

Сергей Чебаненко



**Его позывной -
«Антей»**

«Звездные сыновья Луганщины»

Серия
«Звездные сыновья
Луганищины»

Серия книг

«Звездные сыновья Луганщины»:

- Валентин Бондаренко

(«Он погиб до полета Гагарина...»);

- Георгий Береговой

(«Летчик, испытатель, космонавт»);

- Георгий Шонин

(«Его позывной – «Антей»);

- Владимир Ляхов

**(«Космические высоты Владимира
Ляхова»)**

Сергей Чебаненко

**Его позывной –
«Антей»**

2018

**УДК 82.312.9(477.61)-35
ББК 39.6(4Укр-4Луг)- Шонин
Ч-34**

**Редактор Стрельников В.А.
Художник-оформитель Чекмаев К.Г.**

**Чебаненко С.
Ч 34 Его позывной – «Антей» / Сергей Чебаненко;
художник-оформитель К.Г. Чекмаев. – Луганск: С.А.М.,
2018. – 372 с.
ISBN 978-966-8383-08-3**

Георгий Степанович Шонин стал семнадцатым по счету советским космонавтом. В октябре 1969 года он участвовал в групповом полете трех космических кораблей в качестве командира корабля «Союз-6». В ходе полета впервые в истории космонавтики были выполнены сварочные работы на околоземной орбите. После полета Георгий Шонин написал несколько книг, стал кандидатом технических наук, руководил оснащением тренажерами космических кораблей Центра подготовки космонавтов.

Но судьба его не была легкой. В 1971 году его отстраняют от подготовки к полету. В 1979 году собираются отчислить из отряда космонавтов...

Но Георгий Шонин стойко противостоит поворотам судьбы, еще раз доказывая, что человек всегда найдет выход даже в самых сложных обстоятельствах.

**УДК 82.312.9(477.61)-35
ББК 39.6(4Укр-4Луг)- Шонин**

ISBN 978-966-8383-08-3

© Чебаненко С., 2018

Пролог. Лето 1941-го

Колонна людей пестрой извилистой лентой вытянулась по петляющей среди кукурузных полей дороге.

Ганс Киммель снизился до высоты всего полсотни метров. «Мессершмитт–110», ревя моторами и слегка покачивая крыльями, несся над толпой беженцев.

Кони испуганно рвались в стороны, переворачивая телеги с домашним скарбом. Люди в ужасе бросались прочь от дороги, стараясь прижаться к земле, скрыться среди раскинувшегося до самого горизонта кукурузного моря.

Гансу Киммелю нравилось после выполнения очередного полетного задания пройтись над колоннами беженцев, пугая женщин, стариков и детей. Он хохотал, когда видел людей, в панике пытающихся скрыться в грязных придорожных канавах от несущегося на бреющем полете самолета. Эти славянские свиньи должны твердо усвоить, что их место – среди придорожных куч мусора, а дороги теперь принадлежат Великому Рейху.

- Ганс, - из динамиков в шлемофоне донесся обеспокоенный голос капитана Пауля фон Бергена, - хватит дурачиться! Мы отстали от нашей основной группы. Пора возвращаться на базу.

- База подождет несколько минут, - весело фыркнул в ответ Киммель. – Я еще не приступал к упражнениям по стрельбе по малоразмерным целям.

- Ты собираешься стрелять в этих людей? – в голосе фон Бергена прорезалась нотка осуждения. – Но ведь там только старики, женщины и дети!

- Там нет женщин и детей, - жестко отрезал Ганс Киммель. – Там внизу самки и детеныши большевиков, которые сейчас воюют на фронте.

Он развернул машину и пошел на второй заход:

- Пауль, видишь, там, впереди, на пригорке... Три или четыре большевицкие самки и несколько маленьких коммунистических выкормышей. Спорим на бутылку коньяка, что я сниму их с высоты десяти метров с первого же захода?

- Я не буду спорить, - после паузы отозвался фон Берген. – Лишняя кровь не к чему даже на войне...

- Ты чистоплюй, Пауль, - Киммель засмеялся. – Фюрер приказал уничтожать большевиков на земле, на воде и в воздухе. И я намерен выполнять этот приказ!

- У нас не было директив стрелять по детям, Ганс!

- Из этих детей завтра вырастут большевицкие солдаты, - парировал Киммель. – Они сядут в свои деревянные самолеты и прострелят задницу капитану Паулю фон Бергену, который их вчера пожалел.

Киммель расхохотался. Потом снизился до высоты примерно десять метров, поймал в прицел группку людей на склоне возвышенности и нажал гашетку. За мгновение до выстрела самолет качнуло, и пулеметная очередь прорезала воздух чуть выше цели.

- Черт побери, - Киммель снова прицелился. Его палец лег на гашетку. Но выстрелить он не успел.

- Противник слева! – в уши ударил испуганный крик Пауля. – Ганс, это русские самолеты!

Киммель метнул взгляд влево. Из-за низких облаков прямо наперерез машине Ганса Киммеля вынырнули две остроносые металлические птицы. «Як-1», противник более, чем серьезный.

Киммель, скрипнув от злости зубами, потянул штурвал самолета на себя. Задрал нос, «Мессершмит» стал подниматься в небо. Ганс очень хотел дотянуть до облаков, чтобы там развернуться и ударить по нахальным русским, посмевающим сорвать его увлекательную охоту. Но судьба распорядилась иначе.

Пулеметная очередь одного из «Яков» догнала «Мессершмит-110» почти у самой кромки облаков. Пули прошли фюзеляж самолета и кабину летчика. Две из них вошли в спину и затылок капитана Ганса Киммеля. Еще

некоторое время «мессер» по инерции продолжал подниматься вверх, а потом завалился на бок, нелепо кувыркнулся в воздухе и круто пошел к земле...

- Готов, сволочь!

- Здорово ты его срезал, Петр Иванович! Первой же очередью!

- Взяли за моду, гады, с бабами и ребятишками воевать. Не выйдет!

- А второй фриц рванул прочь на полной скорости! Только пятки засверкали!

- Дай срок, Леша, они у нас будут драпать до самого Берлина!

Пулеметная очередь пронеслась над самой головой Софьи Владимировны Шониной и косою прошла по стеблям кукурузы на пригорке. Как раз по тому месту, куда минуту назад побежал непоседливый Жорка.

- Сыночек! – сердце, кажется, перестало биться. Раздвигая дрожащими руками зеленые стебли, она со всех ног бросилась к пригорку. Перед глазами стояла нарисованная воображением страшная картина.

- Мама, я здесь! – тонкий Жоркин голосок прозвучал откуда-то сбоку. Мальчик присел на корточки и во все глаза смотрел в небо.

- Жорик, живой! – Софья Владимировна обняла сына и прижала к себе. Из глаз покатились слезы.

- Мама, смотри, это наши, - вымазанный в пыли Жоркин пальчик указал в небо. – Наши летчики бьют фашистов!

Она смахнула ладонью слезы со щек и подняла взгляд. Самолет с крестами на крыльях, всего минуту назад стрелявший по ним, стремительно уходил в высь,

Его позывной – «Антей»

стараясь скрыться в облаках. А наперерез ему неслись две стальные краснозвездные птицы.

- Мама, - Жорка Шонин шмыгнул носом и дернул Софью Владимировну за юбку. – Я хочу стать летчиком и тоже бить фашистов!

Сын Ровеньков и Балты

Георгий Степанович Шонин родился 3 августа 1935 года в городе Ровеньки Луганской области, в Украине.

В Ровеньках Георгий прожил с родителями почти четыре года. Его отец, Степан Васильевич, служил в отделе фельдсвязи городского отделения Народного комиссариата внутренних дел, мать, Софья Владимировна (до замужества – Пустырская), была сначала домохозяйкой, а позже устроилась на работу бухгалтером.

Своего собственного жилья у молодой четы Шониных не было. Они снимали небольшую комнатуху в доме, где жила семья пожилого портного. Пока Софья Владимировна занималась домашними делами, маленький Жора был предоставлен сам себе. Гулять на улицу одного его еще не пускали. Ровеньки – небольшим городок, автомобилей на дорогах почти нет. Но мало ли что... Брат Олежка был старше Жоры на целых полтора года, и во время игры в «войнушки» всегда брал верх. Постоянно проигрывать в битвах «красных» и «белых» Жоре быстро надоело. Поэтому он шел на хозяйскую половину дома, где работал старый портной, и часами простаивал около швейной машинки, наблюдая, как из раскроенной ткани постепенно рождаются платья и рубашки, брюки и пиджаки.

«Наверное, тоже портным будет!» – смеялась хозяйка квартиры – тихая и добрая женщина, угощая маленького мальчишку какой-нибудь вкуснятиной.

Жили Шонины дружно. Летом, когда отец не был занят на службе, всей семьей ходили на прогулки. Особенно часто гуляли на южной окраине города, на берегу небольшой речушки Ровенек. Иногда бывали в городском доме культуры на концертах местной самодеятельности или приезжих артистов.

По вечерам Степан Васильевич усаживал к себе на колени маленького Жорку и его старшего брата Олега и

рассказывал им какую-нибудь занимательную историю или сказку.

Много позднее Юрий Гагарин как-то спросит Георгия Шонина:

- А какое у тебя самое приятное воспоминание о детстве?

- Я любил, положив голову на колени матери, слушать, как она, ласково глядя мои волосы, напевала мне песенку об усатом Феде-дворнике, – смущенно признается Георгий.

Эта семейная идиллия просуществовала недолго. В декабре 1938 года Наркомом внутренних дел СССР вместо Николая Ивановича Ежова был назначен Лаврентий Павлович Берия. Новая метла – по-новому метет: из самой Москвы и до самых дальних окраин в системе НКВД началась смена административно-управленческого аппарата. И каждый новый управленец «тащил» за собой свой круг людей на государственные должности.

В 1939 году в городском отделении НКВД города Ровеньки тоже сменилось руководство. Перемены коснулись и нижестоящего звена работников. Степану Васильевичу Шонину после чистки аппарата отделения пришлось оставить прежнюю курьерскую службу и уехать на строительство Кольской гидроэлектростанции. Кольская ГЭС возводилась руками заключенных, общее количество которых достигало 7700 человек. Кроме собственно Кольской ГЭС в том же районе строились железные дороги и ряд военных объектов на побережье Кольского полуострова.

Софье Владимировне оказалось не по силам одновременно работать, вести домашнее хозяйство и в одиночку воспитывать двоих детей. Поэтому летом 1939 года вся семья Шониных перебралась в город Балту Одесской области, где жила бабушка Мария Петровна, мать Софьи Владимировны.

Балта... Об этом городе поэт Эдуард Багрицкий в стихах «Дума про Опанаса» писал:

«Балта - городок приличный
Городок что надо,
Нет нигде румяней вишни,
Слаще винограда.
В брынзе, в кавунах, в укропе
Звонок день базарный;
Голубей гоняет хлопец
С каланчи пожарной...»

Шонины поселились в бабушкином доме на улице имени Петровского. Дом был стареньким, не слишком просторным, но родственники потеснились и приняли Софью Владимировну с двумя маленькими сыновьями. Жоре Шонину на всю жизнь запомнилась покрытая соломой хата, кривоватые улочки с грунтовыми дорогами, городок в долине речушки Кодымы, утопающий в тенистых садах и дубравах.

Степану Васильевичу Шонину иногда удавалось вырваться со службы в кратковременный отпуск, и он приезжал с Кольской ГЭС погостить в доме у тещи, увидеть детей и жену.

«Я очень любил, когда он приезжал, - вспоминал через много лет Георгий Шонин. – Утром вся большая семья во главе с бабушкой шла на фабрику, и мы с отцом оставались одни. В доме было тихо, размеренно тикали «ходики», и мы, присев на корточки и прислонившись спинами к теплой печке, вели длинные мужские разговоры. А с какой радостью я выполнял его «важные поручения» - бегал в магазин за спичками и папиросами. Семья собиралась вместе лишь за обедом и ужином».

О чем они говорили? Что за вопросы обсуждали за большим семейным столом? Позднее в своей книге «Память сердца» Георгий Шонин напишет:

«Было тревожное время. Все вдруг стали политиками. Любые разговоры за нашим, всегда людным столом, сводились к мучившему всех вопросу: «Будет ли война с Германией?». Участившиеся учения по гражданской обороне на предприятиях и школах будоражили и беспокоили людей. Чуть ли не ежедневно

пробегающие по улицам колонны молодых парней и девушек с надетыми противогазами, пугали и детишек и взрослых обывателей. Призванные еще весной на переподготовку молодые мужчины, уже отслужившие срочную, до сих пор из лагерей не вернулись и это обстоятельство, естественно, усиливало общую тревогу. И, тем не менее, война, о которой говорили много и задолго до ее начала, оказалась для всех неожиданной как гром среди ясного неба».

Страшный и тревожный июнь 1941 года... Степана Васильевича Шонина призвали в армию в первые же дни войны. Причем, призвали прямо с места службы, со стройки на Кольской ГЭС. К сожалению, у Шонина-старшего не получилось хотя бы на день-другой вырваться в Балту, чтобы увидеться с семьей. Он смог только прислать коротенькое письмо, в котором прощался с любимой женой и детьми. Увы, это было его последнее письмо. Солдату Шонину так и не суждено было увидеть свою дочь Джульетту, которая родилась через неделю после начала войны - 30 июня 1941 года. Степан Васильевич Шонин ушел воевать и пропал без вести, сгинул в кровавой мясорубке летних месяцев того первого и, наверное, самого страшного военного года...

В доме остались только одни женщины и дети. Все мужчины ушли на фронт.

Семья не хотела оставаться «под немцами». Это было небезопасно, поскольку отец Георгия все-таки служил в системе НКВД и был коммунистом. Решили эвакуироваться. Никакого попутного транспорта для эвакуации не было, поэтому уходить из дома пришлось своим ходом, пешком по пыльным и грязным дорогам. Бабушка Мария Петровна вела за руку Олега, Софья Владимировна несла на руках крошечную Джульетту, которую для простоты называли Жанной, мамина младшая сестра Татьяна – маленького Жору.

Нескончаемый поток беженцев то и дело застревал на забитых дорогах. Отовсюду ухали взрывы,

слышалась беспорядочная стрельба, из придорожных сел тянуло дымом пожарищ...

Сколько можно пройти за жаркий летний день с маленькими детьми, с пожитками в руках и за плечами? От силы пятнадцать – двадцать километров. Но фашисты в то страшное лето 41-го продвигались на восток значительно быстрее. Сначала над колонной беженцев на бреющем полете с воем проносились немецкие самолеты, стреляя и едва не касаясь винтами людей, сея ужас и панику, заставляя прятаться среди стеблей неубранной кукурузы.

А потом отступающих вслед за частями Красной Армии женщин и детей нагнали передовые отряды моторизованной фашистской армады. Гитлеровские вояки на ревущих мотоциклах сходу, не тормозя, врезались прямо в колонны людей, давили, били людей прикладами винтовок, весело гоготали. А иногда проходились по колоннам пулеметными стволами, изрыгающими горячие свинцовые очереди. Трупы расстрелянных приказывали оставлять в придорожных канавах, запрещая хоронить. Над пыльной лентой дороги повисали стоны и плач, чужая лающая брань и рокот мотоциклетных моторов.

Фронт уже продвинулся далеко на восток. Идти дальше не было никакого смысла. Посовещавшись, женщины решили вернуться обратно, в Балту. В родном доме, как известно, и стены помогают.

Снова пыльная дорога, жаркое солнце над бескрайней степью. Наконец, на горизонте показались беленькие домики на окраине Балты...

Потянулись долгие дни оккупации.

Через много лет, вспоминая те грозные годы, Георгий Шонин скажет:

- Мне казалось, что даже солнце померкло, и соловьи перестали петь.

Играть на улице детей старались не отпускать – случиться могло всякое. Но и сидеть дома тоже было не сладко: у бабушки Марии Петровны, у которой снова

поселилась Софья Владимировна с маленьким Жоркой и его старшим братом Олегом, теперь квартировал эсэсовец из зондеркоманды. Вечером «настоящий ариец» возвращался злой, дышал перегаром, громко ругался, угрожал расправой и взрослым, и детям.

Из книги М.Реброва «Советские космонавты»:

«Жора называл его гадом. Произносил это слово громко, отчетливо. Бабушка хваталась за голову: «Убьет он тебя, молчи!» - она старалась быстренько увести мальчика в другую комнату, подальше от беды. А он все время думал, как бы насолить гитлерюге. В комнате, где жил эсэсовец, на подоконнике лежали гранаты. Жора ухитрился утащить несколько штук и спрятать. Гранаты попали в надежные руки. По селу ходила молва о некоем Казанчике. Много хлопот он фашистам доставлял. Взорвался склад, горели автомашины, на площади находили убитых полицейских с запиской на груди: «Смерть гадам!» Ночами фашисты устраивали облавы. Лаяли собаки, громыхали глухие выстрелы. Искали того самого Казанчика».

Когда немец-квартирант хватился гранат, он с кулаками бросился на бабушку Марию Петровну и детей. Бабушка принимала все удары на себя, стараясь прикрыть внуков, заталкивая их в другую комнату. Слава Богу, что пьяный фашистский офицер скоро угомонился. Наверное, решил, что сам где-то потерял гранаты по-пьяни. А вскоре «белокурую бестию» отправили в какую-то командировку, из которой он уже не вернулся.

Жить в оккупации было голодно и трудно. Чем хуже обстояли дела у фашистов на восточном фронте, тем злее становились их прихвостни в тылу, вымещая свою злобу на мирном населении. По Балте рыскали каратели-эсэсовцы и полицейские, выискивая коммунистов, подпольщиков и евреев. Для последних в Балте организовали даже специальное гетто. В марте 1944 года несколько еврейских семей бежали из гетто. Одна из таких семей, бабушкины знакомые по совместной работе на фабрике, нашла приют в доме у Марии Петровны. Это,

конечно, был страшный риск, но Шонины не могли отказать в помощи людям, которых преследовали фашистские палачи.

Два с половиной года в оккупации... И снова приближающийся грохот канонады. Беспорядочная стрельба и рев пикирующих самолетов, забитые колоннами машин и солдат вермахта дороги. Враг отступал, Красная Армия била его на всех фронтах и гнала на запад, к границе.

29 марта 1944 года советские войска вошли в Балту. Этот день стал величайшим и незабываемым праздником для жителей города. До сих пор его в Балте ежегодно празднуют как День освобождения.

Дом Марии Петровны стоял на самой окраине Балты, из окон хорошо была видна ведущая к городу дорога. В начале апреля 1944 года по дороге нескончаемым потоком шли воинские части наступающей Красной Армии. Жорка Шонин садился у окна и часами ждал, что вот-вот домой заглянет и его отец. Но отец так и не пришел с фронта. Мать по ночам тихо плакала, уткнувшись лицом в подушку. Как память об отце у Жоры Шонина осталась только маленькая пожелтевшая фотокарточка... А из всех мужчин – родственников, которые ушли защищать Родину в грозном 41-ом, вернулся с войны домой только один – младший мамин брат, дядя Миша, раненный в ногу разрывной пулей в боях на Балатоне.

Весной 1944 года в районе только что освобожденной Балты располагалось сразу несколько советских воинских частей. Неутомимая Мария Петровна из приносимых солдатами продуктов варила дополнительные обеды для воинов-освободителей, не забывая, впрочем, подкормить и вечно голодных внучат.

Уже в апреле 1944 года в Балте открылись школы, и Жора Шонин впервые сел за школьную парту. Он быстро освоил азы чтения и письма, поэтому осенью, когда начался новый учебный год, его приняли сразу во второй класс. Учительница начальных классов

городской школы Анна Борисовна Бронфман – Волкова запомнила Жору Шонина как очень скромного и любознательного мальчика.

Но, увы, долгие три года фашистской оккупации не прибавили младшему Шонину серьезности и взрослости. Учеба в школе у него явно не заладилась... Да и какая может быть учеба, если еще идет война, если где-то на западе наши войска бьют ненавистных фашистов? Среди пацанов только и разговоров было, что о фронте, о войне, о будущей победе. Мальчишки искали в наполовину засыпанных окопах за городской чертой порох, делали самопалы и бомбы. А однажды в разбитом немецком блиндаже нашли станковый пулемет и устроили настоящие стрельбы.

После окончания занятий в школе и до позднего вечера Жорка носился по городским улицам и пустырям, лазил среди развалин домов и вместе с друзьями отправлялся в загородные «экспедиции». Разве при столь бурной жизни останется место для каких-то скучных школьных домашних заданий? Поэтому на уроках Жорка получал сплошные тройки, спасаясь от верных «колов» и «пар» только за счет смекалки и сообразительности. Мама корила его, стыдила, он давал обещания поправить учебу, но уже на следующий день напрочь забывал об этих обещаниях.

Жорка с друзьями часто появлялся на берегах речки Кодымы - узенькой, мелкой, сплошь заросшей камышом. Здесь, среди камышей, устраивались настоящие охоты на лягушек с использованием рогаток и мелкой гальки. Особым шиком считалось стрелять «на квак» – когда саму лягушку не видишь, а бьешь из рогатки в то место на берегу, откуда секундой раньше раздалось кваканье.

Но лягушиной охотой сыт не будешь. А вот рыбная ловля и ловля раков помогали ребятишкам хоть как-то подкормиться в те голодные послевоенные годы. Наловив рыбы и раков, пацаны разводили на берегу Кодымы костер и устраивали маленькую пирушку, на

которой – чего греха таить! – еще и тайком покуривали самокрутки, сделанные из старых газет и табака, добытого из брошенных на улице окурков.

А как хорошо было, наевшись ухи и раков, отойти от речки, упасть в сочную и густую траву, и всласть надышаться свежим воздухом, смешанным с запахами цветов и травы!

Жорка с друзьями иногда отправлялся и в «дальние экспедиции» – в лес со странным названием Комарова гора. Летом здесь искали съедобные ягоды, а осенью – набирали полные корзины грибов.

Зимой уходить далеко за город ребята не рисковали – и холодно, и зверье в лесу могло встретиться разное. Зима была временем городских забав. На пересечении улицы «Правды» и улицы Калинина был большой крутой спуск. Машины, особенно зимой, здесь появлялись редко и в снежные зимы «гора на Калинке» становилась местом, где на санках и лыжах соревновались в ловкости мальчишки со всего города.

Еще любимым Жоркиным зимним занятием были снежные засады на улице Уварова, где находилась третья школа, и около музыкальной школы на улице Котовского. Какие баталии здесь затевались! Сколько «неприступных» снежных крепостей было здесь построено и все-таки взято «героическим» штурмом!

Война уже давно отгремела, но трудностей хватало и в мирной жизни. 1946 год в разоренной стране выдался неурожайным, и весной 1947 года начался настоящий голод. Но и эту напасть Шонины пережили, перетерпели благодаря грядкам зелени в бабушкином огороде.

Бабушка... Мария Петровна прожила долгую и трудную жизнь, воспитала семерых внуков. Через годы, когда Георгий уже станет космонавтом и будет жить в Звездном городке, она будет приезжать к нему. Вместе со взрослым внуком несколько часов отстоит в очереди к Мавзолею, чтобы, как она говорила, «хоть перед смертью увидеть Ленина». А однажды они вместе с Георгием целый день будут колесить на машине по

Москве, и Шонин будет отвечать на ее вопросы, показывать столичные улицы и проспекты, рассказывать о жизни большого города...

В седьмом классе Жора Шонин увлекся книгами. Особенно полюбились ему книги о путешествиях и дальних морских странствиях. Хотя моря Георгий никогда не видел, но у него родилась мечта: самому побывать за морями и океанами, посмотреть, как живут люди в далеких странах. Какой был самый простой способ сделать мечту реальностью? Конечно, поступить после школы в мореходное училище и стать моряком!

Но, как понимал Жора, с тройками в мореходку не сунешься. Поэтому пришлось срочно «браться за ум» и поправлять учебу. Результат не замедлил сказаться. Количество троек в дневнике резко пошло на убыль.

Небо и море

В детские и юношеские годы человек меняется резко - взрослеет, пересматривает свои взгляды на жизнь. Детские мечты вдруг в одночасье превращаются в розовую дымку и исчезают, тают, как утренний туман...

Так случилось и с романтической мечтой Георгия Шонина стать моряком. Ее судьбу решила всего лишь одна маленькая заметка в городской газете. В заметке говорилось, что Одесская специальная школа Военно-воздушных сил объявляет набор курсантов.

Жора Шонин прочитал ту заметку в газете. И в его душе яркой звездой зажглась новая мечта. Мечта, которой суждено было определить всю его дальнейшую жизнь. Георгий Шонин решил стать военным летчиком.

Весной 1950 года он окончил 7-й класс средней школы № 9 города Балта. Забрал из школы документы, поцеловал на прощание маму и вместе со школьным товарищем Степкой Юровым отправился искать счастья в Одессу. Путь друзей лежал в приемную комиссию летной спецшколы. И тут судьба решила первый раз проверить Жору Шонина и его мечту на прочность.

«Солнечным июльским утром, - вспоминал Георгий Степанович Шонин на страницах своей книги «Самые первые», - я стоял на тихом перекрестке Молдаванки. Так называется один с известнейших районов Одессы. В руках у меня - сделанный дядей Михаилом фанерный чемоданчик и одолженный у дальнего родственника старенький пиджачок, во внутреннем кармане которого лежат комсомольский билет, свидетельство о рождении, табель успеваемости за седьмой класс и деньги на обратную дорогу. Напротив меня большое серое здание. Левое его крыло разрушено прямым попаданием бомбы. Пять лет прошло после окончания войны, а Одесса еще не залечила все свои раны. На воротах небольшая табличка: «Одесская спецшкола ВВС».

Через проходную, мимо очень важного дежурного, который даже в высокой фуражке с «крабом» казался вдвое короче, чем его винтовка, прохожу в просторный двор. По правую сторону, в тени акаций, стоят два самолета: Ла-5 и «горбатый» Ил-2. Несмотря на раннее утро, урок «летного мастерства» в полном разгаре. В кабинах самолетов с важным видом сидят «ветераны». А на плоскостях, вдоль фюзеляжей расположились такие же, как и я, худые, лопухие салажата. Занятие прерывается сигналом трубы. Начинается проза жизни - нас приглашают на экзамены. Особого конкурса нет. Абитуриенты - в основном ребята, отцы которых погибли, воспитанники военных частей и детдомов, выходцы из многодетных семей.

Все решала медицинская комиссия. У себя дома, в Балте, я прошел ее без замечаний. Но здесь одесских гарнизонных врачей я поставил в затруднительное положение. Председатель комиссии, полный седой подполковник, долго молча разглядывал то мою медицинскую карточку, то меня самого. Потом сказал:

- Да, богатырь... Рост - сто сорок девять, вес - тридцать девять. Ты, брат, ехал бы домой и подкормился бы с год. А потом мы тебя примем, потому что к здоровью твоему у нас претензий нет.

У меня на глаза навернулись слезы. Я ничего не мог сказать в свою защиту. Воцарилась тишина.

- Ему нельзя ехать домой, - услышал я приятный женский голос. – У него дома еще брат и сестра.

И все вдруг заговорили:

- Конечно, нужно оставить! Вес - дело наживное. Ему же и пятнадцати еще нет.

Подполковник сдался:

- Хорошо, иди! А то раскис здесь. Летчик!

