

БИБЛИОТЕКА

ОГОНЁК

№ 6

1969



**Георгий БЕРЕГОВОЙ**

Дважды Герой Советского Союза,  
летчик-космонавт СССР,  
генерал-майор авиации

**ЗЕМЛЯ—СТРАТОСФЕРА—  
КОСМОС**

ИЗДАТЕЛЬСТВО  
«ПРАВДА»  
МОСКВА



Георгий БЕРЕГОВОЙ

Дважды Герой Советского Союза,  
летчик-космонавт СССР,  
генерал-майор авиации

# ЗЕМЛЯ—СТРАТОСФЕРА—КОСМОС

Издательство «ПРАВДА»

Москва. 1969





Полет на космическом корабле «Союз-3», совершенный летчиком-космонавтом Георгием Береговым в преддверии 51-й годовщины Великого Октября, был своего рода юбилейным — десятым. До этого девять раз, начиная с памятной среды 12 апреля 1961 года, поднимались на высокую орбиту советские исследователи просторов Вселенной. Всему миру хорошо известны их имена, начиная от первопроходца космических трасс Юрия Гагарина и кончая дважды космонавтом Владимиром Комаровым. Мы называем здесь этих дорогих сердцу каждого советского человека смелых и мужественных людей потому, что именно они познакомили нас с командиром десятого советского космического корабля — Георгием Тимофеевичем Береговым.

Помнится, как однажды в «Звездном городке» Юрий Гагарин попал к нам прослого, крепко сложенного офицера и, сверкнув белозубой улыбкой, представил:

— Наша новая сила...

— И довольно-таки могучая, — подхватил случившийся рядом Владимир Комаров.

Было это в пору, когда Алексей Леонов и Павел Беляев уже выполнили свой выдающийся полет на «Восходе-2» и перед отечественной космонавтикой открылись еще более широкие горизонты. Вот почему мы с особым вниманием взглядели тогда в выразительное, резко очерченное лицо Георгия Берегового, в его умные, с веселой искринкой глаза. В ладном облике нового знакомого угадывалась огромная физическая сила, острота мышления, крепость духа. С первых минут беседы Георгий Тимофеевич поразил нас какой-то, если можно так выразиться, одержимостью в своем стремлении в космос. Пока еще мало изученные, таинственные дали привлекали его, заслуженного летчика-испытателя СССР, поистине неограниченными возможностями интереснейших опытов. В наших блокнотах сохранились сделанные его рукой штриховые наброски одного из подобных смелых экспериментов: рядом с четкими линиями — цифры. Много цифр. Ибо без математики нет ни летного дела, ни космонавтики...

После мы не раз видались с Георгием Береговым. Встречи происходили то в «Звездном городке», то на космодроме. Каждая из них оставляла памятный след, усиливала первоначальное впечатление о Георгии Береговом как человеке одаренном, целеустремленном и содержательном.

Нам довелось провожать в космический полет Георгия Берегового на космодроме, встречать его в районе приземления корабля «Союз-3». Мы были на торжественной встрече нового героя космоса в Москве, в Кремлевском Дворце съездов, на первых его пресс-конференциях, которые проводились и на космодроме и в белоколонном актовом зале Московского государственного университета на Ленинских горах. А когда чуточку утихла буря оваций, поднявшаяся во всем мире в связи с новым достижением советской науки и техники, своими журналистскими перьями помогли Георгию Тимофеевичу Береговому, как помогали раньше и другим космонавтам, подготовить к печати его небольшие заметки о своем жизненном пути, о полете в космос. Частично они опубликованы «Правдой» и теперь полностью предлагаются вниманию читателей «Библиотеки «Огонька».

Космонавт озаглавил свои записки «Земля — стратосфера — космос». Это главные ступени его жизни, по которой он настойчиво идет вперед и вперед, это основные вехи его героического труда во имя нашей социалистической Отчизны.

Специальные корреспонденты «Правды»  
С. БОРЗЕНКО, Н. ДЕНИСОВ.

---

С легкой руки Юрия Алексеевича Гагарина так уж повелось, что все советские летчики-космонавты, вернувшись с высоких орбит на Землю, рассказывали на страницах печати о своей судьбе, обо всем увиденном и пережитом в звездных дальях. Несколько лет назад мне и не думалось, что придет такой красный день, когда и мне доведется рассказать о своем космическом полете — главном полете всей моей жизни.

Много людей и коллективов готовили меня к четырехсуточному рейсу на космическом корабле «Союз-3». Среди них в первую очередь следует назвать моих родителей — отца Тимофея Николаевича и мать Марию Семеновну. Простые, скромные труженики смогли воспитать во мне и у моих старших братьев Виктора и Михаила уважение к труду и дисциплине, любовь к Родине. Донбасс — край шахтеров и металлургов, советская школа с ее разумными педагогами, комсомольская организация ежедневно оттачивали грани наших характеров. И я и мои сверстники росли и учились в романтическое время первых пятилеток, когда советские люди, выполняя ленинские заветы, строили социализм. Вспоминая юношеские годы, я мог бы назвать сотни имен своих учителей и воспитателей, которым обязан всем, чего удалось достичь.

То была героическая пора, утверждавшая силу и могущество духа советского народа: челюскинская эпопея, завоевание советскими учеными Северного полюса, трансарктические перелеты Валерия Чкалова и Михаила Громова, полеты наших стратонавтов — все это будоражило чуткие юношеские души, заседало их мечтами о подвигах. Многим хотелось попробовать силы в небе, и мы чувствовали, как у нас прорезаются крылья. Все начиналось с малого — в школьном авиакружке мастерили модели самолетов, затем учеба в планерном кружке и, наконец, аэроклуб — надежный трамплин для взлетов в синее небо.

Каждый взлетал по-своему, и многие быстро достигали своего «потолка», заслуженно становясь в первые ряды советских летчиков. В аэроклуб я попал, не достигнув положенных для этого семнадцати лет. В Ворошиловградское авиационное училище летчиков имени пролетариата Донбасса поступил также

на год раньше, чем принимали моих сверстников. Признаться, для этого надо было приложить немало усилий, проявить энергию и настойчивость. Отправляясь в летное училище, думал — стану истребителем, а пришлось учиться на летчика скоростной бомбардировочной авиации. В канун Великой Отечественной войны, двадцатилетним юнцом, я стал пилотом-бомбардировщиком и получил воинское звание сержанта.

Сдав выпускные экзамены, мы нетерпеливо ждали назначения в части. Каждый гадал, в какой военный округ его направят. Шли разговоры о Дальнем Востоке, где, пока мы учились, гремели бои с японскими самураями; поговаривали о северных широтах, прельщавших полярной романтикой; о закавказских авиагарнизонах, расположенных среди гор, подпиравших небо... А мне хотелось служить в родных краях — либо на Полтавщине, где родился, или остаться в Донбассе, где отцвело мое детство.

Суровая жизнь внесла поправки в наши радужные планы. 22 июня, сотрясая моря, небо и землю, разразилась гроза Великой Отечественной войны, которая, не утихая ни на один день, гремела четыре года. Нас, молодых пилотов, направили на фронт. На мою долю выпал Бобруйск — там стояла дивизия скоростных бомбардировщиков. Но, пока добирались туда, Бобруйск занял противник, и нас завернули на Оршу. Все пребывало в движении — войска, штабы, тылы, беженцы... Хотелось ринуться в бой, а у нас все, как у Редьярда Киплинга: «Пыль, пыль, пыль и нет сраженья на войне...». Правда, уже в те дни мы встречали свежие могилы летчиков, на которых ветер вращал пропеллеры.

После долгих поисков мы нашли свою дивизию. Меня направили в эскадрилью капитана Ребрикова. Я как бы вижу перед собой его волевое, спокойное, словно изваянное энергией лицо. Осваивая новый для меня самолет — «ЯК-4», которыми была оснащена эскадрилья, я узнал о подвиге экипажа капитана Николая Гастелло. Гастелло был близок мне тем, что окончил, хотя и несколько раньше, то же летное училище, что и мы, молодые пилоты. Как бы поступили мы, оказавшись в положении Гастелло? И все решили, что каждый действовал бы точно так же — ценою собственной жизни разгромил бы вражескую колонну. Мы казались себе способными на самые героические проявления мужества, на стойкость в испытаниях, на самопожертвование и даже на смерть.

Летная молодежь рвалась в воздух. Но нас до поры до времени придерживали. За линию фронта посылали более опыт-



1939 год. Георгий Береговой — курсант авиационного училища.

ных пилотов. Да и на всех не хватало самолетов: потери в материальной части были большие. Сражаясь на Московском направлении, наш полк перебазировался в район Медыни. Вскоре он потерял почти весь самолетный парк. И тогда нас направили на берега Волги получать новые самолеты — пикирующие бомбардировщики «ПЕ-2». Было обидно — идет грандиозная битва в Подмоскowie, товарищи грудью отстаивают столицу Родины, а мы, как школьники, осваиваем новые самолеты. Сначала «ПЕ-2», а затем сразу же, опять не вылетая на фронт, — штурмовики «ИЛ-2». Но тут, как говорится, пока в воду не попадешь, плавать не научишься...

Только в марте сорок второго года на Калининском фронте я получил настоящее боевое крещение. Что можно сказать о первом вылете за линию фронта? Ничего не видел, кроме хвоста ведущего самолета нашей группы. Все стреляли, и я стрелял. Но с каждым новым вылетом приобретался опыт, расширялся обзор. В сфере внимания оказывался не только хвост ведущего самолета, но и земля, усеянная целями, которые следовало поразить, и хмурое небо, чреватое опасностями, и поведение однополчан в бою, и многое другое, что приносит победу и спасает летчика от беды. Мы атаковывали артиллерийские позиции врага, колонны на дорогах, бомбили танки и, пожалуй, самое трудное в то время, ставили дымовые завесы для маскировки нашей атакующей пехоты. Летать «на дымы» не любил — противника не бьешь, а сам подвергаешься большой опасности. Надо идти вдоль переднего края на предельно низкой высоте, выдерживать дистанцию между самолетами, маневр скован, а по тебе палят из всех видов оружия...

Трудными были и полеты на поиски вражеских переправ через реки. Гитлеровцы наводили их, опуская плавучие мосты на 20—30 сантиметров под воду. С низких высот обнаружить такие переправы было нельзя. Приходилось подниматься выше, а там нас подкарауливали проворные «мессершмитты». Прикрытие своими истребителями мы получали далеко не всегда. «Ильюшины» первых серийных выпусков были одноместными — без стрелков-радистов, которые могли бы отражать атаки «мессершмиттов». Но, как бы там ни было, «утопленные» переправы мы находили и уничтожали своим огнем. Каждый полет становился открытием новых горизонтов, своеобразным рекордом мастерства и мужества. Нас влекли глубины неба, а летать приходилось на низких высотах, у самой земли. Думал ли я тогда о том, что придет время и доведется подняться и в стратосферу и даже в космос...

