

29 коп.

Н.П.КАМАНИН

**СТАРТЫ
В
НЕБО**





Н. Самойлов

Н. П. КАМАНИН

**СТАРТЫ
В
НЕБО**

МОСКВА
ОРДЕНА „ЗНАК ПОЧЕТА“
ИЗДАТЕЛЬСТВО
ДОСААФ СССР
1976

Автор этой книги Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Николай Петрович Каманин — человек интересной судьбы. Он принадлежит к поколению, которое росло и мужало вместе со Страной Советов.

По комсомольской путевке Н. П. Каманин поступил в военную школу летчиков; окончив ее, служил на Дальнем Востоке. В 1934 году Н. П. Каманин, возглавляя авиаотряд, пробился в Арктике к дрейфовавшим на льдине челюскинцам и вывез на материк 34 человека. За этот подвиг он был удостоен звания Героя Советского Союза.

После окончания Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского Н. П. Каманин был на различных командных должностях, а в годы Великой Отечественной войны командовал штурмовой авиационной дивизией, затем корпусом, который дал Родине 76 Героев Советского Союза.

Ряд лет генерал Н. П. Каманин возглавлял Добровольное общество содействия авиации, работал в ДОСААФ СССР, а последние годы занимался подбором и обучением космонавтов.

Он стоял у колыбели Звездного городка, снаряжал в полеты первопроходцев Вселенной.

Думается, что его книга «Старты в небо» будет тепло принята читателями.

11204-066
к072(02)-76³

РОДИНЕ — КРЫЛЬЯ

Наша советская Родина — великая авиационная держава. Ее Военно-Воздушные Силы являются надежной опорой государства, гражданская авиация выполняет важные народнохозяйственные задачи, а спортивная приобщает к небу многие тысячи энтузиастов покорения пятого океана. Советский воздушный флот располагает ныне самой современной техникой, прекрасно обученными кадрами, воспитанными в духе любви и верности социалистической Родине, Коммунистической партии и советскому народу.

Могучей авиационной державой наша страна стала благодаря неустанной заботе Коммунистической партии, последовательно выполняющей ленинские указания о создании собственного первоклассного воздушного флота. На глазах моего поколения проходил этот замечательный процесс: мы были свидетелями его первых шагов, мы росли вместе с авиацией, защищали в ее рядах небо Отчизны в годы военных испытаний, продолжали служить ей и в послевоенный период — время бурного развития науки и техники.

Историки не едины в ответе на вопрос, когда появилась авиация.

Еще в конце XV века знаменитый итальянский ученый и художник Леонардо да Винчи работал над созданием летательного аппарата, много занимался исследованием механизма полета птиц. Над разрешением тайн полета аппаратов тяжелее воздуха в атмосфере немало работали и наши соотечественники: М. В. Ломоносов, Д. И. Менделеев, Н. Е. Жуковский, К. Э. Циолковский, С. А. Чаплыгин, М. А. Рыкачев и другие.

Известно, что великий русский ученый-энциклопедист М. В. Ломоносов, изучая строение атмосферы, создал ряд приборов, предназначенных для исследования

явлений, происходящих в воздушных потоках. Познав законы сопротивления воздуха, ученый пришел к выводу, что подъем аппарата на высоту возможен при помощи вращающегося винта. В 1754 году по его проекту в мастерских Академии наук была построена модель аппарата с воздушными винтами, приводящимися во вращение заводной пружиной. Этот аппарат явился прообразом современного вертолета.

Какими путями должно развиваться воздухоплавание? Этим вопросом много и плодотворно занимался и выдающийся русский ученый Д. И. Менделеев. «Воздухоплавание бывает и будет двух родов,— утверждал он,— одно на аэростатах, другое в аэродинамах... Но этот род воздухоплавания (аэродинам) обещает наибольшую будущность...». Исследователям строения атмосферы Д. И. Менделеев предложил использовать высотные аэростаты с герметической кабиной. В 1880 году ученый подарил коллегам свой труд «О сопротивлении жидкостей и воздухоплавании», который высоко оценил впоследствии Н. Е. Жуковский как основное руководство для строителей крылатых кораблей.

Важные разносторонние исследования атмосферы были проведены М. А. Рыкачевым. После долгих поисков, исследований и опытов он опубликовал в 1871 году статью «Первые опыты над подъемною силою винта, вращаемого в воздухе». Ученый исследовал величину мощности, необходимой для вращения винта, геометрические размеры винта, определил груз, который может поднять летательный аппарат.

Ведущее место в славной плеяде ученых, разрабатывавших проблемы полетов, по праву принадлежит профессору Н. Е. Жуковскому, которого В. И. Ленин назвал «отцом русской авиации». Неоценим его вклад в сокровищницу авиационных наук. Н. Е. Жуковский создал экспериментальную и теоретическую аэродинамику, теорию полета, впервые разработал вихревую теорию, вывел формулу подъемной силы, теоретически обосновал динамику полета. Его доклады и теоретические разработки, такие, как «Некоторые соображения о летательных аппаратах», «К теории летания», «О парении птиц» и другие, явились основополагающими для создания стройной теории полета, маневрирования, для

расчетов крыла, винта и других частей летательных аппаратов.

Мы говорим: самолет — русское изобретение. Да, именно в России был создан первый в мире самолет. Летом 1882 года наш соотечественник, талантливый ученый, изобретатель и конструктор А. Ф. Можайский после многолетней работы закончил проектирование, постройку и провел испытания своего самолета на военном поле в Красном Селе. Так, 1882 год стал началом века авиации.

Интенсивно шли изыскания изобретателей и ученых по созданию летательных аппаратов на рубеже XIX и XX веков. В 1903 году в периодической печати появились сообщения о том, что американские конструкторы братья Райт построили самолет, который сумел продержаться в воздухе почти минуту, Это был бесфюзеляжный биплан. Он не имел колесного шасси и взлетал с катапульты.

Начало XX века ознаменовалось подлинным штурмом воздушного океана. Сообщения о полетах авиаторов появлялись все чаще. Перелет через Ла-Манш, подъемы на высоту 100, 500 1000 и более метров, дальние — для того времени — полеты, демонстрация фигур пилотажа — все это убедительно свидетельствовало, что человек уверенно обретает крылья.

Велик вклад в развитие воздухоплавания русских летчиков. Родина никогда не забудет Михаила Никифоровича Ефимова, Сергея Исаевича Уточкина, Николая Евграфовича Попова, Александра Алексеевича Васильева, Лидии Виссарионовны Зверевой и многих других, заложивших основы летного искусства, личным примером и отвагой доказавших реальность полетов, зажегших сердца сотен новых экспериментаторов.

На заре своего существования авиация в России обрела многих друзей в Москве, Петербурге, Киеве, Тифлисе, Нижнем Новгороде, в ряде других городов. Начиная с 1908 года, здесь создаются различные авиационные и воздухоплавательные общества и кружки. Ученые, летчики, конструкторы по личному почину выступают с лекциями, докладами, обсуждают проблемы воздухоплавания, изыскивают средства и материалы для создания летательных аппаратов, проведения показательных полетов и соревнований, организуют выстав-

кй и другие мероприятия, пропагандирующие авиацию. Так, 2 мая 1910 года в Москве была открыта Воздухоплавательная выставка, а в Петербурге на Коломяжском ипподроме с 8 по 15 мая 1910 года проводилась Первая Всероссийская авиационная неделя.

Многие крупные города России стали центрами развития авиационных наук, создания летательных аппаратов, а в небе этих городов все чаще появлялись самолеты, планеры, дирижабли. На ипподромах и взлетных площадках устраивались авиационные праздники, на которых отважные летчики демонстрировали перед изумленной публикой свое пилотажное искусство.

Авиацией заинтересовалось и военное ведомство. В Петербурге в 1910 году при Офицерской воздухоплавательной школе создается авиационный отдел, начавший планомерно готовить военных летчиков. Число их, по современным понятиям, было весьма скромным — школа выпускала всего 10 летчиков в год, но первый шаг был сделан. В том же году создается Севастопольская авиационная школа. Наряду с военными появляются и различные гражданские школы авиаторов. В Петербурге, Москве, Одессе, Киеве в таких школах до начала первой мировой войны обучалось летному мастерству около 150 человек.

Русские летчики-спортсмены отличались высоким мастерством. 13 международных рекордов наших соотечественников были зафиксированы Международной авиационной федерацией только с 1909 по 1917 год. И каких рекордов! Например, в 1910 году в первый же день международных авиационных состязаний в Ницце Михаил Никифорович Ефимов завоевал три приза и установил рекорд, пролетев без посадки 130 километров. В июне того же года на международных соревнованиях во французском городе Руане Ефимов вновь получает приз за подъем на самолете наибольшего груза. Вслед за этим на международных авиационных состязаниях в Реймсе (Франция) он вновь блеснул высоким летным мастерством.

Исключительные заслуги в создании передовой русской школы высшего пилотажа принадлежат выдающемуся летчику-новатору Петру Николаевичу Нестерову, чье имя по праву вошло в историю русской авиации. Его жизнь в авиации — кратка по времени, но

изумительна по свершениям. Нестеров стал не только основоположником высшего пилотажа, выполнив впер-
вые в мире «мертвую петлю», названную его именем,
но и заложил основы боевого применения военных са-
молетов. Свой путь в военной авиации Нестеров закон-
чил бессмертным подвигом, впервые таранив враже-
скую машину.

Больших достижений добились в те годы и планери-
сты. Летом 1910 года Г. А. Векшин установил мировой
рекорд продолжительности полета на планере — 4 ми-
нуты 36 секунд, а в 1913 году С. П. Добровольский на
безмоторном аппарате собственной конструкции впер-
вые в мире продержался в парящем полете 5 минут.

...1917 год возвестил человечеству начало новой
эры — эры социализма. С первых же дней существова-
ния Советской власти В. И. Ленин, Коммунистическая
партия и Советское правительство, организовав защиту
социалистического Отечества, превратили авиацию в
серьезную силу, сделали ее надежным помощником во-
оруженных сил пролетарского государства.

28 октября 1917 года в Петрограде было создано Бю-
ро комиссаров авиации и воздухоплавания, возглавив-
шее работу по организации Красного Воздушного фло-
та. По указанию В. И. Ленина в декабре 1917 года
образована Всероссийская коллегия по управлению Воз-
душным Флотом, которая сразу же начала создание ре-
гулярных авиационных частей. К началу 1919 года был
сформирован 61 авиационный отряд. В боях с полчища-
ми иностранных интервентов и белогвардейцев муже-
ство и отвагу проявили многие красноенлеты, среди
них И. У. Павлов, И. В. Сатунин, Г. С. Сапожников,
И. К. Михалюк, Ю. А. Братолобов и другие верные сы-
ны молодой Советской страны.

Одержав победу в гражданской войне, Советская
Республика приступила к мирному строительству. Од-
нако, как говорится, порох необходимо было держать
сухим, и партия, всемерно укрепляя обороноспособ-
ность страны, принимала срочные меры к созданию
мощного военно-воздушного флота.

.. В январе 1921 года Советом Труда и Обороны была
создана комиссия по выработке «программы-макси-
мум» по восстановлению авиации и авиационной про-
мышленности. В этот же период В. И. Ленин поддержал

инициативу известного ученого и революционера Н. А. Морозова по организации сети аэроклубов, одобрил складывавшуюся систему пропаганды авиационных знаний среди населения.

Для развития авиационного спорта в стране большое значение имело создание 8 марта 1923 года добровольного Общества друзей воздушного флота (ОДВФ). В уставе Общества говорилось, что цель ОДВФ — содействие партии и правительству в развитии воздушного флота и авиационной промышленности, строительстве аэродромов, пропаганде авиационных знаний среди широких слоев населения. Лозунг партии: «Трудовой народ, строй воздушный Флот!» нашел живейший отклик в сердцах миллионов советских людей. За два первых года существования ОДВФ на строительство авиации было собрано 6 миллионов рублей золотом, большое количество ценностей; крестьяне внесли свой вклад, сдав 2500 тонн зерна.

ОДВФ развернуло широкую пропаганду авиационных знаний, организовывало авиационно-спортивные соревнования и агитперелеты. Конструкторы в содружестве с учеными успешно решали проблему создания учебных и спортивных легкомоторных самолетов.

Авиационно-спортивная работа в массах проводилась под девизом: «От модели — к планеру, с планера — на самолет». Многие прошли этим путем, в том числе А. Н. Туполев, С. В. Ильюшин, А. С. Яковлев, Н. Н. Поликарпов, В. С. Пышнов, С. П. Королев и другие, ставшие впоследствии известными учеными и конструкторами.

В Крыму, близ Феодосии, есть плато и гора Узун-Сырт, носящая ныне имя морского летчика-планериста П. Н. Клементьева. Осенью 1923 года здесь были проведены первые Всесоюзные соревнования планеристов. Участники их — С. В. Ильюшин, А. С. Яковлев, В. С. Пышнов, М. К. Тихонравов и другие энтузиасты планерного спорта представили девять конструкций летательных аппаратов. Проба сил спортсменов-планеристов оказалась удачной. Она показала, что среди молодежи есть талантливые конструкторы и летчики.

...Шли годы. Советский народ достиг заметных успехов в восстановлении промышленности и сельского хозяйства. Быстрыми темпами шло создание научной и

промышленной базы для развития авиации. Плодотворно работали авиационные научные учреждения, возглавляемые Центральным аэрогидродинамическим институтом (ЦАГИ). Авиационные заводы стали выпускать сериями самолеты из отечественных материалов и по проектам советских конструкторов. Потребовались летные кадры, и авиационные школы — Качинская, Борисоглебская, Оренбургская перешли на еже: один выпуск десятков, а затем и сотен летчиков и лтурманов.

Завершалось лишь первое десятилетие Октября, а советские летчики уже провели свои краснозвездные самолеты в небесных просторах многих стран Европы и Азии, стали претендовать на почетные места в таблице мировых авиационных рекордов. Преобразуя землю, советские люди штурмовали и небо.

В двадцатые годы в каждом большом и малом городе, в любом отдаленном поселке тяга к авиационным знаниям среди населения и особенно среди молодежи была огромной. Покажу это на примере моего родного города Меленки. Это был небольшой провинциальный городок — в 40 верстах от Мурома на берегу реки Унжа, перегороженной частыми запрудами водяных мельниц. До революции была у нас лишь небольшая текстильная фабрика да кожевенное производство.

Великий Октябрь вдохнул новую жизнь и в наш городок. Я учился тогда в школе и помню, с каким энтузиазмом мы участвовали в субботниках, с какой радостью встречали каждую весть об успехах Страны Советов. Полнокровной жизнью жила наша комсомольская организация, членом которой я стал в 1922 году, а вскоре был избран секретарем комсомольской организации школы. Мы не только учились, но и занимались в кружках, проходили курс молодого красноармейца, ставили пьесы, слушали доклады, спорили. Особой же популярностью у нас пользовался кружок Общества друзей воздушного флота. Но одно дело — слушать лекции, перелистывать журналы и штудировать книги по авиации, и совсем другое — увидеть настоящий самолет. И когда однажды на окраине города приземлился самолет — это стало для нас, мальчишек, чрезвычайным событием. Много дней и вечеров мы вспоминали потом об этом неожиданном визите крылатой машины.

Кружковцы первыми в Меленках организовали сбор средств на постройку самолетов. Помню, собрали заседание ячейки и приняли решение: показать личный пример, а затем агитировать остальных школьников.

Была у меня заветная цель — купить новые коньки. Долго я собирал медные копейки, экономя на чем только можно, и из них уже сложился полтинник. Еще немного — и коньки станут явью... И вот мне предстояло поставить свою фамилию в подписном листе и обозначить сумму взноса. Не скажу, чтобы я ни секунды не колебался. Но все же авиация взяла верх над конькобежным спортом: я проставил на листе сумму — пятьдесят копеек, размашисто расписался и облегченно вздохнул. Мои друзья также все свои скромные сбережения отдали на строительство самолетов, а потом с жаром агитировали товарищей последовать их примеру. Наша агитация воспринималась очень сочувственно не только подростками, но и взрослыми. Все прекрасно понимали важность развития авиационной промышленности.

А сколько людей в те годы взяли старт в небо, обрели навыки летания, инженерные знания, опыт конструирования летательных аппаратов!? И огромную роль в их становлении сыграло оборонное Общество, которое через свои ячейки, кружки, секции, клубы приобщило к планомерной учебе тысячи и тысячи энтузиастов авиации. Многие выдающиеся советские ученые, авиаконструкторы, летчики получили путевку в большую авиацию именно в этих кружках авиамodelистов и планеристов. Путь С. П. Королева в планеризм, в авиацию, в космос — типичнейший и ярчайший тому пример.

С Сергеем Павловичем мне довелось сотрудничать в шестидесятые годы. Ныне этого ученого знает весь мир, память о нем долго будет жить в сердцах людей.

Жизнь этого человека удивительна и прекрасна. Он рано привык мыслить и действовать самостоятельно, без подсказки, Летом 1924 года Сергей успешно окончил 1-ю строительную профшколу. Но занимался во время учебы не только предметами, включенными в программу. Он учился еще и в планерном кружке. И причем учился весьма успешно, о чем свидетельствуют документы. Вот один из них: удостоверение, выданное Королеву Одесским Губотделом ОАВУК.

«Дано сие тов. Королеву Сергею Павловичу в том, что он состоял в кружке планеристов Губотдела ОАВУК с июня 1923 года, принимал активное участие во всех работах.

В последнее время тов. Королев состоял членом Губспортсекции, руководя кружком планеристов управления порта.

Тов. Королевым сконструирован планер, который после проверки всех расчетов... принят Губспортсекцией для постройки».

Интересно, что юный Королев тогда был не только руководителем кружка планеристов, но лектором и даже инспектором. «...Все необходимые знания по разделам высшей математики и воздухоплавания я получал самостоятельно, пользуясь лишь указаниями литературы», — так впоследствии объяснял источник своей осведомленности об авиационных науках в то время сам ученый.

В начале тридцатых годов выпускник МВТУ, молодой инженер С. П. Королев ознакомился с трудами К. Э. Циолковского в области ракетостроения и межпланетных сообщений, встретился с Ф. А. Цандером и загорелся мечтой — строить ракеты и летать на них.

Дипломной работой выпускника МВТУ Сергея Королева стал проект самолета СК-4. Интересно, что по решению Центрального совета Осоавиахима эта машина была построена, и на ней летал летчик-испытатель Д. А. Кошиц.

Снимок и материалы о самолете СК-4, опубликованные в журнале «Самолет», дают представление о смелости конструкторского поиска, незаурядных способностях и находках молодого С. П. Королева.

СК-4 по тем временам имел удачную перспективную конструкцию. Но, говоря словами самого Сергея Павловича, его постигла шутка судьбы. В очередном полете из-за отказа двигателя СК-4 упал на крышу ангара и разбился. Пилот Д. А. Кошиц, к счастью, остался жив.

С самого начала своей конструкторской деятельности С. П. Королев шел не проторенными путями, а решал новые проблемы авиации. Создание планера для высшего пилотажа, ка котором впервые были совершены петли Нестерова, и разработка оригинальных ре-

кордных мотопланеров заслуженно поставили его в ряд выдающихся авиационных конструкторов.

В тридцатые годы С. П. Королев занялся и проблемой постройки реактивного двигателя. Он видел будущее авиации и космонавтики на многие годы вперед.

В 1932 году С. П. Королев возглавил коллектив ГИРД*. Его незаурядные способности и организаторский талант позволили гирдовцам создать целое семейство ракет, решить ряд проблем, связанных с реактивным движением. Эстафета К. Э. Циолковского оказалась в надежных руках. Гирдовские ракеты взлетали все выше и выше.

Знаменательным событием для развития авиации явилось принятие IX съездом ВЛКСМ в 1931 году шефства над Военно-Воздушными Силами.

25 января на торжественном заседании съезд принял обращение ко всем комсомольцам и молодежи нашей страны, в котором говорилось: «Комсомолец, на самолет! — вот наш боевой лозунг. Съезд призывает каждую ячейку, каждого комсомольца заботиться о воздушном флоте».

Этот боевой клич нашел горячий отклик в сердцах миллионов юношей и девушек. Десятки тысяч молодых советских патриотов стали упорно и настойчиво овладевать основами авиационных знаний, изучать технику, заниматься авиационным спортом. Лучшим из лучших членов ВЛКСМ вручали комсомольские путевки в училища и школы Военно-Воздушных Сил.

Комсомол взял на себя конкретную задачу: всемерно развивая массовый авиационный спорт, подготовить 150 тысяч летчиков-спортсменов. Эта задача оказалась по плечу нашей смелой, задорной, боевой молодежи.

После IX съезда ВЛКСМ был создан Центральный аэроклуб СССР, стали работать организованные энтузиастами «малой авиации» Центральная планерная школа, планерные конструкторские бюро, Центральная авиамодельная лаборатория имени IX съезда ВЛКСМ, ставшая научно-методическим и техническим центром авиамоделистов.

Все это дало возможность комсомолу рапортовать своему X съезду о том, что в стране создано 122 моло-

* ГИРД — группа изучения реактивного движения. (Прим. ред.).

дежных аэроклуба, в которых только за один год обучено искусству пилотирования самолета свыше 3500 человек, а в 1500 кружках и на 232 планерных станциях выпущено в самостоятельный полет более 20000 планеристов.

..Страна успешно решала величественные задачи первых пятилеток — индустриализации, коллективизации сельского хозяйства, развития советской культуры. Росла ее промышленная, а следовательно, и оборонная мощь. Была создана база технического перевооружения и авиации, в частности, введены в строй крупные самолето- и моторостроительные заводы. Парк военной, гражданской и спортивной авиации непрерывно пополнялся техникой новых образцов. Советский Союз стал могучей авиационной державой.

В тридцатые годы советские летчики совершили десятки рекордных полетов, изумивших мир. Лозунг Коммунистической партии — «Летать дальше всех, выше всех и быстрее всех» воплощался в действительность. Вот лишь некоторые примеры. В 1934 году М. М. Громов установил рекорд дальности, пролетев около 12500 километров. Через год В. К. Коккинаки поднялся на высоту 14 500 метров. Г. Ф. Байдуков на четырехмоторном самолете с большой нагрузкой установил рекорды скорости на дистанции 1000 и 2000 километров.

В 1936 году Советский Союз вступил в Международную авиационную федерацию (ФАИ). В таблицу рекордов были вписаны достижения выдающихся советских летчиков В. П. Чкалова, М. М. Громова, В. К. Коккинаки, Г. Ф. Байдукова, М. А. Нюхтикова, И. М. Сухрмлина, В. С. Гризодубовой, П. Д. Осипенко, М. М. Расковой. Огромных успехов добились и наши планеристы, парашютисты, авиамodelисты.

К началу 1939 года Советский Союз по всем авиационным рекордам занял в таблице ФАИ первое место в мире. Это был триумф советской авиации.

Мы, летчики, каждодневно ощущали отеческую заботу Коммунистической партии и правительства и старались отвечать на нее отличным выполнением заданий. Авиаторы продемонстрировали свое высокое мастерство и неиссякаемое мужество в знаменитой челюскинской эпопее. В морской пучине возле Чукотки за-

жатым льдами погиб в 1934 году корабль «Челюскин», а команда и экспедиция, возглавляемая О. Ю. Шмидтом, сошла на льдину. Советские авиаторы прорвались в Арктику и вывезли всех челюскинцев на материк.

За этот подвиг семи летчикам было присвоено первые введенное в стране звание Героя Советского Союза. В числе удостоенных этой награды значилось и мое имя.

На встрече челюскинцев с руководителями партии и правительства — на Красной площади, возле Мавзолея В. И. Ленина, — присутствовали и мы — семерка летчиков. Мы были очень взволнованы происходящим. С нами тепло поздоровались члены Политбюро ЦК партии И. В. Сталин, К. Е. Ворошилов, М. И. Калинин, В. В. Куйбышев, Г. К. Орджоникидзе. Затем состоялся митинг. Выступавшие отмечали, что челюскинская эпопея продемонстрировала перед всем миром не только стойкость и мужество советских людей, но и возросшие возможности нашей отечественной авиационной техники.

В Кремле, в Георгиевском зале, в тот же день на правительственном приеме Генеральный секретарь ЦК ВКП(б) И. В. Сталин провозгласил тосты — за партию, за советский народ, за подвиг челюскинцев и — отдельно — за летчиков.

Хочется сказать, что Центральный Комитет партии и лично И. В. Сталин к летчикам вообще относились заботливо. Эта забота постоянно проявлялась в большом и малом.

2 мая 1935 года на Центральном аэродроме состоялась встреча руководителей партии и правительства с летчиками — участниками первомайского воздушного парада. Экипажи находились у самолетов. К. Е. Ворошилов, И. В. Сталин, Г. К. Орджоникидзе и другие партийные и государственные деятели внимательно осматривали машины, задавали вопросы конструкторам, летчикам. Возле группы новых скоростных самолетов они задержались дольше всего. Ведущим этой группы на параде был В. П. Чкалов. И. В. Сталин спросил Чкалова:

— Почему вы не пользуетесь парашютом, а обычно стараетесь спасти машину?

Валерий Павлович ответил после короткого раздумья:

— Я летаю на опытных самолетах. Они весьма ценны, и губить их очень жалко. Я признаю парашюты, но предпочитаю обходиться без них.

— Ваша жизнь нам дороже любой машины,— сказал И. В. Сталин.

Вскоре летчик-испытатель В. П. Чкалов был награжден орденом Ленина за неоднократно проявленные смелость и мужество при испытании новых конструкций самолетов.

Советская авиация росла год от года, повышалась ее мощь, крепили кадры. В военной авиации появлялись новые образцы самолетов. Авиапромышленность во вторую пятилетку по сравнению с первой произвела продукции более чем в пять раз. Прекрасные двигатели для самолетов дали конструкторские коллективы, возглавляемые В. Я. Климовым, А. Д. Швецовым. Появились дальние и фронтовые, а также пикирующие бомбардировщики, штурмовики, истребители конструкций А. Н. Туполева, С. В. Ильюшина, В. М. Петлякова, П. О. Сухого, С. А. Лавочкина, А. И. Микояна, А. С. Яковлева, Н. Н. Поликарпова, А. А. Архангельского и других.

Немало новых боевых машин получили в те годы Военно-Воздушные Силы. Партия учитывала опасность новой войны и готовила страну к обороне.

XVIII съезд Коммунистической партии, состоявшийся в марте 1939 года, принял третий пятилетний план и наметил пути дальнейшего повышения экономической и оборонной мощи страны.

Комитет Обороны при СНК СССР в сентябре 1939 года принял постановление о строительстве новых самолетостроительных заводов и авиамоторных, что дало возможность в 1940 году выпустить несколько тысяч боевых самолетов. Однако это были в основном самолеты устаревших конструкций. Машины новых типов, созданные конструкторскими коллективами в предвоенные годы, только осваивались заводами, и полное перевооружение авиационных частей не удалось осуществить. Так, из 106 авиаполков, намеченных к перевооружению, только 19 успели получить новую технику и освоить ее.

В предвоенные годы шла также интенсивная подготовка квалифицированных кадров для военной авиации. Академии и училища готовили командиров, летчиков, штурманов, механиков, техников, инженеров. В решении этой задачи видную роль сыграло и оборонное общество — Осоавиахим.

Перед Великой Отечественной войной Осоавиахим был одним из наиболее массовых добровольных обществ в нашей стране. В его рядах насчитывалось 13 миллионов человек, объединенных в 329 тысяч первичных организаций. Более 35 процентов всего состава Коммунистической партии и 31 процент комсомольцев являлись его активными членами.

Выполняя указания партии, оборонное Общество вместе с Ленинским комсомолом проводило широкую и разностороннюю военно-патриотическую работу. Главное внимание концентрировалось на военной и технической подготовке будущих защитников Родины. О ее размахе можно судить по такому примеру: только в 1934—1935 годах более 3,5 миллиона молодых людей изучили устройство двигателя, топографию, основы противовоздушной и химической обороны. Особое же внимание комсомол и оборонное Общество уделяли подготовке кадров для растущих Военно-Воздушных Сил. В аэроклубах без отрыва от производства обучались будущие летчики. Десятки тысяч спортсменов осваивали планерное и парашютное дело. В 1940 году учебные авиационные организации оборонного Общества подготовили более 24 тысяч пилотов, около 500 летчиков-инструкторов, свыше 3 тысяч авиатехников, более 26 тысяч парашютистов и планеристов. Всего к началу 1941 года в учебных организациях Осоавиахима было обучено около 400 тысяч летчиков запаса, пилотов-планеристов, мотоциклистов и связистов.

Воспитание и подготовка советских людей к вооруженной защите социалистического Отечества составляют славные страницы истории оборонного Общества. Обучив и воспитав многие сотни тысяч человек, ставших в горниле сражений умелыми воинами, оно внесло тем самым значительный вклад в победу нашего народа и его Вооруженных Сил над фашистской Германией и империалистической Японией,

БОЕВЫМИ КУРСАМИ

22 июня 1941 года фашистская Германия вероломно напала на нашу страну. С первых же часов Великой Отечественной войны воздушные сражения приобрели решительный характер. От их исхода зависело очень многое. Вражеская авиация сумела нанести серию внезапных ударов по группировкам наших сил, аэродромам, уничтожив значительную часть самолетов, пунктов связи и управления, складов. Трудно, очень трудно пришлось в начальный период войны нашим летчикам.

Основная тяжесть борьбы за господство в воздухе легла на истребительную авиацию. Но она была вооружена в основном самолетами И-153 («Чайка»), И-16, боевые качества и тактические свойства которых уступали немецким истребителям. Но советские авиаторы смело вступали в единоборство с фашистскими летчиками, упоенными легкими победами в небе многих стран Европы, сбивая лучшие фашистские истребители, сжигая бомбардировщики, нанося удары по наземным целям. А когда кончались боеприпасы, шли на таран, уничтожая машины с паучьей свастикой. Так, уже ранним утром 22 июня шесть отважных воинов таранили вражеские машины. Вот их имена: Д. В. Кокорев, Л. Г. Бутелин, И. И. Иванов, А. И. Мокляк, А. С. Данилов, П. С. Рябцев.

Воздавая должное славным нашим соколам, писатель Алексей Толстой в газете «Красная звезда» за 16 августа 1941 года так оценил их подвиги: «...В истории авиации таран совсем новый и никем и никогда ни в одной стране никакими летчиками, кроме русских, не испробованный прием боя... Советских летчиков толкает на это сама природа, психология русского крылатого воина, упорство, ненависть к врагу, смелость, соколиная удаль и пламенный патриотизм... Таран — это русская форма боя. Небо над нашей Родиной было и будет наше...»

Таран — это, конечно, крайняя форма борьбы с воздушным врагом, но в том и величие духа советских летчиков-истребителей, что они применяли таран, шли на смертельную опасность ради выполнения воинского долга.

Военные историки установили, что в ходе Великой Отечественной войны советские летчики совершили около 500 таранов, а Герой Советского Союза Б. И. Ковзан четырежды успешно применил этот прием боя.

Смелость и отвага советских воздушных бойцов буквально обескураживали фашистов. И в воздушный боях они, даже имея значительный численный перевес, зачастую были вынуждены переходить к обороне.

С каждым днем, неделей, месяцем возрастала мощь нашей авиации, крепло боевое мастерство летных кадров, увеличивались вражеские потери. Осенью 1941 года, когда фашистские армии вышли на подступы к Москве, враг обрушил на столицу нашей Родины огромное количество самолетов. Но советские летчики с честью справились с труднейшей задачей прикрытия Москвы от ударов с воздуха. Так, лейтенант Виктор Талалихин совершил первый в мире ночной таран фашистского самолета. Отважно и умело били врага А. Н. Катрич, К. Н. Титенков, Н. И. Храмов и многие другие защитники неба столицы. В этих боях воздушные бойцы и зенитчики уничтожили более 1600 вражеских самолетов, тем самым внесли достойный вклад в разгром гитлеровцев под Москвой.

