



В канун всенародного праздника — 51-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции — в дни, когда наша страна отмечала славный полувековой юбилей Ленинского комсомола, мир стал свидетелем еще одной победы советских людей. 26 октября 1968 года на орбиту искусственного спутника Земли мощной ракетой-носителем был выведен космический корабль «Союз-3», пилотируемый коммунистом, летчиком-космонавтом, Героем Советского Союза полковником Георгием Тимофеевичем Береговым. А днем раньше с того же космодрома стартовал автоматический корабль «Союз-2», который был использован для экс-

периментов по сближению и маневрированию двух космических аппаратов. Программа полета была выполнена полностью. Четко и надежно действовали в сложных условиях аппаратура и системы кораблей, получена ценная информация, которая позволит решить ряд практических задач по созданию космических баз-станций.

Космонавт-12 еще летал по околоземной орбите, а в типографии издательства «Молодая гвардия» уже набирали на линотипах текст книжки-репортажа военного журналиста Михаила Реброва «Я — «Аргон», посвященной пилоту космического корабля «Союз-3». Оперативность вполне понятна: когда становится известно о новом герое космоса, людям хочется как можно больше узнать о нем, о его пути к подвигу.

Новая космическая эпопея убедительно раскрыла перед миром еще одно величайшее достижение Советской власти, Коммунистической партии: воспитание нового человека с его душевной красотой, мужеством, преданностью коммунистическим идеалам.

Читая книгу Михаила Реброва, знакомясь с жизнью Георгия Тимофеевича Берегового, ясно видишь обычность и необычность судеб советских людей. Под руководством партии комсомол воспитал в своих рядах великое множество преданных борцов за дело коммунизма. И среди них достойное место занимают космонавты. Наши космонавты, в том числе и Космонавт-12, шли тем же жизненным путем, что и миллионы советских людей, — учились в школе, были пионерами, комсомольцами, работали и готовили себя к высокому призванию.

Их отвага, стойкость, энергия, профессиональное мастерство, их верность долгу служат примером для нашего молодого поколения.

Мы хотим познакомить читателей «Искателя» с отрывками из книги М. Реброва «Я — «Аргон», рассказывающими о жизни летчика-космонавта, дважды Героя Советского Союза генерал-майора Г. Т. Берегового.

РОЖДЕНИЕ МЕТЧЫ

Дом, где жили Береговые, стоял неподалеку от летного поля Енакиевского аэроклуба. Здесь инструктором по планизму работал старший брат Жоры — Виктор.

Однако Жорку, как он ни заглядывался со стороны на летное поле аэроклуба, туда не пускали. Обидно, конечно. Но не сидеть же сложа руки и ждать у моря погоды. И Жорка задумал сам построить планер. Начал с моделей. Самых простых. После многих неудач одна из построенных им моделей полетела. Этот полет вызвал бурю восторга, а главное — такое желание строить новые, более сложные,

что теперь Жорку с трудом вытаскивали из сарая к обеденному столу.

На его огрубевших ладонях блестели звездочки металла, вьезшиеся в поры кожи, пальцы всегда в царапинах, в порезах... Зато он сам изобретал, сам строил изобретенные модели. И они взлетали в голубую высь неба с нехитрых ребячьих аэродромов. Но сердце Жорки по-прежнему тянулось на настоящий аэродром.

И вот наступил момент, когда Виктор в ответ на просьбу брата не бросил обычное «нет», а взял его с собой.

Скоро Жорка стал завсегдатаем аэроклуба. Во время обеденного перерыва, когда полеты прерывались, Жорке разрешалось садиться в кабину планера и балансировать элеронами. Может быть, тогда и поселилось в упрямом мальчишке желание испытать захватывающее ощущение полета.

Однако в те годы разговоры о его полетах не имели смысла. Жорке было всего двенадцать. Но поселилась в душе мальчишки большая, пока еще не осознанная мечта.

„БУДУ ЛЕТАТЬ“

В аэроклуб Жорку долго не принимали. Мал еще. А он каждый набор приходил и просил. Начальник лётно-планерной школы Василий Алексеевич Зарывалов не выдержал, сдался:

— Ладно, приходи осенью, запишем тебя в планерную группу.

Еще никогда с таким нетерпением не ждал Жорка осени. Наконец начались занятия и в аэроклубе. Перед Жоркой стали постепенно раскрываться «секреты» аэродинамики, теории полета.