На всю жизнь запомнились штурмовые удары по воинским эшелонам противника. Гитлеровцы прикрывали железнодорожные станции сильным зенитным огнем. В каждом эшелоне находились платформы со скорострельными «эрликонами». Поэтому в выходе штурмовиков на цель огромную роль играла внезапность и точность. Обыкновенно на подобные цели выводил нас штурман полка капитан Гальченко. Летали, используя рощи и перелески. Деревья как бы «сжedaли» шум моторов. Бывало, выскочишь на станцию и сразу, чуть ли не в упор бьешь «эр-эсами» по эшелонам, груженным техникой и живой силой. Если случалось перехватить эшелон на перегоне, тогда сначала реактивными снарядами били по паровозу, а затем, когда состав остановится, «прочесывали» его, словно бы против шерсти, прицельным огнем с головы до хвоста.

День за днем совершенствовалась тактика штурмовых действий, оттачивалось мастерство летчиков. Наша дивизия была одним из первых соединений штурмовой авиации, вооруженных такими замечательными, живучими машинами, как «Ильюшины». Командовал дивизией известный летчик Г. Ф. Байдуков. В годы моей юности он был кумиром енакиевских подростков, таких же, как и я, учеников слесарей, электромонтеров, подручных доменщиков и сталеваров. Мог ли я тогда предполагать, что ближайший друг Валерия Чкалова, вместе с ним совершивший легендарные полеты на остров Удд и в Соединенные Штаты Америки, теперь генерал Г. Ф. Байдуков вручит мне на фронте первую правительственную награду — орден Красного Знамени? Но так произошло, и, признаться, в тот день я впервые был на седьмом небе...

В начале сорок третьего года нашу дивизию перебросили на другое направление — на вновь организуемый Степной фронт. Она вошла в штурмовое соединение, которым командовал один из первых Героев Советского Союза, генерал Н. П. Каманин. Мы думали: перелетим на новое место базирования и сразу в бой. А все оказалось по-иному: вместо боевых вылетов нас ждали полеты учебные, на полигоне. Части фронта в предвидении новых, как потом оказалось, решающих операций на Курской дуге находились в стратегическом резерве. И, естественно, паузу, образовавшуюся в активных боевых действиях, использовали для совершенствования мастерства личного состава.

Летно-тактические учения сменяли друг друга. Нас, штурмовиков, учили уничтожать танки новыми, только что появившимися на вооружении противотанковыми бомбами. Каждый «ИЛ»

мог брать в свои четыре бомбовых отсека около полутора сотен бомбочек исключительно разрушительной силы. Учили нас и ведению прицельного огня по живой силе противника и экономному, расчетливому использованию бортового ракетного оружия — «эр-эсов». Почти на всех учениях присутствовал генерал Н. П. Каманин — командир требовательный, целеустремленный, решительный. Он учил не только мужеству, но и терпению, осторожности, предусмотрительности. Говорил, что подвиг может стать делом каждого.

Грянули бои по всему многокилометровому фасу Курской дуги. Суммой уничтоженных врагов измерялся в то время подвиг и человек, его свершивший. Не зря наши командиры были столь строги и придирчивы на весенних летно-тактических учениях. Развернувшееся сражение потребовало от каждого летчика максимального напряжения сил, нервов, воли. Вылетали по несколько раз в день — удары по танкам, по мотопехоте, по окопавшимся артиллерийским батареям, по командным пунктам, по аэродромам врага. Каждой боевой задаче нужна была своя тактика, свои навыки, свои особые приемы. Так мы оказались на аванпостах опасности, десятки раз ставя на карту свою судьбу.

Память сберегла подробности одного вылета, едва не стоившего мне жизни. Проворные «мессершмитты», пользуясь численным превосходством, со всех сторон навалились на нашу группу штурмовиков. Как всегда, основной их удар пришелся по ведущему. Изрядно потрепанный пулями и осколками самолет загорелся и перестал повиноваться. Хотя это случилось на небольшой высоте, я выбросился из кабины с парашютом и опустился на неуютной «ничейной земле». Фашисты попытались захватить летчика живьем. Положение казалось безнадежным, и я, признаться, подумал, как распорядиться последним патроном своего «ТТ». Но, как потом выяснилось, расчеты стоявшей на переднем крае нашей истребительно-противотанковой батареи приняли дерзкое решение — выручить попавшего в беду летчика. Ведя отсечный огонь, они послали за мной старшину Василия Ивановича Рыцина. Юркий вездеходик, ныряя в рывтинах и воронках, добрался к месту моего вынужденного приземления. Оказав мне первую помощь, лихой старшина под неистовым вражеским огнем вывез меня к своим артиллеристам.

Совсем недавно я получил письмо от офицера из той противотанковой батареи, теперь капитана запаса Михаила Тупикина. К сожалению, он не написал, жив ли Василий Рыцин, ко-



торый тогда на Курской дуге действовал по незыблемому закону советских воинов — «сам погибай, а товарища выручай». Закон этот на войне был обязателен для всех: и танкистов, и пехотинцев, и артиллеристов. Сколько раз и мы, летчики, бросались на выручку и друг другу и воинам разных родов оружия.

И уж коли зашла речь о письмах, полученных мною после космического полета, хочется сказать здесь и о письме одного из механиков нашего полка — Виктора Баландина, работающего сейчас бригадиром на строительстве автомобильного завода в городе Тольятти. Он, кстати сказать, еще в сорок втором году под Старой Руссой ремонтировал мою подбитую вражескими зенитками машину, и мы вместе летели с ним с места вынужденной посадки под деревней Быково на свой полевой аэродром. Виктор Баландин с мужской нежностью вспоминает многих однополчан — командира М. Ищенко, замполита А. Сотникова, летчиков В. Кумскова, В. Шарая, В. Молодчикова, инженера эскадрильи, моего земляка — донбассовца В. Бахтина, техников В. Леонова, В. Рожнова, механика моего «Ильюшина» № 22 Ф. Коноваленко и многих других товарищей. В письме он вспоминает, как смертью храбрых погибли мои боевые друзья, крыло к крылу с которыми доводилось сражаться против гитлеровцев, — Александр Пряженников, Павел Корсаков, Евгений Пикаев... За каждым славным именем — своя судьба, свои боевые дела. Они всегда первыми бросались на противника, прежде чем тот успевал приготовиться к обороне. Летчик всегда рискует жизнью, потому что этого требует его благородная профессия.

Добрым словом летчики-штурмовики вспоминают своих стрелков-радиистов. В каждом бою они для нас, как щит, надежней всякой брони. Это они отбивали нападения «мессершмиттов» и «фокке-вульфов», атакующих наши машины с задней полусферы. И, обращая свой взор в прошлое, я отдаю дань признательности и любви своим боевым побратимам. Петр Ананьев горел вместе со мной в небе Курской дуги. Сержант Санников, которого в полку шуточно называли Мефистофелем, был человеком исключительно выдержки и самообладания. Он не боялся подпускать противника на близкую дистанцию и всегда бил врага наверняка. Особое место в моей боевой судьбе занимает сержант Виктор Харитонов — парень рослый, плечистый, заметный во всех отношениях.

Первая встреча наша произошла случайно — он работал военфельдшером на соседнем аэродроме, куда, застигнутая пур-

гой, приземлилась наша девятка «Илов». Помнится, я пошутил над Харитоновым — эдакий богатырь, тебе бы кулаком головы оккупантам, как орехи, раскалывать, а ты микстурами занимаешься... Парень покраснел, ничего не ответил. А месяца через три, после того как он окончил специальные курсы, его прислали в наш полк стрелком-радиом. Кажется, медик сам попросился в мой экипаж. Он оказался бойцом храбрым, умел все делать и не гнушался никакой черновой работы. Когда в боях под Винницей меня снова — уже в третий раз — подбили зенитки, Виктор, оказавшийся еще и шофером, быстро разыскал застрявшую в весенней грязи вражескую машину, и мы укатили на ней к своим. Тогда я еще подумал, что характер всякого человека познается по поведению в минуты, когда его могут убить. Мы крепко сдружились и до конца войны прослужили вместе.

Я был молод и жаден к жизни, любил наблюдать и размышлять. Уже тогда думал о гармоническом слиянии в бою самолета и человека в одно нерасторжимое целое. Иногда гитлеровцы открывали огонь по высоким журавлиным ключам. Птицы быстро меняли курс и высоту и ловко уходили из-под обстрела. Так зачастую уходили из-под вражеского огня и мы, штурмовики.

Сложным боевым маршрутом продвигался на запад наш гвардейский штурмовой полк. После Курской дуги и кровопролитных боев под Ахтыркой было форсирование Днепра, освобождение Киева, сражения на Правобережной Украине. А летом сорок четвертого года Советская Армия приступила к великой миссии — освобождению поработанных фашизмом народов Европы. Нашей дивизии пришлось участвовать в боях на Висле, при овладении Сандомирским плацдармом. Здесь тоже одной из главных целей были танки — «тигры» и «пантеры». Разили мы их, как и раньше, с низких высот.

На польской земле иной пейзаж, чем на Родине: помещичьи фольварки, бедные хутора, разбросанные среди полей, мелкие рощицы, готика островерхих, похожих на кинжалы костелов... А люди были такие же, как в России и на Украине. Они люто ненавидели фашистов и всем, чем только могли, помогали советским солдатам — своим освободителям. Радостно встречало местное население и жолнежей Войска Польского, дивизии которого вместе с советскими воинами теснили врага на запад.

Хотелось принять участие в освобождении столицы Польши — Варшавы, но нас неожиданно перебросили на юг. Знаме-



1943 год. Командир штурмовой эскадрильи Георгий Береговой и инженер эскадрильи — его земляк и товарищ Виктор Бахтин.

нитая Ясско-Кишиневская операция распахнула советским войнам ворота на Балканы. Довольно быстро враг был изгнан из Румынии, и наша дивизия очутилась на полях Венгрии между Тиссой и Дунаем. Все это пространство объяло пламя большого сражения. Едкий дым пожаров поднимался к небу. Как всегда, мы прежде всего обрушивали свои удары на танки, вступали в борьбу с ними на извилистых и узких горных дорогах, били их, когда они, окопавшись, зачастую среди кладбищенских могил, вели огонь по нашим наступающим войскам. Может быть, не скромно признаваться в этом, но работали с вдохновением, а вдохновение для меня — это умение привести себя в состояние, наиболее пригодное для боя. Мне, как летчику, приятно отметить: в этих боях штурмовики вновь оказались сильнее вражеских танков. «Тигр» — опасный зверь, но не способен бороться с орлом, разящим его с небес.

Незадолго до 27-й годовщины Великого Октября в моей жизни произошло памятное событие — в армейской газете я прочел Указ о присвоении мне звания Героя Советского Союза. А вскоре на полевом аэродроме командование в присутствии однополчан вручило мне орден Ленина и Золотую Звезду за № 2271. В праздники на моем военном мундире рядом с этими наградами поблескивает и латунная медаль «За взятие Будапешта». Она напоминает не только о боях на озере Балатон и под Будапештом, но и о венгерском народе, который одним из первых в Европе последовал примеру российского пролетариата и провозгласил у себя в стране Советскую власть, а в решающий год второй мировой войны нашел мужество свергнуть фашистское правительство и перейти на сторону антигитлеровской коалиции. В домашнем кругу я иногда рассказываю жене и детям о Венгрии — красивой стране, населенной трудолюбивыми, музыкальными людьми, которые в единой семье братских народов строят социализм.

