-лейтенантскую должность. Он прослужил в этой должности год и перевелся на выездной измерительный пункт на должность капитанскую. Да что ему, он в то время был еще холостой, не то что я, дурак набитый.

Снова приехал на своей «Волге» начальник 2-го управления и представил нам наше новое командование, а командованию представил нас, вновь назначенных офицеров вновь созданного выездного измерительного пункта, получившего наименование «Пурга». Помимо офицерского состава, часть укомплектовали личным составом солдат и сержантов срочной службы переводом их из других частей. Естественно, что командиры подразделений этих частей постарались передать нам далеко не лучшие кадры, но все. Выездной измерительный пункт был создан, личным составом укомплектован.

Измерительная техника «Пурги».

Измерительную технику, собирали со всего космодрома. Однако все равно на момент создания части техники в ней было мало. Измерительные станции все были почти мои ровесницы, образцы чудес ламповой техники конца пятидесятых годов. Две мобильные станции измерения траектории «Кама» и три станции приема телеметрической информации БРС-4, мобильный вариант. Все ламповые. И траекторные измерения, и телеметрическая информация должны иметь очень точную привязку по времени. Для этого в нашу часть передали целых три мобильных приемника сигналов единого времени (СЕВ) – станции «Беркут». Они размещались в фургонах на шасси автомобилей ГАЗ-66. Два таких приемника были в хорошем техническом состоянии. Один из них стал использоваться для обеспечения привязки ко времени станций приема телеметрической информации. Второй – для обеспечения привязки ко времени станций измерения траектории. Третий приемник находился в нерабочем состоянии из-за старости. В дальнейшем его спишут, а автомобиль ГАЗ-66 мы будем использовать как автобус. Мобильную систему обработки данных не нашли. Такой системы на тот момент еще не было в природе, хотя наша промышленность уже полным ходом такую систему разрабатывала, как

и сделанные на новой элементной базе мобильные станции приема телеметрической информации. В дальнейшем я буду очень сильно удивлён тем, что фургоны этих новых станций, использующих интегральные микросхемы, будут в два с половиной раза больше фургонов ламповых станций БРС-4, обладая практически тем же функционалом. Очень трудно будет понять издержки социалистического производства и особую гениальность наших конструкторов. Однако еще до образования нашей части на нескольких объектах Ракетных Войск стратегического назначения представители промышленности установили стационарные станции приема телеметрической информации ПРА и системы обработки данных Спектр-Б1, которые были размещены в комнатах зданий и сооружений боевых ракетных частей. Однако стояли они там без присмотра. За них практически никто не отвечал, пока не была образована наша часть. Сразу после её образования и проведения первых работ всю эту технику, установленную на объектах боевых ракетных дивизий, закрепят за мной. Сколько потом эта техника вымотает мне нервов!

Первый выезд на испытательную работу.

Но вот и все: приказом Главнокомандующего Ракетными Войсками стратегического назначения на ноябрь – декабрь 1982 года были назначены учения РВСН под Саратовом с запуском на последнем этапе этих учений боевых ракет стратегического назначения. Для подготовки боевой ракеты к учебно-боевому пуску, оснащения ее специальным телеметрическим оборудованием, а также приема и обработки телеметрической и траекторной информации на начальном участке траектории полета предполагалось впервые использовать вновь созданный выездной измерительный пункт «Пурга».

Как уже отмечалось, новая часть была создана, укомплектована личным составом в соответствии со штатным расписанием и специально собранными для неё со всего космодрома техническими средствами.

В конце 1982 года было принято решение о первом использовании её по прямому назначению.

Как всегда бывает, сразу после этого начались чудеса. По крайней мере для меня. Дело в том, что в те времена теле-

метрическую информацию о состоянии ракеты в полете перед передачей в эфир серьезнейшим образом зашифровали с помощью специальной, засекречивающей аппаратуры. Эту практику отменяют только в 1993 году, когда русский царь Горбачёв договорится с американским президентом Рейганом о том, что мы больше не будем секретить телеметрическую информацию, которая передаётся с запускаемых ракет. Скорее всего это было не совсем правильное решение Горбачева, но он царь – ему видней. А пока после приема телеметрической информации уже на земле эту информацию расшифровывали при помощи рассекречивающей аппаратуры. Чтобы согласовать такую аппаратуру с применяемой для обработки информации системой Спектр-Б1, необходима была специальная аппаратная стойка – наземное согласующее устройство, или просто НСУ, которую включали в состав системы Спектр-Б1. Однако те, кто планировал испытательные запуски непосредственно из ракетных дивизий, видно кое-что просто перепутали. В комплекты аппаратуры, установленной на объектах РВСН, спланировали к установке другие, более новые наземные согласующие устройства – АСМ. Это хорошие устройства. Но со старой засекречивающей аппаратурой они не работают. Однако на предполагаемую к запуску ракету для невозможности определения её характеристик вероятным противником по данным телеметрической информации планировалось установить именно старую засекречивающую аппаратуру. Ведь этот тип ракет дав-

но прошел полигонные испытания. Именно эта ракета стояла на вооружении в войсках, и её собирались не испытывать, а просто проверить. Когда её испытывали на полигоне, испытания проводились с использованием старой засекречивающей аппаратуры. Вносить теперь изменения в ее конструкцию для того, чтобы получить возможность использовать новую, было нецелесообразно. Для проверки её технического состояния и характеристик использовалось телеметрическое оборудование старого типа, и нужно было именно НСУ. Поэтому мне было поручено получить такую стойку на складе, проверить её комплектность и исправность, после чего загрузить ее в эшелон, которым будет перевозиться вся техника части к месту проведения пуска ракеты. А по прибытии эшелона на место – организовать ее доставку на объект, где она будет использоваться. Стойку я на складе получил. Комплектность проверил. Но как проверить ее исправность и работоспособность? Выручил мой первый начальник. В комплекте используемой им для проведения работ аппаратуры была такая же стойка, и во время перерыва мы вполне могли поменять их местами для проверки. Однако проверка показала, что стойка неисправна. Выяснилось, почему она стояла на складе. Её неисправность была определена производственным браком, который даже представители промышленности, приехавшие в своё время для ввода ее в эксплуатацию, не смогли устранить. В эксплуатацию данный экземпляр так и не ввели. Слава Богу, у моего первого на-

чальника был опыт использования такого типа аппаратуры. Поколдовав над ней несколько часов, он нашёл брак. Брак заключался в том, что в свитых жгутами проводах два провода были перепутаны местами. Перемычка между жгутами спасла положение. Согласно всем действующим в то время приказам использовать не введённую в эксплуатацию аппаратуру, а уж тем более отремонтированную еще до введения в эксплуатацию собственными силами, было категорически запрещено. Практически все приказы были нарушены. Но кто в такой момент вспоминает о приказах? Задание командования было выполнено, а перемычка, сделанная красивым проводом розового цвета, очень экзотично выглядела на серых жгутах остальных проводов. Я тогда был еще молодой и дурной и поэтому не представлял, сколько нервов в будущем вымотает из меня эта перемычка. Но на данный момент наземное согласующее устройство было вполне готово к выполнению работ. Нам всем выдали командировочные предписания. Срок командировки был определён в 50 дней. Когда моя супруга узнала об этом, сразу спросила, что ей делать Целых 50 дней одной в Казахстане! На семейном совете решили, что на время моей длительной командировки она поедет к своей матери, в её родной город Кисловодск. Железная дорога от Байконура до Кисловодска проходит через Саратов, поэтому также решили, что до Саратова мы доедем вместе. А дальше я куплю билеты и посажу её с дочкой на поезд от Саратова до Кисловодска.

Сказано – сделано. Доехали до Саратова. Но на дворе стоял 1982 год, билеты в южном направлении было купить очень сложно. Я пошёл в кассу для пассажиров с детьми, затем в воинскую кассу – всё-таки я был военным. Везде сказали, что билетов нет. Но тут ко мне подошёл, довольно помятого вида гражданин и спросил: «Что, лейтенант, билеты нужны? Если поставишь бутылку водки, давай деньги. Через 20 минут принесу». Дал деньги. Гражданин ушел. Я сходил в вокзальный ресторан за водкой. Через 20 минут решил, что он меня просто кинул. Однако через полчаса гражданин вернулся и принёс мне взрослый и детский билеты до Кисловодска. Ребёнка, конечно, можно было провезти бесплатно, но тогда у дочки не было бы своего места. А так всё было отлично. Однако алкоголику для распития нужна была компания, поэтому он предложил мне выпить вместе с ним. Тут меня как чёрт дернул – я согласился и прошел вслед за ним в какую-то довольно обширную кладовую, где стоял стол и на нём два грязных стакана. Он заполнил до половины один. Хотел налить во второй, но меня чёрт уже дернул, и я сказал, что буду пить из горлышка. Он выпил свои полстакана, а я раскрутил бутылку и выпил все остальное. Его возмущение тут же сменилось восторгом. Он сказал слово «могём» и мгновенно удалился. Я пошел в зал ожидания. Отдал жене билеты, посадил ее с дочкой на поезд и пошел искать электричку до военного городка. В 7 утра был уже на месте. Нашел гостиницу и на ее пороге встретил все коман-

дование нашей части. Я жутко боялся, что после выпитого от меня может быть перегар, но руководство встретило меня выдохом с таким запахом, что я почувствовал себя идеальным трезвенником. Тут же я был озадачен, пошел в местный автопарк, получил там автобус и в качестве старшего машины повез на переданный нам местной воинской частью объект, предназначенный для проверки устанавливаемого на ракету телеметрического оборудования, прикомандированных на время выполнения работ к нашей части офицеров, прибывших из других частей космодрома. Своих сотрудников нам тогда еще не хватало, но ничего, эта проблема скоро решится. Вообще-то первые работы нам помогали выполнять еще и офицеры управления космодрома, но скоро эта практика закончится.

Как ни странно, но в этом были заинтересованы и они, и мы. Они – потому что наши командировки довольно скоро будут очень частыми и длительными и выезжать каждый раз за полторы тысячи километров только для того, чтобы обучить офицеров нашей части правильно нажимать кнопки, – занятие неблагодарное. Мы – потому что желание иметь над собой няньку-контролёра быстро надоедает. Но сейчас мне предстояло с их помощью расконсервировать и провести техническое обслуживание на простоявшей больше года без дела наземной телеметрической аппаратуре, в состав которой входили антенный комплекс «Жемчуг», станция приема телеметрической информации ПРА, система декоммута-

ции и отображения телеметрической информации Спектр-Б1. Дополнить систему Спектр-Б1 привезенным с Байконура наземным согласующим устройством НСУ и провести с использованием этой техники объективный контроль правильности сборки радиотелеметрической аппаратуры, установленной на специально привезённую с космодрома испытательную головную часть для боевой ракеты, а затем и проверку всей телеметрической аппаратуры, установленной на ракету. А после запуска этого изделия – оперативно провести обработку телеметрической информации с данными о начале его полета, пусть первый раз с помощью офицеров управления и представителей промышленности. В будущем мне все это необходимо будет делать самому. А уже по окончании этой работы всю находящуюся в этой части наземную телеметрическую технику передадут на ответственное хранение и для дальнейшей эксплуатации мне. Ранее эта техника была закреплена за капитаном из 3-го Управления, который приехал на работу вместе с нами. Узнав, что мы привезли наземное согласующее устройство, он рассмеялся и сказал, что это, пожалуй, лишнее. Я спросил, почему, а он ответил, что весь комплект установленной здесь аппаратуры собирался, когда уже были созданы новые засекречивающий и рассекречивающий приборы. Для согласования с ними в комплект аппаратуры Спектр-Б1 было включено новое устройство – стойка АСМ, аппаратура сопряжения с «Муравьем» – секретящим аппаратом нового типа. Он так же, как

и прежний, называется «Муравей», однако с предыдущей моделью имеет мало общего. Функционально у него другая криптографическая схема, он кодирует информацию на порядок сложнее, чем его предшественник. Если предыдущий шифровал её так, что супостат мог её через пару лет расшифровать, то для расшифровки информации, засекреченной новым аппаратом, понадобятся десятилетия, так как технологически он использует другой синхросигнал, более высокой частоты.

В общем, если и раньше вероятный противник не мог ничего узнать о наших ракетах из телеметрической информации, то теперь ему даже думать об этом не стоит. Однако здесь стоят ракеты, которые уже прошли испытания. Для засекречивания информации о них использовался старый прибор, поэтому ставить на эти ракеты новый нецелесообразно. Пошли по другому пути. В наземную стойку, которая работает с новым аппаратом, внесли изменения, позволяющие использовать её со старым. Такая стойка в своём роде уникальная – она единственная, имеющая такую доработку. Когда её устанавливали, проверили только в автономном режиме. Она прошла все тесты. А когда подключили «Муравей», с ним эта стойка работать не стала. Приезжал сюда конструктор этой стойки. Посмотрел. Поколдовал. Впял в ячейку конденсатор – стойка заработала. Правда, сразу сказал, что он не монтажник. Однозначно видно, что этот конденсатор ставили не на заводе. Ну а у вас станции старые. Не ПРА, а

допотопные ламповые БРС-4. Поэтому на всякий случай и дали вам телеграмму, чтобы вы привезли устройство старого типа. С новой приёмно-регистрирующей аппаратурой оно работать не сможет.

Работы по подготовке и проверке телеметрической аппаратуры, установленной на специальную головную часть ракеты, которая должна быть запущена, и телеметрического оборудования, которое устанавливалось непосредственно на ракету, шли по плану. Проводить их помогали представители промышленности. Небольшая заминка всё-таки была, связано это было с изменением структуры всего комплекса приема и обработки информации в связи с включением в него новой аппаратной стойки НСУ, которая хоть и была включена в состав комплекта на всякий случай и необходимости после этого его дополнительного тестирования не было, но береженого бог бережет. Все работы были выполнены в срок. В назначенный день в конце концов объявляется часовая готовность к запуску – получасовая. Затем 5-4-3-2-1. Команда на пуск. Мы прождали полчаса. Приемная станция телеметрическую информацию не увидела. Информация о старте не прошла. Оказалось, что на первой из двух предполагаемых к запуску ракет не открылась крышка шахты. Вторую ракету запускать до выяснения причин срыва пуска не стали. Причину выяснили на следующий день. В гидропневматической системе, которая должна была перед запуском открыть крышку шахты ракеты, стоял бракованный

клапан. Система работала просто: это был цилиндр с вставленным в него поршнем. Перед запуском ракеты в этот цилиндр впрыскивалось немного горючего и немного окислителя ракетного топлива. Они самовоспламенялись. Давление в цилиндре повышалось, поршень поднимался и открывал крышку ракеты. После того как крышка была открыта, давление в цилиндре стравливалось с помощью специального клапана. Всё-таки не зря проводились испытания по запуску ракет непосредственно из войск. Выяснилось, что стравливающий клапан был изготовлен не из того металла, который был указан в проектной документации, и просто прогорел. Крышка шахты ракеты не открылась, и её запуск не состоялся... Помимо этого, такие бракованные клапаны стояли практически на всех шахтных пусковых установках этой ракетной дивизии. Так что, случись война, ни одна ракета из этого ракетного соединения РВСН не взлетела бы. Что это было – разгильдяйство или умышленная диверсия, – для нас так и останется загадкой. Но командование ракетной дивизии тут же вызвало промышленников с завода, который изготавливал крышки шахт боевых ракет для срочного их ремонта и замены таких клапанов на качественные во всех пусковых установках этого ракетного соединения. А запланированные пуски ракет перенесли на вторую половину января 1983 года. Срок моей первой командировки увеличился почти на полтора месяца. 25 января эти два изделия всё-таки запустили – одно за другим с перерывом в один час. И обе

ракеты точно поразили цели на Камчатке. Телеметрическая информация о старте и начальном участке полёта сначала первой, а потом и второй ракеты была принята как привезёнными эшелоном подвижными станциями БРС-4, так и станцией ПРА, которая находилась на уже принятом мною для дальнейшей эксплуатации объекте этой ракетной дивизии и была соединена информационной линией через привезённую нами стойку НСУ с также уже принятой мною для дальнейшей эксплуатации системой Спектр-Б1, которая проводила декоммутацию полученной информации и вывод данных на графики для проведения анализа показаний датчиков, по которым мы провели совместно с представителями Управления объективный репортаж о начале полета сначала первой ракеты, а затем и второй. Старт и первые триста секунд полета по данным полученной нами телеметрической информации для каждого изделия прошли нормально. Начиная со 120 секунды полета параллельно с нами передаваемую ракетами информацию видели, принимали и записывали измерительные пункты космодрома Байконур. Через 2 часа после запуска второй ракеты для обработки были привезены магнитные ленты с записанной, принятой станциями БРС-4 нашей части телеметрической информацией о начале полета обеих ракет. Мы перекодировали эту информацию и записали её на ленту магнитофона 17с06-07. Вывели все необходимые для анализа, полученные по данным телеметрической информации параметры полета ракеты на графи-

ки. После чего лента с записью декоммутированной информации и сделанные графики были фельдсвязью самолётом отправлены на Байконур. Первая реальная работа была проведена успешно.

Пока я занимался обработкой информации, личный состав и офицеры части уже занимались погрузкой техники на железнодорожные платформы. Мне в какой-то степени повезло: на погрузочные работы меня не привлекали. Так же, как потом и на разгрузку эшелона, когда он придет на Байконур. А пока мне совместно с представителем управления необходимо было сдать в секретную часть соединения полученные в ней документы. После чего нужно было раскоммутировать всю аппаратуру Спектр-Б1, «Жемчуг» и ПРА, которую мы до следующей работы оставляли на том месте, где они и стояли ранее в одной из частей этого соединения, проверить комнату, где эта аппаратура хранилась.

Затем закрыть, опечатать и сдать эту комнату под охрану представителю той части, в которой мы эту технику оставляли до следующего запуска ракеты. После чего успеть загрузить в почти сформированный для возвращения техники обратно в часть воинский транспорт уже выполнившую свою первую задачу стойку НСУ и с чистой совестью ехать домой на Байконур.

По прибытии на место службы 12 февраля я узнал, что 15 – 16 марта 1983 года будут проводиться испытания прототипа космического челнока «Буран». Полностью зарегистри-

ровать траекторию спуска. этого прототипа средства траекторных измерений космодрома не могут, потому что он будет снижаться намного южнее. При этом оптимальной точкой для проведения траекторных измерений является посёлок Аннау под Ашхабадом. Несмотря на то, что эта работа выполнялась не ракетными войсками Стратегического Назначения, а Главным Управлением Космических средств, Командование ГУКОС обратилось к начальнику нашего управления за помощью. Поэтому буквально через неделю после прибытия из Саратова на Байконур две станции траекторных измерений «Кама» вместе с фургонами «Кедр» и одна станция приема сигналов единого времени «Беркут» были направлены в этот самый посёлок Аннау под Ашхабадом. Это Туркмения. Возвратятся они теперь только в конце первой декады апреля. Для выполнения этой работы были привлечены начальник 1-го отделения, начальник станции «Кама» и начальник станции «Беркут» вместе с закреплёнными за ними личным составом и техникой. С прибывших изпод Саратова платформ сняли только станции БРС-4 и одну машину СЕВ «Беркут». Остальная техника была отправлена в Туркмению с целью выполнения измерений для Главного Управления Космических Средств.

А для личного состава 2-го и 3-го отделений началась повседневная жизнь: обслуживание техники, теоретические и практические занятия.

Наряды... Мне наконец-то удалось провести полное тех-

ническое обслуживание злополучной стойки НСУ. Однако ввести ее в эксплуатацию и поставить на гарантию мне так и не удалось. В городе Чернигове, где выпускали такие стойки и куда я позвонил на завод-изготовитель, в службу главного инженера, мне сказали, что у них аппаратура с таким номером не числится, как отправленная для эксплуатации в войсках, и что телеграмму об этом от имени директора завода-изготовителя они отправляют на космодром в службу вооружения. И правда, такая телеграмма пришла. Когда я пришёл в службу вооружения, мне дали прочитать эту телеграмму, после чего разорвали накладную о выдаче этой аппаратуры к нам в часть. Возле записи в журнале регистрации о выдаче этой стойки для дальнейшей эксплуатации пометили, что запись ошибочна, после чего посоветовали забрать эту стойку домой – на запчасти для бытовой техники. И никогда не пытаться использовать ее по назначению. На мой вопрос: «А что же делать с выполнением работ?» – сказали: «Пусть твой командир части об этом думает. Если такая аппаратура действительно нужна, то пусть подает заявку. Если успеем, то на следующий год включим в план. Учитывая твои трудности, сделаем все, что возможно. И тогда через два, ну максимум через три года сможешь получить новую». Когда я стал говорить, что мне такая стойка нужна срочно, передо мной покрутили пальцем у виска. Когда после докладов вначале заместителю командира, а потом и командиру части я увидел такой же жест, понял, что

нарушать, все правила эксплуатации этой техники мне всё-таки придётся. Ну ничего, поставил я ее на свободное место в боксе автопарка. Пусть ждёт следующую работу. Хочу заметить: подведет она в будущем меня только один раз, но нервы, конечно, помотает. Зато опыт приобрету на всю жизнь – и в эксплуатации этой аппаратуры, и главное – в общении со снабжающими органами. А опыт дорогого стоит. В дальнейшем мне будет абсолютно всё равно, чем именно снабжают военнотружущих такие органы: аппаратурой, автомобильной техникой, продовольственным довольствием или вещевым имуществом. Принципы построения разговоров с ними будут всегда одинаковыми. Главное, ни в коем случае перед ними не заискивать. Это они должны работать для нас, а не мы на них. Конечно, всегда лучше договариваться, но в случае чего, если не удастся договориться, то можно и кулаком по столу стукнуть. И до конца моей службы в армии эти принципы не изменятся.

А пока во второй декаде марта в часть передали из автослужбы космодрома целых восемь новеньких автомобилей Урал-375 для буксировки четырех фургонов станций БРС-4, двух фургонов станций «Кама» и двух фургонов с аппаратурой «Кедр». Обкатку этих автомобилей провели военнотружущие автомобильной роты соседней части под руководством одного из офицеров этого подразделения. Этот офицер будет в дальнейшем прикомандирован к нашему выездному измерительному пункту. Его назначат нештатным на-

чальником автомобильной службы части, и он будет следить за тем, чтобы все автомобили в части были исправны. Все автомашины Урал-375 после обкатки были поставлены в бокс. Так что после возвращения станций «Кама» и «Кедр» из посёлка Аннау под Ашхабадом разгрузка воинского транспорта будет производиться исключительно автомобилями нашей части.

Выделенный для нашей части гараж-бокс отделили от боксов соседней части забором из колючей проволоки. Теперь этот бокс приобрёл статус автопарка нашей части. Рядом с этим боксом мы установили достаточно большой фургон. Теперь в этом фургоне будет круглосуточно находиться наряд по нашему автопарку, в составе дежурного и двух дневальных, для его охраны и контроля за порядком выхода всех автомашин нашей части из парка. Порядок охраны техники и её выхода из парка в рейс был определён приказом командира части, во исполнение действующих уставов, наставлений, приказов Министра обороны и Главнокомандующего Ракетными Войсками Стратегического Назначения. 2 апреля возвратился воинский транспорт с измерительной техникой, выполнявшей задачу в интересах, Главного Управления Космических Средств. Разгрузка воинского транспорта производилась уже новыми автомобилями Урал-375. Это был последний случай использования воинского транспорта для перевозки техники части к месту выполнения работ и обратно. В дальнейшем для этих целей будет формироваться от-

дельный воинский эшелон.

А пока на выполнившей один за одним два приказа о проведении траекторных измерений технике, возвратившейся после выполнения поставленной задачи, необходимо было провести техническое обслуживание и подготовить её к выполнению последующих работ, к чему сразу приступил личный состав первого отделения

В середине мая 2 отделение, отделение телеметрических измерений нашей части, получило своего начальника. На эту должность был назначен капитан Сидоров, служивший ранее на стационарном измерительном пункте. Выполнением следующих работ по приёму телеметрической информации при проведении очередного учебно-боевого пуска стратегической ракеты с места её боевого дежурства будет руководить уже он.

А новые приказы на выполнение работ не заставили себя ждать. На июнь и август 1983 года Главнокомандующим Ракетными Войсками Стратегического Назначения были запланированы маневры с выполнением учебно-боевых пусков стратегических ракет. Сначала в июне – из позиционного района ракетной дивизии, штаб которой был расположен в городе Державинск, Тургайской области Казахстана, а затем в августе – из позиционного района ракетной дивизии, расположенной в Костромской области, штаб которой находился в самом городе Кострома.

При распаде СССР Тургайская область отойдёт Казахстану и находившаяся там, в районе города Державинск дивизия РВСН будет расформирована. Хотя она была вооружена самыми мощными в то время в мире ракетами 15А18М, которые были оснащены для поражения вероятного противника десятью боевыми блоками – бомбами мощностью 400 килотонн в тротиловом эквиваленте каждый. А это значит, что в каждом блоке – а их в одной ракете 10 – содержался заряд, эквивалентный 20 атомным бомбам, взорванным над Хиросимой. Всего получается в одной ракете целых двести Хиросим. В одном ракетном полку таких ракет было 10, получается уже две тысячи Хиросим. Их нес в себе один полк. С учётом того, что в каждой ракетной дивизии, как правило, было 10 ракетных полков, нетрудно посчитать, что такая дивизия могла запросто организовать целых двадцать тысяч Хиросим. А это конец всего нашего брэнного света, который мог быть устроен только одной ракетной дивизией. Такой ядерный кошмар содержался в её ракетах. Ракеты, которыми была вооружена эта ракетная дивизия, во всём мире было принято называть «Сатана» – по классификации американцев.