С упоением слушал Жора рассказы бывалых планеристов о восходящих потоках, о том, как планеристы ищут и находят эти воздушные реки в небе, чтобы потом, влекомые их потоком, парить и парить...

Но все это было на словах. По-настоящему подняться в небо на крыльях планера ему так и не пришлось. Аэроклуб получил самолеты. И не два, как ожидалось вначале, а целых пять. Спешно переформировывались группы учлетов. Жору перевели в «самолетчики». И теперь ему предстояло изучить самолет. Радости было — не передать.

А дома Жорку не узнавали. Уроки стал учить кое-как. Ночи спал плохо. Раньше он любил рассказывать дома о своих аэроклубовских делах. Теперь все больше молчал.

Такой характер у Жорки. Середины для него не существует. Он если любит, то до самозабвения, если нет, то до ненависти. Если берется за что-то, то не отступит до конца. Небо стало для него такой любовью. И надломилось что-то внутри, когда понял, что не успевает всюду. Однажды даже пришла шальная мысль: не бросить ли школу?

— Сейчас не время за партой отсиживаться, — объяс-

нял он отцу. — Ты же сам возмущаешься, что фашисты душат свободу Испании. Сейчас нужны военные летчики — и я буду летчиком. «No pasaran!» Слышал?

Он произнес эту фразу по-испански, как повторяли ее в школе его сверстники — мальчишки, когда переставляли флажки на карте фронтов Испании.

И отец ничего не смог возразить сыну. В воздухе эпохи уже витал незримый призрак войны.

— Ладно. Ты, сын, любое дело выбирай, ни учить, ни перечить не стану. Одно присоветую: старайся жизнь прожить без изъяну...

План жизни Жорка составил такой: учебу в школе с аэроклубом совместить пока он не может. Значит, будет работать и летать, а через год снова поступит учиться и школу кончит обязательно.

Зима прошла в аэроклубовских заботах: собирали самолеты, готовили их, опробовали на земле работу моторов, приборов. Но вот сошел с полей снег. Понеслись по летному полю и взмыли в небо самолеты.

Жорка в то время работал учеником электрослесаря на металлургическом заводе. День уплотнился до предела: с 6 до 8 утра полеты, потом работа на заводе, а вечером, с 18 до 22, теоретические занятия в аэроклубе.

Заявление о приеме в комсомол Жорка вывел аккуратными буквами, затем бережно сложил тетрадный листок, спрятал в карман. Так носил несколько дней, все ждал чего-то.

На собрании было шумно. Когда ему задавали вопросы, он вставал, глотал воздух, говорил, но голоса своего почти не слышал.

Но вот взметнулся частокол рук, и Жорка облегченно вздохнул, вытер рукавом взмокший лоб. Он снова встал, хотел сказать, что счастлив, что всегда будет честным, что докажет это всей своей жизнью... Но от волнения ничего не мог сказать.

— Ты повзрослел, Жора, — говорила ему дома мать, — гляжу на тебя — совсем большой стал. Старайся, сынок! В комсомоле надо стараться.

УМЕТЬ ЧУВСТВОВАТЬ ЗЕМЛЮ

Сколько радости, сколько незабываемых чувств принес ему первый полет! Воображение потрясло не небо, а земля, которая совсем другая сверху из кабины. Под крылом плыла земная пестрядь — красные скаты черепичных крыш, черные сопки терриконов, зелено-желтые квадраты садов...

С этого дня небо снова и снова звало его в голубую бездну, и не было конца упоению высотой.

Год пролетел незаметно.

...В тот день среди учлетов Енакиевского аэроклуба только и разговору было, что о предстоящей проверке и отборе в школу военных летчиков.

Когда Жорка залезал в кабину самолета, кто-то, окиды-

вая критическим взглядом худощавую, щупленькую фигурку паренька, неопределенно заметил:

— Н-да, трудновато такому в воздухе...

Жорка услышал, почувствовал, как краска ударила в лицо, обожгло горячим румянцем щеки. Колкая обида защемила в груди. Сжал крепче зубы.

С земли было видно, как машина набрала высоту, сделала большой круг, потом меньше. Теперь две простейшие фигуры — и посадка. Но все это Жора проделал так, что замерли от восторга.

А председатель комиссии подошел к Зарывалову.

— Молодец. Семнадцать ему, говорите? Не беда. Возьмем.