Война для меня, все в том же гвардейском штурмовом полку, закончилась в Чехословакии. В столице нашей Родины — Москве, раскатываясь радостным эхом по всей планете, прогремели залпы тысячеорудийного салюта в честь победы, одержанной над гитлеровской Германией, а мы, советские воины, находившиеся в Чехословакии, еще продолжали сражаться с не прекращавшей сопротивления крупной фашистской группировкой. С аэродрома Копчани, что под городом Годонин, я произвел свой последний боевой вылет.

Хороша была ликующая весна сорок пятого года. Половодье цветущих садов заливало Чехословакию. Красные маки на по-

лях, красные ленты в прическах девушек, красные банты на пиджаках рабочих и крестьян. Словно родных братьев, встречали чехи и словаки своих освободителей — советских воинов и солдат Чехословацкого корпуса Людвика Свободы — героев Соколова, Киева, Дукли и Праги.

Чехословацкому народу было за что любить Советскую Армию. В черные ночи мюнхенского предательства у трудящихся страны оставалась только одна надежда — Советская Армия. И мы оправдали их надежды. Почти полтора ста тысяч советских воинов пали в боях за свободу и независимость Чехословакии и стали частью ее земли. Да, нас встречали тогда, как братьев, и это осталось в наших сердцах навсегда...

Победоносный конец войны — начало новой жизни и для всего народа и для каждого человека. Для меня он был памятен тем, что из штурмовой авиации я перешел в истребительную, стал летать в любое время суток, во всем диапазоне высот и скоростей полета. Мой «потолок» значительно поднялся. Но и этого было мало. Ведь еще в школьном авиамodelьном кружке и в Енакиевском аэроклубе мечталось о романтической работе летчика-испытателя. Это такая ни с чем не сравнимая радость — испытывать и осваивать новые самолеты, учить их летать, находить и устранять все, что мешает их стремительному полету!

Но прошло еще три года, прежде чем мне предложили войти в строгую, живущую и работающую по своим неписанным законам и правилам дружную семью летчиков-испытателей. Отгремевшая война, все возрастающие требования защиты Родины, бурный прогресс науки породили принципиально новую авиационную технику — реактивную. Она предполагала молниеносные скорости, стратосферные высоты, неслыханные дальности. И все это надо было испытывать, проверять, для всего находить надежные рекомендации. Словом, открывался непочатый край творческой работы.

Включение в летно-испытательную службу у меня совпало с обретением семьи. Война распылила миллионы людей, разбросала их далеко друг от друга. У нас, Береговых, тоже получилось так, что наша мать, Мария Семеновна, осталась в захваченном гитлеровцами Енакиеве, а отец, Тимофей Николаевич, оказался на Северном Кавказе. После войны я быстро нашел маму и забрал ее к себе. А тут, наконец, отыскался и след отца. Он приехал к нам и поступил на работу неподалеку от летно-испытательного аэродрома. И отцу и матери по душе пришлось моя жена Лидия Матвеевна. И хотя нам долго

пришлось квартировать в неудобных частных домах, жили дружной, крепкой семьей.

Не сразу стали мне поручать сложные испытательные полеты. Поначалу новая работа даже показалась скучной, однообразной. Но я понимал: это первые шаги на новом поприще, без которых невозможен разбег для преодоления препятствий. Рядом со мной трудились опытные летчики-испытатели, которые наряду с конструкторами, словно младенцев, любовно пестовали новорожденные машины, учили их совершенным движениям в небе. Я внимательно присматривался к этим разносторонним, талантливым людям, перенимал их опыт, учился у них. А они, в свою очередь, видимо, тоже изучали меня — что я за человек, на что способен, что мне можно доверить.

В ту пору одной из загадок скоростной реактивной авиации являлся произвольный вход самолетов в штопорное положение. Нечто подобное летная практика пережила на заре развития Воздушного Флота. Усилиями передовых летчиков того времени штопор был побежден — они изучили природу его возникновения, нашли надежные способы борьбы с ним. Штопор из опасного и губительного явления был превращен в одну из фигур высшего пилотажа, выполнять которую учили каждого курсанта аэроклуба или летной школы. Теперь, когда появились самолеты со стреловидными крыльями, все надо было начинать заново. Новые машины не подчинялись ранее открытым законам. Штопор вновь стал камнем преткновения, тормозил освоение реактивных самолетов в строевых частях. Надо было как можно скорее преодолеть возникшее препятствие, найти эффективные и простые способы борьбы с пагубным для летчиков штопором реактивных самолетов со стреловидными крыльями.

Эта сложная и опасная работа была поручена одному из моих товарищей — летчику-испытателю Якову Богданову. И конструктор А. И. Микоян, на новой машине которого проводились испытания, и весь коллектив самолетостроителей, и мы, летчики-испытатели, пристально следили за полетами Богданова. Все сначала шло хорошо. И вдруг один из погожих летних дней закончился катастрофой. Войдя в штопор, летчик не смог справиться с обуявшими самолет злыми аэродинамическими силами и разбился. Он погиб, как погибают солдаты на боевых постах. Горькая была эта утрата, вновь напомнившая потери однополчан на фронте. И как на фронте, в боевом полете кто-то должен был выйти вперед и заменить ведущего. Выбор командования выпал на меня.

Тщательно, скрупулезно изучили мы все замечания, сделанные погибшим испытателем о поведении самолета в воздухе, произвели ряд расчетов, дополнительно продули несколько раз модель машины в аэродинамической трубе. Опасности, грозящие в воздухе, следовало встречать во всеоружии накопленного опыта, теоретических выкладок и, конечно, разумного риска. Поработали и конструкторы, введя в систему управления самолетом некоторые дополнительные элементы, еще и еще раз выверив все его аэродинамические свойства. И весьма сложная и ответственная работа продолжилась. А когда в конце концов общими усилиями мы нашли способы обуздания штопора, были выработаны соответствующие рекомендации для всего летного состава, имеющего дело с самолетами данного типа. Больше того, мы засняли специальный учебный фильм, наглядно показывающий, как надо действовать летчику, если его машина оказывается в штопорном положении, как вывести ее из столь сложной фигуры. С этим кинофильмом отправились в поездку по строевым частям, и там, на аэродромах, показывали молодым летчикам и учебную картину и практически в воздухе демонстрировали способы борьбы со штопором.

Казалось бы, препятствие, тормозившее дальнейшее освоение летчиками строевых частей реактивных самолетов, устранено. Ан нет, возникла еще одна родственная опасность: так называемый перевернутый штопор. Если на прежних самолетах с поршневыми двигателями и прямым крылом методика вывода из перевернутого штопора была разработана хорошо, то стреловидные реактивные машины опять-таки потребовали от летчиков иных действий, соблюдения иных правил. И снова пришлось взяться за не менее трудную работу. Как и любые испытания в воздухе, она изобиловала своими сложностями. Здесь нет нужды подробно рассказывать о них. Замечу лишь, что успех пришел не сразу, достичь его удалось благодаря последовательному сосредоточению усилий и летчиков-испытателей и самолетостроителей на узловых, решающих элементах дела. И без ложной скромности скажу: когда явления перевернутого штопора были изучены, когда была освоена методика борьбы с ними, я почувствовал огромное внутреннее удовлетворение — как на фронте, когда серией трудоемких полетов завершалась очередная боевая операция, приводившая к победе над врагом.

Но «операция штопор» на этом не закончилась. Всегда ищущая новое и идущая вперед конструкторская мысль предложи-

ла самолеты, крылья которых как бы составляли треугольник. Именно такую машину создали в конструкторском бюро, руководимом талантливым самолетостроителем П. О. Сухим. На штопор мы испытывали ее вместе с летчиком Александром Щербаковым. Трудные были полеты. Забираясь на стратосферную высоту, нам приходилось вводить самолет в штопор на скорости, превышающей скорость звука. Чтобы ускорить ход испытаний, мы по очереди летали на одном самолете, сверяя и дополняя свои выводы. То, что не получалось у меня, доделывал Щербаков; а то, что не выходило у него, дорабатывал я. Подобный метод «спаренной» работы целиком оправдал себя — результаты испытаний самолета с треугольным крылом на штопор были получены в нужные сроки, позволили своевременно внести в аэродинамическую схему самолета необходимые изменения.

Мы живем в знаменательное время, когда все создается разумом и усилиями коллективов. Самолеты создают большие творческие коллективы конструкторов, инженеров, рабочих. И испытания авиационной техники также производятся не одним и не двумя летчиками. И все мы, испытатели, учимся друг у друга, делимся опытом, сообща вырабатываем единый взгляд на те явления, с которыми приходится встречаться в воздухе.

Что касается меня, то с самых первых дней прихода на летно-испытательную службу я старался при подготовке к полетным заданиям мысленно прикидывать: а как бы поступили на моем месте более опытные товарищи-испытатели. Многое на первых порах подсказал мне незаурядный опыт известного летчика-испытателя Григория Седова, умевшего дать исчерпывающую характеристику и летную оценку поведению любой машины в небе. Он умел отстаивать каждое свое слово, сказанное «за» или «против». Еще одного моего товарища по летно-испытательной службе, Юрия Антипова, отличала исключительная любознательность: он всегда первым узнавал о всех технических авиационных новинках и применительно к нашей работе делал нужные выводы. Но, пожалуй, из всех нас наиболее тонким чувством самолета обладал Василий Иванов, никогда не отказывавший в толковом совете человеку, затруднявшемуся сделать то или иное заключение. Леонид Кувшинов слыл среди нас образцом спокойствия и хладнокровия. В самых затруднительных ситуациях он не показывал тревоги, для него не было безвыходных положений.



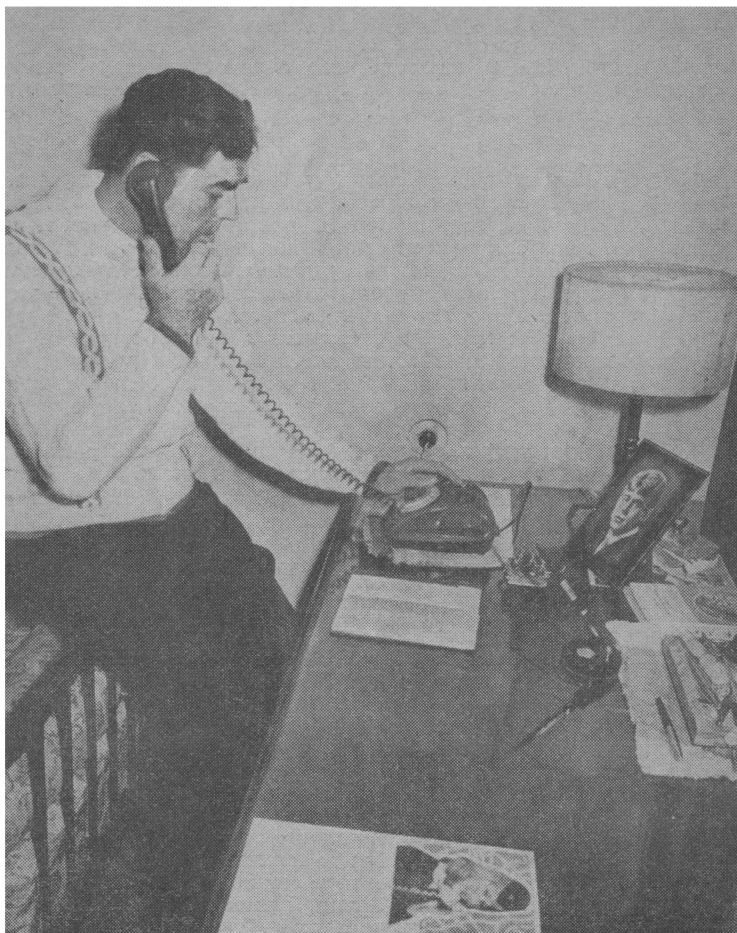


Георгий Тимофеевич Береговой с женой Лидией Матвеевной в Пскове.