Так вот одна из таких ракет должна будет поразить 10-ю учебно-боевыми блоками цели на Камчатке. Хорошо, что учебно-боевые блоки не оснащались настоящими атомными зарядами. В противном случае полуострова Камчатка уже давно бы не было. Всё-таки как здорово, что и мы, и аме-

риканцы решили такое оружие сокращать. И не дай Бог когда-либо возродиться такому противостоянию, какое было в те годы. Всё-таки планета Земля целее будет.

Начался июнь-месяц.

В этот момент заместитель командира нашей части и я были направлены для проведения рекогносцировки именно туда – в город Державинск, Тургайской области. Областным центром Тургайской области является город Аркалык. До этого города можно было добраться самолетом из Кызыл-Орды, центра области, в которой находился город Ленинск. До Кызыл-Орды необходимо было добираться поездом. Затем перелёт оттуда до Аркалыка, а из Аркалыка снова поездом можно доехать до самого Державинска.

Такая рекогносцировка проводилась перед началом всех работ для определения мест размещения в позиционном районе ракетной дивизии средств измерений нашей части, необходимых для обеспечения контроля начального участка траектории полёта запускаемой с учебными и испытательными целями ракеты. Перед самым началом рекогносцировки выяснилось, что в данной ракетной дивизии к запуску будут готовить сразу две ракеты – основную и запасную. Запускаться будет ракета, которая назначена основной. Однако в назначенное время обе ракеты должны быть полностью подготовлены к учебно-боевому запуску, оснащены телеметрией, проверены. Помощь офицерам, которые будут готовить телеметрическое оборудование ракеты, будут ока-

зывать представители целого ряда промышленных гражданских предприятий. Из Днепропетровска, где делали ракеты, которыми вооружена эта дивизия и которые будут запускаться. Из Харькова, где для этих ракет делали системы управления. Из Ижевска, где изготавливается телеметрическое оборудование. Значительная часть представителей промышленности была уже в Державинске. Остальные должны подъехать к началу подготовки телеметрического оборудования ракеты к запуску. Выездная телеметрическая позиция будет находиться в районе основной ракеты. Однако в готовности в любой момент переместиться в район ракеты запасной. Головные части обеих ракет будут оснащаться телеметрическим оборудованием, которое должно будет пройти автономные и комплексные испытания для каждой из них, потому что в любой момент запасная ракета может быть признана основной, а основная запасной. Кроме того, может поступить приказ на запуск сразу обеих ракет. Учитывая сложность поставленной задачи, для командира нашей части на время выполнения работ авиационной эскадрильей этой ракетной дивизии будет выделен вертолёт. В дальнейшем такая практика при выполнении нами работ станет постоянной. И в каждой дивизии, где будут проводиться работы по подготовке к запуску оснащённых телеметрическим оборудованием ракет, для их обеспечения приказом начальника штаба соединения, в распоряжение командира нашей части, авиационная эскадрилья дивизии будет предоставлять вер-

толёт. Выделенный вертолёт будет использоваться для контроля и проверки личного состава, а также порядка развертывания техники на выездной телеметрической позиции и на позиции размещения средств траекторных измерений. В целом рекогносцировку проводил заместитель командира. Мне же пришлось ехать вместе с ним исключительно для оказания ему помощи. Только из-за того, что для выездного измерительного пункта мобильного варианта системы первичной обработки телеметрических данных Спектр-Б1 наша промышленность по-прежнему так и не разработала. Поэтому, как и на предыдущей работе, в этой ракетной дивизии, в одном из её сооружений, в отдельном помещении представителями промышленности будет установлен и настроен стационарный вариант такой системы. Мне предстояло выбрать такое сооружение и такое помещение в нём, а также решить вопрос с подготовкой выбранного помещения к размещению в его комнатах этой самой техники-системы Спектр-Б1, которая будет установлена представителями завода-изготовителя, перед началом подготовки к запуску ракеты, для того чтобы сразу после ее запуска в режиме реального времени можно было оценить состояние ракеты во время старта и первых минут полета. Помещение было подобрано. Порядок установки техники определён. Осталось уточнить, каким образом я один смогу одновременно нажимать кнопки сразу на нескольких стойках, установленных по периметру огромной комнаты, менять магнитную ленту на

всех магнитофонах, осуществлять кнопочные переключения и одновременно контролировать выполняемые аппаратурой графики. Ведь в штатном расписании не зря числятся начальник, старший инженер, три инженера и операторы. Если на прошлой работе под Саратовом мы выполняли эти действия вместе с тремя офицерами управления, которые хоть и передали мне технику, но в проведении работ участвовали. И справлялись мы с выполнением работы с трудом. Когда я спросил об этом заместителя командира, он сказал, что лично поможет мне. Я сказал, что прошлую работу мы выполняли вчетвером и то было очень сложно, но он только загадочно усмехнулся и сказал: ничего, привыкай работать за себя и за того парня. Когда задачи рекогносцировки были выполнены, мы через Аркалык и Кзыл-Орду вернулись на Байконур. В это время в Ленинске уже начиналась жара. Так как дочка переносила её с трудом, супруга отвезла ее на лето к матери в Кисловодск. Сама осталась там же. Приказа на подготовку измерительной техники к запуску оснащенной телеметрической аппаратурой ракеты из Державинска и транспортировку этой техники к месту выполнения работ для обеспечения этого пуска телеметрическими измерениями долго ждать не пришлось. Через две недели после нашего возвращения началась погрузка техники на платформы специально сформированного для нашей части эшелона. Погрузкой техники первого отделения руководил майор Андреев. Погрузку техники второго отделения организовывал

новый начальник этого отделения майор Сидоров. Этим же эшелоном к месту выполнения работ будет доставлен весь личный состав нашей части, кроме меня. Я, как уже побывавший в этой дивизии и знающий обстановку на месте, буду добираться к месту проведения работ обычным поездом, который, как ни странно, идёт до места назначения в два, а то и в три раза быстрее, чем воинский эшелон. Соответственно, я приеду раньше и смогу организовать уже на месте встречу офицеров и всего личного состава части, прибывающего эшелоном. Как хорошо, что такая практика в дальнейшем станет постоянной. За все 5 лет службы на выездном ИПе мне ни разу не придётся ехать к месту выполнения работ эшелоном. Интересно, что бы я делал в таком эшелоне со своей аллергией на железную дорогу? А сейчас, когда я уже был на месте, на железнодорожную рампу ракетной дивизии, из которой будет осуществляться запуск ракеты, прибыл эшелон с техникой и личным составом к месту выполнения работ по обеспечению начального участка полета этой ракеты телеметрическими измерениями. Началась его разгрузка. Значительная часть офицеров, не задействованных в руководстве разгрузкой, временно разместилась в гостинице. После разгрузки эшелона офицеры второго отделения под руководством своего нового начальника майора Сидорова организуют выездную телеметрическую позицию (ВТП), где будут находиться станции приема телеметрической информации и первая станция приема сигналов службы едино-

го времени, обслуживающие их офицеры и личный состав. Относительно недалеко от шахтной пусковой установки ракеты, которая будет запускаться, на безопасном расстоянии.

Техника первого отделения – две станции траекторных измерений «Кама» вместе с фургонами «Кедр» и вторая станция приема сигналов службы единого времени – будут размещены недалеко от узла связи дивизии. В процессе измерений полученная этими станциями траекторная информация по телефонному каналу, через узел связи дивизии, в реальном масштабе времени будет передаваться на вычислительный центр космодрома.

К этому времени в дивизию уже прибыли представители Ижевского Мотозавода для установки системы Спектр-Б1. Они должны были сначала руководить монтажом этой аппаратуры местными военными, а затем настроить её, поставить эту систему на гарантию и передать для эксплуатации мне. Представительницами завода оказались две очаровательные девушки.

Их руководство в Ижевске определило окончанием работ по настройке и сдаче в эксплуатацию ими этого экземпляра системы начало выполнения работ по подготовке телеметрических блоков для данной ракеты. Моя проблема состояла в том, что устанавливаемая система сможет работать только после включения в ее состав привезенной мною стойки наземного согласующего устройства. По окончании работ по

сборке, настройке и тестированию устанавливаемой аппаратуры эту стойку необходимо будет включить в её состав, систему снова настроить и протестировать Проблема заключалась в том, что согласующее устройство выпускал другой завод. Ну, даже не это самое страшное. Самые страшным было то, что эту стойку по закону вообще нельзя было эксплуатировать. После чего они передадут весь комплекс аппаратуры мне, хотя во время проведения первой работы за безотказность функционирования всех устройств системы будут отвечать они, как представители завода-изготовителя.

Однако обработку телеметрической информации, полученной приемными станциями БРС-4, обеспечивающими прием телеметрических измерений для подготовки запуска этой ракеты и начала ее полета, я буду проводить уже самостоятельно. Благо, всегда можно будет проконсультироваться у руководителей работ. Подготовка телеметрических блоков для данной ракеты проводилась по полной полигонной программе. Руководили работами офицеры отдела телеметрии 2-го управления Байконура, которые занимались этим и на космодроме. Выполняли работы местные офицеры и прапорщики. В сооружениях дивизии сначала проводились автономные испытания измерительных блоков головной части первой ракеты, затем проводились комплексные испытания. Телеметрическая информация об этих испытаниях, не излучалась в эфир, а передавалась по кабелю на специально установленную рядом с сооружением, где проводились испыта-

ния, входящую в состав второго отделения нашей части станцию БРС-4. После этого я обрабатывал все полученные этой станцией данные. Потом всё это повторялось непосредственно на первой пусковой установке, где запись производила уже другая станция БРС-4. Записанную там информацию для обработки в сооружение, где стоял Спектр-Б, привозили автомобилем. Всё, что касалось нас, мы выполнили. Телеметрические блоки были проверены и установлены на головную часть первой ракеты. Головную часть установили на саму ракету, телеметрические блоки проверили ещё раз. Уже непосредственно установленные на изделие, которое принесет их на далёкую Камчатку, где они должны будут поразить те учебные цели, которые им назначены. Мы обработали телеметрическую информацию, подтверждающую готовность этих блоков, всей головной части и самой ракеты к применению по назначению в испытательных целях.

Параллельно с этим готовилась к учебному запуску и следующая ракета. Снова проводились автономные и комплексные испытания. Телеметрические блоки были проверены и установлены на место боевых. Саму головную часть в собранном виде установили на ракету, телеметрические блоки и сама головная часть дублирующего изделия были проверены ещё раз. Теперь и они были готовы поразить свои учебные цели на Камчатке.

В свободные от подготовки ракет к испытаниям часы я

имел возможность ознакомиться с местными достопримечательностями. Городок Державинск стоит на берегу реки Ишим. В то время там был отличный пляж. Можно было вдоволь и поплавать, и позагорать. Благо погода была великолепная. На пляже я познакомился с очень красивой женщиной. Высокая, стройная, с огромным бюстом и густой чёрной шапкой волос. Звали её Марина. Представилась она с юмором, сказала, что является красотой и гордостью этого военного городка. На пляже она была с дочкой, которая была примерно такого же возраста, как и моя. Тогда я первый раз в жизни пожалел, что рано женился.

Оказалось, что она работает официанткой в столовой военорга, где мы питались. По крайней мере теперь я знал, что за время этой поездки для выполнения работ не похудею. А возможно, даже поправлюсь. Хорошее питание для любого военнослужащего – особенно в командировке – дело святое. С Мариной мы подружились, и она оставила в моей памяти самые теплые и приятные воспоминания.

Но не всё во время этой работы проходило безоблачно. Дело в том, что в это время в дивизии полным ходом проходили учения, последним этапом которых планировался запуск ракеты, которую мы должны были обеспечить телеметрическими измерениями. А пока все офицеры и солдаты этого соединения учились воевать. В ходе учений они сдавали всевозможные зачеты: строевая подготовка, физическая подготовка, марксистско-ленинская подготовка, специ-

альная подготовка, тактическая подготовка, состояние автомобильной техники. Для этого автомобили выгоняли из боксов и проводили на них многокилометровые марши. Одна машина должна была следовать на марш с прицепом. Когда этот прицеп цепляли за фаркоп автомобиля, офицер, взявшийся этим руководить, проявил неосторожность и был насмерть задавлен этой машиной. Трое других офицеров проводили занятия по тактической подготовке в поле. Туда они были доставлены автомобилем ЗИЛ-131 с фургоном. Занятия проводились до позднего вечера. После их завершения офицеры, проводившие это мероприятие, решили в этом фургоне переночевать. Для организации спальных мест использовали три солдатских матраса. Перед сном решили покурить и не заметили, как один из окурков упал на матрас. Заснули, но утром уже не проснулись – отравились угарным газом насмерть.

А в целом учения проводились успешно. Все установленные нормативы и солдаты, и офицеры выполняли не ниже, чем на хорошо. Постепенно приближался момент истины – настоящая проверка готовности к отражению агрессии оккупантов – учебно-боевой запуск ракеты. Несмотря на то, что к пуску готовились две ракеты, было принято решение запустить одну. Перед запуском я был на автомобиле УАЗ-452 направлен на выездную телеметрическую позицию с целью собрать после пуска записанные магнитные ленты со станций БРС-4 для их транспортировки к месту обработки. Ре-

портаж о полете ракеты в этот раз планировалось производить непосредственно из одной приемной радиотелеметрической станции – визуально и по факту наличия принимаемой телеметрической информации. Мне удалось увидеть сам пуск. Зрелище было, конечно, великолепным. Сначала открылась крышка шахты, затем из шахты вылетела, поднявшись немного выше крышки, серебристого цвета, с тёмно-зелёной головной частью, огромная ракета. Двигатели её не работали. Из-под земли, где она до этого находилась, её выбросило специальное устройство – пороховой аккумулятор давления. Создалось впечатление, что она стала опускаться. И казалось, вот-вот рухнет обратно в шахту. Однако в следующий момент под ракетой появился маленький огонёк, который быстро стал увеличиваться и через мгновение превратился в огромный, как показалось, полупрозрачный факел. Ракета резко пошла вверх. Уже в небе, слегка изменив направление полета, легла на курс и через несколько секунд практически исчезла вдаль, превратившись в небольшую звёздочку, оставившую за собой инверсионный след. Раздался мощный грохот. Звёздочка становилась всё меньше и меньше, пока совсем не исчезла. Огромный снаряд улетел на Камчатку. Мне пришлось много раз видеть запуски космических ракет, но старт боевой ракеты сильно отличается от начала полета ракет космических. Показалось, что в этом случае всё происходит гораздо быстрее. Открылась крышка, ракета вылетела. Заработали двигатели – и всё. Уле-

тела. На одной станции БРС-4 проводился репортаж о её полете. В ходе репортажа было отмечено, что объект без замечаний вышел из шахты. Двигатели включились своевременно. Ракета легла на заданный курс. 10 секунд, полет нормальный. 20 секунд, полет нормальный. 30 секунд, полет нормальный. 40 секунд, полет нормальный. 50 секунд, полет нормальный. 60 секунд, полет нормальный. 70 секунд, полет нормальный. 80 секунд, полет нормальный. В это время телеметрическую информацию о ракете уже стали принимать измерительные пункты космодрома. Дальнейший репортаж о ее полете проводили их специалисты. Я взял магнитные ленты с записью начала полета ракеты. На том же УАЗ-452, на котором я приехал на телеметрическую позицию, привёз их в сооружение, где уже была установлена аппаратура Спектр-Б1. Произвел их декоммутацию и расшифровку. Перезаписал на внутренний магнитофон системы Спектр-Б1. Вывел на бумагу необходимые для экспресс-анализа графики, отображающие состояние основных систем ракеты и содержание памяти её БЦВМ. Проводившие экспресс-анализ специалисты, просмотрев графики, сказали, что ракета ушла отлично. Поэтому вторую ракету запускать не стали. Для более глубокого анализа необходимо обработать данные со всех магнитных лент, на которые мы записали расшифрованную информацию, с помощью более серьёзной ЭВМ, для чего их необходимо срочно доставить на вычислительный центр космодрома самолётом, который уже ждал нас на

аэродроме города Аркалык. Но перед этим мне необходимо было успеть закрыть, опечатать и сдать под охрану комнату, в которой установили аппаратуру Спектр-Б1, которую закрепили за мной. До Аркалыка нас доставят вертолетом из авиационной эскадрильи этой ракетной дивизии. Всё-таки приятно иметь дело с понимающими людьми. Воздушный транспорт куда удобнее железнодорожного. Однако доставлять технику и личный состав, за исключением нас, обратно на Байконур будет железнодорожный воинский эшелон, погрузка которого уже шла полным ходом.

По прибытии в расположение части, я узнал, что там произошёл целый ряд событий. В нашу часть был назначен замполит. Им оказался капитан из соседнего управления. Приняв должность, он сразу стал майором. Потом я наконец-то обрёл собственного командира. Им стал капитан Докин, служивший ранее в одной из частей космодрома. Ему тоже сразу присвоили звание майора. Моя беда заключалась в том, что по образованию он был связистом. Всегда работал по своей специальности, являлся отличным специалистом, имел классную квалификацию «мастер», но никогда ранее не был связан с оборудованием, предназначенным для приема и обработки телеметрической информации. И был от этой техники очень далек. Пожалуй, куда более далек, чем я. Мне всё-таки уже пришлось с этой техникой познакомиться. Поэтому сразу договорились, что с техникой буду работать я, а

он возьмет на себя только руководящие функции. Ещё один плюс. У него был повышенный допуск к работам и документам, которые могли содержать, военную или государственную тайну. Поэтому он вполне мог бы получать секретный прибор для установки его в стойку НСУ. Ту самую многострадальную стойку, которую я получил перед самым отъездом в первую командировку. Раньше установку секретного прибора делали только офицеры управления.

Теперь с этим проблем не будет. Но за работоспособность этой самой НСУ всё-таки по-прежнему буду отвечать я. В общем, с новым начальником мы быстро нашли общий язык, слава Богу. Но это было только начало новостей. За время нашего отсутствия военная промышленность передала в часть мобильный бытовой комплекс, который состоял из трех автомобилей МАЗ-543 с огромными фургонами. Это были две автомашины с кузовами, внутри напоминающими купейный вагон. Каждый для отдыха и временного проживания в полевых условиях 24 человек (6 купе по 4 человека и третий – автомобиль-столовая, в котором находились объемистый холодильник и огромные электроплиты. Также в этой машине находилось купе для отдыха поваров и помещение, чем-то напоминающее зал вагона-ресторана на железной дороге для одновременного питания 16 человек. В общем, это решит многие проблемы, связанные с жизнеобеспечением личного состава на выездной телеметрической позиции во время подготовки к работам и непосредственно в

процессе их выполнения. Надо сказать, что такой мобильный бытовой комплекс уже успел неплохо зарекомендовать себя в войсках. По прямому назначению он должен был применяться для отдыха и питания военнослужащих, которые несли боевое дежурство на мобильных комплексах Ракетных войск стратегического назначения.

Но самое интересное было в том, что в часть прибыли лейтенанты выпуска 1983 года. Однако отдел кадров опять что-то напутал. Всего в часть прибыли пять офицеров, один из которых был назначен на вакантную должность в первом отделении. Однако трое из вновь прибывших были назначены на должности в нашем отделении, в котором пока не было подвижной техники. Ещё один лейтенант был назначен на должность командира взвода связи, техника для которого тоже поступит еще очень не скоро. Трое офицеров, попавших в наше отделение, сначала заняли три вакантных должности старших лейтенантов. Лейтенанты Бутов, Жилин и Баталов.

Одного них, лейтенанта Жилина, буквально сразу откомандировали в первое отделение с перспективой назначить в ближайшее время на капитанскую должность начальника станции. Он был молодец и не стеснялся периодически нашему командованию об этом напоминать. Лейтенант Бутов и глазом не успел моргнуть, как оказался на должности начальника отделения бытового обеспечения с повышением на капитанскую должность, которую ввели в штат нашей части сразу после того, как на выездной измерительный пункт для

организации жизнедеятельности на выездной телеметрической позиции был передан представителями завода-изготовителя мобильный бытовой комплекс. Третий лейтенант ещё в училище получил назначение весьма специфическое. Оказывается, он был назначен на новую должность, которая была совсем недавно введена. Эта должность предназначалась для офицера, который будет работать с секретным прибором и шифровальными ключами к нему. Поэтому она предусматривала повышенный допуск к работам и документам, которые могли содержать военную и государственную тайну. Конечно, очень хорошо, что этот вопрос будет закрыт офицером нашего отделения. Плохо то, что случится это не скоро, потому что данный офицер должен пройти какие-то там секретные курсы, оформить кучу бумажек и отправить их на утверждение. И только после того как их утвердят, приступить к работе. В общем, в ближайшие два, а то и три, если не четыре выезда нашего отделения в составе всей части для организации работ по обработке телеметрической информации придется обходиться без него.

А время летит. Вроде бы только вернулись из Державинска, а уже пора собираться для выполнения испытательных работ в Кострому. Посоветовавшись с супругой, решили поехать в Кострому вместе. В Ленинске уже давно началась жара. А на работу она так и не устроилась. На гражданском узле связи, куда она подала документы (а в Ленинске был и такой, хотя город считался военным), сказали ждать, ко-

гда освободится место до начала октября. Почему бы пока не попутешествовать в последний раз? А в это время в части формировался воинский эшелон для отправки техники и личного состава к месту выполнения работ. Для меня уже начало становиться традицией, что меня не привлекают для следования к месту выполнения работ эшелоном. К этой командировке привлекли и вновь прибывших лейтенантов. Лейтенант Бутов, успевший принять бытовой комплекс, был отправлен эшелоном. Также эшелоном были отправлены капитан Власенко и только что получивший воинское звание старший лейтенант Дорошин. Обычным поездом поехали командир части подполковник Иванов, его заместитель капитан Урядник и новый заместитель командира по политической части капитан Азарин. Все командиры ехали обычным поездом. Тем же поездом, но в другом вагоне ехал и мой новый начальник майор Докин. Туда же присоседились и мы с женой, лейтенант Жилин добирался вместе с нами в одном вагоне. По прибытии в Кострому офицеры в основном поселились в местной военной гостинице. Исключение составили командир части, его заместитель и я. Они поселились в гостинице «Кострома» с видом на Волгу. Всё-таки не каждый год удастся побывать на берегу великой реки. Мне же просто не удалось поселиться в военной гостинице, так как я был с супругой, а она не была военнослужащей и не имела командировочного предписания. Поэтому в военную гостиницу её не поселили. Но мы ведь приехали вме-

сте, поэтому погуляли по городу, сходили на берег Волги, осмотрели беседку Островского и поселились в гостинице для колхозников. Это нас не особо расстроило, потому что условия проживания в гостинице для колхозников были чуть лучше, чем в гостинице КЭЧ, а стоимость проживания там была ниже. В общем, в пределах той суммы, которая компенсировалась мне за проживание в командировке, я смог снять отдельный номер. Узнав об этом, мой новый начальник снял соседний. Неудобство для нас заключалось только в том, что каждое утро и каждый вечер после окончания работ всему офицерскому составу необходимо было прибывать во двор гарнизонной гостиницы, где командир части определил место сбора всех военнослужащих для проведения совещаний. На таких совещаниях по утрам уточняли задачи на день, после чего военным автобусом, специально выделенным для этого командованием местной дивизии, офицеров нашей части, остальных прикомандированных военнослужащих и представителей промышленности доставляли к местам выполнения работ по переводу предполагаемой к запуску ракеты из боевого состояния в испытательное. По вечерам, после окончания работ, с места их проведения нас привозили всё тем же автобусом во двор гостиницы КЭЧ, где проводилось вечернее совещание. После этого совещания до следующего утра мы были совершенно свободны. До своей гостиницы и я, и мой начальник добирались общественным транспортом. В день приезда после устройства в гостинице

нам было предоставлено свободное время до утра следующего дня. Однако на следующий день начались чудеса. Пропал замполит – душа нашего коллектива. У него в Костроме служил однокурсник. Он был женат и жил в своей квартире. На лето его жена с детьми уехала на море. Сам он тоже уже взял отпуск. И тоже собирался ехать туда же, к морю. После устройства в гостинице наш замполит зашёл к нему в гости. Сходили в ресторан. Выпили. Вернулись домой, добавили. И видно, добавили хорошо, потому что утром наш замполит на совещание не прибыл. Видно, очень устал. А адреса его товарища никто не знал. В конце концов адрес нашли, но только вечером. Послали за нашим замполитом офицера, прикомандированного из другой части. Нашим офицерам это поручить было нельзя, потому что замполит был для них начальником, а подчинённым видеть своего начальника сильно уставшим не положено. По уставу.

Тот на такси привез его в гостиницу, уложил спать. Утром он проснулся. Хмель, видать, из головы ещё до конца не вышел. Стал ходить по комнатам и требовать у приехавших в командировку офицеров тетради по марксистско-ленинской подготовке. Естественно, что его послали. А так как ему было трудно понять куда, он обиделся и просто ушел. В неизвестность. Просто исчез... Послали за ним того же офицера, который доставил его первый раз, ведь он знал адрес его однокурсника, однако квартира его друга была закрыта, товарищ нашего замполита уже уехал на юг за своей женой. До

обеда наш политрук так и не появился. Командир части командовал всем офицерам «Найти нашего комиссара любой ценой!». Начались поиски. Но где искать, Кострома ведь город не маленький? Областной центр всё-таки. Разделились на группы и стали обходить все рестораны и кафе в округе, постепенно расширяя круг. Только поздно вечером Серёга Жилин нашёл его в какой-то забегаловке на окраине города. С трудом уговорил вернуться в гостиницу. Затем уложил спать в комнату, где проживал один из прикомандированных офицеров. Этому офицеру было поручено следить за тем, чтобы душа нашего коллектива снова не исчезла. Утром мы прибыли на совещание. Заместитель командира довёл до нас информацию о том, что прибыл эшелон с техникой и после оформления всех документов, а также решения формальностей, начнётся его разгрузка. Все офицеры привлекаются к руководству ею. Каждый следит за разгрузкой закрепленной за ним техники. Автобус к месту разгрузки убывает через час. После окончания совещания командир части отвел меня в сторону и сказал: «Что-то наша «душа» опять с утра не появилась. Пойди, посмотри, как он. Может, ему плохо. Я поднялся на этаж. Подошёл к номеру, в котором должен был находиться замполит. Услышал, как он требует у оставленного следить за его состоянием офицера тетради по марксистско-ленинской подготовке. Судя по всему, наш политрук всё-таки до конца не проспался. Зашел в номер, спросил, что случилось. И тут столкнулся с уставной требовательностью.