Всенародным признанием высоких заслуг советских летчиков явилось присвоение правительством в декабре 1941 года шести лучшим из лучших авиационным полкам звания гвардейских. В их числе было четыре истребительных полка.

К тому времени в состав истребительных частей стало больше поступать самолетов новых марок — МиГ-3, ЛаГТ-3, Як-1, не уступавших по своим характеристикам немецким. Позже наша авиация получила на сооружение еще лучшие истребители — Ла-5, Як-7, Як-3. Это позволило советским летчикам вести воздушные бои с противником не только «на равных», но и с некоторым техническим преимуществом. На протяжении всей Великой Отечественной войны советские Военно-Воздушные Силы получали от отечественной промышленности мощное оружие, совершенную технику, благодаря чему их удары по немецко-фашистским захватчикам становились все более сокрушительными.

Военно-Воздушные Силы СССР принимали активное участие во всех операциях и сыграли большую роль в завоевании победы над врагом. За годы войны советские авиаторы совершили 3125 тысяч самолето-вылетов, сбросили на позиции и военные объекты фашистов 30 450 тысяч бомб разного калибра, уничтожили в воздухе и на земле около 57 тысяч самолетов, а также множество танков, орудий, автомашин и живой силы врага.

Мудрым организатором и вдохновителем советского народа на разгром врага явилась Коммунистическая партия, превратившая страну в единый боевой лагерь, направившая усилия советских людей на достижение желанной победы: с первых же дней войны партия и правительством, опираясь на преимущества социалистического строя, в короткие сроки перестроили экономику, всю жизнь страны на военный лад.

Серьезные и ответственные задачи были поставлены перед оборонным Обществом. Осоавиахим деятельно помогал партийным органам и военному командованию готовить пополнение для частей и соединений армии, авиации и флота, для отрядов народного ополчения, истребительных батальонов, партизанских отрядов. В июле 1941 года Постановлением Совета Народных Комиссаров СССР на Осоавиахим была возложена также организация всеобщей обязательной подготовки населения к противовоздушной обороне. Оборонное Общество с помощью местных Советов менее чем за месяц — к августу 1941 года — сформировало около 220 тысяч команд и групп самозащиты, в которых насчитывалось до 28 миллионов человек. Была создана сеть курсов и кружков и по подготовке населения к противовоздушной и противохимической защите.

Военной учебой к концу 1941 года было охвачено 85 миллионов советских людей. И когда с фашистских самолетов на наши города вместе с фугасными сыпались зажигательные бомбы, на борьбу с пожарами, ликвидацию «зажигалок» выходило чуть ли не все население, обученное правилам ПВО в организациях оборонного Общества. Так, в Ленинграде за время обороны города было обезврежено более 200 тысяч авиабомб,

потушено свыше 5700 пожаров. Самоотверженно обороняло свои города от воздушных пиратов население Москвы, Тулы и многих других городов.

Организации Осоавиахима готовили для армии также снайперов, пулеметчиков, минометчиков, истребителей танков, связистов, саперов, санитаров. Основам военного дела в первичных и учебных организациях Общества были обучены сотни тысяч человек.

Большое внимание уделялось подготовке резервов для Военно-Воздушных Сил. В июле 1941 года Советское правительство обязало Осоавиахим подготовить в аэроклубах большой контингент летчиков. В выполнении этого задания активно включился комсомол. Уже через десять дней после решения правительства к учебе в аэроклубах приступило около 16 тысяч молодых людей. Вскоре они стали военными летчиками.

За годы войны учебные авиационные организации оборонного Общества подготовили для Военно-Воздушных Сил около 60 тысяч различных специалистов, главным образом летчиков и пилотов-планеристов. Велось и массовое обучение парашютистов. За первые шесть месяцев войны в Воздушно-десантные войска было направлено более 144 тысяч юношей, прошедших начальную парашютно-десантную подготовку в аэроклубах Осоавиахима.

Осенью 1941 года из инструкторов аэроклубов были сформированы первые части ночных бомбардировщиков. Высокое мастерство инструкторов-осоавиахимовцев, их отвага и мужество, проявленные при выполнении боевых заданий, помогли утвердиться в Военно-Воздушных Силах новому роду авиации — легкомоторной ночной бомбардировочной, сыгравшей важную роль в борьбе с врагом.

Достойный вклад в достижение великой Победы внесли и планеристы. Транспортные планеры водили к партизанам такие мастера безмоторной авиации, как С. Н. Анохин, М. Ф. Романов, В. Е. Выгонов, В. Е. Чубуков, Ю. В. Сушили, Г. С. Малиновский и другие.

Организации оборонного Общества принимали активное участие во всенародном движении помощи фронту, заботились об инвалидах войны и семьях фронтовиков. На средства, собранные комитетами Осоавиахима, были построены и переданы действующим ча-

стям девятнадцать эскадрилий и звеньев боевых самолетов, двадцать танковых колонн.

Воспитанники аэроклубов оборонного Общества на всех фронтах и участках проявляли себя умелыми воинами. Многие из них были удостоены высоких наград Родины. Это, прежде всего, трижды Герои Советского Союза А. И. Покрышкин и И. Н. Кожедуб и более тридцати кавалеров двух Золотых Звезд, в том числе В. А. Алексенко, Д. И. Беда, А. Е. Боровых, М. Г. Гареев, Д. Б. Глинка, А. Ф. Клубов, В. Д. Лавриненков, А. И. Молодчий, Г. А. Речкалов, Б. Ф. Сафонов и другие.

Мы законно гордимся тем, что более тысячи воспитанников Общества, обучавшихся в аэроклубах, удостоены звания Героя Советского Союза, сотни тысяч награждены боевыми орденами и медалями.

Мне, командиру штурмовой авиационной дивизии, а затем 5-го штурмового авиационного корпуса, очень хорошо была известна истина: если летчик перед военным авиационным училищем прошел учебу в Осоавиахимовском аэроклубе, значит, на него можно положиться. Это подтверждает и опыт многих товарищей, авиационных командиров разных степеней.

В чем тут дело? Почему Осоавиахимовская школа пользовалась таким высоким авторитетом? На мой взгляд, ответ может быть вот какой. Приходя в аэроклуб, юноши выбирали профессию по велению сердца, занимались увлеченно, самозабвенно. В их становлении играло роль и то необычайное напряжение, в котором жили аэроклубовцы. Ведь они работали на заводах, стройках и шахтах, учились в ФЗУ, техникумах и институтах, а вечерами и по воскресеньям в классах и на летном поле овладевали любимым делом. Нужно прибавить к этому кипучую комсомольскую работу, которую они вели в те годы. Только исключительная организованность, трудолюбие, упорство позволяли им достичь поставленной цели. Это закаляло характер, укрепляло волю, приучало ценить время, вырабатывало привычку к дисциплине.

Как правило, воспитанникам Осоавиахимы, прибывшим в полк, быстрее других молодых летчиков доверяли самостоятельные боевые задания. Объяснить это, мне кажется, можно тем, что многие из них или сами были хорошими авиационными спортсменами, или ле-

тали рядом с ними, прекрасно чувствовали самолет, с юности усвоили правила и наставления летной службы, Оказавшись в сложной обстановке, они не терялись, мобилизуя все силы на выполнение поставленной задачи.

Отмечу и еще одно: летчики, прошедшие осоавиа*химовскую школу, всегда деятельно помогали техническому составу. Это тоже шло от аэроклуба, где курсанты сами участвовали в подготовке машин к полетам.

Немало воспитанников Осоавиахима служило и в штурмовых частях. С особой теплотой вспоминаю о них и хочу о некоторых рассказать поподробнее.

...Шла вторая военная осень. Наша дивизия вела напряженные бои, нанося удары по врагу в районах Смоленска, Дорогобужа, Великих Лук и ряда других городов. Конечно, не обходилось и без потерь. Остро ощущалась нехватка людей и машин. Поэтому пополнение мы старались поскорее вводить в строй и радовались каждому успеху молодого летчика.

Помню, прибыл в 800-й штурмовой авиационный полк Талгат Бегельдинов, окончивший аэроклуб, а затем Оренбургское авиационное училище. И вот в первом же боевом вылете он отличился — поджег бензохранилище и склад боеприпасов. Случайность? Может быть, но во время второго вылета, когда «мессершмитты» прорвались к нашим штурмовикам сквозь охрану истребителей, Талгат сбил фашистский самолет. Тут уж случайностью не объяснишь, всем стало понятно, что в полк пришел хоть и молодой, но умелый и храбрый воин.

Летал Талгат неутомимо. С большим удовлетворением я подписал на него несколько наградных листов, а затем представил к офицерскому званию. В день XXV годовщины Красной Армии и Военно-Морского Флота мы поздравили Талгата Бегельдинова с получением сразу двух боевых наград, вручили ему офицерские погоны. В боевые расчеты его стали включать уже ведущим группы.

В родном своем штурмовом полку этот славный сын казахского народа прошел замечательный боевой путь. В последний день войны дважды Герой Советского Союза Т. Я. Бегельдинов совершил свой триста пятый боевой вылет. После войны трудящиеся Казахста-

на неоднократно избирали подполковника запаса Талгата Якубековича Бегельдинова депутатом Верховного Совета СССР,

Летчик-космонавт СССР, кавалер двух Золотых Звезд Георгий Тимофеевич Береговой свой путь в небо тоже начал в осоавиахимовском аэроклубе в городе Енакиево, где работал на металлургическом заводе. Комсомол послал его в авиационное училище, и он стал военным летчиком. В годы войны встретил я Г. Т. Берегового в 90-м штурмовом авиаполку, входившем в 5-й штурмовой авиакорпус, которым я командовал. Капитан Береговой был уже опытным летчиком. К каждому полету готовился тщательно и всесторонне, задания выполнял образцово, водил свои группы на цель расчетливо, Над целью они появлялись неожиданно, на бреющем полете, затем следовала небольшая «горка» и — неотвратимый удар с пологого пикирования.

Не могу не рассказать хотя бы о нескольких боевых вылетах, когда в полной мере проявилось мастерство и мужество будущего космонавта.

...28 июля 1943 года шли ожесточенные бои на Курской дуге. Группа «ильюшиных» во главе с капитаном Береговым штурмовала передний край противника. Неожиданно появились вражеские истребители. Одни завязали бой с нашими «ястребками» прикрытия, другие напали на «илы».

Два «мессера» набросились на машину командира. Пулеметная очередь прошила плоскость. В этот момент один из «мессеров», пролетая впереди самолета Берегового, на какое-то мгновение подставил себя под удар. Летчик не растерялся и ударил из пушки. Вражеский истребитель задымил. Но тут же две пары «мессеров» снова атаковали самолет капитана. Загорелся мотор. Командир группы приказал своему заместителю вести штурмовики на аэродром, а сам с высоты 300 метров выбросился с парашютом из объятый пламенем машины.

¹ В боях за Львов и на Сандомирском плацдарме многие летчики-штурмовики корпуса проявили мужество и героизм и были удостоены высоких правительственных наград. В числе награжденных был и гвардии капи-

тан Береговой. Более 100 вылетов совершил он на своем Ил-2. Бомбил и штурмовал вражеские танки, автомашины, артиллерийские батареи, железнодорожные эшелоны, переправы через реки, был участником «звездного» налета на львовский аэродром. На задания он летал с мая 1942 года и до последнего дня войны. Три раза горел, три раза был сбит, но всегда возвращался в полк. В декабре 1944 года мы поздравили его с присвоением звания Героя Советского Союза,

Сколько было их, фронтовых воздушных дорог, у штурмовика Георгия Берегового — и не счесть. Западный, Калининский, Центральный, Воронежский, 1-й Украинский фронты; бои за освобождение Польши, Румынии, Венгрии, Чехословакии; 186 боевых вылетов — таковой общий итог боевой работы мастера штурмовых ударов Г. Т. Берегового.

Спустя 20 лет после войны я встретился с полковником Береговым, Заслуженным летчиком-испытателем СССР. Откровенно говоря, меня удивила его просьба — принять в группу летчиков-космонавтов. В его-то возрасте овладевать новой профессией?

— Хорошо ли подумал, Георгий Тимофеевич? Ведь тебе за сорок?

— Сорок четыре. Но жалоб на мое здоровье нет ни у меня, ни у медиков, — и он стал мне аргументированно доказывать, что именно летчик-испытатель ближе всего стоит к космическим полетам и что по мере усложнения заданий на полеты в космос уровень специальной подготовки летчиков-космонавтов должен возрастать. Все это было убедительно. Я пообещал ему включить его кандидатуру для рассмотрения на заседании комиссии.

Так начался новый «вираж» в жизни Г. Т. Берегового. А 26 октября 1968 года в кабине корабля «Союз-3» он стартовал в космический полет, успешно выполнил сложные задания по сближению с беспилотным кораблем «Союз-2» с использованием системы ручного управления, провел маневрирование в космосе и другие эксперименты и 30 октября благополучно приземлился в заданном районе.

Теперь дважды Герой Советского Союза генерал Г. Т. Береговой уже сам готовит молодых космонавтов.

Прекрасным мастером штурмовых ударов, умелым ведущим группы зарекомендовал себя и командир эскадрильи Герой Советского Союза майор Василий Федорович Зудилов. После обучения в Барнаульском аэроклубе он окончил Новосибирскую военную школу летчиков и прибыл в полк. 25 июня 1941 года на самолете «СБ» совершил первый боевой вылет. В период боев за Москву Василий Федорович освоил новый самолет Ил-2, воевал на Калининском фронте, стал командиром звена, получил ранение, контузию, снова вернулся в полк. Летом 1943 года, сражаясь с врагом на киевском направлении, Зудилов уже возглавлял эскадрилью, и здесь его талант штурмовика развернулся во всей полноте.

В начале операции по форсированию Днепра от нашего штурмового корпуса в боях участвовали лишь два штурмовых полка. В день летчикам приходилось делать лишь 50—70 самолето-вылетов. Решили срочно подтянуть полки как можно ближе к Днепру. Результат сказался сразу: несмотря на нехватку самолетов, боеприпасов и горючего, количество вылетов день ото дня росло.

Вспоминается такой эпизод. Василий Зудилов вел группу штурмовиков в бой. На подходе к командному пункту он доложил о готовности к работе. Я уже хотел дать «добро», но вдруг увидел высоко в небе, между облаками, на высоте примерно трех тысяч метров, две группы «мессеров». А наших штурмовиков прикрывали только две пары истребителей! На мгновение стало как-то не по себе. Не медля ни секунды, передаю по радио команду:

— Зудилов! Встать в круг!

— Не понял, прошу повторить,— отозвался летчик.— Идем работать в квадрат...

Пришлось повторить команду: немедленно встать в оборонительный круг, пояснив, что в воздухе «мессеры».

— Вас понял,— ответил Зудилов.

Заложив крутой вираж, он повел «ильюшиных» к позициям наших зенитных батарей. Над ними Зудилов перестроил боевой порядок в оборонительный круг, подготовился к отражению атак врага.

Ох, как заманчива для вражеских истребителей была легкая добыча, как бы они накнулись на «илы»!

Но благодаря умелому маневру Зудилова сами оказались в критических, весьма тяжелых условиях и не решились напасть.

— Почему «илы» застряли? — поступил запрос от командующего армией генерала Ф. Ф. Жмаченко.

— Над целью будут через десять минут, отражают «мессеров», — доложил я.

Наш расчет оправдался. Немецкие самолеты еще походили минут десять над «илами», попытались все же сунуться к ним, но, попав под огонь зениток, вынуждены были уйти.

— Зудилов! Разрешаю работать. Цель прежняя, — передал наконец я команду штурмовикам.

— Бас понял, — ответил Зудилов.

Командир вновь построил группу в левый «пеленг» и повел ее за Днепр. Через 5—6 минут оттуда послышалась настоящая канонада. Дробно заухали вражеские зенитки, залились лаем зенитные пулеметы. В этот грохот вплелись глухие взрывы бомб, сброшенных нашими штурмовиками. За правобережными крутыми откосами потянулись космы серого дыма. Значит, «илы» сделали свое дело — горели вражеские танки, тягачи, автомашины.

— Молодцы «горбатые», — сообщил мне командарм Ф. Ф. Жмаченко после того, как «илы» один за другим, прижимаясь к самой воде, пронеслись над иссиня-серой гладью Днепра и исчезли за сосновым перелеском, — Летчики сделали свое дело. Запишите на их счет: подожгли четыре танка, две самоходки, восемь автомашин. А главное — прижали врага к земле. Спасибо!

Отличился комэск Зудилов и при освобождении Киева. Было хмурое туманное утро 3 ноября. Едва рассветло, загрохотали орудия, минометы, рванули залпы «катюш». Мимо наших командных и наблюдательных пунктов прошло несколько танковых рот. На бортах машин белой краской был написан боевой лозунг: «Даешь Киев!» Танки прогромыхали к переднему краю, достигли невысоких холмов и скрылись в тумане.

Туман во время боев — это и хорошо и плохо. Хорошо, что ни один вражеский самолет не взлетает. Плохо* — что и мы не можем помочь нашим наступающим войскам. Едва туман начал редеть, мы тут же подняли «илы» в воздух, и группы одна за другой пошли за

Днепр. Их вели наши лучшие боевые командиры — В. Ф. Зудилов, И. Л. Могильчак, З. И. Макаров, Г. Т. Береговой, Н. Н. Павленко, И. И. Ермаков. Выше «илов» летели пары «яков», шли девятки пикирующих бомбардировщиков. Бой разгорался. Вдруг в динамике раздался голос Василия Зудилова:

— Квадрат... вижу группу танков. Больше десяти. Разрешите «обработать»?

Район, указанный Зудиловым, был несколько в стороне от заданных целей. Я срочно связался с командным пунктом генерала К. С. Москаленко и доложил о танках врага.

— Нанесите штурмовой удар по танкам, сорвите их контратаку! — приказал командующий.

— Зудилов, по танкам два захода...— немедленно передал я команду в эфир.

— Мы уже над ними! Атакую!

Группа Василия Зудилова дважды атаковала танки, сбросив ПТАБы, затем обстреляла их из пушек. Вражеские машины остановились. Но «илам» нужно было возвращаться: кончалось горючее. Упустить же такую цель никак нельзя, и я принимаю решение направить на нее еще одну группу «илов» Ивана Могильчака. Она также хорошо поработала, и контратаку фашистов удалось сорвать.

Таких примеров инициативной и мастерской работы майора Зудилова можно привести много. 172 раза вылетал он на боевые задания. На его личном счету 30 уничтоженных танков, 144 автомашины, много живой силы врага. Таков итог боевой работы воспитанника Барнаульского аэроклуба Василия Федоровича Зудилова, кавалера Золотой Звезды.

Мастером «свободной охоты» зарекомендовал себя капитан Григорий Моисеевич Прошаев. В 1940 году он окончил Константиновский аэроклуб. Твердо решив стать летчиком-профессионалом, поступил в Ворошиловградскую школу военных летчиков, окончил ее и летом 1942 года принял боевое крещение. В 235-м штурмовом авиационном полку Прошаев вырос до командира эскадрильи. Отличился в боях за Киев, за Винницу, под Клузем и Будапештом. Совершил 156 боевых вылетов и был удостоен звания Героя Советского Союза.

. Прекрасную школу начальной летной подготовки в Ленинградском аэроклубе получил Иван Федотович Якуриов, ставший в годы войны комэском 92-го штурмового авиаполка, Героем Советского Союза. Иван Якурнов совершил более 100 боевых вылетов, истребив большое количество вражеской техники и живой силы. Особенно отличился он в своем последнем бою 11 апреля 1944 года, когда привел пятерку «илов» на штурмовку железнодорожной станции Красне. На путях стояло четыре эшелона. Их яростно защищали зенитки врага. Семь батарей с разных направлений вели огонь по нашим штурмовикам, но комэск Якурнов основные силы направил на эшелоны, а сам атаковал зенитки. Он не свернул с боевого курса и обрушил на вражеские батареи бомбовый удар, тем самым вызвав их огонь на себя. В это время его товарищи штурмовали эшелоны. Якурнов совершил подвиг, пожертвовал жизнью, чтобы обеспечить выполнение боевого задания.

Сколько их, воспитанников осоавиахимовских аэроклубов, стали зрелыми летчиками, прославленными воздушными бойцами!

Патриотическая деятельность оборонного Общества получила всенародное признание и была высоко оценена Коммунистической партией и Советским правительством. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 января 1947 года за успешную работу в деле укрепления обороны страны и в связи с двадцатилетием со дня организации Осоавиахим был награжден орденом Красного Знамени.

МАССОВОСТЬ И МАСТЕРСТВО

Климент Ефремович Ворошилов легко поднялся из-за стола, прошел по кабинету мне навстречу и, ответив на приветствие, сразу приступил к деловому разговору.

— Решение состоялось, теперь вы — председатель Добровольного общества содействия авиации, — сказал он. — Центральный Комитет партии придает этому Обществу исключительное внимание. Предстоит сделать многое. Вам не надо напоминать, как велик был авторитет довоенного Осоавиахима и как много он сделал для обороны страны, для патриотического воспитания советских людей. Теперь надо не только возродить былое, но развернуть деятельность в еще больших масштабах.

Увлечшись, Климент Ефремович с жаром стал вспоминать, как в довоенные годы он, будучи наркомом обороны, ощущал пульс, биение жизни патриотического оборонного Общества, в котором были подготовлены десятки тысяч пилотов, парашютистов, планеристов, снайперов, стрелков, закаленных идейно и физически, с гордостью носивших нагрудные значки «Готов к труду и обороне».

Маршал дал мне немало практических советов, рекомендаций и от души пожелал успехов в новом деле.

На созданное в 1948 году Добровольное общество содействия авиации (ДОСАВ) возлагалась организация всемерной помощи воздушному флоту, широкой пропаганды авиационно-технических знаний среди населения, военно-патриотического воспитания молодежи, развитие авиационного спорта. Это была весьма ответственная, многогранная и сложная задача. Нужно учесть, что в период войны многие организации Осоавиахима, прежде всего на территориях, подвергшихся фашистской оккупации, прекратили свою деятельность. Следовало восстанавливать и заново создавать сеть организаций, материально обеспечить работу аэроклубов, секций и кружков.

Конечно, было бы неправильным утверждать, что вся деятельность нашего Общества в тот период началась на голом месте. Были опыт и замечательные традиции, сложившиеся в организациях Осоавиахима

в предвоенные годы и в период войны, остались в ряде мест аэродромы, материальная часть. Однако, чтобы организационно оформить Общество и все его много-слозное хозяйство, наладить деятельность учебных и первичных организаций, требовались время, средства и, конечно же, люди, знающие специфику оборонно-массовой и спортивной работы. Лично я представлял задачи Общества и свои собственные лишь в общих чертах, судил о них только по предвоенным формам и методам работы Осоавиахима, а поэтому в новых условиях приходилось их критически осмысливать, а многое делать заново. Работы было много. Но сознание того, что дело это нужное и важное, что молодежь, любящая авиацию, охотно пойдет в авиационные кружки, на курсы, в аэроклубы и Дома авиации, с увлечением займется авиационным, планерным, парашютным, авиамodelьным спортом, станет овладевать достижениями передовой авиационной техники, чтобы крепить оборонное могущество Советского государства,— это, повторяю, радовало, придавало силы. Нам, руководителям, следовало создать необходимые условия, чтобы патриотические устремления членов Общества воплотились в действительность.

Добровольное общество содействия авиации сразу завоевало большую популярность среди населения. За короткое время сотни тысяч трудящихся страны стали активно работать в его организациях, созданных во всех республиках, краях, областях, районах, городах и селах, на предприятиях и в учреждениях. В этом ярко проявилась ведущая роль нашей партии, партийных органов на местах, которые оказывали нам всестороннюю помощь.

На первых порах мне не раз приходилось обращаться в ЦК партии, Совет Министров СССР, Министерство обороны за помощью по тем или иным вопросам и везде к нашим нуждам относились заботливо и внимательно. Секретари ЦК КПСС, руководители правительства, работники министерств и ведомств оперативно разрешали организационные и материально-технические трудности. С большой теплотой относились к оборонному Обществу А. М. Василевский, С. М. Буденный, К. А. Вершинин и другие известные военачальники.

Некоторое представление о состоянии организаций Общества в ту пору дают такие данные. На 1 января 1948 года оно имело несколько десятков аэроклубов с весьма ограниченным количеством самолетов, планеров, автомашин и тракторов. Из числившихся на балансе аэродромов многие требовали ремонта, на них работать было нельзя. Некоторые аэроклубы, в частности, Рижский, Тульский, Таллинский, Новосибирский вообще не имели аэродромов. Аэроклубы в Днепропетровске, Ставрополе действовали, но на «чужих» аэродромах. Рабочими и учебными помещениями были обеспечены лишь 21 аэроклуб. Ощущались серьезные недостатки и в других вопросах материально-технического обеспечения.

Моя рабочая тетрадь вскоре заполнилась записями о том, что из техники и имущества было крайне необходимо для обучения летчиков, планеристов, парашютистов, инструкторов и для ремонта самолетов и чего у нас пока не было. Следовало также думать об обеспечении курсантов питанием и обмундированием, техники — горючим, аэродромов — оборудованием и т. д. Вот некоторые из тогдашних записей: «Просить ВВС о ремонте По-2 и УТ-2, об отпуске комплектов инструментов для По-2, комплектов походных лабораторий ГСМ», «Ремонт аэродрома Тушино», «Просить возвращения помещений, до войны принадлежавших аэроклубам, до 1.6.48 г. передать их на баланс ДОСАВ», «Вопрос о журнале и газете Общества». Не сразу, но мы добивались решения этих и других проблем.

Одним из важных направлений деятельности кашевого Оргбюро было формирование руководящих органов Общества. Нам удалось создать Центральный комитет Совета ДОСАВ из знающих дело, активных и инициативных товарищей. Многие сделали в те годы для укрепления и развития ДОСАВ мои заместители А. Ф. Волков, А. И. Асауленко, начальник Управления авиационной подготовки М. П. Казьмин, руководители Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова И. И. Красноюрченко, Б. А. Смирнов, заместитель начальника штаба командующего ВВС Министерства обороны И. М. Соколов, а также мастера спорта В. М. Селиверстова, П. А. Сторчиенко и многие другие. Благо-

даря их опыту и энергии молодые организации Общества получали существенную помощь — материальную, методическую — и стали быстро крепнуть.

Много полезного сделал для упорядочения летной учебы, выработки единой методики, обеспечения аэроклубов учебной литературой и по подбору инструкторов и руководящих кадров опытный организатор и методист генерал М. П. Казьмин. Уже в 1948—1950 гг. были выработаны и изданы методические пособия по летной подготовке, методические разработки, наставления по производству полетов и другие документы, регламентирующие летную работу. Генерал Казьмин часто бывал в аэроклубах, учил их руководителей организации полетов без летных происшествий.

Много пришлось потрудиться начальнику Управления инженерно-авиационной службы ЦК Совета ДОСАВ СССР опытному инженеру П. Г. Гончару. Инженерно-авиационная служба ДОСАВ по существу создавалась заново, и ее руководителям пришлось проявлять много изобретательности, инициативы. В руководстве оборонного Общества хорошо зарекомендовал себя мой заместитель по тылу товарищ И. И. Воронеж. Находясь на этом, весьма беспокойном, трудном и ответственном посту, он зарекомендовал себя знающим дело работником, заботливым руководителем, умелым организатором.

Опытные кадры были подобраны и для руководства республиканскими, краевыми и областными комитетами ДОСАВ. В послевоенные годы из рядов Советской Армии в ДОСАВ пришло немало опытных командиров и политработников, прошедших суровую школу войны, имевших богатый опыт организаторской, учебно-воспитательной и массово-политической работы. Они явились золотым фондом руководящих кадров Общества.

Мне довелось побывать во многих организациях, познакомиться с оборонно-массовой работой почти во всех уголках нашей страны — в Поволжье и Закавказье, на Урале и Дальнем Востоке, Украине и в Молдавии, в Прибалтике и Средней Азии, в Казахстане и во многих других районах. И, как правило, везде встречал во главе организаций ДОСАВ по-настоящему преданных делу, способных руководителей.

На Украине хорошими показателями в работе поделился Харьковский обком ДОСАВ. В 1949 г. этот комитет занял первое место в социалистическом соревновании, удержал его и в 1950 г.; тогда ему было вручено переходящее Красное знамя республиканского комитета ДОСАВ.

В Харькове мне пришлось служить незадолго перед войной, когда командовал авиационной бригадой. Многие в этом городе было знакомо, близко, в том числе и оборонно-массовая работа, и я теперь с особым интересом знакомился с опытом харьковчан.

Характерным для деятельности Харьковского обкома являлся курс на массовость в оборонной работе. Основное внимание уделялось воспитанию активистов-общественников в районных, городских комитетах, в каждой первичной организации. Сделав актив своей опорой, обком, районные и городские комитеты всемерно развивали инициативу трудящихся, создав немало полнокровных первичных организаций, которые развернули достаточно широкую пропаганду авиационных знаний среди населения.

Обком проводил семинары, сборы, краткосрочные курсы, на которых учил актив районных и городских организаций передовым формам и методам оборонно-массовой работы. Работники обкома часто выезжали в районные, городские и первичные коллективы как с проверками, так и для проведения семинаров, инструктажей, организации обмена опытом работы. В 1950 году состоялось около ста таких выездов в районы и на предприятия Харькова. Раз в три месяца подводили итоги социалистического соревнования районов, сообщая о них как своим районным комитетам, так и партийным и советским органам на местах.

Пропаганду авиационных знаний здесь вели около сорока лекторских групп и сотни пропагандистов-общественников из числа офицеров запаса, специалистов авиационной науки и техники, офицеров авиационных училищ. В области было проведено более пятидесяти авиационных выставок, а при первичных организациях созданы сотни авиационных уголков, в которых имелись наглядные пособия, плакаты, макеты, справочная литература.

Материально-техническое обеспечение областной организации было не блестящим. Но если учесть, что область была в период войны оккупирована, а гитлеровцы имели своей целью превратить эти места в «зону пустыни», то надо признать, что уже в первые послевоенные годы здесь было сделано многое: работали аэроклуб, кружки, секции; имелись самолеты, планеры, парашюты, моторы, учебная литература, наглядные пособия.

Обком широко пропагандировал полезные начинания и первичных организаций. Вот один из примеров. Проводники резерва Южной железной дороги оборудовали специальный поезд имени ДОСАВ, который обслуживала бригада стахановцев — членов Общества. В поезде имелись: передвижная выставка, библиотека; активисты бригады по поезднему радио проводили лекции на военно-патриотическую тематику, распространяли газеты, а также книги авиационного содержания. Почин этой бригады нашел на транспорте многих последователей.

Среди первичных организаций области лучшим был признан коллектив сталелитейного цеха Харьковского тракторного завода им. Орджоникидзе. Здесь работали кружки, был создан авиауголок, регулярно проводились собрания, беседы, встречи с ветеранами войны. Более половины рабочих цеха являлись членами ДОСАВ.

Таких организаций в Харьковской области имелось немало. Это радовало и обнадеживало.

Все интересное и поучительное, что было в работе Харьковского областного комитета ДОСАВ, обобщили и порекомендовали организациям других областей страны. Конечно, и у этого комитета имелись промахи и ошибки. Мы по-товарищески посоветовали, как их устранить. ЦК ДОСАВ принял меры, чтобы удовлетворить нужды Харьковского обкома в учебной и спортивной технике.

Высокая оценка деятельности, награждение переходящим Красным знаменем Харьковского обкома ДОСАВ, полученная им помощь вдохновили руководство и актив организации на новые успехи. Областной комитет предпринял, в частности, энергичные меры для создания более широкой сети первичных организаций

в районах. Вначале они появились в колхозах Богодуховского и Краснокутского районов, а затем и ряде других. Возросло число организаций и в самом Харькове.