Повседневное общение с этими и многими другими замечательными испытателями — знатоками своего дела и прекрасными товарищами, с видными советскими самолетостроителями обогащало новыми знаниями. Коллективным трудом мы старались улучшить боевые возможности истребителей. Что касается меня, то я обращал пристальное внимание на управление самолетом в воздухе, добиваясь гармонического сочетания двух главных слагаемых полета и боя — машины и человека. То, что в дни летной молодости, на фронте было еще не совсем осознанным, не совсем ясным, но властно напоминавшим о себе, теперь приобретало совершенно иную форму. Беспокойные тогда мысли подкреплялись теперь новыми знаниями, приобретенными не только в небе, но и на заочном факультете Военно-воздушной академии; они вписывались в математический анализ, в аэродинамические формулы, получали своего рода материальное завершение — к чуткой автоматике подключалось еще более чуткое человеческое сердце.

Мне повезло, и я считаю себя счастливым человеком, потому что в ходе летно-испытательной службы работал вместе со многими известными советскими самолетостроителями — С. А. Лавочкиным, А. С. Яковлевым, А. И. Микояном, А. Н. Туполевым, П. О. Сухим. Деятельность каждого из них — это увлекательная тема в истории стремительного развития Советского Воздушного Флота. Все они люди разных характеров, своего творческого почерка. У каждого свой стиль работы над доведением новых конструкций до максимальных возможностей. На пути к этому бывало немало споров, обсуждений, доделок, новых исканий и дополнительных испытаний на земле и в воздухе. Надо сказать, что все конструкторы самым внимательным образом прислушивались к нашим замечаниям и рекомендациям, в которых мы исходили прежде всего из того, чтобы новыми самолетами могли хорошо владеть не только многоопытные, но и молодые летчики.

В последние годы летно-испытательной службы больше всего мне пришлось работать с конструктором П. О. Сухим — человеком малоразговорчивым, с богатым воображением, все понимающим с полуслова. Он никогда не высказывал неудовольствия нашими выводами, требующими устранения каких-нибудь конструктивных неполадок, был отличным учителем, умел объяснять и спрашивать то, что ему нужно, поощрял творческий поиск летчиков-испытателей, понимая, что они стремятся к улучшению машины, помогают коллективу самолетостроителей



Дома.

в быстрейшем достижении искомого решения задачи. Как-то, желая похвалить, он сказал нам:

— Вы не только летчики-испытатели, вы такие же творцы новых машин, как и конструкторы. И все мы несем одну моральную ответственность за жизнеспособность самолета, отвечаем за его надежность в бою...

Многогранна и многообразна работа летчика-испытателя. Немалое удовлетворение принесли мне полеты на истребителях новых конструкций, связанные с перехватом воздушных целей. В какой-то мере они напоминали фронтовую обстановку, когда в считанные доли секунды надо принимать наиболее правильное решение и, применяя стремительный маневр, поражать противника наверняка. Перехват в современных условиях — один из самых основных и трудных элементов действий истребителей. Он должен надежно осуществляться в сложных условиях метеорологической обстановки, днем и ночью, на больших высотах и молниеносных скоростях, в предельно сжатые сроки. В нем, кроме летчика-истребителя, участвует немало специалистов службы наведения, оснащенной тончайшей электронно-вычислительной техникой, различными видами связи.

Проблема перехвата воздушных целей, отработка всех его элементов решалась большим коллективом. Увлекательными были разборы полетов, на которые охотно собирались десятки специалистов, и каждый — дока в своем деле. Тут уж мы не щадили самолюбия друг друга, высказывали все начистоту и, отбрасывая все ненужное, наносное, добивались искомой истины. Самое пагубное при изучении и освоении новой техники, когда люди утаивают существенное, не договаривают или, еще хуже, выдают желаемое за действительность. Ведь бывало и так, что человек, бравирюя и петушась, докладывает одно, а бесстрастные контрольные приборы показывают совсем другое. А такие вот коллективные обсуждения проделанной работы, когда каждый оказывается под перекрестным огнем товарищей, исключали всякую выдумку, способную привести к ошибочным оценкам тех или иных явлений.

Венцом действий всех специалистов, участвующих в перехвате воздушной цели, является ее поражение летчиком-истребителем. В особенности ночью: ведь ночной полет — в основном приборный полет. И чем на большей высоте и с большей скоростью она движется в ночном небе, тем большую радость бойца испытываешь, поражая ее метким огнем. Образно говоря, это похоже на отсекаание молний, пасующих перед твоим ракетным оружием. Всякий раз, отправляясь на перехват

и добиваясь успеха, я был влюблен не только в самолет, но и в ракетное оружие, которым его оснастили наши изобретатели.

Испытывая новые истребители-перехватчики, добиваясь в этих полетах гармонического слияния воздушного бойца со сверхскоростной, могучей машиной, я всегда представлял на своем месте в пилотской кабине молодого, безусого летчика, впервые в жизни идущего навстречу не мишени, а опытному и коварному врагу. И свой долг участника создания нового самолета видел в том, чтобы своей работой избавить моего неизвестного молодого друга в решающую для него минуту от всех непредвиденных случайностей, передать в его руки машину, которая бы в любых условиях боя гарантировала победу.

За полтора десятка лет летно-испытательной службы — в общем-то пролетевших довольно быстро — пришлось выполнить много заданий, связанных с испытаниями самолетов различных типов, специального оборудования, аппаратуры, приборов. В полетах, как и у многих моих товарищей, случались и аварийные положения и всякого рода неприятности, из которых, к счастью, удавалось выходить без пагубных последствий, как говорится, с головой на плечах. Мы всегда дорожили новой машиной больше, чем собственной жизнью. Но такова уж природа летно-испытательной работы — не избегать опасностей, а, когда нужно, преднамеренно создавать их, идти им навстречу. Чем больше трудностей, преднамеренно создаваемых, а затем успешно преодолеваемых летчиком-испытателем, тем безопаснее новая машина для пилотов строевых эскадрилий и полков.

Годы, проведенные в испытаниях новой авиационной техники, полеты на сверхзвуковых скоростях и стратосферных высотах, казалось, были наилучшей порой моей жизни. Они совпали с периодом расцвета всех физических и духовных сил. Но, видимо, так уж устроен человек, что никогда не довольствуется достигнутым. Через месяц после присвоения мне почетного звания заслуженного летчика-испытателя СССР я был потрясен подвигом Юрия Алексеевича Гагарина, проложившего дорогу в космос, открывшего новые необъятные просторы приложения человеческой энергии. И, может быть, нескромно признать даже самому себе, но мне уже показалось мало стратосферы, меня неудержимо потянуло в космос.

Немногим более ста дней прошло после полета Юрия Гагарина, как в космос отправился «Восток-2» с Германом Титовым

на борту. А через год новый полет — сразу двух космических кораблей — Андрияна Николаева и Павла Поповича. Внимательно по газетным материалам следил я за интереснейшими результатами первых проникновений человека в просторы Вселенной. И все сильнее обуревала мысль о том, чтобы попробовать силы в новом, таком интересном и перспективном деле. Казалось, здесь, как нигде, мог пригодиться опыт, приобретенный на лётно-испытательной работе.

Но вместе с тем возникали и серьезные сомнения: сможет ли мой организм удовлетворить тем высоким требованиям, которые предъявляются к людям так называемой космической службы? Бросалась в глаза одна существенная деталь — все космонавты значительно моложе меня. Каждый обладает идеальным, поистине богатырским здоровьем. И нервы у них, разумеется, куда покрепче, чем у тех, кому пришлось четыре года провести на фронте, а затем полтора десятка лет иметь дело с новыми самолетами. Здесь вступало в силу извечное противоречие между молодостью и опытом. Хватит ли у меня юношеского запала, столь необходимого для всякого нового дела?

Пользуясь случаем, при очередном медицинском исследовании, которое периодически проходит весь летный состав, я попросил медиков проверить меня по «космической программе». К счастью, на обследование я попал к великолепному врачу Евгению Алексеевичу, о котором душевно писал Юрий Гагарин в своих записках «Дорога в космос», опубликованных «Правдой». Конечно, это не было официальной проверкой организма на «космическую прочность» и скорее напоминало первоначальную прикидку на будущее. К великой моей радости, внимательный и отзывчивый голубоглазый доктор дал «добро» по всем показателям. Это был первый человек, который, не спрашивая, понимал все, что творилось в моей душе. Он сказал:

— Вы еще полетите, Георгий Тимофеевич, в космос. А когда вернетесь с орбиты, я еще раз обследую все ваши живые моторы...

Доктор оказался прав. Случилось так, что после возвращения из полета на «Союзе-3» я снова попал на медицинское обследование к Евгению Алексеевичу — врачу с аналитическим мышлением. Он не нашел в моем организме никаких изменений и с прежней доброжелательностью посулил новый полет в космос.

Примерно в то же время первого исследования у Евгения Алексеевича произошла моя первая встреча с космонавтами. Состоялась она в производственной обстановке на одном из заводов. Я был приглашен туда для консультации, связанной с



Тренировка.

оборудованием нового космического корабля, и совершенно не ожидал, что увижусь с Андрияном Николаевым и тогда еще мало кому известными Валерием Быковским и Алексеем Леоновым. Узнав, что я летчик-испытатель, они отнеслись ко мне с должным вниманием, но разговора большого не получилось: космонавты куда-то спешили, мы обменялись крепкими рукопожатиями и распрощались.

Мне понравилась независимость в суждениях, с которой, беседуя с инженерами, держал себя Андриян Николаев. Он давал деловые советы специалистам, внимательно слушавшим человека, уже побывавшего в космосе. Я смотрел на него с интересом. Мог ли я подумать тогда, что придет время и именно Андриян Николаев будет провожать меня на космодроме в полет на «Союзе-3»? Жизнь поистине полна приятных совпадений...

А штурм космоса продолжался. Полетел на «Востоке-5» Валерий Быковский, с которым я встречался на заводе. Следом за ним на орбиту поднялась на «Востоке-6» Валентина Терешкова — первая в мире женщина-космонавт. Товарищи поговаривали о планах новых, еще более интересных космических полетов. Надо было, наконец, решаться и мне всерьез браться за осуществление своей мечты.

Заручившись благожелательным мнением медиков, посоветовавшись с товарищами по работе и своими начальниками, знавшими меня еще по фронту, и окончательно взвесив все «за» и «против», я подал рапорт с просьбой о переходе с летно-испытательной службы на космическую. Казалось бы, дерзкая просьба эта была все-таки удовлетворена — причисленный к группе космонавтов, я оказался в «Звездном городке». Первые шаги сделаны. Но до полета в космос было еще ой как далеко!..

