

**ДВАЖДЫ ГЕРОИ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА
ОТ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ**
(серия из ТРЕХ книг)

БОРИС ВАЛЕНТИНОВИЧ ВОЛЫНОВ

Русский Национальный Благотворительный Общественный
фонд
во имя Святителя **Иннокентия Иркутского.**
Основан в 2003 году

Деятельность фонда благословили:
Его блаженство, Святейший Патриарх Святого града
Иерусалима и Всея Палестины
Феофил III,
Митрополит Черногорский **Амфилохий**
Епископ Бане-Лукский **Ефрем**
Иерей **Александр Ерёмин**

Иркутск, 2017

**БОРИС
ВОЛЫНОВ**

**ДВАЖДЫ ГЕРОИ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА**



ВОЛЫНОВ БОРИС ВАЛЕНТИНОВИЧ

Волынов Борис Валентинович (18.12.1934 г.)

14-й космонавт СССР (35-й в мире),

позывной «Байкал-1»

Длительность полета (1969 г.): 3 суток 54 минуты

**Длительность полета (1976 г.): 49 суток 6 часов 24
минуты**

БИОГРАФИЯ

18-го декабря 1934-го года в Иркутске появился на свет будущий космонавт Волынов Борис Валентинович. Но по причине направления его матери на работу в другой город, семья Волыновых переехала, и детство Бориса проходило в г. Прокопьевск, Кемеровская область. Еще в школе в голове подростка возникла идея стать летчиком. До 1952-го года Борис учился в средней школе, а после, в течение года – военной авиационной школе в Казахстане, город Павлодар. С 1953-го по 1956-й год проходил обучение в Сталинградском военном авиаучилище, сегодня – Волгоградское.

Завершив свое образование, Борис Волынов отправился на службу в авиацию Московского округа ПВО в городе Ярославль. До 1960-го года Борис Валентинович служил на должности летчика, а после – старшего летчика.

КОСМИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА

В начале марта 1960-го года Бориса Волынова зачислили в качестве слушателя-космонавта в отряд космонавтов. Последующий год Борис полностью отдается прохождению общей космической подготовки, которую завершает в 1961-м году. В этом же году Волынова зачисляют в Военно-воздушную академию Жуковского, на инженерный факультет, а также в отряд космонавтов.

До 1964-го года космонавт Волынов проходил подготовку по программе полетов на кораблях серии «Восток», однако так и не принимает непосредственное участие в полетах, по причине их отмены, либо остается дублером основного

экипажа.

С середины 1964-го года Борис Валентинович принимает участие в подготовке к полетам на кораблях уже серии «Восход». В период существования Лунной программы теоретически готовится по программе облета нашего спутника на корабле Л-1.



**ИНЖЕНЕР-
ИССЛЕДОВАТЕЛЬ
ЕВГЕНИЙ ХРУНОВ**



**БОРТИНЖЕНЕР
АЛЕКСЕЙ ЕЛИСЕЕВ**

Следующий этап космической подготовки Бориса Волынова проходил в рамках космических полетов на кораблях серии «Союз». Так в 1967-1968-м годах он проходил обучение для миссии «Стыковка». В результате чего был утвержден как командир КК «Союз-5» по программе «Стыковка».

Кроме того, в 1968-м году подполковник Волынов

окончил инженерный факультет ВВИА и стал «летчиком-космонавтом».

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

15-го января 1969-го года Б. Волынов – командир корабля, бортовой инженер А. Елисеев и инженер-исследователь Е. Хрунов стартовали с Байконура. Спустя день была произведена 1-я в мире стыковка двух космических кораблей с космонавтами на борту. При этом спустя 34 витка кораблей вокруг Земли, космонавты Елисеев и Хрунов, надев скафандры, перешли из корабля «Союз-5» на борт «Союз-4» через разгерметизированный отсек. Примечательно, что космонавты принесли командиру КК «Союз-4» — Владимиру Шаталову газеты и письма, датированные после старта «Союз-4». Оба корабля, будучи состыкованными, находились на орбите 4 часа и 35 минут.

После успешного выполнения основной задачи миссии, «Союз-5» отправился на Землю. Однако во время схода с орбиты спускаемый аппарат не отделился от агрегатного отсека, в результате чего спуск происходил по нештатной траектории, с вращением во всех направлениях. По этой причине парашют спускаемого аппарата начал закручиваться, не выполняя свою функцию в полной мере. К счастью, парашют частично тормозил спускаемый аппарат, и хотя перегрузки были втрое выше (10 g), чем требовалось для успешной посадки, вероятность гибели космонавта была мала. 18-го января 1969-го года, врезавшись в землю на спусковом аппарате, Борис Валентинович получил несколько значительных травм, среди которых перелом корней зубов верхней челюсти.

Несмотря на полученные травмы, в 10 утра следующего дня, Борис Волынов вместе с другими космонавтами докладывал о результатах полета Госкомиссии, а через три дня – руководству СССР.

До 1971-го года, по причине полученных травм, космонавта Волынова отстранили от космических полетов. Однако



ПЕРВАЯ СТЫКОВКА НАД ЗЕМЛЕЙ ДВУХ ПИЛОТИРУЕМЫХ КОРАБЛЕЙ СОЮЗ-4 И СОЮЗ-5.

позже он все же добился разрешения. С 1971-го года Борис Валентинович проходил подготовку к проведению пилотируемых полетов на космическую станцию «Салют».

ВТОРОЙ ПОЛЕТ

Во второй раз космонавт Воынов посетил космос 6-го июля 1976-го года, когда с Виталием Жолобовым отправился на корабле «Союз-21» на орбитальную станцию «Салют-6».

На борту станции они провели ряд научных экспериментов, среди которых: выращивание кристалла, перекачка топлива, наблюдение за рыбами в условиях отсутствия гравитации. Однако на 42-е сутки миссии возникли неполадки на станции, из-за чего отключился ряд приборов, в том числе и система обеспечения кислородом. Спустя два часа функционирование станции было восстановлено, но последствия пережитой аварийной ситуации сказались на физическом и психологическом

состоянии экипажа. Космонавт Волинов чувствовал боли в сердце, состояние Жолобова было еще более тяжелое. Когда экипаж покидал станцию, Жолобов уже не был способен самостоятельно надеть скафандр, в чем ему помогал Борис Волинов. Все работы на ОР «Салют» пришлось единолично завершать Борису Валентиновичу, который также был не здоров. После – он погрузил заболевшего инженера на борт корабля и отправился на Землю.+

Полет был прекращен досрочно и продлился 49 суток и 6 часов.

За проведение еще одной опасной космической миссии Борис Волинов во второй раз получил звание Героя Советского Союза.

ДАЛЬНЕЙШАЯ ЖИЗНЬ

После проведения двух опасных космических полетов Борис Валентинович продолжил свою деятельность в ЦПК, где работал на должности старшего инструктора-космонавта, позже – командир отряда космонавтов. В 1980-м году Борис Волинов стал кандидатом технических наук, защитив диссертацию в ВВИА Жуковского. В 1990-м году был уволен из отряда космонавтов.

ВЕЛИКИЙ ПУТЬ ВЕЛИКОГО ЧЕЛОВЕКА



© РОО Иркутское землячество "Байкал"

Волынов Борис Валентинович - лётчик-космонавт СССР, полковник в отставке, дважды Герой Советского Союза, кавалер двух орденов Ленина, орденов «Красной Звезды», «За службу Родине в Вооружённых силах СССР» III степени, «За заслуги перед отечеством» IV степени, награжден орденами и медалями многих зарубежных стран.

Борис Волынов участник 1-го набора в отряд космонавтов Советского Союза. В списке космонавтов его отечественный порядковый номер - 14, в мировой классификации – номер 35.



1961. Сочи, май. Первый отряд советских космонавтов.

Сидят в первом ряду слева направо: Павел Попович, Виктор Горбатко, Евгений Хрунов, Юрий Гагарин, С.П.Королёв, его жена Нина Королёва с дочкой Поповича Наташей, Евгений Карпов (начальник ЦПК), Николай Никитин (тренер по парашютной подготовке), Евгений Фёдоров (врач).

Стоят во втором ряду слева направо: Алексей Леонов, Андриян Николаев, Марс Рафигов, Дмитрий Заикин, Борис Волынов, Герман Титов, Григорий Нелюбов, Валерий Быковский, Георгий Шонин.

В заднем ряду слева направо: Валентин Филатьев, Иван Аникеев и Павел Беляев.

Фотография из музея космонавтики им. Ю.А. Гагарина

Он участник двух космических стартов. Первый полет совершен в период с 15 по 18 января 1969 года в качестве командира космического корабля «Союз-5».

Второй полет - с 6 июля по 24 августа 1976 года в качестве командира корабля «Союз-21» и 1-й основной экспедиции

на ОПС «Алмаз» («Салют-5»). Общая продолжительность полетов - 52 суток 07 часов 17 минут 47 секунд.

Борис Валентинович почётный гражданин городов: Иркутска, Прокопьевска, Калуги, Магадана, Софии (Болгария), Херсона (Украина), Кустаная (Казахстан), Калыша (Польша).



**СЕЙЧАС БОРИС ВОЛЫНОВ - ДОВЕРЕННОЕ ЛИЦО
ПРЕЗИДЕНТА РФ В.В. ПУТИНА**

О СВОЕЙ МАЛОЙ РОДИНЕ И О СЕБЕ

«Я родился в Иркутске в студеноем декабре 1934 года, но вскоре наша семья выехала в Прокопьевск Кемеровской области. В этот шахтерский город была направлена по распределению моя мама после окончания Иркутского медицинского института. Поэтому родной город помню мало, в основном –

из рассказов моей мамы – коренной иркутянки. Но каждый раз, бывая в удивительном городе на Ангаре, чувствую его притягательную силу и тысячелетнюю мощь Байкала. Наверное, именно поэтому «Байкал-1» и «Байкал» стали моими позывными в космических полетах».

Борис Валентинович Воынов родился 18 декабря 1934 года в Иркутске. Отец – Воынов Валентин Спиридонович, мать – Воынова Евгения Израилевна, врач-педиатр, заслуженный врач РСФСР. Во время Великой Отечественной войны работала хирургом. Отчим – Корих Иван Дмитриевич.

Детство и юность будущего космонавта прошли в Прокопьевске. Некоторое время он жил у сестры матери – тоже врача – в Кишиневе.

В 1952 году он окончил среднюю школу №1 Прокопьевска. А поскольку мечтал стать военным летчиком, в этом же году поступил и в 1953 году окончил 24-ю военную авиационную школу первоначального обучения летчиков ВВС Приволжского военного округа в городе Павлодаре (Казахстан).

Затем учеба в Сталинградском военном авиационном училище лётчиков (КВВАУЛ) им. Краснознамённого Сталинградского пролетариата, которое Борис Воынов успешно окончил в 1956 году, получив первое офицерское звание – лейтенант. Это было знаменитое Качинское училище, созданное ещё в 1910 году и давшее путевку в небо тысячам летчиков нашей страны.

После окончания училища служил в авиационных частях Московского округа ПВО (лётчик, старший лётчик), летал на самолете МИГ-17. Именно на этом советском самолете впервые была превышена скорость звука.

В День Победы, 9 мая 1957 года, Борис Валентинович женился на прокопчанке Татьяне Фёдоровне Савиновой.

В марте 1960 года в составе шести летчиков первого набора зачислен в отряд космонавтов (Группа ВВС №1).

**БОРИС
ВОЛЫНОВ**

**ДВАЖДЫ ГЕРОИ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА**



© РОО Иркутское землячество "Байкал"

МИГ-17 В ПОЛЁТЕ



© РОО Иркутское землячество "Байкал"

Б.В. ВОЛЫНОВ ВО ВРЕМЯ ТРЕНИРОВОК

Прошёл полный курс подготовки к полётам на кораблях типа «Восток». С ноября 1961 по август 1962 года проходил подготовку в группе космонавтов по программе группового полёта корабля «Восток-3» и «Восток-4».

Виюне 1963 года Б.В. Волынов был дублёром Валерия Быковского во время полёта корабля «Восток-5».

В1964 г. вместе с Борисом Егоровым проходил тренировку для полёта на космическом корабле «Восход».

В1965 г. прошёл подготовку в качестве командира экипажа космического корабля «Восход-3», однако в мае 1966 г. полёт был отменён.

Сентября 1966 по 1967 год проходил теоретическую подготовку по программе облёта Луны на космическом корабле «Л-1» в составе группы космонавтов.



**Б.В. ВОЛЫНОВ И Ю.А. ГАГАРИН ВО ВРЕМЯ ЛЁТНОЙ
ПРАКТИКИ**

В это же время (с сентября 1961 по январь 1968 года) проходил подготовку на инженерном факультете Военно-воздушной инженерной академии (ВВИА) им. Н.Е. Жуковского и получил квалификацию «лётчик-инженер-космонавт». Совершил 164 парашютных прыжка.



© РОО Иркутское землячество "Байкал"

**БЕРЕГОВОЙ Г.Г. И ВОЛЫНОВ Б.В. (ОСНОВНОЙ И
РЕЗЕРВНЫЙ ЭКИПАЖИ КОСМИЧЕСКОГО КОРАБЛЯ
«СОЮЗ-3») ЗА СПЕЦПОДГОТОВКОЙ**

ПЕРВОЕ ОТСТУПЛЕНИЕ ОТ ТЕКСТА

«Дублер! Мне думается, что многие из космонавтов, летавших и особенно не летавших, вздрагивают, услышав это слово. Запасной, помощник, сменщик, ведомый, дублер — категория людей, имеющаяся практически во всех сферах нашей деятельности. Естественно, и в пилотируемом космосе.

Но только здесь дублер уже почти как профессия. А как ее можно еще называть, если, например, в послужном списке Бориса Волынова за девять лет до его первого космического полета имеется 17 (!) записей типа «проходил подготовку...», «был 3-м дублером...», «был 2-м дублером...», «готовился в качестве командира основного экипажа...».



1968. Октябрь. Байконур. Основной, дублирующий и резервные экипажи космического корабля «Союз-3» на встрече со стартовой командой. В первом ряду слева направо: Герой Советского Союза Береговой Г.Т.(основной экипаж), Шаталов В.А. (дублирующий экипаж) и Волынов Б.В. (резервный экипаж), за ними космонавт Егоров Б.Б. Во втором ряду слева направо К.А. Керимов- генерал-лейтенант артиллерии, председатель Государственной комиссии по лётным испытаниям пилотируемых кораблей (1966—1991), В.П. Мишин - Главный конструктор ОКБ-1 — ЦКБЭМ (ныне РКК «Энергия» им. С.П. Королё-

ва), С.А. Афанасьев- Министр общего машиностроения СССР, Н.П. Каманин- Герой Советского Союза, генерал-полковник, помощник Главнокомандующего ВВС по космосу, В.П. Бармин - Герой Социалистического труда, один из основоположников российской космонавтики, разработчик стартовых комплексов, в том числе для ракеты «Протон», М.В. Келдыш - к тому времени дважды Герой Социалистического труда, президент АН СССР, Е.В. Шабаров-Герой Социалистического труда, первый заместитель Главного конструктора ОКБ-1 и В.П. Глушко - Герой Социалистического труда, Главный конструктор НПО «Энергомаш», основоположник отечественного ракетного двигателестроения. РГАНТД 1-24973

При этом были случаи, когда полет Воынова отменялся буквально за несколько дней до старта. А ведь каждая из 17 строчек — это часть жизни, трата физических, моральных и духовных сил. Каждый раз Борис говорил себе: «Ну всё! Следующий полёт мой». И так все девять лет! Борис Воынов — дублёр-рекордсмен первого отряда космонавтов.

Из книги Э.И. Буйновского «Повседневная жизнь первых российских ракетчиков и космонавтов», М., Молодая гвардия, 2005 г.

15 января 1969 г. Б. В. Воынов на корабле «Союз-5» (позывной «Байкал-1») совершил свой первый космический полёт. В составе экипажа находились космонавты Алексей Елисеев и Евгений Хрунов.

ВТОРОЕ ОТСТУПЛЕНИЕ ОТ ТЕКСТА

За день до этого, 14 января 1969 года, с Байконура стартовал корабль «Союз-4». 16 января корабли «Союз-4» и «Союз-5» состыковались. Это была первая в мире стыковка двух пилотируемых кораблей. Два космонавта, Евгений Хрунов и Алексей Елисеев, вышли в открытый космос и перешли в корабль «Союз-4» - командир - лётчик-космонавт В. А. Шата-

лов. Корабли «Союз-4» и «Союз-5» находились в состыкованном состоянии 4 часа 35 минут.



© РОО Иркутское землячество "Байкал"

СЛЕВА НАПРАВО ЭКИПАЖИ «СОЮЗА 4» И СОЮЗА 5» СОВЕРШИВШИХ ПЕРВУЮ СТЫКОВКУ ДВУХ КОСМИЧЕСКИХ КОРАБЛЕЙ В КОСМОСЕ; АЛЕКСЕЙ ЕЛИСЕЕВ, ЕВГЕНИЙ ХРУНОВ, ВЛАДИМИР ШАТАЛОВ И Б.В. ВОЛЫНОВ

18 января 1969 г. Б. В. Воынов вернулся на Землю на корабле «Союз-5». Во время спуска из-за сбоя в системе приборный отсек не отделился от спускаемого аппарата корабля. По этой причине спуск был баллистический, с перегрузками около 10 g, а не скользящий, когда перегрузки примерно втрое ниже. При торможении корабль начал вращаться и был риск закрутки строп парашюта. В результате парашют мог сделать «свечу», что привело бы к падению спускаемого аппарата и неизбежной гибели космонавта при столкновении с землей. К счастью, этого не произошло. Но в момент призем-

ления Волынов получил несколько серьёзных травм. Однако уже на следующий день в 10 часов утра он вместе с тремя остальными космонавтами отчитался перед Государственной комиссией о выполненном полёте, а 22 января, в Москве, космонавты докладывали о результатах космического полёта руководителям СССР.

После космической одиссеи на корабле «Союз-5» Б.В. Во-лынова несколько лет не допускали к полётам. Но вопреки всему он смог вернуться в большой космос.

С1970 года Борис Валентинович Волынов - командир отряда слушателей-космонавтов.

Биюля 1976 года Борис Волынов вместе с лётчиком-космонавтом СССР Виталием Жолобовым совершил второй космический полёт на корабле «Союз-21» (позывной «Байкал»). На следующий день после старта состоялась стыковка корабля с орбитальной станцией «Салют-5». Это была первая экспедиция на орбитальную станцию. Полёт продолжался 49 суток, он был досрочно завершён в связи с плохим самочувствием В.М. Жолобова. 24 августа 1976 года космонавты благополучно вернулись на Землю.

В1976 году Б.В. Волынов назначен заместителем командира отряда космонавтов, старшим инструктором-космонавтом (с 1982 года — инструктор-космонавт-испытатель).

В1980 году в ВВИА им. Н. Е. Жуковского он защитил диссертацию в области эргономики космических летательных аппаратов и получил степень кандидата технических наук.

С1983-го по 1990 год — командир отряда космонавтов.

Вмае 1990 года уволен в запас по возрасту и отчислен из отряда космонавтов.

Именно Борису Валентиновичу принадлежит уникальный рекорд — 30 лет службы в отряде космонавтов.

Жена: Воынова (Савинова) Тамара Фёдоровна, работала заведующей лабораторией ЦНИИ чёрной металлургии, доктор технических наук, академик Нью-Йоркской академии (США).

Сын: Воынов Андрей Борисович, 1958, предприниматель.

Дочь: Воынова Татьяна Борисовна, 1965, проживает в США.



1975 ГОД. СЕМЬЯ ВОЛЫНОВЫХ

У Воыновых четверо внуков. В настоящее время супруги проживают в Звёздном городке. Воыновы - соседи по площадке с вдовой Ю. А. Гагарина — Валентиной Ивановной.

ПУТЬ В КОСМОНАВТЫ

Молодой военный лётчик-истребитель Борис Волынов начинал службу на самолете «МиГ-15», осваивал такие необычные в ту пору полёты, как взлёт и посадка с обычной грунтовой полосы. В ту пору ни о какой космонавтике и мыслей у него не было.

Однажды его срочно вызвали к командиру полка. Такой вызов означал только одно из двух - взбучку или благодарность. Но на этот раз не было ни того, ни другого.

Захожу, - рассказывает Борис Валентинович, - а в комнате сидит представитель особого отдела. Всё очень таинственно. Подписываю документ о «неразглашении». Теперь - в кабинет к командиру. А там вместо него сидит подполковник-медик. Беседа - тоже таинственная, полунамёками. Дескать, если изъявлю желание летать на технике, более совершенной, чем самолёты, на больших скоростях и высотах, то со мной готовы вести беседу дальше. Риск для жизни - есть... Не говорите сразу «да» или «нет», посоветуйтесь с семьёй и друзьями. Тут я не выдержал. Как же, говорю, с семьёй посоветоваться, если я только что дал подписку о неразглашении. Медик улыбнулся, я - тоже.

Ия ответил согласием. А месяца через полтора пришёл вызов в Москву на медкомиссию.

Медкомиссия была более чем строгая и продолжительная - 40 суток. Из пяти военных летчиков, прибывших вместе с Борисом Волыновым, отобрали только его.

Сурдобарокамера - одно из самых трудных испытаний в жизни космонавта. В замкнутой камере небольшого объема, где можно только встать с кресла или же полуоткинуться в нем для сна, нужно было провести 10-15 суток при полной звукоизоляции, экранировании от магнитного поля (толстым металлическим корпусом барокамеры), светоизоляции (свет - только искусственный, иллюминаторы снаружи заглушены).

День расписан буквально по часам.

Подобные испытания проходили и американцы. У некоторых из них случались психические срывы уже на 2-3 сутки. В СССР первым прошел сурдокамеру Валерий Быковский, вторым - Борис Воынов. Вслед за ними это испытание выдержала большая часть отряда. Ни для кого оно простым не было...

ПАДЕНИЕ ИЗ КОСМОСА – «ДОЛБАЛУО О ЗЕМЛЮ ХОРОШО...»

Вянваре 1969 года с космодрома Байконур стартовал космический корабль «Союз-5». На его борту находились командир Борис Воынов, бортинженер Алексей Елисеев и космонавт-исследователь Евгений Хрунов. Днём раньше на орбиту вышел корабль «Союз-4», пилотируемый Владимиром Шаталовым. 16 января, впервые в мире, на орбите состыковались два корабля. Впервые было не только это. Евгений Хрунов и Алексей Елисеев должны были перейти из «Союза-5» в «Союз-4» через открытый космос.

Рассказывает командир корабля «Союз-5» Борис Воынов:

— Всё было на сильнейшем эмоциональном напряжении, предельном внимании и собранности. Как на стометровке, когда приходится выкладываться полностью. Я следил за параметрами жизнедеятельности Евгения Хрунова и Алексея Елисеева по показаниям приборов.

Пока космонавтов окружали корпус и иллюминаторы корабля, все показатели были в норме. Но после команды «Открыть выходной люк», перед Хруновым предстала пропасть - отверстие, через которое предстояло покинуть корабль. И вдруг все параметры «подпрыгнули», но... тут же улеглись, как только началось выполнение задания. Евгению Хрунову надо было не только перейти к Шаталову на борт «Союза-4»,

но по дороге установить кое-что из оборудования, а что-то снять. Вот тут и сказалась земная привычка к «низу» и «верху».

Перед выходом Евгения Хрунова командир корабля Борис Волынов сориентировал состыкованные корабли относительно Солнца так, чтобы было оптимальное освещение для работы кино- и телекамер, установленных вне корабля. И первой репликой Евгения Хрунова, прозвучавшей из открытого космоса, были слова: «Ничего себе сориентировал, приходится лезть в... гору!»

Дело в том, что движение космонавта осуществлялось перемещением по поручням с помощью только рук. Возможности для маневра крайне ограничены. Войдя в бытовой отсек «Союза-4» на длинном фале-кабеле, Хрунов перестыковал электроразъёмы и дал возможность Алексею Елисееву перейти в «Союз-4» на том же длинном фале.

17 января корабль «Союз-4» с космонавтами Владимиром Шаталовым, Евгением Хруновым и Алексеем Елисеевым успешно приземлился. Борис Волынов остался один в корабле «Союз-5», посадка которого была намечена на 18 января.

Ничто не предвещало аварийной ситуации. Борис Волынов сориентировал корабль для схода с орбиты, тормозная двигательная установка выдала в нужный момент необходимый тормозной импульс. «Ушёл» бытовой отсек. Но планового отделения спускаемого аппарата от приборного отсека (вместе с двигательной установкой) не произошло. И гигантская «космическая птица» с распростёртыми «крыльями» (солнечными батареями) устремилась к Земле. Вследствие аэродинамического эффекта, создаваемого «крыльями» в плотных слоях атмосферы, «птица» стала вращаться. Попытки стабилизировать её в нужном положении приводили лишь к кратковременному эффекту.

— Я следил за происходящим по приборам и через иллюминаторы, вёл репортаж на магнитофон, - рассказывает Борис Валентинович. — Конечно, понимал: ситуация настолько сложная, что выхода из неё нет. До столкновения с поверхностью Земли оставалось полчаса. Зная, что пожар неминуем, я сунул листочки с записями в середину бортжурнала и плотно перевязал его бечёвкой: в таком виде книги обгорают только по краям. Надо было сделать всё, чтобы сохранить записи и донести полученную информацию до тех, кто полетит за мной. А во что превращается космонавт в моей ситуации, я представлял очень ясно на примере гибели Владимира Михайловича Комарова...

На высоте 80-90 км над Землёй из-за сильного разогрева приборного отсека внезапно произошёл взрыв. Как говорится, нет худа без добра. Целостность спускаемого аппарата, к счастью, не нарушилась, зато произошло разделение: спускаемый аппарат отбросило взрывом от приборного отсека. Но дьявол стремится к реваншу за каждый намёк на удачу: спускаемый аппарат закрутился и не хотел спускаться так, как ему положено. А это грозило гибелью. Дело в том, что спускаемый аппарат напоминает по форме конус со слегка выпуклым основанием. При нормальном спуске он движется основанием к Земле, и именно эта часть более других защищена от перегрева теплозащитным экраном. А неуправляемый спуск чреват тем, что перегревались наименее защищённые элементы конструкции.

— Быстрое вращение спускаемого аппарата: голова-ноги, — голова-ноги. Кругом - плазма. Я вижу розовые жгуты раскалённого газа в иллюминаторах, - рассказывает Волинов. - В кабину поступает едкий дым (потом выяснилось, что в пепел превратилась эластичная герметизирующая резина люка корабля). Перегрузки - до 9 g. Для сравнения: в нормальной ситуации они составляют 3,5-4 g.

Затем корабль перешел во вращение, предусмотренное при баллистическом спуске, когда спускаемый аппарат вращается вокруг продольной оси.

На высоте около 10 км состоялся отстрел люка парашютного контейнера и была введена в действие парашютная система. И снова - реванш дьявола: после раскрытия основного купола парашюта Борису Волинову стало ясно, что вращение спускаемого аппарата не прекратилось. Стропы парашюта стали закручиваться. А это грозило складыванием купола. Но космонавту повезло ещё раз: после скручивания строп началось их раскручивание. И до самого приземления спускаемый аппарат вращался то в одну, то в другую сторону.

Долбануло о Землю хорошо! Но сознания не терял. Видел, как магнитофон, крепившийся у плеча, срезался по креплению, улетел и ударился об пол, не задев, к счастью, ноги.

Открыв люк, Волинов увидел, во что превратилась жаропрочная сталь на поверхности люка: стальная пена образовала шапку, и выйти из люка было затруднительно - каждый элемент пены резал, как бритва. И всё же Волинов разминулсЯ со смертью, получив на память в качестве сувенира собственную жизнь и перелом корней верхних передних зубов.

Выбрался из дымной кабины: степь да степь кругом. Да ещё мороз минус 38 градусов, а на мне - только полётный костюм и кожаные «тапочки»: в то время летали без скафандров.

А через некоторое время высоко в небе появился самолёт, который кругами стал снижаться, и вскоре Волинов увидел, как вспыхнули купола парашютов. Это были спасатели. Первое, что он сделал, когда они подошли, снял шлем и спросил, не седой ли. А потом от спасателей услышал первый, анекдот о полёте «Союза-4» и «Союза-5»:»ПоШАТАлись-пошатались по космосу, поВОЛЫНили-поволынили, ни ХРУНа не сделали и ЕЛИСЕли».

Ничего себе - «ни хруна», - комментирует Борис Валентинович. - Первая в мире стыковка на орбите, первый переход с корабля на корабль через открытый космос, «первый баллистический спуск».

После такого спуска медики единодушно сказали, что летать Волынов больше не будет. Более того, ему противопоказана не только работа военного летчика, но даже роль пассажира в самолете. А психологи добавили, что теперь он и сам не подойдет к самолету, потому что ни один человек на Земле еще не переступал такой психологический барьер.