Наш замполит приказал и мне предъявить ему тетради по марксистско-ленинской подготовке. Я ответил: «Есть. Сейчас принесу». Дошёл до дежурной по этажу, взял ключ от комнаты и позвал охранявшего нашу «душу» старшего лейтенанта. Когда тот вышел в коридор, я снаружи закрыл дверь ключом. Наглухо. Спустился вниз, доложил командиру. Тот рассмеялся, потом поднялся на этаж, взял у меня ключ, открыл дверь. Достал из комнаты нашего комиссара, вывел на улицу, посадил в автобус, который следовал в район ramпы, где уже разгружали эшелон, и приказал заниматься выполнением своих непосредственных обязанностей. Не знаю, были от него толк в руководстве солдатами, снимавшими крепления со стоявшей на платформах техники, но, когда весь железнодорожный состав разгрузили, он уже был совершенно трезвый. От греха подальше командир приказал ему после окончания разгрузки убыть на выездную телеметрическую позицию, которая организуется сразу после разгрузки эшелона, и до конца выполнения работ находиться там безвылазно. Проводить политзанятия с солдатами и занятия по марксистско-ленинской подготовке с офицерами. В общем, поддерживать боевой дух личного состава. После разгрузки эшелона измерительные средства были размещены по уже отработанной схеме. Станции приема телеметрии будут расположены на специально организованной выездной телеметрической позиции (ВТП) в районе пусковой установки, из которой будет запущена ракета. За исключением одной стан-

ции, которая будет использоваться для подготовки и проверки телеметрического оборудования испытательной головной части ракеты. Во время выполнения этих работ данная станция будет отбуксирована к сооружению, в котором это оборудование будет устанавливаться и проверяться. По окончании данной процедуры эта станция тоже будет перевезена на ВТП. Однако на этот раз и офицеры, и личный состав ВТП во время подготовки к проведению работ и выполнению измерений будут размещены в более комфортабельных, чем в прежние годы, условиях. Им будет обеспечено проживание в агрегатах-гостиницах 15т117 и питание в агрегате-столовой 15т118. Конечно, тесно. Особенно когда на ВТП будут прибывать для выполнения работ представители промышленности и офицеры управления. Но это уже лучше, чем было раньше. Станции измерения траектории разместятся в районе распределительного узла связи дивизии, через который результаты полученных ими измерений будут в режиме реального времени передаваться на космодром.

Мне же и моему начальнику предстояло принять находящуюся в местной части систему Спектр-Б1, которая последний раз использовалась 4 года назад, после чего её блоки были прошнурованы и на данную шнуровку были поставлены печати. Так было сделано потому, что отдельного помещения для нашей системы в этой воинской части не нашлось и она была размещена в сборочном цехе, который местные военнослужащие использовали для сборки приме-

няемого в их дивизии оборудования. Провести расконсервацию и техническое обслуживание этой системы, подключение к Спектру-Б1 привезенной нами стойки наземного согласующего устройства. Мы с моим начальником взялись за дело. Надо сказать, что стоявшая четыре года без дела аппаратура была покрыта толстым слоем пыли. Для приведения её в порядок командир местной воинской части выделил нам в помощь прапорщика, но сразу предупредил, что в условиях, когда нет приказа о повышении боеготовности, у них в части нет традиции выполнять запланированные работы в нерабочее время. Поэтому мы должны спланировать свои действия так, чтобы укладываться в установленные часы рабочего дня. Честно говоря, мне такое правило понравилось. Через пять рабочих дней аппаратура была расконсервирована. Наземное согласующее устройство подключено. Кабельное соединение с стоявшей рядом с сооружением станцией БРС-4 установлено. Ещё неделя ушла на автономное комплексное тестирование. В пятницу сразу после обеда мой начальник получил секретный прибор, подключил его. И автономные, и комплексные тесты прошли идеально. Начальник доложил об этом по команде. Приехали представители управления. Нам было сказано, что мы молодцы. Перед уходом один из представителей управления, целый майор, зачем-то подошёл к многострадальному наземному согласующему устройству. Я на всякий случай задал вопрос «зачем». Он ответил, что проверил правильность положения

переключателя «задержка». Я спросил: «Ну и как?» Он ответил: «Всё в порядке». Следующий день был суббота, выходной. Работы по подготовке изделия планировалось начать в понедельник.

Как это было здорово! В Костроме в это время проводились съемки художественного фильма «Жестокий романс». И в городе можно было запросто встретить и Михалкова, и Мягкова, и Алису Фрейндлих. Тогда я еще не знал, что значительная часть актёров живёт в той же гостинице, где поселились наш командир части и его заместитель. Когда мы с женой пошли гулять по городу, увидели шикарный, запряженный тройкой лошадей экипаж, в котором сидели знаменитые актёры. Это был нерабочий день. И судя по всему, они просто катались. Нам было интересно всё: и пароход, на котором снимали фильм, и еще один небольшой, использовавшийся для съемок пароходик, и пушки образца 19 века, которые были установлены рядом с пристанью. Пока мы были в командировке, удалось увидеть почти всех актёров, которые снимались в этом фильме. Под впечатлением увиденного на следующие выходные я и ещё трое таких же балбесов выпили. Надели полевую форму, приделали к португеем ещё по одному вертикальному ремню. Получилось сзади крест-накрест. И наняли на окраине Костромы какой-то грузовой ка-тер. Потом целый день на нем катались. Впечатлений была уйма. Я ещё хотел жену пригласить, но она меня послала. Вместе с моей двойной португеей.

В понедельник мы прибыли на работу. Включили систему, хотели начать тестирование исходного положения телеметрических блоков. Но вместо теста получили две прямые линии. Проверили систему. Оказалось, что наземное согласующее устройство неправильно работает. Я точно знаю, что чудес не бывает. Бывают плохие контакты. Но где эти контакты искать? Если позавчера перед нашим уходом со службы всё работало как часы, а через двое суток не работает вообще. Слава Богу, что в утвержденном графике работ были предусмотрены дополнительные трое суток «на разгильдяйство». Я попытался разобраться, что случилось с аппаратурой. Первым делом хотел её осмотреть. Однако прибывший, с Байконура представитель управления (кстати, тот самый, который «проверял задержку») потребовал, чтобы я отошёл от аппаратуры и дал ему возможность её протестировать и, если надо, исправить. До конца рабочего дня он над ней колдовал. Рабочий день закончился. Местные начали шутить, мол, «наступил вечер, на страну дураков опустилась тьма, и закипела работа.» Смех смехом, а до 4.00 утра представитель управления искал неисправность. В 4.00 утра устал. Решил отойти отдохнуть. Я, воспользовавшись этим, решил ещё раз осмотреть злополучную стойку. Каково же было мое удивление, когда на её поддоне я увидел кусок розового провода, очень похожего на тот, каким была сделана перемычка моим товарищем с площадки 2А Байконура, когда он эту стойку восстанавливал. Провод я нашёл, но как найти то место, к

которому он был припаян? Ведь припаян он был тогда абы как. Проснулся представитель управления. Я объяснил ему ситуацию. Дальше мне показалось, что его накрыла детская болезнь истерии. Он начал мне доказывать, что такое оборудование использовать нельзя вообще. Тогда я сказал, что сейчас съезжу на телеметрическую позицию, возьму там кувалду и разобью эту стойку к чёртовой матери. Не зря ведь когда-то давно мне в управлении космодрома посоветовали разобрать её на запчасти как несуществующую. Представитель управления вначале стал нервничать, сказал, что такого не бывает. Я взял его за шиворот и слегка стукнул лбом об эту стройку. После этого он, похоже, в мои слова поверил. Вместе с ним уже целенаправленно мы осмотрели ячейку, на которой должна была быть перемычка. В двух местах нашли следы от пайки. Взяли кусок провода и сделали новую. Многострадальное наземное согласующее устройство заработало. Получили секретный прибор, провели повторное тестирование. К этому моменту уже наступило утро. Но мы всё-таки вернулись в график выполнения работ. Дальнейшее даже показалось неинтересным. Запись автономных и комплексных испытаний. Проверка их результатов. В общем, 10 дней работы в сооружении. Хотя ленту комплексных испытаний привозили с выездной телеметрической позиции, сам я на этот раз туда не ездил. Назначили время пуска 29 августа. В этот день пуск не состоялся. 30 августа. Та же история. 31 августа. Снова пуск отменили. 1 сентября

под утро уехал в гостиницу. Благо, представители промышленности довели на своём автобусе. Немного поспал. Когда проснулся, по радио передавали новости. В ночь с 31 августа на 1 сентября 1983 года над Сахалином был сбит южнокорейский самолет Боинг рейса 007 Нью-Йорк – Анкоридж – Сеул. Американские СМИ объявляют о чудовищном убийстве 269 человек, в том числе и граждан США. Среди погибших – самый активный антисоветский конгрессмен Лари Макдональд.

Оказывается, этот Боинг вертелся возле наших границ с вечера 28 августа по камчатскому времени по 1 сентября, периодически границу нарушая. Как раз в том районе над Камчаткой, куда должны были упасть головные части изделия, которое мы готовили к пуску. Потом полетел чудить на Сахалин. Нарушал, нарушал и донарушался.

Жалко, конечно, что люди погибли. Но лично я считаю, что ответственность за это полностью лежит на тогдашнем руководстве США, которое преднамеренно отправило этот самолёт чудить возле наших границ.

3 сентября. Ракету запустили, и она с заданной точностью поразила все цели на Камчатке. Как обычно, автобусом нам привезли магнитные ленты с результатами телеметрических измерений на начальном участке её полета.

После изрядной тренировки методам работы с аппаратурой Спектр-Б1 во время восстановления работоспособности стойки НСУ обработка информации с выводом на бумагу

всех графиков, их анализом офицерами отдела управления и докладом командованию РВСН о результатах пуска изделия прошла меньше, чем за 6 часов. После этого я должен был успеть отстыковать всё ту же стойку НСУ, подготовить ее к погрузке в эшелон, опечатать всю систему, передать её по акту под охрану офицеру, который отвечал за сооружение, где она находилась, утвердить этот акт приема – передачи у командира местной воинской части. Затем полученные графики и магнитные ленты с исходной и уже декоммутированной информацией нам необходимо было самолетом отправить на Байконур. Специально выделенный для этого самолет АН-12 уже ждал нас на военном аэродроме в районе посёлка Туношна под Ярославлем. Командованием Костромской дивизии для доставки нас магнитными лентами туда был выделен автобус. Ответственным за доставку магнитных носителей с записанной информацией командир части назначил своего заместителя, майора Урядника. Сам он остался руководить погрузкой эшелона. Вместе с заместителем командира самолетом летели двое представителей промышленности и я с супругой. Всего 6 человек. Войдя в моё положение и зная, что в этом самолете 6 пассажирских мест, командир части разрешил мне посадить в самолет жену. Вписал её в полетный лист. Запись в полетном листе военного самолета – это эквивалент билета на гражданский самолёт. При этом строго предупредил меня, что это последний раз. Она ведь не работала у нас в части. В общем, утром автобус выехал из Костромы

в сторону Ярославля. По прямой от Костромы до Ярославля 63 км, по трассе 85. Даже с учётом того, что военному водителю не разрешалось вести автобус со скоростью больше 40 км, через 2 часа с минутами мы должны были быть на аэродроме. Но водитель раньше туда никогда не ездил, поэтому не знал дороги. Навигаторов в те времена еще не было. В общем, к аэродрому мы добрались, когда уже стемнело. Спросили у находившегося там на КПП дежурного прапорщика, в каком месте аэродрома нас ожидает самолет АН-12 и как туда доехать. Он проверил у всех нас документы, после чего стал долго объяснять водителю, как доехать до нашего самолёта. В конце концов ему это надоело. Он указал рукой – вон там рулѐжная полоса, прямо по ней и доедете до своего аэроплана. Мы поехали по указанному маршруту. Однако через несколько минут автобус дѐрнулся куда-то в сторону и остановился. В ответ на замечание водителю «не дрова, мол, везѐшь», тот начал испуганно материться и показывать пальцем в лобовое стекло. Там впереди, метрах в ста, навстречу автобусу двигался, как нам показалось, огромный, похожий на комара военный самолет. Еще через секунду дверь автобуса открылась, в автобус залез какой-то военный в лѐтной форме и стал материться куда громче нашего водителя: «Вам что, вашу мать, жить надоело? Это не проспект, а рулѐжная полоса военного аэродрома!» В конце концов он успокоился, сел на место старшего автобуса и показал водителю, как доехать до ожидающего нас самолета. Сколько самолѐт летел до

Байконура, я не помню. Во время полета в салоне почти всё время находился один из членов экипажа. На летной форме нет погон, поэтому мы в процессе полета так и не узнали, кто он по званию. Перед самой посадкой он зашёл в кабину экипажа. После посадки самолета весь экипаж вышел из кабины в пассажирский отсек. Техник открыл дверь в грузовой. Люки выхода грузового отсека были уже открыты. Следом за экипажем мы вышли из самолета. Весь экипаж стоял возле самолета. Командир воздушного корабля дико матерился на техника, который летел с нами в салоне. Единственное, что я разобрал: «Молись, гад, советским сталеварам». Что этот техник натворил и какое отношение к этому имеют советские сталевары, для меня на всю жизнь осталось загадкой. В дальнейшем мне придётся много летать военными аэропланами. Но в таком психованном состоянии командира экипажа самолета я больше не увижу никогда. Дальше автобусом нас доставили на вычислительный центр космодрома. Супруга осталась ждать меня у КПП. А после того как мы сдали магнитные ленты с записью информации и сопровождающие их документы, уже другим автобусом нас развезли по домам.

Конец 1983 года.

После возвращения домой жена сказала: «Упаси Бог меня когда-нибудь ещё раз поехать с тобой в командировку. Даже просто так, за компанию!» Через неделю её вызвали на городской узел связи. Там освободилось место. Она была принята на работу.

Мы только что вернулись из командировки. Однако на 05.12.1983 был запланирован запуск космического объекта. Изделие запускали, с космодрома Капустин Яр. Запуск проводился в интересах Главного управления космических средств. Запускался этот аппарат как прообраз космического челнока «Буран». Так называемый Бортовой орбитальный ракетоплан БОР-4. Я уже писал о том, что в случае необходимости «Пургу» привлекали к обеспечению измерениями работ главного управления космических средств. Раньше это были только траекторные измерения. Но теперь дело дошло и до приёма телеметрической информации. Такие аппараты БОР-4 уже запускались 4 июня 1982 года и 16 марта 1983 года. Однако полученной при их запусках информации оказалось недостаточно для того, чтобы решить вопросы по их дальнейшей модернизации. Необходимо было получить как траекторную информацию, так и телеметрические данные с активного участка их полета. Оптимальным местом для при-

ема телеметрической информации был выбран район побережья Аральского моря в окрестностях города Аральска. Измерительную технику направили туда и разместили в расположении расквартированной там авиационной части.

Запускаемый аппарат планировалось назвать Космос-1517. Пикантность ситуации заключалась в том, что для успешного приема телеметрической информации штатные антенны станций БРС-4 руководитель работ планировал силами вызванной специально для этого бригады специалистов установить на пригорке с помощью специально изготовленной для этого мачты. Однако, когда мачта была собрана и её стали поднимать, выяснилось, что место её установки необходимо было согласовывать с командованием авиационной части. В противном случае она может помешать воздушному движению во время взлета самолетов. Мачта была разобрана. Новое место ее установки согласовано, и в этом месте её снова собрали. Но все это требует времени. Из-за неготовности средств измерений запуск космического аппарата, несколько раз, переносили, а командировку нашим сотрудникам продлевали. В конце концов 27.12.1983 года Космос-1517 был запущен. Телеметрическая информация о нём была успешно принята. После этого входящая в состав одной из станций БРС-4 антенна была снята с мачты, разобрана и установлена на своё штатное место в составе станции БРС-4. Вся выполнившая свою задачу техника была погружена на эшелон и отправлена в расположение части. Следу-

ющая работа по такому объекту будет проведена ровно через год, перед самым 1985 годом. Хорошо, что Аральск находится недалеко от Ленинска. Большинство офицеров, за исключением начальника эшелона и начальника караула этого эшелона, успели добраться до нового 1984 года домой. Всё-таки Новый год – домашний праздник.

После Нового года начались трудовые будни. Необходимо было провести техническое обслуживание станций БРС-4, «Кама», «Беркут». Ведь 1984 год планировался с такой же нагрузкой, как и предыдущие. Впереди были как минимум два выезда на работы.

Однако для меня, кроме обычных работ, нашлись ещё и непредвиденные. В конце февраля к нам в часть пришла телеграмма, в которой сообщалось, что на закрепленном за выездным измерительным пунктом объекте в городе Татищеве Саратовской области произошла авария системы отопления. Помещение, в котором находилась наша техника, было полностью затоплено кипятком. Авария в системе отопления произошла поздно вечером в пятницу, поэтому отключить батареи сотрудники, работавшие в этом здании, смогли только в понедельник.

Меня для проверки работоспособности установленной в этой части аппаратуры вызовут только через месяц после случившегося. Естественно, что, когда я приеду на этот объект, оборудование, будет находиться в ужасном, полностью нерабочем состоянии. Придется звонить на предприя-

тие- изготовитель аппаратуры и вместе с приехавшим представителем завода заниматься ремонтом и восстановлением этой техники. Сразу восстановить работоспособность данного комплекта удастся только частично, потому что состав ЗИП данного изделия не предусматривал столь экстремальных условий эксплуатации. Но ничего, через месяц в принципе аппаратура была готова к применению по назначению. Основная сложность при проведении ремонта заключалась в том, что, хотя система Спектр была собрана в целом на достаточно современной по тем временам элементной базе, в ее комплект были включены ламповые устройства воспроизведения информации. Они-то и пострадали при затоплении больше всего. Их ремонт занял львиную долю времени. Несмотря на то, что работоспособность этих устройств была восстановлена, представители промышленности, согласовав свои действия с руководством предприятия-изготовителя, сняли эти устройства с гарантии в связи с нарушением условий их эксплуатации. Однако в целом система была теперь исправна и готова к выполнению работ по подготовке телеметрической аппаратуры для проведения очередного учебно-боевого пуска ракеты из этой части.

А учебно-боевые запуски стратегических ракет из этой ракетной дивизии проводились постоянно. Всего с 1982 года по 1987 год в этом соединении было проведено 5 или 6 учебно-боевых пусков ракет из позиционных районов полков.

Всё дело в том, что до этого не все запуски ракет из

ракетных полков (пгт. Татищево), вооруженных ракетами УР-100Н (15А30), проходили удачно.

В 1978 году при проведении пуска ракеты УР-100Н (15А30) из пусковой установки ракетного полка (БРК № 6) дивизии головная часть ракеты не попала в цель на полигоне Кура (полуостров Камчатка).

В 1979 году при пуске ракет УР-100Н (15А30) другого полка (БРК № 1) ракета взорвалась на начальном участке траектории после выхода из шахтной пусковой установки. Вторая ракета этого полка, оснащенная телеметрическими системами, отклонилась от расчетной траектории.

После анализа причин неудавшихся пусков и проведения доработок с пусковой установки этого полка вновь был проведен пуск ракеты на максимальную дальность стрельбы. Ракета снова в цель не попала. Но установленные на ракете телеметрические системы позволили установить причины отклонения ракеты: при стрельбе на максимальную дальность вследствие увеличенного расхода топлива и окислителя в баках изделия колебания (вибрации) корпуса ракеты достигают резонансных величин, недопустимых для данного изделия, что отрицательно влияет на работу его системы управления.

Командованием РВСН, Генеральным конструктором ракет УР-100Н (15А30) и конструкторами двигательной установки и системы управления ракеты были выполнены срочные работы по устранению конструктивных недостатков и

просчетов, разработан комплекс доработок СУ и ДУ ракеты, которые были немедленно осуществлены на ракетах УР-100Н (15А30). Последующие пуски ракет с пусковых установок БРК № 5 (ракетного полка дивизии, пгт. Татищево) подтвердили необходимость и своевременность этих доработок, позволивших обеспечить надежность пусков ракет УР-100Н (15А30) и точность попадания их головных частей в заданные цели. После этого такие запуски проводились ежегодно. И с 1982 по 1987 годы в составе выездного измерительного пункта я участвовал в обеспечении этих запусков телеметрией.

На 1984 год Главкомандующим РВСН было запланировано два учебно-боевых пуска ракет. Первый на июнь 1984 года, как раз из позиционного района ракетной дивизии, расположенной в пгт. Татищево Саратовской области, где я проводил техническое обслуживание аппаратуры. Второй из ракетного соединения, которое находится в городе Карталы Челябинской области. Так что через месяц после возвращения на Байконур мне было необходимо в начале июня вновь собираться под Саратов. Обслужив и загрузив в эшелон наземное согласующее устройство, сам я в этот раз снова поехал обычным гражданским поездом вместе со своим начальником. Вдвоём всё-таки веселее. Лейтенанту Баталову руководство управления неправильно оформило допуск, и в эту командировку он не поехал. Лейтенант Жилин теперь уже однозначно служил в первом отделении. Лейтенант Бу-

тов занимался вопросами эксплуатации бытового комплекса и проживания личного состава на выездной телеметрической позиции. Слава Богу, вопросы получения секретного прибора теперь на месте решал мой новый шеф. Когда мы выезжали, на Байконуре было жарко. Офицерам было разрешено ходить без галстуков. Я в таком виде и сел в поезд. Когда приехали на место и устроились в гостинице, решил сходить в Военторг и новый галстук приобрести. Вышел на улицу и столкнулся с местным комендантом. Он сделал мне замечание и потребовал объяснений. После того, как я ему объяснил, что приехал с Байконура, а там все так ходят, он сказал: «Трое суток ареста от имени командира дивизии». Развернулся и ушёл. Я сначала подумал, что это шутка. Нашёл Военторг, купил там себе галстук и решил, что инцидент исчерпан. Рассказал об этом своему начальнику, вместе посмеялись. До прибытия эшелона на объект добирались местным автобусом. Слава Богу, на этот раз техника была уже обслужена, хотя последствия аварии могли ещё о себе напомнить. Оставалось только настроить её для выполнения очередной задачи. Зато теперь нас было двое, а четыре руки – это всё-таки лучше, чем две. Я уже отмечал ранее, что на этом объекте само изделие от полигона готовило не наше второе, а восьмое управление. Мы отвечали только за декоммутацию поступающей от объекта информации, её отображение и вывод на графики. Проводить анализ информации и делать заключение о готовности головной ча-

сти и всей ракеты к запуску должны были специалисты восьмого управления, которые осуществляли руководство подготовкой и сборкой телеметрической головной части ракеты. Сразу после прибытия эшелона мы привезли к месту выполнения работ наземное согласующее устройство, подключили его к системе. Мой начальник получил секретный прибор. Провели проверку всего комплекса. Через неделю начались автономные испытания. Эти испытания мы, с моей подачи, проводили с использованием только установленной на этом объекте станции ПРА. Ламповую станцию БРС-4 на этот раз подгонять к сооружению не стали. Представители промышленности вначале хотели это сделать, но я настоял на своём. Знал бы я тогда, что на себя взваливаю. Мой начальник и командование части меня поддержали. На выездной телеметрической позиции такая станция была совсем не лишней, а аппаратура ПРА была всё-таки намного новее и надежнее, несмотря на пережитый потоп. Тем более не стоило забывать, что в самой системе Спектр-Б1 именно устройства воспроизведения информации со старых станций после восстановления представителями промышленности уже не были поставлены на гарантию, хотя и находились в рабочем состоянии.

После технического обслуживания техники начались автономные испытания. Каково же было мое удивление, когда полученная со станции ПРА информация не стала расшифровываться прибором «Муравей». Вместо телеметрических

данных на установленном в стойку осциллографе – белый шум.