Началась трудоемкая космическая подготовка, уже довольно подробно описанная в книгах летчиков-космонавтов. Все тестовые пробы, все тренировки на центрифуге, в сурдокамере и теплокамере, на вибростенде и других тренажерах, которые проходили космонавты, прошел и я. Мои показатели ложились в норму и практически мало отличались от показателей молодых ребят. У одних они были лучше, у других похуже. И если сравнивать мои данные, то они были на среднем уровне, а иногда и чуточку послабже. Но были и данные, которые оказывались выше средних цифр. Меня числили где-то в «золотой середине».

Надо отметить, что на первых порах врачи особенно пристально и, я бы сказал, с неким пристрастием присматривались





На центрифуге.

к моему организму. Ведь мне уже стукнуло 42, а они привыкли иметь дело с людьми 25—30 лет. Но когда я прошел все «Дантовы круги» хитрых и подчас весьма коварных тренажеров, эта предвзятость прошла и, говоря словами поэта, «испарилась, как сон, как туман утренний туман».

Но в одном я еще чувствовал себя недостаточно твердо: трудновато было с физической подготовкой. Той утренней физзарядки, к которой привык за многие годы, оказалось теперь недостаточно. Требовалась большая физическая нагрузка — кроссы по пересеченной местности, прыжки в высоту и длину, хоккей и волейбол, занятия на снарядах, плавание. Как ни странно, но до приезда в «Звездный городок» плавать я не умел. А тут, чтобы быть на среднем уровне, надо было не только уметь держаться на воде, но и нырять, плавать различными стилями, прыгать в воду с трамплина и вышки, играть в водное поло. Мастером водного спорта я, конечно, не стал, но плавать научился.

Трудоемкие тренажи сочетались с усиленной теоретической подготовкой. Надо было досконально, до мелочей изучать такие предметы, как ракетное дело, устройство космических летательных аппаратов, небесную механику... Надо признаться: все это показалось интересным, увлекательным. И жена моя Лидия Матвеевна — преподаватель истории — часто подшучивала, что я просиживаю над книгами и конспектами куда более прилежно, чем наши дети — Витя и Люда.

Пока осваивались космические премудрости, советская наука продолжала штурм Вселенной. Стартовали ракеты с новыми искусственными спутниками Земли и автоматическими межпланетными станциями. Стартовали и космические корабли с людьми. Выполнил свою задачу многоместный «Восход-1» под управлением Владимира Комарова, летавшего вместе с ученым Константином Феоктистовым и врачом Борисом Егоровым. Был подготовлен и осуществлен полет Павла Беляева и Алексея Леонова на «Восходе-2». Впервые в практике космоплавания человек вышел в открытый космос, впервые посредством ручного управления был произведен спуск космического корабля на Землю. Каждый из этих полетов стал заметной вехой в развитии отечественной космонавтики.

Мне довелось быть свидетелем подготовки Владимира Комарова к его второму полету в космос. Я знал этого одаренного летчика-инженера еще до подвига Юрия Гагарина. Какое-то время мы работали вместе на летно-испытательном аэродроме. Уже тогда он проявил свои качества испытателя и исследователя, мыслящего инженерными категориями. Теперь ему

предстояло испытать космический корабль «Союз-1». Хорошо помнится, с каким оптимистическим настроением он улетал тогда, в апреле 1967 года, на космодром. Казалось, ничто не предвещало беды, все было ясным: и небо и глаза космонавта. Владимир Комаров блестяще справился с поставленной задачей. Его сообщения с орбиты — образец разумной инженерной информации. Он сказал о корабле все, чего ждали конструкторы. Ничтожная, непредвиденная неполадка в парашютной системе при приземлении «Союза-1» неожиданно закончилась катастрофой.

Горько было всем исследователям космоса потерять замечательного товарища и талантливого космонавта — Владимира Михайловича Комарова. Но ничто не могло остановить дальнейшего развития космонавтики. Следовало тщательно изучить причины случившегося, надежно застраховать новый корабль от всяких непредвиденностей и вновь испытать его в полете. Безвременная утрата Владимира Комарова напомнила мне трагическую гибель летчика-испытателя Якова Богданова, разбившегося в борьбе со злыми аэродинамическими силами, вызывавшими губительный штопор новых самолетов со стреловидными крыльями. И как тогда мне поручили продолжить работу, начатую Яковым Богдановым, так и теперь внутренне чувствовалось, что, может быть, придется продолжить то, что делал в космосе Владимир Комаров. Полагать так, пожалуй, было немало оснований.

В самом деле, прежняя профессия летчика-испытателя приучила меня к работе в воздухе в особых условиях, порою чреватых серьезными опасностями. Ведь почти каждый вылет летчика-испытателя на новой машине связан с риском. И чем разумнее этот риск, тем больше эффективность испытательного полета. Человек, обладающий опытом подобной работы, способен скорее и с большей отдачей разобраться во всех изменениях и доделках, которые будут внесены конструкторами в свое детище. И, наконец, всякая неудача, связанная с жертвами, создает своего рода психологический барьер, который следует переходить уверенно, без тени сомнения. В какой-то мере летчики-испытатели и призваны преодолевать подобные препятствия. Словом, какое-то внутреннее чувство подсказывало, что, наверное, следующий полет на корабле типа «Союз» доверят мне. И я не ошибся.

«Союз-3», на котором предстояло подняться на орбиту, сильно отличался от первых космических кораблей типа «Восток» и «Восход». И по внешним формам и по внутреннему содержа-

нию — я имею в виду оборудование и оснащенность аппаратурой и системами — «Союз-3» был принципиально новым кораблем. Работа человека на его борту могла происходить в двух отсеках: орбитальном, являющемся научной лабораторией и местом отдыха, и в кабине космонавта — спускаемом аппарате, предназначенном для размещения экипажа при выведении корабля на орбиту, при маневрировании и спуске на Землю. Здесь в специальных контейнерах размещались основная и запасная ларашютные системы, пульт управления — приборами контроля за работой систем и агрегатов корабля, навигационное оборудование, телевизионный экран и клавишные переключатели для управления бортовыми системами. Рядом с пультом на специальном иллюминаторе был установлен оптический ориентатор.

Образно выражаясь, кроме двух комфортабельно оборудованных комнат-кают, в космическую квартиру «Союза-3» входило еще нечто вроде «кухни» — приборно-агрегатный отсек с основной бортовой аппаратурой и двигателями установками, работающими в орбитальном полете. «Кухонка» эта, в свою очередь, состояла из двух половин. В герметичном приборном отсеке были сосредоточены агрегаты системы терморегулирования, электропитания, аппаратура дальней радиосвязи и телеметрии, приборы системы ориентации и управления движением со счетно-решающими устройствами. В другой половине «кухонки» — негерметичной — установлена жидкостная реактивная двигательная установка, используемая для маневрирования на орбите, а также для спуска корабля на Землю. Эта установка имеет два двигателя — основной и дублирующий — с тягой по 400 килограммов каждый.

Описание устройства и оборудования «Союза-3» могло бы занять несколько страниц. Подробно о нем на послеполетной пресс-конференции докладывал летчик-космонавт, доктор технических наук Константин Петрович Феоктистов. В печати были опубликованы специальные статьи и рисунки, наглядно показывающие конструктивную схему «Союза-3». И мне только хочется подчеркнуть здесь еще раз, что оборудование нового корабля, обладающего широкими маневренными возможностями, обеспечивало возможность осуществления полностью автономного полета и пилотирования без участия наземного командного комплекса. Словом, было где летчику-космонавту приложить свое мастерство и умение.

Весь этот комплекс тончайших механизмов, разумных систем и агрегатов в корне отличался от оборудования известных мне самолетов. Продолжительное время я отдал всего себя, без остатка, на тщательное изучение этого концентрированного чу-

да, вобравшего в себя последние достижения советской науки и техники. Изучение это заняло не один день и не один месяц. Оно сочеталось с упорными тренировками в макете корабля, во время которых «на Земле по-космически» отрабатывались все действия космонавта в полете: старт, выход на орбиту, многосуточный полет вокруг земного шара, маневрирование на орбите, приземление.

Вместе со мной все детали будущего полета отрабатывали и другие товарищи-космонавты. Никто из нас не знал, кто полетит на «Союзе-3», а кто будет дублером. Что можно сказать о друзьях-напарниках? Они были подготовлены так же, как и я. Один из них — Борис Волинов — принадлежал к первой, «гагаринской», группе космонавтов. Юность его, как и моя, прошла в шахтерском крае, только не в Донбассе, а в восточных районах страны. Темноволосый и черноглазый, с атлетической фигурой и уравновешенным характером, он справедливо считается любимцем всех космонавтов. В январе 1969 года страна услышала его имя при одном из новых свершений в космосе — он был командиром космического корабля «Союз-5».

Еще один мой товарищ, проходивший подготовку к полету на «Союзе-3», — Владимир Шаталов — появился в группе космонавтов примерно годом раньше меня. Высокий, золотоволосый и синеглазый, он при первой нашей встрече чем-то напомнил Сергея Есенина, поэзия которого по душе всем космонавтам, — такое же открытое русское лицо с чуть застенчивой улыбкой. Он великолепно знает и любит космическую технику, толково разбирается во всех ее тончайших деталях. Его всегда можно видеть с новой книгой в руках. Я не сторонник пересказывания чужих мыслей, но, характеризуя этого одаренного человека, мог бы сказать о нем словами Юрия Гагарина, которыми тот одарил своего дублера Германа Титова: «Он был тренирован так же, как и я, и, наверное, способен на большее. Может быть, его не послали в первый полет, приберегая для второго, более сложного».

В январе 1969 года, будучи командиром космического корабля «Союз-4», Владимир Шаталов вместе с Борисом Волиновым, летавшим на «Союзе-5», и летчиками-космонавтами Евгением Хруновым и Алексеем Елисеевым осуществил выдающийся эксперимент — создание первой в мире космической станции.

Как всегда для человека перед решающим событием в его жизни, время для меня летело быстро. Настал день, когда я отправился в Кремль, побывал в квартире-музее В. И. Ленина, осмотрел его рабочий кабинет. Мелькнула мысль, что здесь по-

чти полвека назад Владимир Ильич в беседе с писателем-фантастом Гербертом Уэллсом потряс его воображение перспективами развития Советской страны.

А затем я долго стоял у Мавзолея В. И. Ленина, любуясь островежками елями, застывшими в вечном своем карауле у Кремлевской стены. Было все это незадолго до 51-й годовщины Великого Октября, и, конечно, хотелось посвятить предстоящий космический полет этой славной дате.

Утром мы улетели на космодром. Там время побежало еще быстрее. Космодром, раскинувшийся в степи, открытой всем ветрам,— огромный комплекс железобетонных сооружений, стартовых площадок, каменных построек, шоссейных дорог и железнодорожных веток. Здесь всегда кипит работа, всегда бьет ключом творчество исследователей космоса.