...В Луганской школе было четыре эскадрильи бомбардировщиков и одна истребителей. Георгий попал в 3-ю эскадрилью к Беловолу Ивану Леонтьевичу. Инструктор давал ему «провозные» на учебно-тренировочном самолете УТИ-4, потом на «ястребке» — так называли летчики истребитель И-16...

В 1939 году школу решили сделать однотипной, готовить только пилотов для бомбардировщиков. Курсантам предстояло освоить двухместные самолеты-разведчики Р-5 и Р-6. Это были небольшие машины, сравнительно тихоходные. Но Георгию нравился разведчик. Полутораплан смешанной конструкции, он мог забираться на высоту более 6000 метров с грузом почти три тонны. Но главное — Р-5, знаменитый самолет. Георгий знал — на таких наши летчики спасали людей с затертого во льдах парохода «Челюскин».

За науку летать Георгий от всей души признателен Беловолу. Опытнейший летчик умел преподать «свою азбуку» так, что даже слепой, как он любил повторять, полетит, если «будет чувствовать землю».

Георгий чувствовал. Был он старательным, пытливым. Но старательно учились многие, в этом не было особого отличия. Отличало его другое: этакая настойчивая цепкость, интерес к технике, стремление докопаться до мелочей, понять все «своим умом».

В НЕБЕ ВОЙНЫ

Ему в ту пору стукнуло 20...

Ранним утром 22 июня 1941 года вздрогнула от разрывов земля. Сто девяносто вражеских дивизий, тысячи фашистских бомбардировщиков вторглись в пределы Советской страны.

Георгия Берегового направили на переучивание в резервный полк.

Обидно было. Другие воюют, а он опять переучивается. Сначала осваивали истребитель ЯК-4, потом новый разведчик Пе-3 и, наконец, штурмовик ИЛ-2.

Эти новые штурмовики, только что появившиеся в нашем небе, быстро завоевали популярность как у советских

воинов, так и у фашистских солдат. Наши называли этот штурмовик «летающим танком», немцы — «черной смертью». ИЛ-2 имел бронированный корпус и мощное пулеметно-пушечное вооружение, а еще замки для подвески бомб разного калибра и знаменитые «эресы» — реактивные снаряды. Это была быстролетная и маневренная машина.

Георгий учился. Упорно. Страстно. Самозабвенно.

Наконец получена радостная весть — завтра на фронт!

...Летом 1942-го, готовя наступление, немцы подтягивали к фронту живую силу и технику. Переброска войск шла главным образом по шоссейным и железным дорогам. Спешно днем и ночью.

...Группа штурмовиков — шесть экипажей — получила задание уничтожить эшелон на перегоне Муравьевка — Оленино. Шестерку вел командир звена лейтенант Береговой.

Взлетели. Набрали высоту. Впереди сверкающая огнями вспышек линия фронта. Где-то почти неслышно ворчали зенитки. Пошли зигзагом, обходя опорные пункты противника. Под крылом проплывал однообразный пейзаж с причудливыми очертаниями маленьких озерца, островками белоствольных берез и щетиной кустарника.

Блеклые краски скрывали рельеф. Он проступал все более смутно. А впереди и справа и слева огромным кисейным пологом нависали облака. Отяжелевшие, серые... Они начинались где-то высоко, гораздо выше высоты полета штурмовиков, и казалось, не было им ни конца ни края.

Самолеты пронеслись, чуть не касаясь верхушек огромных сосен, и выскочили точно у железнодорожной станции. По команде ведущего обрушили свой груз на длинную ленту вагонов и платформ.

Дрогнула земля. Метнулись вверх темные шапки разрывов. Побежали, запрыгали оранжево-желтые языки. И все это смешалось с надрывным воем моторов, холодящим душу свистом, стрекотом пулеметов, уханьем пушек, лязгом, скрежетом...

ИЛы делали заход за заходом, пронеслись вдоль линии путей грозно, ожесточенно. На миг, всего на один миг, цель словно замирала в цепком перекрытии прицела. И этого было достаточно, чтобы Георгий давал по ней залп.

Вечерело. Багровое солнце нависло над лесом. На зеленом поле аэродрома собрались летчики. Сидя на траве, тихо переговаривались, курили. Подошел техник самолета Фетисов и, как бы между прочим, бросил Георгию:

— А здорово вам досталось, товарищ лейтенант! Одинадцать пробоин привезли. Едва залатали...

В один из таких будничных дней в полк пришел Указ о награждении Берегового орденом Красного Знамени.