Мне никогда больше не приходилось встречаться с той женщиной. Но я всегда с благодарностью вспоминаю ее ласковое лицо с большими серыми глазами, обрамленное гладко зачесанными назад русыми

волосами. Если бы она промолчала в тот миг - неизвестно, как бы дальше сложилась моя судьба.

На следующий день я уже примерял авиационную форму».

Летная спецшкола как магнит притягивала мальчишек со всей Одессы и ее окрестностей. За четыре года до поступления в нее Георгия Шонина Одесскую спецшколу ВВС закончил еще один будущий космонавт – Георгий Тимофеевич Добровольский. Через двадцать лет, двум Георгиям, двум выпускникам летной школы в Одессе суждено будет пересечься во время подготовки к полету на первой советской орбитальной станции «Салют». А еще через тридцать лет Одесская специализированная школа № 10 будет одновременно носить имя двух покорителей космоса – Георгия Добровольского и Георгия Шонина...

Но до этого еще годы и десятилетия. А пока у Жорки Шонина начались нелегкие курсантские будни. Подъем на утренней зорьке, получасовая зарядка при любой погоде, умывание ледяной водой.

Любящих мамок, добреньких бабушек и ласковых нянек рядом с курсантами спецшколы теперь не было. Детство осталось за каменным школьным забором. Все приходилось делать самим: ежедневно до блеска драить жилые и учебные помещения, заготавливать дрова или разгружать на железнодорожной станции вагоны с углем и провизией, мыть посуду, заступать в наряды и ходить в караул.

Конечно, боевого оружия чуть повзрослевшим мальчишкам еще не выдавали. Но это нисколько не мешало им чувствовать себя настоящими военнослужащими, охраняя учебные самолеты во дворе спецшколы, учебные аудитории и склады с имуществом. «Самоволкам», расхлябанности и неаккуратности места в жизни больше не осталось. Нарушителей дисциплины ожидал строгий спрос товарищей, внеочередные наряды и даже настоящая школьная гауптвахта. Поэтому редко

кто из курсантов впоследствии отважился снова повторить свои «подвиги».

Но суровый учебный режим летной школы вовсе не означал, что курсантов здесь «дрессировали» и муштровали, пытаясь вбить в их головы уважение к дисциплине и военной службе. С мальчишками работали не бессердечные «дрессировщики», а настоящие педагоги и талантливые наставники. Офицеры-учителя прилагали все усилия, чтобы юные курсанты научились стойко переносить тяготы военной службы, получили богатый запас знаний, имели бы высокие морально-политические и физические качества.

Жесткий режим могли выдержать далеко не все мальчишки, вчерашние вольные школяры. Те, кто пришел в спецшколу не по призванию, а в поисках «легкой жизни» или не обладал силой воли, при первых же трудностях и невзгодах быстро спасовали и ретировались. В курсантском строю остались только те ребята, которых властно и настойчиво позвало Его Величество Небо. И Жора Шонин обычный мальчишка из маленького городка, был среди оставшихся, среди тех, кто твердо выбрал свой жизненный путь.

Но все-таки главным в спецшколе были не наряды и караулы, а собственно учеба. Курсанты должны были овладеть не только знаниями в объеме обычной средней школы, но еще и изучить навыки военного дела, познакомиться с общим устройством авиационной техники и даже с историей авиации.

Сколько часов провел курсант Шонин в учебных аудиториях? Сколько километров прошагал на строевом плацу? Сколько бессонных ночей отстоял в нарядах и караулах? Сколько раз принимал пусть маленькие, но уже вполне взрослые и мужские решения, вырабатывая в себе характер и закаляя свою волю? Нам не дано этого узнать...

Но только в этой новой для него курсантской жизни Георгий Шонин, как говорится, «задних не пас». На всех занятиях он выкладывался по полной. Оценкой

«удовлетворительно» больше не довольствовался ни по одной из изучаемых в школе дисциплин. Мальчишка рос с характером, и твердым, уверенным шагом шел к своей мечте – покорять небо.

Но курсантская жизнь – это не только учеба. В дни увольнений Жорка Шонин с друзьями-курсантами любил гулять по веселой и шумной Молдаванке, часто ходил к морю, в порт, бродил по набережной. В спецшколе с увлечением участвовал в самодеятельности – выучился играть на трубе и выступал на праздниках в школьном духовом оркестре.

Прошел всего лишь один год учебы. В 1951 году руководство Одесской спецшколы ВВС выпустило специальную газету-листочку – «Боевой листок». Газета была полностью посвящена отличнику учебы курсанту Г. С. Шонину. Труды Георгия оценили по достоинству и ставили его в пример другим.

Личное дело во все времена являлось лучшей аттестацией военнослужащего. В деле Георгия Шонина, которое и сегодня хранится в архиве школы, можно прочесть, что за два года учебы в Одесской летной спецшколе юный курсант заработал двадцать три поощрения за успехи в учебе, усердие на службе и безупречное поведение. В комсомольской характеристике на курсанта Шонина, написанной в 1952 году, отмечалось:

«Являясь отличником учебно-боевой и политической подготовки, курсант Г. Шонин, как и подобает комсомольцу, энергично борется за успехи подразделения, всячески помогает сослуживцам в овладении теорией и практикой летного дела, а командиру - в укреплении дисциплины и уставного порядка».

Стоит ли удивляться, что в училище Георгий пользовался всеобщим уважением и вскоре стал комсомольским вожаком?

Повезло ему и с друзьями. Четверка – Жора Шонин, Саша Зинченко, Валя Лапшов и Коля Ипатий – была неразлучной, водой не разольешь.

Летом 1951 года учебные роты Одесской спецшколы вывезли за город. Ребята своими силами построили летний лагерь, установили палатки на крутом морском берегу. Купались, загорали, устраивали спортивные тренировки и сдавали нормы комплекса «Готов к труду и обороне».

Осенью 1951 года Одесскую летнюю спецшколу передали в военно-морское ведомство. Вместо «спецовской» формы юным курсантам выдали настоящие морские «робы». Школа теперь готовила не просто летчиков, а летчиков военно-морской авиации. Детская Жоркина мечта увидеть море и стать моряком неожиданно вернулась в его жизнь, хотя теперь в несколько ином качестве: юный курсант загорелся желанием стать военно-морским летчиком. Небо и море – эти две стихии стали неразрывны в его планах на будущее.

Морская форма сразу подняла ребят ступенькой выше в отношениях как со сверстниками, так и – что для них было особенно важно в их юношеские годы – со сверстницами. По воспоминаниям друга юности Георгия Шонина Валентина Лапшова, они с Георгием и Сашей Зинченко в праздничный день 1 мая 1952 года отправились погулять в городской парк имени Шевченко:

«Для этого нам пришлось пройти через весь центр Одессы. Это была самая лучшая прогулка в нашей жизни. Три бравых и симпатичных матросика в парадной форме и белых перчатках идут мимо женских школ, которые в это время собираются на демонстрацию. Не передать, сколько было радости и поздравлений с обеих сторон. Нас очень звали пойти с ними на демонстрацию, но мы твердо держали фасон. Прошли мимо трех женских школ. Таких нарядных девичьих цветников я никогда больше не видел».

Увы, это была одна из последних прогулок друзей. 28 июля 1952 года на морском аэродроме Ейского авиационного училища произошел случайный взрыв авиационной бомбы. Валя Лапшов был серьезно ранен, а Саша Зинченко – погиб... Судьба уберегла Георгия Шонина от беды. Каким-то чудом в тот день его не оказалось рядом с друзьями...

В августе 1952 года Георгий Шонин успешно закончил два курса Одесской спецшколы ВВС. Но... В тот год было принято решение о реорганизации системы военного образования в стране, и Одесская летная спецшкола была расформирована. Курсантов распределяли по другим военным учебным заведениям. Георгию повезло – он был направлен в Двенадцатое военно-морское ордена Ленина авиационное училище имени И. В. Сталина в городе Ейске. Училище находилось на территории Северокавказского военного округа и славилось своей неплохой летной и технической базой, опытными военно-педагогическими кадрами и славной историей. Создано оно было еще в 1918 году по личному распоряжению Председателя Совета народных комиссаров В.И.Ленина. Именно в этом училище поднялись в небо более 200 будущих Героев Советского Союза, пятеро летчиков - дважды Героев: Кузнецов, Мазуренко, Степанян, Раков, Челноков. В этом же училище учились прославленные и легендарные покорители неба Ляпидевский, Леваневский, Молоков и Доронин. Все преподаватели авиационной «альма-матер» Георгия Шонина прошли через горнило Великой Отечественной войны и познали и горечь поражений, и радость побед.

Правда, сразу в курсанты училища вчерашних «школяров» из Одессы не взяли. Сначала Георгия Шонина зачислили на годичные подготовительные курсы. Он с удвоенной силой налег на учебу. В 1953 году подготовительные курсы были успешно закончены, и Шонин получил на руки свидетельство о среднем образовании.

Хотя авиационное училище и называлось Ейским для конспирации, но в самом городе Ейске его не было – вся учебная база располагалась в краевом центре, в Краснодаре. Георгий Шонин всерьез готовился стать курсантом этого военного учебного заведения, но его судьбе было угодно сделать еще один крутой вираж. После экзаменов и прохождения специальной медицинской комиссии Георгия для продолжения обучения откомандировывают на север, в военноморское авиационное училище начального обучения в Ленинградской области.

И снова начались наряды и караулы, усиленная теоретическая подготовка и изучение материальной части самолетов. Кроме авиационных дисциплин будущим летчикам преподавали и общевойсковую подготовку. Тактическая подготовка «в поле» проходила при любой погоде – в дождь, в жару, в стужу курсантов учили окапываться, обороняться, наступать. Учили стрелять и ходить в штыковую рукопашную атаки. И, конечно же, весомой частью учебного процесса была строевая подготовка. На асфальтированной площадке плаца часами маршировали учебные роты юных курсантов.

Большое значение в подготовке молодых летчиков занимал спорт. Усиленная физподготовка ежедневно значилась в учебных планах. Кроме того, регулярно устраивались обязательные для всех кроссы на разные дистанции. Весной, летом и осенью часто проводились походы и марш-броски. Зимой – бег на лыжах.

В 1954 году Георгий Шонин окончил курс обучения в 93-м Военноморском авиационном училище на станции Лебяжье Ленинградской области. За год учебы он успешно освоил теоретические основы пилотирования самолетов Як-11, Як-18 и МиГ-15.

Пройдут годы и журналисты спросят его на пресс-конференции перед космическим полетом:

- Георгий Степанович, какой самый памятный день в вашей жизни?

Он задумается всего лишь на мгновение, улыбнется и твердо ответит:

- 18 апреля 1954 года. Тогда я впервые на самолете ЯК-18 самостоятельно поднялся в воздух. Солнце светило в полный круг. И во мне все ликovalo, сияло. Работал четко, как автомат...

Из книги Георгия Шонина «Самые первые»:

«Занимаю место в кабине самолета, по-хозяйски осматриваюсь и запускаю мотор. Стараюсь все делать не спеша и основательно. Но глуховатое инструкторское покашливание и его «спокойнее, спокойнее» свидетельствуют о том, что я все-таки спешу и волнуюсь. Последние указания, я закрываю фонарь и вырливаю на старт.

«Добро» в наушниках - это и разрешение на взлет, и на мой первый самостоятельный шаг в авиации.

В воздухе, где я остался наедине с небом, мне показалось, что сердце бьется громче, чем поет свою монотонную песню мотор. Нет, о полете простыми словами не расскажешь! Я торжествовал! Время пролетело одним мгновением. Сделал две посадки, зарулил, с сожалением вылез из кабины самолета. И хоть сам никогда не курил, достал из кармана комбинезона купленные заранее две пачки «Казбека» и угостил всех присутствующих. Такова традиция. Ребята поздравляют, хлопают по плечу».

Несколько раз курсанту Георгию Шонину выпадало летать над морем в непростых метеорологических условиях. Бездонно-голубое небо было прекрасно и величественно, но от взгляда на серо-стальную гладь морских просторов почему-то по-прежнему щемило сердце. Наивные детские мечты, которые, казалось бы, уже давно ушли в небытие... В глубине души молодого летчика они по-прежнему продолжали жить.

Летную практику курсант Шонин завершил более, чем успешно, и после сдачи государственных экзаменов осенью 1954 года получил распределение на второй курс Военно-морского авиационного училища в Краснодаре. За успехи в учебе и летной подготовке Центральный Комитет Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи наградил его Почетной грамотой.

Но перед возвращением в пенаты уже ставшего родным Ейского авиационного училища молодым курсантам – летчикам преподнесли «сюрприз» - организовали морскую практику в Кронштадте на паруснике «Седов», линкоре «Октябрьская революция» и крейсере «Адмирал Макаров». В официальном распоряжении об организации практики ее целью называлось «ознакомление с силами взаимодействия». А для Георгия эта практика стала новой встречей с детской мечтой о морских просторах. Именно тогда он и сделал уже окончательно и бесповоротно свой профессиональный выбор – стать не просто летчиком, а летчиком военно-морской авиации. Это были уже не юношеские мечты, а твердое мужское решение. Позднее Георгий Шонин вспоминал:

«С любопытством присматривались и приноравливались мы к морскому образу жизни. Для нас все это было новым и непривычным, начиная с команды «Подъем», подвесных кроватей и приверженности моряков к чистоте. На первых порах нам казалось, будто они только и делают, что изучают боевую технику или дряют свой корабль. Мы также получили свое место и в БЧ (БЧ - боевая часть, так называется служба на корабле), и свой участок палубы или кубрика, который во время так называемых «малых уборок» (трижды в день: перед завтраком, обедом и ужином) и «больших уборок» (в субботу с утра и до обеда) должны были скрести и мыть, несмотря на их безупречную чистоту.

Уже после первых уборок мы поняли, что фигура старпома с накрахмаленным носовым платочком, знакомая нам из книжек, - это далеко не мифическое, а

вполне реальное лицо. На «Седове» им был коренастый, молчаливый, рыжеватый старший лейтенант. Как правило, под конец большой уборки он появлялся у нас в кубрике, доставал один и тот же белый платочек, от которого нас бросало в ужас, просовывал его в какую-нибудь щель за рундуком или трубопроводом. Потом долго и с отвращением рассматривал, поворачивался и выходил, не сказав ни слова. Это означало, что мы должны начинать все сначала.

Привыкшие к пространству аэродрома, мы никак не могли привыкнуть к быстрому перемещению по узким отсекам и крутым трапам, к большому количеству металлических частей, которые выступают в самых неожиданных местах на нашем пути. Уже на второй день на моей голове, казалось, не было живого места и образовалась одна сплошная шишка.

Моряки любят подшучивать. Многим из нас приходилось и макароны продувать от пыли, и точить наждаком якорь, и искать в соли вредителей.

Но все это детали. Главное - мы познакомились с условиями Военно-Морского Флота, с которыми придется столкнуться в будущей нашей службе в авиации ВМФ, привыкли к суровой жизни тех, кто руководит и обслуживает все эти крейсера, эсминцы, подводные лодки и катера, находясь в постоянной боевой готовности».

И снова годы учебы в авиационном училище... Георгию Шонину теперь предстояло овладеть не только теоретическими науками, но и летным мастерством. Училище по настоящему стало для Георгия вторым домом.

Кстати, вместе с Георгием Шониным в том же авиационном училище постигал азы летного дела и Григорий Нелюбов, который в будущем тоже окажется в составе самого первого отряда советских космонавтов, но судьба которого сложится совершенно иначе, чем космическая доля Георгия Шонина.

Казалось бы, при таком плотном графике теоретических и практических занятий, который был в Ейском авиационном училище, о какой общественной работе может идти речь? Только бы успевать учиться... Но нет, Георгий по-прежнему остается комсомольским вожаком и принимает самое активное участие в общественной жизни училища. Организация танцевальных вечеров, концерты самодеятельности, выпуск стенгазет – вот только малая часть того, что успевал делать курсант Шонин во внеучебное время.

И еще одна маленькая, но немаловажная деталь, которая очень точно характеризует Георгия Шонина. Но уже не как курсанта, а как человека.

В Краснодаре был детский дом, и в свои курсантские годы Георгий часто заходил в него. Он сам потерял отца на войне и хорошо понимал, что такое безотцовщина. А многие из ребят, которые жили в детском доме в Краснодаре, вообще были круглыми сиротами. Курсант Шонин играл с детьми, рисовал с ними самолеты, пел песни и рассказывал разные занимательные истории...

Когда все-таки выдавались свободные от учебы и общественной работы дни, Георгий любил бродить по Краснодару. Улицы, бульвары, скверы... Он всей душой полюбил этот город. И город, казалось, в ответ улыбался ему – улыбками молоденьких девушек, которые иногда поодиночке, иногда группами гуляли по тем же проспектам, улицам и площадям. Сколько было этих легких увлечений и скоротечных курсантских романов? Кто знает...

Четыре года учебы и полетов пролетели как один день. Летали молодые авиаторы много. В те годы на топливе для крылатых машин не экономили, и будущих военных летчиков регулярно отправляли с учебных аэродромов в небесную высь. Летные навыки Георгий Шонин и его друзья оттачивали в пилотажных зонах над просторами Краснодарского края и Азовского моря.

Свои первые полеты Георгий запомнил на всю жизнь. Его самолет всегда шел ровно, уверенно и спокойно, как будто лодкой скользил в плотной и упругой воздушной среде. Крылатая машина словно становилась одним целым с юным пилотом, слушаясь малейшего движения рук Георгия, реагируя на едва заметные перемещения самолетных рулей. Сквозь стекло кабины Шонин поглядывал вниз и его взгляд выхватывал проплывающие внизу серебристые ленты рек и голубые ленточки ручьев, желтые пространства полей, светло-зеленые полосы лесопосадок и темные пятна лесов. А небо над головой раскрывалось куполом пронзительной синевы, бездонным и высоким.

Весной 1956 года курсантам предстояло сдать государственные экзамены, затем пройти осеннюю летнюю практику и, наконец, - получить долгожданные офицерские звания. В аттестационном листе Георгия Шонина против всех сдаваемых дисциплин значились только отличные оценки. У него были все шансы окончить обучение в училище с отличием, по первому разряду. Но не получилось... Накануне экзамена по физической подготовке Георгий сорвался с перекладины и растянул связки. Правая рука опухла и очень болела. Пальцы почти не сжимались в кулак. Друзья – курсанты предлагали Георгию пойти к врачу, взять справку и перенести экзамен на другой день. Но Шонин отказался. Он не любил отступать и пасовать перед трудностями. Решил, что до завтрашнего экзамена все само собой пройдет. Он только перетянул потуже бинтом поврежденную руку и утром пошел сдавать экзамен вместе со всеми. И снова перекладина... Боль в руке не дала возможности выполнить все упражнения четко. В результате - четыре балла в графе по физкультуре...

Эта четверка по физподготовке на выпускных экзаменах и стала причиной того, что в 1957 году Георгий Шонин окончил Ейское Военно-морское ордена Ленина авиационное училище имени И. В. Сталина по второму, а

не по первому разряду. Но он почти не горевал по этому поводу. Первый или второй разряд – какая разница? Ведь достигнуто главное: теперь в его документах в графе «специальность» значилось короткое, но емкое словосочетание «военный летчик».

По окончании летного училища 2 февраля 1957 года Георгию Шонину было присвоено первое офицерское звание – лейтенант.

Отпуск по окончании училища молодым лейтенантам не дали – обстановка в мире была тревожной. И четверо выпускников из Ейского авиационного сразу же отправились на Балтику: Виктор Качалов, Леонид Линник, Олег Разумков и Георгий Шонин. 26 февраля 1957 года Георгий Шонин прибыл к своему первому месту службы. Он стал летчиком 935-го истребительного авиационного полка Военно-воздушных сил Краснознаменного Балтийского флота.

Молодые офицеры быстро адаптировались к настоящей армейской жизни и вошли в боевой строй. Дружба и товарищество, соединившие их на учебных аэродромах в Ейске, только окрепли. Сердцем и душой их группы был Георгий Шонин – жизнерадостный и общительный парень, хороший друг и надежный товарищ. В войсковой части о нем тогда говорили: «Он тянется к людям, и люди тянутся к нему».

Мечты и реальность... Судьба улыбнулась Георгию Шонину: он мечтал о море и мечтал о небе. И судьбе было угодно объединить его юношеские мечты в одну профессию – морского летчика.

Из книги А.Романова, Л.Лебедева, Б.Лукьянова «Сыны голубой планеты»:

«Когда летал над морем, душа замирала. Никто, наверное, не знал, как ему в эти минуты было хорошо, какое это счастье — чувствовать, что самолет послушен каждому твоему движению. Тогда-то он, наверное, и понял, что полет — это не только гул мотора, не только голубая безграничная высь и земля, плывущая под крылом. Полет — это целый мир, полный счастья,

мудрости и волнения, мир, в котором человек ощущает свою силу».

Но жизнь человека – это не только профессия. Есть еще и увлечения, то, что сегодня принято называть хобби. Во время службы на Балтике Георгий Шонин серьезно увлекся спортом. Особенно ему полюбились занятия бегом. Результат увлечения не замедлил сказаться: когда в воинской части проводили традиционную летнюю спартакиаду, Шонин занял в беге на 1500 метров первое место, пробежав дистанцию с очень неплохим для спортсмена – любителя результатом 4 минуты 52,3 секунды.

Как один из самых перспективных летчиков войсковой части, которых планировалось в будущем выдвигать на административные и командные должности, в мае 1957 года Георгий Шонин был принят в члены Коммунистической партии Советского Союза.

В конце пятидесятых советская военная реактивная авиация только формировалась. Создавались новые авиационные полки и доукомплектовывались офицерским составом уже ранее созданные. Приказом командования ВВС 27 декабря 1957 года Георгий Шонин был переведен в 789-й гвардейский истребительный авиационный полк 237-й гвардейской истребительной авиационной дивизии Военно-воздушных сил Краснознаменного Балтийского флота, который располагался в Мурманской области. Ему была определена и новая должность – старший летчик. К месту службы требовалось отбыть немедленно. Новый, 1958 год Георгий встретил в дороге.

Обустроиться долго на новом месте службы Шонину не дали. С первых дней пребывания в новой части начались учебные полеты. На борту его самолета-истребителя значилась цифра «52». Сначала были полеты парами – ведущий и ведомый, потом начались полеты всем звеном. Казалось, мощные авиационные турбины своим ревом будили само небо. Серебристые машины стремительными молниями мчались над

замерзшей землей и темной гладью моря, острыми иглами вспарывали серые облака.

Георгий и в новой части нес службу на «отлично».

Но не успел толком освоиться на новом месте – и снова в дорогу, снова перевод в другую военную часть. С 17 марта 1958 года Георгий Шонин принял должность старшего летчика 768-го истребительного авиационного полка 122-й истребительной авиационной дивизии Военно-воздушных сил Северного флота.

Летний Север встретил «балтийца» Шонина не слишком приветливо - дождливыми, пасмурными и унылыми днями. Серая пелена дождя на фоне покрытых нетающим снегом сопок рождала в душе Георгия невеселые мысли...

Место, где Георгию предстояло нести службу, - поселок военного гарнизона Луостари (ныне переименованный в Корзуново) расположен северо-восточнее Мурманска. В те годы его бесполезно было искать на страницах обычных географических атласов. Секретная база советских ВВС была обозначена только на полетных картах. Здесь располагался военный аэродром, на котором базировались сразу три авиационных полка 122-й авиационной дивизии. Два из этих полков - 78-й и 768-й – считались боевыми, или, как принято было говорить у военных летчиков, были полками первой линии. Вооружены эти два полка были самолетами «МиГ – 17». Третий полк - 769-й – являлся учебным полком или полком второй линии. Полк был оснащен самолетами «МиГ-15Бис». В этом полку молодые летчики, которые только прибыли из авиационных училищ, учились летать в условиях Заполярья, ожидая перевода в полки первой линии.

Север, Заполярье... В этих суровых краях все было иначе: день летом длился двадцать четыре часа, ночь зимой тянулась целые сутки. Бесконечно длившуюся полярную зиму сменяло короткое и холодное полярное лето. Круглосуточно светившее в ясную погоду солнце сбивало человека с привычного суточного ритма.

С высоты полета самолета вся местность внизу казалась практически безориентирной. От горизонта и до горизонта уныло тянулись сопки, покрытые снегом, который не успевал таять даже летом. В низинах встречались бесчисленные пятна темно серых, однообразных озер. Это почти полное отсутствие наземных ориентиров могло сбить с толку даже опытных летчиков. Вот поэтому прибывших в Заполярье новичков сначала хорошенько «натаскивали» в учебном полку на полеты в новой обстановке, в новых – и очень не простых! – погодных условиях. Шонину и его друзьям – летчикам приходилось летать над скалистыми сопками и лесами, над стальной гладью океана и посверкивающими холодными бликами бесконечными ледяными полями. Это была настоящая суровая закалка для молодого пилота.

Главной же особенностью Заполярья была близость государственной границы. Всего в семи километрах от Луостари находилась Норвегия – член Северо-Атлантического альянса. Американские самолеты, размещенные на военных базах на норвежской территории, были частыми «гостями» в приграничном небе, держали в постоянном напряжении советские авиационные части. Были случаи, когда звездно-полосатые «гости» якобы не нарочно пересекали и линию государственной границы, углубляясь на советскую территорию на десяток-другой километров, открыто провоцируя советских летчиков.

Потенциальный противник был в буквальном смысле почти на расстоянии вытянутой руки. Поэтому летали в Луостари много. Целых четыре летных дня в неделю для каждого из трех полков не давали «простаивать» взлетно-посадочной полосе. В воздухе стоял едва ли не постоянный гул реактивных двигателей. Рев моторов взлетающих боевых машин был привычным звуковым фоном для живущего своей жизнью военного гарнизона. Во многих семьях летчиков знали боевые позывные мужей и отцов и, слушая по

домашним радиоприемникам эфир на ультракоротких волнах, были в курсе всех летных дел. И бывали случаи, когда по повторяющимся безответным запросам руководителя полетов, семьи летчиков сразу же узнавали о случившихся в заполярном небе катастрофах, бежали в отчаянии на командный пункт...

Потом, уже через много лет, Георгий Шонин напишет в своей книге «Самые первые»:

«Крайний Север. Голубое, удивительно чистое небо. Ослепительное солнце. Безмолвные заснеженные сопки, как часовые в тулупах, затаились на окраинах заполярного аэродрома. Мороз градусов двадцать. Метет небольшая поземка. Все как вчера, как год, сотню или, возможно, как и тысячу лет назад.

По тропинке, протоптанной среди сыпучих заносов от аэродромного домика к штабу части, ступая один за другим, идем мы - небольшая группа молодых летчиков».

В этих суровых северных условиях природа словно подталкивала людей быть ближе друг к другу, делиться с друзьями и радостями, и бедами. Рождалось и постепенно крепло чувство единой полковой семьи, крепкого боевого товарищества. В окружавших его людях, Георгий Шонин находил черты многих, о ком в детстве читал в книгах, - прославленных зимовщиков - папанинцев, моряков - челюскинцев, летчиков – североморцев.

«В 1958 году к нам с Балтики прислали для боевых полков пополнение морских летчиков, которых называли «балтийцами», - вспоминает подполковник в отставке Петр Мороз. - Среди них был и Георгий Шонин, весельчак, гитарист, певец, душа компании. Неудивительно, что он сразу вписался в коллектив соседнего 768-го полка, где был избран парторгом эскадрильи».