Тщательно был обобщен опыт оборонно-массовой работы и в других областях, например в Куйбышевской, где велась активная военно-патриотическая работа, пропаганда авиационных знаний, Условия работы Куйбышевского обкома во многом отличались от тех, в которых находились харьковчане. Куйбышевцы встречали меньше организационных трудностей, многое они унаследовали от Осоавиахима, лучше были оснащены техникой. Для поддержания на высоком уровне оборонно-массовой работы у них имелось больше возможностей, и они старались широко вести агитационную и военно-патриотическую работу в массах, добиваясь ее действенности. Военно-патриотическая пропаганда здесь велась конкретно и в сочетании с хорошей подготовкой проводимых мероприятий обеспечивала успешное решение задач. Мы пригласили председателя обкома Б. И. Серебрякова в конце 1949 г. в ЦК ДОСАВ, чтобы проанализировать опыт агитационной, военно-патриотической работы в этой области и рекомендовать его другим комитетам.

Разговор по этому, весьма актуальному вопросу получился деловой, полезный. Особенно было отмечено, что обкому удалось добиться многогранности и живости агитационно-пропагандистской работы благодаря привлечению большого числа опытных пропагандистов, умеющих вести конкретную агитацию в массах. Естественно, что выявились и недостатки.

Прошел год. Мы снова ознакомились с постановкой дела в Куйбышевской области, следуя ленинскому принципу — проверять людей и проверять исполнение принятых решений. Нам не пришлось разочаровываться: обком многое сделал для дальнейшего улучшения военно-патриотической и агитационно-пропагандистской работы. Новые силы, например, пришли в лекторскую группу обкома ДОСАВ — офицеры запаса, специалисты авиационного предприятия, преподаватели аэроклуба и авиационного института. Обком укрепил связи с отделением Всесоюзного общества по рас-

пространению политических и научных знаний. Лекторы выступали перед выпускниками средних школ, на молодежных вечерах, в клубах города и области; устраивались праздники на аэродроме, передвижные выставки в городских парках, встречи летчиков с молодежью, демонстрировались кинофильмы на авиационные темы. Активисты проводили эти мероприятия живо и интересно. Приведу такой пример: агитационно-массовая работа авиамоделльной секции комитета увлекла молодежь, и число авиамоделльных секций и кружков в школах области увеличилось в сорок раз! Они появились и в самых отдаленных от областного центра деревнях.

Центральный комитет ДОСАВ вновь обобщил опыт военно-патриотической пропаганды куйбышевцев и сделал его достоянием других областей.

На Сахалине, где обком ДОСАВ возглавлял Н. А. Перов, в первые послевоенные годы сложилась своеобразная обстановка. Территория области расширилась, на ряде входящих в нее островов только еще начинали работать молодые партийные, советские и общественные организации. Сложно было с кадрами, с техникой. И тем не менее к началу пятидесятых годов и здесь наметились серьезные успехи. Создавались первичные организации Общества, секции, кружки. Наибольшее внимание обком ДОСАВ уделял крупным новым организациям, которые сформировались в поселках Быково, Техменево, Вахрушво. Руководители обкома мотивировали это тем, что в крупных коллективах легче развертывать оборонно-массовую работу, повышать уровень военно-патриотической пропаганды. С этим нельзя было не согласиться. Но мы потребовали, чтобы обком с немалым вниманием относился и к малым организациям, создавал их всюду, где имеются для этого возможности. Руководство обкома приняло меры для улучшения работы, а мы помогли им с материально-техническим обеспечением.

Обком сумел быстро оживить работу первичных организаций. Они получили учебные пособия, оборудование для секций и кружков, наладили практические занятия по авиационному спорту. Активно стали работать, например, кружки спортсменов-парашютистов. В них с увлечением занимались студенты лесотехниче-

ского и педагогического техникумов, служащие больницы и других учреждений и предприятий. Сахалинские строители «малой авиации» создали множество моделей самолетов, планеров, коробчатых змеев. Авиамodelисты братья Петр и Федор Власовы построили большую модель самолета, управляемую по радио. В Холмске энтузиасты авиамodelьного спорта создали сложные конструкции с радиоуправлением и реактивными двигателями. Словом, сахалинские досаафовцы шли в ногу с авиационно-техническим прогрессом, успешно разрабатывая модели новой авиационной техники.

Хорошо зарекомендовал себя и Чкаловский областной комитет, возглавляемый Героем Советского Союза В. В. Климовым. Здесь умело направляли инициативу и всемерно развивали самодеятельность авиационного актива, продолжая славные традиции осоавиахимовцев. Первичные организации проводили регулярные экскурсии на аэродромы, устраивали кино вечера и кинофестивали на авиационные темы, тематические вечера, встречи молодежи с летчиками — участниками Великой Отечественной войны. Ведущую роль среди активистов играли летчики, штурманы, техники — офицеры запаса. И то, что численность рядов Общества и его популярность среди населения заметно возросли, служило убедительным свидетельством умелой организации и эффективности агитационно-пропагандистской работы комитетов и активистов.

Таков, кратко, стиль работы в те годы лишь четырех областных комитетов ДОСАВ — Харьковского, Куйбышевского, Сахалинского, Чкаловского. А их ведь были десятки и десятки... И у каждого — свои особенности, свои достижения и недочеты, свои нужды и возможности. Анализируя, сопоставляя их работу, пропагандируя опыт лучших, мы старались подметить главную, характерную черту, раскрыть ее, обобщить все полезное и сделать его достоянием всех.

Тщательно изучать положение дел на местах, не только требовать, но и всемерно помогать — так понимали наши руководящие кадры свои задачи. Но бывать на местах — в областях и районах, да еще по несколько раз — было делом нелегким. Ведь в конце сороковых — начале пятидесятых годов в Общество входило бо-

лее 5500 районных организаций! Тем не менее руководящие работники ЦК ДОСАВ, не жалея сил и времени, выезжали на места, помогая развивать социалистическое соревнование, проводить семинары и методические конференции или совещания по обмену передовым опытом работы.

Большинство организаций успешно решали свои задачи. Центральный комитет Общества регулярно подводил итоги деятельности комитетов, отмечал лучших, рекомендовал, как устранить те или иные недочеты. В 1950 году первое место среди республиканских комитетов занял комитет ДОСАВ Украины, второе — Грузии, третье — Армении, четвертое — Узбекистана, пятое — Киргизии. Организации Молдавии и Карелии работали слабо. В Российской Федерации лучшими были Московский, Ростовский и Сахалинский областные комитеты. Высоких показателей добились в тот год многие аэроклубы, например, Центральный аэроклуб Украины, Уфимский, Красноярский, Запорожский, а также Одесский авиационно-технический. Победители в социалистическом соревновании были удостоены Красных знамен и Почетных грамот ЦК ДОСАВ.

1950 год мне особенно запомнился. Нам удалось осуществить целый ряд полезных мероприятий — организационных и технических, позволивших поднять работу Общества на новую, более высокую ступень.

В тот год были включены в Единую спортивную классификацию Всесоюзного комитета по делам физической культуры и спорта при Совете Министров СССР все виды авиационного спорта. Немало пережили мы волнений, прежде чем осуществилось это организационное мероприятие, но мы знали — оно необходимо. Наши авиационные спортсмены получили право бороться за звания чемпионов СССР, мастеров спорта и за спортивные разряды. И они хорошо использовали это право. Мы радуемся, что теперь в рядах ДОСААФ имеется немало авиационных спортсменов — чемпионов мира, Европы и страны, мастеров спорта и заслуженных мастеров, судей республиканской, союзной и международной категории. А ведь начало этому было положено в том — уже далеком теперь — пятидесятом!

В том же году мы отмечали двадцатилетие советского парашютизма. Чтобы выше поднять роль парашют-

ного спорта в стране, было принято решение ознаменовать эту дату массовыми соревнованиями, провести различные организационные и пропагандистские мероприятия. Соревнования успешно прошли в областях, краях и республиках, а финал состоялся в Москве, в Тушине, куда прибыли со всех концов страны восемьдесят лучших спортсменов. Здесь были и ветераны, уже имевшие на счету по тысяче прыжков, и молодые парашютисты. В упорной борьбе звание абсолютных чемпионов страны завоевали молодая спортсменка техник Московской окружной железной дороги Л. В. Волкова и опытный спортсмен, имевший уже на счету более тысячи прыжков, мастер спорта А. Е. Меняйло. Чемпионами по точности раскрытия парашюта стали А. Д. Гусарова и А. Р. Соколовский.

Впервые после войны в 1950 году на базе Центральной планерной школы в г. Саракташе Чкаловской области состоялись всесоюзные планерные соревнования. Энтузиасты безмоторной авиации показали незаурядное мастерство. Спортсменка Московского областного аэроклуба А. П. Самосадова, стартовав на планере А-9, покрыла расстояние в 145 километров, установив всесоюзный рекорд для женщин. Высоких результатов достигли мастер спорта В. Е. Чубуков, спортсмены Ф. И. Гусев, А. А. Чеботарев, З. Ф. Мареева. Так возродились традиционные состязания планеристов.

Авиамоделисты получили в тот год новые строительные материалы, моторы, приборы. Центральный комитет Общества организовал самолет-лабораторию, который побывал в ряде городов страны и там ознакомил спортсменов с последними достижениями моделирования. Команда летающей лаборатории давала на местах квалифицированные консультации, принимала участие вне конкурса в районных и областных авиамодельных соревнованиях, широко популяризировала авиамодельный спорт.

Повышением своего мастерства ознаменовали пятидесятые годы наши спортсмены-летчики. Они успешно выполнили множество сложнейших упражнений и комплексов на самолетах различных конструкций. Звание абсолютного чемпиона страны и чемпиона по технике пилотирования на легкомоторных самолетах завоевала А. И. Бодрягина. Новые рекорды установил летчик

Я. Д. Форостенко, замечательный мастер пилотажа, воспитавший многие десятки авиационных спортсменов.

В отличие от предшествующих лет, во всесоюзные авиационные соревнования 1950 года приняли участие летчики-спортсмены, парашютисты и планеристы Гражданского воздушного флота, Министерства авиационной промышленности и ряда других ведомств. Это сделало соревнования массовыми, спортивную борьбу на них — более упорной.

В октябре 1950 года авиационные спортсмены получили свой журнал — «Крылья Родины». Необходимость такого журнала диктовалась самой жизнью, потребностями растущей армии авиационных спортсменов. С просьбой о создании журнала мы обратились в Центральный Комитет партии, в Совет Министров СССР, и нам пошли навстречу. Несмотря на трудности тех лет с кадрами и особенно с типографской бумагой, журнал был создан. В этом еще раз проявилась забота партии и правительства о развитии авиационного спорта в стране.

Выход журнала для всех нас стал настоящим праздником. Помню, пришел ко мне с первым номером нашего «младенца» редактор журнала А. Ф. Волков, возбужденный, радостный. Номер получился интересным. В передовой статье излагались важнейшие задачи Добровольного общества содействия авиации, были в нем статьи о развитии советской авиации и обращение Героя Советского Союза А. П. Маресьева к послевоенным авиационным спортсменам, статьи об авиационно-спортивной работе на Украине, в Татарской АССР и корреспонденции из первичных организаций, очерки об энтузиастах Московского областного аэроклуба, информации об успехах парашютистов и авиамоделлистов, отчет о вторых всесоюзных соревнованиях летчиков-спортсменов, статья о технике пилотирования планера А-2, спортивная хроника, авиационный календарь, аннотации на новые книги по авиации, «Уголок досуга».

В редколлегию журнала входили подлинные энтузиасты авиационного спорта — А. И. Асауленко, И. К. Костенко, Л. Я. Ошурков, Б. А. Смирнов, И. Ф. Шипилов. С увлечением трудился весьма немногочисленный аппарат редакции во главе с А. Ф. Волковым и его

заместителем С. П. Игнатьевым. Журнал быстро стал популярным.

Много нового, интересного появилось в нашей работе в 1950 году, обо всем трудно рассказать. ЦК ДОСАВ, республиканские, краевые, областные, районные комитеты и первичные организации не довольствовались достигнутым, постоянно стремились к новому, старались проводить работу на более высоком идейно-политическом уровне, боролись за массовость, за повышение спортивного мастерства.

В НЕБЕ ТУШИНА

Большую роль в жизни нашего оборонного Общества играли и играют аэроклубы. Именно от них, в конечном итоге, зависит размах и уровень развития авиационного спорта. Наши аэроклубы имели квалифицированных руководителей, опытных инструкторов, крепкий, инициативный актив. Широко известен в стране и за рубежом Центральный аэроклуб СССР имени В. П. Чкалова (ЦАК). И не потому, что он, расположенный на аэродроме в Тушино, как говорится, под рукой у ЦК ДОСАВ, был как бы показательным на все случаи жизни. Нет, он заслуживает доброго слова прежде всего за тот большой вклад, который внес его коллектив в развитие советского авиационного спорта.

В те годы ЦАК имени В. П. Чкалова возглавлял Герой Советского Союза летчик Б. А. Смирнов, человек замечательной судьбы. По комсомольской путевке Борис Смирнов пришел в военную авиацию, стал летчиком-истребителем. Боевое крещение получил в небе Испании в 1938 году вместе с такими летчиками, как А. К. Серов и М. Н. Якушин, участвовал в боях с японцами на Халхин-Голе. Когда началась Великая Отечественная война, командовал авиаэскадрильей, затем полком, дивизией. Зрелым авиационным специалистом пришел Герой Советского Союза Б. А. Смирнов в Осоавиахим, став начальником ЦАК имени В. П. Чкалова.

История ЦАК интересна и своеобразна.

В тридцатых годах, когда в стране начали работать десятки, сотни аэроклубов, планерных станций, а на предприятиях, в колхозах один за другим появлялись различные авиационные кружки, возникла необходимость создать центр, где вырабатывалась бы единая методика обучения авиационных спортсменов, обобщался опыт работы аэроклубов, фиксировались и документально оформлялись рекорды советских авиационных спортсменов, достижения которых нередко превышали мировые. Основой для его создания послужили действовавшие в то время Центральная летно-техническая и Высшая парашютная школы Осоавиахима в Тушине. Центральный комитет ВЛКСМ и Центральный совет

Осоавиахима приняли постановление о строительстве там аэродрома и аэродромных сооружений.

По призыву комсомола юноши и девушки в свободное от работы или учебы время приезжали в Тушино на строительство зданий, ангаров, летного поля. Основные работы к весне 1935 года были выполнены, и уже 11 марта активисты собрались на свое первое организационное заседание. Так был учрежден Центральный аэроклуб. Прошло полгода, и ЦАК стал членом ФАИ.

Летом 1935 года на аэродроме в Тушине" побывали руководители партии и правительства. Они наблюдали показательные выступления авиаспортсменов, ознакомились с делами клуба. Совет Народных Комиссаров СССР постановлением от 5 марта 1936 года предоставил клубу право регистрировать всеобщие рекорды по авиационным видам спорта и направлять материалы по ним в ФАИ. Вскоре клуб стал кузницей авиационных кадров. Здесь работали курсы усовершенствования начальствующего состава (КУНС), на них повышали свое мастерство начальники аэроклубов и летных частей, командиры отрядов и звеньев, инженеры и техники. Затем появился испытательный центр, в котором получали путевку в жизнь спортивные самолеты, планеры, парашюты и другая техника. Вместе с ростом энтузиазма авиационных спортсменов росло и их мастерство. Только за пять предвоенных лет ФАИ зарегистрировала 124 мировых рекорда, установленных советскими спортсменами; более трети всех мировых достижений принадлежало Стране Советов. Значительный вклад в завоевание рекордов внесли спортсмены Центрального аэроклуба.

Первопроходцем, установившим официально зарегистрированный Международной авиационной федерацией рекорд, стал планерист ЦАК В. М. Ильченко. Это событие явилось праздником для всех авиационных спортсменов. Вслед за ним в таблицу рекордов были внесены имена парителей В. Л. Расторгуева и О. В. Клепиковой. Виктор Расторгуев в мае 1937 года установил три мировых рекорда дальности полета на планере и был награжден орденом «Знак Почета», а Ольга Клепикова на одноместном планере в 1939 году пролетела 749 километров! Примечательно, что этот рекорд не превзойден до сих пор.

Отлично проявили себя Я. Д. Мошковский, Л. Г. Минов, К. Ф. Кайтанов и другие отважные парашютисты— зачинатели и организаторы массового парашютного спорта в стране. За выдающиеся спортивные достижения парашютистки Г. Б. Пясецкая и Н. А. Камнева одними из первых среди авиационных спортсменов были награждены орденами.

Мастерство спортсменов ЦАК, их выучка, отличное знание техники особенно проявились в годы Великой Отечественной войны. Воспитанники Центрального аэроклуба били врага на всех фронтах. Храбро и умело дрался инструктор-летчик-парашютист Н. А. Остряков, ставший боевым летчиком-истребителем, командиром. Защищая Родину, громил врага в Крыму, вырос до командующего авиацией Черноморского флота. Высокое воинское мастерство проявили в боях В. Ф. Башкиров, Г. Д. Костылев, М. П. Чечнева, ставшие Героями Советского Союза. Бывший инструктор-летчик Марина Чечнева в годы войны сражалась в составе 46-го гвардейского авиационного полка ночных бомбардировщиков и совершила 810 боевых вылетов.

После окончания Великой Отечественной войны вернулась в родной аэроклуб и снова стала готовить авиационных спортсменов.

На Тушинском аэродроме сделал свои первые шаги в большую авиацию В. А. Наржимский. С первых и до последних дней войны он служил в гвардейском дважды Краснознаменном Севастопольском авиационном истребительном полку, совершил 427 боевых вылетов, сбил в воздушных боях 18 самолетов противника. После войны Герой Советского Союза В. А. Наржимский стал начальником летной части клуба. Инструктор-летчик аэроклуба Валерия Хомякова боевую работу начала в авиационном полку, которым командовала Герой Советского Союза Марина Раскова, затем перешла в истребительный полк ПВО заместителем командира эскадрильи, Валерия Хомякова — первая женщина-летчица, сбившая самолет врага в ночном бою. Планеристы ЦАК С. Н. Анохин, С. Г. Малиновский, В. Е. Выгонов, М. Ф. Романов, В. Е. Чубуков, Ю. В. Сушили и многие другие на десантных планерах бесстрашно летали в тыл врага, доставляя партизанам оружие, боеприпасы, медикаменты, продовольствие.

Авиаторы хорошо знают Сергея Николаевича Анохина, его имя известно и далеко за пределами Родины. В предвоенные годы по заданию правительства он готовил планеристов в Турции, получив высокую оценку турецких властей. В годы войны своего первого боевого ордена он удостоился за то, что на десантном плане-ре вывез на Большую землю группу раненых партизан. Отгремели бои. Но С. Н. Анохина не прельщает обычная летная работа. Он становится летчиком-испытателем. В 1953 году за выдающиеся успехи в освоении новой авиационной техники ему присвоено звание Героя Советского Союза, одним из первых советских летчиков он был удостоен Государственной премии и почетного звания «Заслуженный летчик-испытатель СССР». С. Н. Анохин — один из немногих, кто имеет звания заслуженного мастера и по планерному, и по парашютному спорту.

Мы гордимся П. Г. Головиным, одним из первых совершивших полет к Северному полюсу, И. И. Черевичным, проложившим воздушные трассы в Антарктиде. В. С. Гризодубовой и М. М. Расковой, совершившими рекордный беспосадочный перелет из Москвы на Дальний Восток, Г. К. Мосоловым, В. Г. Павловым, В. С. Ильюшиным, проявившими мужество и высокое летное мастерство при испытании новой авиационной техники. Всем им за подвиги в мирном небе присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

Широкую популярность создали клубу авиационные праздники. На традиционных воздушных парадах инструкторы и воспитанники ЦАК демонстрировали высокое летное мастерство, мужество, спортивное новаторство, умело пропагандировали достижения советского авиационного спорта.

Впечатление от этих праздников у меня, как, видимо, и у других москвичей, свежо и поныне — настолько они были красочны, яркие, эмоциональны. Помню, с раннего утра десятки тысяч жителей и гостей столицы на автобусах, трамваях, специальными поездами спешат в Тушино, и постепенно пестрая толпа до отказа заполняет зеленое поле аэродрома. А сколько зрителей

располагается за его пределами, вдоль Волоколамского шоссе, у канала, за Москвой-рекой!..

Вот и в тот раз, в 1948 году, в первые же месяцы моей работы в ДОСАВ, когда мне довелось руководить первым отделением авиационного праздника, все было точно так.

К назначенному времени десятки тысяч людей собрались на аэродроме. На центральной трибуне — руководители партии и правительства. Оркестр исполнил Гимн Советского Союза. Прогремели 20 залпов из 100 артиллерийских орудий. И сразу же после салюта над полем появились две группы спортивных самолетов УТ-2, образующих слова приветия в честь праздника. Зрители устроили авиаторам овацию.

Над аэродромом пролетел самолет-знаменосец По-2. Красное полотнище знамени, колыхаясь на ветру, ярко выделялось на фоне голубого неба.

Следующий номер программы был сюрпризом для зрителей и вызвал бурные аплодисменты. Наши отличные летчики — А. Д. Винокуров и П. И. Захудалин в результате длительной тренировки сумели осуществить полет двух самолетов УТ-2 в фигуре «голова к голове». Верхний самолет летел над нижним в перевернутом положении, и от летчика требовалась исключительная выдержка, строгий расчет, ювелирное мастерство пилотирования.

Не успела стихнуть овация зрителей, как в небе появилась пятерка самолетов Як-18, в кабинах которых находились наши летчицы-спортсменки М. К. Раценская, А. И. Бодрягина, З. Ф. Постникова, А. И. Шмелькова, М. Г. Дриго. Они выполнили групповой пилотаж — петли Нестерова, виражи, бочки, подтвердив репутацию прекрасных пилотов.

Потом к аэродрому в строю «кильватер» подошла группа из 24 самолетов УТ-2, ведомая летчиком В. Г. Павловым. Они выполнили петли по спиральной траектории, замкнутый внешний вираж шестнадцатью самолетами и внутренний — восьмеркой, завершив пилотаж общей спиралью.

Летчики С. М. Каплун, И. А. Петров и В. Л. Недашковский продемонстрировали свое мастерство пилотирования на планерах, уверенно выполнив петли и спирали. Вслед за ними на планере собственной конст-

рукции выполнил переворот, петли, иммельман, бочки, полет на спине и боевые развороты конструктор-летчик А. И. Пьецух. Затем на вертолете был продемонстрирован подъем с земли, полет по прямой и вертикальное снижение.

Первое отделение завершилось показом самолетов вспомогательной авиации новых образцов конструкции А. С. Яковлева, О. К. Антонова, П. О. Сухого.

Во втором отделении была широко представлена военная авиация. В то время еще преобладали винтомоторные самолеты, но на смену им уже шли реактивные. Отделение началось показом высшего пилотажа на винтомоторном самолете С. А. Лавочкина, а затем в небе промчались реактивные машины конструкции А. И. Микояна, А. С. Яковлева, А. Н. Туполева, С. В. Ильюшина, С. А. Лавочкина. Зрители аплодировали мастерству летчиков И. П. Полунина, М. А. Нюхтикова, В. К. Коккинаки, С. Н. Анохина, Е. Я. Савицкого, Н. И. Храмова и многих других.

В завершающем, третьем, отделении праздника участвовали воздушно-десантные войска. После приземления прыжка двух парашютистов выполнялся прыжок из замкнутого круга, состоящего из десяти самолетов, и выброска парашютного десанта из колонны транспортных самолетов. Завершился праздник пролетом транспортных самолетов, в том числе буксировщиков планеров. Празднество прошло четко, организовано и было высоко оценено в советской и зарубежной прессе.

Семь раз — до 1955 года — пришлось мне быть руководителем первого отделения празднования Дня Воздушного Флота в Тушине, и каждый раз я волновался, ибо чувствовал, так же как и все участники, и значение парада, и всю глубину ответственности за его проведение.

Для сравнения с программой 1948 года хочется привести некоторые примеры из праздника 1954 года. Символично, что вместо одного самолета-знаменосца в 1954 году уже летело девятнадцать крылатых машин со знаменами. Наши спортсмены показали куда более сложный индивидуальный пилотаж. Женскую группу из семи самолетов вела Герой Советского Союза М. П. Чечнева, групповой пилотаж включал две петли

Нестерова, боевой разворот, переворот через крыло, замкнутый вираж с выходом на прямую, две бочки «все вдруг», вираж, переходящий в спираль, пикирование до высоты 200 метров и уход.

Мужскую группу — 24 самолета — возглавлял Н. М. Голованов. Группа пришла на аэродром на высоте 1200 метров в строю «пеленг» и выполнила всем составом две петли по спиральной траектории, полупетлю Нестерова, поочередно переворот, вираж с переходом в спираль до высоты 100 метров и ушла в кильватерной колонне.

Планерист А. А. Чеботарев совершил взлет при помощи автостарта, набрал высоту на прямой, сделал переворот, три петли Нестерова, зашел на посадку и сел на аэродром. Новинками для зрителей были полет радиоуправляемых моделей, планера с машущим крылом, групповой пилотаж на шести планерах.

Во втором, военном, отделении винтомоторных самолетов уже не было. Пилотаж, продемонстрированный одиночно и группами, являлся весьма сложным. Очень трудным был и встречный пилотаж двух звеньев реактивных истребителей, но летчики выполнили его виртуозно, легко. Мастерски пилотировали реактивные самолеты летчики В. М. Фокин, А. И. Бабаев, Н. Н. Шульженко — наши асы реактивной авиации. Над аэродромом четким строем прошли также колонны реактивных бомбардировщиков, за ними — звенья истребителей.

В третьем отделении воины показали также немало нового. Вертолеты под прикрытием реактивных истребителей высадили на аэродром десант с боевой техникой. Парашютисты продемонстрировали групповой затяжной прыжок. В заключение был выброшен парашютный десант с транспортных самолетов.

Воздушные праздники-парады показывали не только взрослее мастерство и новаторство крылатых спортсменов и новую авиационную советскую технику, но и служили делу пропаганды авиации. Так, молодежь особенно восхищалась мастерством летчиков, планеристов, парашютистов. И немало юношей и девушек, побывавших на этих празднествах, шли потом в авиационные училища, в аэроклубы, парашютные секции.

ЦАК стал подлинным центром авиационного спорта. Здесь разрабатывались положения о соревнованиях, правила судейства, порядок регистрации авиационных рекордов. Рождалось что-то новое в авиационном спорте — его всегда проверяли на Тушинском аэродроме, убеждались в точности выработанных инструкций и только после этого рекомендовали к внедрению в других аэроклубах. Здесь же проверялась и авиационная техника: самолеты, планеры, парашюты. Путевку в серийное производство они получали в тушинском небе.

Сошлюсь на такой пример.

Когда у нас появились самолеты «Тренер» и Як-18П, приспособленные для перевернутого полета и обратного пилотажа, первыми их освоили летчики ЦАК. Накопив опыт, мы стали переучивать инструкторов из клубов союзных республик,

Инструкторы и спортсмены клуба разработали и освоили новые фигуры группового пилотажа. Здесь родилась «косая петля», полет «голова к голове», «чаша» и другие пилотажные комплексы, парашютные номера.

На базе этого клуба мы решали задачи комплектования сборных команд страны и подготовки их ко всем ответственным соревнованиям и чемпионатам, в том числе и мировым. Спортсмены много летали, прыгали с парашютом, вырабатывали волевые качества, необходимые для завоевания победы. Такая работа дала свои плоды. Наши летчики, планеристы, парашютисты — воспитанники ЦАК свыше 350 раз вносили поправки в таблицы всесоюзных и мировых достижений. Выдающихся успехов добились летчики Н. М. Голованов, Я. Д. Форостенко, А. И. Бодрягина, П. И. Захудалин, планерист В. М. Ильченко, парашютисты Е. Н. Владимирская, Г. Б. Пясецкая, П. А. Сторчиенко, А. И. Скопинова, В. Ф. Жариков, В. М. Селиверстова, вертолетчики Т. В. Руссиян, В. В. Ряховский, Ф. И. Белушкин и многие, многие другие.

И ныне досаафовские пилоты, парашютисты, планеристы, вертолетчики, авиамodelисты высоко несут честь советского спорта. Летчики В. Д. Мартемьянов, И. Н. Егоров, С. Е. Савицкая, парашютисты И. А. Фед-

чишин, П. Ф. Островский, Н. И. Пряхина, Т. Н. Воинова, В. С. Крестьянников, Л. М. Еремина, Е. В. Ткаченко, Л. Г. Ячменев, авиамodelисты Б. Д. Шкурский, Б. Н. Краснорутский, А. В. Бабич и другие в послевоенные годы достойно вели борьбу с сильнейшими зарубежными спортсменами и стали чемпионами мира.

Особо хочется сказать о вертолетчиках. В 1973 году они впервые приняли участие в чемпионате мира, проходившем в Англии, и одержали убедительную победу. Мастера спорта А. В. Капралов и Л. В. Чекалов завоевали титул абсолютных чемпионов мира. Среди женщин лучшим стал экипаж в составе Т. Н. Егоркиной и Л. И. Беспаловой.

Радуют своими достижениями парашютисты. На XII чемпионате мира, проходившем в 1974 году в Венгрии, они завоевали девять золотых, шесть серебряных, две бронзовые медали и двенадцать кубков. Особенно отличились девушки, заняв почти все призовые места по упражнениям в личном зачете и выиграв командное первенство. Звание абсолютных чемпионов мира завоевали Н. П. Сергеева и Н. П. Ушмаев. Большие серебряные медали ФАИ достались М. П. Костиной и А. И. Осипову. Золотые медали чемпионов мира по упражнениям получили Н. И. Мамай и М. П. Костина.

Начиная с 1965 года во Франции регулярно проводятся международные соревнования по высшему пилотажу. В 1974 году по приглашению национального аэроклуба Франции в этих соревнованиях впервые приняли участие советские спортсмены. Высокое летное мастерство продемонстрировал В. С. Лецко. Его пилотаж, особенно в произвольной программе — самой трудной и интересной по составу фигур и качеству их выполнения — был признан лучшим. По сумме многоборья В. С. Лецко занял второе место.

В том же 1974 году на международных соревнованиях по высшему пилотажу, проходивших в Венгрии, советские летчики заняли 23 призовых места из 30. Удостоились золотых медалей в многоборье В. С. Лецко и Л. С. Леонова, серебряных — С. Н. Кругликов и Л. Г. Морохова. Бронзовую медаль получила Л. В. Мочалина. Эти соревнования показали, что наши спортсмены-летчики пилотируют уверенно, грамотно исполь-

зуют высокие летные качества спортивных самолетов отечественного производства.

На финише спортивного сезона 1974 года добилась блестящих достижений инструктор-летчик ЦАК заслуженный мастер спорта С. Е. Савицкая. На сверхзвуковом реактивном самолете она установила четыре новых женских мировых рекорда по скороподъемности на разные высоты. Это был 2251 рекорд, зарегистрированный Центральным аэроклубом. В 1975 году Савицкая установила еще несколько рекордов в полетах на сверхзвуковом самолете. За выдающиеся спортивные достижения имена Натальи Павловны Сергеевой и Светланы Евгеньевны Савицкой занесены в книгу Почета ЦАК.

Яркая страница в историю развития авиационного спорта вписана спортсменами ЦАК в дни финальных соревнований VI Спартакиады народов СССР, посвященной 30-летию великой Победы над фашистской Германией.

В аэроклубе работает группа опытных тренеров. Их заслуги в успехах наших спортсменов на международной арене неоспоримы. Возвращаясь на родную землю, спортсмены говорят сердечные слова благодарности тренерам В. Ф. Жарикову, В. А. Лапицкому, К. Г. Нажмудинову, А. Ф. Тырсину, А. Ф. Бесфамильному, Е. И. Орлову.