Настал день заседания Государственной комиссии, которой Центральный Комитет партии и Советское правительство поручили руководить новым космическим полетом. Она приняла окончательное решение — утвердить полковника Берегового Г. Т. командиром космического корабля «Союз-3». Владимир Шаталов и Борис Вольнов, проходившие подготовку вместе со мной, назначались дублерами. И они и другие друзья-космонавты сердечно поздравили меня, пожелали счастливого полета и благополучного возвращения на родную Землю.

25 октября в ясный, погожий день мы наблюдали старт «Союза-2» — точной копии космического корабля, на котором предстояло лететь и мне. Отличие состояло лишь в том, что на борту «Союза-2» не было человека. Взлет ракеты — великолепное, незабываемое зрелище! На смотровой площадке собрались ученые, конструкторы — создатели главных систем ракеты-носителя и космического корабля. Последовали команды, и в клубах огня и дыма ракета оторвалась от стартового устройства и в рокоте работающих двигателей вознеслась в синеву неба. Долго там, в застратосферной выси, золотисто светилось пламя, выбрасываемое мощными двигателями.

Я знал, что завтра около полудня по московскому времени при прохождении беспилотного «Союза-2» в зоне над космодромом вот так же могучая ракета унесет с Земли на высокую орбиту и меня. Кораблю «Союз-3» предстояло на космическом перекрестке рандеву с «Союзом-2». Меньше суток оставалось до того старта, ради которого была прожита вся моя жизнь.

Весь предстартовый день прошел, пожалуй, так же, как и предыдущие. Но нет-нет да и какое-то раздумье охватывало меня. Видения прожитой жизни проносились перед глазами. Хо-



На отдыхе.

телось побыть одному, но хлопоты, связанные с предстоящим полетом, почти не оставляли свободных минут. Как это всегда бывает перед дальней дорогой, находились какие-то незавершенные дела, за которыми надо было присмотреть. Ведь все, забытое на Земле, там, в космосе, не достанешь...

В строго расписанном графике предстартового дня выкроилось время для встречи с журналистами. Они пришли в гостиничный холл какие-то совсем незнакомые — с марлевыми повязками на лицах. Это была, видимо, не лишенная смысла противогриппозная предосторожность. Ведь в недавно закончившемся длительном полете трех американских космонавтов они переболели на орбите какой-то простудно-вирусной болезнью. Вот почему сверхбдительные врачи, опекая меня, принимали предохранительные меры и ввели в обиход эти марлевые повязки.

Я очень кратко рассказал журналистам о себе и семье, о своих товарищах по фронту, по летно-испытательной службе, по космосу. Кто-то из журналистов задал вопрос, волнуясь ли я перед полетом. Что было ответить? Наверное, нет на свете такого человека, который бы не волновался в решающие часы жизни. Но каждый переживает их по-своему. Когда я смотрел фильм о полете Юрия Гагарина, а затем картины о полетах других наших космонавтов, то, сидя в зале, волновался куда больше, чем теперь, в свое предстартовое время. Словом, как повелось у космонавтов, эмоции эмоциями, а дело прежде всего.

Перед отбоем, назначенным на 22.00, я еще раз поинтересовался, как ведет себя на орбите «Союз-2». Положительный ответ окончательно успокоил, и я с легким сердцем улегся в постель. Заснул быстро и проснулся, как и было заказано, в семь утра. По летной привычке — первый взгляд на небо. Оно немного хмурилось, чутьчку моросило. Было прохладно и ветрено. Но погода, может быть, с авиационной точки зрения и не очень-то блестящая, разумеется, не могла помешать старту — в космонавтике на сей счет иные мерилы, чем в летном деле. Мелькнула мысль — сегодня 26 октября. Почти четверть века назад — день в день — 26 октября 1944 года был подписан правительственный Указ о присвоении мне, летчику-фронтовику, звания Героя Советского Союза. И вот теперь — еще один красный день в жизни!

Сразу вступил в действие железный распорядок стартового времени, скрупулезно расписанного по минутам: физзарядка, медицинские замеры, одевание, завтрак и, наконец, выезд на стартовую площадку — успевай только поворачиваться.



Когда наш автобус подъехал к месту старта, на бетонной площадке, чисто подметенной ветром, уже находились члены Государственной комиссии, конструкторы ведущих систем ракеты и корабля, космонавты, журналисты... Тут же стояла машина с телевизионной аппаратурой, возле которой хлопотали операторы и дикторы Центрального телевидения.

Сойдя на землю, одним взглядом окинул ракету, на которой шли последние приготовления. Вблизи она казалась гигантской. Окруженная ажурными фермами обслуживания, она словно бы жила, дышала; по шлангам, опутывавшим ее, казалось, струится горячая кровь. Это могучее индустриальное сооружение производило то же впечатление, какое оставила во мне доменная печь, впервые увиденная еще подростком на Енакиевском металлургическом заводе. Величественная ракета украшала простор космодрома, как украшают столицы государств колокольни древних соборов.

На мне был легкий шерстяной костюм. Быстрый степной ветер пронизывал тело насквозь. Я кратко доложил председателю Государственной комиссии:

— Полковник Береговой к полету на космическом корабле «Союз-3» готов!

Последовало крепкое рукопожатие, и ровным, строевым шагом я направился к ракете. Меня нагнал Главный Конструктор. Обняв за плечи, он сказал последнюю напутственную фразу. Как потом мне стало известно, журналисты сразу поинтересовались у Главного Конструктора, что сказал он у ракеты.

— Вот вернется Береговой на Землю, вы и спросите у него,— ответил он журналистам.

И, забегая вперед, скажу, что действительно после возвращения из полета мне задали такой вопрос. Я ответил, что Главный Конструктор, желая счастливой орбиты, сказал: очень важно успешно преодолеть тот психологический барьер, который в свое время возник в умах некоторых людей после неудачного приземления «Союза-1».

Лифт, смонтированный в одну из ферм обслуживания, доставил меня на верхнюю площадку к входному люку корабля. Последний взгляд на Землю, на товарищей, приветственно поднявших руки, на облака, сквозь которые проглянуло Солнце. Войдя в кабину космонавта, опустил я на моделированное по фигуре кресло, позволяющее переносить большие перегрузки. Долго ждал я этого момента, сколько раз казалось, он никогда не наступит. Но теперь уже было ясно — полет состоится и лечу именно я.

Сколько раз думалось: важно взлететь, а все остальное приложится. Но, взглянув сейчас на все окружающее в кабине

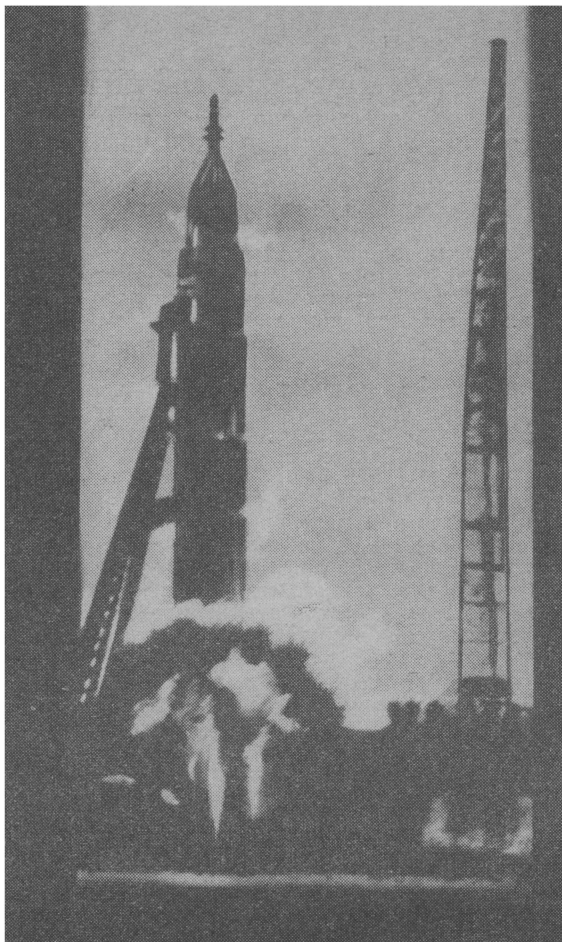
космонавта,— на пульт управления, на многочисленные приборы контроля работы систем и агрегатов, на навигационное оборудование, на ручки управления, размещенные по бокам кресла космонавта, на иллюминаторы, пока затемненные головным обтекателем,— я подумал о всей сложности и тяготах предстоящего полета. Но внутренне был готов к любым испытаниям и знал, что приложу все силы, чтобы выполнить задание как можно лучше.

Как бы внимание человека ни было поглощено главной задачей, разные мысли нет-нет да и приходят ему на ум. Так было и со мной в последний предстартовый час. Проверяя бортовое оборудование, отвечая по радио на вопросы «Зари» — командного пункта, я видел отрывистые картины прожитого, передо мной возникли мама, жена, дети, брат. Они знали, что я на космодроме, но вряд ли догадываются, что именно сейчас нахожусь в космическом корабле, что пройдет немного времени и радио обнародует весть о полете «Союза-2» и «Союза-3», приплюсует к ним мое имя. Наверное, все дома будут беспокоиться и переживать, а сын Виктор, уже ставший студентом, успокаивая мать, бабушку и сестру, по-мужски рассудительно скажет: — Все будет в порядке...

Я слышал все предстартовые команды «Зари», слышал, как одна за другой от корпуса ракеты отходили фермы обслуживания, чувствовал все возрастающую дрожь нетерпения, охватившую ракету, готовую к стремительному бегу в небо. И вот наконец загрохотали могучие двигатели. Ракета плавно, очень плавно оторвалась от стартового устройства и, набирая колоссальную скорость, устремилась в зенит.

Возрастающие перегрузки стали давить на тело. Отделился головной обтекатель, и в иллюминаторы кабины хлынул поток чистого солнечного света. Такой же свет, наверное, залил и соседний орбитальный отсек, ворвавшись в иллюминаторы, предназначенные для научных наблюдений и фотографирования всего находящегося за бортом корабля. Но пока что люк орбитального отсека был герметически закрыт, мне предстояло войти, вернее, «вплыть» в него несколько позднее.

Одна за другой отбавывали свое ступени ракеты. Вот закончила свою работу последняя ступень. Корабль вышел на орбиту. Появилось состояние невесомости. Световое табло показало, что снаружи открылись плотно сложенные до сих пор панели солнечных батарей. У корабля как бы появились крылья довольно большой площади — около полутора десятков квадратных метров. Но не они несли его в космосе, а другие силы



Ракета-носитель с кораблем «Союз-3» на старте.

небесной механики, по строгим законам которой с этой минуты будет протекать орбитальный полет.

Оборудование «Союза-3» придавало ему способность совершать управляемое движение в космическом пространстве, сближаться с другим космическим аппаратом, производить свободное маневрирование в непосредственной близости от него. Для решения этой весьма важной задачи космоплавания корабль был оснащен системой автоматической стыковки, подобной той системе, которая уже дважды была проверена при парных полетах искусственных спутников Земли «Космос-186» — «Космос-188» в октябре прошлого года и «Космос-212» — «Космос-213» в апреле нынешнего года. Система эта показала высокую надежность в работе. В программу моего полета наряду с другими заданиями входило управление кораблем при его сближении с выведенным на орбиту за сутки раньше беспилотным «Союзом-2».