Адаптацию Георгия Шонина на новом месте службы облегчило и то, что в полку оказалось несколько его старых знакомых еще по Одесской летной

спецшколе. Первая труба оркестра спецшколы, в котором играл и Георгий Шонин, Михаил Андрейченко с радостью встретил прибывших с Балтики ребят и прочитал им шутивную ознакомительную лекцию на тему «Что такое Север и с чем его жуют».

Шонин и на новом месте службы начал свою летную карьеру очень неплохо. Командование по достоинству оценило его летное усердие и мастерство. 30 ноября 1958 года Георгий Шонин становится военным летчиком 3-го класса.

Жизнь молодого офицера состояла, однако, не только из полетов и совершенствования боевого мастерства. Георгий пополнил холостяцкую «дружину» гарнизонного общежития и постепенно начал жить ее интересами. Обычными развлечениями стали лыжные прогулки и занятия в спортзале, который общими усилиями в неслужебное время построили в гарнизоне. В части все играли в хоккей, даже командир полка. Георгий Шонин тоже освоил коньки и постепенно стал заметным игроком в полковой хоккейной команде. Летом авиаторы с удовольствием играли в волейбол и футбол. А еще начинался сезон сбора морошки, голубики и белых грибов. И, конечно, никак нельзя было обойтись без вечерних костров, шашлыка с поджаренными грибами и песен под гитару.

Но основным увлечением для Георгия и большинства его друзей стала рыбалка. Многочисленные мелкие озера и река Печенга, протекавшая вблизи городка, могли сделать рыбаком любого. И как не свирепствовал местный рыбнадзор, а семгу, водившуюся в местных водах, все равно ловили...

Служба в полку шла своим чередом. Вскоре к молодому офицеру, хорошо зарекомендовавшему себя в летной работе, подоспело и очередное офицерское звание: 20 февраля 1959 года Георгий Шонин пришел на свой китель погоны старшего лейтенанта.

Именно здесь, на Северном флоте, Георгий Шонин познакомился с будущим первым космонавтом планеты

Юрием Гагариным, который в те годы служил в соседнем 769-й полку, базировавшемся в поселке Луостари-Новое Мурманской области. Правда, Юрий Гагарин был не морским летчиком, а «пехотинцем» - так морские асы в шутку называли летчиков ВВС и ПВО.

Знакомство двух будущих покорителей Вселенной состоялось на спортивной площадке. Георгий Шонин так описывает свою первую встречу с Юрием Гагариным:

«В день открытия спортивного сезона в гарнизоне Миша Андрейченко (знакомый Георгия Шонина еще по Одесской летной спецшколе – С.Ч.) в роли капитана баскетбольной команды, ставя передо мной задачу на игру, сказал:

- Забудь обо всем и держи вот того маленького! - и кивком головы указал на самого низкорослого игрока из команды наших соперников. - Ростом он, правда, подкачал, но шустрый и верткий. Да и глаз у него верный. Ты с ним не заскучаешь.

После игры я подошел к своему подопечному. Мне понравилось, что во время игры он не обращал внимания на мои граничащие с фолом попытки задержать его, самого результативного нападающего.

- Доставил ты мне хлопот, парень! Давай познакомимся. Георгий! Проще - Жора.

- А я уже слышал про тебя. Ты балтиец! Гагарин моя фамилия. Юрий Гагарин. А насчет игры учти: я сегодня не в лучшей своей форме. Вот встретимся в следующий раз - тогда держись, пехота! - и заулыбался белозубой улыбкой».

Потом, уже после космических полетов Гагарина и Шонина, сослуживцы Юрия и Георгия будут очень гордиться тем, что их небольшой поселок «делегирует во Вселенную» сразу двух своих «жителей». В конце 60-х годов среди летчиков Луостари будет в ходу шутка:

«У армянского радио спрашивают: «Какова площадь поселка Луостари?»

Радио отвечает: «Десять процентов от территории Советского Союза».

«Почему?!»

«Потому, что набор в отряд космонавтов проходил равномерно со всей территории СССР. А среди двадцати советских космонавтов – двое из Луостари».

Кстати, недалеко от гарнизона Луостари в поселке Килп-Ярв служил морским летчиком еще один будущий кандидат в космонавты – Иван Аникеев. Хотя Шонин, Гагарин и Аникеев служили в разных полках, но иногда их служебные дорожки пересекались. Впервые это случилось ранней осенью 1959 года.

Проводились очередные авиационные и морские учения. Выполнившие часть летной программы самолеты один за другим садились для дозаправки на аэродром гарнизона Килп-Явр на Кольском полуострове. Погода внезапно резко испортилась. Подул сильный северный ветер, облачность выросла до 8-10 баллов. Нижний край облачности проходил где-то в пределах 300-400 метров. Периодически срывался мелкий противный дождь.

Из-за ухудшения погоды звено морских самолетов, на одном из которых летел Георгий Шонин, приземлилось на аэродроме Килп-Явр. Их дозаправили топливом, но долго не выпускали в воздух. Летчикам даже разрешили покинуть самолеты и отдохнуть в инженерном домике около аэродрома. Здесь, на отдыхе, впервые встретились вместе три будущих кандидата в космонавты – Юрий Гагарин, Георгий Шонин и Иван Аникеев. Но, разумеется, ни один из троих тогда и предположить не мог, что всего через полгода они станут слушателями в самом первом отряде советских космонавтов...

«Запишите меня в космонавты!»

1959 год стал переломным в судьбе Георгия Шонина. В тот год в Советском Союзе начался отбор в первый отряд космонавтов.

Честно говоря, в те годы Георгий не мечтал о космосе. В октябре 1957 года полетел первый спутник. Потом, всего лишь через месяц, в космос отправилась собака Лайка. Летчики между собой заговорили, что скоро должен полететь человек, но все склонялись к мысли, что будет это не завтра. Лет через пять – семь, никак не раньше.

Но так долго ждать не пришлось. Пилотируемая космонавтика стремительно входила в жизнь человечества.

Еще в конце 1957 года, оценивая перспективы развития ракетно-космической отрасли в целом, Главный конструктор Сергей Павлович Королев пришел к убеждению, что ракета Р-7, которая использовалась для запусков советских искусственных спутников Земли, при установке на нее дополнительной третьей ступени вполне может стать надежной основой для первых полетов в космос человека.

Но как убедить руководство страны, что пилотируемый полет нужен? Как пробиться на самый верх с таким предложением? Никита Сергеевич Хрущев был в восторге от успешных полетов первых спутников. Королев не без оснований считал, что идею послать в космос человека Хрущев тоже поддержит. Но с другой стороны существовало так называемое «военное лобби», выражавшее интересы советского военно-промышленного комплекса. Представители этой группировки склонялись к мнению, что космос нужно использовать, прежде всего, в военных целях. Например, для размещения на орбите ядерного оружия или спутников – фоторазведчиков. Полет человека в космос

был очень далек от этих актуальных для начала 60-х годов военных задач.

Королев решил пойти на небольшую хитрость. Поскольку тогдашнее руководство страны всегда старалось учитывать мнение Министерства обороны СССР при финансировании новых разработок, Главный конструктор решил сделать в вопросе о необходимости создания пилотируемого космического корабля своими союзниками именно тех, кто мог бы воспрепятствовать его планам отправить человека в космос, то есть самих военных. Нужен военным спутник-фоторазведчик? Значит, сделаем спутник-фоторазведчик! Но такой, который - при определенной его переделке - сможет стать и первым космическим кораблем для полета человека в космос.

И завертелось колесо «бюрократической подготовки» к будущему космическому рейсу. Сначала Королев попросил давнего энтузиаста исследований космического пространства Михаила Клавдиевича Тихонравова коротко обосновать техническую возможность пилотируемых полетов. Тихонравов, который еще с конца 40-х годов был горячим сторонником штурма ближнего космоса пилотируемыми ракетными системами, вместе со своими сотрудниками справился с работой быстро и качественно.

На служебной записке начальника отдела проектирования космических кораблей ОКБ-1 Михаила Клавдиевича Тихонравова Сергей Павлович Королев делает короткую приписку: «Имеющиеся в настоящее время технические средства позволяют осуществить полет человека в ближайшем времени».

Минуя все инстанции военно-промышленной системы, служебную записку о возможности полета человека в космос Королев направляет непосредственно в административный отдел ЦК КПСС. Как правило, документы из административного отдела напрямую попадали на рабочий стол Первого секретаря ЦК КПСС Никиты Сергеевича Хрущева. Так случилось и в этот раз.

Учитывая выдающуюся роль Королева в ракетно-космической технике, работниками административного отдела было решено сразу же представить служебную записку Никите Сергеевичу Хрущеву с соответствующей рекомендацией о ее политической полезности. Как и ожидал Королев, Хрущев записку прочитал более чем внимательно и мгновенно оценил всю политическую составляющую первого полета человека в космос.

Как раз в это время США начали работы по созданию спутников военной разведки. Разумеется, СССР должен дать адекватный ответ на «американский вызов». Таким адекватным ответом может быть только создание собственных разведывательных спутников. Готовилось специальное постановление Советского правительства о начале финансирования работ по созданию таких спутников-разведчиков. И тут Королев, которому и планировалось поручить работу по созданию военных спутников, делает замечательный политический ход: он просит председателя государственного комитета по оборонной технике Константина Николаевича Руднева и вице-президента академии наук СССР Мстислава Всеволодовича Келдыша включить дополнительно всего несколько слов в проект этого документа. После фраз о создании советского спутника-разведчика следует добавить: «...и полета пилотируемых космических кораблей-спутников». Предложение Королева принимается. Чуть позже принимается и постановление правительства. Всего одной фразой Королев фактически делает «военное лобби» своими союзниками в подготовке первых пилотируемых полетов: «Хотите спутник-фоторазведчик? Он будет! А пилотируемый корабль – это один из этапов создания такого спутника!»

Тем временем в 1958 году в Институте авиационной медицины были начаты работы по двум научным темам, связанным с подготовкой космических рейсов. Тема 5827 предусматривала методологическую подготовку и проведение отбора человека для участия в космическом полёте. Тема 5828 была полностью

посвящена созданию системы подготовки человека к первому полету в космос. Научным руководителем обоих тем был назначен Владимир Иванович Яздовский, ответственным исполнителем стал Николай Николаевич Гуровский.

Сразу же встал вопрос: кого отбирать для первых полетов в космос? Кто лучше сможет справиться с поставленной задачей – облететь Землю на космическом корабле-спутнике? Врачи, ученые, инженеры?

- Для космического полета, - авторитетно сказал на одном из совещаний в Академии Наук СССР Сергей Павлович Королев весной 1959 года, - лучше всего подготовлены летчики реактивной авиации. И в первую очередь – летчики-истребители. Летчик-истребитель – это настоящий универсальный специалист. Он одновременно пилот и штурман, инженер и связист. На первом этапе космических исследований наши корабли будут одноместными. С учетом этого фактора летчики реактивной истребительной авиации тоже лучший вариант для выбора будущих космонавтов – они летают в стратосфере на одноместных скоростных самолетах и в одиночку приучены выполнять сложнейшие полетные задания.

Не замедлили появиться и правительственные решения о наборе в будущий отряд советских космонавтов. В соответствии с принятыми Постановлениями ЦК КПСС и Совета Министров СССР №22-10СС «О медицинском отборе кандидатов в космонавты» от 5 января 1959 года и №569-264 «О подготовке человека к космическим полетам» от 22 мая 1959 года в авиационных частях страны начался отбор будущих кандидатов в космонавты.

В официальных медицинских документах отбор кандидатов в космонавты именовался «Темой № 6». В Институте авиационной медицины под руководством полковника медицинской службы Е.А.Карпова была создана специальная группа, в которую вошли

О.Г.Газенко, А.М.Генин, Н.Н.Гуровский, В.И.Яздовский и др.

В первый отряд советских космонавтов требовались опытные и профессионально перспективные летчики-истребители реактивной авиации. Они должны были обладать отменным здоровьем, психологической устойчивостью и невысоким ростом.

- Рост кандидатов в космонавты должен быть не выше ста семидесяти сантиметров, вес – не более семидесяти килограммов, возраст – примерно от двадцати пяти до тридцати лет, - четко сформулировал критерии отбора Сергей Павлович Королев на совещании отъезжающих медицинских групп, которое состоялось у заместителя командующего ВВС Ф.А.Агальцова.

- Сколько человек в отряд космонавтов мы должны отобрать? – спросил кто-то из медицинских экспертов. – Американцы готовят к полетам на космическом корабле «Меркурий» семерых астронавтов...

- Вы должны отобрать больше, - жестко ответил Королев. – Потому что летать в космос мы будем чаще, чем американцы.

Непосредственно сам отбор кандидатов в космонавты начался в августе 1959 года. По всей стране в авиационные гарнизоны разъехались специальные отборочные группы.

Вспоминает сотрудник Института авиационной и космической медицины Павел Васильевич Буянов:

«Это действительно был первый опыт отбора кандидатов в космонавты. До этого, такой системы не существовало. Всю организационную работу возглавил наш институт - в/ч 64688 (7-й Государственный научно-исследовательский испытательный институт авиационной и космической медицины Военно-воздушных сил – С.Ч.).

Как помню, в конце мая 1959 года нас несколько человек вызвали на совещание, где впервые было

объявлено о том, что необходимо приступить к отбору кандидатов в космонавты. Генерал-лейтенант медицинской службы Волынкин Ю.М. объявил о создании комиссионных групп, каждая из которых состояла из двух человек. Таких групп создано не более 4-5. Мне, как представителю в/ч 64688, ответственного за первичный отбор, и представителю штаба ВВС ВМФ подполковнику медслужбы Пчелкину Александру Петровичу (я тогда тоже носил звание подполковника медицинской службы) был поручен отбор кандидатов в истребительных частях ВВС европейских флотов. В течение июня-июля 1959 года мы побывали в гарнизонах истребительной авиации Северного, Черноморского и Балтийского флотов. Нам дали командировочные удостоверения и документ, обязывающий командование флотов оказывать нам необходимое содействие.

Мы должны были отобрать кандидатов не только по медицинским показаниям, а с учетом профессиональной подготовки, морально-политических качеств, психологических особенностей отбираемых.

Мы с А.П. Пчелкиным разработали для выполнения этой задачи четкий план. После доклада командиру части (соединения) о цели нашей командировки, мы по данным медицинских документов (медицинской книжки) проводили предварительный ориентировочный отбор по состоянию здоровья и ростовых показателей (нам дали данные по максимальному росту и весу и возможных отклонениях). После этого, отобранные кандидаты нами обсуждались с командированием и политработником, в которых нам предоставлялась подробная характеристика профессиональной работы, моральных качеств, особенностей характера, в частности коммуникабельность этих лиц, вредные привычки и пр.

При отрицательной или неопределенной оценке указанных качеств, отобранные по медицинским книжкам летчики, отбраковывались.

Только после этого, отобранные нами лица вызывались для предварительных переговоров и врачебного (терапевтического) обследования, вернее, врачебного осмотра терапевтом (мною).

Этот первый контакт с летчиками позволял уточнить наши впечатления и оценить возможности отобранных нами кандидатов.

После этого, подготовленный нами список кандидатов мы обговаривали и согласовывали с командованием, а затем с каждым из отобранных состоялся заключительный разговор о цели отбора, характера предстоящей работы. Выявляли реакцию летчика на наше предложение. При согласии летчика с нашим предложением (кстати, подавляющее большинство летчиков выражало согласие на новую работу) мы предлагали обговорить предложение с супругой, домашними, подумать и дать ответ на следующий день. Чаще всего летчики давали согласие при этом разговоре и не откладывали до следующего дня.

Летчикам, отобранным нами и согласившимся на предстоящую работу, сообщалось также, что предстоит тщательный медицинский и психологический отбор в Москве на базе ЦНИАГ (Центральный научно-исследовательский авиационный госпиталь – С.Ч.)».

Военный гарнизон в Луостари тоже попал в поле зрения отборочной комиссии. И не случайно. Здесь служили люди, которые уже в определенном мере прошли через сито отбора суровыми условиями Заполярья. Этот факт несколько облегчал работу прибывшей в гарнизон отборочной группы.

Осенью 1959 года молодых летчиков стали небольшими группами вызывать на собеседование в штаб войсковой части. Вызвали и Георгия. Он дождался в коридоре своей очереди, зашел в комнату для собеседования, представился. Незнакомцев оказалось двое. Средних лет, оба подполковники, с петлицами военных медиков. И посыпались вопросы... Как ваше

здоровье? Довольны ли вы своей службой? Как летаете?

В своей книге «Самые первые» Георгий Шонин вспоминал:

«Меня спросили, как бы я отнесся к предложению летать на более современных типах самолетов?

- Конечно, хочу! - отвечаю.

- Ну а если речь пойдет о принципиально новом типе летательного аппарата?

Я сразу сник. Тогда создавалось много вертолетных частей, и, конечно, туда нужны были летчики. Такая уж судьба вертолета: с начала своего становления среди нашего брата он не пользовался особой популярностью, и к этому воздушному «работяге» пилоты относились с большой настороженностью и недоверием. Не та скорость, не те высоты... Мотылек, да и только.

- Я летчик - истребитель, - говорю. - Я специально выбрал училище, где учат летать на реактивных, а не...

- Да нет! Вы не так поняли, - успокоили меня. - Речь идет о дальних полетах на ракетах вокруг Земли.

Несмотря на то, что уже тогда в космическом пространстве находился не один спутник, полеты человека в космос все еще находились в сфере фантастики. Даже среди нашей летающей братии о них всерьез не говорили.

- Вокруг Земли? - с сомнением переспросил я и, здесь же поняв, в чем дело, с поспешностью добавил:

- Согласен.

- Не ощущается твердости.

- Как не ощущается? - вскинулся я. - Вокруг Земли согласен лететь на чем угодно. Даже в ступе Бабы Яги и то рискнул бы попробовать. Но только чтобы ступа эта была сегодня, ну если не сегодня, так завтра. Долго не летать я не смогу. Я летчик.

- Об этом можете не беспокоиться. Полет человека в космос, несмотря на все ваши сомнения, не за горами. Но вам следует пройти еще очень серьезное

медицинское обследование в Москве. Можете «споткнуться» на этом испытании, и все ваши усилия окажутся бесплодными. Это вас не тревожит?

Вопрос прозвучало предостерегающе. В нем ощущалась вся серьезность нашего разговора. Он подводил итог, требовал от меня вдумчивости и отчета перед самим собой. Перед будущей работой.

- Я согласен!

- В таком случае ждите вызова в Москву. Желаем удачи!»

Сотрудник Института авиационной и космической медицины П.В.Буянов несколько уточняет и дополняет воспоминания Георгия Шонина:

«Г.С. Шонин достаточно точно описывает проведенный нами первичный отбор (с точки зрения впечатлений кандидата). Правда, есть и маленькая неточность, когда он пишет о том, что когда он вошел в комнату, там сидели два пожилых человека, оба подполковника - медика в форме. В морской форме был один из нас - А.П. Пчелкин, а я в общевойсковой форме. С удивлением я прочитал, что мы были пожилыми, тогда как мне в то время шел 41-й год, а Пчелкину, вероятно, 45-й. Хотя в этом ничего удивительного нет, так как возрастную оценку давал нам 22-летний человек.

...На трех флотах нами было отобрано более 20 человек кандидатов, и списки первично отобранных летчиков были представлены в Штаб ВВС ВМФ и главному врачу ВВС (через командование в/ч 64688).

В сформированную группу первых космонавтов из нами отобранных вошли 4 человека:

Юрий Алексеевич Гагарин,
Павел Иванович Беляев,
Георгий Степанович Шонин,
Иван Николаевич Аникеев.

Так что, в шутку можно сказать, что мы с А.П. Пчелкиным являлись «крестными отцами» этих космонавтов».

Ожидание вызова в Москву еще более сблизило Георгия Шонина и Юрия Гагарина. Через четверть века Георгий Шонин напишет в своих воспоминаниях:

«Встречались мы с Гагариным в ту пору редко, и в основном по дороге на аэродром, в Доме культуры, на стадионе или лыжне. «Привет!» – «Здорово!» – «Как дела?» – «Нормально». – «Ну, будь!» – «Буду». И шли дальше своей дорогой.

Все резко изменилось с того памятного осеннего дня, когда мы с Юрой оказались в числе шести отобранных на медицинскую комиссию в Москву для новой, неясной нам и от этого еще более заманчивой предстоящей работы.

Дружба наша окрепла в ожидании скорого и окончательного вызова к новому месту службы. В то время мы стали друг для друга единственными собеседниками и советчиками, ведь разговаривать о будущей работе даже с друзьями нам не рекомендовалось».

Не прошло и месяца, как отобранных летчиков из Луостари – Владимира Вязовкина, Юрия Гагарина, Георгия Шонина и еще трех других - стали по очереди вызывать на обещанное медицинское обследование. Первым в Москву уехал старший лейтенант Юрий Гагарин.

Когда через несколько недель он вернулся, Георгий Шонин и Владимир Вязовкин сразу же наведались к нему в гости, чтобы пораспросить о предстоящем медицинском отборе. Жена Юрия Гагарина Валентина накрыла на стол, и Гагарин сразу постарался обнадежить ребят:

- Все будет в порядке. Мы же с вами еще не такое переживали, правда?

Выпили, закусили, и Юрий Гагарин очень подробно рассказал о тех медицинских испытаниях и тестах, через которые предстояло пройти Георгию Шонину и Владимиру Вязовкину.

Вызов в Москву на randevу с медициной пришел в середине ноября. Георгий быстро собрался и 25 ноября 1959 года прибыл в Центральный военный научно-исследовательский авиационный госпиталь, где в составе группы из трех десятков человек ему предстояло пройти углубленное медицинское обследование.

Обследование и в самом деле оказалось очень серьезным. Помимо обычных анализов и проверок – взятия проб крови, снятия кардиограммы и прохождения рентгена – кандидатов в космонавты подвергали невиданным испытаниям: ставили вниз головой и при этом измеряли давление, поочередно опускали то в холодную, то в горячую воду, что-то капали под веки, подвергали акустическим воздействиям: грохот, визг, шум, свист.

Молодым летчикам уже в первый день тестирования стало ясно, что многих из них отсеют по медицинским показателям не только от будущей космической работы, о которой у всех было смутное представление, но и от летной работы вообще, а некоторых даже спишут вчистую. Поэтому некоторые военные авиаторы решили не рисковать летной карьерой, собрали вещи и уехали сразу, уже на второй или третий день обследования. Но Георгий Шонин остался. Ему не хотелось отступить на полпути.

В течение трех недель он выдержал все испытания и успешно прошел все стадии медицинского обследования. Медики выискали единственный его «минус» – Георгий был чуть выше нормы в 170 сантиметров, которая была установлена для кандидатов в космонавты. Всего на два сантиметра. Но на этот «недостаток» медики решили просто закрыть глаза. Шонину повезло.

А вот его коллегу из авиационной части в Луостари Владимира Вязовкина медики на обследовании «срезали»...

Вспоминает Ирина Павловна Пономарева - ведущий научный сотрудник Государственного научного

центра Российской Федерации «Институт медико-биологических проблем». В 1959 году она участвовала в отборе будущих космонавтов:

«Начальник Центра подготовки космонавтов Евгений Анатольевич Карпов приносил по утрам из секретного отдела толстые пронумерованные, прошитые и опечатанные тетради, и мы карандашами разного цвета отмечали тех из кандидатов, которые соответствовали следующим антропометрическим параметрам: рост до 170 см, вес до 70-72 кг и возраст до 30 лет. Позже были сделаны некоторые исключения по возрасту (для В.М.Комарова и П.И.Беляева) и росту (для Г.С.Шонина)».

Теперь, с позиций сегодняшнего дня, можно с уверенностью говорить, что требования по медицинским показателям при отборе в первый отряд космонавтов были явно завышенными. Но тех людей, которые отбирали первых космонавтов можно понять. Во-первых, никто не знал, как поведет себя человеческий организм в космосе. Во-вторых, предстоял испытательный полет на совершенно новой технике. Для успеха предстоящего дела требовалась абсолютная надежность всех его составляющих, в том числе и человека-пилота. Поэтому и «зверствовали» медики осенью 1959 года, отбирая кандидатов на первые космические полеты, беспощадно отсеивая молодых авиаторов при любых нестандартных параметрах здоровья. Что такое два «лишних» сантиметра по росту? Явный нестандарт, если все кандидаты должны быть ростом не выше ста семидесяти сантиметров! Но Шонин все-таки прошел отбор. Ему улыбнулась удача...

Георгий Шонин вернулся в свою войсковую часть ждать окончательного решения своей судьбы. Снова началась служба, снова начались полеты. Иногда ему казалось, что в далекой Москве о нем совершенно забыли. Как будто и не было тех нескольких недель на обследовании в московском госпитале...

Вызов к новому месту службы пришел только в феврале 1960 года. Оказалось, что из нескольких

расположенных рядом авиационных полков отобрали только двух кандидатов в отряд космонавтов – старшего лейтенанта Юрия Алексеевича Гагарина и старшего лейтенанта Георгия Степановича Шонина.

Отбор в первый отряд завершился. Начиная с лета 1959 года, из числа летчиков – истребителей реактивной авиации Военно-воздушных сил СССР были рассмотрены личные дела, летные и медицинские книжки 3461 летчика. Первичную беседу отборочные группы провели с 347 авиаторами. Для проверки в госпитале летчиков - кандидатов в космонавты набралось 206 человек. 52 человека отказались лечь на медицинское обследование. Из 154 оставшихся «абитуриентов» 18 человек отказались от дальнейшего прохождения обследования уже в первые дни отбора в госпитале. Два кандидата были отбракованы в ходе медицинского обследования. Главную медицинскую комиссию сумели пройти 29, а мандатную - всего 20. Двадцать из трех тысяч четыреста шестидесяти одного... В отряд космонавтов попал в среднем один летчик из 173 рассмотренных кандидатур.

Как восприняли известие об успешном прохождении отбора Георгий Шонин и другие «счастливчики»? Радовались, конечно...

Из воспоминаний дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР Бориса Валентиновича Волынова (интервью В.Полетаевой, журнал «Новости космонавтики», № 4, 2001):

«Наша госпитальная палата находилась на втором этаже – огромная, около тридцати кроватей. Потолок был очень высокий, и его поддерживали деревянные стойки. И тот, кто нормально проходил комиссию, должен был взобраться по этой стойке под потолок и на потолке оставить отпечаток своей ступни. Свой след, так сказать! Таких счастливчиков в результате оказалось совсем немного – всего 20 человек».

После того как кандидаты в космонавты были отобраны, Главный штаб Военно-воздушных Сил СССР

издал 11 января 1960 года специальную директиву №321141 «О формировании Центра подготовки космонавтов Военно-воздушных сил и отряда космонавтов». Теперь отобранных кандидатов требовалось готовить к космическому полету. Но до этого еще нужно было решить, где именно их готовить, и – самое главное - в чем, собственно, эта подготовка должна заключаться. Ведь никто в мире никогда космонавтов еще не готовил.