Нас, ветеранов, радует, что, как и десятилетия назад, сотни юношей и девушек приходят в аэроклуб в Тушино. Они учатся летать на самолетах и вертолетах, прыгать с парашютом, запускать модели. На аэродроме можно встретить ветеранов и новичков. Мастера спорта — ветераны не порывают связи с клубом. Так, Г. Б. Пясецкая, Н. М. Голованов, П. И. Захудалин, В. И. Лучшев трудятся в нем с первых дней его организации. С полным правом можно сказать, что Центральный аэроклуб СССР, носящий имя Валерия Чкалова, стал главнейшим центром авиационного спорта в нашей стране, кузницей высококвалифицированных авиационных спортсменов, гордо несущих флаг оборонного Общества в стране и за рубежом.

УКРЕПЛЯЯ ОБОРОНОСПОСОБНОСТЬ ОТЧИЗНЫ...

В жизни оборонного Общества 1951 год стал в какой-то степени переломным. Три добровольных Общества — ДОСАРМ, ДОСАВ и ДОСФЛОТ были объединены в одно Всесоюзное добровольное общество содействия армии, авиации и флоту — ДОСААФ СССР, что повлекло за собой дальнейшее развитие военно-патриотической и спортивной работы.

Объединение не явилось неожиданностью. Вопрос этот неоднократно обсуждался в оборонных обществах, в партийных, правительственных и военных инстанциях. Конечно, высказывались различные точки зрения, но большинство стояло за объединение.

Итоги этим обсуждениям были подведены на совещании в кабинете К. Е. Ворошилова. На нем присутствовали руководители оборонных обществ, Маршал Советского Союза А. М. Василевский, генерал С. М. Штеменко. После взаимных приветствий К. Е. Ворошилов сразу сказал о цели совещания.

— Нужно выяснить точки зрения и прийти к единому выводу: целесообразно ли объединять три общества в одно. Вопрос сложный, прошу высказаться.

Первым взял слово А. М. Василевский, за ним — С. М. Штеменко. Пришлось выступить и мне. К этому разговору я был готов давно.

— Уверен, — сказал я, — что объединение необходимо. ДОСАВ, например, сейчас имеет учебные организации, технику, штаты, кое-чего добились мы в спорте. Словом, положение нормальное. Но все же оборонно-массовая работа должна быть улучшена. В настоящее время на любом предприятии, в колхозе, школе, институте существуют параллельно первичные организации трех добровольных оборонных обществ, и каждая работает в своем направлении. Зачастую же бывает так, что кое-где нет ни одного комитета. Объединение обществ поможет сконцентрировать усилия на решении главных вопросов, изживет параллелизм, распыление сил и средств.

Мою точку зрения поддержали и другие товарищи.

Вскоре Совет Министров СССР принял постановление об объединении трех оборонных обществ в одно —

ДОСААФ СССР. Был создан Оргкомитет Общества, а затем и Центральный комитет и его Президиум. Председателем ЦК ДОСААФ СССР стал генерал-полковник В. И. Кузнецов. Мне была доверена должность первого заместителя по авиации.

Коммунистическая партия и Советское правительство перед новым Обществом поставили ответственные задачи: содействовать укреплению обороноспособности Отчизны, воспитывать широкие слои трудящихся в духе советского патриотизма, пропагандировать и распространять военные, военно-технические, авиационные и военно-морские знания среди населения, всемерно развивать военно-технические виды спорта, в том числе и авиационный.

Одним из первых руководящих документов, который был выработан Оргкомитетом ДОСААФ СССР, явилось «Положение о военно-массовой, учебной и спортивной работе в первичных организациях Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту». Положение четко определяло круг задач первичной организации — основы Общества. В этом документе был обобщен положительный опыт, накопленный добровольными оборонными обществами в предыдущие годы, учтены особенности работы в новых послевоенных условиях.

Надо учесть, что первые послевоенные годы были своеобразными. Страна залечивала раны, нанесенные войной, партия и правительство принимали необходимые меры по скорейшему переводу народного хозяйства на рельсы мирного социалистического строительства. В то же время, в условиях развязанной империалистами «холодной войны», нельзя было ослаблять усилий по дальнейшему укреплению обороноспособности страны. И здесь немалая роль отводилась оборонному Обществу, в частности, аэроклубам. Так, демобилизованные или уволенные в запас летчики и авиационные специалисты лишь в аэроклубах могли продолжать свою летную практику и уже одно это резко усиливало ответственность за всю нашу работу. Кроме того, аэроклубы обязаны были готовить пилотов, планеристов, парашютистов, авиамodelистов. Таким образом, непосредственно в послевоенные годы роль и значение авиационных организаций Добровольного общества

значительно возросла и, надо сказать, что они со своими задачами в основном справлялись.

Расскажу о деятельности некоторых аэроклубов в те годы.

Наиболее высоких показателей в начале пятидесятых годов добился, пожалуй, Московский областной аэроклуб. Созданный еще в 1935 году, он по праву считался одним из старейших и лучших в стране. Многие его питомцы стали военными летчиками и в годы войны с честью защищали Родину.

Такие воспитанники аэроклуба, как Н. В. Быкасов, А. А. Елдышев, С. Я. Заикин, стали Героями Советского Союза, В. А. Зайцев был удостоен этого звания дважды. Примечательно, что после войны герой вернулся в родной аэроклуб, возглавил его коллектив. Интересна биография этого прославленного боевого летчика-истребителя. Василий Александрович родился в Коломне, аэроклуб, как и у тысяч юношей тридцатых годов, стал его стартовой площадкой в военную авиацию.

Грянула война. Свой первый боевой вылет командир эскадрильи В. А. Зайцев совершил 22 июля 1941 года, когда повел пятерку тупоносых И-16 на прикрытие наземных войск. Встретились «мессеры» — скрестили с ними оружие, затем обнаружили группу «хейнкелей», атаковали их, вели огонь по врагу до последнего снаряда и патрона. В итоге первой боевой схватки — семь сбитых вражеских стервятников. И это в июле первого года войны! Осенью В. А. Зайцев водил в бой уже не эскадрилью, а полк, охраняя московское небо от фашистов. Через год он дрался в небе Сталинграда, а в сорок третьем — летал над Днепром.

Командир полка В. А. Зайцев воспитал десятки мастеров воздушного боя, лично сбил 26 вражеских самолетов. Свой последний бой он провел в День Победы — 9 мая 1945 года. Сложилась тяжелейшая ситуация, и Зайцев, сбитый вражескими зенитками, получил тяжелое ранение.

Полтора года врачи боролись за жизнь героя, отстояли ее, но из боевой авиации ему пришлось уйти по состоянию здоровья.

Однако летчик не мог жить без неба. И стал В. А. Зайцев в родной Коломне начальником аэроклуба.

В работе каждой организации многое зависит от его руководителя, от его умения сплотить коллектив, нацелить его на решение главных задач. В. А. Зайцев и его подчиненные сумели четко организовать учебный процесс, оборудовать учебные классы и аудитории. Создали единую методику, хорошо сочетая процесс обучения с воспитанием, повели решительную борьбу с предпосылками к летным происшествиям и добились их предупреждения.

При аэроклубе стали работать девять авиамodelьных кружков; его двери всегда были открыты для коломенских ребят. Школьники встречались с прославленными летчиками, знакомились с самолетами, планерами, парашютами.

Интересно проходили организуемые клубом праздники в дни Воздушного Флота, различные соревнования по авиационным видам спорта.

Большую популярность завоевал своими добрыми делами Коломенский аэроклуб, по душе пришелся он городской молодежи, и недаром сегодня у памятника В. А. Зайцеву, что установлен в городском сквере, может зимой и летом увидеть букетики живых цветов. Не забывают люди своего героя-земляка.

В число передовых по праву входил также и Сталинградский аэроклуб. В годы войны он готовил кадры авиационных специалистов, его инструкторы выполняли боевые задания штаба Сталинградского фронта. После войны было восстановлено разрушенное здание клуба, построено новое учебное помещение, и аэроклуб стал быстро набирать силы. К концу сороковых годов он занял место в рядах лучших. Одно из свидетельств тому: в 1950 году выпускные экзамены все курсанты выдержали успешно, причем более 80 процентов из них получили отличные оценки. Этому способствовали и хорошо организованная учеба, и широкая пропаганда советского патриотизма, славных боевых и трудовых традиций города-героя.

Молодые спортсмены клуба успешно выступали на различных соревнованиях, год от года повышая свое мастерство. Так, в 1952 году на областных соревнованиях по парашютному спорту победителем стал токарь В. Марков. Норму третьего разряда по планерному спорту выполнил слесарь-инструментальщик В. Серги-

енко. Мастер тракторного завода А. Юдин в аэроклуб пришел в 1949 году, Через два года на соревнованиях парашютистов он занял призовое место. Техник-конструктор Н. Степанов сначала овладел планером, затем — самолетом. Его годовой налет составил 60 часов; на соревнованиях он показал высокое мастерство пилотирования. Фельдшер А. Пономарева овладела самолетом УТ-2_г стала летчицей, затем — парашютисткой, а, изучив планер, получила третий спортивный разряд.

Все это были отрядные факты, свидетельствующие о неуклонном развитии советского авиационного спорта, его подлинной массовости.

Большим авторитетом пользовался и Красноярский аэроклуб, возглавляемый Героем Советского Союза С. А. Неменко, и ряд других аэроклубов.

Однако в целом положение дел с авиационными видами спорта обстояло не блестяще. И поэтому в разное время принимались постановления и решения, направленные на подъем оборонно-спортивной работы и активизацию пропаганды авиационных знаний. Особое внимание при этом обращалось на состояние кружковой работы в первичных организациях Общества. Мы исходили из того, что одной из основных форм распространения авиационных знаний среди населения являются авиационные кружки, и именно с этих позиций оценивали авиационно-спортивную работу первичных коллективов. Создавая авиационные группы и кружки в первичных организациях Общества, мы надеялись, что через них даже немногочисленные коллективы смогут добиться дальнейшего развертывания спортивной работы, улучшения пропаганды авиационных знаний, создания спортивных команд. Жизнь подтвердила правильность избранного нами пути.

Весьма «урожайным» в области авиационного спорта стал 1951 год. Большим событием для нас явилось присвоение званий заслуженных мастеров спорта трем выдающимся летчикам — Я. Д. Форостенко, М. П. Чечневой и А. И. Бодрягиной, спортивные биографии которых весьма схожи. Все они воспитанники Центрального аэроклуба имени В. П. Чкалова, неоднократно участвовали в воздушных парадах в Тушино, установили немало всесоюзных и мировых рекордов. В то же время у каждого из них — свой почерк в спорте.

Яков Форостенко зарекомендовал себя не только мастером высокого класса пилотирования. Он умело справлялся и с ролью ведущего на больших воздушных парадах в Тушино. Так, в 1949 году он возглавил группу из 24 спортивных самолетов Як-18. Колонна шла над аэродромом на высоте 1200 метров, растянувшись почти на километр. Спортсмены продемонстрировали сложный комплекс группового пилотажа, затем перешли в вираж, образовав два огромных круга, с вращением в противоположные стороны. В заключение была показана разработанная спортсменами-новаторами фигура «чаша», вызвавшая бурные аплодисменты зрителей. В 1951 году Я. Д. Форостенко возглавил группу в 25 самолетов. Одновременный групповой пилотаж таких больших групп самолетов ни в одной стране мира не производился: он оказался по плечу только нашим мастерам. Следует добавить, что Я. Д. Форостенко в разное время установил также несколько мировых рекордов. За высокое летное мастерство он был удостоен ордена Красной Звезды.

Заслуженный мастер спорта А. И. Бодрягина в совершенстве овладела самолетом Як-18. Заниматься авиационным спортом она начала в 18 лет. Работая на заводе, училась в аэроклубе Метростроя, стала инструктором-летчиком, в годы войны была на фронте. После победы вернулась в родной аэроклуб, установила несколько мировых рекордов.

Герой Советского Союза М. П. Чечнева в авиационный спорт пришла в предвоенные годы, еще учась в средней школе. Весной 1940 года она получила сразу два аттестата — об окончании десятилетки и инструктора-летчика. В начале войны М. Чечневу зачислили в ночной бомбардировочный авиаполк. М. П. Чечнева закончила войну командиром эскадрильи, на ее счету свыше 1000 часов, проведенных в воздухе на боевых заданиях.

Благодаря неустанной заботе партий и правительства об улучшении в стране оборонно-массовой работы и развитии военно-патриотических видов спорта мы стали получать более современную учебную и спортивную технику, в том числе и авиационную. Так в аэроклубы пришли новые спортивные самолеты Як-11,

Одним из первых Як-11 освоил мастер спорта Н. М. Голованов. Молодым рабочим одного из московских заводов пришел он в аэроклуб по комсомольской путевке. Упорно и настойчиво овладевал летным делом, стал пилотом, показал себя способным, вдумчивым авиатором и был оставлен в клубе в качестве летчика-инструктора.

В 1951 году И. М. Голованов установил мировой рекорд скорости по самолетам четвертой весовой категории, преодолев дистанцию в 1000 километров по замкнутому треугольному маршруту Тушино — Смоленск — Орел — Тушино за 2 часа 19 минут.

Порадовали мировыми рекордами в том году и другие спортсмены. Значительных успехов достигли планеристы. Так, на планере А-9 планеристка Серпуховского аэроклуба А. П. Самосадова совершила полет до заранее намеченного пункта на расстоянии 364,035 километра, установив новый всесоюзный и мировой рекорды.

Ярким праздником в мае 1951 года стали XVII Всесоюзные планерные соревнования в Калуге, в городе, где жил и работал основоположник космонавтики К. Э. Циолковский. Отметим этот год новыми достижениями и парашютисты. Ветеран этого вида спорта мировой рекордсмен П. А. Сторчиенко совершил одиночный затяжной прыжок с высоты 7440 метров. Он пролетел, не раскрывая парашюта, 6500 метров, что явилось новым мировым рекордом. Большим достижением был и групповой ночной прыжок с высоты 7100 метров. Его совершили четыре спортсменки — инструктор парашютного спорта Киевского аэроклуба И. П. Орлицкая, инструктор-летчик Московского аэроклуба О. М. Сушинская, учительница из Махачкалы Амкнат Султанова и студентка университета Н. М. Швейнова.

Достигли новых успехов и энтузиасты «малой авиации» — авиамоделлисты. Для них тот год явился как бы юбилейным, ведь после первого Всесоюзного соревнования авиамоделлистов, состоявшегося в 1926 году, прошло двадцать пять лет. ...Тогда 70 конструкторов «малой авиации», съехавшиеся в Москву, продемонстрировали 126 схематических моделей. Победу одержал тульский авиамоделлист А. Шубин, модель которого

пролетела 410 метров. Рекорд продолжительности полета составил 3 минуты. Для первых соревнований это были достижения выдающиеся, и от них начался счет новым нашим рекордам.

И вот, спустя четверть века, на старты всесоюзных соревнований выходят сотни авиамоделистов, а счет по дальности и продолжительности полета ведется уже на часы и сотни километров. Так, модель В. Петухова пролетела 190 километров от места старта и продержалась в воздухе 5 часов 10 минут. Это был новый абсолютный рекорд! Но и он на другой день оказался превзойденным. Модель свободносущего моноплана конструкции Г. Любушкина поднялась на высоту 4600 м, превысив на полкилометра абсолютный мировой рекорд, а в последующем запуске она пролетела 360 километров! Таков наглядный пример качественного скачка в развитии советского авиамоделизма!

Большим событием явилось и участие наших конструкторов «малой авиации» во вторых международных соревнованиях авиамоделистов, проходивших в Польской Народной Республике. Наша команда находилась в центре внимания польской спортивной общественности и иностранных делегаций. Борьба шла на равных и тем дороже была победа — «Приз Мира» и три кубка!

Вообще 1951 год принес нам немало радостей. Советские авиаспортсмены по числу рекордов заняли первое место в мире. На спортивных самолетах было установлено шесть всесоюзных и пять мировых рекордов по высоте и дальности полета. Восемь рекордов, в том числе три мировых, «дали» планеристы, столько же — парашютисты. Но больше всего повезло авиамоделистам. Они «положили в общую копилку» 89 рекордов, из которых 20 — мировых! Молодые спортсмены стали серьезными соперниками признанных мастеров. Все это убедительно свидетельствовало о массовости и дальнейшем развитии авиационных видов спорта.

Учебные и первичные организации и аэроклубы ДОСААФ стали шире вести пропаганду авиационно-технических знаний среди населения, больше проводить лекций, докладов и бесед, чаще организовывать выставки и экскурсии. Дальнейшему росту мастерства спортсменов способствовал 3-й Пленум ЦК ДОСААФ

СССР (январь, 1955 г.), обсудивший вопрос о состоянии и мерах улучшения военно-массовой и спортивной работы в организациях оборонного Общества. На пленуме отмечались, в частности, подъем в оборонно-массовой работе, увеличение числа кружков, курсов и спортивных команд, улучшение организации массовых мероприятий — соревнований, эстафет, походов, повышение технических результатов спортсменов]

К тому времени оборонное Общество стало поистине массовой организацией: в нем состояло более 20 миллионов человек. Из этого числа в кружках, на курсах, в клубах и секциях активно занимались более 7 миллионов человек.

Значительных успехов достигла спортивная работа в первичных организациях и клубах, в которых действовало 173 тысячи команд по военно-прикладным видам спорта, охватывающих 1,5 миллиона человек. Советские спортсмены успешно выступали в международных соревнованиях. За лучшие достижения по планерному спорту ФАИ присудила медаль Лилиентала нашему планеристу В. М. Ильченко. Советские парашютисты установили 31 мировой рекорд из 32. На первенствах мира они неизменно занимали призовые места.

Существенно увеличилось и ряды авиамоделлистов. Если в 1953 году было подготовлено 4 тысячи конструкторов «малой авиации», то в следующем — уже 13 тысяч.

Планеристы в 1954 году установили 14 всесоюзных рекордов, из них — 4 женских. Они успешно осваивали парящие полеты на учебных машинах типа А-2. На международных соревнованиях в Польской Народной Республике команда советских планеристов заняла второе место.

Конечно, и в спортивной, и в оборонно-массовой работе у нас еще хватало недостатков, но в целом оборонное Общество год от года крепло, ширилось, становилось все более массовым, авторитетным среди молодежи и всего советского народа.

Вместе с научно-техническим прогрессом, с новыми научными открытиями развивалась и авиационная техника, росли достижения наших спортсменов. Примечательно, что энтузиастов покорения воздушного океана, экспериментаторов, людей инициативных у нас стано-

вилось все больше, а их достижения во всех видах авиационного спорта — все значительнее.

Продолжали совершенствовать свое мастерство признанные всеми летчики, воспитатели молодежи — Н. М. Голованов, Н. И. Кузнецов, М. Г. Дриго, А. И. Шмелькова и многие другие.

Среди планеристов тех лет выделялись С. П. Анохин, В. М. Ильченко, М. К. Раценская, В. Е. Чебуков, Ф. И. Гусев, А. А. Чеботарев, А. П. Самосадова и другие.

Парашютисты, образно говоря, совершили революцию в своем виде спорта. Если ныне, в середине семидесятых годов, мы не удивляемся, наблюдая, как группы из двадцати и более парашютистов сходятся в небе, образуя «звезду» и другие фигуры, и свободно маневрируют, а приземляясь, точно «бьют по пяточку», то в те годы даже выдающиеся мастера полагали, что полет парашютистов неуправляем, что под куполом парашюта человек находится полностью во власти воздушных потоков.

Не будем кому-то одному приписывать пальму первенства в опровержении этого мнения, узаконенного тогда соответствующими инструкциями. Однако нельзя не сказать, что много, очень много для его «дискредитации» сделал П. А. Сторчиенко, который с первых же дней работы в оборонном Обществе зарекомендовал себя неутомимым новатором, страстным экспериментатором.

Одна из проблем, над решением которой он работал длительное время, состояла в том, чтобы добиться в затычном прыжке устойчивого падения и осуществлять его не «камнем вниз» и не «колом», а плашмя, лицом вниз, управляя своим телом. Основным препятствием на этом пути был штопор. Как его побороть? В ходе экспериментов Сторчиенко доказал, что можно падать устойчиво, что штопор можно преодолеть и что при помощи рук и ног, служащих в падении как бы аэродинамическим рулем, можно «плавать» в атмосфере, регулируя свой спуск.

Другая проблема была связана с точностью приземления и заключалась в том, чтобы парашютист во время устойчивого падения мог перемещаться по горизонту во всех направлениях. Сторчиенко и его коллеги по

шелковому куполу провели немало экспериментов и доказали, что и эта проблема вполне разрешима. Парашютисты научились быть полновластными хозяевами в небе, и не просто уверенно прыгать, а даже делать в воздухе гимнастические упражнения, строить большие и малые «звезды», маневрировать и приземляться в точно заданном месте.

Свою работу Сторчиенко начал в ДОСААФ с прыжков на задержку. Первый прыжок с длительной задержкой он совершил в Омском аэроклубе с высоты 5000 метров. Там же, в Омске, он заметил способную парашютистку В. Селиверстову. В Уфе он «открыл» парашютиста В. Марюткина, в родном Днепропетровске — П. Косинова и И. Федчишина, в Богодухове — Н. Щербинина.

Эксперименты Сторчиенко для того времени были, пожалуй, слишком смелыми, и не удивительно, что их не сразу поняли. Разгорелась дискуссия. Молодежь доказывала, причем на практике, что парашютом можно и нужно управлять, но находились люди, считавшие это утопией. Однако доводы экспериментаторов были настолько убедительны, что заставили сомневавшихся изменить точку зрения. Один из ведущих конструкторов-парашютистов Н. Лобанов и автор учебника по теории парашютного спорта Р. Стасевич признали, что управлять парашютом можно. Это было важной поддержкой новаторов, и они успешно продолжили свои дерзания. Жизнь полностью подтвердила правоту этих людей.

Очень хотелось бы рассказать о всех наших замечательных авиационных спортсменах пятидесятых годов, их вкладе в развитие советского авиационного спорта и тем самым в укрепление обороноспособности страны, но это просто невозможно сделать — их было очень много. Они шли в ногу со временем, с техническим прогрессом в авиации, внося достойный вклад в усиление оборонного могущества любимой Родины. А ведь именно для этой цели и создано наше оборонное Общество.

Претворяя в жизнь ленинские идеи о защите социалистического Отечества, оборонное Общество вело и ведет многогранную работу по военно-технической подготовке и военно-патриотическому воспитанию трудя-

щихся и особенно молодежи, которой предстоит армейская служба.

Коммунистическая партия, ее ленинский Центральный Комитет неоднократно указывали на необходимость постоянного совершенствования форм и методов всешю-патриотической, военно-технической и спортивной работы.

Так, выступая с речью на IV съезде ДОСААФ, товарищ Л. И. Брежнев указал на необходимость, сделать оборонное Общество еще более массовой организацией, добиться, чтобы оно охватывало почти все взрослое население страны или, по крайней мере, его значительнее большинство.

Боевой программой действий в настоящее время для оборонного Общества являются указания товарища Л. И. Брежнева, постановление ЦК КПСС и Сосета Министров СССР от 7 мая 1960 года о состоянии и мерах по улучшению работы ДОСААФ СССР, приветствие ЦК КПСС VII Всесоюзному съезду Общества, решения XXIV и XXV съездов партии. Комитеты ДОСААФ, клубы, школы, первичные организации Общества делают все от них зависящее, чтобы с честью оправдать ЕЫСО-кое доверие, быть надежным резервом и помощником Вооруженных Сил СССР. Выполняя указания партии, они прилагают силы к тому, чтобы и дальше совершенствовать оборонно-массовую работу, готовить квалифицированных специалистов для Вооруженных Сил и народного хозяйства, улучшать начальную военную подготовку молодежи, развивать военно-технические виды спорта.

Многое сделано в минувшие годы по претворению в жизнь задач, поставленных партией и правительством. Ряды Общества неизмеримо увеличились. Если в 1958 году оно объединяло 28 миллионов человек, то в 1976 году в нем насчитывается свыше 75 миллионов, что составляет 57 процентов взрослого населения страны. Количество первичных организаций Общества достигло более 316 тысяч. Каждый третий призывник в системе ДОСААФ получает военно-техническую специальность. Военно-техническими видами спорта в клубах и секциях систематически занимается свыше 17 миллионов юношей и девушек. Широко развернулась военно-патриотическая работа. Оборонное Общество воспитывает

у молодого поколения гордость за свою Родину, готовность стойко сражаться за дело коммунизма.

В своем докладе на XXV съезде КПСС Л. И. Брежнев сказал: «Утверждение в сознании трудящихся, прежде всего молодого поколения, идей советского патриотизма и социалистического интернационализма, гордости за Страну Советов, за нашу Родину, готовности встать на защиту завоеваний социализма — было и остается одной из важнейших задач партии».



Курсанты Ленинградской летной теоретической школы
(слева направо):

Георгий Василевский, Сергей Сидоров,
Николай Каманин, Иосиф Крайнов (1928 г.)



Челюскинцы (слева направо):

М. Т. Слепнев, О. Ю. Шмидт, Н. П. Каманин (1935 г.)



Экипаж самолета «Р-5» (слева направо):
К. С. Анисимов, Н. П. Каманин, М. П. Шельганов (1935 г.)



Москва встречает героев-челюскинцев.
В машине: Н. П. Каманин, О. Ю. Шмидт, В. В. Куйбышев (1935 г.)



Герои Челюскинской эпопеи летчики

С. А. Леваневский, А. В. Ляпидевский, И. В. Доронин,

М. Т. Слепнев, М. В. Водопьянов, Н. П. Каманин, В. С. Молоков



Встреча первых Героев Советского Союза
с первопроходцами космоса. Сидят (слева направо):
М. В. Водопьянов, М. Т. Слепнев, Н. П. Каманин,
А. В. Ляпидевский, В. С. Молоков
Стоят: В. Ф. Быковский, Г. С. Титов, Ю. А. Гагарин,
В. В. Терешкова, А. Г. Николаев, П. Р. Попович



Г. Т. Береговой,
воспитанник
Енакиевского аэроклуба



Дважды
Герой Советского Союза
Т. Я. Бегельдинов



Герой Советского Союза
В. Ф. Зудилов



Герой Советского Союза
Г. М. Прошаев



Герой Советского Союза
И. Ф. Якурнов -



Чемпионы СССР авиаспортсмены
Г. Д. Мухина, А. В. Калинин, В. М. Селиверстова,
Ф. П. Неймарк, И. И. Пряхина, Н. П. Ткаченко,
М. Т. Дмитров, Н. К. Никитин (1955 г.)



Заслуженный
мастер спорта
П. А. Сторчиенко



Заслуженный мастер спорта
П. А. Косинов



Заслуженный мастер спорта
Г. Б. Пясецкая



Ветеран парашютного спорта Н. А. Камнева
и болгарская парашютистка Юлия Илиева (1956 г.)



Мастер спорта Л. П. Васильева



Мастер спорта
Л. К. Мазниченко



Мастер спорта
Л. А. Еремина



Парашютистки Н. И. Пряхина и Аминах Султанова



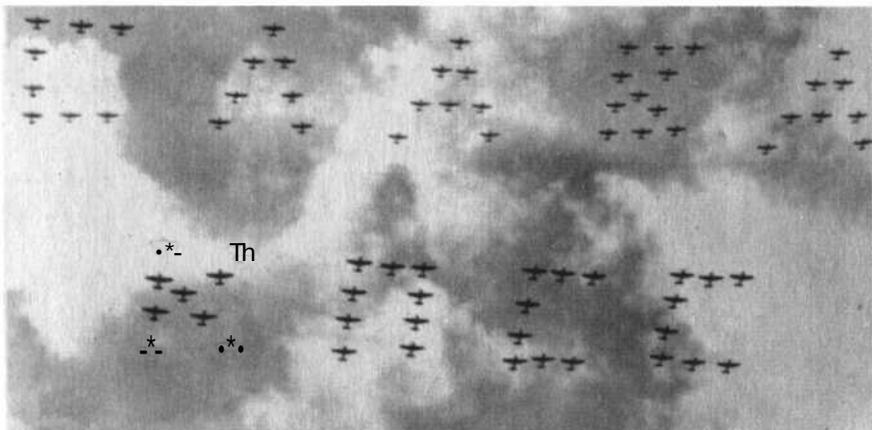
Заслужанный
мастер спорта
И. А. Федчишин



Авиамоделист Г. П. Любушкин
с новой моделью самолета (1948 г.)



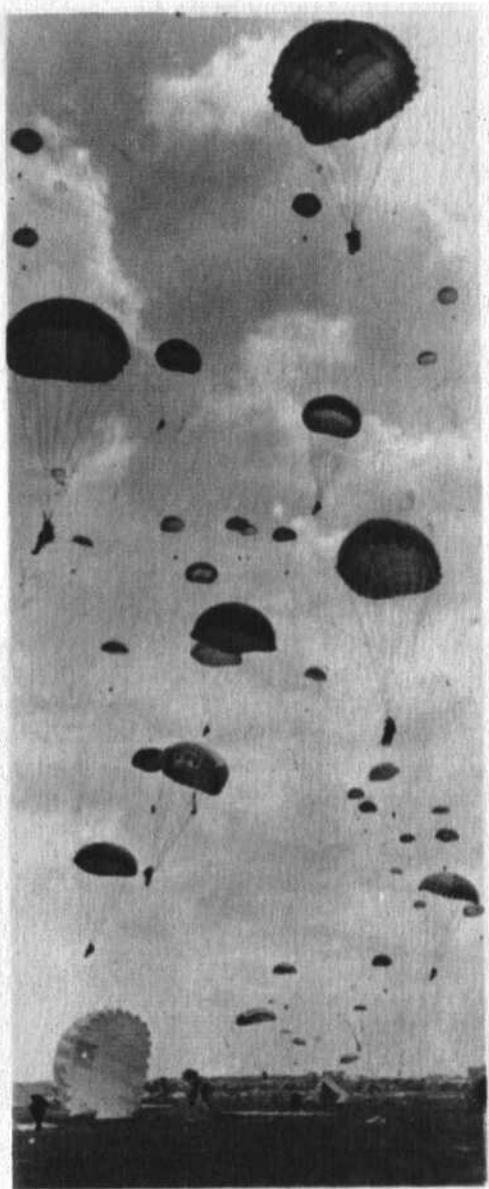
Эрих Хонеккер (второй справа)
в гостях в Центральном аэроклубе (1952 г.)