Был четверг. Слава Богу, что реальные работы были запланированы на понедельник следующей недели. Сотрудники управления, которые готовили головную часть, взяли для себя ефрейторский зазор. Для себя, но не для нас. Поэтому до понедельника мы должны были разобраться с тем, что случилось, и устранить все неполадки. Виктор Докин сразу спросил, успеем или нет. Сказал, что ему погоны майора нравятся. Но если не успеем, то начиная со следующей недели снова придется носить капитанские. И его успокаивает только то, что погоны капитана выглядят более серьёзно, чем погоны младшего лейтенанта, какие буду носить я. Хорошо посмеялись, пошутили. Чувство юмора, даже горькое, всегда выручало. Но что-то делать было надо. Как и положено по инструкции, проверили правильность включения всех кнопок управления. Всё правильно, но на экране всё равно белый шум. Смотрели на экран три часа. Ничего в голову не пришло. Взяли осциллограф, проверили все сигналы, которые идут на прибор «Муравей». Всё в порядке. По каждому из информационных контактов идёт код. По синхронизирующим контактам идёт синхроимпульс. Всё есть, а на мониторе белый шум. Через 3 часа приехал капитан Урядник, взял принципиальную схему стойки, техническое описание, инструкцию по эксплуатации. Начал читать главу «Устранение неисправностей», спросил, читали ли ее мы. Я сказал,

что не умею читать вообще. Он ответил, что если я не умею читать, то должен думать. Для этого у человека есть голова. А не хочешь думать головой, займись уборкой в аппаратной. Я подумал и сказал: «Дорогие граждане начальнички. Будет лучше, если вы сейчас поедете в гостиницу и не будете меня дергать. Даст Бог, что-нибудь придумаю». Самое интересное, что они меня послушали и уехали. Стемнело. В одном из окон сооружения напротив горел свет. Я вышел на улицу. Вход в это сооружение был с торца здания. Обошёл здание, нашёл вход, вошёл. Там сидел дежурный – судя по всему, во время учений, связанных с запуском ракеты, в дивизии усилили дежурную службу. Сидевший в дежурке капитан пригласил меня к себе, угостил чаем, посетовал на то, что каждый раз, когда начальству хочется поиграть в войну, сами руководители ночуют дома, а сидеть на службе по ночам приходится исполнителям – ночевать или на топчанах, или на ящиках. Спросил у него: а что, часто у вас ракеты запускают? На это он ответил, что ракеты-то пускают не часто, а вот сидеть на службе по ночам приходится частенько. Перекурив, я вернулся к себе в аппаратную.

Стал вспоминать всё, что мне рассказывал передававший установленную на этом объекте аппаратуру офицер. На часах было 4.00 утра. Вспомнил, как капитан, за которым эта стойка была закреплена ранее, рассказывал о том, что, когда представители завода поставили стойку АСМ с доработкой для использования старого типа прибора «Муравей», в ав-

тономном режиме она запросто проходила тестирование, а когда подключали сам прибор, возникали проблемы. Тогда на этот объект приезжал сам конструктор прибора. Он лично впаял в одну из плат конденсатор, после чего устройство заработало. Открыл крышку, осмотрел платы. На одной из них были видны следы пайки. Однако конденсатора не было. Полез в шкаф с документацией, нашел схему этой платы. С обратной стороны к ней скрепкой был прикреплен тетрадный лист. На нём шариковой ручкой был дорисован конденсатор с указанием его емкости и места на схеме, куда он должен быть впаян. Я нашел это место – как раз там и были видны следы пайки. Судя во всему, когда представитель завода приезжал на объект после аварии отопления, он привел схему стойки в соответствие с официальной технической документацией. А настоящих работ после этого не было. Я не стал заморачиваться – взял из ЗИПа системы Спектр конденсатор на 500 пкф, впаял его и решил испытать стойку, благо, прибор «Муравей», в нарушение всех существовавших тогда правил по режиму секретности, так и оставался подключенным. Запустил воспроизведение на магнитофоне УРЦ станции ПРА. Все работало.

Для засекречивания информации о них использовался старый прибор. Поэтому ставить на эти ракеты новый нецелесообразно. Поэтому пошли по другому пути. В наземную стойку, которая работает с новым аппаратом, внесли изменения, позволяющие использовать её со старым. Такая стойка

в своём роде уникальная – она единственная, имеющая такую доработку. Однако когда установили, вроде бы проверили – в автономном режиме всё в порядке, подключили «Муравей» – не работает. Приезжал сюда его конструктор. Посмотрел. Поколдовал. Впаял в ячейку конденсатор. Теперь работает. Правда, сразу сказал, что он не монтажник. Сразу видно, что этот конденсатор ставили не на заводе. Ну, а у вас станции старые. Не ПРА, а допотопные ламповые БРС-4. Поэтому на всякий случай и дали вам телеграмму, чтобы вы привезли устройство старого типа. С новой приёмно-регистрирующей аппаратурой оно работать не сможет.

Работы по подготовке и проверке телеметрической аппаратуры, установленной на специальную головную часть ракеты, которая должна быть запущена, и телеметрического оборудования, которое устанавливалось непосредственно на ракету, шли по плану. Проводить их помогали представители промышленности. Небольшая заминка всё-таки была.

После окончания автономных испытаний проводятся испытания комплексные на выездной телеметрической позиции. Рядом с пусковой установкой запись комплексных испытаний будет производиться именно старыми станциями БРС-4. Поэтому в перерывах между этапами автономных испытаний телеметрического оборудования головной части изделия я сделал тестовую ленту и несколько раз проверил работоспособность ламповой части устройств воспроизведения системы Спектр-Б1. В это время в дивизии, как это все-

гда бывает при подготовке ракеты к запуску, с военными дивизии проводились учения. В один из дней после окончания текущих работ я приехал в гостиницу, и надо же такому случиться, снова столкнулся с комендантом. Первым его вопросом был – почему я не на гауптвахте, после чего он лично меня туда отвёл. Сдал помощнику дежурного по комендатуре, что-то ему рассказал и ушёл. Помощник дежурного по комендатуре был лейтенантом, выпускником параллельного курса Харьковского училища. Нельзя сказать, что во время учебы мы были друзьями, но были знакомы. Меня определили на офицерскую гауптвахту. Так как других офицеров-арестантов там не было, мне досталась отдельная камера. Вечером помощник дежурного по комендатуре сменился. Его сменщик тоже был харьковским. В общем, друг друга мы все знали, а время было советское. После смены он сходил в магазин, взял «зелёного змия». Привел с собой ещё одного харьковского лейтенанта. Затем мы «зелёного змия» приговорили. Потом появился спирт. Закуска (ужин), оказывается, на гауптвахте бесплатная. А много кушать при пьянстве – баловство. Утром на гауптвахту пришёл мой начальник. Сказал, хватит отдыхать, пора на работу. Коменданту здешний генерал уже объяснил, что срывать запуск ракеты нельзя. На мой скромный вопрос, откуда генерал обо мне знает, получил ответ, из которого, судя по всему, можно было понять, кто я, кто мои родители и кем будут мои дети. Но я ничего не понял. И мне, честно говоря, это было не особо

нужно. А вот сидеть таким образом на гауптвахте понравилось. Но не всё коту масленица. Через час был на рабочем месте. Вокруг сооружения ходили военные в полевой форме. Стояла пара грузовых машин. Судя по всему, учения были в разгаре. После окончания автономных испытаний уже подготовленную к испытательному запуску головную часть ракеты, оснащённую телеметрической аппаратурой, специальным автомобилем вывозят в позиционный район. Устанавливают на ракету и проводят комплексные испытания. Стоит напомнить, что при запуске изделия в войсках оснащённая телеметрией головная часть ракеты применяется в упрощённом, по сравнению с полигонными испытаниями, виде. Вывоз головной части и ее установка на ракету производятся в соответствии с определенными нормативами, безукоризненность выполнения которых проверяется специально назначенными на учения офицерами-посредниками. Как правило, эти действия выполняются ночью, после чего проводятся комплексные испытания. При этом задействуются находящиеся на выездной телеметрической позиции станции БРС-4. После окончания этих испытаний телеметрические ленты с записью их результатов привозятся в сооружение, где находится система Спектр-Б1 для их обработки и анализа. После проведения этих действий специальная комиссия делает заключение о готовности изделия к запуску с испытательными целями. Исходя из опыта предыдущих работ по приему и обработке телеметрической информации, прове-

денных нашей частью, в том числе и на этом объекте, специалистами управления была подготовлена новая методика проведения репортажа о старте и полете ракеты. Путём объединения телефонных каналов выездной телеметрической позиции (ВТП) и нашей аппаратной. При этом данные ВТП будут более оперативными, а наши данные более полными в связи с возможностью проведения декоммутации информации. Пошел обратный отсчёт: 3, 2, 1 – старт. На осциллографах станции ПРА и системы Спектр-Б1 появилась картинка, подтверждающая факт приема информации о полете ракеты, по которой можно было вести репортаж. 10 секунд, полет нормальный. 20 секунд, полет нормальный, 30 секунд, полет нормальный. 60 секунд, полет нормальный. 2 минуты, полет нормальный. 3 минуты, полёт нормальный. После 10 минут полета репортаж продолжили специалисты измерительных пунктов космодрома Байконур. Через 2 часа для первичной обработки были привезены магнитные ленты со всех станций БРС-4. Информация с этих лент была тут же расшифрована, декоммутирована и записана на внутренний магнитофон системы Спектр-Б1. В связи с тем, что пуск прошел успешно, большого количества графиков для анализа начального участка полета не потребовалось. Вообще вдвоём с начальником обработку было производить веселее. Тем более что, в отличие от прошлой работы, он уже немного освоился, и в конечном итоге все работы мы выполнили к десяти часам вечера. После этого отключили наземное согла-

сующее устройство, навели порядок, магнитные ленты сдали под роспись местному дежурному по части.

Он пошёл сдавать ключевые блокноты в секретный отдел, а я на захавшей за мной автомашине нашей части повёз грузить в эшелон наземное согласующее устройство. Договорились на следующий день утром встретиться в гостинице. Магнитные ленты сдали под роспись местному дежурному по части. Утром нас уже ждал УАЗик, водителю которого было приказано отвезти нас на военный аэродром города Энгельс, куда должен был прилететь самолёт с Байконура. Для того чтобы переправить магнитные ленты с записью информации на вычислительный центр космодрома, мы забрали у дежурного сданные ему вчера под охрану магнитные ленты. Добрались до Энгельса, сели в самолет и поздно вечером были уже в Ленинске. Сразу сдали магнитные ленты. Когда выходили из управления, дежурный сказал, что на следующий день нам необходимо прибыть к начальнику 2-го отдела. Утром снова прибыли в управление. Прошли к начальнику второго отдела полковнику Порошкову. Он поинтересовался, как прошла работа, какие есть трудности, как мы справляемся со своей системой Спектр-Б1. Хватает ли у нас рук сразу нажимать на все кнопки? Мы ответили почти хором, что очень трудно работать без операторов. На это он ответил, что руководство уже подумало об этом, и на следующую работу нам в помощь выделяют одного из опытных операторов вычислительного центра. После чего поинтересовался,

есть ли уже у нас билеты до станции Карталы, где будет проводиться следующая работа. Мы чуть ли не хором ответили, что только собираемся за ними ехать. Он сказал, что это очень хорошо, а билеты нам уже заказаны – на нас двоих и на оператора, который поедет с нами. Военское требование на этого сотрудника уже выписано. Оно у него в столе. Открыл ящик письменного стола и достал военское требование на проезд от станции Тюратам Кзыл-Ординской области до станции Карталы Челябинской области на имя Урядник Марины Владимировны, оператора системы Спектр вычислительного центра, супруги первого заместителя командира нашей части. Честно говоря, мы сразу немного сдрейфили. Ведь теперь у командования части будет полный отчет о любых наших ошибках на этой работе. Однако потом начальник сказал, что я сам подал пример, когда взял в Кострому свою супругу. В общем, мы съездили на железнодорожную станцию, взяли билеты и через 3 дня все уже ехали в Челябинскую область, город Карталы, где Главкомандующий запланировал очередной учебно-боевой запуск ракеты.

По прибытии на место мы разместились в гостинице.

Эшелон с техникой выездного измерительного пункта пришёл через 4 дня после нашего приезда. После его разгрузки в позиционном районе дивизии, недалеко от шахты планируемой к запуску ракеты, была организована выездная телеметрическая позиция, на которой были установлены станции приема телеметрической информации БРС-4, стан-

ции измерения параметров траектории «Кама» в комплексе с вычислительными станциями «Кедр», автомобильные приемники сигналов службы единого времени «Беркут». Два автомобиля-гостиницы 15т117, в которых была размещена часть личного состава выездного измерительного пункта. Автомобиль столовая-клуб 15т118 для их питания во время подготовки к выполнению измерительных работ. Для тех, кому не хватило места в агрегатах 5117, был организован палаточный городок. Для питания проживающих в палаточном городке была установлена полевая кухня. Отдельно был организован полевой автопарк. Запуск ракеты был назначен на 9 августа. Оставалось чуть меньше месяца на подготовку и проверку её телеметрического оборудования, устанавливаемого для контроля параметров изделия в полете.

Система Спектр в этом соединении уже стояла. Ранее из этой дивизии уже производились запуски ракет ещё до того, как был сформирован выездной измерительный пункт. Однако в отличие от Татищево станции ПРА здесь не было. Комплект системы Спектр-Б1 был довольно старым. Примерно такого же возраста, как в Костроме. Он уже 3 года стоял бесхозным. Вместе с нами в командировку приехал офицер 3-го управления Байконура, который когда-то раньше именно с этим экземпляром системы работал. И хотя сама система не была за ним закреплена, он должен был нам её передать. Для выполнения работ рядом с сооружением, где была размещена система, необходимо было установить стан-

цию БРС-4, как это было в Костроме. Разница была в том, что в этой дивизии на вооружении стояли ракеты «Сатана», как в Державинске. Соответственно, их подготовка к запуску требовала выполнения примерно такого же объема работ, как и там. Но ничего. Глаза пугают, а руки делают.

Для того чтобы подготовить к учебно-боевому запуску ракету из этой дивизии, необходимо было установить на неё габаритно-весовые макеты атомных бомб. К моменту запуска габаритно-весовые макеты должны быть проверены и установлены на место боевых блоков, а на платформу головной части ракеты установлено телеметрическое оборудование, как это было на предыдущих работах. Проводятся автономные и комплексные испытания. После этого вся головная часть устанавливается на ракету, ещё раз проверяется, комиссия делает заключение. И всё, можно пускать.

Наша работа как всегда заключается в подготовке и представлении для анализа графиков контроля автономных и комплексных испытаний изделия. Но на этот раз всё пошло немного не по плану. Началось всё с того, что один из местных сотрудников, уже в возрасте, готовившийся выйти на пенсию, заявил, что для подготовки нового вида изделия его необходимо переучить, так как без этого он может допустить ошибку при его сборке. Слава Богу, что в эту командировку прибыли офицеры сборочной бригады второго управления Байконура, одному из которых было поручено обучать этого

сотрудника и контролировать его действия при подготовке данного изделия. Началась подготовка головной части. Мой начальник получил секретный прибор и ключевые документы к нему. Для их хранения командование местной части выделило сейф, который находился в том же сооружении, где нам предстояло работать.

Мне теперь было намного проще. Техника была исправна. Расчёт укомплектован оператором в соответствии со штатным расписанием. Работы начались по плану. Но чудес не бывает. При производстве работ на полигоне тестирование телеметрической аппаратуры производится в ходе их выполнения. Это позволяет в оптимальные сроки подготовить изделие к запуску. В данном случае это правило была нарушено. Проверка установленной на головную часть телеметрической аппаратуры началась только после того, когда все работы по сборке, запланированные на текущий день, были выполнены, то есть по окончании рабочего дня. В общем, всё было как обычно. Одни сотрудники управления проводили проверку телеметрического оборудования головной части ракеты, запуская специальные тесты. Мы делали графики их выполнения. Другие сотрудники проводили их анализ. Общего руководства, как обычно в такой ситуации, не было. Поэтому от момента запуска теста до окончания его анализа тратилось в три раза больше времени, чем на полигоне. Мы уже думали, успеем ли закончить до начала следующего

рабочего дня. В 10 часов вечера на командирском УАЗике приехал Урядник – узнать, почему его жена до сих пор не вернулась в гостиницу. Он-то, воспользовавшись своим служебным положением, и взял на себя общее руководство проведением работ. И надо сказать, правильно сделал, у него это получилось. Сначала он договорился с офицерами, которые проводили проверку головной части, о необходимости согласования их действий с нашими. Затем поручил это впредь каждый раз выполнять моему начальнику. Потом стал руководить нами. Супругу поставил. управлять магнитофонами, меня – кнопочными пультами, моего начальника – графопостроителями. На себя взял согласование наших действий с действиями офицеров управления, занимающихся тестированием головной части. Впредь он поручил это делать моему начальнику. В общем, к четырем утра была выполнена работа, завершить которую планировалось только вечером. Мы стали слегка опережать график, а пока работы продолжались строго по расписанию.

25 июня перед началом совещания заместитель командира части зачем-то отправил одного из офицеров назад в гостиницу. Когда тот вернулся, явно сконфуженно что-то ему передал. После этого начальник скомандовал всем «смирно» и объявил, что приказом Главнокомандующего мне присвоено очередное воинское звание. Затем, немного смущаясь, вручил мне уже бывшие в употреблении, достаточно помя-

тые погоны старшего лейтенанта. При этом сказал, что Военторг в это время ещё закрыт, а раз погоны уже ношенные, значит следующее звание получу точно вовремя. После окончания совещания он зашёл в уже открывшийся Военторг и поехал на выездную телеметрическую позицию вручать погоны остальным офицерам, моим ровесникам

Автономные и комплексные испытания в сооружении в установленный срок мы выполнили. Они своевременно закончились. Начались приключения.

Для продолжения работ головную часть необходимо было вывезти к пусковой установке и установить непосредственно на ракету. Всё это делалось в соответствии с действующими нормативами в рамках проводимых учений. Дело в том, что головная часть крепилась к ракете специальными пироболтами. С виду это обычные болты, но внутри каждого из них есть небольшой пороховой заряд. Когда ракета разгонится до нужной скорости и выработает всё топливо, ее двигатели выключаются, а порох в этих болтах подрывается. Пироболты разрываются пополам. После этого головная часть ракеты полетит дальше, а корпус ракеты, под тяжестью своего веса затормозит и упадет вниз.

Уже когда головная часть будет установлена на место и местные военные доложат об этом по команде своему начальству, планировалось провести комплексные испытания телеметрического оборудования. Перед этими испытаниями, пока местные военные будут устанавливать на ракету го-

ловную часть, у нас намечалось целых два дня отдыха. Я даже не обратил внимания на то, что в конце рабочего дня к моему начальнику подошёл местный офицер, тот самый, который требовал специального обучения для участия в испытательных работах. Ну, подошёл и подошёл. Мало ли, что ему было надо. После этого мой начальник встретил в данном военном городке своего однокурсника и вечером собирался зайти к нему домой в гости. Так как сам он не пил вообще, спросил у меня, где можно купить хорошего вина. Я ответил, что на весь городок есть только один гастроним.

В одиннадцать часов вечера моего начальника стали искать все местные дежурные службы.

Нашли меня. Спрашивают, где он. Я отвечаю, что знаю только о том, что он встретил своего знакомого и собирался пойти к нему в гости. Был вечер. Все были в спортивных костюмах. Ко мне зашёл офицер, проживавший в соседней комнате, в которой был телефон, и сказал, что наш командир объявил сбор. Все должны прийти к нему в номер, а я обязательно в военной форме. Когда я переоделся и поднялся к нему на этаж, он задал мне один вопрос: где я взял для себя такого начальника? Я уже хотел было ответить матом, но понял, что случилось что-то серьёзное. Оказалось, что это действительно так. Дело в том, что тот самый капитан, который в конце рабочего дня подходил к моему начальнику, оказывается, был ответственным за крепление подготовленной вместе с нами головной части к самой ракете. Для это-

го он получил пироболты (естественно, что эти болты имели гриф секретности). Когда рабочий день закончился, не желая задерживаться на службе, он попросил моего начальника спрятать их в сейф, предназначенный для хранения ключевых документов. Я не знаю, о чем при этом думал он и зачем на это согласился мой начальник, но, когда головную часть вывезли в позиционный район для установки на ракете, этого капитана на месте не оказалось. Плановый этап учений срывался. Доложили дежурному по РВСН генералу. Тот сказал, что, если до утра учения не войдут в график, он доложит об этом Главнокомандующему. И тогда взысканий будет столько, что мало никому не покажется. Местного капитана нашли дома, где он заявил, что пироболты передал моему начальнику и теперь он за них отвечает. В общем, шефа подставили. Получалось, что он срывал плановый этап учений целой ракетной дивизии. Местному капитану было всё равно. Крайнего он нашёл. В тюрьму теперь за срыв учений не посадят, а самому ему через месяц уже исполняется 40 лет. Предельный возраст службы для младших офицеров. Майором он не стал, поэтому увольняется из армии и воинских взысканий, даже самых суровых, теперь уже не боится. Зато взыскание от Главнокомандующего замаячило моему начальнику. Повторялась почти такая же история, как в Костроме с замполитом. Только куда с большим ажиотажем и выходом на более высокий уровень руководства. По той же методике, что и в Костроме, стали искать местного офице-

ра – ровесника моего начальника, который закончил Харьковское военное училище в один год вместе с ним. Таким офицером оказался командир одного из полков. В это время он был уже полковником. Ведь это мой начальник долго перехаживал в капитанах. Позвонили ему, и через 10 минут он на служебном УАЗике доставил моего руководителя на наш объект, рядом с которым уже стоял вертолет, в коем находился офицер, специально посланный за пироболтами. В общем, на этом ситуация разрядилась. Учения ракетной дивизии вошли в график. Главнокомандующему РВСН об инциденте дежурный по виду войск докладывать не стал, хотя моему начальнику это ещё аукнется.

А жизнь продолжалась.

В один из дней на выездной телеметрической позиции после проведения техобслуживания остался спирт. Поздно вечером офицеры решили его выпить. Выпили все, включая дежурного по ВТП, показалось мало. Решили съездить в ближайшее село за водкой. Так как водитель уже спал, за руль машины решил сесть сам начальник выездной телеметрической позиции. Решено – сделано. Поехали в ближайшую деревню, взяли водку. Вернулись, выпили. Решили еще покататься на машине, однако дежурный офицер, мой ровесник, тоже только что получивший очередное воинское звание старшего лейтенанта, был против. Его послали (куда обычно посылают, когда выпьют). Он обиделся и ушёл. С пистолетом. Некоторое время шел по широкой степи. Добрел до железной дороги. Двинулся вдоль неё. Добрался до ближайшего разъезда. Там дежурила пожилая женщина. Юра зашёл в дежурное помещение, сказал, что ему очень нужно добраться до Харькова, и попросил остановить какой-нибудь поезд ему для этого. «Что ты, сынок, – сказала старушка. – Здесь поезда не останавливаются. Иди на станцию, купи билет и поезжай». «Шалишь, бабка», – произнёс Юра и достал пистолет. Бабуля встала из-за стола и исчезла. Судя по всему, она побила мировой рекорд по бегу на средние дистан-

ции для женщин. Добежала до ближайшего посёлка, зашла в отделение милиции и сообщила, что на разъезд напал вооружённый уголовник. Юра был в технической форме, и она наверняка приняла её за тюремную робу. А он уже спал и во сне видел город Харьков.

В это время к разъезду подъехал бронетранспортёр. В нем находились майор и лейтенант внутренних войск, приехавшие забирать того, за кого приняли Юру. Лейтенант взял автомат. Выбил ногой дверь и ворвался в помещение разъезда. От шума Юра проснулся. Увидел перед собой лейтенанта в расстегнутой рубашке, вспомнил, что он уже старший лейтенант и решил сделать младшему по званию замечание. Задал вопрос: почему тот ходит расстегнутым? Столкнувшись вместо вооруженного преступника с уставной требовательностью, лейтенант опешил. Но в это время в дверь вошел майор. Юру вытащили из-за стола, забрали пистолет. Затолкали в БТР и увезли в неизвестном направлении. Но Юра был офицером Министерства обороны СССР. Документы оказались при нём. Как ни странно, но найти ближайшего общего начальника для офицера Министерства обороны и офицеров Министерства внутренних дел в те времена оказалось весьма проблематично, хотя доклад прошёл мгновенно. При советской власти это умели делать. Через час нашему командиру прямо в номер гостиницы звонил дежурный секретарь ЦК КПСС с рассказом о случившемся. После возвращения из этой командировки будет разбор полётов. А пока

Ору выпустили. Пистолет вернули на выездную телеметрическую позицию.

В общем, в данной командировке было слишком много приключений.

Однако всё когда-то заканчивается. После установки головной части и в следующую ночь проведения автономных и комплексных испытаний непосредственно на изделии утром нам привезли магнитные ленты с их результатами. Обработать их полным составом расчёта не составило особого труда. К концу рабочего дня все графики, необходимые для анализа этих испытаний, были получены. Наша работа по подготовке изделия к запуску была закончена. Осталось ждать сам пуск, который состоялся строго по плану 9 августа 1984 года. Обработать информацию со всех станций и подготовить магнитные ленты для передачи на вычислительный центр Космодрома полным составом расчёта тоже не составило особого труда. 10 августа военный самолет доставил и магнитные ленты, и нас из Челябинска на Байконур. Ещё один учебно-боевой запуск ракеты был выполнен и обеспечен нами телеметрическими измерениями.

По возвращении нас всех ожидал разбор полетов.

Командир части был еще в отпуске. На начальника штаба пришёл приказ об увольнении из армии в связи с достижением предельного возраста службы в Вооруженных Силах. Через две недели после нашего прибытия пришёл эшелон с тех-

ником. После его разгрузки исполнять обязанности командира части стал майор Урядник. Его обязанности до выхода из отпуска командира части он поручил мне.

12 сентября прибыл эшелон с нашей техникой и личным составом из Карталов.