«Кто возглавит будущих летчиков-космонавтов, явится в Звездном городке начальником, воспитателем и в то же время смелым экспериментатором? - писал позднее в своей книге «Летчики и космонавты» Николай Петрович Каманин, работавший в то время в Главном штабе ВВС. - На эту должность у нас появилось несколько кандидатур. Остановились на видном специалисте в области авиационной медицины Евгении Анатольевиче Карпове. Немало лет проработал он с летчиками, хорошо знает их душу и летный характер. Евгений Анатольевич с первых дней загорелся новой работой, перспективой, мечтой».

24 февраля Главком ВВС К.А.Вершинин назначает Е.А.Карпова начальником Центра подготовки космонавтов. Центра, которого в природе еще не существует.

С чего начинается создание любой организации? Конечно, со штатной структуры. Карпов, практически ни с кем не советуясь, садится и пишет штатное расписание на 250 человек. На следующий день он со своими наработками направляется к заместителю главкома ВВС генерал-полковнику Филиппу Александровичу Агальцову.

- Ну, ты, Евгений Анатольевич, и размахнулся, - Агальцов улыбнулся, несколько секунд подумал и сократил штат будущего ЦПК до 70 человек.

Карпов еще раз прошелся по структуре, еще раз оценил количество необходимых ему людей и решил стоять на своем: штатная структура Центра подготовки

космонавтов должна состоять из 250 человек. Он записался на прием к Главкому Вершинину.

Маршал внимательно выслушал доводы инициативного полковника, потом вызвал к себе генерал-полковника Агальцова и послушал его соображения. Еще раз пролистал предложения Карпова по штатной структуре и лукаво подмигнул Агальцову:

- Мы с тобой, Филипп Александрович, не знаем, как готовить космонавтов, и он тоже не знает, - Константин Андреевич кивнул в сторону Карпова, - но берется! С этим стоит посчитаться! Хотя, по-моему, чуть-чуть подсократить и можно!

Он взял со стола ручку и написал резолюцию: «Утвердить штатную структуру Центра подготовки космонавтов ВВС в количестве 189 человек». И расписался.

Итак, Центр подготовки космонавтов был создан с общей численностью 189 человек. Конечно, не все из них были будущими покорителями космоса - собственно космонавтов было всего 20 человек. Еще 70 составляли военнослужащие, а 99 – гражданские рабочие и служащие. Была окончательно доработана и утверждена штатная структура ЦПК, которая включала в себя отдел управления Центром, учебно-тренировочный отдел, отдел подготовки слушателей - космонавтов, отдел материально-технического снабжения, взвод охраны и подразделение клуба.

Структура уже была, а вот работников еще только предстояло найти. В наличии у Евгения Анатольевича Карпова из положенных по штату сотрудников было пока только два - заведующий отделом кадров и командир строевого отделения Андрей Власюк и старшина Федор Демчук, который одновременно был и завгаром, и шофером, и автослесарем. Вскоре заместителями Карпова были назначены: по летной подготовке - Евстафий Евсеевич Целикин, по политработе - Николай Федорович Никерясов.

Приказом Министра обороны СССР 3 марта 1960 года было утверждено «Временное сокращенное положение о космонавтах». С 7 марта 1960 года по приказу № 267 Главкома ВВС К.А.Вершинина были зачислены на должность слушателей-космонавтов в отряд космонавтов ЦПК ВВС (в приказе он именовался войсковой частью 26266) первые 12 летчиков:

Иван Николаевич Аникеев,
Валерий Федорович Быковский,
Борис Валентинович Волынов,
Юрий Алексеевич Гагарин,
Виктор Васильевич Горбатко,
Владимир Михайлович Комаров,
Алексей Архипович Леонов,
Григорий Григорьевич Нелюбов,
Андрян Григорьевич Николаев,
Павел Романович Попович,
Герман Степанович Титов,
Георгий Степанович Шонин.

7 марта будущих покорителей космоса принял Главнокомандующий ВВС, Главный маршал авиации Константин Андреевич Вершинин. Вершинину просто очень захотелось самому посмотреть на тех, кто первым должен был преодолеть границы космического пространства. Встреча была недолгой, но теплой и сердечной. Главный маршал авиации откровенно сказал молодым пилотам, что программа подготовки космонавтов, которую разрабатывает Академия наук СССР, будет очень сложной. Кандидатам в космический полет предстоят изнурительные и трудные тренировки, потребуются железная личная дисциплина и неукоснительное следование строгому распорядку занятий. В заключение беседы маршал поздравил Георгия Шонина и других офицеров с новым назначением и пожелал им успехов.

На следующий день Гагарин и Шонин улетели в Мурманск, но домой, в Луостари, добрались только утром 9 марта – в день рождения Гагарина. Вечером

собрались у Юрия. Георгий Шонин тоже был на вечеринке. Пришедшие в гости ребята – офицеры вспоминали службу, радовались за Юрия и Георгия, много шутили, пели песни под гитару.

На сборы ушла пара дней. Утром 11 марта Георгий и семейство Гагариных улетели обратно в Москву.

Тем временем в столице продолжался отбор в группу будущих космонавтов. 9 марта в группу был зачислен Евгений Васильевич Хрунов. Затем добавились еще двое: Дмитрий Алексеевич Заикин и Валентин Игнатьевич Филатьев. 28 апреля 1960 года слушателями-космонавтами стали Павел Иванович Беляев, Валентин Васильевич Бондаренко, Валентин Степанович Варламов, Марс Закирович Рафиков. Последним - двадцатым - слушателем 17 июня 1960 года в отряд космонавтов пришел Анатолий Яковлевич Карташев.

Что чувствовали, о чем думали эти двадцать молодых мужчин, которым предстояло стать первым отрядом советских космонавтов? Почти через четверть века Георгий Шонин напишет:

«Мы были счастливы и горды, что стояли у истоков пилотируемых полетов в космическое пространство, что именно нам довелось начинать подготовку к первым космическим стартам и первым «на родную Землю со стороны взглянуть». Нам повезло: мы родились вовремя! Пятью годами раньше – не подошли бы по возрасту, пятью годами позже – пришли бы уже на проторенный путь. И в том и в другом случае за нас это великое дело сделали бы другие».

Первый космический отряд

К занятиям отряд советских космонавтов приступил 14 марта 1960 года. Первоначально Георгия Шонина и других будущих космонавтов разместили в небольшом двухэтажном здании вблизи Ленинградского шоссе на Центральном аэродроме имени М.В. Фрунзе. На территории, закреплённой за спортклубом ЦСКА, напротив здания Центрального аэровокзала и рядом с академией им. Н. Жуковского, находился штаб Центра подготовки космонавтов и три учебных класса. Именно здесь впервые сели за учебные столы 15 летчиков – первые кандидаты в космонавты.

Позднее Георгий Шонин вспоминал:

«Москва. Нам было приказано собраться 14 марта в девять часов. В восемь я был около проходной, не решаясь переступить ее порог. В конце концов, минут через двадцать, возле меня остановилась машина. Из нее вышел Андриян Николаев с двумя огромными чемоданами. Мысленно сравнив их со своим скромным багажом, я не смог сдержать улыбки. Заметив это, Андриян сказал: «Еще поживешь с мое, сынок!»

Кстати, именно с Андрияном Николаевым Георгий Шонин сдружился наиболее тесно.

С местом обучения будущих космонавтов определились. Теперь нужно было подыскать им жилье. Сначала нашли временное: из огромного деревянного, пропахшего потом и портянками барака отселили 200 военных строителей, разгородив его на небольшие комнатки. Этот барак и стал первым жилищем для будущих космонавтов. Обстановка внутри была спартанской: скрипучие железные кровати и деревянные, прочно сколоченные табуреты, стандартных габаритов тумбочка с двумя полками – вот и вся мебель для новоселов. Туалет, умывальники – все на улице. «Очень удобно, – едко шутили будущие космонавты, – пользоваться будет можно при любой погоде!» В бараке

Георгий Шонин поселился в одной комнате с немногословным и всегда спокойным Андрияном Николаевым, тоже холостяком.

Дважды Герой Советского Союза, летчик – космонавт СССР Павел Романович Попович вспоминал:

«Первое время жили на Центральном аэродроме имени М.В. Фрунзе в районе Хорошевского шоссе, в бывшей казарме барачного типа, в которой еще недавно размещались военные строители. Помещения были совершенно пустыми. Армейские койки, тумбочки и табуретки, постельное белье мы с Федей Демчуком, водителем нашего автобуса, заносили сами. Пока жили без семей, проблем не было, но когда мы привезли жен и детей, то возникла напряженность с посещением туалета, так как туалет был гарнизонный и им пользовались солдаты соседней части. Но вскоре от Моссовета мы получили квартиры».

Самый первый день в отряде у Георгия Шонина ушел на обустройство. Все будущие покорители Вселенной уже успели перезнакомиться в госпитале во время последнего медицинского обследования. В целом, в группе сразу же установились добрые и товарищеские взаимоотношения. Хотя, конечно, на первых порах была и притирка характеров, и непонимание друг друга.

Буквально на следующий день начались плановые занятия – лекции и тренировки. Лекции, которые были прочитаны Георгию Шонину и другим слушателям – космонавтам в те самые первые недели занятий, имели самый разнообразный характер, но большинство из них, так или иначе, касались медицинских и физиологических проблем космических полетов, освоения основ авиационной и космической медицины, ознакомления с неблагоприятными воздействиями факторов космического полета, проведения общеукрепляющей и специальной физической тренировки. Занятия с будущими пилотами космических кораблей проводили известные авиационные медики О.Г.Газенко, А.М.Генин, Ф.Д.Горбов, Н.Н.Гуровский, А.Д.Серяпин, В.И.Яздовский –

цвет советской военно-медицинской науки. Кандидатами в космонавты были прослушаны лекции по актуальным для космических полетов темам и отработаны практические занятия по влиянию гипоксии, ускорений, вибрации, гипертермии и шума на организм человека. От незнакомой медицинской терминологии у Георгия поначалу голова шла кругом.

После занятий Георгий Шонин и другие слушатели-космонавты были предоставлены сами себе. Штатная структура Центра подготовки космонавтов уже была утверждена, но организованного досуга у ребят-космонавтов еще не было. Так уж случилось, что из двадцати членов первого отряда космонавтов девятнадцать ребят были иногородними и никогда раньше не жили в Москве. Уроженцем столичного региона был только Валерий Быковский. И как-то само собой получилось, что вокруг Быковского сформировалась группа космонавтов – «холостяков», не обремененных домашними делами, в составе Георгия Шонина, Андрияна Николаева, Бориса Волынова и Дмитрия Заикина. Эту «холостяцкую команду» Валерий Быковский после занятий часто водил на экскурсии по Москве, рассказывая о достопримечательностях столицы. Иногда всей шумной компанией заходили и в гости к родителям Валерия Быковского – Федору Федоровичу и Клавдии Ивановне.

Часто космонавты ходили на футбол. Георгий Шонин и его друзья все поголовно болели за «армейскую команду» – Центральный спортивный клуб армии. Из всех ребят особым «футбольным вкусом» выделялся только Павел Попович, который не скрывал своих симпатий к киевскому «Динамо».

Главный конструктор Сергей Павлович Королев с первых дней существования отряда внимательно следил за ходом подготовки слушателей - космонавтов. В начале апреля 1960 года он попросил, чтобы ему дали информацию о том, какие лекции слушают будущие покорители космоса. Информацию предоставили.

Прочитав ее, Королев буквально взорвался негодованием:

- Вы кого мне готовите? Подопытных свинок? Собачек для опытов? Мне не нужны пассажиры! Мне нужны летчики, которые смогут пилотировать космические корабли! Они должны знать технические вопросы, разбираться в основах астрономии и астронавигации, владеть навыками пилотирования. Программу подготовки пилотов-космонавтов нужно немедленно пересмотреть и дополнить техническими и научными дисциплинами!

После вмешательства Королева программа обучения была радикально изменена. В ней появились баллистика, механика и динамика космического полета, технические дисциплины, курсы по конструкции ракеты-носителя и космического корабля. Эти новации не вызвали возражений среди слушателей - космонавтов: Георгию Шонину и другим ребятам из космического отряда стало ясно, что их, военных летчиков, готовят не на унижительную роль «подопытных кроликов», а в качестве настоящих пилотов будущих космических кораблей.

Претерпел изменения и состав преподавателей, особенно по прикладным техническим дисциплинам. Среди лекторов появились работники конструкторского бюро, которым руководил Сергей Павлович Королев. Занятия по основам космической техники, проводили К.Д.Бушуев, О.Г.Макаров, Б.В.Раушенбах, В.И.Севастьянов, М.К.Тихонравов, К.П.Феоктистов. Любопытно, что трое из числа этих преподавателей – Константин Феоктистов, Виталий Севастьянов и Олег Макаров – в будущем сами станут космонавтами.

Георгию Шонину лекции по космической технике, на которой предстояло подняться к звездам, нравились намного больше, чем лекции по космической медицине. И ему очень хотелось лично познакомиться с человеком, который возглавлял все разработки советских пилотируемых космических кораблей.

Долго ждать этого знакомства не пришлось. Вскоре после начала занятий будущие космонавты были приглашены на встречу с Главным конструктором Сергеем Павловичем Королевым. В конференц-зал вошел невысокого роста, немного сутулый, кареглазый человек. Улыбнулся, поздоровался, сел на стул во главе стола и очень внимательно окинул взглядом присутствующих летчиков. Потом достал из кожаной папки список и стал по алфавиту называть фамилии. Названный вставал и отвечал на один или два вопроса Сергея Павловича. Королев очень внимательно, уже без улыбки, выслушивал ответы, кивал и называл фамилию следующего по списку. Дошла очередь и до Георгия Шонина, последнего в алфавитном списке космонавтов. Выслушав ответ Георгия на стандартный вопрос, откуда он родом и где жил до зачисления в отряд, Сергей Павлович вдруг широко улыбнулся и сказал:

- Давай, Жора! Не посрами Одессу! Ведь среди присутствующих только ты и я по-настоящему знаем, что это за город!

Оказалось, что Сергей Павлович Королев в молодости несколько лет жил в Одессе. Там, кстати, жил и еще один выдающийся советский ракетчик – конструктор ракетных двигателей Валентин Петрович Глушко. Но, конечно, до зачисления в отряд космонавтов Георгий Шонин не был знаком ни с Сергеем Павловичем Королевым, ни с Валентином Петровичем Глушко.

Во время той первой и довольно короткой беседы с будущими космонавтами Сергей Павлович не стал рассказывать им о космическом корабле, на котором молодым летчикам предстояло подняться в космос. Об общем устройстве того космического аппарата, который впоследствии получит имя «Восток», Георгию Шонину и его коллегам рассказали во время теоретических занятий сотрудники конструкторского бюро Королева.

Утвержденным в общих чертах в начале 1960 года планом занятий будущих пилотов космических кораблей

предполагалось, что в процессе подготовки каждый из космонавтов пройдет три этапа:

- общекосмическую подготовку, во время которой ознакомится с общими факторами космического полета, общими принципами ракетной техники и космонавтики;

- подготовку в группах, которые ориентированы на ту или иную космическую программу (например, околоземные полеты или полет к Луне);

- непосредственную подготовку в одиночку или в составе экипажа для выполнения конкретного космического полета.

То, чем занимались с 14 марта 1960 года Георгий Шонин и его товарищи по отряду космонавтов, как раз и было общекосмической подготовкой. Конечно, тогда еще не было никаких утвержденных методик, и сам процесс общекосмической подготовки был во многом экспериментальным.

Своей собственной материально-технической базы для подготовки космонавтов у «новорожденного» Центра подготовки космонавтов еще не было. Поэтому первые занятия для Георгия Шонина и его коллег были организованы, в основном, на территории Института авиационной медицины. Потом, когда началось изучение космической техники, подключилось со своей проектно-производственной базой ОКБ-1 Сергея Павловича Королева. Для проведения полетов на невесомость был выбран подмосковный аэродром Чкаловская, а для парашютных прыжков - аэродром вблизи города Энгельс в Саратовской области.

Парашютным прыжкам вообще уделялось очень большое значение в подготовке первого отряда советских космонавтов. Для их выполнения Георгия Шонина и других слушателей – космонавтов уже 13 апреля 1960 года, через месяц после начала занятий, отправили в город Энгельс на специальную парашютную базу. Сначала парашютные прыжки рассматривались, прежде всего, в качестве средства психологической подготовки будущих космонавтов. У авиаторов

считалось и считается сегодня, что ничто так не воспитывает волю и умение не теряться в сложной ситуации, как парашютное дело. Но уже очень скоро стало ясно, что владеть навыками парашютирования космонавтам нужно и при подготовке к полетам на космическом корабле «Восток». Во-первых, при аварийном катапультировании до старта или во время старта ракеты-носителя космонавт затем спускался на парашюте. Во-вторых, при штатной посадке космического корабля «Восток» предполагалось, что непосредственно перед посадкой спускаемого аппарата, когда «Восток» уже будет лететь в атмосфере Земли, космонавт катапультируется и опустится на землю на парашюте. Поэтому отряд слушателей – космонавтов должен был пройти самую полную программу парашютной подготовки – прыгать на сушу и на воду, днем и ночью, на пересеченную местность и на лес. За двадцать летних дней в течение шести учебных недель Георгию Шонину и каждому из его коллег предстояло выполнить не менее, чем по сорок прыжков.

Как и большинство авиаторов, Шонин и другие молодые летчики из отряда космонавтов вовсе не горели желанием совершенствовать навыки парашютирования. Поэтому, услышав о такой «шикарной» программе парашютной подготовки, Шонин в шутку шепнул Быковскому:

- Валера, а тебе не кажется, что мы с тобой сели не в тот железнодорожный вагон?

- Да, Жорка, - подумав, согласился Валерий. - Может, пора сматываться по своим частям, пока нас здесь еще как следует не запомнили?

Но все же, поразмыслив, они решили остаться. Не хотелось после такого серьезного отбора и бесконечной череды медицинских комиссий бесславно сходить с дистанции уже в самом начале долгого пути к космическому полету.

Занятия по парашютной подготовке со слушателями – космонавтами вел известный

парашютист Николай Константинович Никитин. Человек он был волевой и строгий, поблажек никому не давал. Принцип подготовки был определен четко: если требуется из кандидатов в космонавты сделать парашютистов – значит, сделаем. И в кратчайшие сроки. Дисциплина в подразделении была строжайшей. Позже Георгий Шонин вспоминал:

«Как-то Евгений Хрунов, Иван Аникеев и я вернулись из города на час позже, чем следовало. Утром Николай Константинович узнал о нашем опоздании. Мы уже стояли в строю около самолета с надетыми парашютами и ожидали привычной команды: «Направо! В самолет шагом марш!» – как вдруг услышали:

- Кто опоздал к отбою, выйти из строя.

Мы втроем шагнули вперед.

- Снять парашюты, - приказал Никитин. – Сегодня от прыжков вас отстраняю. Будете собирать чехлы. Вопросы?

Вопросов, конечно, не было. Неприятно отставать от товарищей, но мы знали, что просить и доказывать что-либо напрасно, - тут Никитин неумолим. Расстроенные, сняли парашюты, и пошли на площадку приземления. Время для нас тянулось медленно. В небе ромашками раскрывались купола, ребята выполняли различные упражнения, а мы грустно смотрели на них, проклиная себя за вчерашнее опоздание».

Как правило, практические занятия по обучению правилам укладки парашютов проводились на аэродроме. Перед прыжками с самолета группа выполнила тренировки на парашютных вышках.

Физподготовка была ежедневной и очень интенсивной. Даже в нелетные дни космонавты тренировались в спортзале местного Дома офицеров. Георгий Шонин дружил со спортом еще с курсантских времен, поэтому усиленные занятия по физической подготовке больших проблем ему не доставляли.

В свободное время, уже вечером, Георгий Шонин, Андриян Николаев, Валерий Быковский, Владимир

Комаров и Павел Попович часто ходили смотреть футбол на стадион Летного городка. Иногда по выходным всем отрядом ездили отдыхать на Волгу.

Жили будущие космонавты в летном профилактории и в гостинице. В комнатах их поселили по четыре человека. Спали на обычных железных кроватях с жесткими панцирными сетками. В комнатах стояли стол, стулья, шифоньер и тумбочки – стандартный набор комнаты любого общежития.

Питались в местной летной столовой. Из-за прыжков иногда приходили ужинать очень поздно, порой едва волочили ноги от усталости. Никитин так изматывал будущих покорителей космоса на тренировках, что к вечеру они были похожи на выжатый лимон. Молча рассаживались за столы и так же молча ели.

По отношению к окружающим Георгий Шонин и другие кандидаты в космонавты вели себя очень корректно. Всегда были аккуратны, подтянуты. Другие летчики в гарнизоне, бывало, и «употребляли» - и очень хорошо «употребляли!» - но за «ребятами Никитина» никто ничего подобного никогда не замечал. Правда, иногда и будущие космонавты тайком от руководства позволяли себе выпить грамм по пятьдесят коньяка.

В летном гарнизоне и на аэродроме ребят из «московской группы» знали, в основном, по именам – правила секретности действовали и здесь. Никто и не подозревал, что они будущие космонавты. Считалось, что это готовится к соревнованиям большая группа спортсменов-парашютистов. Правда, когда начались прыжки в разное время суток, секретность дала небольшую «трещину»: к Георгию Шонину и его коллегам приклеилось шутовское прозвище «лунатики», потому что у них теперь был особый распорядок дня. Днем они учились, ночью отрабатывали высотные прыжки, спать ложились не вечером, а как придется.

Они не были «суперменами» с идеологических плакатов и пропагандистских брошюр, эти простые советские парни, готовившиеся штурмовать космос.

Многие из них, несмотря на то, что они были летчиками, без особого энтузиазма выполняли парашютные прыжки. Но даже здесь, в экстремальных условиях и ситуациях, Георгий Шонин и его товарищи не замыкались в себе, в своих переживаниях, а, напротив, старались всячески поддержать и приободрить друг друга. Особенно хорошо это удавалось делать Юрию Гагарину. Георгий Шонин вспоминал о тех их первых парашютных тренировках:

«Сидя в самолете, с надетыми парашютами, за несколько минут до прыжка, Юрий Гагарин подшучивал над притихшими друзьями или подбивал Павла Поповича на какую-нибудь песню.

– Валера, подтягивай! – поддевал он сидящего напротив и «загрустившего» Быковского, который не «подтягивает», находясь даже в самом прекрасном расположении духа. Действительно, в ту пору нам было не до песен, мы только приобщались к парашюту и еще не полюбили этот спорт отважных.

Сравнивая свои внутренние переживания и Юрину внешнюю реакцию на прыжки, я даже засомневался в себе и обратился к нашему храброму и напористому тренеру за разъяснением:

- Николай Константинович! То, что вы не чувствуете страха перед этими обычными для вас прыжками, мне понятно. У вас их три тысячи. Да еще каких! О некоторых даже слушать страшно. Но меня удивляет Юрий. У него-то этих прыжков столько же, сколько и у остальных - кот наплакал! И десятка еще нет.

- Чудак-человек! Так, кажется, говорят у тебя в Одессе? Ведь эти шутки и песни у Юрия как защитная реакция. С их помощью он держит себя в руках. Да и вас заодно. И кто это тебе сказал, что я перед прыжком не волнуюсь? Ты, что же, думаешь, я из другого теста слеплен, железный? Нет, милый. Абсолютно ничего не бояться может только фанатик, маньяк. Короче, человек с ненормальной психикой. Храбрый человек - это тот, кто хорошо умеет управлять чудесным инстинктом, который заложила в нас природа. Инстинкт самосохранения,

слыхал? Не будь его, человечество исчезло бы уже на самой первой стадии своего развития. И вот для того, чтобы научиться хорошо управлять этим инстинктом, мы и занимаемся с вами такой насыщенной и сложной парашютной подготовкой. Понял? - и пристально посмотрел на меня колючими глазами. - И я сделаю из вас настоящих мужчин! – четко и энергично закончил он и, как бы ставя точку нашему разговору, больно ударил меня в плечо своим железным кулаком.

- Вот и правильно! И по улице нужно ходить так, уж если кто и зацепился за твое плечо, то он и должен отлететь в сторону, а ты продолжаешь идти прямо! - удовлетворенно заметил он.

После этого разговора я уже другими глазами смотрел на Юрины выходы. Я понял - это не бесшабашность, это продуманная линия поведения. И высокие результаты, которых он неизменно достигал на всех испытаниях и тренировках, подтверждали это. Было ясно, что он хорошо знает свои возможности, и твердая вера в свои силы позволяет ему относиться к абсолютно новой для всех нас деятельности как к чему-то привычному и естественному...»

Когда стали подводить общие итоги парашютных тренировок, выяснилось, что с освоением техники парашютных прыжков лучше других справился Борис Воынов, чуть отстали от него Юрий Гагарин, Алексей Леонов и Георгий Шонин. Результаты остальных будущих космонавтов были несколько хуже.

После завершения парашютных прыжков коллектив будущих покорителей Вселенной сплотился, Георгий Шонин и другие ребята лучше узнали друг друга, стали притираться характеры, устанавливаться дружеские связи.

Каждый из будущих космонавтов, прошедших парашютную подготовку в полном объеме, получил квалификацию «Инструктор парашютно-десантной подготовки ВВС». 10 ноября 1960 года это звание было присвоено и Георгию Шонину.

Подготовка первого отряда космонавтов не ограничивалась парашютными прыжками и лекциями по космической технике и медицине. Будущие космонавты впервые почувствовали, что такое невесомость в специальных полетах на самолете, который делал в воздухе «горку».

Ознакомительно-тренировочные полеты слушателей-космонавтов на невесомость выполнялись в те годы на учебном реактивном самолете МиГ-15УТИ. Через несколько лет в распоряжении космонавтов появится специально переоборудованный для таких полетов пассажирский самолет Ту-104. Ну, а пока летчик поднимал обычный учебный МиГ в небо и набирал необходимую скорость. Самолет взлетал на «горку», а потом начинал пикировать по определенной траектории. В это время внутри самолета наступала невесомость – все тела теряли свой вес. Невесомость была очень кратковременной – от 20 до максимума в 45 секунд. Целью этих полетов было как ознакомление будущих космонавтов с самим состоянием невесомости, так и тренировка навыков их работы при выполнении различных действий – от бытовых до технических. Во время кратковременной потери веса Георгию Шонину и его коллегам нужно было успеть не только сориентироваться в тесном пространстве кабины самолета, но и выполнить простейшие учебные задания.

Ознакомительно-тренировочные полеты начались с мая 1960 года под руководством видного ученого в области авиационной и космической медицины Е.М.Юганова. Управление полетом осуществлял летчик из передней кабины самолета. Вторая кабина, в которой находился слушатель-космонавт, была укомплектована медицинской аппаратурой для изучения координации движений и регистрации физиологических параметров, киноаппаратом для съемки мимики лица испытуемого в условиях перегрузки и невесомости. Начало и конец невесомости определялись по «индикатору», в качестве которого использовался обычный плексигласовый

шарик на ниточке. В начале невесомости он «всплывал» вверх, а при воздействии перегрузок опускался вниз, к середине пилотской кабины. Во время выполнения самолетом параболы Кеплера на ее начальном и конечном участках действовали перегрузки 3-4 единицы в течение примерно 15 секунд, а потом наступало состояние невесомости, которое длилось около 40-45 секунд. Во время ознакомительно-тренировочных полетов слушателям-космонавтам нужно было выполнить три полета по три параболических горки в каждом. В первом полете испытуемые знакомились с состоянием невесомости и отрабатывали возможность ведения радиопереговоров с Землей. Во втором полете изучалась координация движений слушателей-космонавтов, острота их зрения, возможность приема ими пищи и воды. В третьем полете выполнялась регистрация физиологических параметров: температуры, давления, частоты пульса и т.п.