В небе Тушина



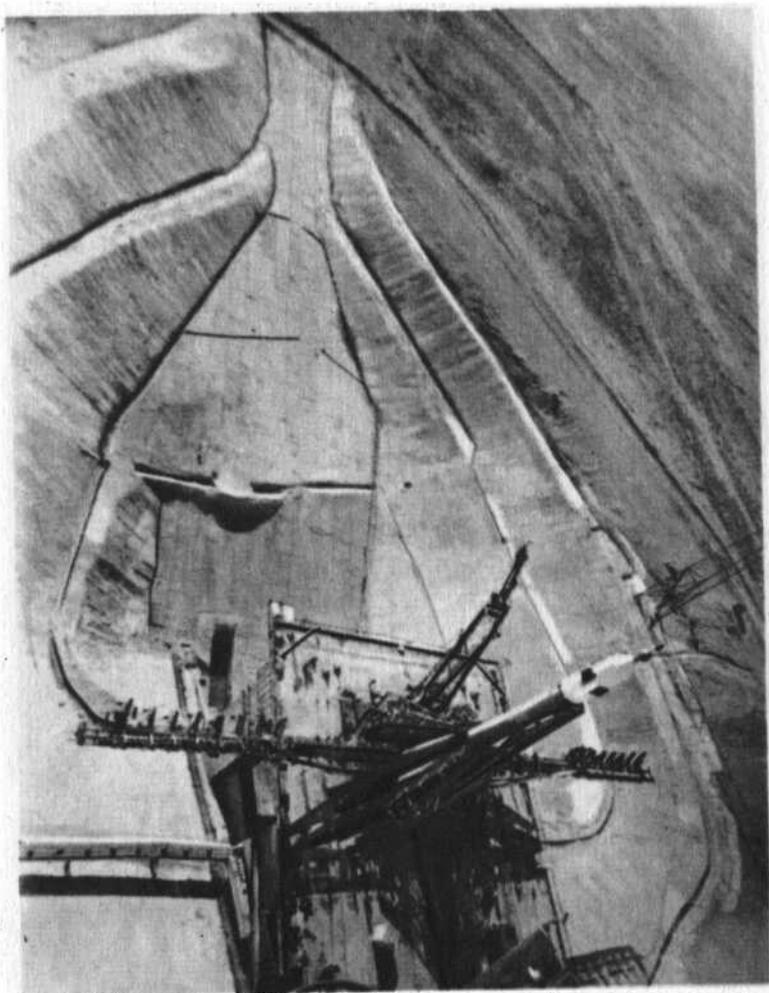
На этих машинах
учились летать тысячи спортсменов



Приземляется
парашютный
десант



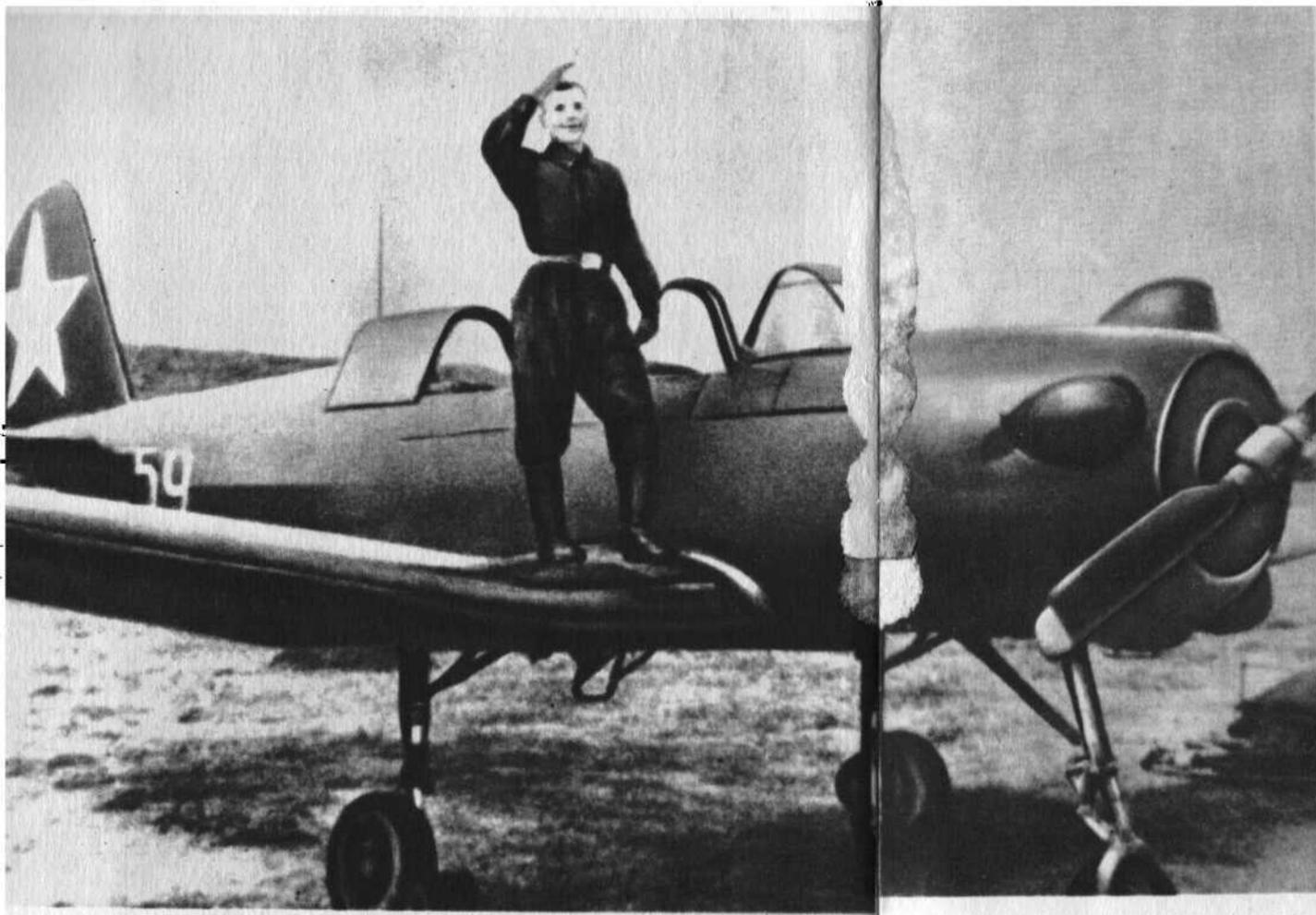
Над аэродромом в Тушино — вертолет-
новинка авиационного спорта (1954 г.)



Космодром Байконур



Ю. А. Гагарин после космического полета
с памятным подарком от ЦК ДОСААФ СССР



Первый космонавт
учился летать
в Саратовском аэроклубе ДОСААФ



Первопроходцы Вселенной
Ю. А. Гагарин и В. В. Терешкова (1963 г.)



Летчик-космонавт СССР
Г. С. Титов (1965 г.)



ЯНННННВ

Первая «космическая» семья



Летчик-космонавт СССР А. Г. Николаев
с матерью академика С. П. Королева
— Марией Николаевной —
на Красной площади



Летчик-космонавт СССР В. М. Комаров



Трижды Герой Советского Союза И. Н. Кожедуб,
летчик-космонавт СССР А. А. Леонов,
дважды Герой Советского Союза
В. И. Попков (1965 г.)



Летчики-космонавты СССР
В. М. Комаров, Б. Б. Егоров
и К. П. Феоктистов
в кабинете В. И. Ленина
в Кремле



В бассейне невесомости
:—летчик космонавт СССР
В. А. Шаталов



Идет передача по телевидению. Слева направо:
А. А. Леонов, Г. Т. Береговой, В. В. Николаева-Терешкова,
И. П. Каманин, Е. И. Хрунов, Б. В. Вольнов, В. А. Шаталов,
А. С. Елисеев, Г. С. Титов, П. И. Беляев, П. Р. Попович



Экипаж космического корабля «Союз-10»
рапортует о выполнении задания



В. Г. Лазарев и О. Г. Макаров (справа)
закончили очередную тренировку



Г. С. Шонин, В. Н. Кубасов (справа налево) на тренировках



Летчики-космонавты СССР (слева направо)
В. Н. Волков, Г. Т. Добровольский, В. И. Пацаев
на пресс-конференции



Летчики-космонавты СССР (слева направо)
В. А. Шаталов, В. В. Горбатко, В. И. Кубасов,
А. В. Филиппенко, А. С. Елисеев, В. Н. Волков, Г. С. Шонин
перед групповым полетом (1969г.)



Прием в Кремле летчиков-космонавтов СССР
А. Г. Николаева и В. И. Севастьянова (1970 г.)



Перед стартом. Слева направо:
В. В. Горбатко, А. В. Филипченко, В. И. Волков



После полета. Летчики-космонавты СССР
П. Р. Попович и Ю. И. Артюхин (справа)



Лётчики-космонавты СССР
перед Мавзолеем
В. И. Ленина.

Слева направо:
А. А. Губарев, Г. М. Гречко,
В. И. Севастьянов,
П. И. Климук



Пам'ятник
академику
СП, Королеву



В тренажере у пульта космического корабля «Союз-13» летчики-космонавты СССР П. И. Климук (слева) и В. В. Лебедев



В* спускаемом аппарате — экипаж космического корабля «Союз-15» летчики-космонавты СССР Г. В. Сарафанов и Л. С. Демин (слева)



Экипаж космического корабля «Союз-18»
на приеме в ЦК ВЛКСМ



После совместного полета «Союз-19»
с американским «Аполлоном».
На первом плане А. А. Леонов и В. Н. Кубасов.

ЗЕМНОЕ НАЧАЛО КОСМОСА

Авиация — колыбель космонавтики. Это распространенное теперь крылатое выражение ярко подчеркивает глубокие процессы, связанные с появлением новой области человеческой деятельности — космонавтики. И я испытываю чувство внутреннего удовлетворения в связи с тем, что мне, ветерану авиации, выпала честь участвовать в подготовке первых полетов пилотируемых космических кораблей.

А произошло это так. После окончания Военной академии Генерального штаба имени К. Е. Ворошилова меня назначили командующим авиацией Туркестанского военного округа. Это было время перехода на новую, реактивную технику, время освоения сверхзвуковых самолетов. Процесс — не из легких, требующий от командиров, летчиков, инженеров максимальных усилий в овладении новой техникой, непрестанной учебы, умения разгадывать тайны сверхзвуковых полетов.

Авиаторы столкнулись тогда с рядом новых явлений, связанных со сверхзвуковыми полетами — звуковым барьером, вибрацией, затягиванием самолетов в пикирование, самопроизвольным кренением, бафтингрм, флаттером, помпажем реактивных двигателей. Ученые, инженеры сумели найти объяснения этим явлениям, а летчики научились находить верный выход, когда в полете возникла непредвиденная опасность.

Все это — и новые скорости, и новые самолеты, и новое ракетное оружие — заставило менять тактику действий авиации. Нам, авиационным командирам, необходимо было внедрять в практику боевой учебы все то новое, что рождалось в процессе технической революции в военном деле.

Через три года работы в Туркестанском военном округе меня вызвали в Москву на беседу к Главнокомандующему Военно-Воздушными Силами СССР Главному маршалу авиации К. А. Вершину.

— Вам, товарищ Каманин, поручается новое дело, — сказал он. — Вы знаете, что век космических полетов начался. Искусственные спутники Земли уже вышли на орбиты. Скоро и человек будет работать в космосе. Вам предложено заняться подбором и подготовкой

космонавтов. Предстоит создать Центр подготовки космонавтов. Дело чрезвычайно трудное, важное и перспективное. С Вами будут работать хорошие специалисты. Понимаю Ваши сомнения и опасения, но и надеюсь на Вас.

Так началась моя работа, связанная с неизведанной тогда еще областью деятельности человека — космонавтикой.

Что мы знали в те годы о космонавтике?

Сигнал первого в мире советского искусственного спутника Земли прозвучал 4 октября 1957 года. Мир изумился. Страна Советов продемонстрировала небывалое... Ракета-носитель одолела силу земного притяжения, вывела космический аппарат на околоземную орбиту, и вот первый в мире советский искусственный спутник Земли передавал из космоса свои позывные: бип, бип, бип...

Скептики сомневались, злопыхатели клеветали. Но подавляющее большинство горячо аплодировало советским людям, проложившим первую борозду в космосе. И люди вспоминали тех, кто предсказывал пути освоения Вселенной, кто предугадывал смелые рейсы в космическое пространство, кто пытался разгадать тайны космоса, мечтая подарить человечеству «бездну могущества».

Сложен и труден путь проникновения человека в космос. Он исчисляется тысячелетиями, с тех пор как астрономы начали познавать звездный мир, составляя первые примитивные карты неба. Творцы «безумных идей» пробивали им дорогу сквозь костры инквизиции, в борьбе с мракобесием и варварством. Но гений человека одолел все. Познавая мир, ученые нередко опережали практику.

Галилео Галилей подарил людям окно во Вселенную — создал телескоп. Человек захотел подняться высоко в небо — появился воздушный шар. В конце минувшего столетия наш соотечественник А. Ф. Можайский сконструировал и испытал в полете первый летательный аппарат тяжелее воздуха — создал первый в мире самолет. Научные работы М. В. Ломоносова, Н. Е. Жуковского, К. Э. Циолковского, Ф. А. Цандера, Г. Оберта, Р. Годара и других положили начало космонавтике — науке о межпланетных полетах.

Одновременно с научными теориями появились творения писателей-фантастов. Их повестями о космических путешествиях зачитывались, над ними размышляли.

Фантасты и космос... Долгое время эти понятия шли рядом. И по этому поводу весьма точно высказал свое суждение родоначальник космонавтики К. Э. Циолковский: «Сначала неизбежно идут мысль, фантазия, сказка. За ними шествует научный расчет. И уже в конце концов исполнение венчает мысль».

И вот 4 октября 1957 года космический полет перестал быть плодом фантазии, мечтой. Ракета вынесла аппарат, созданный умом к руками советского человека, на космическую орбиту. Космос заговорил по-русски, по-советски, а лексикон народов всех стран пополнился русским словом — спутник.

Советский человек начал штурм космоса во имя расцвета науки, для блага трудящихся. Первый искусственный спутник Земли недолго оставался одиноким. В ноябре 1957 года был запущен второй, а в мае 1958 года — третий. А уж на следующий год космос встречал три космические ракеты: первая стала искусственной планетой — спутником Солнца, вторая доставила на лунную поверхность вымпел СССР, третья вывела к Луне автоматическую станцию, которая сфотографировала невидимую сторону спутницы Земли.

Люди стали привыкать к космическим масштабам, к новым понятиям о скоростях, высотах и расстояниях. Простой пример. В самом начале эры авиации, в 1906 году зарегистрированный рекорд скорости полета самолета равнялся 40 километрам в час. А всего через полвека скорость в 29 тысяч километров в час стала обычной! Мощности ракет теперь исчислялись десятками миллионов лошадиных сил, расстояния, преодолеваемые посланцами в космос, — сотнями миллионов километров. Подобное несколько десятков лет назад составляло предмет домыслов фантастов, теперь стало реальностью, былью. Поражал и быстрый рост веса искусственных спутников. Вот цифры: 83,6 килограмма — вес первого, 508,3 килограмма — второго и 1327 килограммов — третьего спутника.

Велика роль автоматов в космосе. Они в конце пятидесятых годов уже сообщили огромное количество

Ценнейшей для науки информации, многое стало ясным для ученых, многое освоено, поставлено на службу человеку. Но все же только человек, летая на пилотируемых околоземных и межпланетных кораблях, в состоянии разгадать тайны околосолнечного пространства. Человек должен был начать освоение космоса. Но этих людей еще предстояло найти, вооружить их соответствующими знаниями, научить обращаться со сложнейшей техникой, подготовить физически и морально.

Стпм делом :-не пришлось заниматься более двенадцати лет. И опять, кек в годы войны при формировании дивизии и корпуса, пришлось начинать с азов. Только с летными частями, пожалуй, было легче. Имелись штаты, по которым требовалось подбирать людей, получать материальную часть и все прочее. Имелся опыт у других командиров, раньше меня формировавших новые соединения. Теперь же — ни примера, ни опыта. Ничего готового.

Свою работу мы начали сразу по всем важнейшим направлениям. Моими ближайшими помощниками были Герой Советского Союза Л. И. Горегляд, Б. А. Аристов, Е. А. Карпов, Г. Г. Масленников и ряд других товарищей. Все они являлись хорошими специалистами — каждый в своей области, умелыми организаторами. Мой помощник Герой Советского Союза Леонид Иванович Горегляд, в прошлом — боевой летчик-истребитель, командир гвардейской авиационной дивизии, в воздушных боях лично уничтожил около двух десятков вражеских самолетов. Горячо принялся за дело специалист в области штурманской подготовки Борис Алексеевич Аристов, имевший 232 боевых вылета. После войны он испытывал новую авиационную технику. С ними и другими опытными летчиками, штурманами, авиационными инженерами мы и начали организацию Центра подготовки космонавтов.

Главными направлениями в нашей работе являлись подбор кандидатов в космонавты и создание центра их подготовки. Центр этот получил звучное название — Звездный городок. Теперь это современный благоустроенный город, правда, город специфический. А в те, уже ставшие далекими, годы здесь шумел лишь ветер в верхушках берез, елей и сосен.

Красивый лесной массив, расположенный вдали от шумных магистралей и промышленных предприятий, наполненный свежим воздухом, солнечный и тихий, нам сразу понравился. Вскоре лесную тишину разбудил шум тракторов, бульдозеров, грохот бетономешалок. Среди вековых сосен стали расти стены будущих зданий — гостиницы, столовой, учебных корпусов. Комплекс сооружений первой очереди воплощался в бетон, железо и стекло.

Энтузиастов создания Звездного городка нашлось много. Тем не менее первый, организационный, этап в нашей работе оказался очень нелегким. Ведь не все достаточно четко представляли, как, в каком объеме и какими методами следует готовить будущих космонавтов, кто будет их готовить, где, на основе каких планов, программ, учебных пособий, методических разработок и что именно нужно для этого.

Немало происходило в то время довольно курьезных случаев. К примеру, беседую с одним авиационным инженером. Предложил ему подготовить тренажерную аппаратуру. В ответ он задал десятки вопросов о том, какой я ее представляю.

— Могу сказать только в общих чертах о том, что нам надо создать,— ответил я специалисту.— Расчеты и предложения хотел бы услышать от вас.

Инженер стушевался, затем снова задал вопрос:

— А где и какие есть образцы?

— Нигде. Все мы сами должны создать.

— А за рубежом? Тоже нет? Хотя бы что-нибудь...

— Уверю вас, нет. Мы — первые. Понимаете, первые!

Несмотря на трудности, дело шло на лад. Люди осваивались со своими задачами, установили тесные связи с организациями, предприятиями и специалистами, занимавшимися проблемами космических полетов. Появились новые знакомые — конструкторы ракетной техники, космических кораблей, врачи, математики, связисты, химики, астрономы, физики, тренеры по различным видам спорта. Представители самых различных профессий и далеких друг от друга наук в космонавтике нашли применение своим знаниям и опыту.

В Звездный городок пришли летчики, авиационные инженеры, специалисты в области авиационной меди-

цины, преподаватели различных дисциплин, хозяйственники, техники, * рабочие. Организационную работу возглавил Г. Г. Масленников, в прошлом фронтовой летчик, опытный командир, имеющий несколько боевых наград.

Основатели Звездного жили в непрестанном поиске. Одни старались как можно лучше организовать и оборудовать учебные классы, другие разрабатывали программы, третьи создавали тренажеры, контрольную аппаратуру. Словом, жизнь кипела, специалисты стремились в кратчайшие сроки выполнить поставленные задачи.

К тому времени на орбитах уже побывало много искусственных спутников Земли, с космосом познакомились первые живые существа — Лайка, Белка, Стрелка и другие их сородичи. Срок, когда в космос сможет лететь человек, вначале казавшийся бесконечно далеким, вдруг быстро стал приближаться. «Ускорение» это происходило потому, что наши начинания, нужды и просьбы встречали полное понимание во всех инстанциях и организациях. Всюду нам оказывали содействие и помощь. Звездный рождался как детище нашей страны, всего советского народа.

В начале шестидесятого года началась учеба кандидатов в космонавты.

Возглавить группу будущих летчиков-космонавтов в Звездном городке поручили опытному и умелому воспитателю, способному и смелому экспериментатору, видному специалисту в области авиационной медицины Е. А. Карпову. Евгений Анатольевич загорелся новой работой, ее перспективами.

Позднее, уже после полета в космос, Г. С. Титов, выражая общее мнение космонавтов, говорил о Е. А. Карпове:

— В период нашей подготовки к полету, во всей нашей жизни, учебе и работе нам оказал огромнейшую поддержку первый наш начальник и воспитатель — Евгений Анатольевич.

Как была подобрана группа будущих космонавтов? Чем мы руководствовались при этом?

К началу шестидесятых годов ученые пришли к выводу, что в космос должен лететь летчик-профессионал,

Почему именно летчик, а не представитель какой-либо другой профессии?

Известно, что в космическом полете на космонавта воздействуют такие факторы, как перегрузка, невесомость, угловые ускорения, вибрация, шум, большая скорость, высота полета и многое другое. С этими факторами по роду своей профессиональной деятельности сталкивается чаще всего летчик-истребитель. Выполняя на самолете различные эволюции, связанные с большими, часто переменными по величине и направлению, перегрузками и угловыми ускорениями, летчик-истребитель обретает устойчивые способности правильно ориентироваться, совершать точные координированные движения, вести наблюдения за землей и приборами, оценивать воздушную обстановку, подавлять иллюзионные представления о пространственном положении, переносить кратковременную невесомость. Летчик-истребитель в каждом полете сталкивается с ситуациями, вызывающими большое эмоционально-волевое напряжение, требующими быстроты и точности реакции, смелости, находчивости, целеустремленности. К тому же он умеет отлично обращаться со средствами радиосвязи, пользоваться парашютом, знает технику, пилотажно-навигационное оборудование, радиоэлектронные приборы.

Словом, профессия летчика-истребителя и деятельность космонавта имеют много общего и не случайно отбор кандидатов в первый отряд космонавтов был произведен из летчиков-истребителей. Вместе с тем ученые пришли к выводу, что далеко не каждый летчик-истребитель может стать космонавтом. Нужны тщательный отбор, глубокое изучение индивидуальных черт и особенностей каждого кандидата, тщательная и относительно длительная подготовка. В общем, имелись четко сформулированные научные требования, которым должны удовлетворять кандидаты в космонавты. Согласно им мы и начали отбор кандидатов в первую группу космонавтов. Желающих посвятить себя космонавтике оказалось много, даже очень много: летчики понимали значение и величие новых экспериментов.

В марте 1960 года в Звездном городке появились булдушие первопроходцы Вселенной. Приехали, познако-

мились друг с другом и сразу включились в учебу, занялись тренировками.

Кто они, каковы их жизненные пути, где служили до прихода в Звездный? Расскажу о тех, кто составил ядро группы.

В славной плеяде звездных братьев место правого флангового занял Ю. А. Гагарин. Юрия Алексеевича по праву называли Колумбом Вселенной. Он первым проник в космос, совершив полет по орбите вокруг Земного шара. Подвиг этого сына Земли человечество назвало бессмертным.

Сын Земли! Как нельзя лучше подходит это определение к Юрию Гагарину. Когда в исторический день 12 апреля 1961 года мир услышал фамилию первого космонавта, нашлись за рубежом люди, которые объявили его отпрыском княжеской семьи Гагариных. Престарелым эмигрантам, бывшим графам и князьям, выброшенным революцией на свалку истории, было лестно причислить к дворянскому роду первопроходца космоса, которому весь мир воздавал заслуженные почести, но им пришлось разочароваться. Юрий Алексеевич с гордостью рассказывал корреспондентам после полета о своих родных, о своем социальном происхождении.

— Я простой советский человек,— заявил он.— Родился 9 марта 1934 года в семье колхозника. Место моего рождения — Смоленская область. В моей родословной нет никаких князей... Родители мои, а также дедушка и бабушка были крестьянами.

Когда решался вопрос о зачислении старшего лейтенанта Ю. А. Гагарина кандидатом в группу космонавтов, члены комиссии основательно изучили его личное дело. Не жалея времени, мы беседовали с каждым кандидатом, стараясь уяснить его прошлое, его нынешний облик. Биография Юрия Гагарина мне представилась весьма характерной для послевоенного поколения авиаторов, и каждый штрих ее запомнился. Не в княжеских хоробах жили прадеды и деды Юрия Гагарина, а в курных избах деревни Гжатского уезда, задавленные вековой ЕОИ нуждой и безысходностью. И только Великий Октябрь открыл дороги в настоящую жизнь свободному крестьянину-труженику. Однако счастье колхозной жизни не свалилось само по себе, как манна с небес,

его завоевывали трудом, потом и кровью простые советские люди.

Отец Юрия, Алексей Иванович,— колхозный плотник. Он ставил срубы новых домов и хозяйственных построек. В доме Гагариных хозяйство лежало на матери Анне Тимофеевне, дочери путиловского рабочего Матвеева. Ока растила трех сыновей — Бориса, Валентина, Юрия и дочь Зою, приучая их с малых лет к труду.

В раннем детстве Юрий познал ужасы войны. В тот год, когда ему предстояло пойти в школу, родная Смоленщина стала ареной жестоких битв с вероломным врагом. Тяжкие испытания обрушились на семью Гагариных. Валентина, старшего брата Юрия, и сестру Зою фашисты угнали в неволю. Тогда-то и пробудились у подростка чувства, которые называются любовью к Родине и ненавистью к врагам.

Советские воины изгнали фашистских оккупантов с земель Смоленщины. Люди вновь вздохнули свободно. Взрослые стали залечивать раны войны, возрождать порушенное хозяйство, а детвора заняла свои места за школьными партами. Юрий учился в школе, по-детски резвился, в меру шалил, помогал отцу с матерью по хозяйству, читал, жадно слушал рассказы бывалых фронтовиков.

В послевоенные годы остро ощущалась нехватка квалифицированных рабочих, и комсомол позвал юношей и девушек в ремесленные училища. Уехал из Гжатска под Москву, в Люберцы, и Юрий Гагарин. Учился в Люберецком ремесленном училище, стал литейщиком, вступил в комсомол. Квалификация литейщика пришлась ему по душе. Впоследствии, став Космонавтом-1, бывая почетным гостем на металлургических заводах, он обязательно просил предоставить ему возможность побывать в литейных цехах, и надо было видеть, как расцветало его лицо неповторимой гагаринской улыбкой, когда он беседовал с формовщиками и литейщиками!

Вступив в ряды рабочего класса, юноша решил идти дальше в своем мастерстве, поехал в Саратов, где поступил в индустриальный техникум. Студенческая жизнь — не из легких. Сложные науки, общежитие, скромная стипендия. Лекции, занятия, самоподготовка,

зачеты, экзамены занимали все время, не было «пустых» часов. Но Юрий придумал себе еще одну, дополнительную, добровольную, по зову сердца, нагрузку — поступил в Саратовский аэроклуб.

Работая в оборонном Обществе в пятидесятые годы, я не раз бывал в Саратовском аэроклубе и видел, с каким желанием юноши овладевают летной профессией. Учиться в техникуме и одновременно в аэроклубе — дело вдвойне трудное. Но желание стать летчиком помогло преодолевать трудности, закаляло характер.

Крестным отцом в воздухе у Гагарина стал инструктор аэроклуба Д. П. Мартьянов. Он сумел привить юноше любовь к самолету, научил хорошо готовиться к каждому полету. Потом, после космического рейса, став известным всему миру, Юрий Гагарин с теплотой напишет о месяцах своей учебы в аэроклубе, о тех, кто научил его летать. В книге «Дорога в космос» он с особой любовью отзовется о своих наставниках. «Мартьянов, несмотря на свою молодость, — писал Ю. А. Гагарин, — относился к нам строго и требовательно.

— Летное дело, — говорил он, — не прощает даже малейшей ошибки. За каждый промах в воздухе можно заплатить головой...»

Мартьянов был хорошим летчиком, воспитателем. Но он не был на войне, а юношей интересовало поведение летчика в бою. Они, конечно, читали книги Александра Покрышкина, Ивана Кожедуба и других героев войны, но им хотелось услышать о боевых подвигах из первых уст, от самих участников войны. К счастью, в аэроклубе были и такие люди. Командир звена Герой Советского Союза Сергей Иванович Сафронов, участник боев под Сталинградом, на Кубани и на Курской дуге. На примерах своей летной фронтовой практики он стремился показать будущим пилотам, как формируется советский человек и настоящий летчик. Слушали учлеты его внимательно: ведь перед ними — советский ас, носитель славных традиций нашей боевой авиации. Многие сделал для воспитания юношей и начальник аэроклуба Григорий Кириллович Денисенко, Герой Советского Союза. Курсанты любили его, старались подражать даже походкой, манерой держаться.

Юношеская мечта о большой авиации привела Юрия на аэродромные площадки Оренбургского воен-

ного авиационного училища летчиков. Это — одно из лучших военных учебных заведений. В нем учился пионер реактивной авиации летчик-испытатель Григорий Бахчиванджи, 134 воспитанника удостоены звания Героя Советского Союза. Тысячи летчиков, обретших здесь крылья, награждены многими боевыми орденами. Славные традиции, блестящий пример для подражания!

Сначала курсанты летали здесь на самолете Як-18, потом на модифицированном варианте этой машины, а затем на «мигах» — реактивных истребителях. Летали много, увлеченно. Освоили фигуры высшего пилотажа, совершали маршрутные полеты, проводили воздушные стрельбы, отрабатывали групповую слетанность. С каждым полетом, как у молодых орлят, крепили крылья курсантов.

В служебной аттестации Гагарина записано: «За время обучения в училище показал себя дисциплинированным, политически грамотным курсантом. Уставы Советской Армии знает и практически их выполняет. Строе* вая и физическая подготовка хорошая. Теоретическая — отличная. Летную программу усваивает успешно, а приобретенные знания закрепляет прочно. Летать любит, летает смело и уверенно. Государственные экзамены по технике пилотирования и боевому применению сдал с оценкой «отлично». Материальную часть самолета эксплуатирует грамотно, Училище окончил по первому разряду. Делу Коммунистической партии Советского Союза и социалистической Родине предан».

Подобные выводы мы, члены комиссии, читали в личном деле Гагарина и в последующих аттестациях. Казалось, они были типичными для каждого курсанта, успешно осваивающего летную программу. Но были штрихи, которые его характеризовали как-то по-особенному. Ну, например, он окончил училище по высшему разряду, что давало ему право выбора места своей будущей службы. А мало ли их в нашей стране — привлекающих отличными географическими, климатическими условиями. Центр, Украина, Кавказ — выбирай, молодой лейтенант! Но Гагарин выбрал Крайний Север. И поехал он вскоре после свадьбы с молодой женой Валентиной в края заполярные, трудные и вообще для жизни, а для летной работы — и подавно.'

В авиационном полку молодого летчика-истребителя встретили дружелюбно. Летать лейтенант Ю. А. Гагарин начал на реактивных самолетах «МиГ». Постепенно привыкал к условиям полярной ночи, к лютым зимним морозам. Учился перехватывать воздушные цели, летал по дальним маршрутам, вел учебные воздушные бои. Однажды, когда Гагарин закончил последнее упражнение в зоне, погода резко ухудшилась. Снеговые заряды закрыли землю, садиться на аэродром пришлось почти вслепую. Молодой летчик не испугался поединка со стихией, он хорошо рассчитал заход на посадку, четко выполнил команды с земли руководителя полетов и со второго захода сумел благополучно сесть. Значит, не теряется в сложной ситуации, решили мы, члены комиссии, по отбору космонавтов.

Для молодых летчиков заполярные сопки были священными. Они знали: в годы войны над этими сопками летали и бились с врагом дважды Герой Советского Союза Борис Сафонов, кавалеры Золотых Звезд Захар Сорокин, Сергей Курзенков и их боевые друзья-однополчане. Сколько рассказов слышали Юрий Гагарин и его товарищи о подвигах ветеранов войны, совершенных в этих суровых северных краях!

У Гагариных часто собирались друзья, рассказывали веселые истории, шутили, смеялись, беседовали о прочитанных книгах, о событиях в стране и за рубежом.

Вскоре в жизни Ю. А. Гагарина опять произошли три важных события: он был принят кандидатом в члены Коммунистической партии, стал отцом — Валентина подарила ему дочь, которую они назвали Леночкой, а потом в часть прибыла комиссия, предварительно отбирившая кандидатов в космонавты.

Члены комиссии весьма строго и придирчиво относились к кандидатам в космонавты. Однако против Ю. А. Гагарина никто не возразил: ни врачи, ни командиры, ни политработники. Отменное здоровье, прекрасные летные качества, замечательный характер. В Москве выводы комиссии были утверждены, и Юрий Гагарин одним из первых появился в только что зарождавшемся Звездном городке. Он сразу понравился нам — этот молодой военный летчик. Веселый и серьезный, задумчивый и улыбочивый, весь в движении, общительный, упорный в учебе, склонный к работе исследователя-но-

ватора, он быстро завоевал симпатии в новом коллективе. Верилось, что этот офицер из тех, кого мы ищем. Будущее показало, что мы не ошиблись.