Через пару дней пришло распоряжение начальника управления: командиру части и его заместителям, а также всем, кто был в этой командировке на выездной телеметрической позиции, прибыть к нему для разбора

С утра все поездом поехали на 42 площадку, где находилось Второе управление. Я как исполняющий обязанности заместителя командира дернулся туда тоже. Прибыли в приёмную. Сели. Ждём. Появилось наше командование части – Урядник и замполит. Мне сразу посоветовали уматывать. Я спорить не стал, но спрятался за дверь. В приёмную вышел из кабинета начальник управления. Поздоровался с Урядником и замполитом, пригласил их зайти к нему кабинет. После чего сказал офицерам, причастным к инциденту на ВТП: «Ну и вы заходите, старший лейтенант, лейтенант, младший лейтенант». Всех перечислил, уменьшив на одну ступень в звании. Все вошли в кабинет. Дальше в течение получаса отсюда раздавался крик, состоявший в основном из непечатных слов. Когда мат утих, прозвучала фраза: «Всё это происходит из-за того, что вы, товарищи офицеры, совершенно безграмотны. Вы ничего не знаете. Ответьте мне, чему равен интеграл x по dx ?» Сидоров тихо ответил: «Икс квадрат по-

полам». Тогда начальник управления сказал, что это ерунда, и потребовал ответить на вопрос, чему равен интеграл арктангенс x по dx косинус x . Наверняка он сам не знал. Честно говоря, я до сих пор не знаю. Но спрашивал уверенно, после чего ещё полчаса непечатно объяснял значение этого интеграла.

Потом задал ещё один вопрос: «Кто президент Франции?» И когда Юра с перепугу ответил ему, что Жорж Помпиду, еще пять минут неприлично ругался. После этого ответа замполит, в обязанности которого входило поддержание политической грамотности всего личного состава части, казалось, стал проваливаться под стол.

Затем все присутствовавшие на ВТП во время инцидента были предупреждены о неполном служебном соответствии. Это очень серьезное взыскание. После этого начальник управления сказал, что все, кроме заместителей командира нашей части, свободны. В это время в его кабинете решалась судьба моего начальника после произошедшего с ним инцидента в Карталах. Надо сказать, что ему повезло. Его перевели в управление на должность секретаря парткома. Там тогда такая была. А языком молоть – не мешки ворочать. В отделении я снова остался единственным офицером.

Однако начальника штаба в части не было вообще. Он уволился в запас.

Поэтому через несколько дней на эту должность был назначен офицер, ранее служивший в соседней части, – капи-

тан Морошин. С ним потом мы станем друзьями.

А пока стало известно, что в третьей декаде сентября к нам в часть прибывает для прохождения межведомственных испытаний мобильный телеметрический комплекс БРС-4 МП, который представляет из себя пять автомобилей МАЗ-543 с фургонами. В трех из них размещаются станции ПРА, в четвертом – Спектр-Б1. На пятом автомобиле стоял укороченный фургон, за которым шла платформа, а на ней располагался усеченный антенный комплекс «Жемчуг-МП», состоявший не из семи, как обычно, ячеек, а из трех.

В комплект каждой станции дополнительно входил автомобиль ЗИЛ-131 с фургоном, в котором размещался ЗИП, и дизельная электростанция ЭСД-30. Это было очень удобно потому, что на марше подобная электростанция вполне подходила к такому автомобилю в качестве прицепа.

Естественно, что еще до начала межведомственных испытаний (МВИ), все новые подвижные телеметрические станции в пяти автомобилях МАЗ и в пяти ЗИЛ-131 были закреплены за начальниками станций. Два автомобиля МАЗ, в которых находились станции ПРА и автомобили ЗИЛ-131 с ЗИПом для них, были закреплены за Юрой Черновым. Ещё два МАЗа и два ЗИЛа – за Володей Наумовым. Мне, понятно, достались автомобили МАЗ-543, в котором находилась система Спектр-Б1, и Зил-131 с ЗИПом к нему. Для эксплуатации автомобилей и электростанций из учебного цен-

тра полигона в часть были переведены пять водителей автомобилей МАЗ-543, пять водителей автомобилей Зил-131 и один электромеханик-дизелист. Для остальных электростанций предлагалось воспитать специалистов в своём коллективе. Необходимо было дать возможность прибывшему личному составу ознакомиться с техникой и своими новыми начальниками, а нам изучить личные качества новых подчинённых. Водителем на закреплённый за мной МАЗ-543 был назначен рядовой Афонин. Водителем на ЗИЛ-131 был определен рядовой Халидин. Оба имели водительские удостоверения соответствующих категорий, оба прошли переподготовку в Учебном подразделении. Афонин был явным лидером, Халидин – аутсайдером. С первым сразу пришлось в соответствии с указаниями руководства побеседовать на предмет недопустимости неуставных взаимоотношений. Как потом оказалось, зря. Он был нормальным парнем. Второй же слегка тупил. Это ещё аукнется – и очень скоро. А пока оба приняли автомобили, проверили их состояние. Техника была исправна. Афонин, кроме этого, внимательно осмотрел электростанцию и сказал, что параллельно сможет её обслуживать, если она, конечно, не будет круглосуточно работать.

Потому как в середине сентября предполагалось провести запланированные межведомственные испытания автомобильного телеметрического комплекса БРС-4 МП, для этого на полигон прибыли конструкторы из Ижевска, разрабатывавшие этот комплекс, и военные представители, кото-

рые осуществляли его приёмку на заводе. Нам объяснили, что МАЗы, в которых находятся станции ПРА, будут называться Система приема и регистрации – СПР. Агрегат, в котором находится Спектр-Б1, будет называться Система преобразования и отображения – СПО. Естественно, что возник вопрос, почему фургоны ламповых станций были по размерам в два раза меньше, чем фургоны станций, изготовленных с применением микросхем. Ответ военпреда завода был вполне военным: это сделано для повышения надежности. Ничего не скажешь: теоретическое сравнение размеров и надежности чего нужно было произвести? Ламповой и полупроводниковой техники? По-моему, и так ответ известен. Но зачем при этом увеличивать массу и размеры? В общем, нам было сказано, что эту технику разрабатывали кандидаты наук, а мы, неучи, пытаемся их творчество критиковать. Лучшее всех мне объяснил ситуацию присутствующий при этом особист. Он вышел из машины, предложил мне сделать то же самое. Когда я вышел, он спросил, давно ли я получил звание старшего лейтенанта. Я сказал, что совсем недавно. На это он заметил, что если я буду много умничать, то звание капитана могу не получить вообще, мое дело – по возможности проследить за тем, чтобы функционал техники соответствовал заявленному в документации. Остальное – вопросы не моего ума. Получив приказание, военнослужащий отвечает «есть» и выполняет его. Однако если функционал станций СПР полностью соответствовал заявленному в до-

кументации, хотя бы потому, что в станциях находилась хорошо закреплённая в фургонах обычная аппаратура ПРА, то с функционалом станции СПО возникли проблемы. Дело в том, что установленная в фургон система Спектр-Б1 была серьезно доработана. В фургоне, в специально вмонтированной отдельной комнате с железной дверью, стояла незабвенная стойка НСУ, к которой можно было подключать секретный прибор «Муравей» старого типа. Эта стойка была задублирована новой секцией системы, которая располагалась в одной из стоек КПУ. В стационарных системах такой секции нигде не было. Кабель от этой секции был выведен в специальную комнату. Кроме этого, в комнате стояла стойка АСМ, к которой можно было подключить прибор «Муравей» нового типа. Там было довольно тесно, но функционально. Вообще казалось, что на этот раз в рамках технического задания, а на оспаривание его было наложено табу, всё сделано идеально. Однако когда сам конструктор стал проверять новую секцию, то она не прошла тест. Он целый день пытался её оживить. На следующий день то же самое. Я снова начал умничать. Сказал, не проще ли вернуть систему на завод и там всё исправить. Особист дал мне легкий пинок и спросил, помню ли я о нашем с ним разговоре. Как ни странно, за меня вступился заводской конструктор. Он сказал, что все мои вопросы правильные. И если ему не удастся восстановить работоспособность этой секции, система будет возвращена на завод. К вечеру работоспособность всей си-

системы была восстановлена. Конструктор подвел меня к исправленной секции и сказал: «Запомни, в этой системе тебя может подвести всё что угодно, кроме этой секции. Она теперь абсолютно безотказная». В дальнейшем жизнь доказала его правоту. А сейчас в качестве теста весь комплекс БРС-4МП должен был отработать по космической тематике. Принять телеметрию с одного из спутников и расшифровать её прибором «Муравей». Ключевая информация была предоставлена. Надо сказать, что на этот раз конструктор системы меня удивил. Приём телеметрической информации с этого спутника производился ночью. Все машины стояли на улице. Он предложил разложить возле каждой машины газету. Ему не говорить, где какая. Через 2 часа после того, как телеметрическая информация со спутника была принята, он поколдовал над полученными при её обработке графиками и точно сказал, возле какой машины лежит «Правда», возле какой «Комсомольская Правда», возле какой «Советский спорт» и возле какой «Известия». Три машины СПР и одна машина СПО. Видеоинформация по телеметрическому каналу не передавалась, поэтому как он это сделал, я до сих пор не знаю. Однако к концу сентября 1984 года комплекс БРС-4МП межведомственные испытания прошел. Мне предстояло работать с этой техникой ещё два года.

А жизнь продолжалась. На 19 декабря 1984 года был запланирован запуск космического аппарата «Космос-1614», который должен был приводниться в Чёрном море после вы-

полнения одного витка. Траекторные измерения по этому объекту планировалось провести станциями «Кама» выездного измерительного пункта. Привязку по времени планировалось осуществить с использованием автомобильного пункта приема сигналов единого времени «Беркут». Измерительные средства нашей части было задумано разместить в районе города Измаил. В командировку были направлены первое и четвёртое отделение в полном составе. Старшим был назначен старший лейтенант Борисенко. Проживание и питание личного состава, обслуживающего эти средства, планировалось осуществлять с использованием агрегатов «гостиница» и «столовая» на базе автомобилей МАЗ-543, которые имелись в нашей части. Необходимые измерения были проведены. Однако, несмотря на это, аппарат «Космос-1614» после приводнения 19.12.1984 года был потерян поисковой службой. Измерительные средства и бытовой комплекс нашей части были погружены на воинский эшелон, который направлялся на Байконур. Личным составом эшелона руководил старший лейтенант Петренко, лейтенанты Бутов и Добченков ему помогали. В один прекрасный момент Юра Бутов лёг спать. В это время эшелон остановился. Солдаты вышли из вагона и увидели на соседнем пути железнодорожную платформу, на которой стояли два контейнера. Контейнеры стояли неправильно, не как положено – двери к дверям, чтобы невозможно было их вскрыть, а задняя стенка к задней стенке, при этом один из них был слегка приоткрыт. В

контейнере стояли мешки с сахаром. Солдатики решили поинтересоваться, что во втором, – там стояли свернутые напольные паласы. Доложили старшему лейтенанту Петренко. Тот пошёл посмотреть и, бес попутал, позарился. Вернулся в вагон, сообщил о контейнере лейтенантам Бутову и Добченкову. Юра Бутов сказал, что хочет спать и его это совсем не интересует. Сон его спас от неприятностей. Добченков заинтересовался. На следующей железнодорожной станции два мешка сахара солдатики перенесли в вагон, где как могли спрятали, а паласы перекочевали из контейнера на пол станции «Беркут», за эксплуатацию которой отвечал Петренко, и станции «Кама», которая была закреплена за Добченковым. Были подогнаны по размерам, лишнее было обрезано и выброшено. Станции стали намного уютней. Однако через 12 часов пути эшелон был остановлен офицерами КГБ. Несмотря на режим секретности, на который ссылался Петренко и которого в самом деле не было, и сахар, и паласы были обнаружены. Сведения о них и о причастных к инциденту лицах – солдатах срочной службы, а также старшем лейтенанте Петренко и лейтенанте Добченкове – были внесены в протокол. Лейтенанта Бутова в этот протокол заносить не стали, как не причастного. Задерживать гэбисты никого не сочли нужным. После того как всех причастных переписали, отправили эшелон следовать дальше. По прибытии эшелона на Байконур дело было передано в военную прокуратуру города Ленинска. После этого уже весной был суд. Причаст-

ных к делу солдатиков направили в дисциплинарный батальон. Петренко и Добченкова осудили условно с обязательным привлечением к труду. Добченкова привлекли к труду в городе Целинограде. К Петренко перед судом приезжали родители. Они каким-то образом умудрились выписать его из Ленинска и прописать в город Чернигов на Украине. Там его и привлекут к труду.

А жизнь шла своим чередом. В январе 1985 года Главнокомандующим РВСН были запланированы учения Ракетных Войск стратегического назначения, в ходе которых должен быть проведен учебно-боевой пуск ракеты из ракетной дивизии, которая располагалась в городе Державинске. Согласно плану учений, вероятный противник уже нанес по СССР ядерный удар. Командный пункт дивизии и все системы связи разрушены. Из последней, оставшейся неповрежденной пусковой установки необходимо запустить ракету с использованием пульта прибора автономного пуска, предназначенного для её запуска без использования автоматизированных систем управления, которые по сценарию учений повреждены ядерным ударом противника, человеком, который несмотря ни на что доберется до её шахты, подключит этот пульт, запустит автоматику запуска, которая работает 58 секунд. За это время успеет покинуть территорию пусковой установки и, когда ракета взлетит, будет находиться от неё на безопасном расстоянии. А так как это всё-таки не

война, а учения, данную ракету перед запуском необходимо оснастить телеметрическим оборудованием, чтобы иметь возможность получить информацию о её полете от начала и до конца этого процесса. Для участия в установке такого оборудования, приёма и обработки телеметрической и траекторной информации о старте ракеты и первых минутах её полета традиционно привлекается выездной измерительный пункт «Пурга», на этот раз оснащённый мобильным измерительным комплексом. БРС-4 МП, который будет использоваться нами на реальной работе впервые после прохождения межведомственных испытаний. Размеры эшелона для перевозки техники части значительно увеличились, ведь каждый автомобиль МАЗ-543 занимал отдельную платформу. А таких автомобилей в части теперь было восемь: три автомобиля – бытовой комплекс и пять автомобилей измерительного комплекса БРС-4 МП. Вся эта техника была погружена и отправлена в Тургайскую область для обеспечения измерениями учебно-боевого пуска ракеты в процессе проводимых учений РВСН. После погрузки эшелона мне было разрешено добираться до города Державинска обычным поездом. Как ни странно, эшелон в этот раз пришёл раньше, чем я доехал. К моему приезду его уже разгрузили. С этого начались приключения. Когда разгружали эшелон, был крепкий мороз, поэтому местные военные, чтобы упростить нам жизнь, подогнали к нему машину с водонагревателем, из которого выходил шланг с кипятком. Все водители, промерзшие ма-

шины которых стояли на платформах, открывали все краны в системе охлаждения и проливали систему кипятком. Когда двигатели были уже немного прогреты, запросто их заводили. Так делали все, кроме рядового Халидина. Он почему-то все краны не открыл и вспомнил об этом только тогда, когда и радиатор, и блок цилиндров были заполнены водой, которая мгновенно остыла и начала замерзать. Радиатор водители других машин части сумели вовремя снять и отнести в тепло, а блок цилиндров был полностью разморожен. Машину стащили с платформы тросом. Хочу сказать, абсолютно новую машину. Надо заметить, что в те времена солдаты срочной службы за вверенную им технику материально практически не отвечали. Рядового Халидина можно было наказать дисциплинарно. Посадить на гауптвахту – для этого у меня хватало дисциплинарной власти, можно было передать, дело о нанесении ущерба в военный трибунал, испортить человеку будущее. Однако я не хотел становиться худшей частью социалистической системы.

Двигатель посмотрели местные специалисты. Первое заключение было безрадостным – сделать его невозможно. Однако, когда к просьбе посмотреть приложились 3 литра спирта, оказалось, что восстановить трудно, но можно. Блок цилиндров был заварен медью с помощью аргонной сварки, швы покрыты эпоксидной шпатлевкой. В дальнейшем на этой машине поменяют водителя, и она практически никогда не будет ломаться.

А в это время в составе части мне необходимо было выполнять свою работу – информационное обеспечение оснащения головной части ракеты телеметрическими средствами для выполнения учебно-боевого пуска. Сначала с этим возникали трудности. Связано это было с тем, что для проведения работ должны были быть задействованы станция СПО и станция СПР. Однако для прохода или проезда на территорию РТБ, где готовили головную часть ракеты, у водителей наших автомашин МАЗ-543 не было допуска. В первый день эти автомобили остались за воротами части. На следующий день допуск оформили при условии, что водители не будут покидать кабины машин. Если понадобится выйти, то сделать это можно будет только в присутствии местных офицеров. Дальше процесс шел согласно графику. В назначенное время были проведены автономные и комплексные испытания головной части ракеты в сооружении. После этого мы покинули РТБ. При проведении комплексных испытаний на самой ракете возникли трудности. В степи начался буран. Вся техника, которая находилась на выездной телеметрической позиции, включая автомобили МАЗ-543, была полностью занесена снегом. Снег расчистили – занесло снова. Буран закончился только через 4 дня. Хочу напомнить, что на этот раз пуск ракеты должен был быть произведен прибором автономного пуска.

Это никак не влияло на работы по подготовке телеметрического оборудования этого изделия. Дело в том, что по-

сле того, как телеметрическое оборудование будет полностью установлено и проверено, за 5 минут до старта ракеты необходимо включить бортовую электрическую батарею, которая обеспечивает питание телеметрических устройств во время полета. На полигонных пусковых установках этот процесс автоматизирован. В пусковую установку встроены автомат запуска бортовой батареи. В пусковых установках, которые расположены в войсках, таких автоматов нет. Поэтому такая батарея запускается вручную строго по времени.

Раньше это делать нельзя потому, что заряда батареи тогда может не хватить на весь полет. Позже тоже нельзя потому, что в этом случае включающий батарею будет сожжен пламенем ракетных двигателей. Тот, кто будет эту батарею включать, должен очень четко сверить свои часы с часами на командном пункте, откуда эту ракету будут запускать. Для того чтобы успеть эвакуироваться подальше от пусковой установки, рядом с ней ставились две автомашины с заведенными двигателями. Согласно правилам, это должны были быть автомобили УАЗ-469. Операцию по запуску бортовой батареи на не оборудованных автоматом для её включения пусковых установках обычно выполнял офицер с площадки 2А Байконура Сергей Дорошин. В помощь ему выделялся ещё один офицер, который должен был прийти ему на выручку, если он за что-то зацепится или упадет. При выполнении этой работы всё было гораздо проще. Расчёт автономного пуска должен был начать свои действия только

после того, как будет включена бортовая батарея электропитания телеметрии и включавшие её офицеры выберутся из оголовка шахты. Запускать батарею на этот раз было безопасно. Мне было интересно узнать, как это делается, поэтому на этот раз я напросился к Серёге в помощники. Наступил день запуска. Для эвакуации мы решили использовать не два УАЗика, а два автомобиля ЗиЛ-131. Офицеры расчёта автономного пуска попросили нас без них не уезжать и эвакуироваться совместно. Они узнали о том, что у Серёги есть такой опыт. Мы согласились. В назначенное время Серёга запустил бортовую батарею. Вдвоём мы пошли к машинам. Закурили. Расчёт автономного пуска в составе 2 человек спустился в шахту. Потом оба выбрались обратно и побежали к автомобилям. Чуть не сбили Серёгу с ног, запрыгнули в машину и стали орать водителю «гони». Слава Богу, водитель был из нашей части. Мы сели во вторую машину. Оба автомобиля покинули стартовую позицию и направились в сторону ВТП. На ВТП мы с Серёгой сразу перебрались ко мне на станцию СПО. Пять минут. Пуск не состоялся. 10 минут. Ракета не запущена. Пуск прошел только через полчаса после назначенного времени. По телеметрической информации мы сразу определили, что ракета была запущена не прибором автономного пуска, а при получении электрического сигнала с командного пункта полка. Цели учений не были достигнуты. Обработка полученной телеметрической информации была произведена за 4 часа.

Еще примерно столько же представители промышленности и военпреды колдовали над результатами обработки. Вывод был один: расчёт автономного пуска допустил ошибку в своих действиях. Теперь вместо поощрений, а возможно и государственных наград, офицеры расчёта получают взыскания. В общем, если бы началась атомная война, остались бы мы неотомщенными. Ну а мне теперь необходимо было доставить все магнитные ленты с записью информации об этой работе на Байконур самолётом из Аркалыка. Вместе со мной ответственным за доставку магнитных лент на Байконур был назначен Серёга Дорошин, которого я знал ещё по началу службы на Байконуре на площадке 2А и который выручил меня на этот раз. Адреналина мне теперь мне больше не хотелось. Для того чтобы нам добраться до Аркалыка, командованием дивизии был выделен УАЗик. С самолётом получилось оригинально. Данным самолетом улетал в Оренбург заместитель командующего Оренбургской ракетной армией. Этим же бортом везли в штаб армии не оправдавший государственных надежд прибор автономного пуска стратегической ракеты для его проверки. Поэтому на Байконур самолёт летел только после посадки в Оренбурге. А в Аркалыке, после того как к самолёту подъехал УАЗик с заместителем командующего, к нему подъехал автомобиль ЗИЛ-131 с фургоном, в котором была куча народу. Этот народ из фургона стал перебираться в самолет. Мы уже думали, что нам в нём не хватит места. Ничего, хватило. В полетный лист мы бы-

ли записаны сразу за генералом, хотя летели сначала стоя. Потом народ ужаснулся, мне удалось сесть. Серёга увидел, что рядом с генералом стоит здоровенный ящик, в котором везут в Оренбург злополучный прибор автономного пуска. Он немного помялся. Потом сначала сел на этот ящик, а потом лёг. Генерал заулыбался и через пару минут подложил ему под голову свою папаху. Самолёт приземлился в Оренбурге. Генерал уехал. Большинство народу тоже. До Байконура летели всего 5 человек. По прилёте мы сдали магнитные ленты с записью в информации на вычислительный центр. Ещё одна работа по обеспечению телеметрическими измерениями испытательных запусков боевых ракет с места несения ими боевого дежурства была выполнена с использованием нового телеметрического комплекса БРС-4 МП. Снова началась повседневная жизнь: обслуживание техники, работа с личным составом. Однако всё это длилось недолго.

В середине февраля 1985 года на Байконур возвратился эшелон с техникой выездного измерительного пункта.

Через 2 дня после прихода эшелона с техникой в части была получена телеграмма ЗАС из Костромы. Из телеграммы следовало, что установленное у них телеметрическое оборудование не позволяет разместить специальную технику, которая прибыла к ним в связи с перевооружением дивизии на новые ракеты. Сами они наше оборудование переставить не могут – боятся его повредить, поэтому просят прибыть нашего представителя. На следующий день я уже уехал в Ко-

струму. В парадной шинели – повседневная к этому времени уже сильно поизносилась. По прибытии я разместился в гостинице КЭЧ. Однако оказалось, что на меня не совсем правильно выписали пропуск. Связано это было с особой секретностью новых ракет, запчастей от которых я, наверное, смог бы увидеть. Поэтому меня попросили две недели погулять по городу, осмотреть достопримечательности, познакомиться с местными девушками. Как только пропуск окончательно оформят, за мной заедет машина. По городу я гулял 20 дней. Стало даже жалко, что в прошлый раз не было столько свободного времени. Плохо, что было ещё холодно. Наконец пропуск оформили. В первый день после этого меня УАЗиком доставили в часть. Однако решить вопрос с перестановкой оборудования на месте мы сразу не смогли. Восемь аппаратных стоек необходимо было расстыковать, перенести на сорок метров и состыковать снова. В первый день я расстыковал оборудование, осталось его перенести и состыковать снова. Везти УАЗиком меня перестали. Добраться предложили в оба конца вместе с военнослужащими дивизии специальным поездом. К концу следующего дня аппаратура была переставлена с помощью местных офицеров и прапорщиков и частично состыкована. На третий день я за три часа закончил работу. Спросил у местных, как добраться из части до города. Меня вывели на уложенную бетонными плитами дорогу.

Сказали: иди по ней, через три километра эта дорога бу-

дет пересекаться с асфальтовой. Там в город ходит автобус. Когда я прошёл километр, мне стало грустно. Стал голосовать, однако ни одна машина не останавливалась. Вдруг рядом остановился УАЗик. В нём пассажирами сидели два полковника. Один из них приоткрыл дверцу и сказал: «Товарищ старший лейтенант, до вас что, не довели приказание командира дивизии о том, что в будние дни он разрешает носить парадную шинель только офицерам от полковника и выше?» Сам был тоже в парадной шинели. Я ответил ему, что, наверное, я генерал. Он попытался сделать серьёзное лицо, однако второй полковник рассмеялся, он, видно, сразу понял, что я не местный. Спросил: «Ты откуда?» Я ответил, что с Байконура. «Тот самый, что приехал перестанавливать оборудование?» – спросил он. Я ответил, что да, уже переставил – теперь в гостиницу, а потом домой. Тогда он предложил мне сесть в машину. Я воспользовался предложением. Машина поехала. Я стал невольным свидетелем их разговора.

Полковник, который сделал мне замечание, был командиром технической ремонтной базы ТРБ. Вторым полковником был заместителем командира дивизии. Он спросил первого, готов ли тот встречать комиссию из Москвы, которая приезжает на следующей неделе. Первый ответил, что да, по их приезду сразу будет обед. На роль официанток уже подобраны молодые военнослужащие – женщины. Они все будут в форменных, но очень коротких юбках. Заместитель командира дивизии снова спросил, а не станет ли проверяющим

генералам плохо от вида голых девичьих ног, они ведь в возрасте. Вдруг перевозбудятся – и инфаркт. Командир ТРБ ответил, что не должны. Официантки к ним особо близко подходить не будут. А для того чтобы найти взаимопонимание, он придумал ещё кое-что и показал пакет: «Здесь 800-граммовая бутылка водки «Золотое кольцо» и суточный сухой паек, такой выдаётся при несении боевого дежурства. Самое вкусное здесь – вяленая вобла. Я на всякий случай отложил несколько штук в отдельный пакет, может, попробуем? Только что делать с этим (он показал глазами на меня)? Да ладно, он всё равно не местный». В пригороде Костромы в те времена был шикарный пивной ресторан «Берендеевка». Не знаю, работает ли он сейчас. А тогда остановку УАЗик сделал там. Все вышли из машины. Мой рост 190 см, однако рядом с двумя этими полковниками я почувствовал себя карликом. Они оба были такого же роста, как и я, только в полтора раза шире. Зашли в бар. Мои попутчики сели за столик. К ним сразу подбежал официант. Я подошел к стойке, хотел заказать себе пиво. Однако меня окликнули и сказали, чтобы я не валял дурака и присел за столик, что я и сделал. Помню первую бутылку водки. Помню вторую. Заместитель командира дивизии показал на меня глазами командиру ТРБ и сказал: «Смотри, ещё держится». Однако это продолжалось недолго. Проснулся я утром в гостинице, в своём номере. Ближе к обеду в номер зашёл солдат-водитель. Он передал мне билет от Костромы до Байконура через Москву и отвёз

на поезд. Меньше чем через двое суток я был дома.