Координация движений испытуемых в ходе этих полетов на самолете МиГ-15УТИ изучалась с помощью выполнения пробы письма как при фиксации слушателя-космонавта к пилотскому креслу, так и при свободном его нахождении в безопорном парении. В горизонтальном полете в условиях невесомости Георгий Шонин и его коллеги по космическому отряду должны были написать один и тот же заданный текст: «Циолковский – основоположник космонавтики». Последующий анализ почерка испытуемых показал, что при фиксации слушателей-космонавтов к пилотскому креслу кратковременная невесомость не оказывала существенного влияния на характер их почерков, а в состоянии свободного парения в «бассейне невесомости» никому из слушателей-космонавтов с первых попыток не удалось произвести запись заданного текста.

Проводились также специальные испытания на вибростенде для ознакомления слушателей-космонавтов с субъективными ощущениями, возникающими при

вибрации во время старта ракеты-носителя, а также для определения индивидуальной виброустойчивости каждого из кандидатов в космонавты. По воспоминаниям друзей-космонавтов, Георгий Шонин «трясся» на вибростенде без большой охоты.

Поскольку при старте с космодрома на ракетеносителе и при возвращении на Землю космонавт будет испытывать перегрузки, будущих покорителей космоса начали «катать» на центрифуге. Перегрузки постепенно доводили до отметки «10 G». В ходе этих тренировок создавалось направленное по линии «грудь – спина» утяжеление величиной 5, 7, 9 и 10 единиц, которое моделировало взлет ракеты-носителя, штатную и аварийную посадки спускаемого аппарата космического корабля на Землю. Шонин прошел эти испытания без существенных замечаний со стороны тренеров и врачей.

Еще одно испытание включало в себя «отсидки» в специальной «комнате тишины» - сурдокамере. Сурдокамера имела хорошую звукоизоляцию, и в нее не мог проникнуть извне ни один звук. В камере имелся стол для работы, была смонтирована приборная доска. Стул и узкая тахта служили для отдыха, рядом располагались небольшой холодильник с продуктами, а за шторкой – умывальник и туалет. Космонавты проводили в сурдокамере в полном одиночестве и изоляции от внешнего мира по 10 – 15 суток. На первом этапе космических исследований совершать полеты вокруг Земли предстояло на одноместном корабле, и руководители будущих полетов хотели убедиться, что каждый из кандидатов в космонавты сможет перенести длительное одиночество. Связь с испытуемым осуществлялась только с использованием условных световых сигналов.

Георгию Шонину в таком «космическом полете» в сурдокамере был задан «перевернутый» распорядок дня. Это означало, что днем он должен был спать, а ночью бодрствовать, нести вахту. Георгий не смог быстро перестроиться. Ему трудно давался переход на новый

рабочий ритм. Но, если надо работать ночью, – что же, будем работать. Он четко и молодецкато выполнял все методические указания, подготовленные медиками. Медицинский персонал, наблюдавший за экспериментом, отметил в контрольных записях высокую организованность и дисциплинированность пилота Шонина.

За окнами лаборатории светало, а Шонину передавалась команда «Отбой». Он ложился на койку и достаточно быстро засыпал. Хоть его организм и не сразу адаптировался к новым условиям существования, но усталость к концу очередного «дня» брала свое, и сон кандидата в космонавты был глубоким и спокойным.

Его будили или он просыпался сам в точно назначенное время. Умывался, делал легкую разминку, завтракал и сразу приступал к выполнению программы «полета». Во время пребывания в сурдобокамере СБК-48 Георгий ежедневно вел дневник и вносил в него все необходимые записи: параметры внутреннего микроклимата «кабины космического корабля» (температура и влажность) и показатели межэлектродного сопротивления перед регистрацией электрофизиологических параметров. Он старался подробно записать все свои личные впечатления, дать общую оценку своему самочувствию и настроению. Правда, изо дня в день эти записи получались практически одинаковыми: «Самочувствие хорошее. Настроение бодрое. Все идет нормально».

Но к концу эксперимента усталость все-таки стала накапливаться. Уже потом Шонин признается:

«Чем меньше оставалось дней до конца эксперимента, тем более нетерпимым становился я сам. В последние дни буквально считал часы. И когда на пятнадцатые сутки динамик вдруг заговорил и вместе с приветствием предложил мне продолжить эксперимент еще на несколько дней, я категорически отказался».

Кроме сурдокамеры, с будущими пилотами были проведены и занятия в термокамере, где температура

менялась в достаточно широких пределах: не было гарантии, что системы терморегулирования космических кораблей смогут работать надежно, чтобы обеспечить комфортные условия космонавтам. Поэтому будущих пилотов «Востоков» тренировали и на устойчивость к тепловым нагрузкам.

Тренировки космонавтов в термокамере проводили для определения их индивидуальной устойчивости к перегреванию, а также для повышения их устойчивости к гипертермии. Обычно эти тренировки выполнялись в три этапа. Первый этап включал в себя два ознакомительных пребывания в термокамере при температуре + 70 °С и относительной влажности воздуха до 30 %, которые преследовали цель определения предельного времени переносимости кандидатом в космонавты температуры воздуха + 70°С. Второй этап был тренировочным и предусматривал постепенно нарастающее время пребывания в тех же температурных условиях - 30, 40, 50, 60 и 70 минут. Обычно перерыв между воздействиями составлял 1-2 дня. На третьем этапе каждый слушатель-космонавт должен был дважды «отсидеть» в термокамере для определения индивидуального максимального времени пребывания в условиях замкнутой кабины при температуре +70 °С и 30% относительной влажности. За часовую тренировку будущий космонавт с потом терял около полутора–двух килограммов веса.

Георгий Шонин стал первым из слушателей-космонавтов, кто целые сутки провел в космическом скафандре в термокамере. Температура внутри условного «космического корабля» достигала 55 градусов по Цельсию, а влажность - 40 процентов. И будущий космонавт, и новый космический скафандр блестяще выдержали испытания.

Кстати, опасения, что пилот космического корабля может подвергнуться в ходе полета повышенным температурным нагрузкам, оказались не надуманными. наших «ореликов», как говорится, Бог миловал, а вот

американскому астронавту Джону Гленну в феврале 1962 года пришлось в буквальном смысле попотеть: при торможении космического корабля «Меркурий»-«Френдшип» в земной атмосфере температура внутри него поднялась до семидесяти градусов по Цельсию. По этому поводу Н.С.Хрущев даже с ехидцей пошутил во время одной из своих пресс-конференций: «Американский астронавт чуть не зажарился».

Испытания слушателей – космонавтов в барокамере проводили для определения их индивидуальной устойчивости к умеренным степеням кислородного голодания, большим степеням разряжения атмосферы и быстрым перепадам барометрического давления. Будущих пилотов космических кораблей обычно «поднимали» в барокамере на пять и десять километров. Особенно неприятным для Георгия Шонина и его друзей по космическому отряду оказалось испытание с «подъемом» на пять километров, а потом с быстрым «спуском» до земли. У некоторых космонавтов после этого «полета» были отмечены сильные головные боли.

Общение кандидатов в космонавты с медицинским персоналом, обслуживающим сурдо-, термо- и барокамеры, не ограничивалось только служебными рамками. Будущие пилоты «Востоков» были очень молоды, а медицинский персонал в значительной степени был представлен молодыми женщинами – врачами и медсестрами.

«Вполне естественно, что между молодыми летчиками и нами создались доверительные, дружеские (конечно, не без индивидуальных симпатий), но деловые отношения, - вспоминает ведущий научный сотрудник Государственного научного центра Российской Федерации «Институт медико-биологических проблем» Ирина Пономарева. - Когда приходилось идти с кем-нибудь из отряда через парк в Институт, мы рассказывали друг другу о себе, своих семьях, близких,

очень быстро находили общий язык. Что мы только не обсуждали, о чем только не мечтали! Как они все любили небо и свою профессию! Мне, выросшей в семье военного летчика, это было близко и понятно.

Мы знакомили их с Москвой и помогали обустроиться, когда семейные получили временные квартиры на Ленинском проспекте. Случалось, будущие космонавты заезжали ко мне домой на Детскую улицу. Значительно позже родители, увидев их лица по телевизору, узнавали своих гостей, удивлялись, что я в свое время не рассказывала, с кем общаюсь, и, конечно, очень гордились.

Нигде я не встречала воспоминаний о тех вечерах с чудесной нашей самодеятельностью, которые мы проводили сначала в Институте авиационной и космической медицины, затем в гостях у космонавтов на Чкаловской. Мы снимали кафе «Молодежное» и со свойственным комсомольским задором устраивали там свои «Голубые огоньки». Приходили сотрудники института, космонавты, приглашали кого-нибудь из артистов. Помню, однажды В.В.Парин декламировал басню, не забыть юмористические байки В.Б.Малкина, В.Г.Воловича. А как задушевно пел Паша Попович! Исполняла цыганские романсы под собственный аккомпанемент на фортепьяно психолог В.Т.Лебедева. Не обходилось и без танцев».

Правда, на первых порах Георгий Шонин и его коллеги после занятий были не слишком расположены к длительным танцам – ведь в число тех дисциплин, по которым занимались слушатели – космонавты, входила и многосторонняя физическая подготовка. А ее с первых дней занятий было ох как много! В расписании занятий будущих космонавтов были представлены едва ли не все олимпийские виды спорта. Спортивные игры: зимой – хоккеем с шайбой и мячом, летом – футбол, баскетбол, волейбол, ручной мяч, теннис. Гимнастика: обычная – на гимнастических снарядах, атлетическая – со штангами, гантелями и эспандерами. Велосипед, лыжи и коньки.

Обычное и подводное плавание. Акробатика и прыжки на батуте.

Георгий Шонин и здесь смог отличиться – первым из коллег по космическому отряду освоил «бегущую дорожку» и показал на ней рекордный результат – восемь метров в секунду! Друзья – космонавты шутили: «Жора, к твоим восьми метрам в секунду нужно дорисовать еще три нолика и тебе никакой ракеты не надо – ты просто сбегашь на околоземную орбиту!»

После суточного полета в космос Германа Титова в августе 1961 года космическим медикам стало ясно, что длительные полеты космонавтов невозможны без тренировки вестибулярного аппарата пилотов космических кораблей. Такие тренировки помогут космонавтам адаптироваться к условиям невесомости. Поэтому в Центре подготовки космонавтов вскоре появились специальные тренажеры: вращающиеся кресла и барабаны, качели и триплексы (на последних можно было обеспечить вращение космонавта сразу по трем разным осям или направлениям). Было бы большим преувеличением сказать, что Георгий Шонин испытывал восторг от тренировок на всех этих «качелях и каруселях», но что поделаешь – такова работа! Хочешь слетать в космос? Наберись терпения и занимайся. Дорога к звездам усыпана отнюдь не цветами.

Был и еще один элемент психологической подготовки будущих космонавтов. Главный конструктор Сергей Павлович Королев с первых дней создания отряда слушателей – космонавтов был сторонником того, чтобы им честно рассказывали обо всех происходящих в практической космонавтике и ракетной технике событиях. Без приукрашиваний и без замазывания проблем и трудностей, которые возникали при подготовке космических и ракетных стартов. Знали будущие космонавты и обо всех не совсем удачных или просто неудачных испытаниях и запусках прототипов космического корабля «Восток». От Георгия Шонина и его коллег не стали скрывать и трагическую гибель 108

гражданских и военных испытателей на Байконуре, в том числе и главкома Ракетных войск стратегического назначения М.И. Неделина, которая произошла 24 октября 1960 года. Сказали всю правду и даже показали короткий фильм, хотя взорвавшаяся баллистическая ракета к предстоящему пилотируемому полету в космос не имела никакого отношения. Просто Королев хотел, чтобы каждый из будущих пилотов «Востоков» знал, какая опасная работа им предстоит в ближайшем будущем. Знал и осмысленно готовил себя к ней.

В сентябре 1960 года Королев решил показать космонавтам космический корабль «Восток» и пригласил их на завод в подмосковных Подлипках, на котором собиралась космическая техника.

Из книги А.П.Романова «Королев»:

«Цех поразил летчиков не только своими размерами, но и особой чистотой, отсутствием привычного заводского шума. По обеим сторонам центрального прохода на специальных подставках стояли серебристо-матовые шары большого диаметра. Возле них работали люди в белых халатах. Летчики только переглядывались: ничего сколько-нибудь похожего на авиационный завод. И что это за шары? Вот рабочий подошел к одному из них, поднялся по лесенке, подтянулся на руках и, легко проскользнув сквозь круглый входной люк, опустился в шар.

Сергей Павлович жестом пригласил всех к одному из шаров. Тут гостей ждали одетые в белые халаты смуглый с четкими, несколько заостренными чертами лица ведущий конструктор по кораблю Олег Генрихович Ивановский, его заместитель - молодой, с кудрявой шапкой волос Евгений Александрович Фролов и худощавый, с редкой сединой на висках проектант Константин Петрович Феоктистов.

Представив специалистов летчикам, Королев положил руку на корпус шара:

- Вот это кабина, или спускаемый аппарат космического корабля. Корабль - сложный и уникальный

летательный аппарат. В различных его системах работает более двух с половиной сотен электронных ламп, более шести тысяч различных транзисторов, около шести десятков электродвигателей и до восьмисот различных электрических реле и переключателей. Многочисленные приборы и механизмы соединены между собой электрическими проводами общей протяженностью в пятнадцать километров и девятыюстами штепсельными разъемами. И вот вся эта непростая, прямо скажем, техника должна работать безукоризненно четко, надежно. Задача, как видите, вполне современная...

Летчики поднялись на площадку и со всех сторон обступили шар, заглядывая в него через входной люк.

- А кабина-то больше, чем в реактивном, - заметил Валерий Быковский. - Просторная, уютная...

- Вот только ручки или же штурвала управления недостает, - недоуменно заметил Павел Беляев.

- Чистая работа! - не удержался Павел Попович.

- А где же кресло пилота? - спросил Виктор Горбатко.

- Приборного оборудования куда меньше, чем в самолете, - удивился Андриян Николаев.

- Вероятно, все автоматизировано, - предположил Георгий Шонин.

Выждав, когда первые страсти поутихнут, Сергей Павлович вкратце рассказал летчикам о конструкции корабля и главных принципах действия его оборудования, различных систем.

- А как же возвратиться на Землю на этом бескрылом шарике? - раздался недоуменный голос.

- Я ждал этого вопроса, - повернулся Королев к спрашивающему. - Разрабатывается тормозная двигательная установка. Она выведет корабль на траекторию спуска, затем произойдет отделение спускаемого отсека от агрегатного. Дальше - торможение сопротивлением атмосферы, и наконец - спуск при помощи парашютных систем. Есть два варианта в самом

спускаемом аппарате или отдельно от него. Предпочтительнее пока второй. На нужной высоте срабатывает катапульта, и космонавт, покинув корабль, достигнет земли на индивидуальном парашюте.

Главный конструктор взглянул на летчиков, знал, что больше всего они не любят пользоваться катапультой. Помолчав, продолжил:

- Я знаю, тренируют вас с хорошим запасом прочности. Без этого нельзя. И центрифуга, и барокамера, и термокамера, и парашютная подготовка, и все прочее - это крайне необходимо».

Хотя за занятия с будущими космонавтами отвечали десятки и сотни людей, но в целом вся ответственность за подготовку советских пилотов космических кораблей была возложена на помощника Главного командующего ВВС по космосу генерал-лейтенанта (позднее – генерал-полковника) авиации Николая Петровича Каманина.

В своей книге «Самые первые» Георгий Шонин напишет:

«Немногословный и сдержанный, даже немного суховатый, Николай Петрович был примером отношения к своему служебному долгу. Даже внешне он imponировал нам. Раз и навсегда установленный жесткий распорядок дня (ранний подъем, обязательная физзарядка, строгий режим питания, систематические занятия спортом - бег, лыжи, теннис, бассейн) - и это в возрасте далеко за пятьдесят - способствовали тому, что он находился в прекрасной спортивной форме. Я не оговорился - и еще раз повторяю - в прекрасной спортивной форме. Ведь даже нам, тренированным и по возрасту, годящимся ему в сыновья, было трудно тягаться с ним на теннисном корте. Порою мне казалось, что Николай Петрович никогда ни в чем не сомневался, не чувствовал растерянности, что для него все ясно и понятно. Прямой и цельный, он и нас хотел видеть такими же...»

Не забывали в первом космическом отряде и о партийно-политическом воспитании будущих покорителей Вселенной. Уже 3 апреля 1960 года состоялось первое партийное собрание отряда космонавтов. Секретарем партийной организации был избран Павел Попович, а его заместителем Андриян Николаев. 30 мая 1960 года состоялось первое партийное собрание коммунистов всего Центра подготовки космонавтов. Обсуждались задачи создания учебной базы и организации подготовки космонавтов к полету в космос. 30 июня 1960 года комсомольцы Центра подготовки космонавтов провели первое организационное собрание.

Первоначально первый космический полет человека ориентировочно и слишком оптимистично был намечен на 5 ноября 1960 года – канун очередной годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. Но уже летом 1960 года стало ясно, что эти планы далеки от реальности. Космический корабль «Восток», на котором предстояло штурмовать космос, не был еще готов даже к испытаниям в беспилотном варианте. Молодые космонавты пока учились разбираться в космической технике на тренажере – имитаторе космического корабля.

«Первый космический тренажер, - напишет позднее Георгий Шонин. - Его облепила со всех сторон небольшая группа старших лейтенантов во главе с инструктором Целикиным. Первые тренировки по отработке навыков в управлении космическим кораблем. Мы внимательны, сосредоточены и почти не шевелимся вот уже несколько часов».

В конце июня фактические руководители подготовки советских космонавтов Н.П. Каманин и Е.А. Карпов решили, что готовить к первым полетам сразу двадцать человек нерационально. Отсутствие в ЦПК своей учебно-лабораторной базы, количество имеющихся на тот момент тренажеров космического корабля «Восток» (всего один!) не могли обеспечить

одновременную и качественную подготовку такого большого количества космонавтов. Поэтому из первых двадцати будущих покорителей космоса выделили «ударную» шестерку. В ее состав первоначально были включены Валентин Степанович Варламов, Юрий Алексеевич Гагарин, Анатолий Яковлевич Карташов, Андриян Григорьевич Николаев, Павел Романович Попович и Герман Степанович Титов.

В первую очередь при отборе в лидирующую группу учитывали «габариты» будущих космонавтов, результаты различных нагрузочных проб, успехи в теоретических занятиях, уровень физической подготовки. Почему в «шестерке» не оказалось Георгия Шонина? Просто те, кто отбирал лидирующую группу, посчитали, что кандидат Борис Валентинович Волынов слишком широк в плечах, а кандидат в космонавты Георгий Степанович Шонин - слишком высок.

Однако, вскоре по медицинским показаниям из состава «шестерки» выбыли Валентин Варламов и Анатолий Карташов.

Валентин Варламов купался в озере и при прыжке в воду повредил позвоночник в районе шеи. 24 июля 1960 года он поехал с друзьями из отряда космонавтов купаться на Медвежье озеро, которые находились недалеко от Чкаловской. С берега к суку дерева была привязана веревка-«тарзанка». Первым с нее прыгнул Валерий Быковский - удачно. За Быковским прыгнул Георгий Шонин. Вошел в воду, вынырнул и крикнул оставшимся на берегу ребятам, что здесь мелко, и он поцарапал лицо. Валентин Варламов не обратил внимания на предостережение Георгия и прыгнул следующим. Через пару секунд он появился на поверхности воды, держась за шею ниже затылка. Вылез на берег, быстро оделся и незаметно для остальных купающихся в озере космонавтов пошел в сторону шоссе. На попутной машине Валентин Варламов добрался до госпиталя.

Сначала после рентгеновского снимка врачи предположили, что у него в результате удара головой о дно озера произошло смещение позвонков. Но более глубокое медицинское обследование показало, что у Валентина произошли компрессионные множественные переломы шейных позвонков. После такой травмы разрешить ему полет в космос медики уже не рискнули. 6 марта 1961 года Валентина Варламова отчислили из отряда космонавтов, но он остался служить в Центре подготовки космонавтов. Но судьба и в дальнейшем не была к нему благосклонна. 2 ноября 1980 года у себя дома Валентин Варламов поскользнулся на кафельной плитке в ванной комнате, ударился головой об радиатор парового отопления и скончался от кровоизлияния в мозг.

Анатолий Карташов был зачислен в отряд последним. Чтобы догнать уже готовившихся товарищей, ему предложили вести подготовку по особой ускоренной методике. По этой ускоренной методике ему, в частности, требовалось пройти все испытания на центрифуге в течение всего одного дня. Предусмотрен был только пятиминутный отдых между тренировками, да и то, не сходя с кресла. В целом, вся эта «процедура» являлась вопиющим нарушением методики проведения тренировки на центрифуге. В результате 16 июля 1960 года у Анатолия Карташова при испытаниях на центрифуге на запредельной перегрузке 12 единиц обнаружили мелкие множественные кровоизлияния на спине. Карташов был направлен на дополнительные обследования в госпиталь, прошел их успешно и снова стал готовиться к космическому полету. Но в апреле 1961 года его по неизвестной причине не допустили к сдаче итоговых экзаменов со второй группой космонавтов. Анатолий Карташов обиделся и написал раппорт с просьбой отчислить его из отряда космонавтов. Поторопился, как были убеждены и Георгий Шонин, и его коллеги по отряду...

Итак, Валентина Варламова и Анатолия Карташова отчислили сначала из состава группы лидеров, а затем и из отряда космонавтов. В «шестерке» Варламова и Карташева теперь заменили Валерий Федорович Быковский и Григорий Григорьевич Нелюбов – однокашник Георгия Шонина по летному училищу. Георгию Шонину опять не повезло. Он по-прежнему считался «слишком высоким» для полета на космическом корабле «Восток» и числился только во второй группе кандидатов в космонавты.

Едва не распрощался с отрядом космонавтов и Валерий Быковский. Писатель Григорий Резниченко в книге «Космонавт-5» рассказал читателям об очень неприятном приключении, которое произошло с ребятами из первого отряда космонавтов:

«Лето праздновало свой первый яркий месяц. В один из жарких дней Валерий Быковский, Андриян Николаев и Георгий Шонин уехали за город. Долго бродили по лесу, спорили о чем-то, вспоминали, как леталось совсем недавно. И заблудились.

- Компаса у нас нет, - засмеялся Валерий, - но выяснить, где мы находимся, можно.

- Он мигом сбросил куртку, снял туфли и полез на высоченную разлапистую сосну.

- Вижу шоссе. И автобусы вижу, правда, далековато, - Валерий указал направление.

Шонина в тот момент, когда Валерий решил спускаться, будто черт за язык дернул:

- А выше-то залезть слабо?

Валерий, на мгновение заколебавшись, двинулся вверх. Добравшись до места раздвоения ствола, он полез по одной из веток. И тут огромное ответвление сосны, чего, видно, и следовало ожидать, рухнуло. Валерий с треском, ломая ветки и сучья, несся к земле...

Андриян оказался в стороне от дерева, а Георгий, чтобы помочь как-то, поймать, бросился к сосне, но Быковский уже лежал на земле.

Валерий упал на спину, точнее на лопатки. Рядом все еще колыхалась ветвь, сжатая крепкой рукой. Застонав, Валерий прохрипел:

- Эх, Жорики – Жорики... Что же ты меня не ловил!

Шонин стоял возле него на коленях и чуть не плакал, хлопал Быковского по щекам, словно пытаюсь привести его в чувство.

- Да перестань ты меня хлопать, - криво улыбнулся Валерий. – Дай руку, помоги лучше встать.

Георгий подставил плечо, Андриян – тоже, и они поковыляли в сторону шоссе. Приехали на Ново-Басманную. Дома никого не было. В холодильнике стояла бутылка водки, и Шонин принялся растирать спину, особенно лопатки и позвоночник, шею.

- Крепче, посильней, - просил, отдуваясь, Валерий.

Георгий удваивал нажим, массируя упругое, натренированное тело, а Валерий настаивал:

- Не можешь сильней? Все силы растерял?..

Андриян, может, ты попробуешь?

Николаев, как показалось Валерию, массажировал основательнее.

Поздно вечером друзья вернулись в маленький домик на аэродроме. На очередной медицинской комиссии, к счастью Быковского, аппарат рентгена не обнаружил следов от недавнего падения. Судьба пощадила будущего космонавта-пять».

А вот 23 марта 1961 года произошла трагедия. Валентин Бондаренко, самый молодой слушатель в отряде космонавтов, заканчивал десятисуточный «марафон» в сурдокамере. Снял с тела датчики, протер места их крепления ватой, смоченной в спирте и, не глядя, отбросил ее в сторону. Использованная вата попала в спираль работающей электроплитки. Давление в сурдокамере было пониженным, что компенсировалось избыточным процентным содержанием кислорода. Вата загорелась. Валентин бросился ее тушить сам, забыв подать на пульт аварийный сигнал. Пламя перекинулось на шерстяной

костюм Бондаренко, в сурдокамере начался большой пожар. Космонавта эвакуировали из сурдокамеры, но ожоги были настолько серьезными, что спасти жизнь Валентину Бондаренко не удалось даже после восьмичасовой операции в ожоговом центре...

Подготовка советских космонавтов велась в глубокой тайне. Фамилии еще не летавших в космос пилотов засекречивались вплоть до середины 80-х годов прошлого века, до самого начала «перестройки». Советскому народу откровенно вралли об отсутствии серьезных проблем и трагических случаев при подготовке космических полетов. В книге Б.Лукиянова «Мы верим, друзья, караваны ракет...» приводится цитата из дневника некоего инженера-испытателя Л.Марьянина, который «решительно опровергает вымыслы зарубежной печати»:

«За все время подготовки советских космонавтов не было ни одного несчастного случая или вообще какого-либо неприятного случая. Это следует отметить в связи с отдельными высказываниями в зарубежной прессе о якобы имевших место в СССР авариях при подготовке космических полетов. Никаких аварий ни с кем не было».

С конца июня 1960 года лидирующая группа из шести слушателей-космонавтов получила приоритет и при проведении различных тренировок, и при доступе к тренажерам будущего космического корабля «Восток». Остальные четырнадцать будущих покорителей космоса тоже продолжали подготовку, но по программе с гораздо меньшей интенсивностью. В чем это выразалось? Первая группа получила приказ заниматься по 14 часов в сутки, вторая имела «щадящий» режим занятий - всего лишь по 10-12 часов в сутки.

Впрочем, Георгий Шонин и его товарищи по отряду космонавтов не только тренировались. Иногда старались отдохнуть, расслабиться. В том числе и с помощью традиционного «народного способа расслабления». Анатолий Карташов уже много позже вспоминал:

«Как-то в воскресенье мы с ребятами немного загуляли. У одних семьи еще не приехали, другие были холостяками. Пошли в деревню Солнцево. Там забегаловка, продавали закуску и спиртное. И патрули туда реже совались. Взяли по бутылке, нашли местечко на солнышке под соснами за каким-то сараем. Уселись, выпили по рюмке-второй. И тут Гриша Нелюбов встает: «Все, парни, хватит. Завтра работать». Господи, да мы же молодые, крепкие. Что летчику две рюмки? Я в отряд только прибыл. И как-то сразу бросилось в глаза, что Гришка все время пытается командовать. Они с Жорой Шониным окончили училище летчиков-истребителей морской авиации. Но Шонин был нормальным хлопцем. А Нелюбов бахвалился: дескать, морской летчик на голову выше сухопутного, относился к нам с высокомерием. Вот я и решил его осадить: «А это что еще за замполит выискался? Ты кто такой?» Все, в том числе и Гагарин, засмеялись, вздохнули с облегчением. Видать, Гришка всех достал своим стремлением верховодить. И пьянка успешно продолжалась.