Не ошиблись мы, решив зачислить кандидатом в отряд космонавтов и Германа Степановича Титова. Гагарин и Титов имели почти одинаковый возраст, оба пришли в отряд старшими лейтенантами, военными летчиками-истребителями. Уровень теоретической подготовки и практических летных навыков у них также был примерно одинаковым.

Родные края Германа Титова — живописный, суровый Алтай, село Верхнее Жилино Косихинского района. Мать — Александра Михайловна — простая труженица, отец — Степан Павлович — преподаватель русского языка и литературы, в юности учившийся в музыкальном училище.

В доме Титовых вечерами допоздна горел свет. К Степану Павловичу часто приходили односельчане. Обсуждали текущие события, читали книги, слушали игру на скрипке сельского учителя, влюбленного в классическую русскую литературу и музыку. Свою любовь к книгам и музыке Степан Павлович сумел передать сыну Герману и младшей дочери Земфире. Читать Герман начал рано — с пяти лет. Детская память крепкая. На всю жизнь запомнил он стихи Пушкина, Лермонтова, Маяковского.

В местной школе-десятилетке Герман получил среднее образование. В школе работали кружки и секции оборонного Общества, и он с увлечением занимался спортом, в частности авиамоделизмом. Летом, когда Герман заканчивал десятый класс, к Титовым приехал в гости брат матери летчик А. М. Носов. Увлекательные рассказы о жизни авиаторов породили у юноши мечту, которая привела его в летное училище. Авиационные науки Герман усваивал хорошо, летать начал уверенно. В училище получил хорошие аттестации, и уже в 1957 году летчик-истребитель офицер Г. С. Титов стал служить в боевом истребительном полку, в Ленинградском военном округе. Освоил полеты на истребителях «МиГ», днем в простых метеоусловиях, затем — ночью в простых и сложных, летал на боевое применение, выполнял перехваты воздушных целей.

Веселый, порывистый, общительный, острый на

язык и верный в дружбе — таким зарекомендовал себя лейтенант Титов в училище и в полку. Когда старшему лейтенанту Г. С. Титову предложили перейти в создаваемую группу космонавтов, он не удивился, будто давно ожидал этого. Герман понимал, что недалек старт человека в дали Вселенной. Члены комиссии единодушно признали его годным к полетам в космос, и он быстро освоился в Звездном.

Вместе с Юрием Гагариным, Германом Титовым пришли в Звездный городок Андриян Николаев, Павел Попович, Валерий Быковский, Владимир Комаров, Павел Беляев, Алексей Леонов, Борис Волынов, Евгений Хрунов, Георгий Шонин, Виктор Горбатко, составив ядро первой группы космонавтов. Все они были военными летчиками-истребителями третьего класса, молодыми, крепкими, замечательными парнями!

В один из памятных дней группу принял Главный маршал авиации К. А. Вершинин. Он побеседовал с каждым офицером, тепло, по-отечески пожелал успехов в учебе.

Наступил первый день занятий. Наверное, он запомнился и каждому из обучаемых, ну а мне — особенно. Рано утром приехал я в Звездный городок, проверил, как прошла утренняя зарядка. Вскоре Е. А. Карпов доложил, что группа к занятиям готова. На первом занятии я изложил будущим космонавтам весьма объемную и разностороннюю программу подготовки. В нее включались теоретические дисциплины, практические занятия и тренировки. Слушателям предстояло изучить основы ракетной и космической техники, конструкцию космического корабля «Восток», астрономию, геофизику, космическую медицину и многое другое. Они должны были летать на самолетах для поддержания достигнутого уровня летной подготовки, тренироваться в макете кабины космического корабля, пройти испытания в специальных звукоизолированных сурдокамере и термокамере, совершать подъемы на большие высоты в барокамере, тренироваться на центрифуге, вибростенде, заниматься на спортивных снарядах. Много времени отводилось спорту, парашютной подготовке, прыжкам в воду, катапультированию, полетам на невесомость.

Каждое утро в Звездном городке тишину нарушал свисток инструктора по физкультуре — рабочий день начинался с утренней зарядки, проходившей на воздухе в любую погоду. Затем офицеры шли на занятия в классы, на тренажеры. Перед обедом — еще час для спорта — гимнастика, игры с мячом, упражнения на перекладине и брусьях, на батуте, с гантелями. И, конечно, тренировки на специальных спортивных снарядах для авиаторов — лопинге, вращающемся колесе.

На первом этапе мы много внимания уделяли парашютной подготовке космонавтов. За короткий срок все слушатели совершили десятки прыжков с различных высот, в разных вариантах. Об этом позаботился руководитель парашютной подготовки заслуженный мастер спорта СССР Н. К. Никитин, известный советский парашютист, установивший несколько мировых рекордов. Один из прыжков — затяжной, парашютист свободно падал свыше 14,5 тысяч метров.

Николай Константинович Никитин знал, что кое-кто из летчиков недолюбливал парашют. И мне не раз приходилось слышать, как некоторые летчики говорили: «В сто раз легче летать, чем прыгать...».

С этой примерно фразы и начал свой разговор со слушателями группы Никитин. Потом он мне рассказывал, что Герман Титов после занятий заявил:

— Правильно. Лучше летать, чем прыгать.

— Значит, вы ни любите прыгать? — решил уточнить Никитин.

— Не очень, но если надо, то буду, — был ответ.

— За прямоту — хвалю. А прыжки вы полюбите, — заверил инструктор. — Обязательно полюбите. Будете выпрашивать дополнительные, уверяю вас.

Прав оказался Николай Константинович — полюбили парашютные прыжки будущие космонавты. Полюбили потому, что Никитин сумел увлечь их этим видом спорта, имеющим большое значение в авиации и в космонавтике. И ые только увлечь. Он много прыгал сам, демонстрируя свое высокое мастерство в воздухе. Прыгал с затяжкой, на воду, управлял своим полетом, точно птица. Он прыгал «штопором», показывая, как надо выходить из этого положения, двигая руками и ногами, как аэродинамическими рулями управления.

Прыжки с парашютом — сложнейшее испытание для человека. На прочность характера, на мужество. Бывали случаи, когда летчики-космонавты во время тренировок попадали в непредвиденные обстоятельства, когда надо было молниеносно принимать решение, и только одно, единственно правильное, проявить все свое самообладание.

Расскажу об одном таком случае. В тот день занятия по парашютной подготовке шли хорошо. Обучаемые один за другим оставляли самолеты. Встречный поток воздуха наполнял белые купола. Плыла навстречу земля. И только Герман Титов попал в сложную ситуацию: стропы его парашюта перехлестнулись. Купол сразу обвис, не успев наполниться воздухом. И земля уж не просто плыла к нему, а стремительно неслась навстречу. Все решали секунды. Вот тут-то и проявилось самообладание летчика. Расчетливо, спокойно отбросил он стропы и рванул кольцо запасного парашюта. Сработал запасной! Но еще мог запутаться в стропях главного. Помня об этом, Титов вновь отбросил их в сторону. И как раз вовремя: над ним взметнулся купол тугого шелка. Все продолжалось не больше минуты. Но какая это была минута!

Будущие космонавты прыгали уверенно и программу парашютных прыжков выполнили успешно. Каждый слушатель получил инструкторское свидетельство и прикрепил к кителю ниже знака военного летчика куполообразный значок инструктора-парашютиста.

Замечательные преподаватели были у космонавтов и по летной подготовке.

Много заботы о летной выучке слушателей, прямо-таки отеческого внимания к ним проявлял Герой Советского Союза И. М. Дзюба. Он многим помог стать зрелыми мастерами. Его хорошо узнали и полюбили будущие космонавты.

Дзюба нередко говорил им:

— Завидую вам, хлопцы! Сбросить бы мне два десятка лет — полетел бы и я в космос! — и добавлял: — Но мне поздновато. Так что принимайте эстафету. Кое-чему вас научу, пригодится наша наука.

Опытными наставниками по летной подготовке были и другие преподаватели. К. Д. Таюрский в годы войны одним из первых в части освоил поступивший в

нее самолет Пе-2, совершил на нем 137 боевых вылетов, После войны он освоил реактивные машины и учил молодежь безукоризненной технике пилотирования.

Немало лет водил тяжелые реактивные машины командир экипажа А. К. Стариков. С его помощью на одном из самолетов типа Ту-104 оборудовали летающую лабораторию для тренировки космонавтов полетам в условиях невесомости. От летчика в этих экспериментах требовались исключительное мастерство, самообладание, знание техники, высокие летные навыки. Ведь те десятки секунд, когда машина, выведенная летчиком по параболе в «горку», а затем на снижение, находится в невесомости, он также переносит это необычное состояние, и к тому же еще управляет самолетом. Какая же воля нужна летчику, чтобы справиться с подобным заданием! Но воли, умения управлять собой А. К. Старикову не занимать: он прошел суровую школу войны, был удостоен звания Героя Советского Союза.

Летчики К. Д. Таюрский и А. К. Стариков поднимали будущих космонавтов на крыльях своих самолетов в стратосферу, создавая вполне реальные условия невесомости. На земле создать подобные условия каким-либо другим способом невозможно. А человек, собравшийся лететь в космос, должен предварительно почувствовать, что такое невесомость, освоиться с ней. Только после этого он будет в состоянии работать в кабине космического корабля.

Проблема работы человека в невесомости — одна из сложнейших, и разгадать ее полностью не удалось даже и поныне, когда совершаются полеты в космос продолжительностью в два, три месяца. А тогда, на пороге первых полетов, она представляла собой сплошную загадку. Вот почему мы рассматривали тренировочные полеты в самолете-лаборатории, где создавалась хотя бы кратковременная невесомость, как первую ступеньку на пути к решению этой задачи. Далее, надо было готовить будущих космонавтов и к таким этапам космического полета, как старт, выход на орбиту, вход в верхние слои атмосферы, приземление. Они связаны с большими перегрузками, вибрациями, устранить которые невозможно, их можно только снизить.

Насколько значительны величины ускорений и перегрузок, можно судить по следующим данным. Чтобы космический корабль мог выйти на орбиту и совершить за ней полет, ему надо сообщить первую космическую скорость — около 8 километров в секунду. Развить такую скорость кораблю с человеком, находящимся в нем, надлежит за считанные минуты до выхода на орбиту. Значит, человеку надо быть готовым перенести большие ускорения.

Лучшей подготовкой к этому являются «земные полеты» на центрифуге. В нашем Центре на первом этапе подготовки космонавтов центрифуги не было. Она появилась несколько позднее, Приходилось пользоваться центрифугой, имевшейся в другой организации. Договорились, установили твердый график тренировок и стали «обкатывать» наших парней.

Перегрузки летчику знакомы. Заложил вираж и чувствуешь, как тебя вдавливают в сиденье. Начинаешь выводить самолет из пикирования, а невидимая сила затрудняет твои движения, прижимает к креслу. Чем резче вывод из пикирования или больше угол кабрирования, а также крен виража, тем сильнее тебя захватывает в свои объятия противник, имя которому — перегрузка. Физически стойкий, привыкший к таким схваткам летчик хорошо переносит это единоборство, выходит победителем.

Если говорить образно, подготовку космонавта можно сравнить с прохождением через множество разно-размерных дверей. За первой, широкой, в которую могут войти десятки и даже сотни людей, находятся другие двери. И с каждым шагом они становятся все более узкими. Шаг за шагом, ступенька за ступенькой шел вверх космонавт, чтобы получить право стать командиром «звездного корабля». И каждый шаг, даже самый маленький, необычайно важен, так как без него не может быть следующего. Таков закон новой профессии.

Труд космонавта напряженный. Аэродром, лаборатории, классы... Самолеты, катапульты, действующие макеты кораблей... Необычное сочетание упражнений, необычные пробы, необычные дисциплины... Каждый день похож на другой лишь своим будничным началом: подъем, физзарядка, завтрак... И в каждый день учебы

врываюся дробь вибростендов, бешеная карусель центрифуги, перепады давлений в барокамере, зной тепловых испытаний в термокамере, гнетущая тишина сурдокамеры—таковы «атрибуты» этой профессии. Рабочий день будущего космонавта насыщен борьбой и поисками, победами и разочарованиями. Если можно так сказать, в деле беспрестанно находятся мускулы, нервы, воля, ум. Все напряжено до предела. Иначе и нельзя. Загадочный и суровый мир звезд пустит в свои владения только сильных и закаленных людей, которые выработали выносливость, умение владеть собой, обрели твердость воли, быстроту реакции, способность четко действовать в самых необычных условиях. Потому-то наших кандидатов в космонавты можно было встретить не только на специальных тренажерах, но и на лыжне и в бассейне, у массивной штанги и на пружинистом батуте. Нагрузки для них были очень большими. Так, Алексей Леонов за последний год тренировок перед первым полетом проехал на гоночном велосипеде около 1000 километров, пробежал 200 кроссовых дистанций и 300 километров прошел на лыжах. А сколько еще было специальных тренировок?!

Так ли просты эти наземные тренировки? Нет. Каждый шаг, каждая ступенька на космическом пути требуют мужества, мастерства, воли.

Просидеть в одиночестве долгие дни и ночи в сурдокамере — разве это не мужество? А испытание в барокамере? А центрифуга? А невесомость? И — глазное — все это необычно, ново. Не всякому по плечу. Недаром из Звездного несколько кандидатов было отчислено.

Учебные дни кандидатов в космонавты — напряженный труд, учеба и еще раз учеба. Только этим была до предела заполнена жизнь личного состава Центра подготовки космонавтов.

Подготовка к запуску человека в космос шла по многим направлениям, и ей был занят целый ряд учреждений, предприятий. Руководители Звездного городка установили тесную связь с Академией наук СССР, с ее президентами — сначала с А. Н. Несмеяновым, затем с М. В. Келдышем. Они вдохновили и зажгли желанием работать в области космонавтики целую плеяду видных ученых. Они уточняли задачи, высказывали

свои соображения, давали ценные советы. Специалисты по астрономии, биологии, физиологии, математике, астрофизике, по динамике полета тел в атмосфере, стратосфере, космосе решали каждый свои задачи. Архитекторы, например, вносили рекомендации по эстетике межпланетных станций. Пришлось их попросить и о более насущном: как лучше, удобнее и красивее сделать кабину космического корабля «Восток», чтобы она стала максимально «целесообразной».

Известные в стране конструкторские коллективы работали над своими комплексами, системами и агрегатами/ Специалисты по ракетах и двигателям, создав ракеты определенной мощности, проектировали новые конструкции, с большей тяговооруженностью. Целые коллективы трудились над созданием систем связи, жизнеобеспечения космонавта в полете, средств навигации и т. д.

Ныне любой человек может посмотреть установленную на Выставке достижений народного хозяйства СССР конструкцию «Востока»: познакомиться в натуре с трехступенчатой ракетой-носителем. В павильоне «Космос» экскурсанты обозревают и сам «шарик» — космический корабль со всем его оборудованием. Теперь вес это — музейные экспонаты первого этапа космической эры. А тогда это были уникальные образцы, и не каждому обитателю Звездного удавалось видеть их в натуре.

Мне много раз приходилось бывать в конструкторском бюро академика С. П. Королева, под руководством которого создавались различные ракетно-космические комплексы. К назначенному сроку здесь подготовили космический корабль «Восток», и мы имели возможность проводить тренировки на тренажере, имитировавшем условия полета настоящего корабля. Сергей Павлович живо интересовался, как идет подготовка будущих космонавтов, в чем необходимо оказать помощь, расспрашивал почти о каждом кандидате. Его занимало все: откуда родом, какую школу окончил, какой имеет налет часов и на каких типах самолетов летал, каков характер, привычки. Словно заранее хотел себе составить мнение о том, кого посылать первым, за кого подать свой голос на заседании Государственной комиссии.

Академику С. П. Королеву близка и понятна душа летчика. Ведь сам он в тридцатых годах стал летчиком, конструировал планеры и самолеты, испытывал их в полете. Это он, молодой инженер-летчик, осоавиахимовец, не раз повторял фразу, ставшую крылатой: «Космос начинается в метре от земли». Научившись летать на самолетах, парить на планерах, он на практике познал законы аэродинамики. В нем удивительно полно сочетались широкое теоретическое мышление с практикой. От первых успехов в авиации целых три десятилетия шел он труднейшим путем к своей мечте о полетах к звездам.

Создание ракетно-космических систем и комплексов— дело сложное, трудное. Немало было неудач. Но когда возникали затруднения или что-то не получалось, Сергей Павлович задорно смеялся и говорил:

— Это что! Вот когда у нас в ГИРДе вдребезги разлетались ракеты от взрыва, это да! Понимаете, мы, бывало, едва наберем денег на эксперимент, последние серебряные кольца поотбираем у родных и знакомых на пайку, начинаем запуск ракеты. И вдруг все летит на воздух, едва сами спасаемся от взрыва. И все же мы не унывали! А теперь как можно руки опускать? Теперь-то наверняка одолеем!

И одолевали. Коллектив, - который возглавлял С. П. Королев, умел находить нужные решения. Люди, работавшие в нем, не жалели ни сил, ни времени на любимое дело, беря пример с руководителя.

Многочисленные встречи с этим незаурядным человеком, большим ученым-практиком, крупнейшим организатором, умевшим широко мечтать и в то же время мыслить реальными категориями, оставили в моем сознании неизгладимое впечатление. Не хочется верить, сознание никак не может смириться с мыслью, что его уже нет среди нас. Так и кажется, что вдруг откроется дверь, он войдет, озабоченный кучей проблем, крепкий, могучего телосложения человек, с крупной головой мыслителя, и сразу начнет требовать, доказывать, отстаивать свою точку зрения. Если докажет, то успокоится, расцветет своей неповторимой «королевской» улыбкой.

Идут годы. Среди нас нет Сергея Павловича, но остался коллектив создателей ракетно-космических

комплексов, выпестованный этим замечательным человеком, остался ярким пример его жизни, полной неукротимого поиска.

Таким же сильным, творчески зрелым был и другой коллектив, занимавшийся космическими двигателями. Он создал двигательные установки, мощность которых в полете измерялась многими десятками миллионов лошадиных сил.

Широкая аудитория теперь знакома с жидкостным ракетным двигателем кислородного класса РД-107 «Восток». Этот двигатель создан конструкторским коллективом, зародившимся еще в 1929 году в составе Газодинамической лаборатории в Ленинграде, Отечественный двигатель РД-107 «Восток» — первый в мире серийный двигатель, работающий на высококалорийном топливе: жидком кислороде и углеводородном горючем. Завидная судьба у двигателя этого типа: с его помощью на околоземную орбиту были выведены многие искусственные спутники Земли и поднялся в космос первый космонавт Юрий Алексеевич Гагарин.

Оценивая заслуги руководителей коллективов в создании ракетно-космических комплексов, ракет, двигателей, систем управления, наземного оборудования и других бортовых и наземных систем, Академия наук СССР учредила Золотую медаль имени К. Э. Циолковского. На этой медали высечены слова: «За выдающиеся работы в области межпланетных сообщений». В 1958 году первая медаль была вручена Главному конструктору ракет и космических кораблей, вторая — Главному конструктору ракетных двигателей, третья — Главному конструктору системы управления ракетами. В последующие годы этой медалью были награждены наши космонавты, выполнившие полетные задания в космосе.

Целый ряд таких коллективов, возглавляемых главными конструкторами, в творческом содружестве, единым фронтом решали проблемы создания ракетно-космических комплексов. Их труды и творческие поиски привели к рождению первых спутников, лунников и известных впоследствии кораблей «Восток», «Восход», «Союз», «Полет», «Протон», «Космос», «Электро#», «Зонд», «Молния» и других,

Бурные события проходили в те месяцы на космодроме, где подводился итог кропотливой работы ученых, конструкторов, инженеров, рабочих. Впервые мне довелось присутствовать на космодроме при пуске ракет в 1960 году. В начале весны мне предложили лететь в Байконур вместе с группой руководителей различных организаций, учеными, специалистами, инженерами. Был приятно удивлен, когда из иллюминатора самолета среди голых песков увидел новый город — жилые массивы, производственные корпуса, деревца недавней посадки. Стартовая площадка с готовой к пуску ракетой невольна вызывала к себе уважение, она свидетельствовала об огромных успехах советской науки, экономики, всего нашего общественного и государственного строя. Ракета, могучая, устремленная в небо, высилась на стартовом столе, ее было видно издали, за десятки километров.

Поступил доклад о том, что стартовую площадку покинул последний агрегат. Прозвучала команда опустить фермы — устройства, обеспечивающие доступ людей, подачу приборов к различным ярусам ракетно-космического комплекса. Мы увидели, как разжали свои стальные объятия металлические руки и по репродуктору услышали сообщение о пятиминутной готовности.

Команды следовали одна за другой, за ними — четкие доклады исполнителей. Наконец, прозвучала решающая, самая главная:

— Пуск!

В следующую секунду подножие ракетносителя окуталось клубами дыма, послышался нарастающий гул, облако дыма становилось гуще, обширнее, закрыв почти половину корпуса ракеты. А внизу, у ее основания бушевало море огня! Мы знали, что специальные волноводы направляют в нужные русла струи отработанных горячих газов, что ничего непредвиденного не случится, но в те мгновения казалось, что все происходит стихийно, на грани катастрофы, вызванной этим могучим морем огня и раскаленных газов. Но вот тело ракеты дрогнуло раз, другой и стало медленно выдвигаться вверх из дымного плена. Скорость подъема возрастала с каждым мгновением, показался яркий шлейф пламени, вырывавшегося из двигателей, он становился

всё длиннее, ослепительнее, напоминая хвост раскаленной кометы! И вскоре она исчезла в небесных далях.

Изумительное зрелище потрясло буквально всех. Невольно охватывало чувство величайшей гордости за силу и гений человеческого разума, за мощь кашей науки и экономики, за наши талантливые инженерные кадры, за наш рабочий класс, за всех творцов этого чуда техники XX века, ознаменовавшего новую эру в истории человечества — эру космоса.

Пуски ракет следовали один за другим. 15 мая 1960 года был взят важный рубеж в истории советской космонавтики: мощная ракета стартовала, унося под обтекателем космический корабль, в кабине которого находился груз, равный весу человека. В сообщении ТАСС, опубликованном во всех газетах, говорилось об успешном запуске в космос корабля, вес которого составлял более четырех с половиной тонн. Это был технологический пуск для отработки всех систем ракетно-космического комплекса. После вывода на орбиту полет корабля был стабилизирован. Система автоматической стабилизации сработала безотказно. Это было весьма важно для предстоящего полета человека в кабине корабля.

Четверо суток корабль летал вокруг Земли по заданной орбите. На пункт управления непрерывно поступала информация. В кабине поддерживались условия, необходимые для жизни, работы космонавта. Программа полета была выполнена, и на борт послали команду с Земли на спуск. Корабль приземлился в заданном районе. Эксперимент удался блестяще.

19 августа состоялся пуск еще одной ракетно-космической системы. На этот раз в кабине корабля находились подопытные собачки — Белка и Стрелка. Когда они вернулись на Землю в своем контейнере и врачи после первого осмотра объявили о том, что их состояние хорошее, стало ясно: лететь в космос человеку можно.

Казалось, все было готово к этому. И все же 1 декабря 1960 года вновь был послан на орбиту корабль с собачками Пчелкой и Мушкой, мелкими животными, насекомыми и растениями на борту. Полет протекал нормально, но на завершающем этапе в связи с тем, что снижение прошло по траектории, отличной от расчет-

ной, корабль прекратил свое существование. Конструкторы занялись устранением причины неудачи.

Космодром всю зиму жил напряженной жизнью. На стартовой площадке подготовили к пуску ракету, которая унесла на орбиту тяжелый искусственный спутник весом около шести с половиной тонн. А еще через неделю состоялся пуск автоматической межпланетной станции к Венере. В марте четвероногая путешественница Чернушка вместе с манекеном человека «Иваном Ивановичем» и другими обитателями кабины стартовала в космос и благополучно возвратилась на Землю. Автоматическая система посадки сработала отлично.

Деятельно готовились к орбитальному полету и кандидаты в космонавты в Звездном городке. Историк Звездного заносил в книгу все новые и новые записи: «В спортивном зале оборудован батут», «Произведены испытания ротора и начаты тренировки слушателей», «Начата постройка второго учебного корпуса».

В каждый мой приезд в Звездный Е. А. Карпов с гордостью докладывал о том, как обростал хозяйством городок космонавтов, как шла учеба слушателей. Мы подолгу просиживали за учебными планами и графиками, экономя учебное время, сжимая «в гармошку» прежние наметки. Надо было успеть хорошо подготовить человека к космическому старту. Помогало то, что кандидаты в космонавты добивались хороших успехов, опережая график.

Зимой мы договорились с академиком С. П. Королевым о тренировках космонавтов на одном из заводов, в настоящем космическом корабле. Весть об этом в Звездном городке была встречена возгласами «ура». В назначенное время группа слушателей прибыла в цех завода. Здесь их встретил Сергей Павлович со своими помощниками. Будущие космонавты знали об этом учебном-конструкторе, о том, какую роль он играет в создании ракетно-космических комплексов и запусках их, И вот — личное знакомство.

Сергей Павлович придирчиво с минуту глядел на летчиков, возможно, прикидывая в мыслях и пытаясь найти ответ на вопрос, кому доверить свое детище, плод мыслей и труда многих сотен людей, в чьи руки вручить судьбу эксперимента в космосе? Справятся ли? Летчики почувствовали это, притихли, посерьезнели.

Сергей Павлович улыбнулся, стал обаятельным и остроумным собеседником, умеющим шутить и ценить шутку, непринужденно ведя разговор о деле. Расспросил, как идут тренировки, какую степень перегрузки космонавты переносят на центрифуге. Кто-то сказал, что трудно в термокамере. Начался разговор о термозащите космического корабля.

— Сегодня начнете тренировки в кабине корабля. Обживайте его. Если возникнут предложения, не держите их при себе. Обсудим. Вам летать, мы на вас работаем.— Сергей Павлович подвел ребят к кораблю, любовно погладил широкой ладонью его поверхность и одному из помощников дал распоряжение начать тренировки.

Слушатели группы Ю. А. Гагарин, Г. С. Титов, А. Г. Николаев, П. Р. Попович первыми побывали в корабле. Они критически осматривали его, прикидывая, насколько удобно будет в нем работать. Появились и замечания первых «хозяев» корабля. Сергей Павлович внимательно отнесся ко всем предложениям, но больше всего он, кажется, заинтересовался мнением Титова и впоследствии, на космодроме и в Москве, неоднократно встречался с ним, обсуждая различные проблемы космических полетов.

К началу весны 1961 года подготовка первой группы космонавтов была закончена. Провели экзамены. Их принимали видные ученые. Ответами слушателей остались довольны.

Последний этап подготовки: дать «провозные» космонавтам на космодроме, конкретнее ознакомить их с жизнью стартовой команды, командного пункта и других объектов, чтобы они получили полное представление о том, как готовится и осуществляется полет на всех его этапах—от доставки ракеты на стартовый стол, до поиска корабля после приземления.

Мы прилетели в Байконур в марте. Ярко светило солнце, в воздухе уже пахло весной. Космонавты впервые увидели космодром. Глаза у всех горели задорным блеском. Посыпались вопросы к «ветеранам» городка: каковы жизнь, быт, работа. Впрочем, быт, как и в Звездном, здесь еще не был окончательно налажен: тут и там высились журавлиные шеи подъемных кранов, светлели стены новостроек.

Больше всего космонавтов интересовали командный пункт и стартовая площадка. С. П. Королев и хозяева космодрома ввели их, как говорится, в курс дела на всех участках стартового комплекса. Это было необходимо для того, чтобы ребята не только знали организацию работы на тех или иных участках, но и были уверены в абсолютной надежности всей системы пуска ракеты.

В присутствии космонавтов 25 марта 1961 года состоялся запуск очередного корабля с животными на борту. В кабину посадили собачку. Она была веселой, забавной, всем понравилась. Звали ее Дымкой. Однако эта кличка пришлась не по душе Юрию Гагарину, и он предложил переименовать ее в Звездочку. Все одобрили предложение, и в космос собачка отправилась с новой кличкой.

Старт на всех новичков произвел огромное впечатление. Они наперебой рассказывали друг другу об увиденном, потом гурьбой собрались вокруг меня. Вопрос был один:

— Когда наш черед?

— Теперь скоро. Даже скорее, чем вы думаете,

И вот исторический момент наступил. День 2 апреля 1961 года был весьма насыщен событиями. И как быстро промчался! Доброго утра мы пожелали друг другу в Москве, а спокойной ночи — в Байконуре. Позади остались совещания, комиссии, заседания, поездки на предприятия, в НИИ и другие организации, напряженный труд многих ученых, конструкторов и рабочих. И вот итог всему этому — правительственная комиссия дала «добро» на первый полет человека в космос.

Из Москвы на космодром, кроме космонавтов, летели инженеры, врачи, кинооператоры, журналисты. Спокойных не было. Но каждый старался скрыть свое волнение. Даже говорить старались о постороннем. Но куда там! Настроение у всех приподнятое, всюду — улыбающиеся, веселые лица.

Байконур встретил нас теплым солнцем. Похоже, из зимы попали сразу в лето. С веселыми шутками подошел к трапу Сергей Павлович Королев. Нашел что сказать почти каждому из прибывших.

— Ну, как «там»? — Сергей Павлович отвел меня в сторону и задал этот вопрос, понятный обоим.

Я коротко рассказал ему о наших делах, он проинформировал меня о работе по отлаживанию отдельных систем корабля. Тут же назвал примерное время запуска ракеты.

— Как видите, в вашем распоряжении срок немалый. Чем думаете заняться?

— Тренировками.

— Правильно. Полезно, чтобы космонавты основательно повторили порядок ручного спуска, не забыли связь, тренировку в скафандре. Это очень, очень важно.

— Все это и предусмотрено планом. Занятия начнем сегодня же.

— Зачем же так спешить? После перелета отдохнуть надо. Акклиматизироваться.

Во второй половине дня мы все же организовали тренировки, завершившиеся игрой в волейбол. Играли все с увлечением. Но я время от времени чувствовал на себе короткие вопросительные взгляды. Вся группа пыталась найти ответ на главный вопрос, кому лететь первым? Но пока этого не знал никто.

Основным событием 6 апреля было техническое совещание. Явились все главные конструкторы — двигателей, систем связи, оборудования, управления и другие. Каждый из них представлял большие коллективы ученых, конструкторов, инженеров, техников, рабочих. Наглядно видно, что полет в космос — концентрированное выражение современных успехов нашей науки, техники, всей советской экономики, своеобразный сплав мысли и промышленного могущества страны.

Прямо из самолета явился на совещание прилетевший из Москвы председатель Государственной комиссии. Первым обсудили доклад о готовности системы регенерации воздуха в корабле «Восток». Состоялся серьезный разговор: были предложения, критические замечания. Суть сводилась к тому, чтобы обеспечить отличную работу системы на много суток, хотя продолжительность первого одновиткового полета должна быть не более двух часов.

Второй докладчик доложил о результатах испытаний скафандра, кресла космонавта, парашютной системы, автоматики приземления корабля. Он оперировал последними данными, полученными в результате пусков космических кораблей с манекеном космонавта,

который все в шутку называли «Иваном Ивановичем». Мне довелось быть тогда на контрольных пусках, и я согласился с мнением докладчика о готовности этих систем к полету.

В итоге совещание окончательно разработало задание космо*вту на одновитковый полет. Подписать этот документ выпала честь С. П. Королеву, М. В. Келдышу и мне. Подумать только, первое задание летчику-космонавту на первый полет в космос!

В наш домик мы с космонавтами вернулись около одиннадцати вечера. За ужином много говорили о тренировках. Теперь уже я пристально приглядываюсь к каждому, особенно к Гагарину и Титову, стараясь подмечать любую мелочь в их поведении. Ведь надо дать ответ на вопрос: кто?

