

БОРТМЕХАНІК, ЯКИЙ ПЕРШИМ ЗУСТРІЧАВ КОСМОНАВТІВ

В останню суботу серпня відзначається День авіації України - професійне свято всіх авіаторів країни, які несуть зараз чи несли колись військову або цивільну службу на авіаційній техніці. Тому, напередодні цього професійного свята крилатих людей, які просто не мислять свого життя без неба, повітряного простору і польоту, ми поспілкувались з людиною, яка в минулому мала безпосереднє відношення до авіації і навіть до космонавтики. Отож, сьогоднішній наш співрозмовник – колишній бортмеханік експериментального вертолітного полку Георгій Ілліч Полюхович з села Серники.

Народився Георгій Ілліч, як він сам зазначає, ще при Польщі, в 1939 році. Після війни закінчив сім класів, а з 14 років вже пішов працювати у місцевий колгосп на тамтешній радіовузол. Потім, перед армією, два роки був у селі завклубом. А в 1958-му його призвали на строкову військову службу. Служити потрапив в авіацію – спочатку у навчальну частину, а потім, отримавши в «учебці» спеціальність «бортмеханік», був направлений для проходження подальшої служби у вертолітний полк, який дислокувався в м.Торжок теперішньої Тверської області.

- Це був спеціальний експериментальний військовий полк, в який надходила на випробування уся нова вертолітна техніка того часу, - розповідає Георгій Ілліч. - Зокрема, мені випало працювати з такими вертольотами як Мі-4, Як-24, Мі-6 та ін. Спочатку, коли служив строкову службу, я був наземним техніком, а коли перевівся потім на понадстрокову – почав вже літати

пошук всього, що запускалось і поверталось з космосу, який тоді саме стрімко розвивався в Союзі. Через це на своїй базі в Торжку ми, практично, не бували, а в більшості наші вертольотні екіпажі несли службу на Уралі, Волзі, Алтаї та в Казахстані, тобто в запланованих місцях приземлення космічних апаратів. Пробудем там місяць – і на кілька днів назад у частину, щоб



переоформити відрядження, а потім знову на чергування. Особливо інтенсивними були польоти нашої ескадрильї, коли ми здійснювали пошуки спускових модулів космічних кораблів «Восток». Адже тоді ще не могли детально визначити точну посадку космічного об'єкта - відхилення від розрахункової точки приземлення через різні фактори могло сягати і кількасот

- А когось із космонавтів Ви бачили особисто?

- Бачив і не одного, а цілу групу з того самого першого загону космонавтів. Їх до нас на базу тоді автобусом привезли для ознайомлення з нашим новим вертольотом Мі-6, який мав займатися їх евакуацією після космічного польоту і приземлення. Але їхніх прізвищ нам тоді не називали...

- Розкажіть ще про якісь пам'ятні події чи випадки з Вашої служби в авіаційній пошуковій групі?

- За час служби різне траплялося: були й аварійні вертолітні посадки, в яких гинули люди – члени екіпажів... Були і складні нічні польоти, і польоти по пересічній місцевості. В Північному Казахстані, пам'ятаю, у нас був політ під час піщаної бурі, бо в той час, коли відбувалися запуски космічних апаратів, ми літали часто і за будь-якої погоди. Бувало, за місяць мали по двадцять годин польоту, а всього за службу в мої льотній книжці значиться 270 годин...Загалом, всяке було, але про все це розповідати, то й часу не

вистачить... Але про один досить комічний випадок я все ж вам коротенько розкажу. Був у нас в ескадрильї один мій колега-бортмеханік з Курської області. Одного разу, слідуючи по маршруту, ми пролітали саме над його селом, тож він і попросив командира-пілота, мовляв, давайте пролетимо над рідною хатою нижче. Той, звісно, не відмовив – пронісся з лопастями

разом з екіпажем в якості бортмеханіка Мі-6. Це великий вантажний вертоліт з вантажопідйомністю 12 тонн, а на зовнішній підвісці він міг нести 6 тонн. А бортмеханік, щоб ви знали, це штатна посада молодшого авіаційного спеціаліста з обслуговування та ремонту авіаційної техніки. Він, за своїми обов'язками, перед польотом перевіряє робоче обладнання та прилади вертольота чи літака і так само під час польоту слідкує за роботою кожної системи і, за потреби, оперативно усуває несправності. Тож посада ця не менш відповідальна і важлива, ніж посада пілота чи штурмана. А коли, наприклад, гвинтокрил переносить якийсь вантаж на зовнішній підвісці, то бортмеханік навіть дає підказки і керує пілотом... Спеціалізувався наш полк, як я вже казав, на освоєнні нової вертолітної техніки, а з 1961 року він приступив до виконання ще більш особливих і відповідальних завдань. Зокрема, в тому році на його базі була сформована спеціальна ескадрилья з вертольотів Мі-4 та Мі-6, основним призначенням якої стали пошук та евакуація спускових апаратів космічних кораблів, до якої увійшов і я. Тобто, простими словами, ми вели повітряний

кілометрів. Також спусковий апарат (капсула) міг приземлитись на парашуті у складній місцевості, в болоті, в лісі і навіть на воді. Тому, процес пошуку екіпажів космічних апаратів і спускових модулів вівся на значній території, був доволі складним, надзвичайно важливим та відповідальним. Зокрема, наш командир ескадрильї за один 1961 рік отримав два ордени Червоної Зірки: перший – за те, що знайшов і вивіз капсулу, в якій приземлився перший космонавт Юрій Гагарін, а другий орден – за космонавта №2 Германа Тітова (напевно, не потрібно зайве пояснювати, які це тоді були події світового масштабу – перші польоти людей у космос!). Особисто ж я першим помітив космічний об'єкт під назвою «Космос-10» – такий собі сталевий шарик висотою трохи більший за людський зріст, геть обвуглений. Він був без людей, лише з апаратурою та різними технічними приладами, а виявили ми його в Казахстані, в степу. Забирали капсулу своїм Мі-6 – зачепили її спеціальним тросом-сіткою до зовнішньої підвіски і буксировали повітрям до аеродрому в Челябінськ. Звідти апарат доправили вже літаком до Москви на дослідження...

над самим кошином... А через тиждень тому бортмеханіку надійшов лист з дому, в якому серед всяких новин йшлося й про те, що якийсь «сучий син» на вертольоті так наполохав домашню живність, що одне годувале поросля з ляку застрягло в огорожі й задушилося... Оце так передав привіт рідному дому...

- А після служби чим займалися?

- Після майже п'ятирічної служби в авіації повернувся затишним додому в Серники, де працював на різній, уже наземній техніці. Зокрема, найдовше – на екскаваторі в ПМК та в місцевому колгоспі, а також на комбайні, тракторі. Деякий час був і бригадиром, а на пенсію вийшов з посади голови профкому колгоспу.

- День авіації відзначаєте?

- Звичайно, це ж моя молодість і спомин про ті бурхливі роки, свідком яких мені довелося бути. І хоч раніше льотчиків вітали 18 серпня, наше українське свято авіаторів, яке відзначається в останню суботу серпня, я теж відмічаю, бо авіація повинна кожного дня бути в серцях тих, хто коли-небудь літав. В мене й досі солодкий щем в душі, коли бачу десь вертоліт чи слід від літака в небі. І ці хвилюючі відчуття зі мною вже назавжди...

Записав Сергій ТИШКОВЕЦЬ