В тот год, в перерыве между боевыми вылетами, Георгия приняли в партию. Билет с силуэтом любимого Ильича стал летчику еще одной наградой за подвиги.

А осенью 1943 года, когда был освобожден Киев, прямо на фронтовом аэродроме, неподалеку от крылатых машин, генерал Байдуков вручал боевые награды отважным летчи-

кам. Георгий Береговой получил сразу две награды: второй орден Красного Знамени и орден Богдана Хмельницкого.

В полку о нем говорили: «В рубашке родился». Три раза загорался его самолет над целью. Трижды судьба выводила летчика на грань жизни и смерти. Трижды, будучи уже «похороненным», он возвращался в родной полк.

Однажды в районе города Ржева группа штурмовиков получила задание разыскать попавших в окружение конников и помочь им прорвать вражеское кольцо.

Во время поиска напоролись на зенитный заслон, прикрывавший железнодорожную станцию и мост через речку Обша. Георгий отвернул, сделал заход, полоснул огнем ствол и хотел было снова занять свое место в строю, как почувствовал, что с самолетом что-то неладно: фонарь забрызгало маслом, мотор задымил.

Стал соображать, что это могло быть: рули действуют, сектор газа тоже... Тянул понемножку, пока еще винт крутился. Потом мотор заглох. Пришлось спешно искать площадку для посадки. Но разве найдешь что-нибудь, когда высоты нет, а тяжелая машина, потеряв скорость, так и тянется к земле?

Упал на верхушки деревьев. Они ослабили удар. Выкарабкался из кабины, достал карту. Сориентировался. Сто пятьдесят километров пешком и «на перекладных» пришлось преодолеть, пока добрался до своих. Пять дней его не было в полку. Считали погибшим. А он пришел и через несколько дней снова повел грозный штурмовик.

...1944 год. Советские войска стремительно рвутся вперед. Бои идут на территории Румынии, Польши, Чехословакии. Корпус, в котором сражался летчик капитан Береговой, передислоцировался на территорию Венгрии. Упорные бои идут за каждый город, каждый населенный пункт. Но движение советских войск на запад не останавливается ни на час. Вперед! Только вперед! Эскадрилья Берегового все время в воздухе. Счет боевых вылетов давно перевалил за сотню. Новые боевые награды украсили грудь отважного летчика. И вот однажды...

Воины прославленного штурмового авиационного полка построились на летной дорожке. Плечом к плечу стоят военные летчики, техники, стрелки-радисты... Десятки мужественных, обветренных лиц.

— Полк, смирно! — звучит команда. — Слушай правительство Украинского Указ! «За образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленные при этом отвагу и героизм, — читал начальник штаба, — присвоить звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали Золотая Звезда... капитану Береговому Георгию Тимофеевичу...»

ИСПЫТАТЕЛЬ

Кончилась война. Многие ушли в запас, в «гражданку», как говорят военные люди. Он остался. Ведь небо для него — это все: и жизнь, и мечта, и работа. Майора Бере-

гового посылают на курсы усовершенствования командного состава. Затем назначают начальником воздушнoстрелковой службы полка, потом — штурманом полка. В авиацию в те годы поступала новая, ракетная техника. Она требовала новых знаний. Военный багаж Георгия нуждался в глубоком переосмыслении, анализе.

Тогда и пришлось решение подать рапорт с просьбой направить учиться в академию. Начальство не возражало. Послали. Но конкурсные экзамены он не сдал.

В испытательном институте, куда его направили работать, Георгий с грустью рассказал о случившемся.

— Ладно, можешь не объяснять, — прервал его бывалый летчик-испытатель. — Будешь летать у нас. Учиться тоже. Только, чур, не пицать. Мы люди суровые, хотя и добрые.

Новая работа была особенной. Особенной во всем, даже во внешнем виде аэродрома. Нигде раньше не встречал Георгий столь разных по назначению и конструкции самолетов, как на этом испытательном аэродроме.

Самолеты... самолеты... самолеты... Истребители и бомбардировщики, штурмовики и разведчики, вертолеты и транспортные. И нигде не было столько профессий, объединенных одним емким словом «испытатель». Летчики-испытатели, штурманы-испытатели, бортиженеры-испытатели, бортрадисты-испытатели... Это им в одиночку и вместе приходилось «прогонять» машины на самых критических режимах, испытывать скоростями и перегрузками, преднамеренно входить в штопор, подвергать обледенению, «обжимать» на максимальном скоростном напоре... Да разве перечислить все, что делают эти люди, чтобы идущие за ними чувствовали уверенность, верили в безотказность крылатой техники.