В конце февраля нашей промышленностью в часть был поставлен ещё один комплекс БРС-4 МП. Начались работы по его приемке.

Сложность заключалась в том, что штатное расписание для личного состава части не изменилось. Эксплуатировать данный комплекс предполагалось параллельно с первым без увеличения штата персонала. Ладно, это могли понять офицеры. Но как объяснить водителю – солдату срочной службы, что он должен будет теперь водить две машины по очереди. Отдел кадров объяснил ситуацию так. Данные машины не являются транспортными. Их цель – только доставить оборудование к месту выполнения задачи. А выполнять задачи на этом оборудовании будут офицеры, которые знали, на что идут, когда поступали в военные училища.

Началась приемка нового комплекса. Сразу возник вопрос, где размещать такое количество автомобилей физически. В автопарке для этого места нет. Оказалось, что руководством Байконура для размещения автомобильной техники нашей части была выделена соседняя с нашей 37 площадкой площадка номер 38. Раньше на этой площадке располагалась боевая ракетная часть, которая была сокращена и расформирована. Теперь нам предлагалось приспособить ее территорию и несколько оставшихся сооружений для размещения нашей техники – двух комплексов БРС-4 МП.

Большинство сооружений были заглубленными и не при-

способленными для установки в них автомобилей с фургонами. Под место для выполнения работ по периодическому обслуживанию наших мобильных измерительных средств можно было приспособить только одно стоявшее на площадке огромное здание. В него одновременно можно было поставить два автомобиля МАЗ-543 с установленными на них станциями и четыре машины ЗИЛ-131 с прицепами – дизельными электростанциями – для проведения регламентных работ по техническому обслуживанию этого оборудования. Постоянно вся техника должна была находиться под открытым небом. Это было не совсем удобно.

Однако приказы командования не обсуждаются.

Площадка была огорожена забором из колючей проволоки. Внутри шла одна дорога, по обеим сторонам которой были овраги. Для контроля проезжающих машин и проходящих по этой дороге на площадку людей на въезде имелось небольшое здание контрольно-пропускного пункта, где и был командованием нашей части размещен наряд, который раньше находился в автопарке.

Старый комплекс перегнали на эту площадку. Новый комплекс разместили сразу там. И именно там представители завода нам его передавали. Вместе с новым комплексом БРС-4 МП завод-изготовитель дополнительно передавал нам два агрегата-электростанции 15н1061м на базе автомобилей МАЗ-543 для обеспечения электропитанием бытового комплекса и всей техники на выездной телеметри-

ческой позиции и позиции траекторных средств во время подготовки к работам по выполнению измерений. При выполнении испытательных работ все средства части должны быть запитаны электростанциями ЭСД-30, которые входят в состав измерительных комплексов. В принципе приёмка нового комплекса БРС-4 МП и агрегатов- электростанций 15н1061м длилась недолго.

В ходе выполнения приемо-сдаточных работ я задал представителям завода вопрос о том, как сделать так, чтобы станция СПО могла обрабатывать информацию не только со станций СПР, но и с ламповых станций БРС-4 старого типа, которые продолжали эксплуатироваться в нашей части. Представитель завода с юмором ответил, что мы, военные, тоже инженеры и должны что-нибудь придумать. Техническим заданием на комплекс БРС-4 МП это предусмотрено не было. Он, наверное, об этом сразу забыл. А я запомнил.

В конце второй декады марта новый комплекс БРС-4 МП был принят в эксплуатацию, и командованием ракетно-испытательных частей космодрома было решено направить этот комплект технических средств для оказания помощи в выполнении специальных работ восьмому ракетно-испытательному управлению, в частях которого возникли проблемы с измерительной техникой. В третьей декаде марта одна станция СПР под руководством Володи Карпова и моя станция СПО были направлены на площадку номер 94 Байконура, где проводились испытательные работы по тематике

этой площадки. Автомобилями МАЗ управляли закрепленные за ними водители – солдаты срочной службы. Надо сказать, что к тому времени они уже немного изучили аппаратуру, которая размещалась в фургонах их машин, и при выполнении работ помогали нам как операторы. Началось выполнение испытательных работ. На станции СПР записывалась информация, а на станции СПО проводилась её обработка. Полковник, руководитель работ, сначала удивился тому, что в качестве операторов у нас работают водители, солдаты срочной службы, и относился к этому настороженно, но через две недели привык. Даже стал подтрунивать над своими подчинёнными. Мол, смотрите, солдатики не имеют высшего образования, а выполняют работу инженеров. Учитесь.

Чудеса начались, когда была выполнена первая часть работы. На ракету было установлено и проверено все телеметрическое оборудование, предназначенное для работы в метровом диапазоне волн. Осталось установить и проверить оборудование, которое работает в дециметровом диапазоне. Дело в том, что на стационарных системах пульты управления антенным комплексом «Жемчуг» и станции ПРА находятся, как правило, или в одной, или в соседних комнатах. Поэтому приемник дециметровых волн входит в состав антенного комплекса. Естественно, что у нас с собой его не было. Он остался в машине, на которую был установлен антенный комплекс «Жемчуг-МП». Сам приемник имел небольшой размер, поэтому мы решили на следующий день его

снять и поездом, которым мы ездили на службу, привезти для выполнения работ. Но надо же такому случиться: полковник, руководитель работ, не зная о нашем решении, стал ругать своих подчинённых за то, что они всё не продумали заранее и теперь, по его мнению, возможна длительная задержка в подготовке изделия. Водитель станции СПР решил поумничать и сказал, что для выполнения таких работ необходимо пригнать ещё одну машину – антенный комплекс «Жемчуг-МП», где стоит такой приемник. Полковник, только что ругавший своих подчинённых, его внимательно выслушал. Сказал: смотри, если это не так, тебе достанется. Затем позвонил нашему начальнику управления и попросил переправить на 94 площадку станцию «Жемчуг-МП». Начальник управления отдал распоряжение пригнать для выполнения работ мобильный антенный комплекс «Жемчуг-МП». Откуда им было всем знать, что водитель автомобиля станции СПР и водитель автомобиля станции «Жемчуг-МП» – земляки и друзья?

Одному стало скучно без другого, а теперь им была обеспечена компания.

По окончании рабочего дня я уехал домой. В половине двенадцатого ночи мне позвонил заместитель командира части. Он сказал, что есть распоряжение начальника управления завтра с утра переправить на 94-ю площадку станцию «Жемчуг-МП». На мой вопрос «зачем?» ответил, что не знает, начальнику управления видней. Знал бы начальник

управления, что его, как кролика, развел водитель-солдатик. Старшим машины для её перегона на 94-ю площадку был назначен Юра Чернов. Когда он прибыл, нам всем стало понятно, что всё-таки и нам, офицерам «Пурги», втроём выполнять специальные работы было веселее. Тем более что проведение испытаний было интересным и освобождало нас от кучи повседневных хлопот. Рабочий день был практически нормированным, ночевали мы дома. Претензий по подготовке изделия к нам не было.

Пока мы выполняли эти спецработы, на Чернова пришёл приказ – он переводился на должность старшего научного сотрудника Космодрома.

Для одного из офицеров нашего года выпуска «Пурга» закончилась. Теперь ему уже не надо будет большую часть года проводить без семьи. Остальным такого оставалось только ждать.

За время проведения данных работ нас отвлекли от их выполнения только один раз.

В апреле 1985 года на полигоне возникли проблемы с приёмом предстартовой телеметрической информации ракеты Зенит-2. Несмотря на то что стартовый комплекс этой ракеты находился в зоне прямой видимости второго измерительного пункта Байконура, при передаче предстартовой информации сигнал, отражённый от ферм обслуживания, сильно её искажал. Руководством космодрома было принято решение, что для приема и обработки предстартовой и стартовой

телеметрической информации об этой ракете будет использоваться комплекс БРС-4 МП. Первоначально запуск ракеты планировался на 12 апреля. Затем его перенесли. На 13. Для приема и обработки Информации предстарта и старта этой ракеты руководство нашей части приняло решение использовать первый комплекс БРС-4 МП. 12 апреля 1985 года этот комплекс был развернут напротив стартовой площадки этого изделия. Площадка была перед нами как на ладони. Однако ракеты на стартовой площадке не было. Раздался стук в дверь. Когда я открыл, какой-то военный попытался засунуть мне в руки кабель с разъемом. Сказал, что это громкая связь. Я ответил ему, что она подключается снаружи, вышел, показал куда, он прикрутил разъем. Через несколько секунд голос из динамика спросил, как его слышно. Я ответил, что хорошо. Он сказал: «Конец связи». И всё. Мы переночевали в машинах с 12 на 13 апреля. Когда проснулись, я открыл дверь и еще раз посмотрел на стартовую площадку – ракеты на ней снова не было. Дальше всё происходило как в сказке. Из находящегося в зоне прямой видимости монтажно-испытательного корпуса вышел тепловоз, он тащил за собой специальную платформу, на которой была расположена ракета. Когда платформа подошла к стартовой позиции, ракету захватил манипулятор и поставил в вертикальное положение.

На контрольном осциллографе нашей аппаратуры появилась картинка, сигнализирующая о том, что включился телеметрический сигнал. По громкой связи раздался мат, сквозь

который я понял, что с той стороны интересуются, появился такой сигнал или нет. Я ответил, что появился. Меня спросили, где какой-то подполковник. Я ответил, что понятия не имею. Телеметрический сигнал пропал, потом снова включился. Я объявил об этом по громкой связи. На том конце попросили докладывать, если такое снова произойдет. Если не произойдет, то каждую минуту говорить по громкой связи, что сигнал устойчивый. Дверь машины была открыта, и ракету прекрасно было видно. Она ещё немного постояла, потом под ней появился огонёк, и она улетела. Я закрыл дверь и стал каждую минуту говорить о том, что сигнал устойчивый. Минут через десять в дверь машины постучали. Я открыл. Перед машиной стояли наш командир части, его заместитель и два каких-то подполковника. Оказывается, перед запуском ракеты на всех дорогах было выставлено оцепление. Никого не пропускали. В том числе тех, кому нужно было попасть, например командирский УАЗик, который ехал к нам с командованием нашей части. И УАЗик с двумя старшими офицерами, которые должны были на основании данных, декоммутированных нашей аппаратурой, вести репортаж о старте и начальном участке полёта этой ракеты. Обе машины смогли проехать на телеметрическую позицию только когда ракета уже улетела. Но пока всё было хорошо. Ракета со старта ушла. Моя болтовня об устойчивом сигнале руководством и воспринималось как репортаж. Через несколько минут телеметрическую информацию о полете ракеты стали принимать

все измерительные пункты. Ведение репортажа о ней продолжили их представители. Я отключил микрофон и громкую связь. Что было с этой ракетой дальше, я не знаю. Наверное, всё хорошо, потому что два подполковника, которые должны были вести репортаж, вдруг повеселели. Ещё через полчаса специально за ними пришла машина, и они уехали. На следующий день данный комплекс БРС-4 МП был переправлен своим ходом на 38-ю площадку. А мы продолжили выполнять задачи на 94-й площадке с использованием нового комплекса. И так продолжалось до начала июня. Водители всех машин за это время неплохо освоили обязанности операторов. Ближе к завершению работ полковник, который этими работами руководил, начал уже постоянно ставить наших водителей-операторов в пример своим сотрудникам, а однажды устроил у меня на системе целую экскурсию из своих подчинённых. К концу мая работы на этой площадке были выполнены в полном объеме.

Вся наша техника была возвращена площадку номер 38.

А мне не давала покоя фраза инженеров завода о возможности самостоятельно расширить функционал закреплённой за мной системы СПО. Ведь практически неиспользуемый комплект аппаратуры ИС 1915 стоял у меня в Татищеве Саратовской области после его ремонта представителями промышленности. Однако для того чтобы сделать его мобильным, необходим был автомобиль с фургоном.

У командования части я выпросил для этого автомобиль

ЗИЛ-131. Однако на нем был обычный кузов. Но на улице был 1985 год. В те времена найти в степи на Байконуре брошенный фургон можно было запросто. На грузовом ЗИЛ-131 мы с водителем объехали окрестности нашей площадки и километрах в пяти от неё в степи нашли брошенный фургон. Состояние его было не ахти. Снаружи краска ободрана, внутри погром. Возле одной из боковых стенок лежала сломанная откидная боковая полка, чем-то напоминающая спальную полку железнодорожного вагона. Потом я попросил в соседней части автокран. Крановщик прямо в автопарке снял с автомобиля ЗИЛ-131 кузов. Затем на кране вместе с нами поехал в степь, где и установил на наш ЗИЛ-131 найденный фургон. Через пару часов мы с водителем этот фургон закрепили на автомобиле заранее подготовленными хомутами и своим ходом вернулись в часть. Первоначально такая рационализация у командования восторга не вызвала. Вид у автомобиля ЗИЛ-131 с этим фургоном был ужасный. Командир части так и назвал его – чудовище вида ужасного. Я сказал, что эту машину теперь так и буду именовать: агрегат «чудовище вида ужасного» – ЧВУ-1. И сразу стал его просить выписать мне со склада материалы для ремонта этого агрегата. Выпросил. Был четверг. В пятницу я получил со склада все необходимое. Остался на службе в выходные. Подчинённые меня поддержали, вместе взялись за работу. К понедельнику фургон преобразился. Казалось, что на этот ЗИЛ-131 его поставили на заводе. Функционировало

освещение, отопители и даже фильтровентиляционная установка. Возле передней стенки было достаточно места, чтобы разместить комплект аппаратуры ИС 19-15Б. Откидная полка была отремонтирована. В собранном виде она практически не занимала пространства внутри фургона. А если её откинуть, получалось прекрасное спальное место. На всякий случай внутри фургона была дополнительно установлена электрическая печка. Снаружи он сверкал новой, защитного цвета краской, внутри был покрашен светло-серой. Командованию части понравилось, и к концу следующей недели автомобиль ЗИЛ-131 был перерегистрирован в военной автомобильной инспекции как автомобиль с фургоном. Военный номер (а в те времена на военных машинах военный номер заменял государственный) остался тем же.

Через неделю пришёл приказ об очередном привлечении нашей части к обеспечению телеметрическими измерениями учебно-боевого пуска стратегической ракеты из ракетной дивизии, которая расположена в районе пгт. Татищево Саратовской области.

Началась погрузка техники на эшелон. Количество железнодорожных платформ снова увеличилось, с учетом необходимости перевозки двух комплексов БРС-4МП. В дальнейшем почти всё проходило по уже отработанной методике. Работы в Татищево мы уже проводили. Казалось, что на этот раз использование сразу двух комплексов позволит выполнить их намного быстрее, чем они выполнялись раньше.

Сначала всё так и было. Первый комплекс БРС-4МП был сразу размещен на выездной телеметрической позиции. Второй комплекс использовался для проведения автономных испытаний телеметрического оборудования. Старые станции БРС-4 находились на выездной телеметрической позиции постоянно. Сразу по прибытии, еще до начала автономных испытаний, я с помощью двух солдат демонтировал аппаратуру ИС19-15Б из сооружения и установил её в уже подготовленный для этого автомобиль ЗИЛ-131, который все с моей подачи называли агрегат ЧВУ-1. Этот агрегат сразу убыл на выездную телеметрическую позицию.

С использованием комплекса БРС-4МП все испытания проходили намного проще. Особенно это коснулось этапов испытаний, при которых использовалась аппаратура ЗАКР «Муравей». Наличие в автомобиле СПО специального отсека для его установки, наличие уже смонтированного наземного согласующего устройства (НСУ) и уже проложенные кабели для этого прибора позволяли практически не замечать его при выполнении работ. Автономные испытания прошли легко. Для выполнения комплексных испытаний я сам съездил на выездную телеметрическую позицию, где их запись произвели не только станциями СПР, но и старыми станциями БРС-4, информацию с которых для обработки я воспроизвел с помощью агрегата ЧВУ-1. Начальник выездной телеметрической позиции поделился со мной информацией, что на этот раз он планирует использовать новые ком-

плексы БРС-4 МП для приёма телеметрической информации как положено, в соответствии с выданными целеуказаниями, а антенны старых станций планирует направить в ту точку пространства, где будет происходить разделение первой и второй ступеней ракеты. Офицеры-аналитики всегда очень внимательно изучают этот участок. Насколько же он был прав, когда это задумал! Наступил день пуска. Мы повыходили из фургонов машин, чтобы его увидеть. Такое зрелище никогда не надоедает. Сначала пламя и дым – установленные в Татищево ракеты не использовали минометный старт. И вот она вышла. Сначала шла вертикально, потом немного повернулась и легла на курс. Я зашёл на станцию. На осциллографах отображалась телеметрическая картинка. За ней внимательно следили аналитики. Вдруг один из них подошёл к телефону ЗАС. Неразборчиво что-то пробормотал в трубку, выслушал ответ, потом повернулся к нам и сказал: «Поздравить не с чем. Ракета благополучно упала». И снова стал смотреть на осциллограф. Потом попросил дать ему полученные графики, разглядел их. Передал нам список графиков, которые в связи со сложившейся ситуацией необходимо было сделать дополнительно к тем, что были первоначально запланированы. Я понял, что на этот раз обработка будет длиться до утра. Вдруг аналитик спросил: «Где находится информация со старых станций БРС-4? Хотя у вас на новой технике её воспроизвести наверняка нельзя». Я ответил, что можно. Это как раз и будет дебютом нашего нового

агрегата ЧВУ-1. Он сказал, что ему сейчас не до шуток про какую-то «чуву». Я произнёс, что не шучу. Через несколько минут мы вместе с ним уже смотрели графики с воспроизведенных нашим новым самодельным агрегатом записей со старых станций БРС-4, антенны которых были направлены на участок разделения ступеней. Руководитель группы анализа после просмотра этих графиков заявил, что это единственная на сегодня хорошая новость при плохой ситуации. Попросил сделать ему ещё несколько графиков, которые не были предусмотрены программой этой работы, и потом долго говорил по телефону ЗАС: «Возникла проблема. На борту не долетевшей до установленного места падения ступени ракеты было установлено устройство «Муравей», которое кодировало информацию. И так как первая ступень ракеты не долетела до условленной точки её падения, где этот прибор должны были подобрать, надо найти эту ступень и снять с неё бортовой прибор «Муравей». А упала она где-то в Коми АССР». Сразу вспомнилась фраза из популярной в то время песни: «И пошёл я к себе в Коми АССР по этапу в специальном вагоне». По этапу, конечно, никто не пошёл. Однако после того как вся информация была обработана, переписана на внутренний магнитофон, все графики сделаны, сидеть в Татищево пришлось ещё месяц, пока этот прибор искали. Нашли только часть обломков ступени ракеты на болоте. Судя по всему, прибор утонул, его списали. Техника выездного измерительного пункта была погружена на эшелон и от-

правлена обратно в часть. Я, вместе с записью телеметрической информации на магнитных лентах, полетел из Саратова на Байконур самолетом. А на Байконуре у меня начались семейные чудеса. Супруга вдруг стала рассказывать о том, как ей не хотят давать повышение на работе из-за того, что у неё нет высшего образования, вспомнила, что я когда-то говорил о моем знакомом, который работает преподавателем в филиале «Восход» МАИ на Байконуре, и потребовала, чтобы я, используя это знакомство, помог ей поступить туда учиться на заочное отделение. Помог, поступила, стала студенткой первого курса.

А жизнь продолжалась. В отделение обработки информации был наконец-то назначен инженер отделения – выпускник Ростовского училища лейтенант Потанин. Вначале я хотел один МАЗ СПО сразу закрепить за ним, но потом решил, что будет лучше, если обе машины мы будем эксплуатировать вместе.

Техника после проведения неудачных испытаний ракеты под Саратовом эшелонам была возвращена на Байконур. Оба агрегата СПО прибыли на место. Новый офицер сразу взялся за их освоение. Помимо всего прочего, он был неплохим спортсменом, что позволило ему быстро завоевать авторитет у личного состава.

Следующая работа должна будет проводиться в конце года в Красноярске.

Новому офицеру я попытался дать возможность к ней

подготовиться, изучить особенности техники, которые не изучались в военном училище.

Пока было время, мы с Володей Карповым решили ещё немного потренировать наших водителей-операторов и принять потом у них зачеты на предмет знания методов работы с расположенной в установленных на их машины фургонах аппаратурой. Надо сказать, что они в этом поднаторели, и мы решили переговорить с командованием части о том, чтобы присвоить этим парням звания младших сержантов. Через месяц на погонах у них уже было по две лычки – оба стали младшими сержантами.

Наступил ноябрь 1985 года. В конце месяца началась погрузка эшелона для отправки оборудования, необходимого для проведения измерений при проведении запуска ракеты из ракетной части, расположенной в районе Красноярска. Так как опыт выполнения погрузочных работ у военнослужащих срочной службы в нашей части уже был, большинство из них в таких работах уже участвовали. А недавно призванные брали пример со старших товарищей и старались от них не отставать. Хочу отметить это как положительный пример. Когда солдат занят нужным делом и понимает, что дело нужное, ему даже в те времена рисоваться сроком службы было ни к чему. Самым уважаемым считался тот, кто лучше других знал свое дело. А приобретенному опыту всегда можно найти правильное применение. Например, у нас, когда на платформы грузилась техника и закреплялась на них, есте-

ственно, у тех, кто уже участвовал в погрузке, это получалось лучше, поэтому мы как руководители следили за тем, чтобы положительный опыт передавался от старших к младшим личным примером, а не матом и зуботычинами. Казалось, что у нас это получается. Может быть, потому, что в части офицеров было 18 человек на 78 солдат и сержантов срочной службы. И разница в возрасте в среднем 3 – 4 года. Технические средства были погружены, эшелон ушёл. Я и новый инженер отделения добирались к месту выполнения работ своим ходом. Прибыли за двое суток до прихода эшелона. Когда он пришёл, стали принимать участие в руководстве его разгрузкой. Сразу после разгрузки все автомобили перегонялись и устанавливались на местах выполнения работ. Самым интересным было то, что на этот раз все машины МАЗ-543 с основным, приемным телеметрическим оборудованием, включая одну станцию СПО, средства измерения траектории, МАЗы-электростанции и основная часть бытового комплекса устанавливались всего в 5 км от военного городка, который назывался поселок Кедровый, в лесу. Там организовывалась выездная телеметрическая позиция. Одну станцию СПР, одну машину СПО и один МАЗ-гостиницу разместили вообще на обочине дороги, ведущей из посёлка Кедровый в город Красноярск, в двухстах метрах от КПП этого посёлка. В это время в Красноярске стоял достаточно сильный мороз, и необходимо было следить за тем, чтобы автомобили были правильно прогреты и заведены, а лич-

ный состав, который этим занимался, ничего себе не отморозил и периодически отогревался у печки-буржуйки, которая была установлена в одном из вагонов. Убедившись, что разгрузка идёт без нарушения правил и мер безопасности, личный состав своевременно обогревается, я включил печку в фургоне своего нового агрегата ЧВУ-1. Он быстро прогрелся, я вышел на улицу. Посмотрел, как съезжают с платформ последние МАЗы, что-то сказал руководившему всей разгрузкой Виктору Михайловичу Андрееву, когда он вдруг позвал меня к себе. Посмотрел мне в глаза... Взял за руку, отвёл в вагон, где стояла печка-буржуйка. Снял с ремня фляжку, взял у одного из солдат металлическую кружку, из которой тот пил чай. Вылил на насыпь возле вагона то, что в ней осталось. Несколько раз встряхнул её, налил из фляжки больше половины кружки спирта. Протянул мне и сказал: «Пей». Я попытался что-то говорить. Снова, уже настойчиво прозвучало: «Пей». Я выпил. Дальше ничего не помню. Проснулся я на откидной полке своего агрегата ЧВУ-1 на следующий день. Разгрузка была закончена. Все мои машины стояли возле военного городка. Я перебрался в фургон машины СПО, который был уже прогрет.