Но медики ошиблись. Борис Валентинович остался в космонавтике.

В ТЕМНОТЕ, БЕЗ ВЕРХА И БЕЗ НИЗА

В мае 1970 года состоялся пятый набор в отряд слушателей-кандидатов в космонавты. Среди них - будущие космонавты А.Береговой, В.Джанибеков, Л.Попов, Ю.Романенко и другие. Командиром отряда стал Борис Волынов. Естественно, что взялся он за новую работу со знанием дела. Программу обучения космонавтов следовало упорядочить: увязать различные курсы, оптимально сочетать их с практическими занятиями, четко спланировать многочисленные, разнообразные тренировки.

Сложно было, - вспоминает Борис Валентинович. - Тут и полеты на самолетах, и эксперименты (сурдо- и барокамеры, центрифуга, невесомость на самолетах, медобследования на перспективу), общекосмическая подготовка, техника, астронавигация, освоение скафандра, инженерная подготовка, спецкурс - самолеты, двигатели, динамика космических аппаратов - парашютная подготовка.

Словом, пришлось Борису Волынову заняться кропотливым, но совершенно необходимым системным подходом к обу-

**БОРИС
ВОЛЫНОВ**

**ДВАЖДЫ ГЕРОИ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА**

чению своих питомцев. И в этом он преуспел. А вместе с этим - упорные тренировки, в результате которых он добился того, что в 1976 году отправляется на корабле «Союз-21» в качестве командира на станцию «Салют-5» вместе с бортинженером Виталием Жолобовым.



**ЭКИПАЖ КОСМЧЕСКОГО КОРАБЛЯ «СОЮЗ 21»
Б.В. ВОЛЫНОВ И В.М. ЖОЛОБОВ**

Рассчитанный на 60 суток полёт проходил вначале строго по плану. Без приключений стартовали, вышли на орбиту, состыковались со станцией.

Но на 42-е сутки полёта, когда «Салют-5» находился над тёмной стороной Земли, неожиданно взвыла сирена аварийной ситуации: погас свет, отключились приборы и механизмы, перестала действовать система регенерации кислорода, исчез привычный шум работающего оборудования. Ситуация, что называется, «сливай воду»!

Тишина. Темнота - кромешная. И невесомость, где нет ни верха, ни низа. Словом, полное отсутствие ориентации!

И совершенно неясно, что же произошло. И, самое главное - что делать? Оставалось лишь ориентироваться наощупь: плавая по стенкам и потолку и ощупывая приборы, добираться к центральному пульту.

Борис Волинов и Виталий Жолобов попытались разобраться в ситуации и оживить станцию для ручного управления.

Прежде всего, необходимо было дождаться выхода из тени, проанализировать, что видно на черном фоне космоса - не закручивает ли станцию, все ли двигатели выключились - и затем сориентировать «Салют-5». С этой целью Виталий Жолобов проплыл в корабль «Союз-21». Оттуда, глядя в оптический прибор, он сообщал Борису Волинову о пространственном расположении станции относительно Земли. А тот, находясь у пульта управления станцией, поворачивал многотонную массу.

Всё пришло в норму через долгие напряжённейшие 1 час 40 минут. Станция была сориентирована в рабочем положении. Всё пошло своим чередом. Но не смог восстановиться Виталий Жолобов. Он перестал спать, потерял аппетит, лекарства не могли снять страшную головную боль. Постепенно космонавт стал терять работоспособность, постоянно пребывал в расслабленном состоянии. Пришлось Борису Валентино-

вичу работать и за командира, и за бортинженера, и за врача, оказывая посильную помощь заболевшему коллеге: «скорую помощь» вызвать было невозможно. После медицинского консилиума на Земле, который проанализировал данные телеметрии, Государственная комиссия приняла решение о прекращении полёта и досрочной посадке на пятидесятые сутки.

Волынов помог Виталию Жолобову надеть скафандр, разместиться в корабле и подготовиться к спуску. Поскольку ждать с посадкой было нельзя, то она проходила в ночное время. Приземлились в казахстанской степи. Корабль лежал на боку. Борис Волынов выполз из корабля на четвереньках.

Первое, что ощутил после приземления - запах Земли и хлеба (было 24 августа, время страды). Запах, который не ощущал давно. Какое же это счастье - жить!

Борису Волынову показалось, что он - в хорошей физической форме. Он встал на ноги и... тут же рухнул навзничь: ноги отказались держать тело, а сердце стучало, как на финише стометровки. В это время послышался голос Виталия Жолобова:

- Борис, помоги!

Из темноты спускаемого аппарата посыпались искры. Виталий не мог выползти: он зацепился скафандром за металлическую часть корабля, разбил лампочку.

Я на четвереньках, в скафандре, вернулся в спускаемый аппарат, помог Виталию выбраться. Мы вместе легли и видели далекое-далекое звёздное небо... Потом мне часто снился космос. И даже - с нестандартными ситуациями. Теперь уже не снится... Время ушло.

Борис Валентинович Волынов ведёт большую патриотическую работу. Часто выезжает в Кемерово, Прокопьевск, родной Иркутск и область, где проводит многочисленные встречи с трудовыми коллективами, студентами, слушателями

военных и других учебных заведений. Здесь он также участвует в программе «Встречи трёх поколений.»



© РОО Иркутское землячество "Байкал"

ТРИ ЧЕЛОВЕКА-ЛЕГЕНДЫ ИРКУТСКОГО ЗЕМЛЯЧЕСТВА «БАЙКАЛ»: БОРИС ВАЛЕНТИНОВИЧ ВОЛЫНОВ, БОРИС МАТВЕЕВИЧ ЗУБАРЕВ И АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ ЕЖЕВСКИЙ.

ФОТО БОРИСА БАРБАРАША

**БОРИС
ВОЛЫНОВ**

**ДВАЖДЫ ГЕРОИ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА**

ЕГО ПОЗЫВНЫЕ – «БАЙКАЛ»

**Посвящается первому космическому полету Бориса
Валентиновича Волынова**

**Когда долетел байконуровский шквал
В январские белые чащи,
Мне вдруг показался не морем Байкал,
А синей ракетой летящей.**

**И выдули солнце из сопок ветра,
Качнулась тайга после взлёта,
И вдруг полыхнула моя Ангара,
Как огненный след звездолёта.**

**И вот оторвался от леса, от скал,
В пространство межзвёздное хлынув,
И вот на орбиту выводит «Байкал»
Земляк-звездолётчик Волынов.**

**Ему позывные даны неспроста:
Давно уже символом стала
И сила, и вечность, и чистота
Священного моря – Байкала.**

Поэт Марк Сергеев (г. Иркутск)



**Марка СССР, по-
свящённая второму
полету Б.В. Волыно-
ва на корабле «Союз
21»**

ЧЕРНОЕ И БЕЛОЕ

...Рассказывали, когда в ЦУПе оценили ситуацию, кто-то пустил шапку по кругу, мол, не сейчас, то завтра будут собирать на похороны. Не знаю, было ли так на самом деле. Но убежден: ужас конкретный и ужас абстрактный несравнимы. Для Бориса Волынова была реальность, для нас — страшная история, не более.

ЧЕЛОВЕК И СМЕРТЬ РАЗМИНУЛИСЬ ЗА НЕСКОЛЬКО СЕКУНД ДО ВСТРЕЧИ

Эти записки я показал одному из тех, кто многие годы стоял у руля нашей космонавтики. Полагал, что он, человек титулованный, не обойденный высокими должностями и наградами, да и сделавший немало, что-то уточнит, подскажет. Возвращая, он поморщился: «Пусть это будет для вашего архива. Тон и приведенные факты искажают представление о нашей работе, и кроме вреда, ничего не принесут». «Кому?» — не удержался от вопроса. Но ответа не получил.

Еще древние говорили: храните молчание, если не хотите сказать правду. В силу своих достаточно скромных сил я вовсе не желал подправлять историю. Но что было, то было. В моем представлении возвращение правды вносит необходимые коррективы, по крайней мере в три момента: в осознание всей сложности штурма космоса (тем более что в этом деле столько героизма, воли и верности долгу), в жизнь космонавта Бориса Волынова и, наконец, навязчивую, а порой и злобную «мифологию», которая, просачиваясь в трещины молчания, нас просто одурачивает. Много это или мало? Для меня — достаточно. Хотя в этом плане личное мнение никакого значения не имеет.



Все мы одинаково бессильны перед случайностью, и потому все об этом молчим. А жизнь упрямо учит: не отвергай любое «вдруг», не бунтуй против него, не упрекай за то, что приходит без стука, без предупреждения.

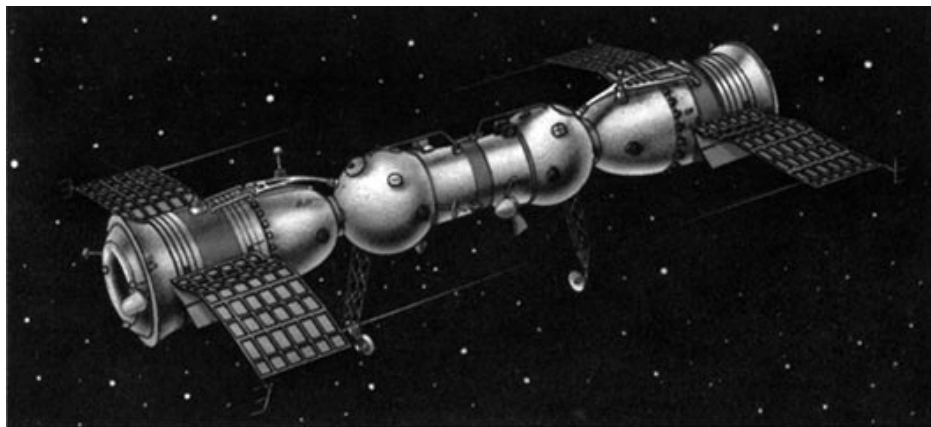
Ах, это непредусмотренное никакими программами «вдруг»!

Вот с такого маленького «вдруг» и начался тот удивительный по сложности полет. После задержки со стартом на орбиту ушел «Союз-4», пилотируемый Владимиром Шаталовым. Через сутки стартовал «Союз-5». На борту корабля были трое: Борис Воынов, Алексей Елисеев и Евгений Хрунов. В ходе полета «Союзы» маневрировали, сблизилсь и состыковались вручную. Елисеев и Хрунов перешли через открытый космос из корабля в корабль. Так была создана первая в мире экспериментальная космическая станция и впервые в истории

осуществлен такой переход.

Тогда, в январе 1969-го, мне довелось провожать экипажи на Байконуре, а потом встречать в заснеженной степи в районе Караганды. Первый «Союз» приземлился штатно. Через сутки планировалась посадка Бориса Волынова.

Утром 18 января меня предупредили: «Быстро собирайтесь, перелетаем в Кустанай, самолет забит, всех не возьмут». Расспросы в таких случаях неуместны. Собрал нехитрые журналистские пожитки и в «Ан-24». На место приземления нас



не пустили. «Союз-5» завершил полет в 11 утра по московскому времени, а встретиться с Борисом Вольтовым удалось лишь вечером, в самолете, который возвращался на Байконур. Но и там, на борту, это произошло не сразу: врачи ссылались на усталость космонавта, на необходимые послеполетные обследования.

Борис сам вышел к нам спустя час после взлета. Выглядел он действительно усталым, почему-то прикрывал рот рукой, но держался бодро, весьма скупой рассказал о полете, сдержанно упомянул, что «спуск проходил по программе, техника работала надежно». Признаюсь: тогда не заметил каких-либо

следов, оставленных тайной. В самолете царило приподнятое настроение, говорили о стыковке и переходе, о предстоящих торжествах в Москве по поводу очередной удачи. В этой версии, даже если принять ее за истину, ощущалась недосказанность и оставалось неясным: почему Волынов скован, угрюм, не расположен к расспросам? Я протянул Борису его фотографию: «Распишись». Он достал авторучку, аккуратно вывел свою фамилию и поставил дату. Наши глаза встретились. «Все потом», — упредил он мой вопрос.

«Союзы» расстыковались 16 января в 15.55. В отдельном полете космонавты выполнили обширную программу экспериментов и наблюдений, проверялась и работоспособность техники. Так прошли сутки, потом вторые. В 3 часа 11 минут — очередной сеанс связи с Землей. «Заря» передала «Байкалу» (позывной Волынова): «Готовьтесь к посадке». Космонавт выполнил ориентацию и доложил: «Все сделано за две минуты, тангаж и крен по нулям». В 10.20 корабль вышел на траверз Гвинейского залива. В расчетное время включилась тормозная установка. Двигатель выдал требуемый импульс, и «Союз-5» перешел на траекторию спуска.

Шесть томительных минут ожидания «главной команды». Вот он, легкий толчок. Это сработали пиропатроны, разделяющие три корабельных отсека: приборный, спускаемый аппарат и орбитальный. «Теперь только один путь — вниз», — подумал Борис и бросил взгляд на иллюминатор. Неведомая сила, вдруг подтолкнувшая его, заставила рвануться вперед. Он не верил своим глазам, крепко сожмурил и открыл снова. За толстым стеклом отчетливо виднелись антенны, что крепятся на солнечной батарее. Сознание обожгла мысль: «Приборный не отошел!» Скорее машинально, чем с полным осознанием случившегося, космонавт передал на Землю, что на борту авария. Хотел произнести еще что-то, что не умещалось в сердце, но сдержал себя.

Самого слова «авария» в докладе не было — режим открытой связи категорически запрещал любые упоминания о технических неполадках. На Земле не сразу поняли, что разделение не произошло. Потом — шок. И тогда вроде бы рядовой полет становится «особым случаем». А главное — космонавт обречен. Ведь никаких шансов на спасение не было.

К подробностям происшедшего мы вернулись спустя годы. Борис рассказывал просто, обыкновенно, привычными словами, без «завлекательных» подробностей, без игры в снисходительность к технике, ее создателям, к себе самому. Говорил только правду, понимая, что интонационную иронию мы, журналисты, всерьез не воспринимаем.

— Полет был счастьем, — сказал, преодолевая некоторое смущение. — Им и останется, смотря и не смотря на все сопутствующие обстоятельства.

Не было в этих словах кивка ни в сторону скорби, ни в сторону веселья. Но само упоминание о счастье показалось нелепым. Борис это понял и тут же добавил.

— Не удивляйся. Ведь даже цветовая гамма в этом мире делится на черное и белое. Краски — только на переходе, как и в космосе, когда заря зажигает зарю...

Спускаемый аппарат в форме автомобильной фары, что в нормальных условиях создает аэродинамическое качество, «тащил» на себе почти трехтонный «довесок» с раскинутыми «крыльями» солнечных батарей. Тяжелая «связка» беспорядочно кувыркалась. С этого и началась спираль космической драмы.

Как щелчок в сознании: «Конец тебе! И всему конец». А потом... Страх? Нет, им овладело совсем иное — паника. По его словам, это много страшнее и хуже. Когда человек идет по краю бездны, ему тоже страшно. Но он идет. И пытается как-



**ВСТРЕЧА ЭКИПАЖЕЙ КОРАБЛЕЙ «СОЮЗ-4» И
«СОЮЗ-5», 1969 Г.**

то устоять, удержать равновесие, осознанно делает осторожный шаг вперед. Паника лишает всего — мыслей, действий. Смертельный конец очевиден, и от него не уйдешь.

Те, кто приучали нас к «триумфальным победам в космосе» и убеждали, что о трудностях и говорить-то не стоит, убивали в нас сознание того, что на орбите — живой человек, а вместе с ним и все человеческое — боль, тоска, испуг, уныние, растерянность, малодушие. И нервы у него не из проволоки, а как у всех.

Подкорковое чувство сигналил: «Кранты, кранты!..»

Это длилось секунд десять — пятнадцать («кто тогда считал!»). Потом отступило. Он старался осознать ситуацию и овладеть ею, уловить и сформировать тенденцию происходя-

щего, собственным, трезво отточенным пониманием попробовать повлиять... На что?

Обреченность и безнадежность создавали ту липкую неопределенность, которая окружала его, давила, мучила сомнениями, расслабляла... Такое надо пережить, чтобы понять.

При входе в атмосферу вокруг «связки» бушевало адское пламя, испаряя металл обшивки и превращая его в раскаленную плазму. Теплозащитный экран, который при нормальном спуске берет «огонь» на себя, спасти не мог. При беспорядочном вращении огненный смерч обрушивался на незащищенную часть кабины. Внутри появился ядовитый дым — горела термоизоляция.

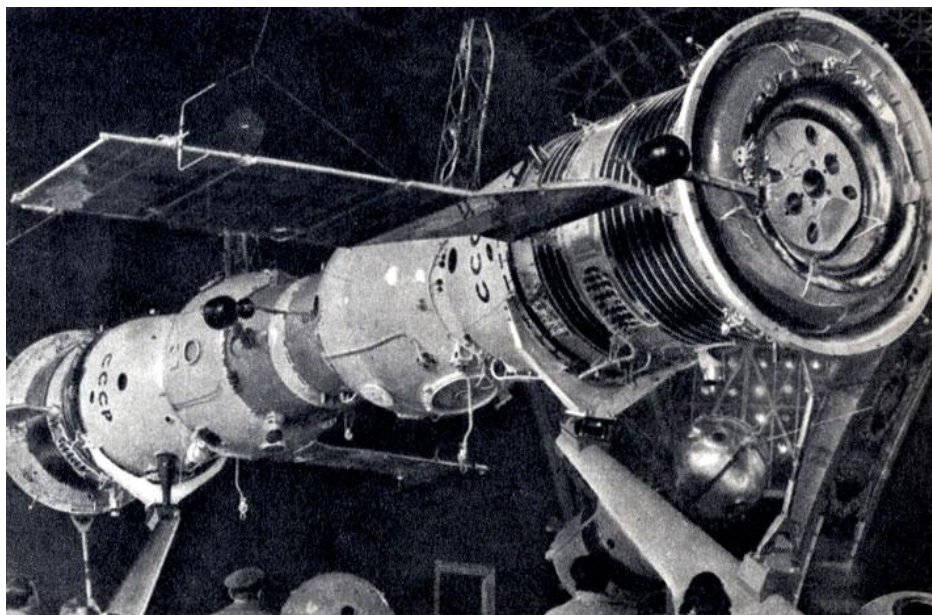
Приборы показывали, что клапаны двигателей разворота открыты, но импульсов не было. Автоматика, которая поначалу попыталась выправить положение корабля, стравила топливо. Вздурораженное сознание фиксировало все, и чем больше времени затрачивалось на понимание, тем выше был процент обманутых надежд. До боли, до судорог хотелось стукнуть ногой по днищу — авось, поможет, пройдет разделение.

Авремя неумолимо приближало конец. Каждой своей клеточкой, каждым нервом он чувствовал, что от смерти его отделяют какие-то минуты. Перегрузки, сверхнапряжение всей нервной системы да еще одиночество. Бескрайнее, тоскливое одиночество. На орбите, как в окопе, самое страшное для человека — ощущение одиночества.

«Вот тебе, Боря, и конец. Кранты! Шмякнешься так, что и костей не соберут. И от этого не убежать, не укрыться не спрятаться. Разве что отодвинешь чуть-чуть, совсем ненадолго. Нет, и это не получится». Томление ожидания рождало страх монотонности: «Сколько же можно? Будет ли просвет?



**БОРИС ВОЛЫНОВ (В ЦЕНТРЕ) ОСТАЛСЯ В «СОЮЗЕ-5», А
АЛЕКСЕЙ ЕЛИСЕЕВ (НА ПЕРЕДНЕМ ПЛАНЕ) И ЕВГЕНИЙ ХРУ-
НОВ, ОБЛАЧИЛИСЬ В СКАФАНДРЫ И ВЫШЛИ В ОТКРЫТЫЙ
КОСМОС, ЧТОБЫ ПЕРЕБРАТЬСЯ В КОРАБЛЬ ВЛАДИМИРА
ШАТАЛОВА**



Полпросвета? Хоть видимость выхода? Когда все это кончится?»

Он знал, что техника — «хилая». Даром что ли столько лет бок о бок с разработчиками и испытателями. Но думал ли, что такое случится с ним? Нет, конечно. «Но неужели так-таки и нет способа узнать наперед свою счастливую или несчастливую карту?»

Сердце щемил некий отзвук безысходности. О ком он думал? Прежде всего о себе самом, хотя и догадывался, что не один он переживает случившееся. В Центре управления люди с головой, им разжевывать не надо, все понимают с полуслова. И — наперед. Рассказывали, что когда в ЦУПе оценили ситуацию, кто-то пустил шапку по кругу, мол, не сейчас, то завтра будут собирать на похороны. Не знаю, было ли так на самом деле. Но убежден: ужас конкретный и ужас абстрактный несравнимы. Для Бориса Волынова была реальность, для

нас — страшная история, не более.

Машинально взглянул на часы. Секундная стрелка неслась. «Прощаться с родными и близкими? Нет, лучше чуть подождать». Он знал, что просто откладывает встречу со смертью на несколько коротких минут, чтобы все это время ждать чуда. И вдруг совсем иная мысль остро кольнула сердце. Его внезапно осенило, что все те особенности стыковки двух кораблей, которые проявились в полете и существенно отличные от того, что проигрывалось на тренажере, теперь никто не узнает, и ребята будут повторять его ошибки. И в технику не внесут изменения. «Сгорят записи! Сгорят вместе с ним!» Он заторопился. Вырвал из бортжурнала нужные страницы, плотно свернул их и засунул в середину журнала: «Быть может, уцелеют». Потом стал торопливо наговаривать на магнитофон всю ситуацию: пригодится другим.

Резкий хлопок сотряс корабль. Да так сильно, что стальной люк сначала вдавило, а потом выдавило вверх, как днище консервной банки. «Взорвались топливные баки, — подумал. — Что будет теперь? Если нарушилась герметичность — хана. Без скафандра, в легком костюме...»

Спускаемый аппарат, облегченный отстрелом «довеска» по крутой баллистической траектории шел к Земле. Борис почувствовал тяжесть перегрузки, которая увеличивалась и давила. Беспорядочное вращение вроде бы замедлилось, хотя закрутка вдоль продольной оси продолжалась.

На высоте десять километров «сработал» парашют. «Неужто шанс?» На какой-то миг показалось, что неприятности отступили. Он облегченно вздохнул и вытер рукавом мокрое лицо. Тонкая нить надежды связывала его мозг с приборной доской. Казалось, что теперь она не оборвется и он сможет читать свою судьбу. Но это сладостное ощущение было коротким: судьба уготовила ему еще одно страшное испытание. Стропы основного парашюта начали закручиваться. Все это

было очень похоже на «вариант» Володи Комарова.

Сколько времени в секунде? Нет, не дурацкий вопрос. Секунда — это порой очень долго. К тому же если все происходит в ином измерении, когда надежда то умирает, то появляется снова. Жгут строп начал раскручиваться в обратную сторону. Так и продолжалось почти до самой Земли: туда — сюда, туда — сюда... Приземление получилось жестким. От серьезных травм и переломов спас ложемент — специальный «вкладыш» в кресле космонавта, изготовленный строго по фигуре. Однако удар был столь силен, что сломались корни зубов верхней челюсти.

Всообщении ТАСС обо всем этом — ни слова. Говорилось о другом: «Полет прошел успешно, уникальный эксперимент завершен, корабль приземлился в заданном районе». «Заданный район» оказался в стороне от изначально запланированного почти на 600 километров.

Ипоследнее. Прошу простить мне неискоренимое простодушие: почему решили умолчать обо всем случившемся? Разве не стал этот полет ярчайшей демонстрацией стойкости и мужества, самоотверженности и воли? Стал, ох как стал!

Космический век короток. Возрастной барьер с каждым годом становится все более непреодолимой преградой. Срыв на тренировках, а того хуже — в полете вызывал сомнения и подозрения медиков. Их строгий приговор обжалованию не подлежал. Волынову сказали: «Больше вам не летать». Но он полетел. Через семь лет.

КОСМОНАВТ ВОЛЫНОВ - В ИЗРАИЛЕ

**В МОИХ ДОКУМЕНТАХ БЫЛО
ЗАПИСАНО: «НАЦИОНАЛЬНОСТЬ -
РУССКИЙ»...**

Тема покорения космоса и сегодня, спустя сорок девять лет со дня полета Гагарина, продолжает волновать людей. И тех, кто рос в шестидесятые, и тех, кто значительно моложе. Лишнее тому доказательство – недавний визит в Израиль дважды Героя Советского Союза космонавта Бориса Волынова и его выступление на конференции Открытого университета «Первый человек в космосе», организованной центром «Русский мир».

Появление советского космонавта на сцене аудитория встретила аплодисментами. Его лекция задержалась - к Волынову все шли и шли люди, задавая вопросы, желая поделиться впечатлениями, которые они хранили в памяти чуть ли не сорок лет, просились фотографироваться вместе на память, дать автограф...

— Я хорошо помню момент запуска вашего корабля в космос, - сказал Борису Валентиновичу немолодой человек на американском английском. - Мы думали, что это утренняя звезда, а оказалось, это был ваш корабль. Потом до нас дошли обрывочные сведения о том, что корабль потерпел аварию и вы чудом остались живы! Я даже представить себе не мог, что когда-нибудь смогу пожать руку такому герою!

Волынову перевели эти слова, и он улыбнулся. Как и полагается советскому космонавту и советскому инженеру, он не говорит по-английски. Большинство из нас в те времена писали в анкетах «читаю и перевожу со словарем».

Ивритоязычные журналисты, стараясь правильно выговорить фамилию гостя, приглашали его приезжать в Израиль чаще. Для них, по сути, только сейчас наступает момент узнавания истории советской космонавтики, и личное знакомство с советскими покорителями космоса их удивляет. «Неужели это те самые русские?» – этот вопрос буквально написан на лицах многих пришедших на встречу с Волыновым. Не случайно, когда профессор Йоав Яир прочел свою лекцию о причинах космических катастроф, его спросили, мог ли прийти на помощь «Колумбии» российский корабль «Союз» - конечно, если бы американцы признали, что их корабль находится в аварийном состоянии. Ответ прозвучал так: «Теоретически, быть может, это было возможно, если бы эксперты НАСА вовремя спохватились и поверили бы, что и на американских кораблях не все всегда идеально, а советские корабли во многом превосходят их по надежности».

Волынов, в светлом костюме со звездами Героя, высокий, худощавый, приветливый, держался строго и скромно. Позже я услышу от него в личной беседе: он опасался, что биографический фильм «Падение из космоса», привезенный им, покажется израильскому зрителю слишком длинным, но зал напряженно, буквально затаив дыхание, следил за ходом «испытаний баллистического спуска», как называлась в советских газетах той эпохи авария, случившаяся с кораблем Волынова.

Борис Валентинович, мы очень мало знаем о вашем детстве. Судя по всему, оно прошло в еврейской обстановке...

Еврейского в моем детстве было мало, если оно вообще было. Скажем, о существовании мацы я понятия не имел. Жили мы в городе Прокопьевске. В сибирских городах жилось нелегко. Мечтали о лишней краюхе хлеба. В военные годы я вместе со своей будущей женой Тамарой (мы с ней с детства

знакомы, только она училась в женской школе, а я - в мужской) даже находился в диспансере для голодающих детей. Часть детства я провел даже не с мамой, а с тетей, мама в это время доучивалась в Иркутске. Тетя моя, как и мама, была врачом. Когда началась война, ее призвали на фронт. Она прошла всю войну. Тогда существовало правило, о котором мало кто помнит: военные могли селиться в тех городах, в освобождении которых принимали участие. Моя тетя выбрала Кишинев. Это считалось очень хорошим местом. Отмечу, что в моих документах было записано: «Национальность - русский».

Что заставило вас стать летчиком?

Онебе грезили все мальчишки военного поколения. Я был сильным, крепким - сказала сибирская закалка, все детство в тайгу за шишками ходил, а летом мы туда даже на велосипеде ездили. Моя мама была категорически против моего стремления быть во что бы то ни стало летчиком. Она пыталась меня переубедить, брала с собой в госпиталь, где лежали на долечивании раненые в боях летчики. Она надеялась, что их вид - а у многих были тяжелые ранения, некоторые были без рук или без ног, - убедит меня отказаться от этой затеи. Но я не колебался в своем выборе. В 1952 году окончил в Прокопьевске школу и сразу поступил в 24-ю военную авиационную школу в Павлодаре. Через год, в 1953-м, я уже считался «сталинским соколом» и, разумеется, гордился этим. Когда начался отбор в отряд космонавтов, всем объясняли, что будут проводиться испытания новой техники, скорость которой во много раз выше самых совершенных советских истребителей. Удивительно, но факт: практически все летчики-испытатели с хорошим опытом, которым предлагали участвовать в этом отборе, отказались, остались только молодые военные летчики...