Кстати, со временем, когда программа подготовки уплотнилась, мы выпивать стали реже. А Юрка Гагарин и вовсе избегал мальчишников. Нелюбов же любил погусарить. За что и вылетел из отряда. А потом и вовсе печально закончил. Я позже, во время службы на Дальнем Востоке, в госпитале встретился с бывшим врачом его части... Он рассказал, что Гриша спился и попал под поезд - то ли самоубийство, то ли просто по пьяни».

В 1960 году в жизни Георгия Шонина произошло еще одно важное событие – он женился.

Этому предшествовала цепочка событий, с будущей женитьбой Шонина непосредственно никак не связанных. 15 мая 1960 года со стартовой площадки космодрома Байконур был запущен первый советский космический корабль – спутник (заводской индекс 1КП). Это был простейший прообраз будущего пилотируемого корабля «Восток». Хотя на нем еще не было системы

жизнеобеспечения для космонавта и не устанавливалась тепловая защита, первый корабль – спутник через четыре дня космического полета по командам с Земли произвел имитацию спуска. Однако из-за отказа одного из блоков системы ориентации тормозной импульс двигателя был направлен не в ту сторону, в какую требовалось для входа герметичной кабины корабля в земную атмосферу. Поэтому корабль-спутник вместо спуска перешел на более высокую орбиту. Обо всех этих перипетиях испытательного полета на следующий же день было честно и открыто сообщено в информации Телеграфного агентства Советского Союза (ТАСС).

Не прошло и суток, как прозвучавшей в эфире информацией заинтересовались разведывательные службы США. Вывод аналитиков ЦРУ был однозначен: фразы из сообщения ТАСС о том, что «в течение последних лет в Советском Союзе проводятся научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по подготовке полета человека в космическое пространство» и что корабль – спутник – это и есть такой космический корабль «для длительных полетов человека в космическом пространстве», не являются обычной «коммунистической пропагандой». Советский Союз действительно приступил к испытаниям космической техники для запуска космонавтов на околоземные орбиты. Разведслужбы принялись усиленно искать на территории СССР место, где начата подготовка отряда советских космонавтов. Этот интерес, в свою очередь, не был упущен разведывательными органами Советского Союза. Советская разведка спешно проинформировала об усилении активности западных спецслужб руководство Военно-воздушных сил СССР.

Поэтому в конце июня 1960 года приказом Главкома ВВС маршала К.А. Вершинина отряд космонавтов было предписано перевести в Подмоскowie, в район аэродрома Чкаловская. Именно это место вскоре станет известно всему миру как Звездный городок. Впрочем, создаваемый военный

городок тогда, конечно, еще не был «Звездным», а носил скромное название «41-й километр» (иногда его еще называли «Зеленый городок»).

Сам выбор места базирования будущего Звездного городка был обусловлен тремя причинами. Во-первых, территория, на которой он должен был расположиться, была закреплена за Военно-воздушными силами СССР. Во-вторых, она находилась вблизи аэродрома, где будущим космонавтам предстояло осуществлять тренировочные полеты на невесомость. В-третьих, территория будущего Звездного городка оказалась относительно недалеко от ОКБ-1 С.П.Королева, где космонавты из-за отсутствия собственной тренажерной базы должны были приступить к изучению реальной ракетной и космической техники.

Новое место базирования Центра подготовки космонавтов ВВС представляло собой большую поляну, размер которой составлял примерно два на полтора километра. Размещалось это место в красивом смешанном лесу. Будущий городок космонавтов должен был расположиться в 43 километрах от Москвы по Северной железной дороге. Это тоже было очень удобно: с одной стороны, база космонавтов размещалась недалеко от столицы, а с другой стороны оказывалась надежно скрыта от глаз иностранных дипломатов и работников зарубежных посольств, которые по совместительству занимались еще и разведывательной деятельностью.

На территории Центра подготовки космонавтов в трех зданиях разместили штаб и тыловые подразделения. Будущих космонавтов – опять же в целях обеспечения секретности и безопасности – рядом с административными зданиями тогда решили не селить. Всем им и личному составу будущего Звездного городка для жилья выделили квартиры в поселке Чкаловский, который находился от ЦПК на расстоянии 6-7 км.

Из воспоминаний Бориса Смирнова, фотографа и кинооператора Центра подготовки космонавтов:

«Трудно поверить, но в начале 60-х годов Центр подготовки космонавтов был почти что нищей организацией. Весь он тогда помещался в одном двухэтажном доме неподалеку от платформы «41-й километр» по Монинской ветке Ярославской железной дороги. Там были и учебные классы, и столовая, и штаб. Из транспорта - два «газика» и один автобус. Когда кончался казенный бензин, будущим космонавтам, чтобы поехать по делам в Москву, приходилось сбрасываться по рублю».

На перебазирование в Подмоскowie будущим космонавтам командование щедро дало трое суток. У холостяка Георгия Шонина было очень немного вещей, и он управился с переездом раньше всех - всего за несколько часов. Поскольку Шонин почти два года не был дома, в Балте, не видел своих родных и близких, он попросил руководство ЦПК ВВС отпустить его в краткосрочный отпуск на трое суток. Ему дали разрешение, и он отправился домой, «на побывку».

Было летнее время, в южном направлении, на Одессу, билетов на самолет не оказалось. Поэтому Шонин поездом добрался до Киева, а оттуда самолетом вылетел в Одессу. Во время полета одному из пассажиров стало настолько плохо, что самолет совершил вынужденную посадку на одном из маленьких аэродромов. К счастью Георгия Шонина, одновременно на том же аэродроме сел самолет Ан-2 местных авиалиний, который летел в Балту. Георгий моментально сориентировался и пересел в него. В Балте он оказался в рекордно короткий срок.

И тут судьба еще раз улыбнулась Шонину. Позднее он вспоминал:

«Два дня пролетели незаметно. Стал собираться в дорогу. И здесь приезжает в отпуск Лида из Заполярья (Георгий и Лидия познакомились еще во время службы Шонина в Заполярье. И если бы не этот внеплановый

отпуск Георгия Шонина из-за переезда на новое место базирования отряда космонавтов, им бы, возможно, так и не суждено было связать свою судьбу – С.Ч.). Разговор с мамой, с Лидой! Короче говоря, я побежал на почтамт телеграфировать в Москву и просить еще пару дней в связи с бракосочетанием».

Супруга Георгия Шонина – Лидия Федоровна (до замужества Шумилова, дата рождения – 18 января 1934 года) вскоре перебралась жить к мужу. Сначала была домохозяйкой, а через несколько лет устроилась на работу радиотехником в Доме космонавтов Звездного городка. Сразу после свадьбы Шонины жили в Звездном в трехкомнатной коммуналке, которую делили с семьей кандидата в космонавты Валентина Бондаренко. Потом у них появилась отдельная квартира.

Впрочем, в 1960 году «медового» месяца у молодой пары не получилось: Георгию пришлось срочно возвращаться в Москву, где его ждали сурдо- и термокамеры, центрифуга и парашютные прыжки.

Из воспоминаний Ивана Акандиновича Колосова - кандидата медицинских наук, полковника медицинской службы в отставке, который в 1960–1976 годах проходил службу в Центре подготовки космонавтов в должностях помощника ведущего врача, ведущего врача и начальника Лаборатории летно-космической подготовки:

«Рабочий день у меня начинался с 7 утра на зарядке вместе со слушателями-космонавтами. В 8.30 мы разъезжались на тренировки или на полеты и домой возвращались в 20-21 час. На тренировки нам приходилось ездить в Москву, Подлипки, Томилино и Раменское. Работали слушатели и врачи много и с большим желанием. Помыслы у всех нас были одни - как можно лучше провести тренировку. К концу дня все сильно уставали, но ночной сон полностью восстанавливал силы, и на следующий день мы вновь ехали на тренировки».

Все те испытания и тренировки, о которых речь шла выше, потом назовут «общекосмической подготовкой» (ОКП). Ее и сегодня – правда, в несколько ином виде - проходят все кандидаты в космический полет. Георгий Шонин прошел ОКП с 16 марта 1960 по 6 марта 1961 года. Прошел успешно. 22 февраля 1961 года ему было присвоено очередное воинское звание – капитан.

Подготовка показала, что явного лидера по всем параметрам среди космонавтов нет. Борис Волинов был лучшим парашютистом, Валерий Быковский лучше других перенес испытания в сурдобарокамере, Андриян Николаев - на центрифуге, а Георгий Шонин - в термокамере. Юрий Гагарин и Герман Титов не были лидерами ни в одном из направлений подготовки, но везде, как правило, занимали второе или третье место.

Итак, космонавты были готовы к космическому полету. Постепенно доводился до требуемого уровня надежности и космический корабль «Восток», на котором одному из них предстояло совершить первый пилотируемый орбитальный полет вокруг Земли. Шли испытания кораблей-спутников, пассажирами которых были собаки. К сожалению, второй корабль с собаками Лисичкой и Чайкой на орбиту не вышел из-за аварии двигательной установки первой ступени. Следующая попытка запуска животных в космос с возвращением их на Землю была предпринята 19 августа 1960 года. В этот день впервые в мире удалось запустить в космос, а затем вернуть на Землю живыми и здоровыми собак Белку и Стрелку вместе с другими живыми организмами.

Успех, как известно, окрыляет. 11 октября 1960 года Никита Сергеевич Хрущев подписывает Совместное Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР, в котором запуск человека в космос объявляется особо важной задачей и намечается на декабрь 1960 года.

Но жизнь очень скоро внесла коррективы в намерения советских политиков и конструкторов. 24 октября 1960 года на Байконуре в результате взрыва на

стартовой позиции баллистической ракеты Р-16 погибли 108 испытателей космической техники. Советскому руководству нужен был приоритет в космических исследованиях. Но не любой ценой. Королеву позвонили из ЦК партии и дали новое указание: не спешить с пилотируемым стартом, дабы не уронить престиж социалистического государства и не рисковать людьми.

Но даже если оставить в стороне мнение из «очень высоких кабинетов», успешное проведение летно-конструкторских испытаний корабля-спутника в августе 1960 года в любом случае еще предстояло закрепить новыми удачными пусками беспилотных кораблей. Сергей Павлович Королев не собирался рисковать жизнями испытателей космической техники и принял твердое решение: только после двух удачных полетов беспилотных кораблей с собаками на борту мог последовать первый полет человека в космос.

Как назло, началась черная полоса неприятностей. Очередной запуск корабля-спутника состоялся 1 декабря 1960 года. Выведение на орбиту и сам полет в космическом пространстве прошли нормально. Но при возвращении на Землю случилась беда. Из-за нерасчетного угла входа в плотные слои атмосферы корабль вместе с собаками Пчелкой и Мушкой пошел на посадку по продолжительной пологой траектории и должен был сесть за пределами территории Советского Союза. Секретный космический корабль не должен был попасть в чужие руки. Поэтому система аварийного подрыва объекта уничтожила беспилотный корабль еще в верхних слоях атмосферы.

22 декабря состоялся следующий пуск, но вновь произошла авария: раньше положенного времени выключилась двигательная установка третьей ступени, и корабль произвел аварийную посадку в лесах Якутии, недалеко от города Туры. К счастью, летевшая в космос собака осталась жива.

Следующие пуски кораблей-спутников инженеры и конструкторы готовили с особой тщательностью. Они

должны были стать «зачетными» перед запуском в космос человека.

9 марта 1961 года состоялся полет четвертого космического корабля-спутника. Собака Чернушка и одетый в скафандр космонавта манекен «Иван Иванович» облетели Землю и успешно приземлились.

Пятый корабль-спутник стартовал 25 марта 1961 года. Полет собаки Звездочки и еще одного манекена также прошел практически без замечаний.

На запуске с космодрома пятого корабля-спутника присутствовала в полном составе вся лидирующая «шестерка»: Валерий Быковский, Юрий Гагарин, Григорий Нелюбов, Андриян Николаев, Павел Попович и Герман Титов. Будущие космонавты были доставлены на аэродром «Ласточка» на космодроме тремя самолетами «ИЛ-14» по два человека в каждом. Это делалось для страховки: даже при аварии двух самолетов одновременно обязательно останется в живых третий состав космонавтов.

Сергей Павлович Королев и военное руководство ЦПК посчитали, что пилотам, готовящимся к космическому полету, необходимо воочию увидеть пуск ракеты-носителя. Будущие космонавты наблюдали запуск ракеты-носителя с космическим кораблем со смотровой веранды первого измерительного пункта с расстояния чуть меньше одного километра. Зрелище уходящей в высь ракеты потрясло их. До сих пор они воспринимали ракету-носитель несколько отстраненно, абстрактно, всего лишь как некий объект, который должен помочь им выйти на орбиту. А 25 марта они увидели всю ту мощь, на вершине которой им предстояло подняться в космос.

3 апреля 1961 года Никита Сергеевич Хрущев провел очередное заседание Президиума ЦК КПСС. Один из вопросов повестки дня - решение о запуске советского человека в космос. Президиум ЦК партии дал «добро» на запуск во второй декаде апреля 1961 года космического корабля «Восток» с человеком на борту.

В тот же день 3 апреля 1961 года вторая группа слушателей-космонавтов - Аникеев И. Н., Беляев П. И., Волынов Б. В., Горбатко В. В., Заикин Д.А., Комаров В. М., Леонов А. А., Рафиков М. З., Филатьев В. И., Хрунов Е. В. и Шонин Г. С. - сдала выпускные экзамены по курсу общекосмической подготовки. Экзамены у лидирующей группы приняли еще раньше.

Комиссия, которая принимала экзамены, была весьма серьезной и представительной по своему составу: председатель комиссии – генерал-лейтенант Каманин Н.П., члены комиссии: военные медики генерал-лейтенант Волынкин Ю.М., генерал-майор Бабийчук А.Н., полковники Карпов Е.А., Яздовский В.И., академик Сисакян Н.М., главный конструктор завода №918 «Звезда» (изготовление скафандра, кресла космонавта и носимого аварийного запаса) Алексеев С.М. и другие.

В книге «Мировая пилотируемая космонавтика» сама процедура выпускных экзаменов описана достаточно подробно:

«В ходе экзамена каждый слушатель из кабины макета ЗКА (так конструкторы и заводчане-изготовители именовали космический корабль «Восток» – С.Ч.) в течение 40-50 мин докладывал об оборудовании корабля, о действиях космонавта на различных этапах полета. По ходу доклада члены комиссии задавали вопросы. Особое внимание уделялось навыкам ориентации корабля перед включением тормозной двигательной установки. На следующий день в ЦПК состоялся экзамен по теоретическому курсу космического полета. Каждый слушатель тянул билет с тремя вопросами и отвечал после 20-минутной подготовки. Затем следовало несколько дополнительных вопросов».

«Пятерку с плюсом» на экзамене получили Владимир Комаров и Алексей Леонов. Просто «пятерку» - Иван Аникеев, Борис Волынов, Валентин Филатьев. Павел Беляев, Виктор Горбатко, Марс Рафиков и Евгений Хрунов заслужили оценку «хорошо». А что же Георгий

Шонин? Шонин был среди лучших. Он сдал выпускные экзамены по общекосмической подготовке на «отлично».

На следующий день, 4 апреля 1961 года, Главком ВВС Вершинин утвердил акт выпускных экзаменов и подписал приказ о зачислении в космонавты Ивана Аникеева, Павла Беляева, Бориса Волынова, Виктора Горбатко, Владимира Комарова, Алексея Леонова, Евгения Хрунова и Георгия Шонина.

5 апреля 1961 года Георгий Степанович Шонин официально был зачислен на должность космонавта Центра подготовки космонавтов Военно-воздушных сил (ЦПК ВВС).

В тот же день Главком Вершинин подписал и удостоверения пилотов-космонавтов Юрию Гагарину, Григорию Нелюбову и Герману Титову – до первого старта человека в космическое пространство оставалось всего семь дней. Это означало, что в космос полетит один из этой тройки. Лидирующей «шестерки» больше не существовало.

Впрочем, это стало ясно уже к 15 марта 1961 года. К этому сроку были готовы только три скафандра: для Юрия Гагарина, Григория Нелюбова и Германа Титова. Почему? Ведь первому полету в космос был дан и организационный, и финансовый приоритет.

Из воспоминаний Николая Ивановича Драй, специалиста НПП «Звезда» (В.Полетаева, журнал «Новости космонавтики», № 4, 2001):

«Когда образовался первый отряд, на «Звезду» пришла команда: определить, сколько нужно скафандров. Мы прикинули по размерам, по росту – изготовили пять костюмов, и отправили в отряд. Примерно год спустя приходит телефонограмма: ни один космонавт в скафандр не вмещается. Оказалось, что за месяцы тренировок практически у всех объем груди стал больше на два размера. Накачали мышцы, такие мощные стали ребята!»

Теперь предстояло из троих космонавтов выбрать одного, того, кто 12 апреля сядет в кабину космического

корабля «Восток» и отправится на околоземную орбиту. Однако, негласно выбор, уже был сделан...

Еще 17 и 18 января 1961 года специальная комиссия принимала экзамены по готовности к космическому полету у первой «шестерки». По их результатам тогда была определена такая последовательность участия сдавших экзамены кандидатов в космических полетах: Ю.А.Гагарин, Г.С.Титов, Г.Г.Нелюбов, А.Г.Николаев, В.Ф.Быковский, П.Р.Попович (хотя само тестирование будущие пилоты «Востоков» прошли с такими оценками: по знанию бортовых систем космического корабля и условий его полета Гагарин, Титов, Николаев и Попович получили оценки «отлично», а Нелюбов и Быковский – «хорошо»). Н.П.Каманин запишет в своем дневнике:

«И вчера, и сегодня я часто спрашивал себя: «Кто из этой шестерки прогремит на весь мир и войдет в историю как человек, совершивший первый космический полет? Кто из них, возможно, поплатится жизнью за дерзкую попытку нарушить тишину космоса голосом представителя Земли?» Мне кажется, что при нормальной работе техники любой из шестерых справится с ролью космонавта. Все они - отличные «человеческие экземпляры». О Гагарине, Титове и Нелюбове можно сказать, пожалуй, только одно - эти трое пока не имеют никаких отклонений от эталона космонавта».

Руководитель отборочной комиссии Евгений Анатольевич Карпов позже, уже после первого полета человека в космос, напишет (цитируется по книге В.И.Гагариной «Каждый год 12 апреля»):

«Для первого полета нужен был человек, в характере которого переплелись бы как можно больше положительных качеств. И тут были приняты во внимание такие неоспоримые гагаринские достоинства:

Беззаветный патриотизм.

Непреклонная вера в успех полета.

Отличное здоровье.

Неистошимый оптимизм.
Гибкость ума и любознательность.
Смелость и решительность.
Аккуратность.
Трудолюбие.
Выдержка.
Простота.
Скромность.

Большая человеческая теплота и внимательность к окружающим людям».

Но прошедшая 18 января экзаменационная комиссия только констатировала выбор в пользу Юрия Гагарина, который фактически уже состоялся несколькими месяцами ранее.

Из воспоминаний дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР Виктора Васильевича Горбатко (В.Полетаева, журнал «Новости космонавтики», № 4, 2001):

«Когда я понял, что первым в космос полетит Гагарин? Наверное, тогда, когда нас (космонавтов – С.Ч.) собрали в Институте авиационной и космической медицины, и мы впервые встретились с Сергеем Павловичем Королевым. И первый, кого он поднял, был Юра. А потом стал называть наши фамилии по алфавиту – Аникеев, Быковский, Волинов, Горбатко... И Гагарина Сергей Павлович больше всех расспрашивал: о составе семьи, о летном опыте... Когда мы ушли, я Леонову сразу сказал: «Леха, учти, Юра – первый кандидат». Значит, уже рекомендации были от нашего командования, чтобы Королев обратил внимание на Гагарина».

Из воспоминаний дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР Павла Романовича Поповича:

«Все мы были подготовлены отлично, но лететь можно было только одному. Мы, конечно, видели, что и Сергей Павлович, и главком ВВС Константин Андреевич Вершинин, и Евгений Анатольевич Карпов, и Николай Петрович Каманин благоволили к Юрию. Однажды

Евгений Анатольевич спросил меня: «Паша, как ты думаешь, кто должен полететь?» Я сразу ответил: «Гагарин». Он рассмеялся: «Я думал, ты укажешь на себя».

А Сергей Павлович Королев сказал так: «Первым летит Гагарин, его дублирует Титов. Вторым летит Титов. А вы, – Сергей Павлович посмотрел на меня и Николаева, – будете в космосе демонстрировать дружбу народов СССР, вы первыми в мире осуществите групповой полет».

Но почему именно Гагарин? Конечно, никакой протекции, своей «волосатой руки» у простого военного летчика из заполярного гарнизона не было. Просто сыграли роль, во-первых, личное обаяние Гагарина, и, во-вторых, его нацеленность на будущий полет – он не был абсолютным лидером в ходе подготовки, но оказался в числе тех немногих, кто в сумме по всем видам тренировок оказался подготовлен лучше других.

И, казалось бы, дорога в космос Гагарину открыта, но... Буквально накануне первого старта человека в космос у представителей «компетентных органов» возникли претензии к некоторым кандидатам в космонавты, в том числе и из первой «шестерки». «Юрий Гагарин – был полтора года на оккупированной врагом территории, а Георгий Шонин – более двух лет! И этих людей допустили к подготовке космического полета, к работе на секретной технике?!» Потребовалось даже обращение к заведующему отделом ЦК КПСС по оборонной работе Ивану Дмитриевичу Сербину, чтобы обвинение было снято: все-таки ребятам, которые оказались в немецком тылу в годы войны, было в годы военного лихолетья по 6 – 9 лет.

Готовили космонавтов к старту и по «партийной линии». Еще 13 марта 1961 года состоялось партийное собрание Центра подготовки космонавтов по теме «Как я готов выполнить приказ Родины». На этом партийном собрании космонавты Юрий Гагарин и Герман Титов

доложили коммунистам о своей готовности к космическому полету.

Формальное решение о назначении Юрия Алексеевича Гагарина основным пилотом для выполнения первого космического полета состоялось 10 апреля 1961 года на заключительном заседании Государственной комиссии. На этом же заседании Герман Степанович Титов и Григорий Григорьевич Нелюбов были назначены соответственно первым и вторым дублерами Гагарина. Была утверждена окончательная дата полета - 12 апреля 1961 года.

Впрочем, по некоторым сведениям, опубликованным в прессе уже послесоветское время, окончательное решение о выборе первопроходца космоса принял лично Председатель Совета Министров СССР и Первый секретарь ЦК КПСС Н.С. Хрущев. Решение было принято примерно за двадцать дней до предполагаемой даты полета. В основу этого решения легли, прежде всего, служебно-деловые качества будущего космонавта – это должен быть «высоко дисциплинированный человек, который бы точно выполнил поставленную задачу, ни на букву не отступая от инструкций, и чтобы никакой «самодеятельности» во время космического полета». Было учтено и социальное происхождение Юрия Гагарина – из рабочих! - и его членство в КПСС. Дублер Гагарина Герман Титов тогда еще был комсомольцем. Как можно доверить такое ответственное дело, как первый полет в космос, не коммунисту? Кроме того, Хрущеву не понравились имя Титова, а у Нелюбова – его фамилия. Ну, никак не мог первый советский космонавт, русский по национальности, носить имя Герман или не совсем благозвучную фамилию Нелюбов! Поэтому Хрущев совершенно волюнтаристским способом выбрал для первого полета именно Юрия Гагарина. Однако, как показала история, этот выбор в пользу именно Юрия Гагарина был, пожалуй, одним из самых удачных

действий Никиты Сергеевича Хрущева за всю его многолетнюю политическую карьеру...

Предстоящий полет был очень рискованной затеей. Да, космический корабль и ракета–носитель уже, вроде бы, отработаны в ходе полетов беспилотных космических аппаратов. Да, собаки – испытатели хорошо перенесли условия космического рейса. Но все-таки никто не мог дать стопроцентную гарантию, что техника не подведет, а космонавт останется жив и здоров.

Говорят, что в дикторской студии Центрального радио, в сейфе у диктора Юрия Левитана, лежали три конверта, опечатанных сургучовыми печатями. Три варианта сообщения ТАСС, находившиеся внутри конвертов, отредактировал сам Сергей Павлович Королев. В первом конверте было сообщение ТАСС о том, что в СССР удачно запущен в космос первый в мире пилотируемый космический корабль с человеком на борту, полет проходит нормально, самочувствие космонавта хорошее. Во втором сообщении говорилось, что запуск космического корабля произведен, но в ходе полета возникли технические неполадки и космонавту может потребоваться помощь других стран, на территории которых возможна посадка космического корабля с человеком. В третьем варианте сообщалось о выведении космического корабля на околоземную орбиту и о гибели космонавта в ходе полета. По телефонному звонку Юрий Левитан должен был вскрыть один из конвертов и зачитать нужное сообщение ТАСС. По ситуации...

Настал день отлета будущих пилотов первого «Востока» на космодром. Георгий Шонин вспоминал:

«Перед отлетом наших друзей мы собрались всем отрядом, чтобы сказать им напутственные слова. Не удержался и я.

- Мы завидуем вам! Завидуем хорошей дружеской завистью. Поэтому, оставаясь здесь, на земле, всем сердцем будем с тем из вас, кому поручат выполнить первый в истории человечества космический полет, -

обратился я ко всем троим, хотя мы предполагали, что полетит все-таки Юрий...

Конечно, нам всем хотелось быть на месте Юрия. Еще острее это желание было у тех, кто прошел с ним непосредственную подготовку к полету. И несмотря на это, в группе были самые добрые, дружеские отношения. Никакого намека на соперничество, никакого «духа соревнования». Все делали одно общее и очень важное для страны дело. И все свои помыслы и усилия мы подчинили успешному завершению этого задания».

Утром 12 апреля 1961 года Георгий Шонин находился на одном из пунктов связи, которые обеспечивали космический полет Юрия Гагарина. Его задача состояла в том, чтобы при прохождении «Востока» в зоне радиовидимости наземного измерительного пункта поддерживать связь с космическим кораблем, принимать донесения космонавта, проводить их первоначальный анализ и передавать на командный пункт или сразу в Центр управления полетом. Если же с орбиты поступит сообщение о неполадках на борту космического корабля, именно персонал наземных измерительных пунктов должен выполнить первый оперативный анализ возникшей ситуации и помочь космонавту сориентироваться и разобраться в причинах возникших неисправностей, найти пути к их устранению и подсказать, как разумнее всего действовать, чтобы ликвидировать возникшие неполадки.

В 9 часов 7 минут по московскому времени ракета-носитель с космическим кораблем «Восток» оторвалась от Земли и пошла в небо. Через несколько минут от телеметрической службы пришло сообщение о том, что космический корабль вышел на орбиту вокруг Земли. Юрий Гагарин по радио сообщил, что чувствует себя нормально. Первый в истории человечества космический полет начался успешно.