В фургоне сидели лейтенант Потанин и младший сержант Афонин. Лейтенант сказал, что все внешние кабельные подключения уже сделаны. Помимо электропитания, были подключены кабель передачи информации со станции СПР, которая стояла рядом со станцией СПО, кабель внутренней

телефонной связи со станцией СПР, кабель громкой связи со станцией СПР, кабель дальней телефонной связи, кабель связи ЗАС. На вопрос, откуда у нас связь ЗАС, лейтенант ответил, что приходил какой-то капитан и долго что-то искал. На его вопрос, что ищет, сказал, что ему нужно подключить ЗАС. Я показал ему разъем ЗАС, закрытый специальной крышкой, и не удержался, чтобы не похвастаться тем, как начинает выть машина, если эту крышку открыть. Ему понравилось, он сказал, что такая сигнализация решает кучу его проблем. Приходил заместитель командира части, велел мне позвонить ему, когда проснетесь. Я сам снял трубку дальней связи и попросил соединить меня с майором Урядником, который прибыл с Байконура. Когда он ответил, спросил меня, живой ли я, и сказал, что через десять минут зайдёт. Через десять минут от него я узнал, что у планируемой работы будет сразу несколько кураторов. Помимо представителей Москвы и Байконура, контролировать проведение этой работы будут генерал и полковник с полигона Капустин Яр. Я спросил, что же это будет за работа, а он ответил, что сам до конца не знает. Ракета будет запускаться вроде бы как по тематике Байконура, остальное мне знать не надо. Программу обработки измерений дадут. Прибор «Муравей» привезут и установят офицеры из Капустина Яра. Магнитные ленты с записью автономных и комплексных испытаний доставят, моё дело перекодировать их, сделать необходимые графики, а когда ракета будет готова и запущена,

обеспечить информацией проведение репортажа о её полете. На следующий день двое гражданских представителей промышленности привезли прибор «Муравей». Я ещё удивился тому, что таким оборудованием занимаются штатские лица. Обычно, если такая техника попадает в армию, она закрепляется за расчётом из офицеров, которые ее никогда никому не передают. Прибор был нового типа. Такой прибор подключается к специально для него установленной стойке АСМ (аппаратура согласования с «Муравьем»), кабелями, которые входят в его комплект. На практике я с таким прибором раньше не сталкивался. Он был знаком мне только тем, что аналогичный прибор использовался на последнем этапе проведения межведомственных испытаний комплекса БРС-4 МП для проверки стойки АСМ. Тогда он был такими же кабелями подключён и выполнил свою задачу великолепно. Меня это радовало. Ведь хорошо, когда не возникает проблем с оборудованием. Однако проверить на практике этот прибор пока было нельзя. Не было записи, зашифрованной на борту прибором такого типа. И запись на магнитной ленте, и ключи для ее расшифровки те же двое гражданских специалистов принесли на следующий день. Прибор «Муравей» входящим в его комплект кабелем подключили к стойке АСМ. Ключи установили, запись поставили на воспроизведение. Однако на мониторе, где должна была быть картинка расшифрованной информации, присутствовал только белый, то есть абсолютный шум. Вызвали секретчика, прибыв-

шего из Капустина Яра, проверили ключи по документам. Всё равно белый шум. Секретчики сначала сказали, что они ни при чём. Их оборудование, когда находилось на полигоне, работало. Я заявил, что моя аппаратура тоже работает безукоризненно, и это подтверждается прохождением всех тестов. Пришел полковник из Капустина Яра. Он сразу заявил, что у представителей промышленности, которые привезли прибор «Муравей», большой опыт, они ошибаться не могут в принципе. Секретчики тоже не могут ошибаться – у них большой опыт. И все проблемы в том, что скорее всего либо неисправна закреплённая за мной техника, либо я не умею с ней работать и где-то нажал не ту кнопку. Ему уже звонил военный представитель завода, на котором эти гражданские специалисты работают. Сообщил, что один из них начальник отдела, а другой – заместитель директора завода. Это высокие должности. Конечно, у гражданских нет такой иерархии, как у военных. Однако заместитель директора огромного завода стоит в одном иерархическом ряду с заместителем начальника управления на космодроме, а начальник отдела на таком заводе стоит на одном уровне с начальником отдела управления космодрома. И скорее всего при выполнении работ будет ошибаться старший лейтенант, чем они. Потом я узнал, что этот полковник был начальником отдела 3-го управления космодрома Капустин Яр. Он ушёл. Через 10 минут появился майор Урядник, он пояснил мне ситуацию. В случае срыва этих работ и на голову прибывше-

го сюда генерала, и на голову этого полковника упадут две огромные дыни. Поэтому полковник заранее делает всё, чтобы дыня, предназначенная генералу, упала на его, Урядника, голову, а дыня, предназначенная этому полковнику, упала на мою. Поэтому мне надо не нервничать, а разобраться в ситуации, найти причину возникшей неприятности и устранить ее. Помощи ждать неоткуда. Вас трое: ты, твой подчиненный, неопытный лейтенант, и водитель, слава Богу, понимающий парень. Причину неприятностей я определил довольно быстро. Она заключалась в повреждении при перевозке из Капустина Яра до Красноярска кабелей, которыми прибор «Муравей» соединялся со стойкой АСМ. Но там в системе кабелей с обеих сторон куча разъемов. Эта система кабелей входит в состав прибора «Муравей». Их схемы находятся в его комплекте документации, которая секретная, и, естественно, её никто никогда с тобой не возит. Неисправность можно устранить двумя способами: либо узнать причину повреждения кабелей, либо заменить в них провода методом подбора. Это долго и сложно. В конце концов этот прибор эксплуатируем не мы, а гражданские специалисты, которые его привезли. Вдруг зазвонил телефон ЗАС. Я снял трубку, представился. Женский голос из трубки сказал: «А что, рядом никого нету повыше в звании, чем старший лейтенант? Через 20 минут вам будет звонить Главнокомандующий». Благо, Урядник далеко не ушёл. Я послал водителя догнать его. Тот вернулся. Снова зазвонил телефон ЗАС, Урядник

снял трубку и представился. Из трубки донеслось: «Толубко. Здравствуйте. Что у вас там происходит? Мне доложили, что из-за ваших гражданских деятелей нет возможности подготовить ракету к запуску. У вас там есть военные, пусть они сделают». Урядник ответил: «Здравия желаю, у них тоже пока не получается». – «Не давайте им спать, пока не сделают, когда сильно захотят спать, всё получится», – резюмировал Главнокомандующий. Телефон выключился. Урядник спросил меня, нужно ли повторять

Через пару минут раздался стук в дверь, я открыл. Перед машиной стоял генерал. Я предложил ему войти. Он вошел и заинтересованно рассматривал аппаратуру. Следом за ним в машину поднялся полковник из Капустина Яра.

Генерал спросил меня о причинах задержки в выполнении работ по обработке информации. Я ответил, что причина в неисправности прибора «Муравей» и отсутствии его схем. Генерал сразу задал вопрос полковнику о том, почему он не обеспечил наш расчёт схемами. Тот замялся. Генерал повторил свой вопрос более строгим голосом. Было видно, что в душе полковника началась паника. Он сказал, что схемы остались в Капустином Яру и попытался перевести стрелки на меня – мол, это я забыл там схемы. В это время распахнулась дверь машины. В проёме двери показался Урядник. На вопрос генерала: «Вы кто?» – он чётко ответил: «Заместитель командира части майор Урядник». Генерал сказал ему, что он получил от старшего лейтенанта информацию

о том, что у расчёта не хватает схем. Урядник ответил, что старший лейтенант ошибся и у нас всё есть. Тут же приказал мне показать схемы. Я спросил его, где их взять. Он ответил: «Рисуй. Только быстро». Я включил дурака. Дал команду: «Афонин, принеси схемы». На его вопрос о том, где их взять, ответил: «Рисуй». Он был парень смышлёный. Тут же подал мне схему подключения электропитания. Я передал её Уряднику. Тот взял лист со схемой в руки. Перевернул изображение вверх ногами и показал генералу. В это время полковник истошно завопил: «Это документ, утверждённый Генеральным конструктором!» Генерал сказал: «Ну, раз всё есть, пусть люди работают». И ушёл.

Я попросил Урядника дать мне возможность переговорить с представителями завода. Через час они оба были у меня в машине. Разговор был тяжёлый. Косяк упорости они, а списать всё решили на выездной измерительный пункт. На выездном измерительном пункте крайним оказывался я. Надо было восстанавливать ситуацию. Они в возможность ее восстановления не верили. Через неделю заводом уже был заказан самолет АН-26, для того чтобы привезти к месту выполнения работ новый прибор «Муравей» в комплекте. За сутки он долетит до Красноярска. Через 7–8 дней, когда гражданские лишатся премии, а военные получают свои взыскания, продолжим.

Я верил в лучшее и продолжал восстанавливать кабели – третьи сутки.

Решение я принял радикальное. С кабелей была снята внешняя общая изоляция и металлическая оплетка. После этого из жгута выплетался и проверялся каждый провод.

В то время была популярна песня «Четвертые сутки пылают станицы».

Я загадал, что на четвёртые сутки, несмотря на отсутствие схем, восстановление кабелей закончу.

Как в воду глядел. Через трое суток после начала работ мною было обнаружено, что один из выплетенных проводов порван внутри собственной изоляции. Кабель был опять сплетен в жгут, а оборванный провод был задублирован другим, взятым из ЗИП. Я старался не терять чувства юмора. Дублирующий провод был не белого, как все остальные, цвета, а красного и располагался не внутри жгута, а был прикручен изолентой к нему снаружи. Представители завода всё это время находились у меня в аппаратной. В общем, когда начались эти самые четвёртые сутки, кабель был восстановлен. Необходимая информация была декоммутирована, расшифрована и переписана на магнитофон системы Спектр-Б1. Инженерам-заводчанам я предложил отправиться в военный городок. У них там были забронированы номера в гостинице. Сдать в штаб ключевые документы, немного отдохнуть. Сам секретный прибор поставить в предназначенный для этого специальный отсек машины, который закрыть и опечатать, что и было ими сделано. Необходимые графики получены. Работы вошли в ритм. Доложил майору Урядни-

ку. Он доложил представителю главка и сообщил полковнику из Капустина Яра. Тот велел делать с расшифрованной ленты копию – на всякий случай. Урядник передал это приказание мне. Я уже валился с ног. Поручил сделать копию лейтенанту, спустился в свой агрегат ЧВУ-1, от усталости вырубился. Когда проснулся, удивлению моему не было предела – лейтенант вместо того, чтобы сделать копию, стёр запись с магнитной ленты

В принципе не было ничего страшного. Но я с расстройства решил тяпнуть немного спирта. Достал фляжку, положил её на стол, поверх схемы электрических подключений, которую мы показывали генералу. Вернуть гражданских специалистов из гостиницы было несложно. Стертая информация предназначалась исключительно для тестирования аппаратуры перед началом работ. До начала реальных работ оставались почти сутки. Все технические средства были исправны и готовы к применению по назначению. В этот момент раздался стук в дверь фургона. Я открыл. На ступеньках металлической лестницы стоял полковник из Капустина Яра. Он посмотрел на стол, увидел фляжку, которая лежала на схеме, и спросил, чем это мы тут занимаемся. Я ответил, что работаем с документацией, которая утверждена генеральным конструктором. Потом он потребовал предоставить ему копию магнитной ленты. Я попытался ему объяснить, что оригинал случайно стёрли. Однако в ответ услышал, что он так и знал. Он сразу говорил, что мне доверять

нельзя, – и вот он результат. Он оказался прав, поэтому отстраняет меня от должности и назначает старшим расчёта на время выполнения работ лейтенанта – инженера отделения. Даёт ему команду запись на ленте восстановить и сделать с неё копию, которую передать ему. И чтобы всё было сделано в течении двух часов. Слава Богу, после этого ушёл. Я по телефону доложил ситуацию Уряднику. Тот спросил, как я себя чувствую, смогу ли дождаться представителей промышленности, которых сейчас разбудят и из гостиницы направят ко мне в машину-аппаратную, чтобы они поставили свои секретные ключи, и сделать еще одну запись – не для полковника из Капустина Яра, а для того, чтобы она была готова к началу выполнения реальных работ как тестовая вместо той, которую стерли. Я спросил, нужен ли второй экземпляр. Он ответил, что на моё усмотрение. После того как тестовая лента будет готова, мне можно идти отдыхать. Если идти некуда, отдохнуть можно в МАЗе-гостинице. В гостинице военного городка наверняка нет свободных мест – слишком много народу приехало на эти испытания. После того как была сделана тестовая лента и её копия, я решил рискнуть и пойти в гостиницу военного городка. Дежурная в гостинице сказала, что действительно мест нет. Пришлось задействовать все свое обаяние и шоколадку. В конце концов удалось уговорить её поставить для меня кровать в бытовой комнате, которая, слава Богу, закрывалась на ключ. Перед тем как я лёг спать, она даже угостила меня чаем. После это-

го я зашёл в комнату, упал на койку и вырубился. Проснулся от стука в дверь. На входе в комнату стоял майор Урядник, а за его спиной полковник из Капустина Яра, который сразу стал возмущаться тем, что я ночью вне расположения части. Это возмущение довело до бешенства Урядника, который ответил ему, что именно он, целый полковник из Капустина Яра, должен был обеспечить возможность всем офицерам нашей части во внеслужебное время отдыхать вне рабочего места. Он для этого сюда и прибыл, а не для того, чтобы пытаться руководить работами, в которых он ничего не понимает, и давать указания, которые могут привести к их срыву. Потом сказал мне, что через час ждёт меня в агрегате СПО. В указанное время я уже был в своей аппаратной, где и встретил Урядника. Он сказал мне, что скорее всего в следующем году всю нашу часть переведут с Байконура в Капустин Яр и этот полковник, возможно, будет нашим начальником, так что обращаться с ним нужно по возможности аккуратно. После этого позвонил по телефону ЗАС и доложил, что все средства выездного измерительного пункта готовы к продолжению работ. Я понял, что это касается не только моего расчёта. В дальнейшем всё было как обычно, за исключением того, что записи телеметрической информации о подготовке изделия в РТБ делали гражданские специалисты.

Какими техническими средствами, я не знаю. Мне привозили магнитные ленты. Их обработка проходила быстро. Работы по подготовке изделия проводились круглосуточно.

Однако был выходной – после завершения автономных испытаний и после того, как были проведены комплексные испытания в РТБ.

Выходной я решил использовать для экскурсии по городу Красноярску, набережной Енисея. Вечером пошёл поужинать в ресторан. Особенно удивили меня в то время красноярские пельмени. В бульоне они были на первое, без бульона – на второе, а с ягодами вместо мяса внутри пельменей – на третье. В ресторане познакомился с интересной, очень красивой девушкой. Она была моего роста и поэтому не носила каблуков. Пару раз с ней потанцевали, познакомились, разговорились. Она оказалась офицером МВД, причём стала носить погоны без особого желания. Несколько лет назад она училась в Ленинграде на юридическом факультете университета

На четвёртом курсе влюбилась в молодого человека, студента этого же вуза. И хватило же ума помогать ему переписывать антисоветские прокламации! Он говорил ей, что текст их придумывает сам. Однако потом оказалось, что он занимался фарцовкой, и распространять эти прокламации, придуманные совсем не им, взялся тоже за деньги. Через месяц они с ним разошлись. А еще через месяц к ней пришли сотрудники КГБ. Молодой человек попался ещё раньше, причём он сказал, что всё делал по ее инициативе.

Но сотрудники комитета государственной безопасности своё дело знали. Молодого человека привлекли к ответ-

ственности за антигосударственную деятельность. Однако ей тоже досталось. Из института выперли со справкой о незаконченном высшем образовании. К уголовной ответственности не привлекли, но в Ленинграде жить запретили. Пришлось уехать в Красноярск. А здесь, с её незаконченным высшим юридическим образованием, можно работать только в МВД. Сначала была сержантом потом заочно доучилась в институте и стала офицером. Теперь мечтает вернуться в Ленинград, где живёт её мать.

Выходные закончились. Началось проведение комплексные испытаний.

Обработка информации комплексных испытаний проводилась с использованием агрегата СПО, который находился на выездной телеметрической позиции. Туда представители завода перевезли многострадальный прибор «Муравей» с уже исправленной кабельной системой. Там же будет производиться и обработка информации о полете ракеты.

Вообще, во время выполнения данной работы было много чудес.

В это время американцы запустили новый спутник радиотехнической разведки, который каким-то образом засек включение для настройки нашей станции «Кама», расчёт которой не был предупреждён о его пролете. И потом целый месяц американские империалисты на весь мир вопили о том, что русские размещают под Красноярском комплекс ра-

диотехнических средств противоракетной обороны. Министерство иностранных дел СССР их еле успокоило.

А мы после обработки информации о комплексных испытаниях изделия закончили подготовку к обеспечению телеметрическими измерениями учебно- боевого пуска ракеты из Красноярской дивизии, который был проведен строго в назначенное время. Я до сих пор не знаю, какого именно типа ракета была запущена – жидкостная или твердотопливная. Запустили её ночью – с 24 на 25 декабря. С нашей позиции было прекрасно видно, как она взлетает. Мне показалось, что факел двигателя не совсем обычный, не такой, как у жидкостных ракет, но это только предположение. Когда на выездной телеметрической позиции я начал в соответствии с полученной программой производить обработку информации и вывод графиков на бумагу, заинтересовался у тех, кто эти графики анализировал, что за ракета была запущена. Мне ответили, что будет лучше, если я останусь в неведении. Я в неведении до сих пор. После окончания обработки до меня довели, что за правильные и грамотные действия при подготовке телеметрического оборудования для учебно-боевого пуска ракеты мне объявил благодарность Главнокомандующий РВСН. Я спросил Урядника о том, действительно ли нашу часть планируется передислоцировать из Байконура в Капустин Яр. Он ответил, что скоро мне самому станет всё известно. Обработка информации была закончена около часа ночи 26 декабря, вся техника бы-

ла погружена на эшелон 27 декабря. Лейтенанту из моего отделения полагалось следовать эшелоном. Командование части привлекло его для работы с личным составом. В 18 часов офицерам, не задействованным в сопровождении эшелона, было разрешено самостоятельно убывать в город Ленинск.

Перед этим солдаты срубили, упаковали и подарили мне небольшую, но очень красивую, настоящую красноярскую голубую ёлочку. С ней я и отправился в аэропорт, куда меня взяли подбросить представители промышленности, участвовавшие в этой работе. С собой они везли магнитную ленту с декоммутированной информацией для её отправки, однако на этот раз на вычислительный центр не Байконура, а полигона Капустин Яр, поэтому в аэропорту наши дороги разошлись. Хотя до Нового года оставалось ещё больше 4 суток, добраться из Красноярска до Байконура в то время за такой период было проблематично. Мне сразу удалось взять билет до города Фрунзе (ныне Бишкек). Самолёт взлетел. Я обрадовался, что скоро буду дома, но когда казалось, что он вот-вот уже заходит на посадку, пассажирам объявили: аэропорт города Фрунзе закрыт по техническим причинам, а самолёт сделает посадку в Алма-Ате. Для меня это было даже лучше. После приземления я получил сданную в багаж ёлочку, взял такси от аэропорта до железнодорожного вокзала и через час уже ехал поездом Алма-Ата – Москва до станции Тюратам – Байконура. Домой я добрался 30 декабря, Новый год встретил дома. После новогодних праздников я прибыл на службу.

Как выяснилось, пока мы были в командировке, замполита нашей части перевели служить в политотдел второго управления Байконура.

Володю Карпова назначили с повышением на должность инженера-испытателя В отношении его обещание уже ставшего генерал-майором Ковальчука было выполнено. Из тех лейтенантов, кого он определил на «Пургу», остался я один. Правда, все мы были уже старшими лейтенантами.

Через 10 дней возвратился эшелон из Красноярска. Новый лейтенант из моего отделения получил полное боевое крещение.

Жизнь продолжалась, эшелон разгрузили, технику разместили на 38-й площадке. После выполнения работ она нуждалась в регламентном обслуживании. Снова всплыла проблема недостатка тёплых боксов для проведения работ по техническому обслуживанию.

Я опять поднял этот вопрос перед майором Урядником и подполковником Ивановым – командиром части.

В ответ командир части мне сказал, что пришло изменение штатного расписания. Должность начальника моего отделения сокращена, зато введена должность начальника отдельной станции СПО, категория капитан, и есть мнение поставить на эту должность меня, а на мою должность поставить уже успешшего себя неплохо зарекомендовать инженера отделения. Его нынешняя должность пока останется вакантной. Не знаю, где как, а на Байконуре слова «есть мне-

ние» означали, что решение уже принято и осталось уладить только формальности. Для меня такое «повышение» могло аукнуться тем, что на «Пурге» придется служить еще долго, несмотря на обещание начальника управления. Видно, в этот момент моё лицо исказила какая-то гримаса, потому как заместитель командира части посмотрел на меня и сказал, что возьмёт исполнение обещания начальника управления на себя, если, конечно, я не начну «чудить». Немного подумал и уточнил: «Пообещай, что сильно чудить не станешь». Я пообещал, что не буду. Честно говоря, сначала я собирался по приезде мотовозом домой приговорить как минимум бутылку водки, а потом устроить драку в центре города. Пусть выгоняют из армии. Через месяц буду жить дома – на Донбассе. В те времена там был рай.

Однако надежда умирает последней. И я надеялся, что в дальнейшем мне еще удастся послужить в нормальных условиях – не зря ведь я поступал в военное училище.

После той командировки до всех офицеров выездного измерительного пункта довели, что 1441 отдельный выездной измерительный пункт будет передислоцирован с пятого научно-исследовательского испытательного полигона Министерства обороны (Байконура) на четвертый научно-исследовательский испытательный полигон Министерства обороны (Капустин Яр). Пятизначный номер войсковой части (выездного измерительного пункта) изменится с 49505 на 22501. Полное наименование (1441отдельный выездной из-

мерительный пункт) останется тем же. Для перевозки личного состава, автомобильной техники и имущества части, семей и личных вещей военнослужащих будет сформирован воинский эшелон.

Началась подготовка к передислокации. Она планировалась на июнь. Однако для этого необходимо было решить целый ряд организационных вопросов – как общих, так и личных для каждого офицера. Любой профессиональный военнослужащий по виду своей деятельности всегда готов к переезду. Однако на этот раз наряду с обычными личными бытовыми трудностями возникала проблема с передислокацией целой воинской части, всего военного имущества. И если с автомобилями проблем не возникало, хотя на новом месте их тоже необходимо было где-то разместить, подготовить место для технического обслуживания как самих машин, так и установленного в них оборудования, но ведь в части было ещё и другое имущество, которое находилось на складах и которое нужно было подготовить к перевозке, загрузить в эшелон, обеспечить его перевозку целым и неповрежденным. А на новом месте снова разместить уже на других складах. Кроме этого, необходимо было собрать, упаковать и подготовить к перевозке личные вещи военнослужащих. Когда переводится к новому месту службы один офицер, он старается сам решить все вопросы, связанные с передислокацией, перевозкой личной мебели и личных вещей, жильем на новом месте службы. На этот раз приходилось ду-

мать не только о личном, но и о служебном, хотя и собственных проблем хватало. Казалось, первым решением личных проблем была максимальная распродажа имущества: на старом месте всё, что можно, продать, а на новом купить. Однако гладко было на бумаге. Покупателя тоже ещё найти надо. Часть мебели для перевозки командование разрешило разместить в закрепленных за офицерами машинах. Остальное необходимо было загрузить непосредственно в грузовой вагон эшелона, что и было сделано. Кое-что, конечно, продали, но немного, а то, что осталось, поместилось в закреплённые за мной МАЗы. Вещи лейтенанта из моего отделения поместились в ЗИПовые ЗИЛ-131. К переезду мы были готовы.

Перед отъездом командир части вспомнил, что у меня есть опыт проведения рекогносцировки. Приходилось в своё время ездить вместе с Урядником на проведение рекогносцировочных работ для выездного измерительного пункта в боевые ракетные части. Сейчас Урядник будет задействован в руководстве эшелоном. Мне ставится задача: до прихода нашего эшелона обычным поездом вместе с супругой прибыть в Капустин Яр, взять у ответственного за размещение нашей части подполковника согласованные со всеми службами как в Капустинском Яру, так и в Москве документы о том, что должно было быть сделано к нашему приезду, постараться определить, сделано ли это, а после прихода эшелона доложить реальную ситуацию ему и Уряднику. Получив приказание, военнослужащий отвечает «есть» и выпол-

няет его. Я ответил «есть», купил билеты от аэропорта Кзыл-Орда до аэропорта Астрахань и вместе с женой самолётом убыл туда. От Астрахани до Капустина Яра добрались поездом. Потом выяснилось, что Капустин Яр ближе к Волгограду и лететь надо было туда, но первый блин всегда комом. В Капустином Яру выяснилось, что службы Капустина Яра к передислокации нашей части готовы. В автопарке выделено место для размещения нашей техники, для ее обслуживания выделен отдельный бокс. Подготовлено место для наряда по парку. Размещение личного состава можно произвести в уже выделенной казарме. Для офицерского состава подобраны квартиры. Квартиры не новые, и большинство из них требует косметического ремонта, но самое главное, что сразу по приезде все будут обеспечены жильем. Очень оперативно! Мне предложили двухкомнатную квартиру на следующий день после приезда, еще до прибытия остальных офицеров семьями, правда, в двухэтажном доме, который был старше меня. Для того чтобы вселиться, необходимо было сделать очень серьёзный ремонт и завезти вещи, которые перевозились эшелонам. На перевод нашей части отреагировали все службы тыла. После того как я передал туда продовольственный и вещевой аттестаты на личный состав срочной службы нашей части, начальник тыла полигона распорядился поставить на вещевое и продовольственное довольствие солдат и сержантов нашей части сразу по прибытии эшелона. Эшелон прибыл через десять дней. Ещё три дня

проводилась разгрузка техники, которая сразу размещалась в автопарке. Сразу после разгрузки все офицеры получили ключи от квартир. Квартиру получил также сержант сверхсрочной службы Борис Тенишев, имевший ещё до призыва в армию высшее образование и ожидавший в ближайшее время получения воинского звания «прапорщик». Он совсем недавно закончил срочную службу, и для него это была первая квартира, которую он получил лично.