Безусловно, в еврейской стране всех, в первую очередь, интересуют еврейские мотивы биографии

Бориса Валентиновича Волынова. Вы стали первым советским космонавтом-евреем. Весь Советский Союз ахнул, услышав в экстренном сообщении от 14 января 1969 года: «Говорит и показывает Москва. Работают все радиостанции Советского Союза. На орбиту выведен новый космический корабль «Союз-5». Командир корабля – Борис Волынов... Мать космонавта - Евгения Израилевна Волынова...». Знающие люди сразу отметили, что новый космонавт – галахический еврей. Насколько повлияла на вашу космическую биографию национальная составляющая?

Меня девять лет не выпускали в космос. Не объясняли причин. Просто не выпускали - и всё тут. Предлагали принимать участие в самых сложных испытаниях - я соглашался. Выполнял – хвалили, оценивали знания и опыт, готовность служить делу. Но не выпускали. Даже Сергей Павлович хвалил, считался с моим мнением, задавал вопросы о том, как ведет себя тот или иной прибор. И тем не менее, в космос не пускали, раз за разом я оказывался в дублерах. А я был готов на любые испытания, лишь бы разрешили. Видимо, в конце концов это сработало, и меня выпустили.

Вы попали в первый, легендарный космический набор. Что, на ваш взгляд, было самым характерным в подходе советских медиков к подготовке человека к полету в космос?

Я был принят в самую первую группу первого отряда советских космонавтов – с Николаевым, Поповичем, Гагариным, Быковским. Нас приняли 7 марта 1960 года. К июню отряд расширился, в нем уже было до двадцати человек. Никто тогда не знал, как готовить людей к полетам в космос и как повлияет космическое пространство на психику человека. Некоторые специалисты-медики высказывали опасения, что от перегрузок человек может потерять сознание или, выйдя в



**НАГРАЖДЕНИЕ ЭКИПАЖЕЙ КОРАБЛЕЙ «СОЮЗ-4» И
«СОЮЗ-5» В КРЕМЛЕ**

открытый космос и увидев безбрежный черный океан, надолго лишится рассудка. Предлагали даже вживлять космонавтам специальные датчики - как собачкам, которые первыми слетали на советских спутниках. Мало кто знает, что на первых кораблях Сергея Павловича Королева на приборной доске был сделан специальный логический код. Когда ты пытался запустить в действие приборы, автомат тебя честно спрашивал: «Подтверди, в своем ли ты уме. Можешь ли решить математическую задачу?». Только после того, как космонавт справлялся с задачей, приборы включались. Для кандидатов в космонавты разрабатывались самые жесткие системы испытаний. Мне пришлось, например, прыгать в скафандре с высоты 4300 метров. А чего стоили тренировки на центрифуге, когда перегрузки достигали десятикратного давления! Или отправляли человека на десять дней в барокамеру... В общем, это были очень трудные времена, но я благодарен судьбе за то, что она свела меня с Гагариным и с отрядом космонавтов.

Судьба еврея-космонавта оказалась не самой благополучной. Два полета - и две аварии. Первую - когда спускаемый аппарат не отстыковался от корабля и корабль фактически падал на землю - теперь изучают в мире как хрестоматийный пример выживания человека в невероятных условиях. Поняв, что корабль падает, вы проявили исключительное мужество и хладнокровие, успели даже сделать все, чтобы сохранить главный документ космического путешествия - бортовой журнал. Как вам удалось так держаться?

Мы были очень крепко воспитаны в том ключе, что главное в нашей работе - чтобы твоя жизнь служила науке, даже в том случае, если ты погибнешь. За 19 дней до полета Юрия Гагарина в сурдобарокамере сгорел Валентин Бондаренко. Но мы все знали, что испытания продолжатся, работы не будут остановлены ни в коем случае. Это сидело в нас, поэтому я действовал во время аварии строго по инструкции,

почти автоматически, стараясь сохранить для науки записи и передавая с борта корабля за те сорок пять минут, пока проходило падение, короткие сообщения на Землю. В тот момент, когда я понял, что произошла авария и сделать ничего нельзя, я был уверен, что разделю судьбу Владимира Комарова, погибшего при возвращении на землю нового советского корабля «Союз-1» за два года до моего полета. Я участвовал в изучении причин гибели его корабля. Мы летали на место крушения. Внимательно фиксировали каждую деталь. Когда вскрыли корабль, внимательно изучили положение, в котором находилось тело погибшего космонавта. Не для того, чтобы «полюбоваться» ужасным зрелищем, а чтобы полностью передать науке ценные сведения. Я был уверен, что погибну, как Комаров. Поэтому старался успеть передать как можно более подробную картину того, что видел. На земле не имели точного представления о том, как прошла стыковка кораблей «Союз-5» и «Союз-4», а она прошла не так, как предполагалось. Поэтому я вырвал страницы, содержащие записи о стыковке, и спрятал их в середину журнала. Я считал, что при пожаре обгорят края журнала, но середина сохранится, и записи смогут прочесть. Мне потом рассказывали, что в ЦУПе – нашем Центре управления полетами, - когда увидели, что спускаемый аппарат не отсоединился, воцарилось молчание. Один из сотрудников даже бросил шапку на стол: «Скинемся по трешке, ребята!» Он был уверен, что больше не увидит меня живым.

А *момент приземления помните?*

Я поминутно помню весь спуск, точнее, падение с высоты 100 километров, и короткую фразу, которую передавал в центр радиосвязи: «Объект вращается». Мы не имели права назвать корабль кораблем. Плавился металл, я видел розоватые жгуты плазмы, и это зрелище долго стояло потом у меня перед глазами. На высоте 90 километров раздался взрыв, и спускаемый аппарат отделился, наконец, от остальной части корабля. Те-



перь всё зависело от того, раскроется парашют или нет. Мне повезло - здесь автоматика сработала, и хотя корабль продолжал вращаться, а купол парашюта принял грушевидную форму, я все-таки приземлился. Удар был очень сильный. Корабль приземлился далеко от заданного района. Когда меня нашли спасатели, я первым делом спросил их, поседел я или нет.

Первая авария все-таки стала известна, много лет спустя о ней даже был снят полудокументальный фильм «Падение из космоса» с использованием кадров советской кинохроники шестидесятых годов. Смотрится фильм и сегодня на одном дыхании, несмотря на то, что с тех пор появилась целая кино- и телеобласть action films. Вторая космическая



авария, выпавшая на вашу долю, известна гораздо меньше. Что же случилось во втором вашем полете?

С 6 июля по 24 августа 1976 года я работал на станции «Салют-5» вместе с Виталием Жолобовым. На 42-е сутки полета на ночной стороне орбиты произошла авария, станция выключилась полностью. Темнота. В невесомости где верх, где низ - не поймешь. Только сирена завывает. Но ничего, где-то за час сорок разобрались. Восстановили станцию. Вот только после этого у моего напарника начались серьезные проблемы: перестал спать, пошли тяжелые головные боли, полная потеря работоспособности. Пришлось мне выполнять функции и командира, и бортинженера. На земле два раза заседал консилиум врачей. Было принято решение прекращать полет и садиться. Садись на 49-е сутки. Я просил дать еще хотя бы

пять суток. Тогда мы садились бы утром. Но нет. Герман Титов, а он был зампреда госкомиссии, сказал: сушите скафандры, вентилируйте, готовьте к спуску. Все пришлось делать одному, аврально. Нужно было станцию перевести в автономный полет, расконсервировать транспортный корабль, собрать шмотки, все наработанное. Последние сутки вкалывал без сна. Надел на напарника скафандр, перенес его в корабль. И садились ночью. А это сложно. Потом, после полета, мы «вертикальную позу» долго не могли соблюдать. Вскоре обнаружили «сердечные дела». У обоих. Потеря веса была 7 кг с лишним. Я полгода не мог бегать. В общем, досталось.

Вот уже двадцать лет вы не руководите отрядом космонавтов. Но понятно, что не остаетесь к нему равнодушным. В каком состоянии находится сейчас отряд?

В плохом. Говорю это со всей прямоотой. Я считаю, величайшей ошибкой было передавать Центр подготовки космонавтов имени Гагарина в руки гражданских лиц. До сих пор не могу смириться с тем, что военные согласились передать гражданской администрации предмет собственной гордости, не поборовшись за него как следует. Изменился сам порядок приоритетов. Соответственно, другие средства, другие возможности, другое отношение буквально ко всему. Понятны заботы нынешнего руководства страны вести хозяйство экономно, но, тем не менее, очень обидно, что наши завоевания в космосе, которыми так гордилась страна, уже не кажутся такими уж важными. Хотя как раз сейчас, в попытке переоценки, Запад вернулся к нашему опыту, и наши «Союзы» вызывают сегодня, более чем когда-либо прежде, уважение крупнейших экспертов. Однако уникальный состав специалистов в различных областях, связанных с космосом, потихоньку распыляется. За последние годы в результате российских преобразований было утрачено многое из того бесценного опыта освоения космоса, что буквально по крупницам собирали в советские годы. Особенно болезненный удар на-

несло преобразование знаменитой Военно-Воздушной академии имени Жуковского, выведение ее за пределы Москвы.

Как вы оцениваете перспективы израильской космонавтики?

Я уже третий раз в Израиле. Вижу, что граждан вашей страны интересует космос, а высокое развитие технологий и наличие высококвалифицированных специалистов в области космоса позволяет предположить, что перспективы у израильской космонавтики очень хорошие.

ВМЕСТО ЭПИЛОГА

Многие участники конференции привели с собой детей. В конце вечера в толпе взволнованных романтиков среднего возраста на сцене оказался мальчишка, явно школьник младших классов. Он попросил меня: «Переведи, пожалуйста, русскому астронавту: «Он мне очень понравился. Он - молодец!»».

АЛИБИ, или ЧТО ПРОИЗОШЛО НА «АЛМАЗЕ»

СЕРЬЕЗНАЯ НЕПРИЯТНОСТЬ ПОДСТЕРЕГЛА ИХ НА 42-Е СУТКИ, КОГДА НЕОЖИДАННО ВЗРЕВЕЛА СИРЕНА ТРЕВОГИ, ПОГАС СВЕТ, ОТКЛЮЧИЛИСЬ МНОГИЕ БОРТОВЫЕ ПРИБОРЫ.

И снова о Борисе Волынове. Не потому, что он выделялся от других - судьба космическая у него особая. Врачи со временем стали не столь категоричны, да и не ждал он, что фортуна сама повернется к нему лицом. От подготовки не отошел, хотя пребывал в «устоявшихся дублерах», а вот опыт...

Опыт - это свое. Опыт - свод устоявшихся привычек и умений. Это когда часть пути проходишь очень быстро, а потом - улавливаешь грань осторожности. Осторожность - это лучшая часть опыта и мужества тоже. Мужество всегда однозначно. Оно не вспышка молнии, а «раскидывание» мозгами: «Теперь начинаю пробовать... Нет, не так... А что если чуть иначе...»

Вернуть его к работе, вовлечь в атмосферу изнурительной и в то же время бодрящей подготовки к новому старту, породить надежду, а вместе с ней и способность перенести новые испытания, можно было лишь отрубив прошлое.

Так оно и случилось. Когда формировали экипажи для «Алмазов», Борис отстаивал свое право на второй старт.

Возможно, определенную роль сыграло еще и то, что в свое время Королев предлагал послать его на 18-суточный полет на корабле «Восход-3» (этот первый длительный планиро-



НАПУТСТВИЯ ПЕРЕД ДОЛГИМ ПОЛЕТОМ

вался на 1966 год, но смерть главного конструктора изменила первоначальные планы). Так или иначе, но провести испытания новой станции, более сложной по оснащению, с большим объемом герметического отсека, поручили Борису Волинову и Виталию Жолобову. Увы, но и в этом полете сложилось все не так, как предполагалось.

«Союз-21» стартовал 6 июля 1976-го. В то время Главная оперативная группа управления полетом располагалась в Евпатории. Еще до начала экспедиции предполагалась трехмесячная работа на борту станции (тогда это была секретная информация), но из-за ограниченного ресурса корабля утвердили 60-суточный полет.

Работа на орбите монотонна. Много повторяется из дня в день. Те же восемь рабочих часов в сутки. Только вот вечером не пойдешь домой, не сменишь обстановку. Те же

праздники, те же выходные. Но их не проведешь с семьей, не поиграешь с детьми, не съездишь в лес, не сходишь в гости. У космоса свои законы!..

Случаются и особые ситуации, неожиданные открытия. Тот же космос возьмет и удивит чем-то таким, что заставит отменить воскресенье, забыть о времени и помногу часов кряду проводить у научной аппаратуры. Или «притянет» к иллюминатору, демонстрируя свои красоты и хитрости, играя красками и всполохами, от которых порой душа холодеет. А еще - незапланированные сеансы связи, телеграммы на борт, требующие незамедлительных подтверждающих «квитанций», изменения в программе...

Словом, Волынов и Жолобов работали на орбите, а наша журналистская братия посылала в редакции репортажи, «высасывая из пальца» значимость и необычность этой работы. Попытки вытянуть из операторов ЦУПа и членов госкомиссии что-нибудь эдакое наталкивались на односложное «Все идет по программе». К этому мы привыкли и большую часть времени проводили на пляже. Когда еще попадешь к морю!

Но вот в один из дней августа нам предложили покинуть Центр управления. Причину не объяснили. Это было более чем странно. Пришлось подчиниться. Вскоре полет был прекращен. Как выяснилось позже, досрочно. Кроме того, что «программа выполнена полностью», никаких иных официальных сообщений не последовало. Поползли слухи о том, что прекратили полет из-за «психологической несовместимости экипажа». Они так и остались версией, которая живет и по сей день.

Что же произошло на «Алмазе» или ОПС-103?

Первый месяц работы на борту орбитальной станции прошел, как принято говорить, штатно. Испытания аппаратуры, наблюдения, исследования и эксперименты выполнялись Вольтовым и Жолобовым строго в соответствии с инструкция-



**СВИДАНИЮ С КОСМОСОМ ПРЕДШЕСТВУЮТ МНО-
ГИЕ ВСТРЕЧИ С НЕБОМ.
(БОРИС ВОЛЫНОВ ПЕРЕД ПОЛЕТОМ НА РЕАКТИВ-
НОМ ИСТРЕБИТЕЛЕ.)**

ми, которые передавались с земли, и с той аккуратностью, к которой командир и бортинженер привыкли еще на тренировках. И надо признать, что все шло нормально, если не считать неприятного запаха в отсеках «Алмаза». Сначала экипаж относился к этому спокойно, но со временем странный запах стал досаждать. Между собой космонавты обсуждали причину случившегося. Грешили на каким-то образом попавшие пары ядовитого топлива, на материал внутренней обшивки станции. На их повседневной работе это не сказывалось: ни в первые дни пребывания на борту, ни когда полет перевалил за месяц. Более серьезная неприятность подстерегла их на 42-е сутки, когда неожиданно взревела сирена тревоги, погас свет, отключились многие бортовые приборы.

Пронзительный вой сирены ударил по нервам. «Алмаз» находился над ночной стороной Земли, в станции стало темно, возникло чувство растерянности. Скорее по инерции, дабы убрать резкий раздражающий звук, вырубили сирену. Наступила тишина. Непривычная, гнетущая. От нее тоже тошно. Ведь когда на борту все нормально, круглые сутки работают вентиляторы, преобразователи, многочисленные приборы и агрегаты, щелкают реле, - все это создает довольно громкий звуковой фон. Он - постоянный спутник на все долгие дни пребывания на орбите. К нему привыкаешь. А тут...

Выключив сирену, командир передал на Землю короткое: «На борту авария». Большого он сказать не мог. Экипаж не мог понять, что же произошло, насколько все это серьезно, что следует предпринять. Земля, встревоженная сообщением с орбиты, стала задавать уточняющие вопросы, чтобы проанализировать неожиданную и непонятную ситуацию и что-то посоветовать, подсказать. Но связь прервалась «Алмаз» ушел на «глухие витки», когда станция находится вне зоны радиовидимости.

Начался поединок с неизвестностью. Он был недолгим. Сознание побороло первое чувство растерянности. Первая мысль - разгерметизация. Если так, то надо срочно перебираться в корабль, отстыковываться от станции и возвращаться на Землю. Но ее отбросили, потому что тишина на борту не сопровождалась характерным «свистом» уходящего воздуха. Стало быть, срабатывание идет медленно, и есть какое-то время, чтобы попытаться спасти станцию.

Двое напряженно прислушивались. «Алмаз» жил. И какие-то системы продолжали работать. Чуткие сенсоры космонавтов пытались выловить только полезные для них сигналы и отбросить то, что бессмысленно или бесполезно.

Скаждой минутой открывались все новые неприятности. Не работала система регенерации воздуха. Кислорода стано-



ВИТАЛИЙ ЖОЛОБОВ... «СПАСЕНИЕ НА ВОДАХ»

вилось все меньше. Никто не знал, насколько его хватит. К тому же станция потеряла ориентацию. Ситуация становилась все более тревожной, и важно было не поддаться стрессу, не расслабиться, действовать расчетливо и продуманно, чтобы неверным поспешным решением не усугубить и без того бедственное положение.

Ориентировать «Алмаз» попробовали вручную. Большое Остался у центрального пульта, а Жолобов перебрался в корабль.

Оттуда, через перископ он мог наблюдать, куда возвращается многотонная «связка». По внутренней связи бортинженер корректировал действия командира. Оба кляли технику, на чем стоит свет, но продолжали бороться, вслепую нащупывая

линию своей судьбы.

Оказавшись в таком положении, можно выпалить много крепких, разрушительных слов, но чем они помогут? Одно - упиваться болью и безысходностью, вычитывая в собственном страхе единственное: ты сделал все. Другое - надрываться от безысходности и боли, зная, что смерть - расплата за трусость, недогадливость, неумение. Они действовали точно и расчетливо. На исходе второго часа экипажу удалось привести «Алмаз» в норму.

Им предстояло провести в космосе 60 суток. На это и настраивались. Однако авария не прошла бесследно. У Виталия Жолобова начались головные боли, пропали сон, поташнивало, еда вызывала отвращение. Перепробовал все, что было в бортовой аптечке - не помогло. День ото дня бортинженеру становилось все хуже, он не мог работать в полную силу, с тягостным безразличием относился ко всему происходящему.

Страдали оба: один от своего состояния, другой - переживая за товарища. Это чувство в космосе, когда Земля далеко, а опасности рядом, - особо обостряется. Надеюсь, что боли и муторное состояние пройдут, космонавты не сообщали на Землю о недомоганиях Жолобова. Но всему наступает предел, и в очередном сеансе связи Виталий пожаловался врачам на свой «дискомфорт». Начались долгие переговоры, консилиумы, консультации. Медики задавали много вопросов, строили предположения, давали рекомендации, но поставить точный диагноз на расстоянии так и не смогли.

Государственная комиссия приняла решение о досрочном прекращении полета (оговорю: экипаж об этом не просил). Приказ о посадке поступил на 49-е сутки полета. Космонавты надели скафандры, командир помог бортинженеру проверить снаряжение и закрепиться в кресле. К станции они подходили «вручную» - уже в который раз система «Игла» давала сбои в работе, поэтому и «отход» ожидали с естественной опаской.

Команда на расстыковку с первого раза не прошла. И это тоже вызвало немало волнений. И все-таки «Союз-21» от «Алмаза» отчалил.

Путь к Земле прошел без осложнений, но поскольку посадка была не на расчетном витке, спускаемый аппарат приземлился на хлебном поле и завалился на бок. Волынов выбрался через люк, попробовал сделать шаг, но ноги не держали. Он упал на спину, попытался подняться, но не смог, почувствовал, как сердце подкатилось к горлу и готово разорваться в бешеном душащем ритме. Вылезавший вторым Жолобов за что-то зацепился и остался в висячем положении. Борис собрал последние силы, подполз к люку и помог товарищу вывалиться на землю.

Где-то вдалеке урчал комбайн. «Видели ли они наш парашют? Подъедут ли?» Черное ночное небо разорвал свет сигнальной ракеты. Его и засекли с поискового вертолета.

На этом можно было бы поставить точку, но не поднимается рука. Эмблемой прошлых лет стала непогрешимость нашей техники. Таковой ее стремились делать. Но «космическая гонка» толкала на риск. Порой весьма очевидный, с малой надеждой на полную удачу. Версия о «психологической несовместимости» кого-то устраивала больше, чем признание огрехов техники. Но какие же это нелепости в сравнении с тем, что известно доподлинно. Авария на борту была. Больно, когда думаешь о потребительском равнодушии к людям - к тем, кто простодушно верит, что на его дела и поступки никто не бросит тень сомнения.

Работа в космосе связана с риском. И это естественно, - признавался Борис, спустя годы. - Там может случится всякое. Это понимаешь еще до старта. Но за наработанным опытом, раскованностью, переходящей в сосредоточенную собранность, за твоим упрямством вырастает уверенность: если что - справишься. И ты действуешь...

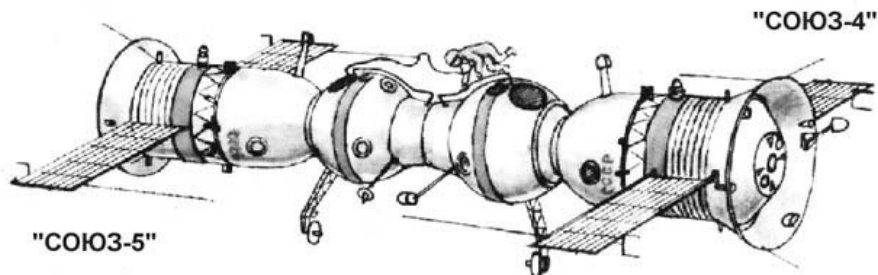
Многим пережитое Борисом Воыновым и Виталием Жолобовым может показаться - впрочем кое-кому оно так теперь и видится - величайшей удачей, едва ли не щедрым даром судьбы. Но эта удача складывается не только из победных реляций. Мне довелось говорить о случившемся на «Алмазе-3» с одним из разработчиков станции. Фамилию не называю умышленно, ибо сложнейшая космическая техника - творение не одного человека, а большого коллектива. А потому нет у меня права упрекать кого-то персонально. На мои вопросы «Н» (назову его так) отвечал с той вежливой односложностью, в которой угадывалось упорное нежелание говорить о технических проблемах.

— Вы не хотите, чтобы об этом написали? - спросил напрямую.

— Угадали, - так же прямо ответил Н. - К тому же у нас есть алиби. Последующий 18-суточный полет на станцию показал, что с атмосферой там все нормально...

Но ведь алиби есть и у Воынова и Жолобова. После их полета перед следующей экспедицией на «Алмазе» частично заменили атмосферу. Это сделали автоматические системы.

ПЕРВАЯ КОСМИЧЕСКАЯ СТЫКОВКА



16 января 1969 года на околоземной орбите произошла стыковка двух советских космических кораблей «Союз-4» и «Союз-5». В сообщении ТАСС было объявлено, что впервые на орбите создана экспериментальная космическая станция с четырьмя космонавтами на борту. Впоследствии этот полёт в истории отечественной космонавтики стал рассматриваться как этап на пути к созданию долговременных орбитальных станций типа «Салют», «Мир» и МКС.

На самом деле история полёта «Союза-4» и «Союза-5» куда более драматична и связана с советской программой пилотируемых полётов на Луну, а также, как это ни удивительно, с историей покушения на главу советского государства.

Всем теперь известный космический корабль «Союз» изначально задумывался не просто как надёжная транспортная «лошадка» для полётов на околоземную орбиту, но и как корабль, на котором советские космонавты должны были отправиться на Луну.

«Битва за Луну» между СССР и США развернулась ожесточённая. Американцы, проигравшие к этому моменту в космосе всё, что только можно проиграть, бросили на «лунную



ВЛАДИМИР ШАТАЛОВ ПОКАЗЫВАЕТ НА МАКЕТАХ ЭТАПЫ СТЫКОВКИ «СОЮЗА-4» И «СОЮЗА-5»

программу» невероятные силы и средства, каких Советский Союз выделить не мог. Поэтому советская программа шла в условиях страшного дефицита времени и средств.

Строительство и испытания «Союза» шли в спешке. К чисто техническим проблемам добавилась смерть в январе 1966 года главного конструктора Сергея Павловича Королёва, являвшегося идеологом и настоящим «мотором» советской космической программы. Это утрата была поистине невосполнимой.

Программа полёта к Луне предусматривала стыковку двух космических кораблей «Союз», и эту операцию предстояло изначально провести на околоземной орбите в экспериментальном режиме.

После стыковки два космонавта должны были перейти из одного корабля в другой в открытом космосе (возможность перехода через стыковочный узел тогда не была разработана) и вернуться на Землю на другом корабле.

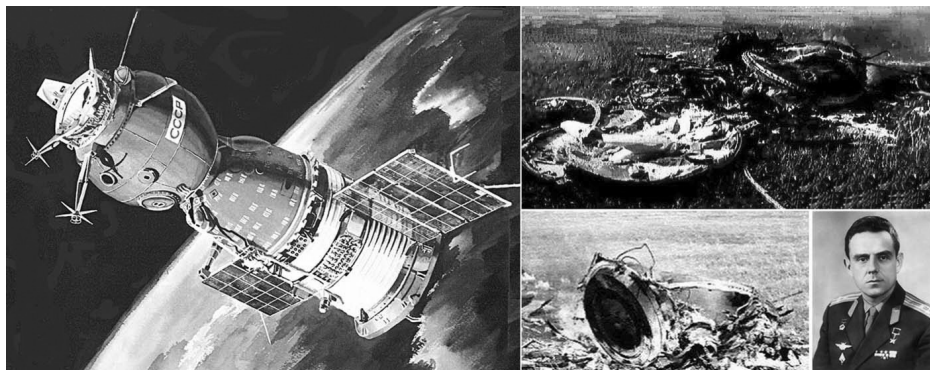
«Гонка за Луну» заставляла отказываться от традиционных испытаний в автоматическом режиме, поэтому было принято решение, что полёт «Союза-1» станет не просто первым пилотируемым полётом корабля новой конструкции, но и первым, в котором будет проведена стыковка в открытом космосе.

По плану полёта, сначала на орбиту должен был подняться «Союз-1», пилотируемый космонавтом Владимиром Комаровым, затем к нему присоединился бы «Союз-2» с экипажем в составе Валерия Быковского, Алексея Елисеева и Евгения Хрунова. После стыковки на орбите Елисеев и Хрунов должны были перейти на «Союз-1» к Комарову и приземлиться вместе с ним. После успешного осуществления этого полёта планировалось начать непосредственную подготовку к полёту на Луну.

Спешка была такой, что процесс стыковки в космосе не был даже предварительно отработан на автоматических аппаратах — всё предстояло делать сходу.

«Союз-1» с Владимиром Комаровым стартовал 23 апреля 1967 года, а через сутки должен был стартовать «Союз-2». Однако у корабля Комарова обнаружилась целая серия отказов и неполадок, в частности, не раскрылась одна из солнечных батарей. Возникла даже опасность, что космонавт навсегда останется на орбите.

Полёт «Союза-2» отменили, а Комарову дали команду на спуск с орбиты. Хотя в этих условиях данная задача была непростой, космонавт с ней справился. Однако на спуске обнаружился отказ парашютной системы, в результате чего основной парашют не сработал вовсе, а резервный закрутился и



«СОЮЗ-1» С ВЛАДИМИРОМ КОМАРОВЫМ СТАРТОВАЛ 23 АПРЕЛЯ 1967 ГОДА, А ЧЕРЕЗ СУТКИ ДОЛЖЕН БЫЛ СТАРТОВАТЬ «СОЮЗ-2». ОДНАКО У КОРАБЛЯ КОМАРОВА ОБНАРУЖИЛАСЬ ЦЕЛАЯ СЕРИЯ ОТКАЗОВ И НЕПОЛАДОК, В ЧАСТНОСТИ, НЕ РАСКРЫЛАСЬ ОДНА ИЗ СОЛНЕЧНЫХ БАТАРЕЙ. ВОЗНИКЛА ДАЖЕ ОПАСНОСТЬ, ЧТО КОСМОНАВТ НАВСЕГДА ОСТАНЕТСЯ НА ОРБИТЕ

не обеспечил снижения с допустимой скоростью. В результате спускаемый аппарат «Союза-1» врезался в Землю и загорелся. Космонавт Владимир Михайлович Комаров погиб.

Гибель космонавта, ставшая первой в истории отечественной космонавтики, стала серьёзным ударом по советской программе освоения космоса в целом и по «лунной программе» в частности.

Пришлось вновь заняться выявлением и устранением недостатков, провести серию новых испытаний. «Союзы» ещё шесть раз запускались в беспилотном режиме, затем два из них под именами «Космос-186» и «Космос-188» осуществили успешную автоматическую стыковку.