Пожалуй, лучше всех о том, что чувствовал в те первые минуты полета Юрий Гагарин, напишет позднее Владимир Высоцкий:

Я отдал рапорт весело, на совесть,
Разборчиво и очень делово.
Я думал: вот она и невесомость,
Я вешу нуль – так мало, ничего!..
И стало тесно голосам в эфире,
Но Левитан ворвался, как в спортзал,
И я узнал, что я впервые в мире
В историю «поехали!» сказал.

Наверное, душевное состояние Гагарина в те мгновения космического полета действительно передано верно, но на самом деле с сообщением ТАСС, все было несколько иначе. «Восток» вышел на орбиту, прошел над Азией, Тихим океаном, уже летел над Американским континентом, а сообщения ТАСС в эфире все не было.

В 9 часов 22 минуты по московскому времени на американской радарной станции Шамия, расположенной на Алеутских островах, засекли появление на околоземной орбите советского космического корабля и переговоры космонавта с одним из наземных измерительных пунктов. Через две минуты после этого последовал доклад оператора дежурному офицеру из Центрального разведывательного управления США: «Русские запустили в космос космический корабль с человеком на борту». Сообщение немедленно ушло в штаб-квартиру ЦРУ в Лэнгли, а оттуда – сразу в Белый Дом. В два часа ночи по местному времени Президент США Джон Фитцджеральд Кеннеди был разбужен, и ему сообщили невероятную и в политическом отношении очень неприятную новость: СССР снова опередил США в космических исследованиях, советский космонавт летит по околоземной орбите на космическом корабле.

В 9 часов 52 минуты «Восток» уже обогнул Землю и пролетал над Африкой, когда, наконец, советское Центральное радио прервало свои обычные передачи. В эфире зазвучал торжественный голос Юрия Левитана...

Позднее в своей книге «Самые первые» Георгий Шонин вспоминал:

«Старт! Сто восемь минут вокруг земного шара. Сто восемь минут напряжения. Сто восемь минут волнующего ожидания. Это были исторические сто восемь минут!

Когда нам передали, что космонавт уже на земле, что он жив и здоров, мы бросились обниматься друг к другу. Нашей радости не было границ. Напряжение последних дней искало выход, и этим выходом была радость.

Чтобы немного разрядиться и посмотреть, как на это событие реагируют люди, я вышел из машины, не доехав до гостиницы, и пошел пешком через центр большого сибирского города. Помню, меня удивило то спокойствие, с которым встретили окружающие меня люди сообщение ТАСС. Жизнь города шла обычным чередом: ходили трамваи и автобусы, куда-то сосредоточено спешили люди... И только яркий апрельский день радовался и салютовал всеми своими красками свершившемуся событию. Как же так? Почему? Мне хотелось остановить каждого встречного, тормозить его и кричать: «Понимаете, что произошло?! Полтора часа назад человек покориł космос!»

Потом я понял. Люди не были равнодушны. В первые минуты и часы большинству действительно было тяжело разобраться в ситуации и оценить это событие. Фантастика! Сказка! Как в нее поверить? Ведь ни в прессе, ни по радио, ни по телевидению вопросы практического освоения космоса подробно не освещались, о будущем старте заранее никто не говорил. А потом, уже когда люди разобрались, всех охватил единый патриотический порыв. В этом я убедился, стоя на трибуне Мавзолея, когда москвичи встречали Юрия Гагарина. Тысячи людей, которые собрались на Красной площади, представлялись мне единым человеческим организмом, который возбужденно дышал, радовался, смеялся и плакал от счастья...

Вечером Москва салютовала рождению новой эры в истории человечества».

Праздновали и на Байконуре. Говорят, что именно в те дни родилась известная байконурская «Песня испытателя» (авторство, между прочим, приписывается многим советским поэтам и бардам, но, скорее всего, в основе был все-таки «народный» вариант):

«Ракета улетела,
Налей еще стакан,
Закончена работа,
и пусть теперь охрипнет
товарищ Левитан».

Только 5 мая 1961 года, почти через месяц после полета Юрия Гагарина вокруг Земли, Соединенные Штаты Америки смогли дать хоть какой-то ответ на прорыв СССР в космос. Космонавт Алан Шепард совершил баллистический полет на капсуле «Меркурий», установленной на ракете-носителе «Редстоун». «Меркурий» поднялся на высоту 187,4 километра, а потом опустился на парашюте в воды Атлантического океана. Весь полет продлился всего 15 минут 22 секунды.

К сожалению, ни Георгий Шонин, ни другие космонавты не могли видеть прямые телерепортажи о подготовке к полету и старте «Меркурия» – в те годы советское телевидение было не готово оказать такую услугу не только космонавтам, но даже членам Политбюро ЦК КПСС. Кроме того, именно 5 мая 1961 года будущим пилотам «Востоков» предстояло важное мероприятие большого идеологического значения. После почти полутора лет существования отряда космонавтов высшее военное руководство Советского Союза решило лично познакомиться и с самими космонавтами, и с созданным Центром подготовки. От этой встречи зависело многое – тема поддерживать или нет пилотируемый космос со стороны Министерства Обороны СССР всегда отличалась остротой.

Из неопубликованной книги генерала – полковника Николая Петровича Каманина «Чайка»:

«5 мая 1961 года в Звездный городок приехали руководители ВВС: Главный маршал авиации Константин Андреевич Вершинин, маршалы С.И.Руденко, В.А.Судец, генералы А.Г.Рытов, Ф.П.Полынин, П.И.Брайко, А.Н.Пономарев, А.Н.Бабийчук, Л.И.Горегляд. Собравшиеся вместе с космонавтами ждали приезда Министра обороны СССР.

Маршал Советского Союза Родион Яковлевич Малиновский приехал в гости к космонавтам с женой Раисой Яковлевной и дочкой Наташей. После небольшой прогулки по территории, где только начиналось строительство Звездного, все собрались в столовой космонавтов. Родион Яковлевич поздравил руководство ВВС и коллектив ЦПК с удачным началом пилотируемых космических полетов, пожелал присутствовавшим на встрече космонавтам новых успешных полетов и поднял бокал за здоровье первого космонавта планеты – Юрия Алексеевича Гагарина и его жены Валентины Ивановны.

После выступлений Вершинина, Рытова, Руденко и Судца слово было предоставлено Гагарину. Юрий Алексеевич поблагодарил министра и руководителей ВВС за большое доверие, оказанное ему при выполнении первого полета в космос, и добавил, что полет подготовили тысячи специалистов – вся наша страна – и что это было решающим в его успешном осуществлении. Посмотрев в зал, Гагарин встретился глазами с десятками таких близких и дорогих ему лиц товарищей-космонавтов, инструкторов-летчиков, парашютистов, врачей, инженеров, преподавателей и сказал:

- Большое спасибо всем вам, товарищи, за ваш труд, за науку и заботы по подготовке космонавтов к полетам.

Встреча продолжалась уже более двух часов, все шло очень хорошо – тосты перемежались песнями, декламацией и музыкой. По просьбе космонавтов Родион Яковлевич рассказал о нескольких эпизодах из истории Великой Отечественной войны, связанных с разгромом немцев под Сталинградом, с тяжелыми

танковыми и авиационными сражениями на Курской дуге, с нашим широким наступлением осенью 1943 года, с боями за Будапешт, Вену и Прагу. Я хорошо знал боевой путь маршала Малиновского: 5-й штурмовой авиационный корпус, которым мне довелось командовать, входил в состав 2-го Украинского фронта, коим командовал Малиновский, и все же многое в его воспоминаниях было новым и для меня. Космонавты слушали маршала, затаив дыхание».

«Смотрины» закончились хорошо. По крайней мере, на первых порах военное руководство прониклось идеей освоения Вселенной. Это сразу же нашло свое воплощение и в оценке труда космонавтов. Через полтора месяца после этого визита многие участники первого космического старта получили высокие государственные награды. 17 июня 1961 года за успехи по службе и личный вклад в подготовку первого пилотируемого космического полета капитан Георгий Степанович Шонин был награжден орденом Красной Звезды. Как, впрочем, и все его коллеги по отряду космонавтов. В Кремле устроили по этому случаю еще один прием. После щедрого и обильного застолья молодые офицеры с трудом могли вспомнить, с кем и сколько вчера было выпито...

Но до этого вручения государственных наград под коньячок и водочку в жизни Георгия и Лидии Шониных произошло еще одно радостное событие. 22 мая 1961 года у них родился сын Андрей. Взяв напрокат у Юрия Гагарина его «Волгу» – это тогда была единственная личная машина в Звездном городке – и завалив все заднее сидение сиренью, Георгий отправился забирать Лидию и сына из родильного дома.

О тех временах третий космонавт Советского Союза Андриян Николаев, с которым Георгий был наиболее дружен, в книге воспоминаний «Встретимся на орбите», вышедшей в 1966 году (тогда Шонин был еще полностью засекречен, и его фамилию нельзя было упоминать), писал:

«А на второй день (комплексной длительной тренировки в космическом корабле «Восток» – С.Ч.) командир сделал еще одно исключение: разрешил обменяться фразами с моим другом – бывшим морским летчиком Георгием. Его я узнал с первого дня в отряде. Спокойный, скромный, требовательный к себе и к другим. Холостяковали вместе. Но я никогда не думал, что он раньше меня женится. Казалось, боялся, сторонился девчат. Но поехал в отпуск и прислал оттуда мне телеграмму: «Женюсь». Я, конечно, поздравил, но про себя подумал: «Не поторопился ли парень?» А потом успокоился. Я-то знал этого парня больше, чем кто-либо, и верил, что в выборе он не ошибется.

Пригляделись к жизни молодоженов и убедились: это дружная семья. Я к ним, как и к Быковским, частенько заходил. Видел, с каким уважением они относятся друг к другу.

С Георгием у нас установилась крепкая дружба. Мы всегда были откровенны друг с другом. Много у нас было общего во взглядах на жизнь. Сходились на главном: самые лучшие качества человека – простота и честность. Это был наш девиз, которому старались следовать в большом и малом.

Незадолго до моего полета у него родился сын. Делясь своей радостью, он сообщил мне:

- Знаешь, хотим в честь нашей дружбы, в честь тебя назвать сына Андреем. Не возражаешь?

Я был тронут таким вниманием. От души поблагодарил. Так появился у меня маленький тезка в Звездном. Я постоянно интересовался его здоровьем. Брал на руки, и он, казалось, понимал нашу мужскую дружбу.

И вот сегодня его отец пришел к моему кораблю. С разрешения руководителя перекинулись несколькими фразами. Он спросил меня о самочувствии, коротко рассказал о домашних делах. Я беспокоился за мать. Она была в это время у меня и малость приболела.

- Сейчас лучше себя чувствует, - сказал он. – Сегодня мы ей продуктов накупили. Ждет тебя. Готовит пирожки.

- Но ты ведь знаешь, как мне еще долго ждать тех пирожков, - заметил я другу.

- Но матери-то об этом не скажешь.

- Не скажешь, - согласился и спросил капитана (Шонина – С.Ч.) о сыне. Он сразу оживился:

- О, сын растет! Уже появился первый зуб.

Эта трогательная новость легла двумя строками в мой карманный блокнотик.

Георгий ушел. Он унес, кажется, с собой все земное. И человеческие голоса, и запах ветра, и солнце, и доверчивые глазенки моего тезки – полугодовалого Андрейки, и тугой шелест озими, раскинувшейся неподалеку от нашего городка».

Насладиться всей прелестью общения с новорожденным сыном Георгий Шонин не успел: уже буквально на следующий день вся первая группа космонавтов в приказном порядке была отправлена на отдых в Сочи. Сюда же на отдых приехал и главный конструктор Сергей Павлович Королев с женой Ниной Ивановной.

Правда, особенно расслабиться космонавтам и в Сочи не давали. Как и в Звездном городке, во время подготовки к полету, здесь они находились под неусыпным оком начальника Центра подготовки космонавтов Евгения Анатольевича Карпова, тренера по парашютной подготовке Николая Константиновича Никитина и целого сонма врачей, не считая куратора «от органов» Михаила Сергеевича Титова – у КГБ в Сочи были свои заботы. Большая часть этих забот была связана лично с Гагариным – его популярность достигла воистину всенародных масштабов и очень мешала ему по-настоящему отдохнуть. Гагарина везде, где он не появлялся, мгновенно узнавали. Его плотным кольцом окружали отдыхающие и долго не выпускали, неизменно

требуя фотографий и автографов на всем, что попадало под руку: на книгах, газетах, паспортах, авиабилетах.

Кроме того, едва ли не постоянно Юрия Гагарина сопровождали корреспонденты «Правды» Николай Денисов и Сергей Борзенко, писавшие «за Гагарина» книгу его воспоминаний. Отдельные главы этой книги уже начали печататься на страницах главной партийной газеты страны. Иногда для общего контроля за качественным отдыхом космонавтов появлялись представители медицины и Военно-воздушных сил - Владимир Иванович Яздовский по линии Института авиационной медицины и Николай Петрович Каманин по линии Министерства обороны СССР.

Всеобщее внимание и неусыпный контроль представителей разных инстанций немного раздражали и мешали по-настоящему отдохнуть. Георгию Шонину, к тому же, страшно хотелось в Москву, к жене и новорожденному сыну. Он попробовал отпроситься домой, но «старшие товарищи» объяснили ему, что отдых в Сочи – это, в некотором смысле, неотъемлемая часть все той же космической подготовки...

Когда отдых «под контролем», наконец, окончился, снова начались рабочие будни. Буквально на следующий день после возвращения из Сочи было принято решение о начале подготовки к полету космического корабля «Восток-2».

Однако Георгий Шонин снова не был включен в группу, которая начала непосредственную подготовку ко второму пилотируемому полету. Его все еще считали «слишком высоким» для полетов на «Востоках». Правда, когда 6 августа 1961 года Герман Степанович Титов стартовал в космос на втором пилотируемом корабле, Георгию Шонину и другим ребятам – космонавтам из «не лидирующей группы» все же разрешили полететь на Байконур и присутствовать при старте ракеты-носителя с «Востоком-2».

Позднее один из космонавтов первого отряда Иван Аникеев вспоминал:

«На старт Германа Титова полетели все члены отряда космонавтов. Пробыли на Байконуре целых десять дней, знакомились с учеными, с системами старта, с комплектованием и сборкой ракеты-носителя. А потом был день старта... Жора Шонин потом мне признался, что, когда он впервые увидел стартовую космическую ракету, он чуть не расплакался от восторга».

Во время суточного полета вокруг Земли Герман Титов почувствовал на себе все «прелести» периода адаптации к условиям невесомости. Его довольно сильно укачивало. Поэтому после окончания полета Титова общее содержание подготовки космонавтов было несколько изменено – в частности, больше внимания стали уделять вестибулярным тренировкам.

Кроме того, было решено, что пилотам космических кораблей не достаточно только курса общекосмической подготовки, который они проходили в ЦПК ВВС, им нужны серьезные и основательные теоретические знания и практические умения. Поэтому с 1 сентября 1961 года отряд космонавтов в полном составе начал обучение в Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского по специальности «Пилотируемые воздушные и космические летательные аппараты и их двигатели».

Иван Аникеев вспоминал:

«А потом мы вернулись в Москву и получили приятный сюрприз – оказалось, что всех нас, космонавтов первого отряда, без вступительных экзаменов зачислили слушателями Военно-воздушной академии имени Жуковского. Нам тогда обещали, что пока мы все не слетаем в космос, новых космонавтов в отряд набирать не будут».

Это обещание советское руководство не сдержало. В 1962 году был создан женский космический отряд, а в 1963 году состоялся новый набор мужчин-космонавтов. Некоторые из пилотов этого второго отряда оказались в космосе даже раньше, чем Георгий Шонин и другие

ребята-космонавты, которые пришли в космонавтику вместе с Гагариным.

30 сентября 1961 года Георгий Шонин был, наконец, включен в лидирующую группу космонавтов. Предстояла подготовка к полету на космическом корабле «Восток-3». С.П.Королев и его соратники планировали одиночный полет по околоземной орбите в течение трех суток. К этому времени Юрий Гагарин и Герман Титов уже слетали в космос. В лидирующей «шестерке» появились две вакансии. Вот на эти вакансии и были привлечены Георгий Шонин и Борис Волынов. Любопытно, что после первых двух космических стартов, хотя внутренние габариты кабины космического корабля «Восток» несколько не изменились, никто уже не вспоминал о том, что Волынов – «слишком широк», а Шонин – «слишком высок».

С тренажерной базой в Звездном городке ситуация была по-прежнему неудовлетворительной. Как вспоминали многие космонавты, для первых космических рейсов тренажеров еще фактически не было. Много приходилось домысливать, фантазировать. Для Георгия Шонина очень ценным оказались советы Юрия Гагарина:

«В то время мы еще не располагали такими тренировочными средствами, которые хорошо имитировали окружающую космическую обстановку. Поэтому качество тренировки в большой степени зависело от фантазии тренирующихся, от их умения домыслить, додумать не моделируемые стендами и тренажерами процессы и явления. И здесь Гагарин оказался на высоте.

- Конечно, наши стенды и тренажеры позволят (и мы должны!) все движения доводить до автоматизма, чтобы руки сами знали, что нужно делать в любом случае. Но... мы ведь не автоматы. Мы мыслящие существа. Домыслите то, что не может дать тренажер. С детства я был наделен воображением. И, сидя в камере или тренажере, представлял себе, что нахожусь в

летающем космическом корабле. Я закрывал глаза и видел, как подо мной проносятся материки и океаны, как сменяется день и ночь и где-то далеко внизу светится золотая россыпь огней ночных городов, – так говорил Юрий, делаясь с нами своим опытом подготовки к космическому полету».

Однако, подготовка к одиночному космическому полету на корабле «Восток-3» продолжалась недолго. Планы руководителей советской космической программы изменились. Уже 28 октября 1961 года Государственная комиссия приняла решение о том, чтобы в первую очередь на орбиту запускались не пилотируемые космические корабли, а автоматические спутники – фоторазведчики «Зенит», созданные на базе космического корабля «Восток». Поэтому 2 ноября 1961 года космический полет «Востока-3» был отменен. Военная космонавтика впервые наступила на горло гражданским программам исследования космического пространства. Хотя, может быть, эта отмена очередного пилотируемого полета была и к лучшему: 11 декабря 1961 года первый же старт фоторазведчика «Зенит», установленного на той самой ракете-носителе, которая должна была вывести на орбиту «Восток-3», окончился катастрофой из-за аварии третьей ступени. И если бы вместо беспилотного спутника ракета 8К72К несла пилотируемый космический аппарат, то советский космонавт, – скорее всего, им мог стать был Андриян Николаев или Григорий Нелюбов, - с высокой степенью вероятности мог бы открыть список жертв освоения космического пространства...

Тем не менее, по настоянию генерала Каманина к 28 декабря 1961 года космонавты все-таки полностью завершили цикл тренировок для полета на «Востоке-3». А с началом 1962 года они продолжили подготовку уже в режиме поддержания тренированности. К этому времени лидирующая «шестерка» превратилась в «семерку»: к полету на космических кораблях были готовы семь космонавтов - В.Ф.Быковский, Б.В.Волынов,

В.М.Комаров, Г.Г.Нелюбов, А.Г.Николаев, П.Р.Попович и Г.С.Шонин.

Отмена полета корабля «Восток–3» не слишком огорчила семерку космонавтов. Ведь теперь вместо одиночного полета намечалось осуществить в первой половине 1962 года групповой космический полет сразу двух кораблей серии «Восток».

По решению командования Центра подготовки космонавтов еще в октябре и ноябре 1961 года были проведены контрольные тренировки космонавтов на тренажере космического корабля «Восток». Предстояло из четырнадцати человек по результатам тренировок выбрать кандидатов для непосредственной подготовки к групповому полету на космических кораблях «Восток», который намечался на 1962 год.

«До этих тренировок у космонавтов основной группы были лишь ознакомительные тренировки в феврале – марте 1961 года, - пишет Василий Лесников в книге «Рядом с космонавтами». - Тогда космонавты А. Николаев, П. Попович, Г. Нелюбов и В. Быковский прошли подготовку к двум полетам – Гагарина и Титова. Однако в случае плохих результатов в этом отборочном цикле они могли быть отстранены от дальнейшей подготовки. Забронированных мест для будущего полета не было. Шанс был представлен всем.

По утвержденной программе каждый космонавт должен был выполнить три тренировки.

В первой тренировке, теоретически изучив программу трехсуточного полета, каждому кандидату, одетому в скафандр предстояло в полноразмерном макете корабля выполнить все предполагаемые операции по действиям в трехсуточном полете. Время тренировки 1 час 42 минуты. Как и в предыдущих полетах от космонавтов не требовалось активных действий по управлению космическим кораблем. Все системы работали в автоматическом режиме. Космонавт лишь контролировал работу систем и приборов, постоянно докладывая о своих наблюдениях и самочувствии на

Землю. Вручную предусматривалось лишь пробное включение системы ориентации корабля. И лишь в аварийной ситуации космонавт мог взять управление кораблем на себя.

Во второй тренировке космонавтам предстояло выполнить те же операции, но уже без скафандра. Время тренировки 1 час 35 минут. Обстановка в этом случае конечно же была более благоприятной. Получен некоторый опыт после первой тренировки, да и работа предстояла без скафандров. Каждый мог сделать для себя нужные выводы, продумать возможные варианты устранения ранее сделанных ошибок.

Конечно же, работать и во время второй тренировки было трудно, так как снова были туго натянуты привязные ремни, не давая возможности свободно двигаться и принять удобную для работы позу. Такое положение было следствием требования о том, что в целях безопасности на орбите космонавт должен был работать только в скафандре и был крепко прижат к катапультируемому креслу. Боялись, что выскользнув в невесомости из кресла, космонавт не сможет вернуться в него перед посадкой.

Третья тренировка. И снова скафандр. Каждому предстояло продемонстрировать на практике свои знания и навыки в ручном управлении ориентацией космического корабля в аварийном режиме перед посадкой.

Категории ошибок: 1 – приводит к аварии, 2 – грубая ошибка, 3 – незначительная ошибка. Ошибки подсчитывались во время первой, второй и третьей тренировки. В конце вычислялось общее количество ошибок за три тренировки».

Георгий Шонин по этой категории ошибок получил по итогам трех тренировок следующие баллы: первая тренировка – 5, 10, 1, вторая - 1, 5, 1, третья – 4, 2, 0. Общий итог сделанных ошибок – 29.

Увы, это был весьма посредственный результат.

Учитывая все вышеизложенное, тщательно обсудив результаты тренировок космонавтов, степень их серьезности и умение ориентироваться в сложной неожиданной обстановке, инструкторы рекомендовали четверых космонавтов для подготовки к групповому космическому полету: А.Г. Николаев, П.Р. Попович, В.Ф. Быковский, В.М. Комаров. Запасным был рекомендован Б.В. Волинов. Для этих космонавтов началась программа непосредственной подготовки к полету, который намечался на 1962 год.

Но уже вскоре по общим прикидкам руководства ЦПК ВВС на будущее, для предстоящего группового полета Георгий Шонин стал рассматриваться сначала в качестве резервного, а затем - в качестве дублирующего пилота. В конце ноября 1961 года планы на участие космонавтов в групповом полете в будущем году выглядели примерно так:

Космический корабль «Восток-3»: основной пилот – Николаев А.Г., дублирующий пилот – Нелюбов Г.Г., резервный пилот – Быковский В.Ф.

Космический корабль «Восток-4»: основной пилот – Попович П.Р., дублирующий пилот – Шонин Г.С., резервный пилот – Комаров В.М.

Запасным пилотом одновременно для «Востока-3» и «Востока-4» был назначен Волинов Б.В.

Но, подчеркнем, это были только общие прикидки и не более того. Кто из этой «семерки» космонавтов займет кресла в космических кораблях, а кто останется в дублерах и в резерве должна была решить только Государственная комиссия за несколько дней до дня старта. А пока все семеро готовились с одинаковым усердием и по полной программе.

«Сообщение о том, что следующий полет будет групповым, - вспоминал позднее Георгий Шонин, - мы встретили с воодушевлением. Для подготовки к нему назначили основные и дублирующие экипажи: на «Восток-3» - командиром А. Николаева, дублером - Б.

Волынова; на «Восток-4» - командиром П. Поповича, дублером – меня».

В середине февраля 1962 года определилась и возможная дата старта космических кораблей «Восток-3» и «Восток-4». Генерал Каманин в своем дневнике сделал следующую запись:

«17 февраля.

Позвонил Королев и сообщил, что Устинов объявил с сегодняшнего дня месячную готовность к полету двух космических кораблей. Я дал соответствующие указания Яздовскому и Карпову. К полету готовятся семь человек: Николаев, Попович, Шонин, Волынов, Нелюбов, Быковский и Комаров. Из этой семерки необходимо выбрать двоих. На будущей неделе такой выбор нужно будет сделать. Наиболее вероятные кандидаты - Николаев и Попович».

Это уже становилось нехорошей традицией – пожелание высшего руководства страны о дате нового космического полета. Первый прецедент был еще в октябре 1957 года, сразу после запуска первого искусственного спутника Земли, когда советский лидер Никита Сергеевич Хрущев дал распоряжение Сергею Павловичу Королеву в месячный срок, к сороковой годовщине Великой Октябрьской социалистической революции, запустить новый спутник. Королев тогда блестяще справился с заданием: 3 ноября 1957 года в космос на борту второго советского искусственного спутника Земли отправилась собака Лайка. С тех пор вмешательство верхушки СССР в планирование предстоящих космических полетов стало практически постоянным. Особенно ярко это вмешательство проявлялось накануне очередных праздников – 1 мая, 7 ноября, дня рождения Владимира Ильича Ленина.

20 февраля 1962 года из состава «семерки» генерал Каманин отобрал четверых наиболее подготовленных космонавтов: Андрияна Николаева, Павла Поповича, Григория Нелюбова и Валерия Быковского. Владимир Комаров, Борис Волынов и

Георгий Шонин продолжали тренировки, но теперь рассматривались только в качестве резервных пилотов.

Групповой полет космических кораблей «Восток–3» и «Восток–4» предварительно был намечен на 10–12 марта 1962 года. Однако выдержать заданные сверху сроки по разным причинам не удалось. Сначала были задержки с подготовкой к старту космических объектов: загруженные заказами заводы просто не успевали вовремя подготовить ни космические корабли, ни ракеты-носители. А потом главной причиной сдвига сроков полета на более позднее время стала очередная катастрофа ракеты – носителя 1 июня 1962 года во время запуска беспилотного космического аппарата. На ракетах такого же типа должны были запускаться в космос и «Востоки». Поэтому полет двух пилотируемых кораблей снова был отложен – теперь уже на середину – конец лета 1962 года.

Семеро космонавтов продолжали интенсивные тренировки. Снова были проверки в сурдокамере, термокамере, на центрифуге, снова было кропотливое изучение устройства космических кораблей. И если кто-то думает, что этот тяжелый труд как-то компенсировался выплачиваемыми ежемесячно членам отряда космонавтов сверхвысокими денежными окладами, то он жестоко ошибается. В книге Н. П. Каманина «Скрытый космос» приводятся такие данные по денежному содержанию летавших и не летавших советских космонавтов:

А) Летавшие космонавты:

Майор Гагарин Ю.А.: оклад – 450 руб., выслуга лет – 54 руб., звание – 90 руб., класс – 45 руб., всего – 639 руб.