Днем и ночью, в дождь и туман, в трескучий мороз и изнуряющую жару они приходят на этот аэродром, который преисполнен отваги и мужества — непременных слагаемых профессии испытателя.

Испытатель... Многие в этом. Ведь испытания не зря называют немирной работой в мирное время. И каждый полет на новом самолете — это подвиг человека, дерзнувшего обуздать стальную птицу, приучить ее преданно и надежно служить людям.

...По заснеженному аэродрому рулил самолет. Сквозь легкий шумовой фон эфира слышалось мерное пение турбины. Голос руководителя передал: «231-й, взлет!» В ту же секунду летчик отпустил тормоза. Машина пошла на взлет.

Предстояло испытать новое радиооборудование. Переговоры с землей, вопросы, ответы. Стрелка высотомера медленно ползет по шкале, отсчитывая десятую тысячу метров. И вдруг сильное тело машины вздрогнуло. Самолет, словно раненая птица, начал медленно проседать. Летчик инстинктивно дал ручку от себя. Машина нехотя набирает скорость, но идет со снижением. Стрелки указателя оборотов двигателя безжизненно стоят на нуле.

«Подшипник заклинило!» — обожгла тревожная догадка. Рука сама потянулась к дроссельному крану, перекрыла подачу топлива.

В наушниках тишина. Связь с землей прервалась. Нет электропитания, нет связи. Эфир молчит.

Для Берегового ничего в эти секунды не существовало, кроме приборов. Как только машина входила в горизонтальный полет, скорость падала. Если она станет ниже минимальной, подъемная сила не сможет держать самолет в воздухе, он превратится в «обычные» тонны металла, готовые рухнуть на землю.

Сталью напряжены нервы и воля у того, кто в воздухе, и у тех, на земле, кто догадывался, что в небе происходило неладное.

Самолет падал, нет тяги двигателя. Летчик старался его удержать, разумно используя запас высоты. Он направлял машину к земле и тем самым увеличивал скорость, потом чуть выравнивал, потом снова к земле и снова выравнивал.

Остекление фонаря кабины покрылось туманом инея. Он все сгущается, ставя перед глазами летчика молочную пелену. Нет электропитания, нет обогрева...

И снова твердое: «Жора, спокойно! Ручку чуть от себя. Чуть-чуть! Высоту надо беречь».

Эту способность мыслить в самые критические минуты жизни испытателя воспитывают в себе годами.

Чем ниже спускался самолет, тем плотнее становилась стена облаков. Видимости никакой. Он тянется лицом к стеклу, дышит на него, трет перчаткой, чтобы высветить маленький пяточок. До боли в глазах всматривается в туман.

Но вот облака раскололись. Белым пятном стремительно надвигалась земля. Многотонная машина камнем летит вниз. Мысль работает со скоростью приборов — их показания фиксируются пилотом мгновенно: высота... скорость... высота... скорость... Точно невидимые нити связали мозг человека с незнающим страха организмом аппаратуры.

Впереди уже видна узкая серая полоска бетона. Стрелка высотомера перескакивает с деления на деление. Хватило бы высоты!

Теперь самолет куда трудней удержать от «проседания». Выпущенные шасси и щитки бешено сопротивляются встречному воздушному потоку.

Ручку управления от себя... Взгляд в пяточок. Мутная серость прорвалась до неправдоподобия ярким блеском снега, огнем ударил в глаза зеленый букет ракеты. Пальцы на скользком штурвале занемели. До земли две-три сотни метров — три секунды! Раз... два... три... И он мастерски произвел посадку...

Испытывая новую технику, Георгий все время учился. Он добился своего и сдал экзамены на заочное отделение Военно-Воздушной академии. Окончил ее успешно. И продолжал летать на новых машинах.

Говорят, небо — это проба для людей. Людей, которые хотят быть летчиками. И проба не в том, чтобы выдержать

тяжесть перегрузки, боль от перепадов давления, нехватку кислорода, экзамен нервам — это-то многие смогут, если закалят тело и волю. Проба в том, чтобы стать по-настоящему добрым и строгим, видеть в своих делах лишь обычную работу, уметь личное подчинить общественному, чувствовать, что ты за все в ответе, научиться разделить с другом и небом последние крошки и целую жизнь, и чтобы это стало обычным, как дыхание.