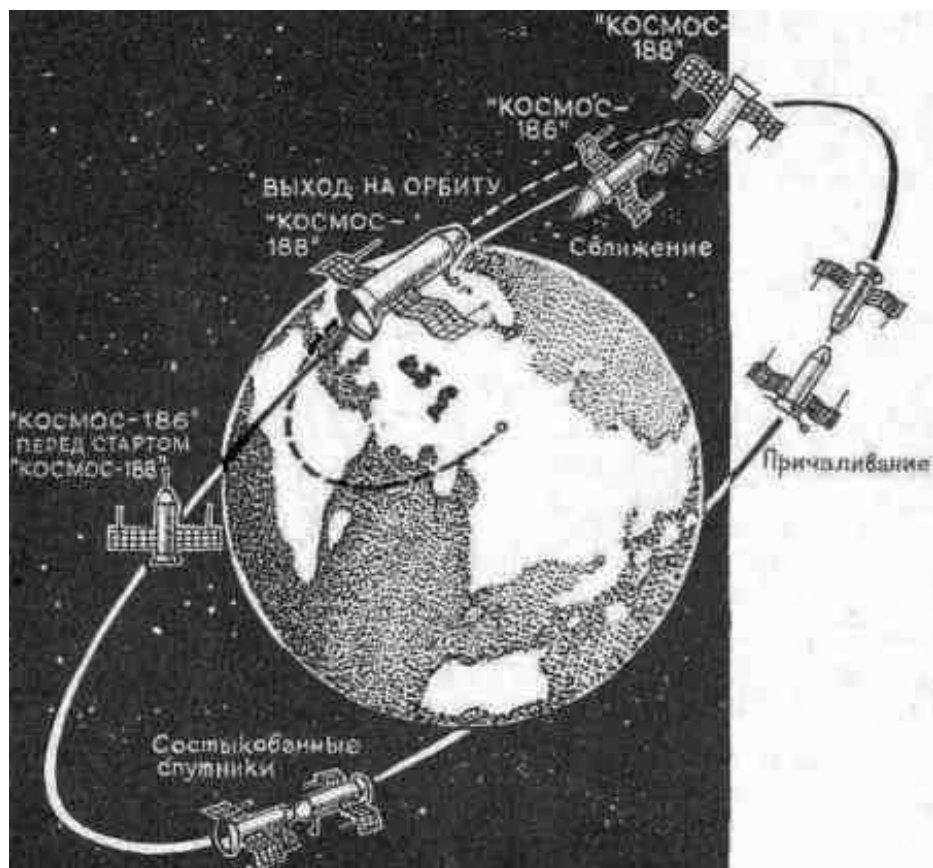
26 октября 1968 года, спустя полтора года после трагедии, в космос отправился «Союз-3» с Георгием Береговым. Кос-



ГИБЕЛЬ КОСМОНАВТА, СТАВШАЯ ПЕРВОЙ В ИСТОРИИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ КОСМОНАВТИКИ, СТАЛА СЕРЬЁЗНЫМ УДАРОМ ПО СОВЕТСКОЙ ПРОГРАММЕ ОСВОЕНИЯ КОСМОСА В ЦЕЛОМ И ПО «ЛУННОЙ ПРОГРАММЕ» В ЧАСТНОСТИ

монавту предстояло осуществить стыковку с «Союзом-2», который летал в автоматическом режиме.

Георгий Тимофеевич Береговой — уникальная личность. Он единственный из космонавтов, кто в первый раз стал Героем Советского Союза ещё во время Великой Отечественной войны. Лётчик-штурмовик, он в годы войны совершил 186 боевых вылетов, был трижды сбит, но каждый раз возвращался в строй. После войны он работал лётчиком-испытателем, а потом был зачислен в отряд космонавтов, где оказался самым старшим.

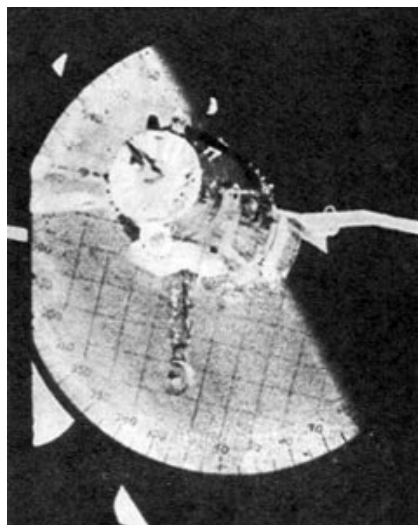


Но весь опыт и хладнокровие Берегового не помогли совершить ему стыковку с «Союзом-2», и фактически полёт «Союза-3» завершился неудачей, о чём, правда, советские СМИ предпочитали не сообщать. Тем не менее успешное возвращение Берегового на землю несколько реабилитировало сам корабль «Союз», доказав его надёжность. Георгий Береговой стал дважды Героем Советского Союза.

Несмотря на то, что «Союз-2» и «Союз-3» не состыковались, руководство приняло решение в полёте кораблей «Союз-4» и «Союз-5» осуществить ту программу, которую



**КОСМОНАВТ А. ЕЛИСЕЕВ В
ОТКРЫТОМ КОСМОСЕ**



**ДО ВСТРЕЧИ НА ЗЕМЛЕ.
КОСМИЧЕСКИЙ КОРАБЛЬ
«СОЮЗ-5» ПОСЛЕ РАС-
СТЫКОВКИ**

планировали ещё на трагически завершившийся полёт Владимира Комарова. Другого выхода не оставалось — шансов опередить американцев на Луне было всё меньше.

1 5 января 1969 года на орбиту успешно вышел «Союз-4», пилотируемый Владимиром Шаталовым, а вслед за ним стартовал «Союз-5» с экипажем в составе Бориса Волынова и всё тех же Алексея Елисеева и Евгения Хрунова. Корабли встретились на орбите около восьми утра 16 января. До расстояния 100 метров между ними их вела автоматика, а завершали стыковку уже командиры — Волынов и Шаталов. Именно Шаталов, когда корабли состыковались, не удержался от восторга: «Есть рукопожатие!»

После того как «Союзы» состыковались, пришло время выполнить вторую главную задачу полета: отработку пере-

хода космонавтов из корабля на корабль через открытый космос. У Елисеева и Хрунова, которым Волынов помог надеть скафандры и оставил в орбитальном отсеке, заdraив за собой люк пилотируемого, переход занял 37 минут. За это время оба вышли из «Союза-5», перебирая руками по поручню (наступить на обшивку, покрытую датчиками, было невозможно), добрались до «Союза-4» и вошли в его орбитальный отсек, где их после герметизации и уравнивания давления встретил Шаталов. Кстати, последние минуты перед выходом космонавтов командир «Союза-5» колебался, давать ли им «добро» на выход: медицинская телеметрия обоих показывала, что от волнения у них зашкаливают давление и пульс, однако это быстро прошло.

Процесс перехода из одного пристыкованного корабля в другой в прямом эфире наблюдали тысячи советских телезрителей: он транслировался по центральному каналу. И все телезрители могли наблюдать за тем, как Хрунов, едва выйдя из люка, вдруг замер и перестал двигаться. Оказалось, что у космонавта не работала система вентиляции и охлаждения, и понадобилось несколько минут, чтобы разобраться: причиной неполадки был всего лишь невключенный тумблер. В итоге Елисеев и Хрунов благополучно перешли на борт «Союза-4», доставив Шаталову... свежие газеты, которые вышли уже после того, как он поднялся на орбиту.

Спустя четыре с половиной часа корабли расстыковались, и «Союз-4» с Шаталовым, Елисеевым и Хруновым 17 января благополучно сел в 40 километрах от Караганды.

А вот Борису Волынову на «Союзе-5» пришлось значительно хуже. Когда он пошёл на посадку 18 января, у его корабля не отделился приборный отсек. Спуск пошёл по баллистической траектории с запредельными перегрузками. Кроме того, корабль с чудовищной скоростью вращался вокруг своей оси, что создавало риск того, что парашют закрутится и Волынов

разделит печальную участь Комарова. Тогда, в те роковые секунды, космонавт думал, что не выживет. Он сам участвовал в расследовании гибели Владимира Комарова, подробно изучил причины трагедии. И когда с огромной скоростью падал из космоса, понимал – впереди верная смерть. Он спасал бортовой журнал и записывал на магнитофон, что с ним происходит, надеясь, что информация уцелеет и поможет в расследовании катастрофы. К счастью, катастрофы не произошло, зато случилась другая беда — не сработали двигатели мягкой посадки. В результате спускаемый аппарат «Союза-5» сел настолько жёстко, что космонавт получил несколько тяжёлых травм, включая такую экзотическую для обычных людей, как «перелом корней зубов верхней челюсти». Тем не менее мужественный Волинов через несколько часов после посадки участвовал в традиционном рапорте космонавтов руководству страны, а затем продолжил службу в отряде космонавтов, совершив ещё один космический полёт на «Союзе-21».

Руководство советской космической программы выдохнуло: всё хорошо, что хорошо кончается. И напрасно, поскольку космический триллер в этот момент плавно перетёк в политический. По традиции того времени, каждый успешный полёт космонавтов завершался их проездом по Москве и торжественным заседанием в Кремле.

22 января 1969 года экипажи «Союза-4» и «Союза-5», другие советские космонавты, высшие лица государства проследовали по столице, приветствуя восторженных москвичей. Советское ТВ вело прямой репортаж этих событий, который прервался на въезде космонавтов в Кремль. Трансляция возобновилась спустя некоторое время уже в Кремлёвском Дворце Съездов, причём многие зрители обратили внимание, что лица у космонавтов какие-то растерянные.

Дело в том, что традицию встречи космонавтов решил использовать младший лейтенант Советской Армии Виктор

Ильин, намеревавшийся... убить главу государства Леонида Брежнева. Ильин, успешно совмещавший оппозиционные советской власти взгляды с явными проблемами с психикой (офицер неоднократно одобрительно высказывался о Ли Харви Освальде, застрелившем президента США Джона Кеннеди), похитил два пистолета из своей воинской части и отправился в Кремль убивать Брежнева во время встречи космонавтов.

Для маскировки он похитил у жившего в Москве дяди-милиционера милицейский плащ и фуражку. Ильину повезло в том, что, встав в оцепление у Боровицких ворот Кремля, рядом с Оружейной палатой, он удачно попал на стык между двумя милицейскими взводами, так что каждый из милиционеров-соседей посчитал чужака бойцом другого подразделения.

Ильин знал, что Брежнев обычно ездит во второй машине кортежа. Однако на сей раз этот порядок был изменён. Возможно, так получилось случайно, а вернее, информация о замыслах Ильина, которого к этому времени уже искали, стала известна охранникам Брежнева, и они решили подстраховаться. Когда вторая машина кортежа с космонавтами поравнялась с Ильиным, он открыл по ней шквальный огонь из двух пистолетов. Террорист был уверен, что всё делает правильно, так как увидел... Брежнева, сидящего рядом с водителем.

На самом деле это был не Брежнев, а космонавт Георгий Береговой, который имел некоторое внешнее сходство с лидером страны. В машине, кроме водителя и Берегового, находились космонавты Алексей Леонов, Валентина Терешкова и Андриян Николаев. За шесть секунд Ильин выпустил 11 пуль, после чего его скрутили. Космонавтов спасла реакция — они успели пригнуться. Кроме того, кортеж прикрыл собой один из мотоциклистов кортежа сопровождения, получивший ранение.



Несмотря на реакцию, герои космоса всё же пострадали — Береговому поранило лицо осколками стекла, а Николаеву пуля поранила спину. Андриян Николаев проявил в этой ситуации большое мужество — он сумел перехватить управление и остановить машину после того, как был тяжело ранен водитель Илья Жарков. Именно Жарков стал единственной жертвой террориста — на следующий день он скончался в больнице.

Информацию о теракте в Кремле строго засекретили, хотя она всё равно просочилась в народ на уровне слухов. Что касается самого Ильина, то он был признан невменяемым и следующие 20 лет провёл в психиатрических больницах Казани и Ленинграда, а в 1990 году был освобождён и со статусом инвалида поселился в городе на Неве.

Хотя успешная стыковка «Союза-4» и «Союза-5» формально открывала советским космонавтам путь на Луну, этот полёт не был осуществлён. Хотя до самого старта «Аполлона-11» 16 июля 1969 года американцы с напряжением ожидали, не опередят ли их русские вновь в самый последний момент. И не без оснований — дело в том, что советские космонавты, готовившиеся по лунной программе, обращались к руководству с заявлениями о готовности совершить полёт, несмотря на риск для жизни и даже без гарантии возвращения на Землю.

Несмотря на это, советское руководство решило не рисковать людьми, осуществляя откровенно «сырой» и недоработанный проект. Гибель Комарова отрезвила многих, и губить космонавтов ради «лунного приоритета» больше не стали. Для того чтобы сделать хорошую мину при плохой игре, была запущена легенда под кодовым названием «Не очень-то и хотелось». Согласно ей, Советский Союз вовсе не собирался отправлять на Луну космонавтов, отдав предпочтение исследованию спутника Земли при помощи автоматических станций. И надо сказать, что со станциями и луноходами у СССР действительно получилось гораздо лучше. Но это уже немного другая история.

БОРИС
ВОЛЫНОВ

ДВАЖДЫ ГЕРОИ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА

ВИТАЛИЙ ЖОЛОБОВ: МЫ ПОЛЕТЕЛИ С ВОЛЫНОВЫМ

**ЧТОБЫ ИЗБАВИТЬСЯ ОТ ГОЛОВНОЙ БОЛИ,
ВЫЗВАННОЙ НЕВЕСОМОСТЬЮ, МЫ ИСКАЛИ
АНАЛЬГИН ПО ВСЕЙ ОРБИТАЛЬНОЙ СТАНЦИИ**



45 лет назад, 6 июля 1976 года, впервые в истории космонавтики в полет отправился выпускник гражданского вуза — наш земляк Виталий Жолобов

Тот полет во многом был примечателен. Впервые в космосе оказался человек, окончивший гражданский вуз. Стыковку с орбитальной станцией нужно было провести вручную — предыдущий экипаж этого сделать не сумел. Командиром нынешнего после многолетнего перерыва был назначен Борис Волынов, едва не разбившийся при первом

приземлении и надолго отстраненный от полетов. До сих пор лишь однажды люди оставались на орбите два месяца — космонавты Климук и Севастьянов. Потому 49-дневный полет Волынова и бортинженера Жолобова был в значительной степени экспериментом над человеческим организмом и новыми космическими кораблями

— почти на таких «Союзах», на каком летели они, раньше погибли Комаров, Добровольский, Волков, Пацаев...

О том, как не совсем гладко проходил этот полет, корреспонденту «ФАКТОВ» рассказал летчик-космонавт СССР, Герой Советского Союза, полковник в отставке киевлянин Виталий Жолобов.

В том, что в космос пустили инженера, был «политический» расчет

..Среди 15 кандидатов в космонавты «призыва» 1962 года семеро ■ оказались не летчиками, как было заведено до сих пор. Один из «пехоты», ракетчик, тогда еще старший лейтенант Эдуард Буйновский вспоминает: «Впервые здесь были инженеры, причем четверо пришли из Ракетных войск, извечного оппонента ВВС — кто главнее в освоении космоса. Наш приход, это уж точно, не вызвал особого энтузиазма среди космонавтов первого набора. По-моему, это была просто дань вежливости в сторону рода войск, ответственного за производство, подготовку и запуск ракет и космических аппаратов. Наверное как следствие этого из нас четверых в космосе побывал лишь один Виталий Жолобов».

Из досье «ФАКТОВ»: Жолобов Виталий Михайлович родился 18 июня 1937 года в с.Старая Збурьевка Голопристанского района Херсонской области. Детские годы прошли на берегу Каспийского моря. В 1963 году был зачислен в отряд советских космонавтов (1963 Группа ВВС №2). Прошел полный курс общекосмической подготовки и подготовки к полетам на кораблях типа «Союз». В 1974 году окончил Военно-политическую академию имени В.И.Ленина.

После окончания в 1959 году Азербайджанского института нефти и химии, спустя несколько месяцев, я как офицер запаса был призван в армию и служил на полигоне Капустин Яр, испытывая системы управления ракет, — рассказывает Виталий Жолобов. — А в ноябре 1962-го мне предложили пройти отбор в отряд космонавтов. В то время пришли к выводу, что в космосе нужны не одни военные летчики, но и инженеры. Ведь тогда уже летали на «Союзах», которые были куда сложнее первых космических кораблей «Восток», новые орбитальные станции «Салют» оснащали электронно-вычислительной техникой, нужно было проводить эксперименты на орбите... Уже через два месяца те из нас, кто прошел отбор, были



зачислены в отряд. (Этот набор считался вторым после «гагаринского», хотя чуть раньше в космонавты набирали еще и девушек, среди них заводилой была Валентина Терешкова. — Авт.) Программа испытаний и подготовки для инженеров оказалась та же — центрифуги, сурдокамеры, парашютные прыжки, полеты на различных типах самолетов и т.д. Всех готовили к тому, чтобы в случае необходимости инженер мог заменить командира, военного летчика, а тот — инженера.

..Эдуард Буйновский рассказал, как проходил испытания в сурдокамере Виталий Жолобов: «Сурдокамера — это фактически однокомнатная квартира без ванной, полностью изолированная от внешнего мира: ни один звук туда не проникал. Физической нагрузки никакой, сидишь и время от времени наклеиваешь на себя датчики. Проверяли так, псих ты или нет. Из литературы для чтения можно было взять туда только Уставы Вооруженных сил, ручку, бумагу и по особому разрешению — что-нибудь для рукотворчества. Жолобов, например, брал чурку, из которой вырезал однажды чело-

веческую фигурку. Врачи потом по ее изгибам изучали особенности Виталькиной психики...»

— Нет, человечка я не вырезал, — поправляет Виталий Жолобов. — А вот парусник — да. Я ведь вырос на море, отец мой был моряком, вот я и фантазировал в сурдокамере от нечего делать. Сидеть-то в ней приходилось часами в течение многих суток.

— Не потому ли понадобились в космосе инженеры, что более сложные «Союзы», пилотируемые военными летчиками, на рубеже 1960-1970 годов терпели одну аварию за другой?

— Дело не в военных летчиках. На «Востоках» не случалось столь серьезных ЧП, чтобы гибли экипажи, хотя и при старте Гагарина были проблемы. А уже первый полет «Союза» в апреле 1967 года закончился гибелью Комарова. Всегда так: чем сложнее техника, тем выше вероятность аварии и тем нужнее инженерный интеллект. Кроме того, в наборе инженеров был «политический» расчет. Во-первых, еще Королев хотел создать «свой» отряд космонавтов — из выходцев из космической промышленности, конструкторских бюро, из тех, кто занимается обслуживанием техники. Во-вторых, задум-





мывалось после испытаний передавать аппараты для использования заинтересованным ведомствам, но поскольку это удовольствие слишком дорогое, решили просто объединять экипажи из военных и гражданских специалистов.

**«ПРИЗЕМЛЕНИЕ БЫЛО
ТАКИМ «МЯГКИМ», ЧТО
У КОМАНДИРА ЛОПНУЛ
ШНУР ШЛЕМОФОНА»**

— Был ли ваш экипаж защищен от ситуаций, которые привели к гибели ваших предшественников?

— Каждый новый корабль готовили с учетом прежних недоработок, — отвечает

Виталий Жолобов. — Например, в 1971 году от разгерметизации корабля погиб экипаж Добровольского, Пацаева, Волкова — три человека. Мы полетели уже вдвоем с Волыновым. Потому что место третьего заняла усовершенствованная система компенсации утечки воздуха, а мы в самые рискованные моменты полета были обязаны надевать скафандры — при выходе на орбиту, при стыковке, отстыковке...

Из досье «ФАКТОВ»: Жолобов В.М. в начале 1970 годов проходил подготовку к полетам на военной орбитальной станции типа «Алмаз». С 6 июля по 24 августа 1976 года вместе с Борисом Волыновым совершил полет в космос в качестве бортинженера корабля «Союз-21» и орбитальной станции «Салют-5». Во время полета выполнял большой объем работ разведывательного характера. И якобы из-за болезни Жолобова полет был досрочно прекращен.

— Если не секрет, что за разведывательные задания вы выполняли?

— Раньше нельзя было говорить о том, что на «мирных» станциях находилась разведывательная аппаратура. Ее-то я и обслуживал на станции «Салют-5». Теперь о таких вещах говорят открыто, и бывшие наши противники прекрасно обо всем осведомлены.

- Что за болезнь помешала вам продолжить полет?

— Мы с командиром часто говорили о том, что нас обоих гнетет «го-лод» по земным запахам. Это чувство не сказывалось на нашей работе, но давило на психику. Однажды мы так и сказали Земле. Там посчитали, что задание, в принципе, выполнено и нас можно возвращать домой. А поскольку в среде космонавтов не принято говорить о слабостях командира экипажа, всю «хандру» я потом взял на себя.

- Ваш полет прошел гладко?

— Вначале сложно было стыковаться со станцией «Салют». Ведь в то время стыковки вручную были еще не освоены, предыдущий экипаж не справился с этой задачей. А ведь один промах — и программа полета сорвана... Мы справились, но потом вылили из скафандров литра по два пота. Однажды станция на какое-то время потеряла управление, стала заваливаться на бок. Это с Земли подали неправильный сигнал бортовому компьютеру, и произошел сбой. Мы быстро восстановили управление. Через полтора месяца собираемся возвращаться, сделали все, что нужно — станция не «отцепляется». Оказалось, в Центре управления полетами зазевались и не дали сигнал на расцепление защелки, державшей нас. Пришлось делать лишний виток вокруг Земли, в результате мы приземлились не в том месте, где рассчитывали.

Кроме того, посадка получилась далеко не мягкой. Спускаемый аппарат оснащен тормозными пороховыми двигателями, которые срабатывают примерно за метр до поверхности земли и замедляют падение. Но аппарат раскачался на стропах парашюта, порох воспламенился на максимуме амплитуды — и капсула получила реактивное ускорение под углом от поверхности Земли. Описав в воздухе дугу, она грохнулась за семь метров крышкой люка, отскочила, пролетела еще три метра, опять удар, снова подскок, опять упали...



Ощущение было такое, словно мы со всего размаху хлопнулись на задом на твердый грунт. У командира лопнул шнур от шлемофона, а от бортового журнала, который я держал, в руках остались несколько страниц. О такой посадке, конечно, в СССР ни одна газета не написала. Сказали только: «Экипаж приземлился».

..Что творилось во время того приземления в душе Бориса Волынова, вряд ли можно представить. В 1969 году он уже едва не погиб при возвращении на Землю. От спускаемого аппарата не отделился приборный отсек, из-за чего капсула с Волыновым внутри, словно огненный метеор, понеслась сквозь атмосферу не

днищем — люком вперед. Все это время космонавт, понимая, что сгорит или разобьется, надиктовывал на пленку происходящее, чтобы потом кто-нибудь смог проанализировать аварию. Слава Богу, на высоте около 80 километров от перегрева взорвались баки приборного отсека. Тот отделился, выбросился парашют. И все же он не смог погасить бешеную скорость падения. От удара у космонавта сломались корни четырех верхних зубов, и они вылетели. После этого Волынова долго держали в дублерах, семь лет спустя он вернулся в космос — и опять ЧП при приземлении...

— Земля могла спасти ваш экипаж, если бы что-то случилось на орбите?

— Это сейчас можно послать на выручку космический корабль, который пристыкуется к аварийной станции и заберет экипаж. В наше время орбитальные станции имели только один стыковочный узел,

и если бы корабль, на котором мы прилетели, оказался неисправен, вернуться на Землю было невозможно. Потому же, кстати, за все время полета к нам не присылали ни один транспортный корабль — ему некуда было «причалить».

«НА БОРТУ СТАНЦИИ У НАС БЫЛА ЗАНАЧКА ЭЛЕУТЕРОКОК-КА, НО ЕГО КТО-ТО ВЫТАЩИЛ»

Алексей Леонов вспоминал, как сам иной раз передавал космонавтам на орбиту коньячок «для расслабления», но это было после вас. Вы в 1976 году могли себе позволить подобную роскошь?

На орбите периодически нужно расслабляться — невесомость нагружает, особенно в первую неделю. У некоторых болит голова, тело ноет, физиономия отекает — синюшная такая, словно с тяжелого похмелья... Американцы, например, в первые сутки на станции «Скайлэб» (ее вывели на орбиту чуть позже нас) просто лежали. А советские космонавты должны были сразу включаться в работу, с такой вот опухшей головой. Мол, за работой хворать некогда будет. Для «лечения», для поднятия тонуса мы спрятали элеутерококк на станции «Салют-5», еще когда ее готовили к запуску. А на орбите заначку... не нашли! Благо, пронесли уже на «Союз» перед стартом в сапогах чеснок и лимоны, больше ничего свежего не было — не положено по инструкции. Одни консервы.

В то время множество умников писали в кабинетах свои диссертации, чего нельзя есть космонавтам, и все боялись — вот съест человек в невесомости свежий фрукт, и что-то такое случится!.. Но ребята как могли разнообразили меню, даже воблу прятали и коньяк провозили, что было категорически запрещено. А ныне транспортные корабли доставляют на станции те продукты, которые заказывает экипаж.

От «похмелья», вызванного невесомостью, было положено, среди прочих средств, спасаться анальгином. Но у себя на станции мы его не нашли. По инструкции должны быть две упаковки лекарств — одной нет. Обшарили всю станцию, в итоге пришлось брать анальгин в спускаемом аппарате.

В публикациях о гибели Комарова пишут, будто его останки показали всем космонавтам — чтобы те знали, на что идут.

Мы встречали гроб, когда его привезли в Москву. Но останки показали только космонавтам из первого отряда. Почему, не знаю.

Почему вы ушли из отряда космонавтов? Вот Леонов утверждает, что из первого, «гагаринского» отряда уходили только по возрасту, в отличие от остальных...

У нас уходили либо по возрасту, либо из-за отсутствия перспективы. Я ушел в 1981 году по второй причине — не видел возможности снова полететь в космос. В то время у военных инженеров шансов уже практически не было: в качестве командиров летали военные летчики, представители Министерства обороны, бортинженерами — специалисты конструкторских бюро и промышленности. Я какое-то время занимался подготовкой молодых космонавтов, потом уволился, переехал в Украину, после распада СССР возглавлял областную госадминистрацию в родной Херсонской области. Теперь — председатель Всеукраинского объединения «Слава», в рядах которого — Герои Советского Союза, Соцтруда и полные кавалеры ордена Славы.

ДА СОХРАНИТ ТЕБЯ ЛЮБОВЬ НАША

ОЧЕРК К 70-ЛЕТИЮ БОРИСА ВОЛЫНОВА, 2004 ГОД

На днях Борис Валентинович Волынов, бесспорный рекордсмен по числу нештатных ситуаций в космосе, переживший на борту и в спускаемом аппарате несколько аварий, неоднократно бывший на волоске от гибели, в полном здравии отметил свой 70-летний юбилей. Первым его поздравил губернатор Кузбасса Аман Тулеев: прославленному космонавту вручена высшая награда Кемеровской области «Доблесть Кузбасса». В адрес Бориса Волынова поступила и телеграмма Президента России Владимира Путина: **«Вы принадлежите к славной когорте первых покорителей Вселенной, открывших человечеству дорогу к звездам, написал нашему земляку глава государства. Совершенные Вами уникальные полеты, мужество и героизм, проявленные в нештатных ситуациях, во многом предопределили пути развития отечественной космонавтики. Вы щедро делитесь своим богатым опытом с новым поколением российских космонавтов».**

Сейчас нестареющий Борис Волынов проживает в Звездном городке под Москвой. Мы связались с юбиляром. Преисполненный сил и бодрости космонавт, которого мы застали по мобильному телефону в дороге за рулем автомобиля, попросил разрешения добраться до дома, а затем охотно ответил на наши вопросы.

Борис Валентинович, «Губернские ведомости» от имени десятков тысяч кузбасских читателей поздравляют вас с 70-летием! Как отметили это событие?

Спасибо. Было очень приятно получить телеграмму и награду от губернатора Кузбасса А.Г. Тулеева, которому я благодарен за постоянное внимание и заботу. Весьма рад и телеграмме от Президента России В.В. Путина. Мы с президентом лично знакомы, он не раз приезжал к нам в Звездный городок. В том числе - на празднование



40-летия первого полета в космос Юрия Гагарина. Из самого первого состава отряда космонавтов сегодня осталось в живых пять человек. Они и собрались у меня в гостях по случаю юбилея: Алексей Леонов, Павел Попович, Виктор Горбатко и Валерий Быковский. Мы все дружим, часто встречаемся. Еще с 60-х годов наша семья живет по-соседству с семьей Юрия Гагарина.