Вот почему уже на первом витке был произведен радиописк «Союза-2» и начался процесс автоматического сближения кораблей до дистанции в две сотни метров. Затем мне пришлось взяться за обе ручки управления, расположенные по бокам кресла космонавта. Правая служила для управления ориентацией корабля вокруг центра массы, а левой изменялась линейная скорость корабля при маневрировании. Это была довольно-таки сложная операция — сближение кораблей при помощи ручного управления. Она требовала и хорошего глазомера, и ощущения пространства, и тонкого, так называемого тактильного чувства, дающего возможность летчику предельно точно соразмерять свои усилия, прилагаемые к ручке управления, со сложным движением летательного аппарата.

Маневрирование происходило над затененной половиной земного шара — в крошечной темноте космической ночи на фоне ярко горящих звезд. Вот где пригодился опыт испытательных полетов на перехват воздушных целей! Хотя следует оговориться, что сближение космических кораблей по времени значительно более растянуто. Подобные рандеву на космических перекрестках нужны для перехода людей из корабля в корабль или принятия грузов, для создания из отдельных звеньев крупных орбитальных станций, о которых на заре нашего века мечтал молодой еще тогда Константин Циолковский.

После первого сближения «Союз-2» и «Союз-3» разошлись. Расстояние между ними увеличилось более чем до полутысячи километров. Через какое-то время, как и предопределяла программа полета, началось повторное сближение. Теперь оно

происходило над освещенной Солнцем стороной Земли, и через бортовые иллюминаторы мне хорошо был виден «Союз-2». Приятное, эмоциональное зрелище — космический корабль на фоне далекого зеленого материка. Отчетливо видны солнечные батареи, распластанные, как крылья, по бортам «Союза-2», — похоже, что невдалеке летит самолет какой-то новой, необычной конструкции. На корпусе его, словно иглы ежа, торчат острые антенны.

Я производил измерения параметров относительного движения кораблей и с разных расстояний сфотографировал «Союз-2». Трудно представить сейчас человека, который в той или иной мере не увлекался бы фотографированием. Увлечение это не минуло и меня. Сделаны тысячи любительских снимков. Но эти фотографии, выполненные в космосе, несомненно, будут наиболее памятными из всех.

Все эти и другие работы проводились в состоянии невесомости. О невесомости уже существует обширная литература. Это весьма важный фактор в освоении звездных далей, и к его влиянию на человеческий организм следует подходить весьма осторожно, со всей серьезностью. Видимо, к состоянию невесомости сначала надо привыкнуть, адаптироваться к ней, а уж затем постепенно включаться в работу. В самом деле, если на первых порах мне надо было что-то сделать, то я сначала думал об этом, а затем выполнял то, что требовалось. Возникла какая-то замедленность между решением и выполнением. Впоследствии, когда организм окончательно освоился с невесомостью, многие нужные действия производились почти автоматически, без волевого усилия. Когда человек привыкает к состоянию невесомости, он испытывает необычайную легкость, его охватывает гармоническое сочетание физической и духовной работоспособности. За четверо суток пребывания на орбите я настолько свыкся с этим исключительно приятным ощущением, что, когда корабль приземлился и надо было заново адаптироваться к гравитации, я сильно пожалел об исчезновении невесомости.

В орбитальном полете за сутки космический корабль встречает 17 восходов Солнца. Но жизнь космонавта, режим его труда и отдыха соответствовали нормальным земным суткам, треть из которых отводилась на сон. Признаться, в первые сутки я настолько увлекся работой и красотами мироздания, пропывающими за иллюминаторами корабля, что пропустил время отхода ко сну. Когда заметил это, шел уже второй час ночи. Я не был голоден, так как в свое время успел пообедать,

но, устраиваясь на ночь в орбитальном отсеке, все же поужинал паштетами из туб и запил еду черносмородиновым соком. Лег на диван, но долго не мог уснуть. Мне было жаль терять на сон драгоценное время. Да и, кроме того, организм, видимо, все еще привыкал к необычному состоянию невесомости. Меня охватывала дрема, но стоило освободиться руке или ноге, как они «всплывали», и я тут же пробуждался. Пришлось «зафиксировать» ноги, засунув ступни в углубление дивана, и заложить руки за пояс. Так и заснул на несколько часов.

Многих интересует: видятся ли сны в космосе? Не знаю, как кому, а мне ничего не приснилось. Ни в эту ночь, ни в другие, когда я спал более спокойно и глубоко — так, что иной раз по утрам меня будила сирена — своего рода «космический будильник», включаемый по радиосигналу с Земли.

Системы связи корабля с Землей представляли собой обширный и надежно действующий комплекс радиотехнических средств, обеспечивавших определение элементов орбиты, прием распоряжений с командного пункта, двухстороннюю радиотелефонную и телеграфную связь с Землей в различных диапазонах волн, прослушивание программ земных ширококвещательных станций, передачу наземным телевизионным центрам изображений из обоих отсеков корабля и внешней обстановки, наблюдаемой в иллюминаторы. В космическом одиночестве меня радовали знакомые голоса, вызывавшие «Аргон», — таков был позывной «Союза-3». До глубины души меня тронула приветственная радиограмма, переданная на борт космического корабля от Центрального Комитета партии, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР. В течение всего полета узнавал ободряющие голоса своих дублеров Владимира Шаталова и Бориса Волынова, других товарищей-космонавтов, находившихся на станциях слежения; разговаривал с Главным Конструктором и другими специалистами.

Широковещательные радиостанции по моей просьбе передавали мелодии любимых песен. Я с удовольствием прослушал «С чего начинается Родина» — песню из кинофильма «Щит и меч». Великое дело — музыка! Она окрыляет солдатский шаг, придает бодрость людям, преодолевающим трудности. Так и там, в космосе, любимые мелодии придавали мне энергию, настраивали на рабочий ритм.

Бортовая телевизионная система «Союза-3» имела четыре камеры — две в отсеках корабля и две снаружи. В полете по

просьбе Земли я провел несколько телевизионных репортажей с орбиты. Каждый такой телесеанс был ограничен по времени, и следовало в наименьшее количество минут показать как можно больше. Пользуясь ручной камерой, я показал телезрителям внутреннее устройство корабля, элементы своей работы в космосе, дал возможность как бы заглянуть в иллюминаторы на Землю, показал проносившиеся мимо звезды. Мне было приятно, что далеко-далеко в «Звездном городке», в нашей уютной квартире и моя семья смотрит эти передачи, и я словно бы нахожусь рядом с близкими.

Нет, я ни на минуту не чувствовал одиночества в космосе...

Каждый час, проведенный на орбите, прибавлял к наблюдениям за работой систем корабля и за окружающим его космическим миром все новые штрихи. Все наиболее важное и существенное, как того требовала программа полета, я старался сразу записывать в боржурнал. Иные заметки делал для памяти на отдельных листках и, когда это касалось космических пейзажей, цветными карандашами. А пейзажи эти были удивительно неповторимыми, быстро меняющимися свои причудливые оттенки.

Всякий из десятков виденных мною восходов и заходов Солнца радовал глаз нежными и в то же время изумительно яркими красками. Товарищи, уже побывавшие в космосе, рассказывали об этих чудесных картинах, говорили, что во время перемещения корабля с затененной стороны Земли на светлую в возникающей на горизонте цветовой гамме отчетливо просматриваются довольно резкие переходы одного оттенка в другой. До полета на «Союзе-3» я видел картины, написанные под свежим впечатлением после выхода в открытый космос с борта «Восхода-2» нашим Алексеем Леоновым. На его полотнах космические восходы и заходы Солнца представлены красками с довольно яркими границами. Так увидел их его глаз художника. Мне же переходы в цветовой гамме показались более мягкими. Так, скажем, красновато-оранжевые тона, возникающие на горизонте при восходе Солнца, на мой взгляд, оказались более размытыми, чем это представлялось по рассказам предшественников. Эти цвета как бы разливались по всему видимому космическому пространству и далекой-далекой Земле. Мне подумалось: возможно, подобная картина является следствием преломления солнечных лучей в водяных парах атмосферы, как бы отсветом от облачного слоя, закрывавшего Землю. Но как бы там ни было, облака, подернутые красновато-оранжевыми тонами, очень красивы.

Космическое небо над освещенной Солнцем стороной Земли выглядело чернотой, как бы немножечко сдобренной темно-ко-

ричневой краской. Над затененным полушарием эти коричневые оттенки исчезали. Там уж была ночь как ночь — плотная, почти что осязаемая темнота. А в ней звезды. Крупные, яркие, с четким абрисом. Так же резко очерченной, отливающей серебристо-светлыми тонами, весьма контрастно выглядела и большая «горбушка» Луны — ведь полет «Союза-3» проходил в ту пору, когда еще не наступило полнолуние. Глядя в космосе на небесное светило, невольно думал: сколько замечательных достижений уже сделала советская наука и техника для его изучения космическими автоматическими станциями. Уже много лет поверхность Луны украшает доставленный туда космическим аппаратом вымпел с гербом Советского Союза. Наши автоматические станции производили фотографирование Луны из космоса, передавали снимки, сделанные непосредственно на ее поверхности, облетали небесное светило по орбитам и с возвращением на Землю.

Но «Союз-3» был ближе к Земле, и ее тоже следовало разглядеть получше. Наша планета красива. Ее материка различны по своей окраске: там, где уже выпали снега, преобладают белые, похожие на облачность тона, леса — зеленые, пески — желтые, горные хребты — словно гигантские морщины на лице Земли, реки — как синеватые жилы на ее мочуем теле. Отчетливо, выпукло выглядят острова, обитые кружевом морского прибоя. Эдакие сочные мазки на водных просторах.

Моря и океаны, как и почва Земли, разных оттенков. Преобладает голубой цвет, местами переходящий в густые синие тона. Величина и конфигурация этих своеобразных разводий зависят от того, под каким углом смотрит космонавт на водную поверхность. Если непосредственно вниз, то она кажется светло-голубой; если под углом к горизонту, то ощущается постепенный переход к бирюзовым, ультрамариновым, индиговым оттенкам. Тоже очень красивое зрелище, которое ждет своих живописцев-маринистов.

Любуясь из космоса морскими пейзажами, я несколько раз видел океанские лайнеры, идущие своими путями от материка к матерiku. Вернее, не столько корабли, ибо с высоты «Союза-3» они выглядели всего лишь черточками в несколько миллиметров, а беловатые «усы» бурунных следов, как бы застывшие на голубой глади. По величине таких «усов», как, впрочем, это уже давно делают экипажи самолетов морской авиации, наверное, можно и из космоса определять класс судов, примерную скорость их хода.

Красочен пейзаж ночной Земли. Впечатляющее это зрелище — большие города, искрящиеся в плотной тьме разноцветь-



ем электрического освещения. Многие из них по своей световой конфигурации отличны друг от друга. Пожалуй, если бы на борту «Союза-3» были своего рода световые кроки иных из этих городов, можно было бы сравнительно легко, с одного-двух взглядов точно определить, над каким из них проходит космический корабль. Во всяком случае, мне невольно припомнилось, как, бывало, в пору ночных полетов летчиком-испытателем, пробив облачность, по степени освещенности населенного пункта и расположению его огней я быстро ориентировался и брал курс, ведущий к аэродрому.