В самом деле, кто? Ребята давно уснули, а я в раздумье сижу, еще и еще раз воскрешаю в памяти все, что было характерным в индивидуальной подготовке космонавтов. Кого рекомендовать в первый полет: Гагарина или Титова? И тот и другой — отличные кандидаты, оба прекрасно подготовлены. И тренеры, и инструкторы, и врачи высказываются так, словно посылать в полет надо не одного, а двух космонавтов. Оба достойны. А надо избрать все же одного.

Вспомнились такие штрихи. Космонавты проходят тренировки. Вот один из них работает в скафандре, делает корректировку глобуса, ведет связь. Каждое действие отточено, весь он собран, целеустремлен. Молодчина!

Другой штрих. Совершает облет района предполагаемого приземления. Пристально смотрит вниз, на те места, где придется приземляться. Вид для парашютиста не из приятных — большие участки бесснежной обледеневшей земли. Кто-то из ребят, вздохнув, сказал:

— Да, здесь можно крепко приложиться.

Что это, уж не боязнь ли трудностей?..

Но все это в прошлом. В ходе тренировок и испытаний космонавты сумели обрести необходимые знания, навыки и, пожалуй, самое главное, закалить свою БОЛЮ, укрепить себя духовно, подготовить к любым трудностям полета. И если чаша весов на первый полет клонилась в пользу Юрия Гагарина, то при этом име-

лбсь в виду, что вслед за первым, одновитковым полетом предстояло совершить еще более трудный рейс. Многим специалистам, да и мне самому казалось, что на второй полет больше подходит Герман Титов,

Впрочем, с выводами нельзя спешить. Время еще есть.

С утра 7 апреля три часа занимался с космонавтами. Отшлифовывали действия при ручном спуске и после приземления. Молодцы, действовали отлично. Один из космонавтов невзначай обронил фразу:

— Пустая трата времени. Ведь автоматика работает, как часы.

Это насторожило. Попросил высказаться по этому поводу Юрия Гагарина. Тот ответил незамедлительно, убежденно:

— Автоматика не подведет. Это верно. Но если я уверен, что в крайнем случае смогу совершить более длительную, хотя бы в течение многих суток, аварийную посадку сам, с помощью ручного управления, то веры в благополучный исход полета у меня прибавит вдесятеро. А лететь надо только с безграничной верой в успех.

Герман Титов добавил:

— Мне бывалые летчики говорили, если летчик идет в полет, как на подвиг, значит, он не готов к полету. Космонавт — тот же летчик, и он должен быть готовым ко всем вариантам полета! в том числе и к аварийному.

Кажется, высказались начистоту, не закрывая глаз на риск и опасности. Это хорошо. Терпеть не могу, когда люди обходят острые углы и мыслят гладко, кругло.

После тренировок — два часа занятий спортом. Разминка, бег, игра в мяч, настольный теннис. Привез с собой из Москвы бадминтон. Стали играть, увлеклись! С непривычки ребята изрядно «мазали», подшучивали друг над другом, но постепенно волан стал летать все быстрее и настильнее.

Этот день оказался напряженным и для кинооператоров. Были сделаны съемки на спортплощадке, в общезитии, в столовой. Кинооператоры — наши постоянные спутники, они не только вели съемки, но и добросове-

стно занимались с космонавтами, обучали их искусству киносъемки.

Перед концом рабочего дня говорил по телефону с Москвой, доложил о ходе подготовки к полету, о предполагаемом сроке пуска, о кандидате на полет. Мое предложение — Гагарин — было одобрено.

Мне сообщили, что по сведениям печати, американцы планируют полет человека в космос (баллистический прыжок) на 28 апреля. Торопятся. Вряд ли нужна в этом деле торопливость, а тем более погоня за сенсацией. Ведь американцы в конце марта потерпели неудачу — капсула «Меркурий» не отделилась от ракеты-носителя и затонула в океане.

Вечером ребята с большим вниманием смотрели короткометражный фильм о полетах космических кораблей с манекенами и животными. Восхищала четкость работы стартовой команды и на пункте управления полетом, а также точность приземления кораблей.

8 апреля состоялось заседание Государственной комиссии по пуску космического корабля «Восток» с человеком на борту. В нем участвовали главные конструкторы, академики и ряд видных специалистов, инженеров. Рассмотрели и утвердили задание на космический полет. Заслушали доклады о готовности средств поиска.

Затем было закрытое заседание. Решали самый главный вопрос: кто же все-таки полетит? Я доложил, что предложенная мною кандидатура Гагарина Юрия Алексеевича и его дублера Титова Германа Степановича Москвой одобрена и других соображений на этот счет ни у кого нет.

— Значит, Гагарин? — переспросил председатель.

— Да, — твердо ответил я, и члены комиссии единодушно утвердили к полету Юрия Гагарина.

А вот по второму вопросу состоялись довольно жаркие дебаты. В конце концов было решено пригласить на старт и финиш спортивных комиссаров для регистрации параметров полета как мирового рекорда. Горячо поддержал это предложение и председатель Государственной комиссии. В заключение решили провести еще одно официальное заседание и в торжественной обстановке утвердить решение о первом кандидате в полет и его дублере.

А в учебных классах шли тренировки. Еще ничего не подозревавшие Гагарин и Титов «обживали» космический корабль. Проверялась исправность оборудования и систем корабля. Все шло нормально. Последней проверкой остались все довольны. Тренировки, работы на пусковой площадке и пункте управления продолжались даже в воскресенье, 9 апреля. Занимались и мы с космонавтами по намеченной программе. Опять чувствую на себе вопрошающие взгляды. Решил не томить ребят, объявить им, кто полетит. По этому поводу, кстати сказать, было немало разногласий. Одни говорили, что решение о том, кто летит, надо объявить на старте. Другие считали, что надо сделать это заранее, чтобы космонавт успел привыкнуть к мысли о предстоящем испытании. Мне казалось, что вторая точка зрения более правильная. Пригласил к себе Юрия Гагарина и Германа Титова, побеседовал о ходе подготовки и сказал просто, как можно более ровным голосом:

— Комиссия решила: летит Юрий Гагарин. Запасным будем готовить Германа Титова.

Гагарин расцвел улыбкой, не в силах сдержать радости. По лицу Титова пробежала тень сожаления, что не он первый, по это только на какое-то мгновение. Герман крепко пожал руку Юрию, а тот не преминул подбодрить товарища:

— Скоро, Гера, и твой старт.

— Рад за тебя, Юра. Поздравляю! — ответил Титов.

Молодцы ребята! Ни зависти, ни следа неприязни, полное взаимопонимание и горячее стремление как можно лучше выполнить задание. Вот он — настоящий характер советского летчика!

Наступило 10 апреля. Сроки до старта уже исчислялись часами. Еще и еще раз хотелось проверить все, проанализировать планы и намеченные программы, чтобы убедиться в полной готовности.

В 11 часов утра состоялась встреча членов Государственной комиссии, ученых, конструкторов, специалистов с космонавтами. Это было как бы представление в дружеской обстановке будущих капитанов космических кораблей тем, кто готовит полеты.

Первым выступил Сергей Павлович Королев. По памяти восстанавливаю его выступление:

— Дорогие товарищи! Не прошло и четырех лет с

момента запуска первого искусственного спутника Зенйли, а мы уже готовы к первому полету человека в космос. Здесь присутствует группа космонавтов, каждый из них подготовлен к полету. Решено, что первым полетит Гагарин. За ним полетят другие, в недалеком будущем, даже в этом году. На очереди у нас — новые полеты, которые будут интересными для науки, для блага человечества. Мы твердо уверены, что нынешний полет хорошо подготовлен и пройдет успешно. Большого успеха вам, Юрий Алексеевич!

— Партия и правительство следили за нашей работой и направляли ее с тем, чтобы подготовка первого полета человека в космос прошла успешно,— заявил председатель Государственной комиссии.— Сегодня космический корабль «Восток» на старте. Его два предшественника в марте дважды подтвердили нашу готовность послать человека в космическое пространство.

Горячо благодарили присутствующих и в их лице партию и правительство за оказанное доверие Юрий Гагарин и Герман Титов.

Вечером состоялось торжественное заседание Государственной комиссии по пуску корабля «Восток». Оно проходило на космодроме, работали кинооператоры, выступления записывались на магнитофон. Все мы были в особенно приподнятом, восторженном состоянии. Наверное, и эти кадры киносъемки, и эта звукозапись войдут в историю освоения космоса одной из самых славных страниц. Сергей Павлович Королев доложил о готовности корабля к пуску. Решение гласило: «Утвердить предложение... о производстве первого в мире полета космического корабля «Восток» с космонавтом на борту 12 апреля 1961 года». Второе решение было принято по моему докладу: утвердить первым летчиком-космонавтом Гагарина Юрия Алексеевича, запасным — Титова Германа Степановича.

Утром 11 апреля мы побывали на стартовой площадке. Проверка комплекса ракеты показала, что все обстоит благополучно. С. П. Королев попросил меня и Е. А. Карпова почаще информировать его о состоянии космонавтов, их самочувствии, настроении.

— Волнуетесь за них? — спросил Е. А. Карпов.

— А как вы думаете? Ведь в космос летит человек. Наш, советский, Юрий.

Помолчав немного, добавил:

— Ведь я его знаю, как своего сына. Привык*, ""^

Такой сердечности, лиричности от Сергея Павловича, человека обычно сосредоточенно-сдержанного, я, признаюсь, не ожидал. Его тревога и волнения понятны были мне, ведь и сам я вечерами долго не засыпал, раздумывая о предстоящем полете, о возможном риске, о судьбе молодых летчиков, избравших для себя путь в неизведанное.

В час дня состоялась встреча Ю. А. Гагарина на стартовой площадке с пусковым расчетом. Юрий горячо поблагодарил присутствующих за их труд по подготовке ракетного комплекса, заверил, что он сделает все зависящее, чтобы полет прошел успешно.

После митинга пошли на обед. Для космонавтов он был не земным, а космическим. Вместе с ними мы попробовали блюда — щавелевое пюре с мясом, мясной паштет и шоколадный соус. И все это из туб, каждая весом по 160 граммов. Гурманам эти блюда большого удовольствия не доставят, но, как утверждают специалисты, они весьма калорийны.

Юрий чувствовал себя превосходно. Доктор проверил состояние его организма: артериальное давление — 115/60, пульс — 64, температура — 36,6. И внешне он был, как всегда, весел, улыбчив.

Вечером мы опять собрались в своем домике. Занялись укреплением на Юрии Алексеевиче всевозможных датчиков. Операция кропотливая. Чтобы время шло побыстрее, включили магнитофон. Знали, любил Юрий русские народные песни.

— А знаете, Николай Петрович,— вдруг сказал Юра,— я, наверное, не совсем нормальный человек.

— Почему? Что случилось?

— Очень просто. Завтра полет! Такой полет! А я совсем не волнуюсь. Ну, ни капли не волнуюсь. Разве так можно?

У меня отлегло на душе.

— Это отлично, Юра! Рад за тебя. Так и надо.

Незадолго перед сном, в половине десятого, к нам зашел С. П. Королев. Сказал, что все готово к пуску, спросил про пульс у Юрия и пожелал спокойной ночи.

В эту предстартовую ночь мне долго не удавалось заснуть, думал о полете, о спавших рядом ребятах.

Спокойного сна тебе, старший лейтенант Юрий Гагарин! Завтра ждет тебя большое испытание — испытание мастерства и мужества, знаний и воли, моральных и физических сил» И весь мир, народы всех стран и континентов увидят, на что способен советский человек. Великая миссия выпала тебе, Юрий!

День 12 апреля 1961 года вошел золотой страницей в историю человечества. Его назовут потом Утром космической эры. Чудесное то было утро. Солнце, едва показавшееся за далеким горизонтом, ласкало лица теплыми лучами, высвечивало блестящие бока автобусов, на которых мы ехали к подножию ракеты. Юрий и Герман — оба в скафандрах, оба готовые к полету. Остановились, вышли из автобусов, Юрий поднимается на импровизированную трибуну и обращается к присутствовавшим с кратким словом.

— Дорогие друзья, близкие и незнакомые! — сказал он торжественно, с нескрываемым волнением. — Через несколько минут могучий космический корабль унесет меня в далекие просторы Вселенной... 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...

Закончен митинг. Последние напутствия — и вот Гагарин уже в кабине космического корабля, докладывает по радию о готовности к полету. Позывной Гагарина был «Кедр», мой и Королева — «Заря». Вот его подробный доклад перед стартом.

Кедр. Проверку связи закончил. Как поняли? Исходное положение тумблеров на пульте управления заданное. Глобус на месте разделения, широта северная 63 градуса, долгота восточная 97 градусов, коррекция — цифра 710, время разделения — 9 часов 18 минут 07 секунд; подвижный индекс ПКРС* находится в исходном положении, первые сутки, день. Давление в кабине — единица, влажность — 65 процентов, температура 19 градусов, давление в отсеке 1,2, давление в системе ручной ориентации — 155, первой автоматической ориентации — 155, второй автоматической ориентации —

* ПКРС — прибор контроля работы пуска.

157, давление в баллоне ТДУ* — 320 атмосфер. Само-чувствие хорошее, к старту готов.

Прошли команды — предстартовые и стартовая, взревели двигатели, ракетоноситель снизу окутался дымовой завесой, и мы услышали задорное гагаринское «Поехали».

Каждое слово Гагарина мы слушали с нескрывае-мым волнением, и долгие минуты его полета казались вечностью. Наконец долгожданное сообщение: в 10 ча-сов 55 минут первый в мире космонавт Ю. А. Гагарин приземлился в районе села Смеловка Саратовской об-ласти.

После полета нам с группой космонавтов была предо-ставлена возможность отдохнуть на Черноморском по-бережье. После пыльного и неудобного Байконура с его резкими ветрами и неприветливой степью, после тревог и волнений очень приятно было провести несколько дней на берегу моря, любуясь его синевой и небесной лазурью, поплавать на пенных волнах.

Вместе с нами отдыхал, как говорят, и телом и ду-шой С. П. Королев. Только отдых его был весьма услов-ным, он то и дело возвращался к мысли о предстоящем новом космическом полете, запланированном на ав-густ. Уже и программу определили: космонавт должен был совершить не один виток, а три, и пробыть в со-стоянии невесомости не полтора, а почти пять часов. Это являлось, конечно, крупным шагом вперед по сравнению с первым полетом, и на трех витках сошлось подавляющее большинство специалистов. Правда, раздавались голоса и за большее количество витков, но упорствовали медики: их очень беспокоила невесо-мость, эта тайна за семью печатями.

Но я чувствовал, что Королев внутренне не одоб-ряет эту чрезмерную осторожность.

И действительно, как-то на берегу, во время прогул-ки, Сергей Павлович начал со мной разговор на эту тему. По всему было видно, что к разговору он гото-вился. У меня к тому времени создалось уже несколько иное мнение о намеченной программе.

— Как ваши легчики, способны на большее? — спро-сил он.

* ТДУ — тормозное двигательное устройство.

— Считаю, что .способны.
— А если поговорить с ними?
— Это можно. Они здесь. Титов и Николаев. Но на что их ориентировать?

Мы понимали друг друга, как говорится, с полуслова.

— Я думаю, надо на сутки. Семнадцать витков. Тяжело будет, зато мы быстро двинемся вперед. Целый этап!

— Медики будут сопротивляться,— высказал я опасение,— они считают: три витка и не больше.

— Не надо бояться риска. Наш риск обоснован, и есть уверенность в успехе. Давайте встретимся с космонавтами, посоветуемся. За ними решающее слово.

Встреча состоялась. Титов рьяно ухватился за идею суточного полета и с таким жаром стал отстаивать ее перед Сергеем Павловичем, что тот, смеясь, перебил его:

— Чья же это мысль? Моя или твоя? Кто кого агитирует?

— Мысль общая, значит, она верная! — горячо заявил Герман Степанович.

Состоялось заседание комиссии. На нем, конечно, были споры, возражения против нашего предложения. Постепенно на точку зрения С. П. Королева становилось все больше и больше сторонников. И она победила.

6 августа 1961 года мы проводили в суточный полет Германа Титова.

Он, Космонавт-2, так же успешно выполнил свою программу.

Юрий Гагарин и Герман Титов дали ответы на целый* ряд вопросов, связанных с проблемой космических полетов. Главный вывод состоял в том, что человек в космическом полете, находясь в состоянии невесомости, может работать, что организм его при соответствующей подготовке адаптируется к условиям невесомости, сохраняет работоспособность. Словом, окно во Вселенную было прорублено!

ОРБИТЫ ВЕЛИКИХ СВЕРШЕНИЙ

Со времени полета Юрия Гагарина прошло более пятнадцати лет. Полет этот тогда был воспринят как величайшая сенсация века. Ныне и более сложные путешествия по орбитам вокруг Земли кажутся чуть ли не обыденными. Широкие космические исследования стали одной из отраслей повседневной деятельности человека, его работой. Начался, если можно так сказать, рабочий день космонавтики. А всего несколько лет назад это казалось фантазией,,

Запуск в космос первого искусственного спутника Земли обрадовал наших друзей и не на шутку встревожил недругов. На другой день в американском госдепартаменте состоялась встреча Джона Фостера Даллеса с представителем большого бизнеса, газетным королем Биллом Херстом. Руководитель американской разведки, глашатай «холодной войны» Даллес обратился к Херсту с таким вопросом:

— Билл, почему твои газеты подняли такой шум вокруг этого куска железа в небе?

Херст ответил не сразу. Видимо, он уже обдумал случившееся и сделал некоторую переоценку ценностей. Он сказал:

— Этот кусок железа изменил жизнь людей мира на многие века вперед.

Газетный магнат на этот раз оказался прав: выход в космос ознаменовал наступление новой эпохи в истории человечества. И первыми сделали это советские люди.

Первый в мире, впервые в мире! Эти слова после 4 октября 1957 года стали повторяться часто. Повод давала Страна Советов, уверенно прокладывающая в космос новые дороги. Идти проторенной дорогой, повторять чужой эксперимент куда как легче. Это всякий знает. Разведчику, первопроходцу во сто крат труднее, рискованнее, опаснее. Но советский народ был и есть впереди не только в технике и в освоении космоса. Под водительством партии великого Ленина наша страна стала на никем неизведанный путь строительства нового общества, путь строительства коммунизма и уверенно идет по этому пути.

Нехожеными тропами мы двинулись и в неведомые космические дали.

Первый искусственный спутник запущен 4 октября 1957 года.

Впервые в истории человечества 4 октября 1959 года искусственный спутник передал снимки обратной стороны Луны.

Первый космический корабль-спутник с герметической кабиной для космонавта был выведен на околоземную орбиту 15 мая 1960 года.

Впервые с тяжелого спутника Земли 12 февраля 1961 года запущена космическая станция к планете Венера.

Первый космический корабль *Восток» с легчиком-космонавтом Ю. А. Гагариным на борту 12 апреля 1961 года совершил облет Земли по орбите и благополучно приземлился в заданном районе.

Первый суточный полет в кабине космического корабля «Восток-2» осуществил 7 августа 1961 года летчик-космонавт Г. С. Титов.

Первый групповой полет в космос совершили летчики-космонавты А. Г. Николаев и П. Р. Попович на космических кораблях «Восток-3» и «Восток-4», стартовав 8 и 12 августа 1962 года.

Первая космическая автоматическая станция послана 1 ноября 1962 года к планете Марс.

Первая женщина-космонавт В. В. Терешкова на корабле «Восток-6» 16 июня 1963 года совершила космический полет по орбите вокруг Земли.

Первый управляемый космический корабль «Полет-1» запущен в космос 1 ноября 1963 года.

Первый,трехместный космический корабль «Восход», на борту которого находились летчики-космонавты В. М Комаров, К. П. Феоктистов и Б. Б. Егоров, стартовал 12 октября 1964 года. Полет нарекли и первой научной экспедицией в космосе.

Впервые в мире летчик-космонавт А. А. Леонов из кабины космического корабля, пилотируемого летчиком-космонавтом П. И. Беляевым, 18 марта 1965 года осуществил выход в открытый космос.

Впервые 3 февраля 1966 года на поверхность Луны совершила мягкую посадку автоматическая станция

«Луна-9», передавшая на Землю виды лунного ландшафта.

Впервые 3 апреля 1966 года автоматическая станция «Луна-10» стала искусственным спутником Луны.

Первая в мире экспериментальная орбитальная космическая научная станция была создана в январе 1969 года путем стыковки кораблей «Союз-4» и «Союз-5», пилотируемых В. А. Шаталовым, Б. В. Волиновым, А. С. Елисеевым и Е. В. Хруновым. После стыковки А. С. Елисеев и Е. В. Хрунов вышли в открытый космос и перешли из одного корабля в другой, установив первый абсолютный мировой рекорд одновременного пребывания двух человек в открытом космосе.

Первая в мире многоместная долговременная научная космическая станция «Салют» со сменяемыми экипажами была выведена на околоземную орбиту 19 апреля 1971 года. Через несколько дней с ней состыковался космический корабль «Союз-10» с экипажем в составе В. А. Шаталова, А. С. Елисеева, Н. Н. Рукавишникова, который, выполнив заданную программу, возвратился на Землю.

Первый в истории мировой космонавтики международный полет двух пилотируемых кораблей по программе ЭПАС был осуществлен в июле 1975 года. В кабине советского корабля «Союз» находились летчики-космонавты СССР А. А. Леонов и В. Н. Кубасов.

Таковы лишь некоторые исторические вехи штурма космоса, навечно вписанные в историю человечества, — наглядные и убедительные свидетельства того, что Советский Союз выступает пионером основных направлений в освоении просторов Вселенной. Страна Советов поистине стала Берегом Вселенной, как образно сказал академик С. П. Королев.

Характерно, что многие из космонавтов путевку в небо получили в аэроклубах ДОСААФ. Так, первый в мире космонавт Ю. А. Гагарин — воспитанник Саратовского аэроклуба. Командир корабля «Восток-4» П. Р. Попович также приобщился к авиации в оборонном Обществе. Он родился в поселке Узине, на Украине, в семье крестьянина. После освобождения Украины от фашистских захватчиков Павел поступил в Магнитогорский индустриальный техникум. Учился прилежно, в его зачетной книжке преобладали отличные оценки.

С наименьшим упорством он овладевал теорией и практикой самолетовождения в аэроклубе. Годы спустя космонавт Попович скажет:

— Спасибо оборонному Обществу, спасибо аэроклубу, давшему мне крылья, научившему летному искусству!

Веселый, общительный, большой любитель песни, упорный в учебе Павел Попович завоевал в группе космонавтов авторитет и уважение. Программу подготовки осваивал успешно. Стартовав вслед за космическим кораблем «Восток-3», которым управлял А. Г. Николаев, «Беркут» — позывной П. Р. Поповича, — пилотируя «Восток-4», подошел на орбите на близкое расстояние к своему товарищу и вдвоем они осуществили впервые в мире парный групповой полет. Отлично выполнив задание на корабле «Восток-4», он по праву занял место в первой пятерке советских первопроходцев космоса.

В июне 1963 года успешно завершилась еще одна грандиозная космическая эпопея: Валерий Федорович Быковский и Валентина Владимировна Терешкова на кораблях-спутниках «Восток-5» и «Восток-6» совершили многодневный совместный орбитальный полет и благополучно приземлились. Валерий Быковский за 119 часов облетел Земной шар 81 раз, пройдя расстояние более 3 миллионов 300 тысяч километров.

Путь В. Ф. Быковского в авиацию также начался в аэроклубе оборонного Общества. Родился он 2 августа 1934 года в городе Павловский Посад, в семье моряка-балтийца. Казалось, отцовская профессия перейдет и к сыну, но Валерий, ученик московской железнодорожной средней школы № 1, стал курсантом аэроклуба.

— Никогда не забыть мне радости первого полета, — вспоминал впоследствии Быковский.

После аэроклуба Валерий окончил военную авиационную школу первоначального обучения, затем — известное в стране Качинское высшее военное авиационное училище летчиков имени А. Ф. Мясникова. Быковского направили служить в один из авиаполков, где он стал мастером воздушного боя, перехватчиком.

Подобных записей в летной документации Быковского имеется немало. Члены комиссии по отбору кандидатов в космонавты приняли их во внимание. После

тщательной и всесторонней подготовки в группе космонавтов Быковскому доверили проведение труднейшего космического эксперимента. И он его с честью выполнил.

Образно говоря, в космическом парном полете Валерий Быковский был ведущим, а его ведомым являлась Валентина Терешкова, также воспитанница оборонного Общества. В. В. Терешкова на корабле «Восток-6» облетела Землю 48 раз, преодолев расстояние около 2 миллионов километров. В обращении ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и правительства Советского Союза было отмечено, что подвиг В. В. Терешковой умножил великую славу советских женщин — неутомимых тружениц, активных борцов за мир и счастье народов.

Детство Валентины Терешковой было трудное. Отец ее погиб на войне. Мать с тремя малолетними детьми из деревни Масленниково Тутаевского района переехала в Ярославль. Валя, окончив семилетку, пошла работать. На шинном заводе освоила специальность браслетчицы. Одновременно училась в вечерней школе. Вскоре перешла на текстильный комбинат «Красный Перекоп», поступила в техникум.

В Ярославском аэроклубе ДОСААФ комсомолка Терешкова увлеклась парашютизмом. Навсегда запомнила она утро 21 мая 1959 года, когда познала радость прыжка с парашютом, первого знакомства с небом.

Активную общественницу, хорошую работницу Валю Терешкову избрали секретарем комитета комсомола на комбинате «Красный Перекоп». Здесь на практической работе, в труде и учебе она прошла хорошую школу жизни. Воспитанницу аэроклуба, парашютистку мы зачислили в группу кандидатов в космонавты.

В Звездном городке Валентина Терешкова полностью освоила программу специальной подготовки. Выдержала тренировки и испытания в роторе, на центрифуге, специальных качелях, безопорном стенде, в барокамере, термокамере, сурдокамере, училась управлять самолетом, прыгала с парашютом. Прошла большой курс теоретической подготовки. И успешно стартовала на космическом корабле.

Юрий Гагарин, Павел Попович, Валерий Быковский, Валентина Терешкова и многие другие воспитанники

ДОСААФ получили путевки в небо в аэроклубах оборонного Общества. А если говорить точнее, то каждый космонавт в детстве и юности ощутил на себе благотворное влияние той работы, которая проводится организациями ДОСААФ. И все они неоднократно заявляли, что знания и навыки, приобретенные в учебных организациях оборонного Общества, намного облегчили им путь к звездам.

Каждый старт в космос знаменовал собой новый шаг в развитии космонавтики. Появились орбитальные станции. Трудно переоценить их значение в общей программе освоения космоса — ближнего, околоземного и дальнего, межзвездного. На них теперь уже работают периодически сменяемые команды исследователей, с них, видимо, начнут стартовать в дальние рейсы космические корабли. Огромное количество самой различной информации получают ученые с летающих орбитальных станций о Земле и ее недрах, об атмосферных явлениях и событиях, происходящих в далеких галактиках. Можно смело сказать, что орбитальная станция — окно из ближнего космоса в дальний, надежная рабочая площадка для стартов во Вселенную.

Большое количество разнообразных проблем было разрешено с помощью кораблей «Салют» и «Союз».

Групповой многосуточный полет с широким маневрированием кораблей, стыковка, в результате чего была создана первая в мире экспериментальная космическая станция и осуществлен переход космонавтов из корабля в корабль, эксперимент по сварке металла в космосе, многосуточный полет экипажа, отработка и испытание новейшей аппаратуры и различных систем — все это и многое другое было успешно выполнено на кораблях «Союз». Последовательно, шаг за шагом, целеустремленно шли мы к поставленной цели, преодолевая трудности и загадки космоса.

Трудно рассказать о всех запусках кораблей «Союз». Каждый из них — по-своему значителен и важен. Попытаюсь лишь показать, как решались отдельные проблемы, связанные с созданием орбитальных станций,

Среди различных больших проблем групповых полетов кораблей видное место занимает их стыковка, со-

стоящая из целого комплекса элементов. Начинается она с процесса сближения двух или более кораблей. Как решалась эта задача?

Во время полета кораблей «Союз-2» и «Союз-3» в октябре 1968 года Георгий Тимофеевич Береговой опробовал методы сближения с беспилотным кораблем. Первый раз он сблизился с ним сразу после выхода на орбиту. Затем после многочасового полета осуществил дальнейшее сближение* Если учесть, что подобное сближение осуществлялось и автоматически спутниками «Космос» в 1967 и 1968 годах, то этот метод можно считать достаточно отработанным.

После полета Г. Т. Берегового можно было приступить к отработке последующих этапов стыковки. Такую задачу поставили перед экипажами «Союз-4» и «Союз-5» в январе 1969 года.

Казалось, все было проверено, опробовано, испытано и имелась полная уверенность в успехе эксперимента. И тем не менее, когда стартовал с космодрома экипаж «Союза-4», возглавляемый летчиком-космонавтом В. А. Шаталовым, всех охватило волнение. Ведь опять впервые в мире решалась такая сложная задача. Но мы были уверены в успехе полета. Верили в нашу технику, а больше всего в человека, которому она доверена для испытания,— В. А. Шаталова. опережая события, скажу, что этот человек трижды стартовал в космос, он имеет достаточную теоретическую подготовку и практику полетов и ныне возглавляет подготовку групп космонавтов.

Не случайно именно В. А. Шаталову мы доверили выполнение этого сложного задания. Хорошо зная его прошлое, уровень его выучки и подготовки, его способности и особенности характера, мы не сомневались в успехе. Кто же он, каков его жизненный путь?

Уроженец города Петропавловска Северо-Казахстанской области, Шаталов жил и учился в Ленинграде. Он окончил также специальную школу Военно-Воздушных Сил, затем школу первоначального обучения летчиков, Качинское высшее военное авиационное училище. Как один из способнейших выпускников был назначен летчиком-инструктором. Затем коммунист В. А. Шаталов окончил Военно-воздушную академию и через семь лет службы в авиационной части в 1963 году при¹

шел в отряд космонавтов. Космической техникой овладел в совершенстве, к полетам подготовился хорошо. Когда стартовал в космос Г. Т. Береговой, был его дублиром.

«Союз-4», пилотируемый В. А. Шаталовым, уверенно отсчитывал витки вокруг Земли. В заданное время на орбиту вышел «Союз-5» под командованием Б. В. Вольнова. В составе экипажа были А. С. Елисеев и Е. В. Хрунов.

Сотрудники координационно-вычислительного центра произвели точные расчеты для коррекции орбиты корабля «Союз-4». С помощью ручной системы управления В. А. Шаталов по команде включил двигательную установку. «Союз-4» перешел на новую орбиту, на которой предполагалось осуществить сближение кораблей в заданное время.

Во время этого эксперимента мне по долгу службы пришлось быть на пункте управления и в который раз испытывать тревогу и волнение.

«Союз-4» начал тридцать четвертый виток, а «Союз-5» — восемнадцатый. Именно на этом участке намечалось осуществить сближение, а затем — стыковку. В комнате наступила тишина, лишь слегка потрескивали динамики. И вот — долгожданный доклад Е. В. Хрунова:

— Вижу «Союз».

Через несколько секунд послышался взволнованный голос В. А. Шаталова:

— В правый иллюминатор вижу звездочку. Она приближается. Различаю крылья солнечных батарей. Сближаемся!

Итак, маневр дальнего сближения выполнен. Он осуществлялся реактивной установкой, имевшей два двигателя — основной и дублирующий. На этом этапе скорость сближения достигала нескольких метров в секунду.