- Чем сейчас занимаетесь?

Вся моя жизнь связана с Центром подготовки космонавтов. Я пришел в отряд космонавтов в 1960 году, а ушел с должности командира отряда в 1990-м. Тридцать лет, проведенные на сложнейшей работе, полагаю, дают мне право теперь пожить в свободном графике. Занимаюсь общественной и научной деятельностью, много читаю, художественную и техническую литературу, встречаюсь с людьми. Часто бываю в Доме ученых, в Кузбасском землячестве, в деловых поездках за рубежом, в Кремлевском полку, где проходят службу и призывники из Кемеровской области. Как человек воен-

ный стараюсь уделять время патристическому воспитанию молодежи - ведь вся моя жизнь прошла в Вооруженных силах.

Мы знаем, что вы показываете Звездный детям, приезжающим в столицу на каникулы из Кузбасса.

Просто замечательно, что наш губернатор Аман Тулеев каждый раз находит возможность отправить в Москву по 800-850 ребятшек. Это дети погибших шахтеров, дети-сироты, дети из неблагополучных семей. Конечно, поездка в Москву для них большое событие, и хочется, чтобы они провели здесь время с наибольшей пользой. Всегда приглашаю их в Звездный городок. У нас ребята могут попробовать свои силы на центрифуге, в гидролаборатории, на стендах и тренажерах, имитирующих космический полет с помощью различной электроники. Дети особенно заинтересовались стендами, имитирующими нештатную ситуацию. Это мне близко. Как вы знаете, в обоих моих космических полетах таких ситуаций было предостаточно.



- И как вы находите кругозор кузбасских школьников?

У нас происходит взаимное обогащение. Я им рассказываю про космос, они мне - про Кузбасс. Интересно бывает разобраться, что они знают и чего они не знают. И вот, представьте себе, оказывается, они совсем не знают, кто такой Сергей Павлович Королев. Хотелось бы через вашу газету обратиться к кузбасским учителям: дорогие мои, пожалуйста, больше рассказывайте ребятам об истории освоения космоса и о великой роли в этом главного конструктора Королева. Ведь это славные страницы истории нашей Родины, которыми надо гордиться сызмальства!

Многие годы вы посвятили науке и в частности, проблемам взаимодействия машин и человека в космосе.

Да, я много занимался и эргономикой. В ходе моих двух полетов было опробовано множество технических и технологических новаций. На станции «Салют-5» была впервые поставлена система управления на электро-маховиках, что по тем временам было революционным прорывом. Эта система, в частности, позволяла удерживать космический корабль вертикально как самолет, огибая в полете поверхность Земли... Мало кому известно, что за сутки полета на космическом корабле расходовалось лишь 100 граммов топлива - все питание осуществлялось за счет буферных солнечных батарей. Каждые 90 минут - кругосветное путешествие. Условия на станции (она представляла собой два состыкованных корабля) были суровые, это сейчас в любой момент может пристыковаться грузовой корабль, а тогда... Стыковка проводилась только вручную, был единственный стыковочный агрегат, единственный люк, через который переходили из одного корабля в другой. Никакой дозаправки. Абсолютно замкнутая система, на помощь с Земли нечего было и надеяться! - Удивительно, что вы не стали делать научную карьеру. - В 1980 году я защитил кандидатскую диссертацию. Надо было работать над докторской, но тогда много неотложных дел было в отряде космонавтов. Теперь жалею, что не продолжил научную деятельность.

Не каждому суждено дожить до такого юбилея. О чем в свой день рождения думает знаменитый космонавт, достигший 70-летия?

Прежде всего о том, что счастливо прожил жизнь с моей дорогой супругой Тamarой Федоровной. Прожил, можно сказать, в состоянии «космической» любви. Жена моя известный в Кузбассе человек, по образованию металлург, окончила в Новокузнецке Сибирский металлургический институт, доктор технических наук, профессор, академик Нью-Йоркской и ряда иностранных академий, сейчас заведует лабораторией проблем металловедения ЦНИИчермет. По работе тесно связана с Запсибом и НКМК. У нас двое детей и четверо внуков. Еще думаю о том, что раньше меньше вел разговоров и бесед с журналистами (ведь в профессиональном плане это мне ничего не давало), а теперь могу уделить общению с прессой огромное количество времени. Передавать знания, правду о памятных событиях и накопленный опыт - это тоже великое дело.

ЕВГЕНИЯ ВОЛЫНОВА. ЗВЕЗДНЫЕ ДНИ МАТЕРИ

Вквартиру Воыиной меня привел не только репортерский азарт. (Кстати, ни в одном из новосибирских СМИ публикации или передачи о ней не появилось, так что и этот момент имел место – опередив всех коллег, я «застолбил» тему: никто о том, что мать космонавта живет в Новосибирске, не знал, а я узнал и сумел разыскать). Но гораздо больше меня искренне интересовало, что чувствует самый родной, самый близкий космонавту человек, когда тот на орбите.

Космонавтов тогда было еще совсем немного, каждый запуск вызывал всеобщий интерес, эти люди были постоянными героями газетных и журнальных публикаций, радио- и телепередач. Но ведь у каждого человека (а космонавты, безусловно, «человеки») есть мама. А о матерях космонавтов я что-то публикаций не припомню, кроме разве что о матери Гагарина. Но кто может сказать, кому из них труднее – сыну на орбите или маме, переживающей за него на Земле? Эта мысль и стала для меня определяющим фактором нашей встречи. И я очень рад, что сумел поддержать Евгению Израйлевну, пусть хотя бы словесно и этой публикацией, в те счастливые, но очень непростые для нее дни космического полета сына.

Хочется также выразить искреннюю признательность автору многочисленных публикаций о советских и российских космонавтах Василию Лесникову, сообщившему мне о дальнейшей судьбе Е. И. Воыиной и о том, что в 1991 году она ушла из жизни. Таким образом, данную публикацию на прозе.ру я рассматриваю еще и как дань памяти матери космонавта Воыинова.

ЗВЕЗДНЫЕ ДНИ МАТЕРИ

Для них, жильцов этой квартиры, самая главная, самая важная, самая долгожданная телепередача сейчас – программа «Время». Особенно внимательно вслушиваются они в каждое слово

сообщений о полете орбитальной пилотируемой научной станции «Салют-5», ловят каждое слово космонавтов, когда они ведут репортаж с орбиты. Конечно, вся планета сейчас следит за полетом станции, но здесь интерес особый. И это понятно. В обычной новосибирской квартире по улице Дуси Ковальчук в семье младшего сына Роберта живет мать командира «Салюта-5» Евгения Израйлевна Воынова.

Когда я пришел сюда, она читала шестой номер «Сибирских огней» с очерком Ларисы Маркеловой «Всегда в полете»:

— Про Бориса пишут...

Пока еще очень немногие матери на Земле знают это чувство — чувство ожидания известий от сына из космоса. Ей довелось испытать его дважды.

Хорошо помнится зимний день шестьдесят девятого года. Она, в прошлом главный врач прокопьевской больницы, к тому времени уже была на пенсии. Но продолжала работать, вела прием больных. Торжественные позывные сообщения ТАСС застали ее в кабинете. Всё в ней напряглось: знала — в который уже раз готовится Боря к полету. Но и в этот день прозвучала чужая фамилия: стартовал корабль Шаталова.

— Значит, снова дублером остался, — подумала мать. И, верная логике всех матерей мира, решила:

— Ну и слава богу.

Ана следующий день — новое сообщение: в космосе Воынов, Елисеев, Хрунов. Ликовала вся больница, весь Прокопьевск. Мать искали по всему зданию. А она заперлась в темном рентгеновском кабинете и плакала. От тревоги за сына и от счастья за него...

В Прокопьевске хорошо знали Воыновых. Больше тридцати ■■■ лет — всю трудовую жизнь от окончания мединститута до переезда в семьдесят первом году в Новосибирск — посвятила ему заслуженный врач РСФСР Евгения Израйлевна Воынова. Опытный хирург, она заслужила благодарность многих прокопчан. До сих пор ежегодно благодарный шахтер дарит Евгении Израйлевне цветы — в память о том дне, когда он «вторично родился» после операции, на благополучный исход которой мало кто надеялся.

Много лет здесь прожил и Борис. Нелегкое военное детство, школа, увлечение авиацией, сначала обычное, ребячье, а потом переросшее в самую заветную мечту, ради которой готов преодолеть любые преграды – все это было в Прокопьевске.

Борис рос самым обычным мальчиком, – рассказывает мать. – Я с утра до позднего вечера в госпиталях, работы, сами понимаете сколько было в военные годы и сразу после войны. Много времени не могла ему уделить. Отличником хоть и не был, но учился серьезно. Находил время и футбол

погонять, и книжку почитать. Одна только черта отличала его от многих сверстников – упорство. Бывало, полдня бьется над какой-нибудь задачей. Говорю ему: «Давай, Боря, вместе!» «Нет, мама, сам решу!» И не успокоится, пока всё не закончит. А класса примерно с восьмого затвердил одно: «Буду летчиком!» О космосе тогда и слыхом не слыхивали. Не хочу кривить душой, отговаривала я его. Но он нашел аргумент, на который я ничего не смогла возразить. – Мама, вот ты врач, – сказал он. – Ты любишь свою профессию? – Конечно, – ответила я.

– Тогда почему же ты хочешь, чтобы я отказался от дела, которое мне нравится?..

Мы перебираем фотографии. Вот он, Борис, после окончания . . . летного училища, в офицерской форме с погонами лейтенанта. Видимо, поспешил сфотографироваться для мамы, едва надев ее. Очень уж скованно чувствует себя в не успевшей стать привычной



одежде. А с этого фотоснимка смотрит еще более юный Борис. Смотрит не один: в день получения аттестата пришел он к фотографу вместе с девушкой Тамарой.

Улыбаются в свой самый радостный день счастливые выпускники, наверно, еще не зная, что впереди у них много счастливых дней: пройдет несколько лет, и Тамара сменит фамилию, станет тоже Волыновой.

Борис, собравшийся на рыбалку, Борис в семье, с детьми Андреем и Таней. Борис, усталый после упорных тренировок. И еще одна фотография: маленькая Татьяна, так похожая на бабушку, ест из тюбика космическую пищу.

— Вы знаете, – улыбается Евгения Израйлевна, – я тоже пробовала. Вкусно очень, питательно, витаминов много. Только непривычно постороннему: очень уж небольшие количества такой пищи употребляются. Я даже спросила Бориса после полета: «Ну скажи честно, голодным-то не был?»...

– Самочувствие отличное. Готов выполнить любое задание
...партии и правительства, – рапортовал после полета космонавт Волынов.

Каким оно будет, следующее задание? Эта мысль волновала Евгению Израйлевну чуть ли не с самого дня возвращения Бориса из космоса. У сына не спрашивала – все равно не скажет. Как-то, когда гостила в Звездном, Борис привел в квартиру соседа, симпатичного и дружелюбного, как и все космонавты. Сказал спокойно и буднично:

— Познакомься, мама, Виталий Жолобов. В следующий раз полечу с ним.

Иона постаралась показать, что ничего особенного не сказал ей Борис, потому что разве можно мешать сыну делать дело, которое стало его судьбой.

Чем дальше ждешь какого-нибудь события, тем неожиданнее оно наступает. Евгения Израйлевна с сыном Робертом, его женой и внуком Павликом были на даче, ждали, сидя у телевизора, начала многосерийных приключений Штирлица. Первая серия задерживалась. И вдруг на экране появилось лицо Бориса, и торжественный голос сообщил о новом космическом старте.

Тут же приехала мать в город – ведь могут звонить из Звездного, из Москвы. Но телефон молчал. Тогда она сама позвонила в Звездный. Трубку взяла Таня – больше никого дома не было. И хотя она, конечно, ничего бабушке не сказала, на душе после разговора стало спокойней.

Шестнадцать лет назад, в числе самых первых, тех, кого называют сейчас «гагаринским призывом», пришел Борис в отряд космонавтов. И все эти шестнадцать лет ни на минуту не переставала думать Евгения Израйлевна о необычной профессии сына. Теперь, наряду с медицинскими книгами, основное место в ее библиотеке заняли книги о космосе. Готовился к полетам сын – изучала проблемы освоения космического пространства мать. Она не могла полететь вместе с ним, так хоть знать всё о том, что он там испытывает, она должна была. Кому из них было легче прожить эти шестнадцать лет, кому из них легче сейчас, в дни космического полета?

На экране телевизора – борт станции «Салют-5». Внимательно смотрит любой руководитель Центра управления полетом всматривается в изображение мать. Больше всего на свете она желает сейчас космонавтам счастливой посадки.

И – новых стартов к звездам.

Олег Костман «Вечерний Новосибирск», 16 июля 1976 г.

ДВАЖДЫ ГЕРОИ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА

БОРИС
ВОЛЫНОВ

ЗВЕЗДНЫЕ ПУТИ ЧЕЛОВЕЧЕСТВА

ГЕОРГИЙ БЕРЕГОВОЙ
БОРИС ВОЛЫНОВ
ГЕРМАН ТИТОВ



КОСМИЧЕСКАЯ ЭРА: ДЕНЬ ПЕРВЫЙ

Октябрь 1957 года. Космодром Байконур. Напряженные дни работы, которая складывалась из технических совещаний, проверочных испытаний в МИКе (монтажно-испытательном корпусе), последних приготовлений на стартовой площадке... Обычными были трудности. Работа была необычной.

Чаще других звучало слово «пээсик» (ПС — так называли наш спутник). Его произносили по-разному: с восторгом, торжественно, радостно или озабоченно. Все зависело от того, кто говорил и по какому поводу.

В хитросплетении трубопроводов, хаосе проводов, лабиринте коридоров МИКа стоял тот неровный гул, который определяет накал предпусковых дней. Кто-то шутил, стараясь снять напряжение. Кто-то басил нараспев: «Не боги — человеки, привыкшие к труду». Сдержанный смех порой обрывается после короткого, но строгого «Хватит!». Потом тишину нарушало недовольное: «Ну вот, теперь все молчат, а кто докладывать будет?»

Наконец пришел этот день. Огромная металлическая колонна, местами белесая от инея, начиненная тысячами приборов и устройств, с «серебристым шариком», запрятанным в остроголовой вершине, тяжело дышала кислородным испарением.

Мощные прожектора слепили, рождали сказочную пляску подсвеченных теней и затаенного света. Нависшее над стартовой площадкой небо поминутно меняло оттенки и как бы плыло над спящей степью, напоминающей темное покрывало, накинутое на гигантский стол...

Площадка опустела. Последние минуты. Самые томительные. Звучат слова информатора: «Ключ на старт!» Сейчас будет приведена в действие автоматика запуска. Секунда, другая и...

— Протяжка один!..

Это значит, что включились наземные средства телеметрического слежения за обстановкой на борту. Голос в динамике продолжает выдачу команд:

— Продувка!..

Новый цикл. Инертный газ под давлением мгновенно вытеснил из всех магистралей воздух. Стало быть, старто-

вики «идут точно по программе» и сейчас прозвучит: «Ключ на дренаж!» После этого прекратится подпитка ракеты компонентами топлива, закроются дренажные клапаны...

- Протяжка два!..

Автоматика четко делала свое дело. Включились все средства измерения старта.

— Зажигание!..

Множество глаз устремилось в одну точку. С площадки наблюдения видно, как, «откинувшись на спину», отошла от ракеты кабель-мачта. Начался процесс воспламенения. У основания колонны замечались яркие блики.

— Промежуточная!..

Вспыхивает огненный смерч. Вскипают взбушевавшейся силой клубы бело-серого дыма. На землю обрушивается и катится во все стороны по степи нарастающий гул.

— Подъем!..

Ракета неподвижна. Она лишь дрожит. Наконец медленно, очень медленно начинает отходить от стартового сооружения. Потом — быстрее, быстрее. Гул сменяется оглушительным треском. Языки пламени острыми кинжалами пульсируют у ее хвоста...

— Сорок секунд. Полет нормальный! — сообщает информатор.

Ракета превращается в яркую светящуюся точку. Гул постепенно смолкает, и только голос в динамике продолжает вести отсчет. Потом звучат слова о разделении, сбросе обтекателя. И вот торжественное:

— Объект вышел на орбиту!..

Преодолев силу перегрузок, испытав леденящую встречу с космическим холодом, окунувшись в вакуум и радиацию и, наконец, ощутив жаркие, обжигающие объятия Солнца, посланец землян начал работать...

Я много лет ждал этого дня, — признался Королев.

Это, наверное, была та минута, когда с высоты сделанного он оглядывал свой жизненный путь. У него бывали такие минуты...

На космодроме был митинг. Выступая на нем, Сергей Павлович сказал:

— Сегодня свершилось то, о чем мечтали лучшие умы человечества. Пророческие слова Циолковского о том, что человечество не останется вечно на Земле, сбылись. Сегодня на околоземную орбиту выведен первый в мире искусственный спутник. С выводом его начался штурм космоса. И первой страной, проложившей дорогу в космическое пространство, стала наша страна — Страна Советов...

Потом Главный конструктор благодарил всех, кто участвовал в этой работе, многотрудной и долгой: и здесь, на Байконуре, и в конструкторских бюро, и на заводах. «Большое вам русское спасибо!» — так он закончил.

Гремело «Ура!». От крепких мужских объятий хрустели суставы. Кого-то качали, кто-то притащил арбуз с нацарапанным — «Спутник № 1». Кто-то смеялся, кто-то смахивал слезу. Все куда-то торопились и оставались на месте. И никто не думал тогда, что спустя годы во всех деталях вспомнится этот первый день космической эры.

Но его вспоминали. Вспоминали после каждой очередной победы в космосе. А их было немало! И каждый раз академик Королев не уставал повторять: «...то, чего мы добились в освоении космоса, — это заслуга не отдельных людей, это заслуге всего народа, заслуга нашей партии, партии Ленина.»

Запуск «Спутника № 1» явился одним из наиболее значительных научных достижений в истории цивилизации. Успешный полет по орбите вокруг Земли радиофицированного металлического шара поистине был эпохальным свершением. Открытия Колумба и Магеллана, и то, что человек научился использовать пар и электричество для приведения

в движение машин, и завоевание околоземного пространства для полета летательных аппаратов в атмосфере, и, наконец, период овладения энергией атома — все это были ступени на бесконечном пути прогресса, победные этапы в нескончаемой борьбе человека за покорение сил природы. Теперь началась космическая эра.

Прошли два с половиной десятилетия. В летопись космических свершений вписано много ярких страниц. Но так уж повелось, что в дни юбилеев всегда хочется оглянуться назад, чтобы осознать свершенное, понять его через призму настоящего. И тогда сливаются в одну яркую точку — труд, поиск, вдохновение, упорство, дерзновенная смелость. И ощущаешь величайшую гордость: ведь сделано это моей страной, моими соотечественниками. Это наш советский общественный строй, рожденный Великим Октябрем, вызвал к жизни могучие силы народа, поднял его на великие свершения на Земле и в космосе. Это мы — граждане СССР — передали человечеству ключи от Вселенной, открыли космическую эру. И потому слово «спутник» навсегда сохранит русское, советское звучание.

Мне не довелось быть на Байконуре 4 октября 1957 года.

... О том, как все это происходило, я слышал от одного из ветеранов космодрома, от человека, который за эти двадцать пять космических лет не раз «нажимал кнопки пуска», отправляя в звездную высь автоматические лаборатории и пилотируемые корабли. Его рассказ я и привел здесь.

...Расширяя нашу деятельность по изучению космоса, мы не только закладываем основы для будущих гигантских завоеваний человечества, плодами которых воспользуются грядущие поколения, но и извлекаем непосредственную практическую пользу сегодня для населения Земли, для наших народов, для дела нашего коммунистического строительства.

Л.И. БРЕЖНЕВ

НА ИСПЫТАНИЯХ

Первый искусственный спутник Земли... С его появлением начался отсчет времени по «космическому летосчислению», наступила эра космоса. В год славного 60-летия Великого Октября ей исполнилось двадцать лет. Точная дата этого начала — 4 октября 1957 года. Но наступил этот день не вдруг, не в результате привычного отрыва очередного листка календаря. Ему предшествовали годы. Годы кропотливой и трудной работы многих и многих коллективов ученых, конструкторов, инженеров, рабочих, испытателей.

Ракета. Мощная, надежная, отработанная во всех деталях своего многосложного организма, должна была решить эту труднейшую задачу: ведь для вывода искусственного спутника на орбиту вокруг Земли ракета должна была превысить первую космическую скорость, которая у поверхности планеты составляет около 8000 метров в секунду, т. е. 28 тысяч километров в час! Это в 12 раз больше скорости полета сверхзвукового самолета ТУ-144!

Для получения высоких скоростей нужен был двигатель — тот самый «толкатель», который, развивая огромнейшую силу тяги, вывел бы спутник за пределы атмосферы Земли, придав ему необходимую скорость. Нужны были жаропрочные материалы, высококалорийное топливо, безотказность работы автоматики, жесткие ограничения по весам, необходимые соотношения удельного импульса... Да разве перечислишь все то, что было предметом споров и дискуссий, доскональных расчетов, проверок и испытаний!

Шел 1957 год. В конструкторском бюро, которое возглавлял академик С.П. Королев, был разработан четкий поэтапный график стендовых испытаний. Объект «ПС-I» (Так значился в конструкторской документации первый спутник) должен был держать экзамен на прочность, ресурс, работо-

способность и надежность. Предстояло проверить каждую деталь, каждый узел, механизм, каждую систему. «Мелочей», второстепенного в этой работе быть не могло. Важным этапом всех этих проверок стали «огненные» испытания двигательной установки.

Стендовое сооружение, где проводились эти работы, напоминало декорации к научно-фантастическому фильму: над глубоким оврагом на высоте нескольких десятков метров нависал огромный виадук. Он чем-то был похож на гигантскую птицу, которая как бы застыла на взлете. На этом консольно нависшем козырьке из монолитного бетона стоял сам стенд — многоэтажная металлическая конструкция, в которой и был укреплен блок ракеты с двигательной установкой.

Внебольшом помещении бункера управления собрались руководители испытаний. Их было немного: человек десять — двенадцать. Инженеры негромко переговаривались, уточняя ход предстоящих работ. Оставалось несколько минут до пуска, когда открылась массивная дверь. Вошли трое: Леонид Ильич Брежнев, Дмитрий Федорович Устинов и Сергей Павлович Королев. Они поздоровались. В бункере наступила тишина: Королев, который до этого показал гостям сам стенд со всеми его сооружениями и как проходит процесс заправки ракеты, пригласил их к смотровому окну, а сам подошел к одному из специалистов и что-то сказал ему. Тот понимающе кивнул и вышел.

Главный конструктор доложил секретарю Центрального Комитета, что все готово к испытаниям и можно начинать. Леонид Ильич обвел присутствующих внимательным взглядом, улыбнулся и сказал:

- Пожалуйста, товарищи, если все готово, то приступайте...

Потом он спросил Королева, кто руководит сегодня стендовыми испытаниями, уточнил программу.

В зале наступила тишина. Секунды казались вечностью. И вот раздалась команды:

- Готовность...
- Протяжка!
- Протяжка — два!
- Ключ на дренаж!..

Напряженное ожидание нарушил чей-то взволнованный шепот: «Подвиньтесь, пожалуйста, дайте и мне взглянуть». Это один из механиков стенда, участвовавших в подготовке оборудования и прибежавший в бункер по минутной готовности, торопился увидеть то главное, ради чего собрались в бункере все присутствующие. На него зашикали, стали дергать за рукав: некстати, мол, ты влез сюда, Иван Сергеевич. На голоса обернулся Леонид Ильич и дружелюбно сказал:

— Пробирайтесь сюда, давайте смотреть вместе.

Секретарь ЦК и рабочий стояли рядом, когда в динамиках прозвучало:

— Тридцать секунд до зажигания!

Потом короткая пауза и...

— Есть зажигание!

Пульттовую встряхнуло от мощного хлопка. Стенд и укрепленный в нем ракетный блок скрылись в клубах дыма и пламени. Грохот сотрясал землю и прорывался сквозь стены бункера. Мощная струя раскаленных газов устремилась вниз. Двигатели вышли на режим. Стенд «очистился», и был отчетливо виден яркий огненный язык, который казался полосатым. Это скачки уплотнения на фоне ярко-желтого пламени создавали темные поперечные полосы...

Грохот не унимался. Товарищ Брежнев сосредоточенно наблюдал за ходом испытаний и, быть может, в этот момент ему, бывшему фронтовику, вспомнились громогласные залпы «катюш».

Десять, двадцать, тридцать, сто секунд... Четыре боковых блока отработали свое время, а гул и пляска огня продолжали свирепствовать. Вдруг все это оборвалось. Сразу! В один какой-то миг. Стало тихо. Так тихо, что было слышно дыхание людей.

Леонид Ильич отошел от окна. Он не спешил задавать вопросы. По тем взглядам, которыми обменялись руководители испытаний, по их облегченным улыбкам было видно: двигательная установка, все системы и конструкция «пакета» экзамен выдержали. Наступила пауза, а телеметристы все еще не появлялись.

Леонид Ильич закурил. Стали доставать сигареты и другие. В это время из центральной измерительной лаборатории, где многоканальная установка «Спрут» скрупулезно фиксировала и записывала все параметры, принесли бумажные ленты с бесконечными кривыми. Оперативная информация стала предметом горячих обсуждений. Леонид Ильич прислушивался к многоголосому говору специалистов. Сначала молча курил, потом стал уточнять интересующие его детали.

Вопросы следовали один за другим. За ними было желание не только получить ответ на главный вопрос «Как?», но и добиться того, чтобы перед принятием окончательного решения на летные испытания все было тщательно проанализировано.

Обсуждение продолжалось. Скованность, которая была вначале, исчезла. Специалисты по-деловому и непринужденно высказывали свои суждения, строили планы будущих работ, вносили конкретные предложения. Леонид Ильич внимательно слушал, вникал в любое замечание по ходу работ, подчеркивал всю значимость испытательного этапа. Завершая беседу, товарищ Брежнев поздравил всех с успехом, крепко пожал руку каждому.

— Значит, полетит, — закончил он разговор. — Будем ждать.

Ждать и продолжать эту важную работу.

Попрощавшись и пожелав стендовикам успехов, он вместе с Д. Ф. Устиновым вышел из комнаты. Проводить их пошел Главный конструктор.

Леонид Ильич Брежнев бывал на заводах, где изготавливалась космическая и ракетная техника, в конструкторском бюро Королева, на Байконуре. В течение нескольких лет, тех самых, когда партия поручила ему руководство отечественным ракетостроением и организаторской работой, связанной с освоением космоса, был решен целый ряд сложнейших научно-технических проблем — созданы мощные и совершенные ракетные двигатели и ракеты-носители, сконструированы системы автоматического управления полетом ракет, построены наземные стартовые и командные комплексы, создана флотилия научных судов — плавучих командно-измерительных комплексов, способных вести слежение и брать на себя управление полетом космических кораблей и орбитальных станций.

Чтобы полнее представить научное и практическое значение сделанного, нужно знать не только сами результаты, но и видеть те новые проблемы, которые они влекут за собой, установить взаимосвязь достижений в данной области знаний с развитием других научно-технических дисциплин. Эта мысль прозвучала в словах Леонида Ильича Брежнева в тот день испытаний.

Выступая 4 февраля 1959 года на XXI съезде КПСС, Д. Ф. Устинов говорил, что для создания спутников и ракет потребовалось решить ряд серьезных задач в области конструирования, технологии и организации производства новых материалов, а также многих сложных и точных приборов и разнообразного наземного оборудования. Одной из главных проблем явилось освоение производства мощных ракетных двигателей, специальных топлив для них, жаропрочных материалов. Для их производства были созданы совершенно но-

вые технологические процессы.

Первый спутник, легендарный «Восток», межпланетные станции серии «Луна», «Венера», «Марс», поколение «Космосов», «Электроны», «Протоны», «Зонды», «Союзы» и «Салюты», спутники связи «Молния», «Радуга», «Экран», участие Советского Союза в международных космических программах... Это наша гордость, это яркие страницы в истории мировой науки и техники. И конечно же, быстрое развитие отечественного космоплавания было бы невозможно без огромного внимания со стороны Центрального Комитета нашей партии, Советского правительства. Уже в 1946 году на сессии Верховного Совета СССР, когда принимался первый послевоенный пятилетний план, указывалось на необходимость развития новых отраслей техники и производства, и в частности исследований по ракетной технике. Успешному решению задач по разработке ракетно-космической техники способствовал самоотверженный труд научно-исследовательских, конструкторских и производственных организаций, возглавляемых выдающимися учеными нашей страны: С. П. Королевым, М. В. Келдышем, В. П. Глушко, Н. А. Пилюгиным, М. К. Янгелем, А. М. Исаевым, Г. Н. Бабакиным и другими.