После разгрузки эшелона все те, кто получил квартиры, выгрузили из эшелона мебель и всё неслужебное время полностью использовали на их ремонт. Причина торопиться была. На последнюю декаду августа было запланировано обеспечение измерениями учебно-боевого пуска ракеты из ракетной дивизии, которая расположена в районе посёлка Тащицево Саратовской области. По-моему, естественно, что до этого хотелось привести своё жильё в надлежащий вид, отремонтировать его и по возможности дополнить какой-нибудь новой мебелью. Всё-таки любой переезд – это половина пожара. Я до отъезда для выполнения работ успел завершить хороший ремонт и вдобавок к имевшейся мебели приобрел в кредит небольшой мебельный гарнитур-полустенку. К моменту отъезда для выполнения спецработ всё было готово – и кухня, и обе комнаты.

Перед самым отъездом у меня произошел неприятный инцидент с начальником политотдела управления. Он вызвал меня к себе и сообщил, что в нашей части намечаются кадро-

вые перестановки и мне предлагается стать на должность начальника отделения, это повышение – майорская должность. Я сказал, что на Байконуре мне было обещано, что через 5 лет службы на выездном измерительном пункте, при отсутствии взысканий, я могу рассчитывать на службу в обычной воинской части, где служба большую часть времени будет проходить в одном месте. По-моему, я это уже заслужил. На что услышал от начальника политотдела: «Если ты отказываешься от повышения, то не получишь его никогда. Закончишь службу капитаном». Я доложил об этом по команде. И командир части, и Урядник дали мне один совет: главное – не сорваться, не начать пить, продолжать служить, и всё образуется. Из этого разговора я узнал ещё и о том, что командир части, подполковник Иванов, увольняется в запас, как достигший предельного возраста нахождения на военной службе, и его место займет майор Урядник.

Вообще вопрос с политотделом должен решаться через замполита, но наш замполит остался в Ленинске, а нового нам ещё не прислали. Да Бог с ним, с этим начальником политотдела. Его дело говорить, вот он и говорит, а наше дело – проводить испытательные работы.

Началась погрузка техники на эшелон. Надо отметить, что в Капустином Яру железнодорожная рампа для погрузки техники была намного удобнее той, которая находилась на 37-й площадке Байконура. Однако погрузка всё равно процесс достаточно сложный. Как ни странно, на этот раз по-

грузка прошла достаточно быстро. Личный состав ещё не забыл опыт погрузочных работ при передислокации части. Сержанту Тенишеву присвоили воинское звание прапорщика. Мне, наверное, уже традиционно, было разрешено добираться до места выполнения работ вне эшелона. Саратовская область находится недалеко от Астраханской, поэтому добраться до Татищево можно было междугородним автобусом, что я и сделал. На третий день после моего приезда прибыл эшелон с техникой, после разгрузки эшелона стало известно, что выездная телеметрическая позиция будет находиться в Петровском районе Саратовской области, недалеко от совхоза «Сталь». В эту командировку был направлен штаб нашей части во главе с его начальником. Предполагалось, что при проведении испытательных работ будут издаваться ежедневные приказы по части. Один из автомобилей с фургоном был определён как штабная машина и установлен на выездной телеметрической позиции, которую развернули в Петровском районе Саратовской области недалеко от совхоза «Сталь». При проведении этой работы использовались оба комплекса БРС-4 МП. Один комплекс был установлен на выездной телеметрической позиции, которая на этот раз была размещена в пригороде райцентра Петровск Саратовской области, недалеко от местного совхоза в полном составе (три станции СПР и станция СПО). Из состава второго комплекса на ВТП установили две станции СПР. Третья станция СПР и станция СПО этого комплекса на первом этапе подготов-

ки учебно-боевого пуска ракеты будут использоваться для её подготовки в ТРБ. После окончания подготовки изделия к пуску они будут перемещены на выездную телеметрическую позицию для приема и анализа телеметрической информации о полете этой ракеты. Практически для неё будет выполнена полная полигонная программа телеметрических измерений на этапах предстарта, старта и полета. Хочу отметить, что от Татищева, где мы выполняли первую часть работы, до совхоза «Сталь» расстояние чуть больше 100 километров, а при подготовке изделия в нашей части нам машина не выделялась, предлагалось ездить на работу и с работы транспортом дивизии. Туда в 6.30 утра обратно в 21.00. В первый день мы со старшим инженером расчёта так и сделали. На следующий день работы выполнялись в ТРБ. Закончились они днём в 15.00. Мы решили добираться до гостиницы на перекладных. Проезжали через сам посёлок Татищево. В одном из дворов я увидел стоящую машину – «Запорожец» старой модели, светло-зеленого цвета, он, видно, стоял там много лет. Постучал, вышел незнакомый мужичок. Я поинтересовался, на ходу ли этот транспорт. Мужичок сказал, что последний раз заводил его 8 лет назад. Потом на этом агрегате умер аккумулятор. Он долго стоял, и у него полностью сгнили пороги. Сейчас он наверняка уже не заводится, и оживлять его уже нет смысла. И действительно, из проржавевшего насквозь порога торчал пучок проводов. Я спросил мужичка, что он собирается с этим транспортом делать. Он отве-

тил, что не знает. Я предложил ему 300 рублей, он запросил 500. Договорились на трехстах рублях и трёхлитровой банке спирта. На следующий день я на попутных машинах добрался до ВТП, устроил ревизию в своём МАЗе-СПО. Три литра спирта никак не набиралось. Попросил у начальников станций СПР, добавили. Ещё через день мы провели с владельцем «Запорожца» взаиморасчёт: я ему – триста рублей и спирт, а он мне «Запорожец» со всеми документами и заверенной у нотариуса доверенностью на право управления и продажи этой машины. Аккумулятор в этот автомобиль я привёз и поставил из фургона агрегата ЧВУ-1, который мы собрали ещё на Байконуре. Он был далеко не новый, занял половину багажника, который в этой машине находился перед пассажирским салоном, там, где у обычных машин располагается двигатель, который в этом автомобильчике находился сзади. Несмотря на свою старость, «Запорожец» завелся с первой попытки и уехал своим ходом. Всю эту командировку наш расчёт добирался к местам выполнения работ на моем личном транспорте.

Средства траекторных измерений были размещены, как обычно, на позиции, рядом с распределительным узлом связи, на окраине города Петровска. Надо отметить, что на этот раз места выполнения измерительных работ находились на приличном расстоянии друг от друга, что создавало некоторые проблемы в обеспечении продовольствием. Хотя приготовление пищи выполнялось в агрегатах 15Т118 (сто-

ловая-клуб) на шасси автомобиля МАЗ-543, которые были расположены один – на выездной телеметрической позиции, а второй – на позиции средств траекторных измерений. Это создавало дополнительные трудности в снабжении необходимыми продуктами, за которыми надо было посылать машину, как правило ГАЗ-66, которая должна была привезти их как на выездную телеметрическую позицию, так и на позицию траекторных средств. Продукты привозились с продовольственного склада, который находился в Татищеве. Ответственным за подвоз продовольствия был назначен прапорщик Тенишев, который при этом одновременно выполнял функции старшего машины, которая еженедельно ездила за продуктами больше чем за сотню километров в одну сторону. В один прекрасный день солдат-водитель этой машины приболел, и Тенишев, у которого было водительское удостоверение соответствующей категории, решил сесть за руль сам, чтобы вовремя привезти необходимое продовольствие. Но, как говорится, где тонко, там и рвется. На обратном пути в ГАЗ-66 врезался выехавший на встречную полосу для обгона автомобиль «Москвич», водитель которого при столкновении сильно повредил руку. Приехал автомобиль ГАИ. Сначала инспекторы определили, что в ДТП виноват водитель «Москвича». Однако после тщательного изучения путевых документов их мнение изменилось. Тенишев, несмотря на наличие водительского удостоверения, не был вписан в путевой лист как водитель и соответственно

не имел права садиться за руль. Таким образом, он стал виноватым в ДТП по существовавшим в те времена законам. Водитель Москвича мгновенно вник в ситуацию. Обращаясь к сотрудникам ГАИ, стал требовать отвезти его в больницу, иначе ему станет плохо. Больница находилась в Петровске, и Тенишев попросил по дороге довезти его до ВТП. На выездной телеметрической позиции он по телефону дальней связи доложил о случившемся Уряднику, изложил ситуацию. Урядник по телефону позвонил руководству в Капустин Яр и попросил о помощи. Очень удивился, когда в ответ на свою просьбу получил указание от того самого полковника, который был с нами в Красноярске, а теперь являлся официальным куратором выездного измерительного пункта, – замять инцидент своими силами. Водитель автомобиля «Москвич» не должен иметь претензий. С инспекторами ГАИ необходимо договориться так, чтобы они никуда не сообщали об инциденте по команде, до вышестоящего руководства в Капустинском Яру сведения о случившемся также не должны дойти. Такое было указание, а указания руководства в армии выполняются. В это время на подполковника Иванова уже были отправлены документы на увольнение из армии. На майора Урядника готовилось представление о назначении его командиром части. Его место должен был занять майор Андреев, начальник 1-го отделения, которому Урядник и поручил выполнение указания нашего куратора из Капустина Яра. Сначала водитель «Москвича» тре-

бовал, чтобы ему за то, чтобы он не поднимал шум вокруг случившегося, купили новую машину, иначе он будет обращаться в военный трибунал. А это закончится для нашего прапорщика уголовной ответственностью за нарушения правил эксплуатации военного автомобильного транспорта, которые привели к травмированию человека и серьезному повреждению гражданского автомобиля. Потом, видно поняв, что может не получить ничего, запросил на ремонт полторы тысячи рублей. Для примера, в то время я, как старший лейтенант, получал на руки в месяц около двухсот пятидесяти. В общем, где брать деньги, было непонятно. Однако Тенишев пользовался авторитетом у солдат, с которыми совсем недавно, перед тем как стать прапорщиком, жил в одной казарме. Старшина погрузочной команды попросил майора Андреева разрешить поработать этой команде на строительстве коровника в расположенном относительно недалеко от выездной телеметрической позиции совхозе «Сталь». Выполнить так называемую шабашку, которую выполняли сезонные рабочие-шабашники. Ведь до окончания спецработ, в которых погрузочная команда не принимала участие, оставалось ещё полтора месяца, полтора месяца до того, как вся эта команда будет задействована на погрузку эшелона. Выполнять такую шабашку было незаконно, но указание куратора не сообщать по команде о происшедшей аварии необходимо выполнять, что и было сделано. Как это происходило, я не знаю – на выездную телеметрическую позицию мне удавалось по-

пасть только во время проведения комплексных испытаний изделия для декоммутации данных о их проведении и затем во время пуска ракеты для обработки информации о старте и первом этапе её полёта, – когда эта шабашка уже была выполнена. Инцидент с автомобильной аварией был улажен.

На этот раз пуск проводился в ночное время. Это всегда очень зрелищно. Кажется, что на несколько минут среди ночи начался день. И сам пуск, и полет изделия прошли без замечаний. Боевые блоки точно поразили предназначенные им цели на Камчатке. Принятая станциями СПР телеметрическая информация была на месте декоммутирована. Графики показаний контрольных датчиков о работе всех основных систем ракеты подготовлены и переданы анализаторам телеметрической информации, которые прибыли с Байконура, магнитофонную ленту с декоммутированной информацией тоже забрали они для доставки её на вычислительный центр города Ленинска, так как подробный анализ полета этого вида ракет и подготовку рекомендаций по их совершенствованию проводили инженеры-испытатели и научные сотрудники 8-го управления Байконура. Технику нашей части было решено переправить в Капустин Яр эшелонам, потому что её было очень много и, следуя своим ходом, колонной, через две области, Саратовскую и Астраханскую, она создавала бы серьезные помехи дорожному движению. (хотя первоначально такая возможность предусматривалась). В кузов одной из грузовых машин перед погрузкой её на эшелон я поставил

свой «Запорожец». Своим ходом до Капустина Яра он бы не доехал ввиду старости, а так доедет, и после ремонта в свободное время можно будет кататься на нем по городу. После окончания погрузки я междугородным автобусом вернулся в Капустин Яр.

Дома меня встретила пустая квартира. Пока я был в командировке, жена собрала свои вещи и уехала к себе на родину, в Кисловодск.

В сентябре у меня был запланирован очередной отпуск за 1986 год. Необходимо было поставить все точки над *i* в семейной жизни. 15 сентября я уже летел самолётом из Волгограда в Минеральные Воды, откуда электричкой добрался до Кисловодска. Разговора с супругой не получилось. Она сказала, что, когда выходила замуж, я жил в Харькове, а не как сейчас, в Тьмутаракани. Она надеялась, что после Байконура мы будем жить в нормальном городе и не собираемся угробить всю свою молодость, путешествуя со мной по гарнизонам. Возвращаться из Кисловодска обратно ей ни к чему. В конце разговора ко мне подошла дочка и сказала: «Папа, не уезжай». Я чуть не расплакался. Однако делать было нечего – насильно мил не будешь. Через 3 часа я уже сидел в самолете, который летел из Минеральных Вод в Донецк, рядом с которым в городе Макеевка жили мои родители. Семейная жизнь закончилась. Родителей это расстроило, кажется, даже больше, чем меня. По крайней мере мне пришлось их успокаивать. Отпуск пролетел быстро. Я вышел на службу. Коман-

диром части уже был Урядник. Место заместителя командира занял майор Андреев, теперь уже без приставки И.О. В последних числах ноября он подошёл ко мне и сказал, что часть, подобная нашей, организована под Архангельском, на космодроме Плесецк. И её командование просит командование нашей части поделиться с ними опытом выполнения специальных работ. На мой вопрос, при чём здесь я, он ответил, будто они с командиром части решили послать делиться опытом меня. На вопрос – в качестве кого, получил ответ – в качестве себя. А не захотят перенимать опыт, это их право. Ты в нашей части с момента ее образования и участвовал во всех испытательных работах. К тому же уже развёлся, и тебя ничего не держит дома. Я, правда, ещё официально не развёлся, но спорить было бесполезно. На автобусе доехал до Волгограда, потом самолётом долетел до Москвы. Из Москвы поездом доехал до станции Плесецкая Архангельской области, где уже стоял мороз и лежал снег. Оттуда меня на УАЗике отвезли сначала в третье управление космодрома Плесецк, сотрудники которого планировали, помогали проводить и контролировали выполнение всех измерительных работ, выполняемых техническими средствами космодрома. Измерительные средства нового выездного измерительного пункта не были исключением. А затем вместе с двумя офицерами этого управления, одного из которых я хорошо знал еще по военному училищу (казармы наших курсов находились в соседних подъездах, и мы знали друг друга лично),

отправился на площадку, где был расквартирован новый выездной измерительный пункт. Там вообще служил мой однокурсник. На момент моего прибытия этот измерительный пункт был оснащен одним комплексом БРС-4 МП. Условия эксплуатации техники там были райские по сравнению с нашими. Все автомобили комплекса – пять измерительных станций на шасси МАЗ-543 и пять автомобилей ЗИЛ-131 с комплектом ЗИП для них, пять мобильных электростанций и бытовой комплекс в составе двух автомобилей-гостиниц и автомобиля столовая-клуб – располагались в отдельных гаражах-боксах, в которых были предусмотрены даже специальные трубы-дымоходы, которые надевались на глушители машин и электростанций, чтобы их можно было заводить прямо в боксах для подготовки к выходу на маршрут и техническому обслуживанию на месте. Нам о таком оставалось только мечтать. Наши автомобили МАЗ-543 не были избалованы гаражным хранением, а электростанции заводились исключительно на свежем воздухе.

Оказывается, дело было в том, что для размещения нового выездного измерительного пункта была передана площадка, на территории которой до этого размещалась ракетная часть, вооружённая мобильными стратегическими ракетами, устанавливаемыми на шасси автомобиля МАЗ, и на которой сохранилась вся инфраструктура, необходимая для обслуживания и хранения таких автомобилей. Я прибыл на этот выездной измерительный пункт, когда там были спла-

нированы учения, которые включали в себя три этапа. Первый этап – марш к месту условного выполнения измерительных работ. Второй этап – развертывание выездной телеметрической позиции, организация жизнедеятельности личного состава, подготовка средств измерений к применению по назначению, выполнение необходимых для этого кабельных соединений согласно инструкции по эксплуатации комплекса БРС-4 МП. Третий этап – прием, регистрация и обработка в полевых условиях тестового сигнала, который формировался входящим в состав комплекса имитатором. Последний этап – свертывание выездной телеметрической позиции и марш к месту постоянной дислокации. Я попытался отметить, что при выполнении реальных работ существовал, как правило, ещё и такой элемент, как перевозка технических средств эшелонам с их погрузкой и разгрузкой, а перед проведением марша неплохо было бы провести дополнительные занятия с водителями по изучению ими всех особенностей предполагаемого маршрута. Но ведь руководство нового выездного измерительного пункта просило прислать для консультации командира части, или его заместителя, а не умничающего старшего лейтенанта. При проведении марша к месту условного выполнения работ одна из станций СПР съехала на заснеженную обочину дороги и упала набок. Несколько часов оставшимися машинами её вытаскивали и ставили на колеса. После этого учения были завершены, все машины отправлены к месту постоянной дислокации, и, хотя

окончательная цель их не была достигнута, личный состав нового выездного измерительного пункта приобрел бесценный опыт в проведении марша технических средств к месту выполнения работ, учете особенностей пути следования, действий в неожиданно возникающей аварийной ситуации.

После того как техника была приведена в исходное положение, я купил билет на поезд, через Москву и Волгоград вернулся в Капустин Яр. Там я узнал, что солдаты нашей части решили хорошо отремонтировать приобретённый мною по случаю «Запорожец». Он стоял в дальнем углу одного из боксов автопарка и был отгорожен шторой из рогожи. Меня попросили за штору не заходить. Честно говоря, я и не собирался. Функцию, для которой эта машина приобреталась, она выполнила.

Через некоторое время меня вызвали в отдел кадров. Там сказали, что, если начальник политотдела запретил повышать меня в должности, можно сделать так, что я в конце лета наступающего года переведусь на должность инженера отдела управления на Камчатку. Там такая должность имеет категорию «капитан». Следовательно, я переведусь без повышения, как и требует политотдел. Но там выслуга лет идет год за два, платят два оклада, и работа научная, о которой я мечтал. Я подумал и согласился. До Нового года оставалось 10 дней. На этот раз я встретил Новый 1987 год в шумной компании. Мне давно не было так весело. Сначала был вечер с танцами в Доме офицеров, который находился в двух

квартилах от моего дома, потом ёлка на площади перед ним. В конце концов вся компания оказалась у меня на квартире. А под утро, когда все разошлись, осталась одна молодая женщина, которая сказала, что ей некуда идти. Она с мужем жила на квартире у ее родителей, потом развелась. Родители с её сыном сидят, но развод не одобряют, постоянно ругают за это. В общем, до начала лета она жила на два дома – то у родителей, то у меня. Кроме постели нас ничего не объединяло. Оба уже были научены горьким опытом семейной жизни и поэтому не искали никаких общих интересов. Да их и не могло быть, слишком разными людьми мы были.

Поездка на Северный полигон заставила меня всерьёз задуматься над вопросами применения измерительных средств выездного измерительного пункта. Ведь происшествие, которое там произошло с автомобильной техникой, в случае проведения реальных работ вполне могло бы привести к задержке их выполнения, а возможно, и срыву. Изучив мой отчёт о командировке, командир части отдал приказ о проведении постоянных тренировок с водителями автомобилей МАЗ-543 и офицерами, которые назначаются старшими этих машин, по вопросам изучения предстоящих маршрутов следования в целях недопущения возникновения аварийных ситуаций. В марте в части были запланированы и проведены учения, связанные с большим перерывом в выполнении опытно-испытательных работ и необходимостью тренировки личного состава для безукоризненного их вы-

полнения в будущем. Все технические средства выездного измерительного пункта были выведены в полевой район, где провели прием и частичную обработку телеметрической информации одного из космических спутников.

Когда наступил апрель, в мой день рождения Афонин предложил мне зайти в автопарк. Я подошёл к нашему боксу. Открылись ворота, и навстречу мне выкатился красно-оранжевого цвета «Запорожец». Я с трудом узнал в нём в ту машину, которую оставил осенью в автопарке. Сейчас она напоминала божью коровку. Всё, что не было покрашено, было отхромировано. Моторчик урчал, как новый. Салон был в идеальном состоянии. Афонин сказал, что ремонт машины – это подарок личного состава мне на день рождения. Я не удержался и прокатился по городу. Машинка казалась сказкой. Очень жаль, что в таком виде её нельзя было зарегистрировать в ГАИ – слишком много изменений было внесено в конструкцию. Однако я даже два раза съездил на ней в Волгоград.

В мае Афонин и все водители МАЗов его призыва уволились в запас. В часть пришли новые водители, которые закончили учебное подразделение.

А нас ожидали в этом году запланированный на середину июля пуск ракеты из Карталов и запланированный на середину августа пуск ракеты из Татищево.

На объекте в посёлке Карталы уже стояла необходимая для подготовки к учебно-боевым пускам стратегических ра-

кет система Спектр-Б1, поэтому использование агрегатов СПР и СПО можно было свести к минимуму. Однако со- всем их исключить было нельзя, так как в этом случае при- шлось бы использовать для подготовки изделия в РТБ Карта- лов станцию БРС-4 старого типа, а устанавливая возле РТБ фургон этой станции с помощью буксира в значительной сте- пени сложнее, чем подогнать два самоходных агрегата, а по- сле завершения работ на данном объекте снова отогнать их на выездную телеметрическую позицию, что и было сделано, тем более что весь новый комплекс БРС-4 МП использовал- ся для приёма информации по данному изделию о начале его полета на выездной телеметрической позиции, а порядок оформления пропусков как на людей, так и на машины был нами хорошо изучен на предыдущих работах. И вдобавок ко всему в Каргалах, в отличие от прошлой работы, на этот раз пуск осуществлялся в штатном режиме, с использовани- ем для этого унифицированного командного пункта. Перед самым началом выполнения всего комплекса испытаний ко- мандир части поздравил меня с получением очередного во- инского звания и вручил новенькие погоны капитана. И ав- тономные испытания, которые проводились с изделием в со- оружении РТБ, и комплексные испытания после установки головной части на ракету прошли без сучка и без задоринки, в строго установленные сроки, и ракета была полностью под- готовлена к проведению учебно-боевого пуска. В перерыве между работами меня пригласил к себе представитель Глав-

ка. Он «по секрету» сообщил мне, что подписан приказ о моём переводе на Камчатку, именно в ту часть и в тот отдел, где раньше он сам служил, моих будущих начальников он прекрасно знает, они грамотные, толковые офицеры, и передал мне записку с рекомендациями для них.

Пуск состоялся строго в назначенное время 16.07.1987 года. Ракета вышла из шахты без замечаний, и по данным телеметрической информации, полет проходил в установленном режиме, все показания датчиков были в норме. Об успешном поражении целей по телефону сообщили с Камчатки. До наступления темноты были сделаны все графики и подготовлена магнитная лента для отправки на вычислительный центр Байконура. На этот раз ее повезут туда представители 2-го управления космодрома Байконур, в ведомстве которого проходят все испытания такого типа ракет, как те, что установлены в ракетной дивизии, которая расположена в Карталах. После выполнения этой работы вся измерительная техника части была погружена на эшелон и отправлена к месту выполнения следующего, последнего перед переводом меня к новому месту службы обеспечения учебно-боевого пуска ракеты в Татищево под Саратовом.

В Саратовской области наша выездная телеметрическая позиция снова, как и в прошедшем году, была сформирована в районе совхоза «Сталь», рядом с городком Петровск Саратовской области. Вся основная подготовка к проведению учебно-боевого пуска ракеты, за исключением начального

этапа, который проводился в РТБ, где на головную часть ракеты установили телеметрические блоки и каковой в течение недели закончился, в отличие от предыдущих работ, большую часть времени проводилась там, где собственно в шахте установлена ракета, с использованием комплекса БРС-4МП. Несмотря на то, что в Советском Союзе, в рамках проводимой его тогдашним руководителем Горбачёвым антиалкогольной программы, позакрывали большинство пивных ларьков и магазинов, в Петровске пивная была, и мы вместе с начальником штаба Александром Морошиным (штаб располагался, как и в прошлый приезд, в специально выделенном автомобиле на ВТП) не гнушались после окончания работ выпить пива, иногда с прицепом. Так как использовать служебные автомобили для поездок в Петровск Урядник запретил, Саня в совхозе «Сталь» взял в аренду лошадь, которую использовал для убытия и прибытия на ВТП. Не стоит забывать, что он был первым заместителем командира части, поэтому, когда он прибывал на лошади на ВТП, дневальный подавал команду «смирно», после чего вызывал дежурного офицера и, пока тот встречал начальника штаба и докладывал ему о том, что во время его отсутствия происшествий не случилось, держал лошадь за поводья. Приняв доклад, начальник штаба командовал «вольно», после чего садился на лошадь и убывал на ней за пивом. Я ему дико завидовал, но в седле сидеть не умел.

Так продолжалось две недели, потом кто-то настучал

Уряднику, и он запретил мне и Морошину круглосуточно находиться на ВТП. Это с учётом того, что всем остальным он запрещал покидать выездную телеметрическую позицию под страхом взыскания. Мы оба даже высказали ему, что нехорошо убивать в офицерах служебное рвение. Однако работы шли по плану. Несмотря ни на что, в назначенное время все автономные и комплексные испытания изделия были проведены. Ракета была запущена и точно поразила предназначенные ей цели. После обработки телеметрической информации о ее полете магнитные ленты с её декоммутированной записью были переданы представителям восьмого управления Байконура, которые доставят ее на вычислительный центр этого космодрома.

А мне осталось вернуться в Капустин Яр, сдать квартиру, устроить отходную и убыть к новому месту службы на далекую Камчатку. Моя служба на выездном измерительном пункте закончилась, хотя приобретенный опыт сохранится на всю жизнь.