Между кораблями оставалось незначительное расстояние — несколько километров. Включили автоматическую систему сближения. Корабли подходили друг к другу с помощью сближающе-корректирующей двигательной установки. Ее включали несколько раз, чтобы обеспечить постепенное сближение кораблей. Когда между кораблями осталось сто метров, Шаталову и

Вольтову приказали перейти на ручное управление. Они включили двигатели малой тяги. Скорость сближения уменьшилась до нескольких десятков сантиметров в секунду. Экипажи стали осуществлять причаливание. Сорок метров осталось между кораблями. На десять минут они «зависли» — неподвижно застыли друг против друга, хотя эта неподвижность — понятие относительное, ибо корабли летели со скоростью более 28 000 километров в час по отношению к Земле.

Начался самый ответственный этап стыковки — заключительный. Корабли сближались со скоростью всего в 20—25 сантиметров в секунду. Точность управления — ювелирная. Космонавты работали ручками управления, наблюдая через визир друг за другом. Контроль за точностью и скоростью сближения осуществляли по сеткам на телевизионном и оптическом визирах Елисеев и Хрунов. И вот, наконец, стыковочные узлы двух кораблей соединились друг с другом, произошло замыкание электрических цепей. Стыковка состоялась!

Вскоре экипажи осуществили еще один важный эксперимент: космонавты Алексей Елисеев и Евгений Хрунов из корабля «Союз-5» через открытый космос перешли в корабль «Союз-4». Так впервые в мире решилась задача перехода из одного космического корабля в другой. Вписана еще одна страница в историю полета человека в космос...

Большую роль сыграли в этом труднейшем полете наши летчики-космонавты. Они проявили мужество и мастерство, хладнокровие и выдержку.

Экипаж корабля «Союз-5» возглавлял один из ветеранов Звездного городка Борис Валентинович Вольнов. Родом он из Иркутска, рос без отца. Получил в Прокопьевске среднее образование, окончил авиационную школу, затем Волгоградское авиационное военное училище. С 1956 года служил в авиационных частях. Коммунист Б. В. Вольнов одним из первых подготовился к полету на корабле «Восток», он проводил в звездный рейс В. Ф. Быковского, будучи его дублером.

Евгений Васильевич Хрунов — тоже ветеран Звездного, коммунист. Его родина — деревня Пруды Воловского района Тульской области. Год рождения — 1933. Окончил сельскохозяйственный техникум, авиационную школу, военное училище летчиков, В Звездный

пришел в 1960 году. Досконально изучил корабль «росток», был дублером Алексея Леонова.

В экипаже «Союза-5» особое место занимал Алексей Станиславович Елисеев. Родом он из города Жиздра Калужской области. После окончания десятилетки в 1951 году поступил в Московское высшее техническое училище имени Баумана. Окончив его, работал в конструкторском бюро, проявил незаурядные способности ученого-исследователя, в 1967 году стал кандидатом технических наук, а годом раньше пришел в Звездный городок для подготовки к полету в космос. Он блестяще справился с задачами космического полета.

Таковы штрихи земных биографий героев этой звездной эпопеи. Настоящие, советские, трудовые парни. Мужества им не занимать.

Памятный 1969 год был ознаменован еще одним успешным групповым многосуточным полетом трех космических кораблей «Союз-6», «Союз-7», «Союз-8». В этом полете семь советских космонавтов в кабинах трех кораблей выполнили большой объем работ по решению важных практических задач, связанных с совершенствованием техники пилотирования космических кораблей и созданием орбитальных станций, а также имеющих народнохозяйственное значение.

11 октября вышел на орбиту космический корабль «Союз-6». Командиром корабля был летчик-космонавт Георгий Степанович Шонин, бортинженером — кандидат технических наук Валерий Николаевич Кубасов. На другой день стартовал «Союз-7», на борту которого находился командир экипажа летчик-космонавт Анатолий Васильевич Филипченко, бортинженер Владислав Николаевич Волков, инженер-исследователь Виктор Васильевич Горбатко. 13 октября взял старт «Союз-8». Его командир — В. А. Шаталов, бортинженер — А. С. Елисеев.

Полет каждого из этих кораблей рассчитывался на пять суток. После выполнения задания они должны были приземлиться возле Караганды соответственно 16, 17 и 18 октября. В ходе группового полета экипажам предстояло выполнить большую программу научно-технических работ, в том числе провести комплексные Одновременные научные исследования в околоземном космическом пространстве, проверить методы управле-

ния групповым полетом одновременно трех космических кораблей на орбитах, решить ряд вопросов пиле**тирования космической системы и т. д. К тому же надо было привезти ответы и на бесчисленные вопросы.

Командовал группой кораблей В. А. Шаталов, 14 октября экипажи выполнили намеченные исследования, провели наблюдения, затем осуществили совместные эксперименты в различных пунктах околоземного космического пространства. Командиры кораблей маневрировали, используя ручное управление.

Наземные станции, расположенные на территории Советского Союза, вели непрерывное слежение за кораблями. В своих зонах их держали в поле зрения и научно-исследовательские суда Академии наук СССР, которые поддерживали с ними связь, принимали и обрабатывали полученную информацию.

Важным элементом группового полета являлось широкое маневрирование кораблями с целью найти ответ на вопрос — каким путем идти к созданию на орбите космических станций. Корабли «Союз-7» и «Союз-8» сближались друг с другом на расстояние до 500 метров. Экипажи наблюдали друг друга визуально и вели связь с помощью световых индексов.

Уникальный эксперимент провел 16 октября экипаж корабля «Союз-6», выясняя особенности сварки некоторых металлов в условиях космического вакуума. Были получены весьма важные наблюдения и выводы, полезные для организации работ по сборке конструкций крупных орбитальных станций. Перед началом работы командир корабля Г. С. Шонин сообщил на наш пункт управления о готовности к эксперименту. Получив разрешение, он доложил, что люк-лаз в кабину закрыт, и на 77 витке разгерметизировал орбитальный отсек. Бортинженер В. Н. Кубасов включил сварочную аппаратуру и поочередно осуществил несколько видов автоматической сварки. Орбитальный отсек загерметизировали, и в нем вскоре установилось нормальное давление.

И вновь при сообщении об этом эксперименте прозвучала знакомая фраза: «Впервые в мире!».

Стыковка... Маневрирование... Управление группой кораблей... Сварка... Все это и многое другое было шагом вперед в выполнении программы подготовки к соз-

данию орбитальных станций, звеньями единой цепи. О5 этом шел разговор на очередном заседании Государственной комиссии, когда рассматривались итоги группового полета трех кораблей «Союз». Летчики-космонавты рассказали о задании, о том, как выполняли различные эксперименты, что встретили нового, неожиданного, как преодолевали трудности. Говорили с глубоким знанием дела, анализируя, размышляя, делая выводы, прогнозы. Во всем чувствовался высокий уровень их профессиональной подготовки, которая позволила отлично выполнить труднейшую программу группового полета. А проблем перед нами вставало много. Вот одна из них. На орбитальных станциях экипажам предстояло находиться длительное время. А где граница возможностей пребывания человека в состоянии невесомости? Неделя, месяц, полгода? Как это отразится на состоянии человека? Ответов на эти вопросы пока не было. За ними первыми направились в космос А. Г. Николаев и В. И. Севастьянов на корабле «Союз-9». Им предстояло жить и работать в невесомости 424 часа. Но испытание на длительное пребывание в невесомости — не единственная задача экипажа, Приспособление организма к земным условиям после длительного полета — вторая важнейшая проблема, которую предстояло решить на заключительном его этапе.

Не менее важной задачей являлось также испытание ряда новых элементов и систем ориентации и управления движением корабля, столь необходимых для создания орбитальных станций. Кроме того, экипажу предстояло выполнить задания по «космофотографированию», провести исследования физических характеристик явлений и процессов, происходящих в космосе. Словом, программа была объемной, разнообразной, напряженной и перспективной с точки зрения будущего — создания орбитальных станций.

Естественно, что особое внимание уделялось человеку, его жизнедеятельности, работоспособности в космосе. Десятки раз проверялись и перепроверялись системы корабля и управления им, снова и снова обследовали медики экипаж — Андрияна Николаева и Виталия Севастьянова. Как перенесут они восемнадцатисуточную невесомость, какие изменения при этом могут произойти в организмах, как восстановят они свои «зем-

ные ритмы» после полета — это глубоко волновало всех.

Возглавлял экипаж «Союза-9» летчик-космонавт СССР А. Г. Николаев, известный всему миру своим полетом в космос еще в августе 1962 года. Тогда он со своим звездным братом П. Р. Поповичем поднялся в космос и совершил первый в мире групповой полет, пройдя расстояние более 2 миллионов 600 тысяч километров, что было высшим достижением тех лет. В последующие годы рекорд по длительности полета сохранялся за американскими космонавтами. Фрэнк Борман на корабле «Джемини-7» в декабре 1965 года пробыл в космосе 13,8 суток. По правилам Международной авиационной федерации для побития рекорда следовало перекрыть его на 10 процентов, то есть совершить полет продолжительностью около 15 с половиной суток. Но мы, готовя полет «Союза-9», меньше всего думали о рекорде. Вся программа полетов на «Союзах», как известно, была подчинена главной цели — созданию орбитальных станций.

В этом отношении экипаж «Союза-9» должен был дать ответ на очень важный вопрос — через сколько суток нужно менять космонавтов на орбитальных станциях. Расчетные данные отвечали на этот вопрос поразному. Одни специалисты считали, что смену экипажей можно производить через 30 суток. В этом случае для годовой работы станции требуется 12 кораблей, 12 ракет и 12 экипажей. Другие утверждали, что если полеты людей в космос на срок более 15 суток опасны, то экстренно на станциях придется менять примерно через 10 суток. Значит, для обеспечения годовой работы орбитальной станции потребуется в три раза больше кораблей, ракет и экипажей. Уточнить эти расчеты могли только эксперименты.

Готовясь к полету, Николаев и Севастьянов изучили опыт и отечественных и американских длительных полетов. Ученые, врачи, конструкторы и космонавты пришли к выводу, что на корабле «Союз» вполне можно летать 18 суток. Впрочем, запасы воздуха, воды, пищи и ресурсы всех систем кораблей обеспечивали и более длительный полет.

Государственная комиссия приняла решение осуществить восемнадцатисуточный полет, так как еще не

было полной уверенности, что более длительный не повредит здоровью людей. В ходе подготовки к полету Николаев внимательно наблюдал за всем процессом сборки корабля, за испытаниями его систем и оборудования, лично участвовал в комплексных испытаниях, систематически тренировался на тренажерах и стендах.

Особое внимание уделялось специальным физическим тренировкам на выносливость. Опыт полетов и наземные исследования подсказывали, что так называемая гипокинезия, или мышечная бездеятельность, весьма неблагоприятно отражается на состоянии организма. Как известно, мышцы составляют около 40 процентов массы тела, Они тесно связаны со всеми органами человека и оказывают влияние прямо или косвенно на кровообращение, дыхание, пищеварение, обмен веществ, продуцирование гормонов — словом, на все процессы, происходящие в человеческом организме. Ясно, что продолжительная мышечная бездеятельность в космосе при возвращении на Землю скажется болезненно, поэтому готовя космонавтов к длительному полету, мы большое значение придавали новой проблеме — реадaptации. Одновременно с исследованием влияния невесомости проводились эксперименты с целью предупреждения ее вредного воздействия после приземления. Был разработан комплекс физических упражнений, изготовлены тренировочно-нагрузочные костюмы, амортизаторы и другие приспособления.

В полете Николаев и Севастьянов должны были ежедневно по два раза выполнять комплекс упражнений. Специальный костюм, резиновые амортизаторы, прикрепленные к «полу» корабля, создавали нагрузку в несколько десятков килограммов. Космонавты могли шагать на месте, приседать, бегать, прыгать. Одно из упражнений дозированной нагрузки заключалось в растягивании эспандера с усилием в 10 килограммов. Многие предусмотрели, чтобы космонавты могли справиться с заданиями различного характера, сохраняя бодрое настроение, быстроту реакции.

Подготовка экипажа шла и по другим направлениям. Решались разнообразные вопросы. Например, с питанием. Чем кормить космонавтов Восемнадцать дней? Бутербродами, паштетами и соками? Такой рацион явно беден. Подумали о горячей пище, установи-

ли на корабле электрический подогреватель. Экипаж ежедневно имел на завтрак горячий кофе, а на обед горячее первое блюдо — суп-харчо, борщ или зеленые щи. И другая «мелочь»: бриться ли космонавтам в полете? Конечно, бриться. Испытали электробритву с отсосом волос через фильтр. Но этот агрегат оказался довольно сложным. Решили применить обычную безопасную бритву и безводный крем. Просто и удобно. Задумались и над такими бытовыми проблемами: ванна, смена белья. Космонавтам рекомендовали обтираться полотенцами, увлажненными лосьонами. Для ежедневного туалета они использовали набор влажных и сухих салфеток.

Тщательная и всесторонняя подготовка к полету была завершена летом 1970 года. И вот 1 июня 1970 года «Союз-9» стартовал с космодрома Байконур.

Восемнадцать суток — время немалое, и для поддержания работоспособности космонавтов подумали о выходном дне, культурном отдыхе. В кабину положили специальную шахматную доску, и в один из дней полета мы с удовольствием провели шахматный турнир «Космос — Земля». Мне доставило большое удовольствие участвовать в нем. Думаю, что шахматная «баталия» сослужила космонавтам добрую службу в психологическом плане.

С чувством большой радости и гордости мы встретили на Земле 19 июня 1970 года экипаж «Союза-9», помогли ему обрести «земное дыхание», проанализировать информацию, полученную в результате этого выдающегося эксперимента.

Космонавты полностью выполнили намеченную программу, сохранили в полете работоспособность, бодрое настроение. Таков первый вывод, но представляют интерес и некоторые детали, частности.

В первые дни полета космонавты реагировали на различные нагрузки, как во время старта, так и в период адаптации к невесомости, аналогично их предшественникам по полетам. Интересное сопоставление: у А. Г. Николаева в 1962 году во время старта на «Востоке-3» частота пульса доходила до 130—135 в минуту. В 1970 году на «Союзе-9» при старте и выходе на орбиту она не превышала 94, а у В. И. Севастьянова — 92. Значит, наши космонавты стали более уверенно стар-

товать в космические дали, с меньшим эмоциональным напряжением.

Адаптация к условиям невесомости экипажа корабля «Союз-9» произошла довольно быстро, в их организме не возникло изменений. Только к концу полета показатели деятельности сердечно-сосудистой и дыхательной систем претерпели определенные сдвиги. После 8—10 суток полета оба космонавта к концу рабочего дня стали уставать, частота пульса и дыхания у них несколько увеличивалась. В связи с этим решили объем выполняемых ими ежедневных работ сократить. В ряде случаев им предоставляли свободное время для дополнительного отдыха. В целом же состояние здоровья космонавтов было отличным. После приземления отмечалась лишь некоторая неуверенность в координации движений, снижение тонуса мышц.

Николаев и Севастьянов также потеряли в весе, у них отмечались и изменения обменных процессов, Дала себя знать и гиподинамия. Интересно, что к земным условиям, к гравитации они привыкали значительно медленнее, чем к невесомости. Так, Николаев, приземлившись, заявил, что у него такое ощущение, будто его посадили на центрифугу и дали перегрузку в 2—3 единицы. На возникшее ощущение тяжести пожаловался и Севастьянов. Однако на третьи сутки оба космонавта чувствовали себя гораздо лучше.

Трудно переоценить значение этого рейса в космос, в ходе которого была выполнена сложная и обширная программа научно-технических и медико-биологических исследований, а также установление абсолютных мировых рекордов продолжительности и дальности полета. Международная авиационная федерация наградила летчиков-космонавтов СССР А. Г. Николаева и В. И. Севастьянова Золотыми медалями имени Ю. А. Гагарина, медалями Де ля Во и дипломами. В. И. Севастьянов удостоился звания Героя Советского Союза, а А. Г. Николаев — второй Золотой Звезды Героя.

Итак, человек летал в космосе 18 суток. Если принять ряд дополнительных мер в период тренировки и подумать о том, какие еще более благоприятные условия создать ему в ходе полета,— этот срок можно увеличить. Таков главный вывод, сделанный учеными при

анализе итогов блестящего полета экипажа корабля «Союз-9».

В 1971 году мне пришлось встретить День космонавтики на космодроме: мы готовили к запуску автоматическую научную станцию «Салют» и пилотируемый корабль — десятый из серии «Союзов».

Погода в ту весну не баловала. Было прохладно, небо часто хмурилось, но настроение соответствовали и празднику, и предстоящей работе. 12 апреля, в день десятилетия старта Юрия Алексеевича Гагарина, мы с экипажем корабля «Союз-10» и другими космонавтами, находившимися в Байконуре, поехали к домикам Гагарина и Королева. Стоят они рядом. Маленькие коттеджи, в одном из которых проводил предстартовую ночь первый космонавт, в другом жил и работал Главный конструктор космических систем. Оба домика — музеи. Все в них сохранилось так, как было в те дни: мебель, книги, картины, скромная обстановка, которая так соответствовала характеру этих замечательных людей. И только мемориальные доски на стенах домов молчаливо свидетельствовали о том, что нет среди нас тех, кто так много сделал для космонавтики, для Отечества.

Дни подготовки экипажа корабля «Союз-10» к полету в апреле 1971 года были плотно насыщены работой. Экипаж много трудился по предстартовому графику. Я был спокоен за космонавтов. Владимир Шаталов и Алексей Елисеев чувствовали себя уверенно, держались собранно. Два предыдущих полета дали им многое: опыт, умение быстро и правильно оценивать обстановку, четко решать поставленные задачи. Николай Рукавишников впервые вошел в состав экипажа. Но в нем мы тоже не сомневались. Подготовку прошел успешно, показал хорошие знания. Окончил он Московский инженерно-физический институт, затем работал в конструкторском бюро инженером, старшим инженером, начальником группы, вел испытательную работу. В 1967 году Николай Рукавишников пришел в Звездный городок, где получил авиационно-космическую подготовку.

Старт «Союза-10» был назначен на 23 апреля. Открывая предстартовое заседание, председатель Государственной комиссии передал членам экипажа и всем участникам этой работы сердечный привет и поже!

ние успехов в труде от Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева. Его теплые слова еще больше приподняли настроение присутствующих.

Космический корабль с В. А. Шаталовым, А. С. Елисеевым и Н. Н. Рукавишниковым на борту стартовал, когда в Москве была глубокая ночь. Отработали двигатели ступеней ракеты-носителя, сброшен головкой обтекатель, и «Союз-10» вышел на орбиту. В назначенное время состыковался с ранее запущенной в космос орбитальной научной станцией <*Салют», В ходе эксперимента экипаж провел комплекс исследований по проверке усовершенствованных систем взаимного поиска, дальнего сближения, причаливания, стыковки и расстыковки космического корабля и автоматической станции.

Полет космической системы «станция — корабль» в состыкованном состоянии продолжался 5 часов 30 минут. Проводилась проверка бортовых систем, оценивались динамические характеристики. После выполнения намеченных экспериментов экипаж произвел расстыковку и отвел корабль от станции. С помощью наружных телевизионных камер корабля во время совместного полета и при расхождении аппаратов на Землю передавались изображения станции «Салют» и отдельных элементов ее конструкции.

Космонавты провели запланированные научные наблюдения и эксперименты, фото- и киносъемку, а затем и операции по подготовке к спуску. Экипаж осуществил ориентацию корабля и в 1 час 59 минут по московскому времени включил тормозную двигательную установку. По окончании работы двигателя и разделения отсеков корабля начался полет к Земле спускаемого аппарата. Вслед за аэродинамическим торможением в атмосфере была введена в действие парашютная система, а непосредственно перед Землей — двигатели мягкой посадки. Спускаемый аппарат плавно приземлился в расчетном районе. На месте приземления космонавтов встретили группа поиска, спортивные комиссары, представители прессы и друзья.

Итак, завершился еще один полет, который принес новые данные, необходимые для совершенствования космической техники, для дальнейшей работы по созданию орбитальных станций.

...Идет второе десятилетие космической эры. Оно насыщено неустанной работой, поисками, борьбой с трудностями и знаменуется новыми блестящими победами. Так, в сентябре 1970 года советские ученые получили образцы лунных пород. Их доставила первая в мире автоматическая станция «Луна-16». Она взяла в Море Изобилия с помощью электробура пробу грунта и вернулась на Землю. Эта победа советской науки и техники была оценена как величайшее достижение человечества.

Трудно переоценить значение этого эксперимента. Приведу лишь несколько откликов, оценок, данных в разных странах полету «Луны-16». В США исполняющий обязанности директора Национального управления по аэронавтике и исследованию космического пространства Джордж Лоу оценил полет автоматической станции «Луна-16» как «выдающееся достижение науки и техники». По мнению многих специалистов, как заявил Джордж Лоу, полеты непилотируемых кораблей к Луне и другим планетам являются «наиболее рациональным методом исследования солнечной системы».

В Англии научный обозреватель агентства «Пресс Ассошиэйшн» А. Браун заявил, что «русские вновь сделали важный шаг в исследовании космоса, который позволяет им вырваться на несколько лет вперед. Они продемонстрировали, в частности, что вполне можно собирать образцы лунных пород со значительно меньшими затратами, чем того требует отправка кораблей с экипажами».

В мировой печати еще продолжались публикации по поводу перспективности автоматических станций для исследования Луны и планет, как появилось новое сообщение о том, что по Луне путешествует «Луноход-1». 17 ноября 1970 года в 6 часов 47 минут по московскому времени эта автоматическая станция совершила мягкую посадку на Луну в районе Моря Дождей. Впервые на Луну был доставлен автоматический самоходный аппарат, который по специальному трапу сошел на лунную поверхность и стал передвигаться с помощью восьмиколесного шасси.

«Луноход-1» выполнил большую программу исследований в заданном районе, передал ценнейшую йй-

формацию. Ученые с Земли управляли луноходом, задавали ему программу в ходе эксперимента.

^УНовое русское слово «луноход», так же как и «спутник», прочно вошло в лексикон всех языков. Иностранные комментаторы высоко оценили значение экспериментов, осуществленных «Луноходом-1». Американская газета «Вашингтон пост» писала, что новый Эксперимент представляет собой «не только научный, но и политический триумф Советского Союза». В английской газете «Файнэншл тайме» говорилось: «СССР ясно продемонстрировал, что с помощью непиготируемых автоматических аппаратов можно достигнуть того же, что и с помощью высадки людей...» Весь мир воздал должное гению советских ученых, инженеров, рабочих.

Добрые дела творят наши автоматы в космосе. Летящие лаборатории выполняют огромный, все возрастающий объем работ. Они исследуют Луну, Венеру, Марс, оказывают неоценимую помощь связистам, метеорологам, астрономам, геодезистам, рыбакам, морякам, летчикам, труженникам сельского хозяйства.

Искусственные спутники Земли уже многие годы передают на землю ценнейшую информацию о различных явлениях и процессах в магнитосфере и в верхних слоях атмосферы Земли. Они обнаружили пояса радиации, помогли расшифровать их природу и познать «радиационную погоду» в околоземном пространстве. Со всеми этими задачами блестяще справляются автоматы-труженники серии «Космос», «Молния», «Метеор».

Для изучения частиц сверхвысоких энергий и радиационных поясов Земли запущены спутники серии «Протон» и «Электрон». Прекрасно зарекомендовали себя автоматические станции типа «Зонд». Задания огромного научно-технического значения выполнили автоматические станции, проложившие космические пути к Венере и Марсу. Большие исследовательские задачи решают спутники типа «Интеркосмос». Созданные усилиями ученых стран социалистического содружества, они помогают исследованиям в области геофизики и влияния Солнца на земные процессы. Скажем прямо: в этих исследованиях и наблюдениях автоматам принадлежит монополия.

Мировая общественность высоко оценивает советскую космическую программу и результаты ее осуществления.

Автомат и человек, околоземной космос и планеты Солнечной системы, межпланетные корабли и орбитальные станции — все эти направления в советской космической программе находят свое место и разрешаются планомерно, в тесной связи друг с другом, Космические исследования идут в Советском Союзе широким фронтом, и мы с полным удовлетворением говорим: в космосе работы хватит и автомату, и человеку.

Значительных успехов в космонавтике добились также ученые и космонавты США. Отрадно сознавать, что разрядка в отношениях между странами с различными социальными системами привела к тому, что наметились реальные пути международного сотрудничества и в области космических исследований. В Звездном городке с дружеским визитом побывали американские астронавты — Фрэнк Борман, летавший неоднократно в космос: в декабре 1965 года на космическом корабле «Джемини-7», в декабре 1968 года на корабле «Аполлон-8» и совершивший облет Луны, Нейл Армстронг, первым из землян вступивший на поверхность Луны. Во время визита мы поздравили американских коллег с выдающимся достижением — посадкой на Луну и возвращением на Землю экипажей двух космических кораблей «Аполлон-11» и «Аполлон-12». Американские астронавты привезли на Землю с вечного ее спутника образцы пород. Ныне лунные камни, после изучения, выставлены в США в музее Смитсоновского института для всеобщего обозрения. Буржуазные журналисты и бизнесмены называют их самыми дорогими камешками на Земле: они обошлись американцам в 25 миллиардов долларов.

Огромный интерес во всем мире вызвала программа ЭПАС. Интересно, что наш великий соотечественник К. Э. Циолковский в своей научно-фантастической повести «Вне Земли» предсказал подобный полет интернационального экипажа и даже назвал дату — 2017 год. Действительность опередила его мечты.

Первый в истории мировой космонавтики международный полет пилотируемых кораблей «Союз» и «Аполлон» был осуществлен в середине 1975 года. С двух ма

териков нашей планеты стартовали в космос корабли СССР и США. В кабине «Союза», стартовавшего первым, находились летчики-космонавты Алексей Архипович Леонов и Валерий Николаевич Кубасов. В «Аполлоне» были американские астронавты Томас Стаффорд, Дональд Слейтон и Вэнс Бранд.

В начале третьих суток полета «Аполлон» сблизился с «Союзом», и после успешного маневрирования корабли состыковались. Около двух суток они кружили над планетой в состыкованном состоянии. За это время космонавты совершили четыре перехода из корабля в корабль. Во время совместного полета и после расстыковки советские космонавты и американские астронавты провели по программе пять уникальных экспериментов под названием «Зонаобразующие грибки», «Микробный обмен», «Универсальная печь», «Искусственное солнечное затмение», «Ультрафиолетовое поглощение». Полностью выполнив программу, экипажи благополучно вернулись на Землю.

Во время полета кораблей «Союз» и «Аполлон» в космосе работал и экипаж орбитальной научной станции «Салют-4», стартовавший в корабле «Союз-18», в составе летчиков-космонавтов командира корабля П. И. Климука и бортинженера В. И. Севастьянова.

В ходе этого полета было подтверждено, что создание орбитальных научных станций со сменными экипажами является одним из важных направлений проникновения человека в космос, решающим средством для дальнейшего глубокого изучения Вселенной и познания нашей планеты. Получено большое количество материалов, представляющих значительный научный интерес для геологии, метеорологии, географии, океанологии.

«Рабочий день» космонавтики в разгаре, ее утренняя заря сменилась трудовыми буднями с их напряженными поисками, свершениями, удачами и тяжелыми, невозвратимыми утратами. Ушел из жизни ветеран космонавтики, академик Сергей Павлович Королев, В кабине реактивного самолета погиб Колумб Вселенной — Космонавт-1 — Юрий Алексеевич Гагарин. На рабочих местах погибли летчики-космонавты Владимир Михайлович Комаров, Георгий Тимофеевич Добровольский, Владислав Николаевич Волков, Виктор Иванович

Пацаев, Тяжкая болезнь вырвала из наших рядов Павла Ивановича Беляева.

Велика наша скорбь по ушедшим из жизни. Да, освоение космоса — непроторенный и трудный путь. Оно требует огромного напряжения сил, глубоких знаний, мужества, готовности идти на риск. Космонавты хорошо знают это. Но они знают и то, что их профессия, их благородный и сложный труд необходимы для раскрытия тайн природы, и они полны решимости идти по этому пути дальше.

Знают это и миллионы людей нашей Родины, и потому ряды штурмующих небо растут день ото дня, год от года. Сколько ныне работает кружков и школ юных летчиков и космонавтов? Сотни. Завтра их будут тысячи, юных мечтателей, влюбленных в небо. Они не только мечтают, но и смело делают первые шаги в «малую авиацию» и космонавтику. «Школа юных космонавтов», «Школа юных летчиков», «Клуб Байконур», «Космодром юных» — таковы названия многочисленных клубов и кружков, созданных в различных уголках нашей страны энтузиастами неба — досаафовцами самых различных возрастов.

Десятки, сотни, тысячи кружков, секций и школ как яркое явление космической эпохи зародились, утвердились, обрели права гражданства, стали обыденным явлением нашей действительности. В них овладевают основами авиационно-космических знаний, летных навыков, приемами и способами авиационно-космического моделирования и конструирования тысячи детей, юношей и девушек.

Многим из этих школ исполнилось по десять, пятнадцать лет, и первые их слушатели уже летают на сверхзвуковых самолетах, работают в конструкторских бюро, завоевывают чемпионские титулы на соревнованиях по авиационным видам спорта.

Сама юность страны встает в ряды энтузиастов авиации и космонавтики, а ведь за молодостью — будущее.

Впереди новые старты в бескрайние космические дали во имя блага нашего народа, роста могущества

Страны Советов, коммунизма.

СО Д Е Р Ж А Н И Е

РОДИНЕ — КРЫЛЬЯ.	3
БОЕВЫМИ КУРСАМИ.	.17
МАССОВОСТЬ И МАСТЕРСТВО	29
В НЕБЕ ТУШИНА	.42
УКРЕПЛЯЯ ОБОРОНОСПОСОБНОСТЬ ОТЧИЗНЫ...	52
ЗЕМНОЕ НАЧАЛО КОСМОСА	.65
ОРБИТЫ ВЕЛИКИХ СВЕРШЕНИЙ.	.102

Каманин Н. П.

К18 Старты в небо. М., ДОСААФ, 1976.

125 с. с ил. на 16 л.

Лит. зап. М. И. Гольшева.

В книге рассказывается о деятельности оборонного Общества по развитию советской авиации и авиационных видов спорта, а также о космонавтах, начавших свой путь в небо на аэродромах ДОСААФ. Книга рассчитана на широкий круг читателей.

6Т5(09)



Николай Петрович Каманин

СТАРТЫ В НЕБО

Литературная запись Михаила Ивановича Гольшева

Редакторы *И. Ф. Литвинов» А. В. Островский*
Художник *Р. Г. Алеев*
Художественный редактор *Г. Л. Ушаков*
Технический редактор *З. Я. Сарвина*
Корректоры: *В. Н. Липидус, Л. В. Смян*

Г-81570. Сдано в набор 25/111-1976 г. Подписано к печати 8/IX-1976 г. Изд. № 3/778. Формат 84X108Vs2. Бумага типографская № 1. Тираж 100000 экз. Цена 39 коп. Усл. п. л. 8,4. Уч.-изд. л. 8,43. Заказ № 3145. Изд-во ДОСААФ, 107066, Москва, Б-66, Новорязанская ул., д. 26.

Полиграфкомбинат им. Я. Коласа, Государственного комитета Совета Министров БССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли, г. Минск, Красная, 23.

**В 1976 г. В ИЗДАТЕЛЬСТВЕ ДОСААФ
ВЫХОДЯТ В СВЕТ СЛЕДУЮЩИЕ КНИГИ,
ПОСВЯЩЕННЫЕ
50-ЛЕТИЮ ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА**

Армии, авиации, флоту. Сборник. 25 л. с ил.,
65 000 экз., 2 р.

Смирнов В. Е. Им покорились рекорды. 12 л.
с ил., 50000 экз., 55 к.

Грамм Б. Ф. На службу ратную. 10 л. с ил.,
65 000 экз., 48 к.

Книги, брошюры и наглядные пособия Издательства ДОСААФ можно приобрести в магазинах книоторга по месту жительства или направлять заказ по адресу: 113 114, Москва, М-114, Даниловская наб., 4-а, магазин «Военная книга — почтой».