Испытания... Те, о которых здесь рассказано, проводились сравнительно давно. Штурм Вселенной вступил ныне в новую эру. Пройден огромный путь космических исследований — от первого искусственного спутника Земли до полетов человека в космос, от стартов первых лунных ракет до посадки автоматических аппаратов на другие планеты Солнечной системы. От эпохи гипотез о природе соседних с нами миров и строений межзвездного пространства, основанных на наземных наблюдениях, советские люди перешли к эпохе всестороннего изучения безбрежного океана Вселенной с помощью ракетно-космической техники.

Да, наши космические исследования имеют огромное народнохозяйственное значение, «для населения Земли, для наших народов, для дела нашего коммунистического строительства». Такую оценку дал им Леонид Ильич Брежнев.

У ИСТОКОВ КОСМИЧЕСКИХ СВЕРШЕНИЙ

Взамечательное время мы живем. Много славных дел и свершений вписано советскими людьми в летопись истории планеты. Но одно событие, я бы сказал, имеет особый смысл: наш народ первым начал великий штурм безбрежного океана Вселенной. Прорыв человека в звездную высь вызвал изумление и восхищение у всех честных людей планеты. Восхищение советским человеком, его разумом, мужеством, беспредельной смелостью. У нас, космонавтов, этот беспримерный прорыв за пределы Земли возбудил чувство особой гордости и радости: первым в мире космонавтом стал наш соотечественник — гражданин Союза Советских Социалистических Республик коммунист Юрий Гагарин.

Мы законно восхищались и продолжаем восхищаться мощью советской науки, безграничными возможностями отечественной техники, умом и талантом наших ученых, конструкторов, инженеров и рабочих. Это — чувство гордости за нашу мудрую Коммунистическую партию, воспитавшую гениальных создателей прекрасной космической техники, за социалистический общественный строй, открывший широкий простор для проявления народных талантов и дарований.

Труден и сложен путь в космос. Очень труден. «Все, кому приходится иметь дело с космической техникой, — говорил Л. И. Брежнев, — знают, сколько труда, знаний, таланта вложено в каждый новый шаг на пути создания ракет-носителей и искусственных небесных тел». Для тех дерзновенных свершений, которые стали выдающимся событием в жизни всего



человечества, нужны были не только размах строек, рев турбин; грохот прокатных станов. Нужны были энергия, талант и ум свободного народа, нужна была и смелая поступь науки. Только этот сплав мог разорвать любые цепи, даже такие, как цепи земного притяжения.

Леонид Ильич Брежнев стоял у истоков советских космических свершений. Рассказывают, что в те первые годы кабинет секретаря ЦК КПСС был своеобразным штабом, где решались важнейшие проблемы освоения космоса, проходили совещания с участием виднейших ученых, конструкторов, специалистов различных областей техники. Наш Звездный городок... Он рождался как детище всей страны, всего советского народа. Центральный Комитет КПСС, ряд партийных и правительственных организаций, лично Леонид Ильич Брежнев оказывали всемерное содействие и помощь становлению Цен-

тра подготовки космонавтов, космической промышленности, развитию научно-исследовательской базы, космодрома, наземного командно-измерительного комплекса. Леонид Ильич бывал на заводах, в конструкторских бюро, присутствовал на испытаниях.

Память хранит многие события космической эры. И конечно же, тот весенний день 1961-го, когда у подножия гигантской ракеты прозвучали гагаринские слова: «Мне хочется посвятить этот первый космический полет людям коммунизма — общества, в которое уже вступает наш советский народ и в которое, я уверен, вступят все люди на Земле...»

Помнится и другой апрельский день, когда Леонид Ильич Брежнев, будучи Председателем Президиума Верховного Совета СССР, прикрепил к груди первооткрывателя космоса орден Ленина и Золотую Звезду Героя.

За выдающиеся заслуги в развитии ракетной техники и обеспечении успешного полета советского человека в космическое пространство на корабле-спутнике «Восток» товарищ Брежнев был удостоен высокого звания Героя Социалистического Труда.

Шли годы. Волею рабочего класса, волею народа, вдохновляемых партией Ленина, наша страна достигла невиданных технико-экономических показателей. И космонавтика, эта еще молодая, но уже твердо ставшая на ноги отрасль практической деятельности людей, ныне полноправно участвует в создании материально-технической базы коммунизма.

«...Расширяя нашу деятельность по изучению космоса, — говорил Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л.И. Брежнев, — мы не только закладываем основы для будущих гигантских завоеваний человечества, плодами которых воспользуются грядущие поколения, но и извлекаем непосредственную практическую пользу сегодня для населения Земли, для наших народов, для

дела нашего коммунистического строительства».

Несмотря на свою занятость, Леонид Ильич и сейчас постоянно держит в поле своего зрения нашу космическую работу. Его добрые напутствия доходили до нас на Байконур, где мы готовились к своим стартам, его приветственные слова летели к нам на орбиты через просторы космоса, он по-отечески поздравлял нас с завершением космических рейсов, когда мы возвращались на родную Землю.

Внимание и забота Генерального секретаря ленинской партии коммунистов вдохновляют нас на новые подвиги во имя тех великих целей, которые ставит перед собой отечественная космонавтика.

Всердцах моих товарищей, тех, кто уже побывал на космических орбитах и кто еще только готовится к своим стартам, живут слова Леонида Ильича о нашей профессии: «Космическая эра вызвала к жизни множество прежде не существовавших представлений и понятий, породила новые области знаний, новые профессии. И одна из них — героическая и увлекательная — профессия космонавта. Она требует от человека широких знаний, хорошей технической подготовки, постоянного совершенствования, готовности к новым подвигам». Своей жизнью и работой мы стараемся оправдать эту высокую оценку нашего труда.

Иеще одно важное для всех нас событие не забудется: 29 июня 1972 года товарищ Брежнев побывал у нас в Звездном, в Центре подготовки космонавтов, носящем имя Ю.А. Гагарина. Вместе с Леонидом Ильичом был Фидель Кастро. Гости осмотрели лаборатории и учебные классы Центра, космический корабль «Союз» — тренажер, на котором в наземных условиях отрабатывается программа предстоящих экспериментов. Товарищ Л. И. Брежнев поднялся внутрь орбитальной станции «Салют», ознакомился с бортовыми системами и устройствами сложнейшего космического комплекса.

Леонид Ильич интересовался буквально всем: как проходят этапы подготовки и тренировок, как комплектуются экипажи, как живут космонавты, инженеры, рабочие и служащие Звездного. В память об этой встрече Леонид Ильич оставил такую запись в Книге почетных гостей Центра: «Считаю счастливыми часы и минуты, проведенные среди вас, дорогие друзья, вместе с Фиделем».

Для всех нас это тоже были счастливые часы и минуты. У меня дома хранится фотография. На ней — стела с мозаичным портретом В. И. Ленина, а возле нее Л. И. Брежнев среди летчиков-космонавтов. Это то самое место, куда приходят экипажи перед отлетом на Байконур.

Хочется от имени всех летчиков-космонавтов СССР, всех коммунистов Звездного сказать:

— Дорогой Леонид Ильич! Мы от всего сердца благодарим Вас за неустанную заботу о развитии космической техники, о космонавтах и горячо желаем Вам доброго здоровья на благо нашей великой Родины и мира во всем мире.

Стрибуны партийного съезда наше время было названо Стремением великих свершений. Каждый из нас, выходя на старт, глубоко верит, что его труд и знания послужат великой цели, которая начертана на знамени партии Ленина, приблизят прекрасное будущее людей, которому Вы, Леонид Ильич, посвятили многие годы своей жизни.

ВЫСТОЯЛИ!

У меня в рунах кусочек телеграфной ленты. Пожелтевший, измятый временем (прошло более двадцати лет), он хранит память о событиях весны 1958 года. В ту пору готовился запуск нашего третьего искусственного спутника Земли. Это, по существу, была первая в мире специализированная орбитальная лаборатория, предназначенная для выполнения

широкой программы геофизических исследований. Естественно, что успех этой работы во многом определялся четкостью действий наземного командно-измерительного комплекса в целом и каждого из НИПов (наземный измерительный пункт, принимающий информацию из космоса) в отдельности.

Телеграфная лента, которую я держу в руках, — сообщение одного из дальних НИПов в Центр управления. В нем всего несколько слов: «Боюсь дело на очередном витке сорвется...» Телеграмма поступила 24 мая, хотя началось все много раньше.

Чтобы «перекрыть» как можно большую территорию, над . . . которой будут пролетать спутники, один из наших первых НИПов приютился в тайге. Место выбиралось исходя из интересов предстоящей работы. Техническое здание служило прибежищем аппаратуры, в маленьких четырехквартирных домиках жили люди. Что касается измерительных, телеметрических и командных станций, то они располагались в специальных колесных домиках, собранных прямо на заводе.

Первая рабочая зима близилась к концу. Суровой она была в тот год. Немало хлопот доставили снежные бури и трескучие морозы, которые превращали дизельное топливо в незаливаемый в баки студень. Но весна обещала еще большие сюрпризы.

— Вода ныне будет, однако, шальная, — говорили старожилы-таежники. — Как бы не унесло домики-то на колесиках...

Понимали обстановку и в Москве. Чтобы на месте обсудить, что и как, принять все необходимые меры и получить гарантии того, что НИП не «подведет», в тайгу вылетел начальник Центра.

И вот началась борьба за живучесть «точки». Построили высокую бревенчатую эстакаду, закрепили на ней «колесные» станции, загерметизировали цоколи домов, дополнительными

растяжками подстраховали мачты на антенных полях, подготовили катер и лодки, крепко-накрепко увязали и «пришили» к земле проволокой бочки с горючим и ящики с различным имуществом... Да разве перечислить все сделанное!

15 мая таежный НИП принял первые сигналы с борта спутника. Работали точно по графику. Уже скопилось много телеметрической информации, уже были получены первые результаты ее обработки, когда наступило то, чего мы опасались.

21 мая на территорию НИПа хлынули потоки воды. Уровень ее быстро повышался из-за ледяного затора, образовавшегося километрах в пятидесяти ниже по течению. В верхнем и среднем течении лед уже шел вовсю. Несущиеся льдины упирались в кромку еще крепкого кое-где ледяного панциря и «ныряли» под него. Когда русло забилося, лед полез наверх. Вот тут-то и выросла нерукотворная плотина высотой с пятнадцатизэтажный дом.

Каждый день шла работа со спутником, и каждый день приносил новые заботы и тревоги. Через трое суток вода уже омывала колеса стоявших на эстакаде радиотехнических домиков. Но техника функционировала безотказно. В этом была заслуга людей. В техздании специалисты перекрессировали блоки, подняли их на чердак и, не прерывая связи, продолжали нести свою необычную вахту.

День и ночь грохочущей лавиной мчалась в тайгу вода, увлекая с собой ледяные глыбы. Чтобы они не повредили станцию обнаружения (по техническим соображениям работавшую в одиночку на отдаленном пригорке), ее, как верный рыцарь со щитом, оберегал бульдозер.

На рабочих местах было припасено все необходимое: регистрационные материалы, запасные части, продукты. «Кругом вода, — шутили неунывающие операторы, — а паек — сухой».

В аппаратном зале Центра управления тоже не знали пере-
рывов в работе. Не умолкая ни на минуту, стрекотали теле-
графные аппараты, «выбивая» на контрольной перфоленте
информацию, полученную со всех измерительных пунктов и
станций слежения. «Содержание» этих кружевных лент специ-
альные устройства преобразовывали и вводили в электронные
машины Координационно-вычислительного центра, который,
как обычно говорится в сообщениях ТАСС, «вел обработку по-
ступающей информации».

Так было на заре космической эры. Ныне все эти процес-
сы полностью автоматизированы — информация идет по
непрерывному электронному конвейеру: спутник — прием-
ная станция НИПа — каналы связи — ЭВМ Координационно-
вычислительного центра...

Но вернемся к тем майским дням 1958 года. Среди прочих
сообщений Центр принял и такое: «За прошедшие сутки
уровень воды поднялся на 2 метра 85 сантиметров...»

— Когда же эта речушка утихомирится? — удивился дежурный.
На ленте продолжали печататься слова: «Повышение уровня
продолжается...» Опасаясь за жизнь людей и сохранность уни-
кальной техники, кто-то из руководства предложил: «Может
быть, на время паводка выключить таежников?» Решили до-
ложить обстановку С. П. Королеву.

Положение НИПа оставалось угрожающим. Стихия сви-
...репствовала. Льдины повредили юстировочную вышку и
несколько мачт на затопленном антенном поле. Опасность по-
стоянно подстерегала и тех, кто «курсировал» по разбушевав-
шемуся потоку на лодках. Чувство ответственности рождало
мужество.

Из Центра телеграфировали: «Если людям угрожает опас-
ность, разрешаю выключить все средства, кроме связи с
Центром, и прекратить работу...» Начальник НИПа показал
ленту парторгу.

— Давайте посоветуемся с людьми, — предложил тот. — Но уверен, что коммунисты не отступят.

Телеграмму передали по громкоговорящей связи во все рабочие помещения. Несколько секунд в динамике на командном пульте стояла тишина. Послышались утомленные, но твердые голоса:

— Будем работать!..

Это докладывали руководители служб. И снова — команда:

— Виток номер... Работают станции номера один, два...

Прошел день, потом ночь и снова день. С гидрометеопоста сообщили, что «плотина» полностью ликвидирована, вода пошла на убыль. Однако праздновать победу было рано. Река еще не потеряла силу. С грохотом несла она какие-то обломки, сучья и прочий таежный мусор. Но настроение людей уже изменилось. Стихия отступала. Те, кто работал на том таежном НИПе, не сорвали ни одного сеанса связи со спутником.

ЗВЕЗДНЫЕ ПУТИ ЧЕЛОВЕЧЕСТВА

Четверть века отделяет нас от памятного дня 4 октября 1957 года — начала космической эры. Двадцать пять лет из истории человечества... Казалось бы, мало ведь позади тысячелетия. Песчинка на бесконечном пути вечно сменяющихся поколений и дерзаний людей. Но это не так. Двадцать пять космических лет стали поворотным пунктом на орбите развития земной цивилизации. Оглядываясь на прошлое, хочется не только вспомнить этапы «звездного штурма», но и подвести какой-то итог. Ведь минувшие годы открыли новую эпоху в истории покорения природы человеком. Нам выпало счастье быть первооткрывателями на этом трудном пути.

Великие и незабываемые мгновения редки. Чаще всего история с бесстрашием летописца отмечает факт за фактам,

прибавляя по звену к гигантской цепи, которая тянется через тысячелетия. Иногда из миллионов протекших часов только один становится подлинно историческим — звездным часом человечества.

Две даты всегда будут особыми в истории практической космонавтики: 4 октября 1957-го и 12 апреля 1961-го — великое начало и великое продолжение. Советские люди первыми начали этот дерзновенный штурм. И каждый наш космический полет — это стартовая площадка для нового устремления в глубины неизведанного.

Мир никогда не забудет 12 апреля 1961 года, когда коммунист Юрий Гагарин первым из людей планеты побывал в околоземном пространстве. Запуск многоместных кораблей, выход в открытый космос Алексея Леонова, встреча и стыковка на орбите, создание долговременных научных лабораторий, длительные рабочие экспедиции в космос — все это важные этапы на пути человечества к звездам.

Мы увидели обратную сторону Луны, доставили на Землю лунный грунт, наши луноходы прошли по бездорожью Селены: обладая совершенной аппаратурой, выведенной в космос мощными ракетами-носителями, мы познаем тайны далеких планет и самой Вселенной...

Время все больше отдаляет нас от начала космической эры, но не приближает к ее концу. Циолковский как-то сказал: «Не правда ли, это великолепно?! Приготовить человечеству великое будущее и соединить с покорением космоса». Хорошо сказано! Просто и мудро.

Штурм космоса потребовал мобилизации всех средств современной науки, техники и технологии производства. Сегодня практическая космонавтика оплачивает эти расходы сторичей. И если говорить об отдаче, то прежде всего следует сослаться на непосредственные преимущества космической техники, на решения, которые являются не только экономи-

чески более выгодными, но зачастую единственно возможными.

Вот конкретные примеры. Решение проблемы дальней связи, по оценкам специалистов, с помощью спутников-ретрансляторов экономически более выгодно уже при передаче информации на расстояние более 200 километров.

Сведения, получаемые с помощью космической системы «Метеор» и используемые Гидрометеослужбой СССР для долгосрочного прогнозирования различных погодных явлений, позволяют ежегодно сохранять материальные ценности на сумму 600–750 миллионов рублей.

Ныне космические летательные аппараты становятся специализированными: они изучают океан и фиксируют лесные пожары, обеспечивают выбор оптимальных трасс для морских судов и самолетов... Геологические спутники «ищут» подземные кладовые, геодезические — помогают постоянно уточнять картину быстроменяющегося лика Земли, физические лаборатории («Протон» и др.) стали своеобразным инструментом для решения фундаментальных проблем мироздания...

Можно назвать множество земных дел, для решения которых нужны точные карты. В них заинтересованы строители железных и шоссейных дорог, магистральных трубопроводов, энергетики, газовики, нефтяники, авиаторы, мелиораторы, речники, лесоводы... С высоты космической орбиты всю земную поверхность можно заснять на фотопленку при дневном освещении менее чем за 24 часа. Чтобы проделать это же с помощью авиации, потребовались бы 1000 самолетов и многие сутки их непрерывного нахождения в воздухе.

Еще одна цифра. Экономический эффект от информации, полученной с борта «Салют-6» только за два месяца работы в космосе, для разных отраслей народного хозяйства страны составил более 50 миллионов рублей.

Словом, с началом космической эры человечество приобрело новое средство познания мира. Результаты от применения этого уникального «инструмента» научных исследований ощутимы уже сейчас. В перспективе они будут столь велики, что просто трудно представить.

Особой главой войдет в летопись космических свершений создание долговременных орбитальных станций. Эти внеземные лаборатории, как показывает опыт, способны решать широчайший круг научных и практических задач. Двадцать семь космонавтов, в числе которых были посланцы братских социалистических стран, за 676 суток полета «Салюта-6» в пилотируемом режиме выполнили более полутора тысяч экспериментов в области космического природоведения, технологии, медицины, биологии, астрономии...

Советские космонавты несли вахту на орбите в течение 75, 96, 140, 175 и 185 суток. Что означает переход к длительным полетам? Обязательно ли присутствие человека на борту столь долго работающих комплексов?

Сейчас справедливо говорят о том, что своим космическим долголетием «Салют-6» во многом обязан тому, что космонавты освоили многие виды ремонтных и монтажных работ и с успехом выполнили их как внутри станции, так и снаружи — в открытом космосе.

Участие человека в космических исследованиях во время длительных полетов дает наибольший эффект с точки зрения надежности, объема получаемой информации, выбора объекта наблюдения, настройки и регулировки аппаратуры, логического анализа результатов и т. д.

Большая продолжительность полетов позволяет, с одной стороны, увеличить объем экспериментов по сравнению с кратковременными полетами, а с другой — каждый из запланированных экспериментов поставить по несколько раз. Исследования и наблюдения целого ряда природных процессов,

происходящих, скажем, в атмосфере Земли, Мировом океане, на планетах и звездах, представляют особую ценность, если проводятся регулярно и в течение длительного времени.

Есть еще одна причина, определяющая интерес землян к длительным космическим путешествиям: их не оставляет мечта совершить полет к дальним планетам, побывать на Марсе, рассмотреть вблизи кольца Сатурна, познать тайны Юпитера... Прав был Юрий Гагарин, когда говорил, что немыслимо освоить, покорить космос одними автоматическими межпланетными станциями. Они, бесспорно, о многом рассказывают и еще расскажут, но такого рода станции — лишь первая цепь наступающих в космос. Закрепить победу, удержать за собой освоенное сможет лишь сам человек.

Орбитальные станции — эти прообразы «эфирных поселений» Циолковского — не потеряют своего значения и в будущем. Сегодня это исследовательские лаборатории, а завтра они станут производственными. Сегодня на борту такого комплекса могут работать четыре-пять человек, а завтра — десятки и сотни. Сегодня это только станция, а завтра — города-спутники со всем, что свойственно им на Земле.

Ученые и конструкторы обосновали возможность и необходимость создания космических поселений, внеземных космодромов, своеобразных орбитальных портов, регулярно принимающих и отправляющих транспорт.

Что может способствовать ускорению этого процесса?

Леонид Ильич Брежнев отмечал: «Хорошо известно, что далеко не все последствия великих научных свершений двадцатого века стали для человечества благом. Были и такие, которые оборвали жизнь сотен тысяч людей. И просто необходимо своевременно позаботиться о том, чтобы космос не превратился в арену конфронтации, чтобы не произошла милитаризация космоса... Космос может и должен быть мирным и только мирным».

Наша Родина открыла человечеству дорогу в космос, и по ней идут теперь ученые разных стран. Пионер освоения Вселенной — Советский Союз стал инициатором превращения космического пространства в арену международного сотрудничества.

В настоящее время решение многих научных и практических задач в области космоплавания требует больших денежных и материальных затрат, высокого технического потенциала и квалифицированных кадров. Существуют реальные предпосылки экономического характера для проведения космических исследований на широкой международной основе, для развития международного сотрудничества в данной области научно-технической деятельности человечества.

Ярким примером плодотворности такого сотрудничества служат программы «Интеркосмос» и «Интерспутник», проводимые Советским Союзом и братскими социалистическими странами. Крепнут связи нашей страны в области совместных космических исследований с Индией, Францией, Австрией, Швецией.

Первый наш спутник, первые 108 минут пребывания человека в космосе на легендарном «Востоке» были только началом. Но какое это было начало! Ему предшествовали века борьбы и труда, поисков и дерзаний, упорнейшей работы тысяч лучших умов и рук Земли, Легенда об Икаре, мечты об огненной колеснице и ковче-самолете, наброски итальянца Леонардо и расчеты поляка Коперника, воздушный шар братьев Монгольфье и самолет Можайского, работы Жуковского и труды Циолковского, конструкторские решения Королева... Все это вписано в историю звездного штурма. В наше время земляне должны быть более сплоченны и разумны.

4 октября 1957 года... 12 апреля 1961 года... Наше сегодня... Между временами существует неразрывная связь. Железная связь времен заставляет прошлое проникнуть в настоя-

щее, а настоящее прорастать в будущее. Отмечая ежегодный праздник — День космонавтики, мы сознаем, что в славных звездных свершениях воплощен грандиозный труд тысяч советских людей: ученых, задумавших великие эксперименты и запланировавших их ход; инженеров и техников, сконструировавших уникальную технику; рабочих, выточивших детали и собравших сложнейшие механизмы; летчиков-космонавтов, выполняющих работы непосредственно на орбите...

Впереди новые старты, новые свершения. И каждая новая наша победа в космосе будет достойным памятником труду советского народа, народа, шагнувшего к звездам, народа, строящего коммунизм!

С чего началось это большое и сложное дело? Некоторые, отвечая на этот вопрос, вспоминают о вековой мечте человечества взлететь над Землей, покорить воздушный океан, разгадать тайны далеких звезд. Другие связывают эти мечты с изумительными по своей гениальности работами К.Э. Циолковского, в которых фантастика сочеталась с научными обоснованиями. Третьи исходят из практических работ наших ученых и техников, создавших первые летательные аппараты, первые ракетные двигатели и т.д. Не будем спорить, кто из них стоит ближе к истине. На наш взгляд, все это звенья единой цепи, единого замысла о покорении космоса, воплощенного в жизнь всем советским народом.

Академик С. КОРОЛЕВ

ЕДИНСТВЕННЫЙ ВАРИАНТ

То, что я хочу рассказать, возможно, покажется совсем обычным. Если так оно и случится, у меня все же останется одно оправдание. Всего лучше сформулировать его словами

самого Королева, которые вместе с тем могут послужить и началом для этих записок. «Все начинается с самого обычного. Необычным оно становится уже потом...»

Иеще. «Жить просто — нельзя! Жить надо с увлечением!» Эти строчки, сохранившиеся на пожелтевшем от времени листке бумаги (они написаны еще в довоенные годы), были девизом всей жизни этого замечательного человека.

Очень хорошо помню тот в общем-то обычный день. Точнее — вечер. Сергей Павлович стоял у письменного стола, спиной к окну. На фоне белой занавески отчетливо вырисовывался его силуэт. Дождь в тот день шел почти непрерывно. За мокрым стеклом расплывались и таяли в туманной дымке огни города. Желтые блики падали на его лицо и ветви пальмы, которая стояла в углу. Свет временами исчезал, и на лице оставалась тень усталости. А быть может, тень воспоминаний о прошлом...

Итак, ваш вопрос... — Он опустилсЯ в кожаное кресло, откинулся назад и потер ладонями колени. — Признаюсь — поустал, и время, на которое рассчитывал, не сложилось. Надо кое-что до завтра пролистать.

Вопрос о вашей работе, — поспешил я и повторил то, что накануне говорил ему по телефону. — В толковом словаре всего три строчки поясняют слово «конструктор»: специалист, который конструирует, создает конструкцию...

Он согласно кивнул, потом встал, прошелся по комнате, тяжело ступая и чуть раскачиваясь. Движения его намекали на вспыльчивый и неукротимый нрав; взгляд карих глаз был оценивающе пристальным и цепким:

Конструктор схож с журналистом. Он должен уметь говорить коротко об очень значительном... К сожалению, мы иногда говорим длинно о вещах давно известных и не очень-то важных... Ярлык «изобретение» порой стараются навесить лишь для престижа, а по сути своей оно в лучшем случае должно

называться замыслом, пусть даже оригинальным...

Говорил он медленно, отдельные слова произносил резко, как бы выделяя. Я старался запомнить его жесты, походку, широкую улыбку и голос.

— До поры до времени так оно и было. Однако жизнь ежедневно и ежечасно испытывает нас на прочность, ставит в самые неожиданные ситуации, вовлекает в сложную цепь человеческих страстей и отношений, проверяя нашу нравственную стойкость и гражданскую зрелость. Человек должен быть «открытой системой», чуждой психологической замкнутости.

Внизу раздался звонок, но Сергей Павлович не повернул головы. Он смотрел на меня, из уголков его глаз, струился какой-то смешливый блеск:

— Бывает, что идеи нет. Есть что-то около, а сама идея рассыпана где-то по разным мешочкам. Сконцентрировать ее надо. И это тоже непросто...

Вкаждом движении мускулов, в позе, в словах его было что-то взрывное. В его характере уживались способность внушать трепет и одновременно быть доступным для всех, кто с ним работал. Я отложил блокнот и слушал, стараясь не упустить ни одного слова, ни одной интонации.

— Бывает идея заманчивой, броской, яркой... Конструктор высказал много того, чего до него не делали другие. Интерес к идее большой. О ней спорят, ее поддерживают. Разговоров много. Но существует «маленький недостаток», который в общем-то замечают почти все, но никто не говорит вслух. Технически реализовать эту идею пока нельзя. А «пока» это носит очень неопределенный характер. Взять тот же полет человека к Марсу...

Королев смолк, долго смотрел на запотевшее окно. Мне казалось, что он думает сейчас совсем о другом и это интервью вроде бы раздражает его. Разговор требовал собранности, внимания, памяти, а главное — значительно большего

времени, чем то, каким он располагал в тот вечер.

Нужны варианты. Много. Очень много. Обычных и необычных. Умение проектировать в конечном счете заключается в том, чтобы учесть все критерии и из тысячи вариантов выбрать один-единственный, который наиболее полно отвечает поставленной задаче. Единственный вариант!

Он сделал паузу.

Право на создание нового, на управление коллективом и даже коллективами в какой-то мере и внутреннее право, оно зарабатывается всей жизнью. Ведь детище конструктора это поступок, так сказать всей жизни, а не просто гениальная идея, вдруг озарившая творца... Руководитель должен уметь внушить своим сотрудникам веру в неизбежность успеха, увлечь людей. Иначе жить и работать нельзя.

Эту последнюю фразу он произнес с твердой убежденностью, что без веры в успех творчества вообще нет. Его же вера объяснялась не только инженерной смелостью. Риск сочетался с точным расчетом и умением.

Условно говоря, — продолжал Сергей Павлович, — конструктор не должен видеть свое детище навеянным «днем убегающим». Перспективно то, что несет на себе отпечаток века и вечности. И это не должно ускользать от внимания...

В конструкторском коллективе верили в него, верили, что такой может вести за собой. Но, наверное, самым важным в его характере была способность мечтать. Его мечты больше походили на реальные прогнозы, и, быть может, поэтому он охотно делился своими мечтами:

К замыслам Циолковского надо относиться очень серьезно. «Эфирные поселения» будут. Большие орбитальные станции, испытательные полигоны и заводы на орбите, и даже целые города, научные базы на Луне, обширные народно-хозяйственные программы по практическому использованию космоса... Будут и дальние путешествия, искусственная грави-

тация и самые фантастические решения...