Разделить жизнь... Значит, рисковать приходится. А для этого, видно, надо иметь за душой что-то такое, что посильнее страха смерти, что помогло бы человеку сделать опасное дело смыслом всей жизни.

Именно смыслом. Если суммировать все время, проведенное им в воздухе, получится внушительная цифра — почти две с половиной тысячи часов, сто непрерывных долгих суток... Более пятидесяти типов самолетов записаны в летную книжку Берегового. Одна из основ его летного мастерства — опыт воздушных боев и штурмовок. Для него в воздухе слишком многое уже было, чтобы нечто могло сломить его или заставить врасплох.

* * *

...Уходя на работу, он никогда не прощается, не говорит «до свидания». Шутливо потреплет по щеке дочку, бросит какое-то напутствие сыну... «А что сегодня у тебя?» Это вопрос жены.

— Береги себя, Жора, — просит Лидия Матвеевна. — Не будь таким отчаянным.

— Не надо, — прерывает он ее. — Я не могу быть иным.

* * *

После первых стартов пилотируемых космических кораблей он подал рапорт с просьбой зачислить его в отряд. Нет, не погоня за славой влекла на путь «звездолетчиков», не желание острых ощущений, не просто любопытство. Он сразу понял, что те, кого называют Икарами XX века, кто садится за штурвалы «Востоков», — тоже испытатели, испытатели еще более сложной и совершенной техники.

Наступил период, когда он действовал по принципу «стучись в любую дверь». Ему перевалило за сорок. Вроде бы совсем еще немного. Но на десять с гаком больше, чем Гагарину или Титову. Ему напоминали об этом, понимающе сочувствовали, но...

Он не отступал. Он доказывал свое право на мандат космического испытателя.

...«Звездный» встретил его январским морозцем. Резкий ветер дерзко пахнул в лицо, холодом тронул губы. Георгий Тимофеевич высоко поднял голову и широким солдатским шагом пошел навстречу электрическим огням, высвечивающим запорошенную аллею.

Через несколько дней ему предстояло включиться в ритм

тренировок. Он знал, что впереди новая большая жизнь, полная радостей и забот, тревог и волнений...

И вот мечта, к которой он шел с таким упорством и настойчивостью, сбылась. Берегового назначили командиром космического корабля «Союз». С такой же, как и прежде, тщательностью готовился Георгий к новым испытаниям. Он знал: все, что было сделано и пережито раньше, — лишь первая ступенька крутой лестницы, ведущей в большое небо. Второй ступенькой становился сам космос.

СЧАСТЛИВОГО ПОЛЕТА!

Космодром, 26 октября.

Интересно наблюдать, как уходят в космос корабли и ракеты. Интересно наблюдать и лица тех, кто провожает их на орбиты. Напряженность внимательных глаз, прикусенные губы, резко обозначенные морщины. И потом улыбка, удивительная улыбка снятого напряжения.

Я видел, как наблюдал старт «Союз-2» Георгий Береговой. Он был молчалив и сосредоточен. Он долго смотрел вслед пылающему пятну, не отрывая глаз от бинокля. А потом я увидел его глаза, слегка прищуренные, но спокойные. Он знал, что стартовать ему завтра.

...Тишина на стартовой площадке. Покачивается от легкого ветерка, колышется в степи ковыль. И как будто прислушивается к этой тишине высокий обелиск в честь запуска самого первого из космических объектов — искусственного спутника Земли.

Ночью шел дождь. А утром мы стояли у самой ракеты и ждали приезда космонавта, видели последние приготовления стартовой команды. И вот еще один традиционный ритуал: полковник Береговой, командир корабля «Союз-3», докладывает Государственной комиссии о готовности к старту.

Нет, ничего не изменилось в нем со вчерашнего вечера. Космонавт спокоен, собран, настроен на работу.

Потом подъем на лифте и взмах рукой оттуда, с огромной высоты космического носителя.

...Пуск! После этой команды мы услышали его голос из корабля. Космонавт отвечал кратко:

— Понял, пуск.

— Как самочувствие? — спрашивали его.

— Нормально...

С пункта управления поступал счет секундам полета. Начались радиотехнические измерения траектории. Полученные данные поступают в координационно-вычислительный центр, вводятся в электронные машины. Они решают задачу и дают ответ на вопрос: каковы параметры орбиты?

Корабль «Союз-3» идеально выдержал заданные параметры. Все бортовые системы функционируют нормально.