Среди золотистой россыпи тысяч и тысяч огоньков любого большого города, находящегося то ли в Индии или в Америке, хорошо были видны голубые, сиреневые, лиловые, красные цвета неоновых реклам; отчетливо просматривались основные магистрали городов — либо перерезающие их прямыми линиями, либо проведенные, как циркулем, полукруглыми рядами мощных уличных фонарей. В тех районах, которые были подернуты сравнительно тонкой облачностью, огни ночных городов образовывали на верхней поверхности облаков световые блики, довольно различной конфигурации. Конечно, конфигурация эта как бы размыта, но видно ее хорошо.

Несколько раз пришлось наблюдать из космоса грозы, бушующие над океанами и материками. Вспышки молний, словно гигантские иглы, прокалывали темное пространство. Там, где-то внизу, гремели громы, низвергались ливни. А в моей каюте орбитального отсека «Союза-3» с удобным диваном для сна, с «сервантом», где хранились вкусные припасы, было тихо, тепло и уютно. Сюда, в безмолвие космоса, не доносились звуки никаких стихийных бед — только знакомые голоса друзей, пристально следящих за полетом «Союза-3» и в любой час готовых, если бы это было нужно, прийти на помощь советом и делом; да тихо звучали мелодии широкоэвещательных радиостанций разных стран.

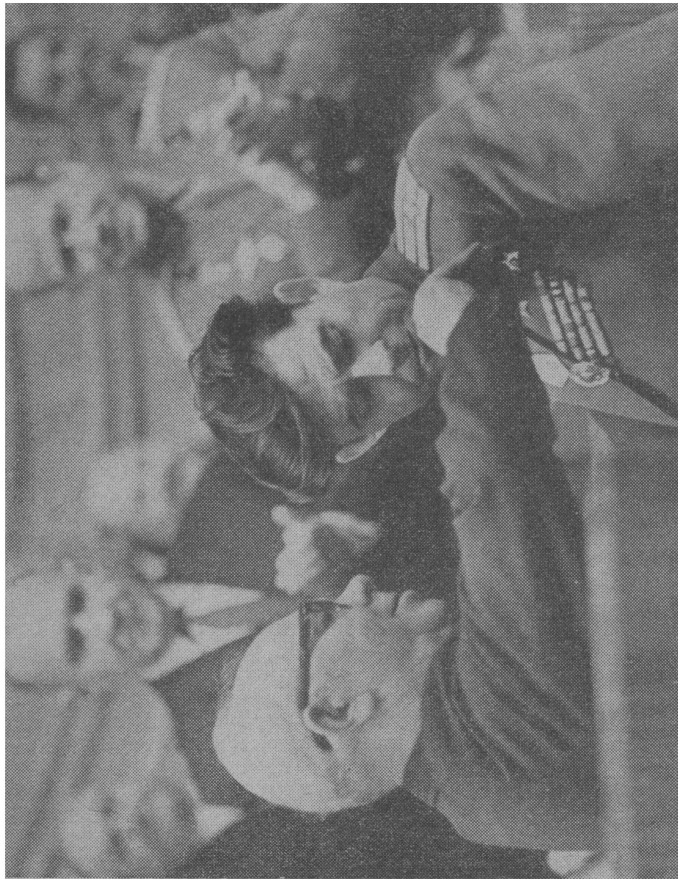
Однажды — это было над западным полушарием, — заглянув в иллюминатор, увидел далекие золотисто-багровые огни. Три параллельные, расположенные, как идущие пеленгом самолеты, полосы огня. Где-то на землях Южной Америки полыхали пожары. Вряд ли это было бедствием — вероятно, выжигали траву в прериях — уж очень правильной формы были полосы огня. А другой раз, теперь уже в восточном полушарии, наблюдались пожары лесные: несколько крупных очагов огня, расположенных на земной поверхности в хаотическом беспорядке. И, заглянув на них, подумал: будь в руках более подробная карта этих районов, можно было бы точно определить координаты и сообщить их смельчакам, которые отважно борются с лесны-

ми пожарами, приносящими столько вреда природе и людям. Кстати, несколько попутных слов о космических картах. На мой взгляд, ориентироваться, вернее, точно определять местоположение того, что космонавт видит на Земле, по обычной карте, загруженной излишними — при наблюдении из космоса — подробностями, весьма трудно. Видимо, в интересах последующих полетов стоит всерьез подумать о создании каких-то особых карт для космонавтов. Они нужны будут не только для орбитальных полетов, но и при возвращении на Землю космических кораблей из более дальних рейсов. Как их создать, какие должны быть подобные карты, с какими приложениями — таблицами, альбомами, кроками, схемами, — надо сообща подумать и космонавтам и специалистам-картографам.

С каждым сутками, а вернее будет сказать, с каждым часом полета я все более и более вживался в корабельный режим. Работоспособность и самочувствие все время были хорошими. При одной мысли, что скоро программа полета окажется исчерпанной, мне становилось немножко грустно — хотелось побыть в космосе подольше, тем более что все системы корабля и находившиеся на борту запасы, необходимые для жизнеобеспечения человека, позволяли намного увеличить сроки пребывания на орбите.

Но программа есть программа. В течение полета приходилось проверять различные режимы ориентации корабля, производилась коррекция орбиты, перевод корабля в режим ориентации солнечных батарей на Солнце, велась астроориентация и ориентация для наблюдения земной поверхности, ее снежных и облачных покровов. Проводилось наблюдение и фотографирование облаков и снегов, покрывающих Землю, исследовалась яркость земной поверхности, изучался дневной и сумеречный горизонты. Велось наблюдение за светящимися частицами. Ну и, конечно, все эти и другие задания выполнялись параллельно с медико-биологическими исследованиями. Словом, работа шла интенсивно, каждый час был заполнен плотно, до отказа.

Нигде, пожалуй, не летит время так быстро, как в космосе. И вот подошла минута, когда «Заря» напомнила, что надо готовиться к возвращению на Землю. Оставив орбитальный отсек, снова занял рабочее место в кабине космонавта — спускаемом аппарате «Союза-3». Надо сказать, что по сравнению с кабинами прежних «Востоков» и «Восходов» этот спускаемый аппарат обладает рядом существенных преимуществ. Уже сама форма аппарата обеспечивает при полете в атмосфере аэродинамическую подъемную силу определенной величины. Путем изменения этой величины осуществляется управление полетом в плотных слоях атмосферы. Траектория снижения с использованием



Вторая Золотая Звезда.

аэродинамического качества позволяет уменьшить почти наполовину перегрузки, действовавшие на организм космонавта раньше, при баллистических спусках. Благодаря тому, что управление при снижении с орбиты производится не только по величине подъемной силы, но и по направлению общей аэродинамической силы, действующей на аппарат, имеется возможность маневрирования в атмосфере. Это значительно повышает точность приземления.

Спуск космического корабля на Землю — дело не менее серьезное, чем взлет, выход на орбиту. Управление работой комплекса средств приземления осуществляется специальными автоматическими устройствами. Где-то в районе экватора «Союз-3» начал свое снижение с орбиты. Следует отметить, что все команды, необходимые для работы автоматики, проходили своевременно и точно. В нужный момент включилась тормозная двигательная установка. Корабль оказался на переходном эллипсе и постепенно погрузился в плотные слои атмосферы. Это отметили не только приборы, но и мой организм, ощутивший исчезновение невесомости и действие возрастающих перегрузок. За иллюминаторами показались отсветы пламени.

Все товарищи, побывавшие в космосе на «Востоках» и «Восходах», рассказывали, что при прохождении плотных слоев атмосферы вокруг кораблей бушует огонь самых различных расцветок — от бледно-розовых до багровых оттенков. Как те корабли, так и спускаемый аппарат «Союза-3» имели специальное наружное теплозащитное покрытие, которое предохраняло его от интенсивного аэродинамического нагрева. Благодаря этому покрытию и внутреннему слою теплоизоляции кабины, выполняющему одновременно роль и звукоизоляции, никакое пламя, никакая высокая наружная температура, возникающая на корпусе корабля и достигающая нескольких тысяч градусов, не были страшны.

При прохождении плотных слоев атмосферы я не наблюдал такого сильного огня, о котором рассказывали мои предшественники. На какое-то время за иллюминаторами возникали языки сине-фиолетового пламени, окантованные желтовато-оранжевыми оттенками, как это бывает у пламени горелки при резке металла. На белом фоне заснеженной Земли струи этого пламени были не так заметны. «Союз-3» обладал аэродинамическим качеством, и снижение корабля происходило несколько иначе, нежели «Востоков» и «Восходов». А в результате — меньшие перегрузки, меньший и аэродинамический нагрев. Мне хотелось попристальнее всмотреться в огонь, охвативший наружную оболочку корабля, но пламя быстро исчезло.

Земля приближалась. На высоте около девяти километров раскрылся тормозной парашют, а затем основной — с оранжевыми полосами — купол парашютной системы. Я приготовился к встрече с Землей, но она произошла неожиданно и как-то очень быстро. На расстоянии одного метра от Земли сработали тормозные двигатели системы «мягкой посадки», и корабль с необыкновенной легкостью коснулся степи, покрытой снегом, — всю предыдущую ночь в этих местах бушевал буран.

Корабль опустился в заданном районе. Больше того, буквально в расчетную точку — в «яблочко». Когда сработала парашютная система, «Союз-3» увидели экипажи вертолетов, патрулирующих в этом районе. Корабль располагает великолепными качествами — на длинном отрезке снижения с орбиты очень точно работала вся аппаратура спуска.

В кабине было тепло, но снаружи дул сильный ветер и температура низкая — больше десяти градусов мороза. Стал переодеваться в более теплый костюм. И тут раздался стук в иллюминатор. В него заглядывало радостное и взволнованное лицо знакомого специалиста. Показал ему большой палец — все, мол, в порядке! Вышел из корабля, с наслаждением сделал первые шаги. Впечатление такое, будто земля мягкая, зыбкая: организм все еще после космической невесомости продолжал адаптироваться к гравитации, привыкать к обычным земным условиям.

«Союз-3» опустился неподалеку от совхоза, и к кораблю со всех сторон спешили люди. Как всегда в таких случаях, рукопожатия, объятия, поцелуи... И хотя под ногами была надежная земля Родины, я все еще как бы находился на своем седьмом небе, в котором виделись мне новые полеты наших космических кораблей...

*Литературная запись специальных  
корреспондентов «Правды» С. Борзенко и Н. Денисова.*

---

**Георгий Тимофеевич Береговой**  
**ЗЕМЛЯ — СТРАТОСФЕРА — КОСМОС**

**Редактор — П. КРАВЧЕНКО.**

---

**Технический редактор Я. Борисов.**

---

А 00327. Подписано к печати 7/II 1969 г. Формат бум. 70 × 108<sup>1</sup>/<sub>32</sub>.  
Объем 2,10 условн. печ. л. 2,56 учетно-изд. л. Тираж 100 500.  
Изд. № 391. Заказ № 3571. Цена 6 коп.

---

Ордена Ленина типография газеты «Правда» имени В. И. Ленина.  
Москва, А-47, ул. «Правды», 24.



**Цена 6 коп.**

**Индекс 70668**