Говорят, что жизнь человека — это постоянное восхождение по лестнице, ведущей вверх. В какие-то годы он идет быстрее, в какие-то медленнее, но постоянно идет. И все время вверх.

У Королева было много вершин: межконтинентальная баллистическая ракета, первый спутник, «Восток» и «Восход», штурм Луны, аппараты для полета к Марсу и Венере... Сам же он считал, что не принадлежит ни к баловням судьбы, ни к неудачникам. Паузы от одной работы до другой тянулись у него порой годами. И начиналось-то все с обычного планера. Но уже в 1935 году он наметил программу своих работ на будущее. В ней были и высотный полет в стратосферу, и самолет с ракетным двигателем, и так называемые «большие ракеты».

Войну (это был 1944 год) он представил в правительство докладную записку:

«Несомненно, что особое значение представляет разработка реактивной автономной управляемой торпеды для поражения весьма удаленных площадей... такое задание м. б. успешно выполнено... с учетом имеющегося уже в этой области практического опыта... прошу Вашего решения о дальнейших работах».

Тихо пробили часы. Сергей Павлович вдруг сменил тему:

— Так вот получается. Отлично знаем, что с земным притяжением великий бой выиграли. И ведь у каждого из нас в памяти отложилось такое, что до конца дней не забудется. Но это мы почему-то затаиваем у самого сердца и своим близким редко выкладываем. Стесняемся вроде. Считаем обычным. А ведь это одна из сложнейших задач, которую решило человечество.

Мы долго беседовали в тот вечер. Я украдкой рассматривал его кабинет. Вещи не чувствовали себя здесь беспризорными. Они явно существовали для деловой жизни. И хозяин

был далек от мысли наводить в своих владениях показной блеск. Да и собственным видом он не очень-то был озабочен.

Вот ведь как хорошо сказал поэт Леонид Мартынов! — воскликнул он. Потом, чуть прищулив глаза, прочитал, — «Скажи: какой ты след оставишь? След, чтобы вытерли паркет и посмотрели косо вслед, или незримый прочный след в чужой душе на много лет?»

Как-то в молодости, — продолжал Королев, — вдруг пришло ощущение, что знаю о жизни все. Однако потребовалось еще тридцать лет жизненного опыта, чтобы я сумел кое-что переосмыслить о своих главных жизненных переживаниях.

Сергей Павлович встал:

— На сегодня все. Простите, но время...

Я поблагодарил его за беседу и попросил разрешения показать ему материал, когда он будет готов. К сожалению, эта следующая встреча так и не состоялась.

Сегодня мне хочется привести такие его слова:

«Я мечтал летать на самолетах собственной конструкции... после встречи с К.Э. Циолковским, беседа с которым... произвела на меня огромное воздействие, решил строить только ракеты. Константин Эдуардович потряс нас тогда своей верой — в возможность космоплавания. Я ушел от него с одной мыслью — строить ракеты и летать на них. Всем смыслом моей жизни стало одно — пробиться к звездам.

...То, чего мы добились в освоении космоса, — это заслуга не отдельных людей, это заслуга всего народа, заслуга нашей партии, партии Ленина.»

И еще я хочу сказать: чтобы оставить добрый и прочный след на земле, надо не просто работать, а вкладывать в свое дело голову, руки и обязательно сердце. Оно должно биться в ритме времени.



Дорога, которая ведет из центра «Звездограда» к стартовым комплексам Байконура, прежде чем пересечь черту города, минует то место, где в разрыве аллеи на гранитном постаменте стоит бронзовый бюст. «Хранимое в сердце отражается на лице», — гласит народная поговорка. Сосредоточенность, всегда готовая превратиться в осознанное и точное действие, и добрая улыбка чуть растянутых губ — вот что замечаешь, когда смотришь на застывшее в металле лицо.

Мы ехали на запуск. Кто-то обронил фразу: «Уникальный человек». А что это, собственно, значит? Человек может быть добрым и злым, безмерно талантливым и заурядным, сильным и слабым... Потом я услышал рассказ о нем. Точнее — много рассказов: от людей, ему близких, от тех, кто с ним работал и творил, его учеников. И понял, что «уникальный», пожалуй, единственное и незаменимое слово, которым можно его наиболее точно охарактеризовать.

Собственно говоря, «обыкновенный конструктор» — это звучит странно. Конструктор должен быть именно необыкновенным — иначе он ничего значительного не создаст.

По-разному приходит к людям слава, по-разному складываются их судьбы. Недаром за всеми рассказами вставала жизнь — горение, неумная страсть коммуниста. Такая не проходит бесследно, несмотря на препоны, чинимые самой жизнью. И когда за плечами не один десяток лет, иного человека трудно, а то и просто невозможно представить себе мальчишкой. А вот каким был много лет назад Михаил Кузьмич Янгель, представить можно — конечно же, одержимым, заводным, ершистым и бесконечно добрым. Он до последних дней жизни сохранил в себе эти качества, любил, когда все вокруг било ключом, была возможность принять участие в происходящих событиях, или еще лучше — взять бразды правления в свои руки.

Когда он начал свой путь по дороге жизни? В метрических документах значится: 25 октября 1911 года. Это дата рождения. В трудовой книжке проставлен 1926 год и названа первая рабочая профессия: стеклограф. Потом — ФЗУ при Вознесенской прядильно-ткацкой фабрике, которая в десятую годовщину Октября стала называться именем Красной Армии и Флота. Учеба и работа, жизнь в комсомольской коммуне (локоть к локтю у станков, вместе на собрание ячейки, на стадион и на субботник, один учебник на семнадцать жаждущих

знаний и все заработанное деньги в общую казну). Он был рабочим, наладчиком, помощником мастера, знал и умел делать любую работу.

В 1931 году Пушкинский РК ВЛКСМ вручил ему путевку в Московский авиационный институт. Студент Янгель был секретарем комитета комсомола, членом парткома. Впрочем, коммунистом он был всюду, куда бы ни бросала его судьба. В сентябре 1935-го пришел дипломник МАИ в конструкторское бюро, которое возглавлял Н.Н. Поликарпов (королем истребителей называли Николая Николаевича в то время). Должность Янгеля звучала скромно: конструктор второй категории. Тема дипломного проекта — «Высотный истребитель с герметичной кабиной».

Поликарпову новичок понравился: вдумчив, рассудителен, мыслит смело и критически, дело чувствует, видит перспективу. «У этого пойдет, с ним стоит повозиться», — решает конструктор и сам берется руководить дипломной работой Янгеля. С этого и началось их творческое сотрудничество. Михаил Кузьмич участвовал в проектировании нескольких серий истребителей, в модификации самолетов И-16 и И-17, был ведущим инженером по трехместному многоцелевому самолету ВИТ-2, руководил внедрением в серийное производство истребителя И-180, входил в группу разработчиков, которая проектировала и создавала двухместный двухмоторный самолет ТИС (тяжелый истребитель сопровождения).

Более семи лет проработал Михаил Кузьмич в КБ Поликарпова, пройдя путь от конструктора второй категории до помощника главного конструктора, ведущего инженера и заместителя директора завода.

Война. Фронту нужны самолеты. Много самолетов. Янгеля назначают начальником цеха на крупный серийный завод. Дни и ночи, ночи и дни напряженнейшей работы. А срок на все про все, разумеется, кратчайший.

Конвейер налажен, и Янгеля переводят на должность заместителя начальника летно-испытательной станции. Время вносило свои коррективы в его творческие планы: в чем-то торопило, в чем-то, наоборот, требовало подождать. Профессионально, как этого требовало дело и обстановка, оперируя гигантскими материальными и людскими ресурсами, Янгель во все вносил неудержимое творческое стремление, радость от открытия, преодоления. Впрочем, и себя — руководителя — он не ощущал на испытаниях лишь созерцателем происходящего. И вдруг — как удар — приходит озарение, душа растревожена. Ложатся столбиком цифры, рука набрасывает чертежи. Потом снова и снова. Это и есть конструкторская работа.

Вянваре 1943 года его снова переводят в ОКБ Поликарпова, затем назначают заместителем главного инженера в ОКБ А. И. Микояна, ведущим инженером в ОКБ В. М. Мясищева, а с 1946 года он — старший инженер одного из подразделений Министерства авиационной промышленности.

Свысоты положения он мог иметь дело лишь с завершенными работами, когда все уже подготовлено «к докладу», а он вникал во все черновые «варианты». Иногда казалось, что Янгель выдает конструкторам слишком много идей, заваливает их побочными заданиями и этим вносит неорганизованность и путаницу. Вроде бы все уже оговорено, утверждено, начали работать. А назавтра оказывается, что у Янгеля новая идея. Мудрая, но ведь все надо ломать и начинать сызнова.

Не каждому дано совершить героический подвиг, перешагнуть опасную черту. Но каждому судьба великодушно дает возможность сделать людям добро, не пожалеть себя для великого дела. Нужно лишь не упустить эту возможность. Он не упустил.

Невозможно перечислить все то, что создано коллективом ОКБ, которым руководил дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственной премий СССР

академик М. К. Янгель, и лично им за его плодотворную, но, к сожалению, не столь долгую жизнь (1911–1971 гг.), показать огромный вклад в развитие ракетно-космической техники.

Случайный поворот судьбы? Вовсе нет. Не может быть в жизни человека случайно все подряд. Вот и в его жизни, в его «ракетной стезе» видится некая закономерность.

Начало 30-х годов. «Стратосфера — этап на пути к звездам!», «На штурм стратосферы!» — звали газетные заголовки. Даже фабричная многотиражка «Плуг и молот» напечатала сообщение о замысле некоего профессора Годдарда послать ракету к Луне. Янгель вырезал эту заметку, перечитывал много раз, в чем-то сомневался, во что-то верил. Авиационный институт тоже был выбран не случайно. Фабрика, на которой он работал, изготавливала в ту пору перкаль, которым обтягивали крылья самолетов, и ребята из комсомольской коммуны втайне подумывали о покорении воздушного океана. Он — тоже.

Учился упорно. Его настойчивость, умение организовать себя, презрение к лени, удивительная смелость мышления («Хороший высотный мотор и крылья практически не нужны... Нужна скорость») полюбили товарищам. В Книге почета МАИ о нем сказано: «Товарищ Янгель. Группа С-7-36. Лучший ударник, 100 процентов «отлично». Партиструктор».

Конечно же, механического соединения производственных будней ракетно-космического ОКБ и юношеской мечты быть не может. Свой путь в ракетную технику М. К. Янгель начал в опытно-конструкторском бюро, которое возглавлял Сергей Павлович Королев. Начальник бригады, руководитель отдела, заместитель главного конструктора, директор научно-исследовательского института... Он принимает активное участие в создании первых управляемых баллистических ракет дальнего действия.

Словом, какая уж тут случайность? Случайность — если бы иначе получилось.

Конструктор. Какой необыкновенной романтикой овеяно это слово! Но только для других. Для самих инженеров это прежде всего труд — обычный, нередко монотонный, изматывающий. Права не то что на ошибку — на стандартное решение они не имеют. Они ответственны за очень многое, а главное... Впрочем, тут все ясно.

Главное качество конструктора, — говорил Михаил Кузьмич, — умение расстаться с тем, что уже сделано, и смотреть вперед.

Он был таким. Это умение переходить с одной научной стези на другую встречается не столь часто. Что греха таить: легче продолжать двигаться по накатанной колее. Да и легко ли снова становиться «начинающим», для которого все — и удачи, и срывы — впереди.

Яркий талант и большие знания во многих областях науки и техники, значительный опыт конструкторской и научно-исследовательской работы позволили Михаилу Кузьмичу создать творческий коллектив, успешно решающий задачи, поставленные партией и правительством. Конструктор обладал необычайной технической эрудицией. Когда возникал особенно сложный инженерный вопрос, говорили: «Обратитесь к Янгелю». Сам же Михаил Кузьмич все свои успехи делил с коллективом. Тем самым коллективом, о котором скажут потом: «Прославившийся выдающимися достижениями под руководством академика М. К. Янгеля, сформировавшего свое направление в развитии ракетно-космической техники».

Что за этими словами? Если очень коротко — создание ныне широко известной ракеты-носителя «Космос», а также разработка многих из самой большой серии советских космических аппаратов того же названия, которые стали основой для выполнения обширнейшей научной программы. Большой

вклад внес М. К. Янгель и в создание целого ряда спутников, участвовавших в международных программах «Интеркосмос».

Человеку свойственно стремление оставить свой след на земле. Так сказать, расписаться на том, во что вложил он труд и мастерство. Правда, ракетно-космическая техника уже сама по себе является памятником человеческому дерзанию и упорству, устремленности в будущее. «История пишется не только чернилами», — говорил известный гидростроитель Г. Графтио.

Подвиг... Разные они бывают. Есть подвиги ратные, есть подвиги великих открытий. Они связаны с минутами озарения, минутами высочайшего нравственного и духовного подъема. Они яркие, как вспышка далекой звезды. Но есть подвиги, внешне как бы скрытые, вовсе не бросающиеся в глаза, в них даже трудно распознать что-то героическое. Просто работа. И только тогда, когда такой человек уходит от нас, мы начинаем сознавать, что вся жизнь его была подвигом.

ЗВЕЗДНЫЙ: ГОДЫ, ЛЮДИ, СВЕРШЕНИЯ

«Космическая эра вызвала к жизни множество прежде не существовавших представлений и понятий, породила новые области знаний, новые профессии. И одна из них — героическая и увлекательная — профессия космонавта. Она требует от человека широких знаний, хорошей технической подготовки, постоянного совершенствования, готовности к новым подвигам». Так сказал о тех, кто работал на космических орбитах, товарищ Л. И. Брежнев.

Есть профессии, которым по тысяче и более лет, есть такие, что исчисляют свой «стаж» столетиями. Профессия летчиков-космонавтов появилась только во второй половине XX века. Начало этому было положено в нашей стране.

Школой космонавтов стал Звездный, созданный по решению партии и правительства. Функционировать Центр подготовки космонавтов стал в начале шестидесятого. За минувшие годы он превратился в солидную научную организацию, имеющую все необходимые технические средства для подготовки человека к полету в космос, для его профессионального совершенствования. Словом, это учебная, испытательная и исследовательская база.

Сейчас, оглядываясь на прошлое, трудно поверить, что, начавшись, как говорят, с нуля, это трудное и ответственное дело достигло таких вершин. Ведь все создавалось впервые, нигде в мире не было ничего подобного. Перед организаторами Центра стояло великое множество вопросов: специалисты каких профессий лучше всего смогут подойти для осуществления космических полетов? Какие требования нужно предъявлять кандидатам в космонавты? Как вести отбор людей? Как их готовить к полетам? Какая нужна для этого техническая база, какие методики, какая последовательность?.. Одни проблемы рождали другие и не допускали приближенных решений.

К1960 году ученые уже имели некоторые данные о том, какое влияние могут оказывать факторы космического полета — многократные перегрузки при старте и посадке, вибрации, длительное невесомость и т. д. — на живой организм. На орбите побывали летательные аппараты с живыми существами, были проведены различные исследования и эксперименты. Несмотря на всю кажущуюся сегодня простоту, они определили новый этап в развитии медико-биологической науки о космосе. Ученые вели полемику относительно того, как будет чувствовать себя человек, оказавшийся в замкнутом пространстве космического «дома», останется ли он работоспособным. Одни считали, что в этих условиях может мгновенно появиться и быстро прогрессировать боязнь оторванности от родной планеты, боязнь, которая способна парализовать его

действия и волю. Другие же утверждали, что тренированный человек сумеет быстро адаптироваться в новой ситуации, покорить невесомость, выполнить труднейшую миссию первопроходца.

На все эти, да и другие вопросы ответить могла только практика.

Практику предстояло начать Звездному и тем, кто его создавал. Было ясно, что космонавту необходимо крепкое здоровье, умение безошибочно ориентироваться и понимать сущность происходящих явлений, без чего невозможно правильно и своевременно управлять кораблем. Он должен уметь работать в сложных, быстротечных, а порой и аварийных условиях полета. Для всего этого требовались всесторонняя подготовка и профессиональная способность быстро находить и осуществлять наиболее рациональные решения и действия. Вроде бы все ясно, все логично. И все-таки вопрос: «Кому быть первым?» — решался в те годы не так-то просто.

«Для такого дела, — говорил Главный конструктор ракетно-космических систем академик С. П. Королев, — более всего подходит летчик, и прежде всего летчик-истребитель. Это и есть универсальный специалист. Он и пилот, и штурман, и связист, и бортинженер. А будучи кадровым военным, он обладает необходимыми морально-волевыми качествами, его отличает собранность, дисциплинированность и непреклонное стремление к достижению поставленной цели».

Первые полеты ушли в историю. На космических орбитах побывали десятки людей разных специальностей — летчики, инженеры, врачи, ученые. Но и сегодня профессиональная подготовка космонавтов остается далеко не простым делом. Это целый комплекс учебных и, я бы сказал, воспитательных мероприятий, направленных на привитие и поддержание необходимых (весьма глубоких и разносторонних) знаний, навы-

ков, умений и качеств, составляющих основу новой профессии.

Наш Центр оборудован и оснащен по последнему слову техники. Занятия по теоретической и технической подготовке проводятся в отлично оборудованных лабораториях, на различных (порой уникальных) космических тренажерах, макетах и моделях космической техники. Специальная центрифуга, термобарокамеры, гидробассейн, имитирующий невесомость, планетарий, учебный пункт управления, спортивный комплекс, целый ряд научных лабораторий, специализированные и комплексные тренажеры, специальные самолеты-лаборатории — лишь часть того, что используется для подготовки экипажей. Комплексный тренажер — это уникальное сооружение, впитавшее в себя все лучшее, что есть в космической технике. Работающие на нем видят и ощущают почти все, что видит и ощущает космонавт во время реального полета. Тренажер снабжен большим числом особых приборов-имитаторов, которыми управляет электронно-вычислительная машина в соответствии с заложенными в нее программами.

Но главное богатство Центра — его люди, коммунисты. Это высококвалифицированные кадры ученых, инженеров, методистов, летчиков-инструкторов, врачей, специалисты других направлений, способные в полном объеме решать сложнейшие задачи подготовки экипажей к космическим полетам.

Специалистами Центра накоплен богатый опыт учебной, научной и воспитательной работы. Они принимают участие в исследованиях перспектив использования пилотируемых космических аппаратов, вносят вклад в совершенствование космических кораблей, их оборудования, программы предстоящих полетов.

За годы своей работы Центр дал путевку в космос десяткам советских космонавтов, космонавтам из социалистических стран — ЧССР, ПНР, ГДР, НРБ, ВНР, СРВ, Кубы, МНР и СРР, а

также Франции. От 108 минут гагаринского полета на легендарном «Востоке» мы пришли к многомесячным рейсам наших товарищей на орбитальных комплексах «Союз» — «Салют» — «Прогресс». И сегодня работают на орбите те, кто прошел школу в Звездном,

Труд космонавтов, специалистов Центра высоко оценен Коммунистической партией и Советским правительством. В 1968 году Центру подготовки космонавтов было присвоено имя первопроходца космических трасс Ю. А. Гагарина. За высокие показатели в работе, достигнутые в честь 100-летия со дня рождения В.И. Ленина, Центр награжден Ленинской юбилейной Почетной грамотой ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР.

Вапреле 1971 года за большие заслуги в подготовке экипажей к космическим полетам, участие в освоении космического пространства и в связи с 10-летием первого в мире полета человека в космос Центр подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина награжден орденом Ленина. В год 25-летия космической эры наш Центр получил еще одну высокую награду — орден Дружбы народов. Эта великая честь ко многому нас обязывает.

Коммунистическая партия, Советское правительство проявляют большое внимание к летчикам-космонавтам и тем, кто их готовит к космическим полетам, о чем свидетельствует посещение нашего Центра и Звездного городка товарищем Леонидом Ильичом Брежневым в июне 1972 года.

Сегодня коммунисты Центра, все его труженики готовят достойно встретить славную дату — 60-летие образования СССР. «Жить, работать и бороться по-ленински, по-коммунистически» — таков девиз тех, кто готовится прославить Родину новыми космическими свершениями.

108 МИНУТ ИСТОРИИ

Каждый год в один и тот же весенний день я включаю магнитофон, вставляю маленькую кассету и слушаю его голос, где-то взволнованный, где-то спокойный, но уверенный и твердый. Каждое его слово ни с чем не сравнимо. И неповторимо тоже. Никто из живущих на нашей планете никогда — ни до, ни после — не был, да и не будет в подобных обстоятельствах. Он первым из всех землян за все времена их существования переступил черту, дальше которой до того апрельского дня весны 1961-го могла проникнуть лишь беспокойная человеческая мысль. Мысль, но не сам человек.

Через несколько минут могучий космический корабль унесет меня в дальние просторы Вселенной. Что можно сказать вам в эти последние минуты перед стартом? Вся моя жизнь кажется мне сейчас одним прекрасным мгновением.

Прекрасным мгновением... Голос его неторопливый. Каждое слово осознано, прочувствовано, откровенно.

Первым совершить то, о чем мечтали поколения людей, первым проложить дорогу человечеству в космос... Назовите мне большую по сложности задачу, чем та, что выпала мне... Это ответственность перед всем советским народом, перед всем человечеством, перед его настоящим и будущим...

Он делает короткую паузу и продолжает:

И если тем не менее я решаюсь на этот полет, то только потому, что я коммунист, что имею за спиной образцы беспримерного героизма моих соотечественников — советских людей.

Эти слова прозвучали на космодроме Байконур утром 12 апреля 1961 года. Прозвучали в предстартовой тишине в нескольких метрах от ракеты-носителя «Восток». Магнитная пленка сохранила их для настоящих и будущих поколений.

— Счастлив ли я, отправляясь в космический полет? Конечно, счастлив. Ведь во все времена и эпохи для людей было высшим счастьем участвовать в новых открытиях.

Он говорил о том, что было предметом его раздумий, он делился своими мыслями, он открыл для всех нас свое большое сердце человека и коммуниста.

Минул двадцать один год. Уже двадцать один! Но все, что было в тот день, — огненный старт на Байконуре, первое сообщение ТАСС, прочитанное Левитаном по радио с теми же интонациями, с которыми он читал победный приказ в мае 1945-го, ликующая Москва, взбудораженная планета — все это живет в памяти и сегодня.

Первый полет человека за пределы Земли был сравнительно непродолжителен. Всего 108 минут. Но именно эти минуты вошли в историю как начало новой эры. Эры проникновения человека в космос. Об этих коротких и длинных 108 минутах я и хочу рассказать словами участников великого свершения.

Академик С. КОРОЛЕВ:

Весна 1961-го принесла нам много работы, много раздумий... Прошли многочисленные эксперименты на Земле, состоялись пробные полеты кораблей-спутников. Два последних пуска проводились по штатной программе. Результаты испытаний удовлетворили нас. Можно было думать о главном шаге, и мы думали. Думали и готовились...

И все-таки, несмотря на то, что были приняты все меры предосторожности, несмотря на то, что мы заложили в конструкцию многократную надежность, оставался какой-то риск...

Генерал-полковник авиации Н. КАМАНИН:

5апреля 1961 года. В шесть часов утра Москва пустынна... Ночью выпал снег... Восходят багровое солнце, быстро бегут обрывки облаков... На аэродроме готовы к вылету три самолета ИЛ-14. На старт летят шесть космонавтов, инженеры,

врачи...

На космодроме Байконур шла напряженная работа. Шла без спешки, без суеты. Ответственность и исключительная четкость — вот, пожалуй, то главное, что характеризовало ее в большом и малом.

Руководитель первой группы космонавтов Е. КАРПОВ:

Государственная комиссия... вынесла решение — первым... полетит Гагарин. Дублером его был назначен Герман Титов. Мне довелось быть свидетелем незабываемой сцены, когда избраннику объявили это решение... Он будто вначале не поверил, неужели в самом деле ему оказаны такая честь, такое доверие. Но уже через секунду его лицо озарила счастливая улыбка. Юрий глотнул воздух, задыхаясь от прилива чувств. Веки его задрожали. Он не стеснялся этой «чувствительности». В такую минуту никто не осудит его за это. Все понимали: человек переживает наивысший душевный восторг... Гагарин быстро собрался, принял стойку «смирно» и твердым голосом отчеканил:

- Спасибо за большое доверие. Задание будет выполнено.

Рассказывают, что за день до старта Гагарин и Королев поднимались на ракету, долго стояли там, беседовали. «И старт, и полет не будут легкими. Вам, Юра, предстоит испытать и перегрузки, и невесомость, и, возможно, что-то еще нам неизвестное. Вы знаете. Об этом мы много раз говорили, и тем не менее я хочу еще раз напомнить вам, что в завтрашнем полете есть, конечно, большой риск. И это для вас тоже не новость... Все может быть, Юра. Но помни (здесь Королев перешел на «ты») одно — все силы нашего разума будут отданы немедленно тебе».

Дальнейшие события развивались так.

ГАГАРИН: — в 5.30 Евгений Анатольевич (речь идет о Е. Карпове. — М.Р.) вошел в спальню и легко потряс меня за плечо.

— Юра, пора вставать, — услышал я.

Подъем, физзарядка, ставшая ежедневной нормой, «плескание» под бодрящей струей умывальника, завтрак. Космонавт и дублер легко справились с тубами: мясное пюре, черносмородиновый джем, кофе... После медицинского осмотра и проверки записей приборов, контролирующих физиологические функции, двоих начали облачать в космическое снаряжение.

В 6.00 состоялось заседание Государственной комиссии. Оно было удивительно простым и коротким. Королев доложил: «Ракета-носитель и космический корабль прошли полный цикл испытаний на заводе и космодроме. Замечаний по работе ракеты-носителя и корабля нет...» В конце заседания Главный конструктор и члены Государственной комиссии подписали задание космонавту на одновитковый полет.

В это время Гагарин надевал на себя легкий комбинезон лазоревого цвета. Затем ему помогли натянуть ярко-оранжевый скафандр, обеспечивающий защиту космонавта даже в случае разгерметизации кабины. Завершалась процедура надеванием белого гермошлема, на котором красовались красные буквы: «СССР».

ГАГАРИН: — Пришел Главный конструктор. Впервые я видел его озабоченным и усталым — видимо, сказалась бессонная ночь. И все же мягкая улыбка витала вокруг его твердых, крепко сжатых губ. Мне хотелось обнять его, словно отца. Он дал мне несколько рекомендаций и советов, которых я еще никогда не слышал и которые могли пригодиться полете.

Автобус мчался по шоссе туда, где обьятая металлом ■■■ ферм высилась серебрящаяся ракета. Она напоминала маяк. На самой вершине бликовало солнце, и острие обтекателя казалось горящим. В 6.50 космонавт и дублер прибыли на стартовую площадку.

ГАГАРИН: — Я подошел к председателю Государственной комиссии... и доложил:

Летчик старший лейтенант Гагарин к первому полету на космическом корабле «Восток» готов!

Счастливого пути! Желаем успеха! — ответил он и крепко пожал мне руку. Голос у него был несильный, но веселый и теплый, похожий на голос моего отца.

Прощальные напутствия, объятия, по-мужски крепкие, бодрящие улыбки... Несколько неторопливых шагов по бетонным плитам. Последние шаги по Земле и подъем в лифте...

ГАГАРИН: — Я вошел в кабину, пахнувшую полевым ветром, меня усадили в кресло, бесшумно захлопнули люк. Я остался наедине с приборами, освещенными уже не дневным солнечным светом, а искусственным. Мне было слышно все, что делалось за бортом корабля, на такой милой, ставшей еще дороже Земле.

Часы в Москве показывали 7.10, когда началась предстартовая подготовка. «Заря» (позывной Земли) и «Кедр» (позывной космонавта) постоянно обменивались радиограммами. В 7.28 микрофон взял Главный конструктор.

КОРОЛЕВ: — Как чувствуете себя, Юрий Алексеевич?

ГАГАРИН: — Чувствую себя превосходно. Проверка телефонов и динамиков прошла нормально...

КОРОЛЕВ: — Понял вас. Дела у нас идут нормально, машина готовится нормально, все хорошо.

«Заря» интересовалась положением тумблеров на пульте управления, установкой глобуса, параметрами среды в кабине, показаниями приборов. Связь с бортом поддерживали Каманин и Попович. Затем микрофон вновь взял Главный конструктор.

КОРОЛЕВ: — Юрий Алексеевич, я хочу вам просто напомнить, что после минутной готовности пройдет минуток шесть, пре-

жде чем начнется полет. Так что вы не волнуйтесь.

ГАГАРИН: — Вас понял. Совершенно спокоен.

Там, наверху, он слышал и чувствовал, как отошли фермы обслуживания, как по громкой связи объявили 15-минутную готовность, потом — 10-минутную, потом — 5-ти. В 9.03 все, кто присутствовал на Байконуре, услышали спокойное и твердое: «Ключ на старт! Дается продувка».

И, как бывает в моменты высшего напряжения, время вдруг стало тягучим. Казалось, проходила вечность, а хронометр в пусковом бункере отсчитывал лишь секунды.

КОРОЛЕВ: — Дается зажигание! «Кедр».

ГАГАРИН: — Понял: дается зажигание.

КОРОЛЕВ: — Предварительная ступень... Промежуточная... Главная... Подъем!

ГАГАРИН: — Поехали!

Грохот сотряс разбуженную весной степь. В шквале бушующего огня и вскипающего дыма ракета медленно, очень медленно стала подниматься. На миг могло показаться, что ей не хватает сил, чтобы оторваться от стартовой площадки. Но это только на миг. Ощувив мощь всех двадцати миллионов «своих лошадей» и наращивая скорость, ракета устремилась в бездонную голубую высь байконурского неба.

Профессор К. ФЕОКТИСТОВ:

Трудно рассказать о тех чувствах, которые я испытал... Прежде всего какое-то приподнятое настроение, сдерживаемое волнение, желание действовать... Понял, что старт прошел нормально. Поймите только меня правильно: ракета и корабль Гагарина прошли самые тщательные испытания. При этих проверках устранялись даже возможности намека на неисправность. Но техника — это техника. А человек — человек. Мне кажется, уверенность в совершенстве техники не может уничтожить волнение. Человек — не кибернетическая машина, такое волнение сродни его природе...

Ракета скрылась из глаз. Мы ждали сообщений с других постов наблюдения. Эти сообщения передавались по телеграфу кодом. Не помню сейчас уже самый код. Ну, так, например: 5 — хорошо, 1 — плохо. Застучал телеграф: 5, 5, 5, 5, 5, потом вдруг 3, 3, 3... Что такое? Тревожное недоумение. Оно продолжалось считанные секунды. Потом снова 5, 5, 5... Как выяснилось, произошел какой-то сбой в линии связи. Вот такие секундные сбои укорачивают жизнь конструкторов...

«Заря» вела отсчет секунд от начала старта: 70... 100... 120... Произошло разделение. Заработала вторая ступень. Сбросился головной обтекатель...

ГАГАРИН: —...Самочувствие отличное. Продолжаю полет. Несколько растут перегрузки, вибрация. Все переношу нормально... Настроение бодрое. В иллюминатор «Взор» наблюдаю Землю. Различные складки местности, снег, лес. Самочувствие отличное. Как у вас дела? Наблюдаю облака над Землей, мелкие кучевые, тени от них. Красиво. Красота! Как слышите?

Земля слышала голос из космоса. Земля ежесекундно знала обстановку на борту. В 9.18.07 произошло разделение и наступило состояние невесомости. Все приборы показывали заданный режим. Смещались индексы на сигнальном табло, включалась одна аппаратура и отключалась другая. Корабль шел по околоземной орбите на высоте двухсот километров и вращался. На связь с космонавтом вышел Алексей Леонов.

ГАГАРИН: — Чувство невесомости интересно. Все плавает. Плавают все. Красота! Интересно!.. Полет проходит чудесно... Нахожусь над Америкой.

Он стартовал в 9.07. В 9.52 корабль находился над Америкой. В 10.15 пролетал над Африкой. В 10.25 включилась тормозная двигательная установка.

ГАГАРИН: — Началась заключительная часть полета. Корабль стал входить в плотные слои атмосферы. Его наружная оболочка быстро накалялась, и сквозь шторы, прикрывающие

иллюминаторы, я видел жутковатый багровый отсвет пламени, бушующего вокруг корабля... Невесомость исчезла, нарастающие перегрузки прижали меня к креслу.

Высота полета быстро уменьшалась. Десять тысяч метров... Девять тысяч... Восемь... Семь... В 10.55 «Восток» и его пилот приземлились в районе села Смеловка Саратовской области.

К. ФЕОКТИСТОВ: Началась какая-то совершенно непринятая на космодроме суматоха. Куда-то все заторопились, заспешили. Я испытывал легкую ошалелость, тоже засуетился, показалось, что самое важное сейчас — успеть на самолет. Большие дела и тревоги сменились как-то сразу маленькими, почти житейскими заботами. Вечером мы увиделись с Гагариным, утром на следующий день мы слушали его доклад о полете... 12 апреля 1961 года — дата из того календаря, который переживет тысячелетия.

В числе тех, кто встретил космонавта, были и воины Приволжского военного округа.

Трудно найти слова для должной оценки и самого факта проникновения человека в космос, и всего того «взрыва» науки, который за ним последовал. Открылись новые горизонты. Открылась новая сфера практической деятельности людей. И уже не мечты и мифы в сказаниях народов, не фантазия романтиков, а воплощенная в реальность быль открылась людям.

108 минут истории объединили планету единою тревогой за судьбу героя, потом единым восторгом. Эти минуты стали гимном труду, отваге и разуму советского человека. «Мы должны снять шапки перед русскими...»

«**В**ся Солнечная система оказалась у ног России. Она открыла новую эру, будущность которой сегодня трудно даже представить».

«Майору Гагарину принадлежит честь совершения самого дерзновенного и фантастического путешествия, когда-либо предпринятого человеком».

«Величие этого достижения поистине ошеломляет... Со времени Октябрьской революции 1917 года русские не только догнали, но и превзошли технические достижения других стран».

«Триумф XX века. Великие достижения истории. Грандиозно!..»

Так писали газеты мира — английские и французские, греческие и американские, итальянские и норвежские, цейлонские и финляндские, японские и бразильские...

Этот многоязыкий восторг рождал у нас гордость. Гордость за страну, за наш строй. Ведь в этом подвиге, который войдет в века, воплощены труд и гений наших советских людей, могучая сила социализма. И, как сказал Сергей Павлович Королев, «то, чего мы добились в освоении космоса, — это заслуга всего народа, заслуга нашей партии, партии Ленина».

Человек и космос... Даже сейчас, когда этот первый полет стал фактом истории, с трудом верится, что все, что было тогда, в апреле 1961 года, и что свершается сегодня на дальних и ближних космических трассах, это не вымысел, не фантазия. А ведь это так. За двадцать пять лет космической эры человечество стало на голову выше — оно доросло до звездных далей.

Что же нужно было сделать, чтобы начать этот дерзновенный штурм? Разные специалисты по-разному ответят на этот вопрос.

Инженеры скажут: потребовалось создать мощную ракету-носитель, корабль, наземный комплекс. Биологи и врачи скажут: надо было изучить влияние многих необычных факторов на организм человека, определить, насколько безопасен новый мир для живущих на Земле...

Ите и другие скажут: для того, чтобы начать штурм космоса, нужно любить свою Родину, свой народ, который совершил величайшую революцию в истории человечества, построил социалистическое общество и под руководством партии Ленина уверенно идет к коммунизму.

Магнитофонные ролики перематывают пленку. Звучит взволнованный и спокойный голос. Он не меняет тональности, он тверд и уверен.

— Я знаю, что соберу всю свою волю для наилучшего выполнения задания. Понимая ответственность задачи, я сделаю все, что в моих силах, для выполнения задания коммунистической партии и советского народа...

Он сдержал свою клятву. Подтверждение тому — 108 минут истории.

217 ДНЕЙ И ЕЩЕ ТРИ СЕКУНДЫ

«Какой из длинной череды дней на орбите был самым трудным? Что было самым интересным?» Эти вопросы мне задавали многие. Задавал их себе и я. Но сразу же возникал еще один вопрос: «Какой день был самым лёгким?» Не знаю. Такого, пожалуй, не было. А вот то, что двух похожих не было, скажу с уверенностью. И что интересно все — тоже. Ну а вопрос о самом трудном дне? Быть может, на него ответят эти записки, сделанные в Звездном, на Байконуре и на борту «Салюта-6». В разное время, на разных этапах полета, который для меня длился в общей сложности 217 дней и ночей.

«Салют-6» стартовал в канун двадцатилетия космической эры — 29 сентября 1977 года. Через десять суток Байконур провожал наш экипаж. Валерий Рюмин и я знали: идем надолго. Но кто мог тогда предположить, что через два дня мы снова ощутим привычную твердь Земли, уже вдалеке от космодрома. Из-за отклонения от предусмотренного режима в

работе бортовых автоматических систем на этапе причаливания стыковка со станцией была отменена.

Может, и не стоило бы с этого эпизода начинать рассказ, но он возвращал экипаж на исходную позицию. Два часа сорок минут предстартовой подготовки «Союза-25» были напряженными. Однако и при той уплотненности времени я ловил себя на мысли: «Ну все! Отмучился. Позади тренировки, экзамены, зачеты, волнения. Теперь работа. И какая работа!»

И вот срыв... Когда Центр управления полетом дал команду на возвращение, Валерий Рюмин сказал:

— Не повезло нам, Володя.

Я промолчал. Подготовка к посадке — тоже работа. Да и обсуждать ситуацию не было настроения. Мы знали только факт, а причину этого факта еще предстояло установить.

10 декабря с Байконура стартовал «Союз-26». Он пришвартовался ко второму стыковочному узлу, расположенному в кормовой части станции. Работу на «Салюте-6» начали Юрий Романенко и Георгий Гречко. Я же пребывал в полной неопределенности. Мне сочувствовали, нашлись и жалеющие. Их «соболезнования» рождали в душе боль и обиду. Потянулись долгие дни ожидания чего-то и долгие бессонные ночи с бесконечным самоанализом и навязчивым вопросом: «Может быть, не только техника, но и мы повинны в исходе первой попытки?»

К.Э. Циолковский смотрел на неудачи проще. В таком сложнейшем деле, когда все вершится впервые, они естественны. А вот мы...

Генерал В. Шаталов встретил приветливо:

— Чего нос повесил? Надо не переживать, а готовиться, к новой работе. Длительной!

Этот день память сохранит навсегда. В иллюминаторах «Союза-29» во всей своей красе появилась станция. Мы отслеживали работу БУС — блока управления сближением,

фиксируют включение СКД — сближающе-корректирующего двигателя, показания приборов ДПО — двигателей причаливания и ориентации... Станция «гуляла», сдвигалась куда-то вверх и вниз, но не уходила с нашего курса...

Стараюсь скрыть волнение, я доложил Земле: «Есть касание... Есть мехзахват... Идет стягивание...» Двадцатитонным усилием сомкнулись шпангоуты стыковочных узлов корабля и станции. После короткой паузы передал в Центр: «Стыковка выполнена».

На станции было темновато. Горели только дежурные . . . светильники, и в их неярком отблеске вырисовывался интерьер «Салюта», вовсе не похожий на то, к чему мы привыкли на тренажере. На борту нас ожидало приятное послание: «Володя и Саша, станция для нас была хорошей лабораторией и добрым домом. Желаем и вам спокойной работы и успеха в делах. Ю. Романенко и Г. Гречко».

Так начался первый рабочий день на «Салюте». Первый из 138.

Время на орбите имеет свой ритм. Дни так летят, что ничего вроде не сделали, а день прошел... Между тем дел здесь не впрокорот. Начали очередной технологический эксперимент. Надо точно задать параметры программы и следить, чтобы автоматика вела процесс без сбоев. Надо соблюдать условия «спокойного передвижения» по станции, чтобы микрогравитация не стала мешающим фоном для кристаллизации. А тут Земля «открыла» что-либо интересное или появился в иллюминаторах уникальный космический вид вроде зонта серебристых облаков, восхода Венеры, красочной пляски полярного сияния...

Убиологов свои заботы, свои вопросы. Их интересует, разместили ли мы четыре прибора за 20-й панелью. А там уже стоит биотерма. Начинаем разбираться, а время уходит.

Медики напоминают: «Про физкультуру не забывайте. Пришло по программе время тренироваться — бросайте все и занимайтесь!»

Бросайте... На Земле легко выдавать такие рекомендации. **Б**А здесь свои законы. Невесомость «ходит» постоянной тенью. К ней привыкаешь и не привыкаешь. Ориентировку чуть потеряешь — глядишь, не в ту сторону погреб. Потом остановишься, посмотришь — так: пол здесь, потолок здесь, давай плыть обратно!..

Ночью шли над Южной Америкой. Я почему-то проснулся. Часы показывали 4.25. Подумал: надо проверить, как «Кристалл» работает. Потом подплыл к иллюминатору и посмотрел на Землю. Проходили как раз над городом Маракайбо. Так вот, если взять линию визирования на этот город, то как раз на линии визирования была видна подножка нашего «Якоря» (специальное крепление на внешней стороне станции). И вдруг она осветилась... Ну как будто кто-то вел сварку автогенном. Секунд пять светилась. И тут мне в поле зрения попал светящийся предмет величиной с теннисный мяч, а за ним шлейф искр длиной так метра полтора. Этот «мяч» падал как раз на город Маракайбо. По крайней мере такое впечатление было. Потом начал таять и потух.

Я только успел подумать: слава аллаху, что мимо прошел, а не задел нашу подножку. Вот такая встреча была с метеоритом. Причем и раньше мы наблюдали метеориты. Но они как искры: вспыхнет — секундный блеск — и все. А этот будто на парашюте, как светящаяся бомба, опускался...

Сегодня был такой диалог с Землей. Из центра управления попросили понаблюдать за Солнцем. Сменный руководитель спрашивает: «Не зашло ли светило?» Отвечаю: «Нет, не зашло. Только коснулось горизонта».

- Еще раз посмотрите, — просит Виктор Благов.

— Висит у горизонта. — уточняю. — И уже долго висит.

— Тогда поздравляем! — голос Земли звучит торжественно: —
— Вы на солнечной орбите.

Говорю Саше: «Вышли на освещенную целиком орбиту, без заходов в земную тень. Гордись, попали в самый длинный рабочий день. Теперь в течение нескольких суток у нас на борту будет своего рода «полярный» космический день».

Это одна из особенностей нашей экспедиции.

Утех, кто дрейфует на полярных станциях, бытует выражение «с оказией на Большую землю». Теперь и в космических полетах налажена транспортная линия: орбита — Земля — орбита. Мы регулярно берем пробы крови, микрофлоры, другие анализы и с «оказией» отправляем их на Землю. А нам при таких же случаях шлют разного рода «расходные материалы», и делают маленькие сюрпризы. Учитываются и заявки.

Саша попросил прислать элеутерококк, объяснил: «Нет ни грамма».

— Хорошо помогает? — оживились медики в Центре управления.

— Так его же нет! — говорим.

— Понятно.

— Тот, который был с нами, мы потеряли.

— Как?! Ищите.

— Не можем найти. Искали.

— Никак у вас кто-то третий завелся, — пошутили с Земли.

— Ворует... пьет...

Каждый вечер подводим итог. Листаем бортжурналы. В них расписан каждый наш день: по виткам, часам, минутам. Что сделано? Что не сделано — надо наверстывать. Придется уплотнять время.

Каждый вечер разворачиваем длинную, сложенную в гармошку «простыню». На ней 140 клеток. Зачеркнутые красным карандашом — рабочие дни, которые позади. Но впереди — еще много пустых клеток...

Хочется снять «Пингвин». Эти нагрузочные костюмы мы носим по 16 часов в сутки.

Земля предупреждает: «Не забудьте перед сном выключить поглотитель». Не забыли. Впрочем, подобного рода напоминание никогда нелишне. Дел, о которых надо все время помнить, множество. Поначалу кое-что забывали. Придумали рационализацию. На видном месте установили плакат-памятку «Не проплывайте мимо». Сверяем свои действия по нему.

Всего за полтора часа мы совершали космическую кругосветку, «забираясь» в недоступные земные районы. Примерно 32 раза в сутки видели смену лета и зимы (это уже на исходе полета), каждые 92 минуты встречали и провожали космические зори...

Глазу присуща способность различать тонкие цветные оттенки, расшифровывать то, что «показывает» Земля. С орбиты хорошо видны океанские течения, морские отмели, смены растительных зон... Привыкнув к этой пестроте, можно не только наблюдать глобальные явления, но и изучать судьбу отдельного леса или озера. Выпавший дождь тоже можно увидеть из космоса — по потемнению тона смоченной им территории.

В основном же полет — это «катание» по облакам. В их просветах чаще всего появляется водная поверхность. Смотришь и думаешь: нашу планету уместней называть «Вода».

Помню, еще в школе услышал на уроке об удивительных возможностях натренированного человеческого глаза. Профессионалы-текстильщики различают до 100 оттенков черного цвета, а опытный шлифовальщик различает просветы в 0,5 микрона, художник способен уловить отклонение в пропорциях двух сравниваемых предметов, когда оно не превышает 0,006 их величины... Поразительные цифры! Космос открыл нам еще одно фантастическое свойство глаза: порой он фиксирует то, что не способна запечатлеть чувствительная

пленка.

В космическом полете глаз человека может воспринимать даже отдельные ядерные частицы, которые вызывают вспышки — фосфены.

Наблюдая в иллюминатор, видел внизу тонкий, как паутинка, инверсионный след. Один край толще — значит, размыт. Другой тоньше — очевидно, здесь начало. Пригляделся и увидел крохотную точку. Это самолет.

Глаз помогает увидеть с орбиты глубинные океанские хребты и затопленные острова, кильватерный след за морскими судами...

Вот еще один интересный эффект, я его и в первом полете наблюдал. Атмосфера вдруг начинает работать, как линза. Ощущение такое, что смотришь на Землю в бинокль. Даже нет: как в линзу. Линза в центре больше увеличивает, а по краям меньше. И вот вижу ущелья, да так, что даже мелкие подробности различаются: стены как обрубленные стоят, песчаные осыпи. А потом все это исчезло... Еще раз повторилось над Африкой. Потом над океаном даже барашки волн были четко видны...

По программе полета два дня в неделю — выходные. Что это значит? Безделье? Вовсе нет. На эти дни накапливается столько дел, что только успевай... Надо убрать станцию, навести на всех рабочих и нерабочих местах порядок, подготовиться к выполнению очередных экспериментов, заняться документацией... Словом, как и дома, на Земле, — двигай мебель, чисти ковры, «обшаривай» углы пылесосом, беги в магазин... Впрочем, нет. В магазин здесь не посылают. Далеко!

Ждем встречи с родными. Слушаем их радиоголоса. Большую радость доставляют нам известные артисты, международные и спортивные комментаторы, журналисты... Спасибо всем, кто выходил с нами на связь. Врачи называют это психологической поддержкой. Для нас же это много больше.

Такое полярное сияние наблюдали! Невиданной силы и мощности. А цвет — малиновый. Как зарево полыхало. И на нем полосы переливались. Все время шла волнами такая интенсивная смена цвета — будто рожь в поле волнуется, вот так все под нами прокатывалось.

Мы летели в бесконечном мерцании красных, желтых, синих, зеленых лучей. Они переливалась, уходили далеко в космос. Цветомузыка! Настоящая цветомузыка, только исполнинских масштабов.

Что это? Отчего и почему происходит? Предположений много, а точного суждения пока нет.

Лeonид Леонов писал: «Тем и прекрасна жизнь, что неисчерпаемы ее формы, неостановимо движение, не расшифрованы до конца таинства. Взвешенный, раздробленный, исчисленный атом разве не улыбается нам той же загадкой, какой улыбался века назад мастеру да Винчи? Именно тем и счастливо человечество, что всегда будет ему над чем работать, ибо нет предела творчеству и труду».

Синтересом ждем витков, которые проходят над хлебобродными районами страны. Сейчас идем над Сибирью. В бинокль видно, какие там хлеба. И валки видны, лежат ровными строчками. Утром хорошо просматривались Ростовская область и юг Украины... Размах обзора отсюда огромный. Когда проходили над дельтой Волги в режиме гравитационной стабилизации, в один иллюминатор видно Аральское море, а в другой — Финский залив.

На юге европейской части страны уже совсем мало желтых полей, все больше темные квадраты, коричневые... Появляются и зеленые. А вот в Сибири идет уборка. Наша задача — следить за циклонами в районах, близких к тем, где идет уборка. Следить и сообщать на Землю.

Да, хлеб — это всенародное, государственное дело. Снимки, которые мы делаем с помощью МКФ-6М, используются и специалистами сельского хозяйства. Они очень информа-

тивны. По этим снимкам можно определить степень созревания хлебов, влажность почвы, точнее определить границы земельных угодий... Взгляд из космоса позволяет не только узнать, как природа себя ведет, но и как мы хозяйствуем на своей планете.

Прошли 96-суточный рубеж. Самочувствие нормальное. Юрий Романенко — он вышел с нами на связь — подбадривает: «Дерзайте!»

Нам легче: мы их дорожкой идем.

— Верно, — соглашается, — но дальше вы пойдете уже своей дорогой, в неведомое.

Неведомое... Завтра оно будет изведанным.

Вработе порой настолько забываешься, что теряешь ощущение реальности, места и времени. И вот...

Занимаюсь исследованиями. В другом отсеке чем-то занят Саша. Тишина в станции, только чуть слышно гудят вентиляторы да иногда щелкнет за панелью реле. И вдруг раздается громкий незнакомый голос: «Здорово, отцы!»

Я так и присел.

«Ну, — думаю, — не иначе, к нам инопланетяне пожаловали».

Голову не поворачиваю, мысли молнией проносятся, что предпринять, не знаю, но на всякий случай машинально отвечаю: «Здравствуйте!»

Громкий Сашин смех снимает напряжение. Оказывается, он ремонтировал видеомэгнитофон, для пробы вставил первую попавшуюся под руку пленку. И вот раздался голос красноармейца Сухова из кинофильма «Белое солнце пустыни» в тот самый момент, когда он здоровается с аксакалами, сидящими на ящиках с динамитом.

Посмеялись оба. Жаль, что не довелось нам повидать ни летающих тарелок, ни инопланетян-гуманоидов. Даже этот таинственный голос и то оказался самым что ни на есть зем-

НЫМ.

Летать еще пять дней. Если оглянуться на пройденный путь, то оставшееся — сущий пустяк. Но нет, последние дни самые долгие. Начали подготовку к посадке. Приступили к дополнительным тренировкам в вакуумной емкости «Чибис». Врачи настаивают на дополнительном приеме водно-солевых растворов, что должно частично восстановить те потери организмом жидкости, которые характерны для длительного пребывания в невесомости.

Отбираем и тщательно укладываем в спускаемом аппарате корабля все то, что надо взять с собой. Желание и возможности не совмещаются. И объем, и жесткие требования центровки диктуют свои ограничения. Сколь точна должна быть эта центровка, говорит тот факт, что при укладке возвращаемого оборудования учитывается даже количество листов бортовой документации.

Параллельно консервируем станцию. Все работы у нас идут под девизом «Пора домой!».

1 40 суток мы видели нашу огромную страну с высоты космического полета. И мы не просто любовались своей Родиной. Мы работали для нее. Мы старались не только выполнить программу, но — как это свойственно советским людям — сделать как можно больше, перевыполнить план, перевыполнить задание.

На 4784-м витке «Салюта-6» нам был запланирован выход в открытый космос. Не стану перечислять все сделанное там, за бортом. Скажу лишь, что впечатление от свидания с открытым космосом не передать словами.

Мы приняли и разгрузили три корабля «Прогресс», выполнили перестыковку, работали с двумя международными экипажами. (Забегая вперед, скажу, что мне довелось работать на орбите с космонавтами из ПНР, ГДР, МНР и СРР). Временами станция казалась нам вокзалом, правда, не таким

многолюдным, как обычные, земные. Но прибывали и отправлялись транзитные «поезда» строго по расписанию.

Прощай, «Салют»! Грустно с тобой расставаться. Все же второй дом...

А может быть, до свидания?

Вряд ли. В списках ближайших экипажей меня нет.

Ис Сашей Иванченковым жаль расставаться. Отличный он парень, надежный бортинженер. Очень надежный...

Когда по кораблю захлопала плазма, почувствовал сильные перегрузки, на время прекратил репортаж. Перегрузки были равны 3,8. Это по прибору. А по самочувствию все 5, даже больше.

Уходили в космос в начале лета, возвратились в последний месяц осени. Было прохладно и сыро. Земля недружелюбно давила навалившейся тяжестью. Голова валится на грудь. Рука с трудом удерживает несколько маленьких цветков, которые кто-то из встречающих вложил в ладонь.

Поисковики помогают Саше выбраться из люка.

Осторожнее, — говорю, — не повредите мне бортинженера.

— Он еще пригодится!

Авоздух-то, воздух... Землей пахнет. Сладкий воздух родной планеты.

Второго ноября мы вернулись на Землю. А третьего стал мечтать о новом полете. Впрочем, не только мечтать. Ждал, когда врачи разрешат вновь приступить к активным тренировкам. Правильно говорят: «Летчик может не быть космонавтом, космонавту нельзя не летать...»

Незадолго до старта четвертой экспедиции на «Салют-6» получил травму ноги Валентин Лебедев. Появилась необходимость срочно его заменить. Желавшие вновь уйти в длительный полет были. Просился и я. Но выбрали Валерия Рюмина. Мне сказали: подожди.

Чем манит космос? Ради чего мы рвемся туда? Что нами движет?

Особых секретов нет. Обыкновенное чувство любопытства, радость узнавания мира, та самая «детская болезнь», которая называется «сто тысяч почему». И эта болезнь порой бывает неизлечима.

Никто не может понять, объяснить: в чем дело? Что это за смятение чувств? Что не дает уснуть? Только красоты звездного неба?

Самое удивительное, что мы в это время забываем про усталость, про пережитое. Они куда-то исчезают, пропадают. И ты уже снова в работе. Снова в ожидании. Наверное, у врачей и специалистов есть объяснение этому явлению. Может быть, и люди других профессий знакомы с ним. Может быть. Но вот особое состояние души — как объяснить его? Да и нужно ли?..

12 марта 1981 года я снова стартовал в космос. Вторым в экипаже был Виктор Савиных. Через сутки мы были на борту «Салюта-6».

Полет — это работа. Такова гагаринская формула. Короче и точнее не скажешь. Можно развивать, можно дополнять, но работа останется работой. Только условия подчас экстремальные и обстановка экспедиционная. Жизнь на орбитальной станции, как сказал Олег Макаров, — это экспедиция без кавычек. Быт перемешан с работой. «Салют» внутри — не только научная лаборатория, но и общежитие, где все нужно делать самим.

В половине четвертого мы вдруг оба проснулись и не могли больше уснуть. Видно, магнитные бури как-то на нас действуют...

По обе стороны орбиты происходят различные события. Вверху — мерцают звезды, внизу — лесные пожары. А станция летит сквозь огненные столбы. Они рождаются где-

то под нами и уходят ввысь... Ничего подобного мы не видели раньше!..

Говорят, что я везучий. Наверное, это так. Наш «Союз Т-4» — корабль новой серии и впервые будет работать с длительной экспедицией. Это его очередное испытание...

Что взяли с собой для чтения? Самые важные книжки — это инструкции по эксплуатации бортовых систем и оборудования. Поэтому и личные вещи — это скорее рабочие вещи. Они порой важнее романа.

У каждого космонавта свои пристрастия. Я люблю наблюдать за океаном, вглядываться в океанскую ширь. Казалось бы, что здесь разглядишь? Со всех сторон сероватая гладь, лишь изредка попадаются на ней следы, которые оставляют корабли.

Но океан величав, многолик, своенравен. Его характер отражается в цвете. Видна граница между холодными и теплыми массами воды. Полосы планктона бывают изумрудными, причудливо рисуют тени облака, виден бег прилива...

Океан есть океан. Он велик и могуч. Он — наше богатство.

Авторы произведений: Береговой Георгий Тимофеевич, Титов Герман Степанович, Ребров Михаил Федорович, Денисов В. Ф., Коваленок Владимир Васильевич, Волынов Борис Валентинович, Шаталов Владимир Александрович, Коваль А., Гришин Сергей Дмитриевич

СОДЕРЖАНИЕ

Великий путь великого человека	10
Черное и белое	33
Космонавт Волынов в Израиле	44
Алиби, или что произошло на «Алмазе»	55
Первая космическая стыковка	64
Виталий Жолобов: «Мы полетели с Волыновым»	76
Да сохранит тебя любовь наша	85
Евгения Волынова. Звездные дни матери	90
Звездные пути человечества (под редакцией Георгия Берегового, Бориса Волынова, Германа Титова)	95

**БОРИС
ВОЛЫНОВ**

**ДВАЖДЫ ГЕРОИ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА**

**ДВАЖДЫ ГЕРОИ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА
ОТ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ**
(серия из ТРЕХ книг)

Издание подготовлено и выпущено Русским Национальным Благотворительным Общественным фондом во имя Святителя Иннокентия Иркутского, не в коммерческих целях, а в научение нынешним и грядущим поколениям.

www.rnbfond.ru