Майор Титов Г.С.: оклад – 400 руб., выслуга лет – 49 руб., звание – 90 руб., класс – 40 руб., всего – 579 руб.

Б) Нелетавшие космонавты:

Майор Комаров В.М.: оклад - 350 руб., выслуга лет – 88 руб., звание – 90 руб., класс – 0 руб., всего – 528 руб.

Капитан Быковский В.Ф.: оклад - 350 руб., выслуга лет – 63 руб., звание – 70 руб., класс – 0 руб., всего – 483 руб.

Капитан Шонин Г.С.: оклад - 350 руб., выслуга лет – 63 руб., звание – 70 руб., класс – 0 руб., всего – 483 руб.

Капитан Воынов Б.В.: оклад - 350 руб., выслуга лет – 63 руб., звание – 70 руб., класс – 0 руб., всего – 483 руб.

Конечно, на такие деньги в начале шестидесятых годов прошлого века вполне можно было прожить и прокормить семью. Тем более что и уровень цен в те годы был очень низким. Так, в 1962 году 10 яиц стоили 90 копеек, литр молока - 16 копеек, бутылка пива - 37 копеек, батон хлеба - 22 копейки, килограмм мяса - 2 рубля 20 копеек. Приличный костюм можно было купить за 100-120 рублей, автомобиль «Москвич» - за 3650 рублей, «Волгу» - за 4 500 рублей.

Средняя заработная плата научного сотрудника тогда составляла 110-120 рублей, заведующего кафедрой - 200-250 рублей. То есть космонавт Шонин получал в месяц примерно раза в два больше, чем завкафедрой какого-нибудь ВУЗа. Но заведующие кафедрами не рисковали едва ли не ежедневно своим здоровьем и даже жизнью...

Конечно, по сравнению с заработной платой простого советского инженера, который в лучшем случае имел в месяц 100–120 рублей зарплаты, доходы космонавтов кажутся очень высокими. Но они не намного превышали ежемесячные выплаты офицерам Вооруженных Сил СССР. И не было никаких «трех тысяч в месяц каждому космонавту и специальных премий», упорные слухи о которых ходили по стране в те годы.

Любопытно и вот что: первый космонавт мира, Герой Советского Союза Юрий Гагарин получал всего на 156 рублей больше, чем никому еще не известный капитан Георгий Шонин, который только готовился к своему первому космическому рейсу...

Как уже отмечалось выше, первое полугодие 1962 года стало для Георгия Шонина временем интенсивной подготовки к предстоящему космическому полету. Готовились очень серьезно: даже когда большинство летавших и не летавших космонавтов были отправлены в отпуск, Шонин продолжал тренироваться. В дневнике генерал-лейтенанта Каманина есть такая запись:

«23 июня.

В связи с отпусками космонавтов (Гагарин с 14 июня - в Гурзуфе; Титов до 6 июля будет отдыхать при части, а потом поедет в Саки; все остальные отдыхают в Сочи в санатории имени 17-го партсъезда) в ЦПК сейчас проходят тренировку только Комаров, Шонин, Волынов и пятерка женщин (женский отряд космонавтов, отобранный в 1962 году: Жанна Еркина, Татьяна Кузнецова, Валентина Пономарева, Ирина Соловьева и Валентина Терешкова – С.Ч.)».

Человек – не машина, которой не требуется отдых, и такая интенсивная подготовка к полету не могла «пройти даром» для здоровья. В конце июня космонавты «семерки» уже завершили основную часть подготовки. Но ракеты – носители для космических кораблей «Восток» еще не были окончательно готовы к запуску. И вместо того, чтобы дать пилотам космических кораблей хотя бы несколько дней для отдыха перед предстоящим стартом, руководство ЦПК ВВС перевело их в так называемый «режим поддержания тренированности». Этот режим, в частности, предусматривал дополнительные тренировки космонавтов на центрифуге...

Результат не замедлил сказаться. В июне 1962 года по состоянию здоровья от подготовки к полету был отстранен Григорий Нелюбов. Поэтому к концу июня 1962 года Георгий Шонин уже снова рассматривался как дублер космонавта Павла Поповича, который должен был стартовать в космос на «Востоке-4». По складывающейся в отряде космонавтов традиции – дублер идет основным пилотом в следующий полет - это

означало, что Георгий Шонин вполне мог в ближайшие год-два стать пятым или шестым советским космонавтом. Но случилось непредвиденное...

В последних числах июня 1962 года после интенсивных занятий на центрифуге при повышенной перегрузке медики обнаружили у Георгия Шонина сбои в кардиограмме. 4 июля 1962 года его тоже, как и ранее Григория Нелюбова, отстранили от подготовки к предстоящему групповому полету космических кораблей. Дублером Павла Поповича стал Владимир Комаров. Готовившаяся к групповому полету «семерка» превратилась в «пятерку».

Медицина всерьез взялась за Георгия Шонина. Его, наверное, в итоге отчислили бы из космического отряда, но к счастью медицинское «дело» кандидата в космонавты, в конце концов, попало на рассмотрение главного терапевта Советской Армии генерал-лейтенанта Молчанова. Он внимательно выслушал рассказ Георгия Шонина о том, когда и после чего проявились сбои в его кардиограмме, полистал папку с результатами медицинского обследования, лично послушал сердце молодого пилота. А потом повернулся к сопровождавшим Георгия на осмотр медикам из ЦПК ВВС и сказал:

- Перестаньте мучить парня! Он просто перетренировался. Лучше отправьте его на месяц куда-нибудь отдохнуть.

Вроде бы непосредственная угроза отчисления из отряда космонавтов для Георгия Шонина миновала. Но в состав «семерки» его так и не вернули. Более того, несмотря на «оправдательный вердикт» генерал-лейтенанта Молчанова, в конце июля 1962 года в руководстве Центра подготовки космонавтов опять начал муссироваться вопрос об отчислении «больного» Шонина из отряда космонавтов. На защиту Георгия Шонина стал кандидат на ближайший космический полет и парторг отряда Павел Попович. Он обратился в вышестоящую партийную организацию с заявлением, в

котором в связи со своей большой загруженностью по подготовке космического полета на корабле «Восток-4» просил разрешения передать свои партийные обязанности Георгию Шонину.

«Так вышло, что даже «комиссарские» дела, в связи с занятостью по подготовке к своему первому полету в космос, - вспоминал позднее Павел Попович, - я передал Георгию, который затем на протяжении пяти лет возглавлял партийную организацию отряда».

Решение Павла Поповича оказалось точным и верным: новоизбранного партийного секретаря отчислять из отряда космонавтов никто уже не решился.

...Все-таки сколько маленьких случайностей определяет человеческую жизнь! Выше уже писалось о том, что вместо Георгия Шонина дублером Павла Поповича стал Владимир Комаров. В будущем он, скорее всего, стал бы командиром космического корабля «Восток-6». Но было решено, что место в этом корабле займет женщина-космонавт. В итоге на «Востоке-6» в июне 1963 года в космос отправилась Валентина Терешкова. А Комаров стал рассматриваться в качестве одного из главных претендентов на следующий полет – на многоместном космическом корабле «Восход». Полет состоялся в октябре 1964 года. Сутки на орбите работал экипаж в составе пилота Владимира Комарова, научного сотрудника Константина Феоктистова и врача Бориса Егорова. Потом Владимир Комаров переключился на подготовку к полету на космическом корабле серии «Союз». В первый полет решили послать опытного космонавта, который уже побывал в космосе. И этим космонавтом стал Владимир Комаров. Полет «Союза-1» в апреле 1967 года закончился катастрофой – космонавт погиб при посадке космического корабля на Землю.

Если бы в июле 1962 года Георгия Шонина не подвело здоровье, и он не был бы отстранен от подготовки к групповому космическому полету, то вполне возможно, что в апреле 1967 года он мог оказаться на месте Владимира Комарова...

Так, может быть, тогда, в июне 1962 года, судьба еще раз показала свою благосклонность к Георгию Шонину, временно приостановив его путь по космической стезе?

Когда Андриян Николаев и Павел Попович стартовали в космос на «Востоке-3» и «Востоке-4», Георгий Шонин обеспечивал связь с ними на одном из пунктов связи.

«Мы знали, с кем держим связь, - вспоминал после завершения космического полета Андриян Николаев. – На пунктах управления находились наши товарищи, летчики-космонавты. Знакомые голоса прибавляли бодрости, росла уверенность в выполнении задания. Мы знали, что товарищи, имея данные о полете, всегда смогут оказать нам помощь».

«Восход», который не взлетел

1963 год начался для Георгия Шонина не слишком радужно. Да, медики оставили его в покое. И вопрос об отчислении Георгия из отряда космонавтов больше не ставился. Но он уже полгода не готовился ни по одной из космических программ. В дневнике генерала Каманина есть такая запись:

«22 января 1963 года.

В этом году в Центре будут работать четыре группы космонавтов.

Первую группу, космическую, образуют космонавты-женщины: Соловьева, Пономарева, Терешкова и Еркина. Главная задача группы: подготовить и осуществить групповой женский полет на двух кораблях «Восток» продолжительностью до трех суток.

Во вторую группу, космическую, входят космонавты-мужчины: Комаров, Быковский, Воынов. Главная задача группы: подготовить и осуществить на «Востоках» 2-3 одиночных длительных полета (на 5 и более суток) во второй половине 1963 года.

Третья и четвертая группы, академические, в одну входят Гагарин, Николаев, Титов, Попович, а в другую - все остальные не летавшие космонавты: Нелюбов, Шонин, Хрунов, Заикин, Горбатко, Филатьев и другие».

Очевидно, что Шонин уже не рассматривается в качестве кандидата на полеты 1963 года. Но числится в составе академической группы – это расширенная теоретическая подготовка и дополнительные тренировки на тренажерах. И ожидание, ожидание, ожидание...

Эта подготовка без конкретизации космической программы и ожидание неизвестно чего сказались на моральном состоянии членов четвертой академической группы самым негативным образом. В апреле 1963 года три кандидата в космонавты – Иван Аникеев, Валентин Филатьев и Григорий Нелюбов, однокашник Георгия

Шонина по летному училищу, - слегка «расслабились» в одном из кафе и были задержаны военным патрулем. В результате за нарушение режима подготовки космонавтов все трое были отчислены из отряда ЦПК ВВС и отправлены служить в обычные летные части.

В середине 1963 года – уже после триумфальных полетов Валерия Быковского на «Востоке–5» (рекордный полет, продолжительностью пять суток) и Валентины Терешковой на «Востоке–6» (первый полет в космос женщины) – Сергей Павлович Королев стал задумывать серьезную модификацию космических кораблей «Восток» для будущих полетов. Предполагалось повысить надежность космического корабля, установив дополнительный тормозной двигатель, оснастить спускаемый аппарат системой мягкой посадки, модернизировать пульт управления и кресло космонавта.

Для подготовки к космическим полетам в будущем 1964 году 17 сентября 1963 года была сформирована группа космонавтов в составе: Павел Беляев, Борис Волинов, Виктор Горбатко, Дмитрий Заикин, Владимир Комаров, Алексей Леонов, Евгений Хрунов и Георгий Шонин. Планы на 1964 год были большие: выполнить одиночный полет космонавта продолжительностью восемь суток, а потом – очередной групповой полет двух космических кораблей, которые должны были летать до десяти суток и проводить военно-прикладные эксперименты. Теперь Георгий Шонин мог быть доволен: почти через пятнадцать месяцев после отстранения от подготовки к космическим полетам он снова приступил к работе по конкретной космической программе. Кроме того, 19 сентября 1963 года ему было присвоено очередное воинское звание – майор.

Но очень скоро выяснился совершенно неприглядный для советской космонавтики факт: было общее пожелание совершить в 1964 году три космических полета и в очередной раз «утереть нос Америке», но не было самой программы полета – то есть того перечня

исследований и экспериментов, которые должны быть выполнены во время полетов космических кораблей «Восток–7», «Восток–8» и «Восток–9». В дневнике генерала Каманина появляется запись:

«19 ноября 1963 года.

Три дня назад я беседовал с группой космонавтов, которых мы уже начали готовить к следующему полету (Беляев, Комаров, Шонин, Хрунов, Заикин, Горбатко, Волинов, Леонов). Эту группу мы сформировали 17 сентября 1963 года, за прошедшие два месяца входящие в нее космонавты больше обычного летали на самолетах и усиленно занимались физической подготовкой. Сейчас у нас еще нет конкретной программы предстоящего полета, но и не имея ее, мы обязаны начать подготовку космонавтов, иначе у нас не будет времени хорошо их подготовить.

Мы будем готовиться к наиболее трудному варианту - групповому полету на двух кораблях продолжительностью 8-10 суток. Полетное задание будет сложным: на кораблях много нового оборудования и имеются более широкие возможности для управления кораблем. Ни Академия наук, ни промышленность не проявляют инициативы в определении задач очередного полета космонавтов. Придется нам взять это на себя. Завтра начинаю «бой» за уточнение обстановки, выяснение намерений и возможностей сторон, за составление конкретных планов и программ предстоящих полетов».

Но усилий генерала Каманина оказалось явно недостаточно, чтобы «снизу» сформировать программу космических полетов на 1964 год. Наступил январь 1964 года, а ясности по-прежнему не было никакой. Никите Сергеевичу Хрущеву и политической верхушке страны космические полеты нужны были только для демонстрации преимуществ социалистического строя над капиталистическим. Конечно, длительные полеты на десять суток могли бы дать некоторый политический эффект, но совсем не того размаха, на который

рассчитывали руководители СССР. Вот если бы инженеры, конструкторы и военные пообещали ЦК КПСС облет Луны или высадку космонавта на лунную поверхность... Но технически Советский Союз к реализации такой космической программы был не готов ни тогда, в 1964 году, ни даже к концу десятилетия.

Может быть, из-за этого легкого охлаждения руководства страны к космосу в начале 1964 года стала ощущаться нехватка финансирования космических программ. Были серьезные просчеты и по организации работ в конструкторских бюро и на заводах – изготовителях. Военные и научные изделия по установленным срокам проектирования и изготовления в буквальном смысле «налезали» друг на друга. Даже для самого Королева зимой 1964 года подготовка к полету очередных трех «Востоков» была далеко не первоочередной задачей.

В результате всех этих организационных «нестыковок» стало падать качество выпускаемой продукции, появились нарушения в выполнении технологических процессов, росла аварийность.

Тем не менее, по настоянию генерала Каманина 23 января 1964 года Главком ВВС Вершинин собрал Военный Совет. Военный Совет принял решение с 25 января 1964 года начать подготовку шести командиров для очередных космических кораблей «Восток» - Бориса Волынова, Павла Беляева, Владимира Комарова, Алексея Леонова, Евгения Хрунова и... 43-летнего Героя Советского Союза, летчика-испытателя Георгия Берегового, который был буквально несколькими минутами раньше зачислен в отряд космонавтов. Георгий Шонин был снова выведен из группы космонавтов, которая непосредственно готовилась к космическим полетам.

Правда, Военный Совет тут же принял и второе решение: с 1 февраля 1964 года начать подготовку четырех экипажей для орбитальных полетов на многоместных космических кораблях «Союз»:

- первый экипаж: Андриян Николаев, Георгий Шонин, Лев Демин, Эдуард Кугно;
- второй экипаж – Валерий Быковский, Дмитрий Заикин, Юрий Артюхин, Владислав Гуляев;
- третий экипаж – Павел Попович, Виктор Горбатко, Валентина Пономарева, Петр Колодин;
- четвертый экипаж – Герман Титов, Владимир Шаталов, Ирина Соловьева, Виталий Жолобов.

Казалось бы, у Георгия Шонина снова не было повода для огорчения. Да, он был выведен из числа космонавтов, которые готовились по программе «Восток». Но зато Георгий попал в группу пилотов, которым предстояло тренироваться для полетов на перспективном космическом корабле «Союз». И не просто попал, а оказался в самом первом экипаже, то есть среди главных претендентов на предстоящий полет! Но одна маленькая деталь: в начале 1964 года никаких «Союзов» в готовом виде не было и в помине. Эти корабли существовали пока еще только на бумаге. В «металле» им было суждено появиться только через два с половиной года – осенью 1966 года...

В начале 1964 года Сергею Павловичу Королеву пришла в голову идея, которая очень многим проектантам в его конструкторском бюро показалась сначала совершенно фантастической: переделать космический корабль «Восток» таким образом, чтобы в нем могли совершить полет на орбиту два или даже три космонавта одновременно. Кроме того, Королев всерьез доказывал, что из такого модернизированного «Востока» можно будет осуществить и еще один шаг в освоении космоса – выход космонавта в скафандре из корабля, летящего по околоземной орбите.

Новая космическая программа получила название «Восход». В рамках ее предполагалось подготовить два варианта космического корабля: первый (заводское обозначение ЗКВ) – для полетов двух или трех космонавтов, второй (заводское обозначение ЗКД,

рабочее название «Выход») – для обеспечения выхода человека из корабля в космос.

Много позже космонавт Владимир Шаталов напишет в своей книге «Трудные дороги космоса»:

«Если испытания одноместных кораблей и у нас и в США преследовали примерно одну и ту же цель – проверку возможностей человека совершать длительные космические путешествия, то при испытаниях многоместных кораблей уже наметилось существенное расхождение наших программ. Мы на «Восходе» отработывали некоторые системы нового орбитального корабля и будущей орбитальной станции. Американцы же на «Джемини» отработывали технику и методику космического полета к Луне».

Выводы космонавта Шаталова, мягко говоря, не совсем соответствуют истине. Дело в том, что технологии космического полета, которые отработывали во время стартов многоместных космических кораблей «Восход» и «Джемини» годятся одновременно и для использования их при создании орбитальных станций, и для отработки полетов на Луну. Выход человека в космос, стыковка на орбите, длительное пребывание в невесомости – это как раз те вопросы, которые необходимо изучить и отработать как перед полетами к Луне, так и перед созданием орбитальных околоземных станций. Четкого разделения – здесь «лунные» эксперименты, а вот это – «орбитальные» – нет и не может быть.

Основное различие между космическими программами «Восход» и «Джемини» состояло в том, что корабли для выполнения этих программ начали разрабатываться совершенно при разных «стартовых» условиях: «Восход» – это глубокая модификация существовавшего и хорошо себя зарекомендовавшего в космических полетах корабля «Восток», а «Джемини» – это совершенно новый, оригинальный космический корабль. Если «Восход» начал разрабатываться только в начале 1964 года и в том же году совершил свой первый

полет, то идея корабля «Джемини» возникла еще в декабре 1961 года, а его активная разработка началась в 1962 году. И нужно отдать должное техническому гению Сергея Павловича Королева и его соратников, которые меньше, чем за год модернизировали «Восток» таким образом, что всего за два полета космических кораблей «Восход» в 1964 и 1965 годах были решены многие из тех задач, которые США смогли решить только в ходе десяти пилотируемых полетов космических кораблей серии «Джемини».

Идея С. П. Королева переделать одноместный «Восток» в многоместный «Восход» нашла понимание и поддержку у Н. С. Хрущева. В начале шестидесятых годов социально-экономическое положение СССР стало ухудшаться, и советскому руководству остро требовались новые политические эффекты для поддержания своего веса как внутри страны, так и во всем мире. Американцы готовят в 1965 году полет двухместного космического корабля «Джемини»? Что же, мы не имеем права отставать, мы должны обогнать США! Поэтому мы отправим в космос не двух, а сразу трех человек, и не в 1965, а в 1964 году! США собираются осуществить выход своего космонавта из кабины корабля в открытое космическое пространство? Наш космонавт сделает это раньше американцев, мы должны сохранять свое лидерство в космической гонке!

В этой погоне за очередным успехом в космосе политические руководители СССР не задумывались о том, какой ценой будет достигнут этот успех. Речь шла не только о дополнительных финансовых расходах, которые ложились тяжелым бременем на народное хозяйство страны. Для советских космонавтов предстоящие полеты на многоместных «Восходах» были куда более серьезным риском, чем старты на одноместном «Востоке». Ведь при модернизации корабля из одно- в многоместный с «Востока», в частности, убиралось катапультируемое кресло, чтобы обеспечить размещение в кабине корабля двух или трех

космонавтов. Это означало, что в первые секунды полета ракеты-носителя и при спуске космического корабля в атмосфере после завершения орбитального полета экипаж «Восхода» было невозможно спасти в случае аварийной ситуации. При взрыве ракеты – носителя на старте и при нераскрытии купола парашюта во время спуска с орбиты космонавты должны были погибнуть практически со стопроцентной вероятностью.

Кроме того, посадить в «Восток», ставший «Восходом», трех космонавтов можно было только в том случае, если отправить их в полет без скафандров, в одних шерстяных полетных костюмах. Ну, а если во время полета случится разгерметизация кабины корабля? Шансов спасти экипаж в этом случае тоже не было.

На все эти опасности закрыли глаза, чтобы в очередной раз доказать хрущевский пропагандистский тезис о том, что «социализм – это надежная стартовая площадка для освоения космоса». Политика взяла верх над безопасностью космонавтов.

Кстати, по этой же причине решили не включать в состав экипажей «Восходов» ранее уже летавших покорителей Вселенной – Гагарина, Титова, Николаева и других. В случае аварии во время запуска факт гибели неизвестного никому кандидата в космонавты было гораздо легче скрыть, чем гибель всемирно известного героя космоса...

Пожалуй, более сумбурной и непоследовательной пилотируемой программы, как «Восход», история и советской, и мировой космонавтики не знала. На словах декларировались исследовательские, научные, технические цели будущих полетов, а на деле все они были нацелены, прежде всего, на побитие различных космических рекордов и удержание пошатнувшегося приоритета СССР в космосе. По утверждению конструкторов и инженеров, космические корабли «Восход» были еще совершенно «сырые», конструктивно и технологически недоработанные. Более того, даже по

внутреннему бортовому оборудованию они отличались друг от друга очень сильно. В период осуществления программы «Восход» в 1964–1966 годах непрерывно менялись задачи полетов. Поскольку менялись задачи полетов, менялись и экипажи. Поэтому ни о каком порядке и плановости в формировании экипажей и речи быть не могло. Это вносило в подготовку космонавтов постоянные элементы нервного напряжения, создавало атмосферу неуверенности в завтрашнем дне и ненужности собственной работы.

Практически одновременно с разворачиванием программы «Восход», шли и работы над проектированием и изготовлением космического корабля «Союз». И в конструкторском бюро, и на предприятиях выполнение сразу двух программ подготовки к пилотируемым полетам постоянно приводило к нестыковкам, накладкам, срывам сроков изготовления и снижению качества работ. Две пилотируемые программы очень сильно мешали друг другу.

Но все эти проблемы скрывались за лживыми картинками, которые рисовала официальная советская пропаганда. В те годы блеф советского политического руководства в вопросах освоения космоса просто не знал границ. Так, уже после полета «Восходов» почти в течение двадцати лет утверждалось, что «Восход» – это совершенно новый корабль, а не переделанный для полета нескольких космонавтов «Восток». Логика была простой: если Америка после завершения полетов одноместных капсул «Меркурий» разработала и запустила новый двухместный корабль «Джемини», - мы просто не имеем права признавать, что наши успехи базируются всего лишь на модернизированном «старом» корабле «Восток». У советской космонавтики тоже должен быть новый корабль!

Поэтому всю мировую общественность два десятка лет просто успешно водили за нос. Уже демонстрировали на всех международных выставках слетавший в космос «Восток», уже показали всему миру,

как выглядит и устроен космический корабль «Союз», а внешний вид и устройство многоместного космического корабля «Восход» по-прежнему были тайной за семью печатями!

Возьмем для примера энциклопедию «Космонавтика», изданную в 1970 году под редакцией академика В.П.Глушко в издательстве «Советская энциклопедия». На страницах 82–84 этой книги дается достаточно полное описание космического корабля «Восток», приводятся его габаритные и массовые характеристики, имеется фотография космического корабля, состыкованного с последней ступенью ракеты-носителя. На страницах 425–429 подробно расписано общее устройство космического корабля «Союз». Приведены рисунки космического корабля с указанием его составных частей и отсеков, указаны некоторые технические данные.

А теперь попробуем найти в этой же энциклопедии информацию о космическом корабле «Восход». Открываем страницу 86 и читаем: «Восход» - наименование серии советских многоместных космических кораблей, предназначенных для полетов по околоземной орбите». И все... Далее идет только описание полетов космонавтов на кораблях «Восход» и «Восход–2» с фотографией парящего в космическом пространстве Алексея Леонова. Но даже схематического изображения космического корабля «Восход» на страницах книги нет!

Правда, иногда кое-какие данные о внешнем виде «Восхода» в открытую печать все-таки прорывались. Так, в книге П.Асташенкова «Главный конструктор» приведен весьма примечательный диалог С.П. Королева и К.П. Феоктистова, в котором едва ли не впервые в открытой публикации говорится о том, что у «Восхода» была шарообразная кабина:

«Возникали трудности и неудачи. Во время одного испытания из-за отказа в системе приземления корабль не совсем «мягко» ударился о Землю.

После этой неудачи Сергей Павлович спросил Константина Феоктистова:

- Не боишься лететь? Шар-то стукнулся».

Говоря о достоинствах «Восхода», П. Асташенков далее пишет:

«Этот корабль, развивая все лучшее, что было в «Востоках», во многих отношениях шел дальше них. Космонавты в нем впервые могли совершать полет без скафандров. Не было и системы катапультирования - корабль должен был приземляться мягко. Появились новые приборы, телевизионное и радиотехническое оборудование».

Вышеприведенная цитата - это ярчайший пример, как недостатки, возникшие в результате переделки одноместного «Востока» в многоместный «Восход», можно выдать за достоинства!

А появление на борту «Восхода» неких «новых радио- и телевизионных приборов» прокомментировал журналист Леонид Владимиров (Л.В. Финкельштейн) в книге «Советский космический блеф»:

«Фраза особенно бесподобна в смысле техники вранья. Замечательна она тем, что, строго говоря, соответствует действительности. На борту «Восхода» и в самом деле «появились» такие радиоприборы, каких не было на «Востоках». К этому надо только сделать всего две оговорки: во-первых, новые приборы были миниатюрными, специально приобретенными за границей, чтобы довести вес радиооборудования до абсолютного минимума; во-вторых, они «появились» вместо всех приборов «Востока» и вместо запаса жизнеобеспечения. На «Востоке» космонавт имел запас всего необходимого для комфортабельной жизни в течение десяти суток; на «Восходе» запас (на троих) был трехсуточным, а полный рацион питания был вложен только на одни сутки».

Не прибавила надежности «Восходу» и модернизация парашютной системы. Леонид Владимиров в уже цитировавшейся выше книге пишет:

«С целью уменьшения веса парашютов их изготовили из более тонкой синтетической ткани - капрона. Воздухопроницаемость этой ткани очень небольшая, и приземление получалось терпимым - зато резко усилился тормозной «динамический удар» при раскрытии парашютов. Появилась даже опасность, что парашюты могут оторваться при таком резком раскрытии, и пришлось усиливать систему крепления их к «шарику». Затраченный на это лишний вес Королев и Воскресенский компенсировали тем, что люк «шарика» теперь не нужно было «отстреливать» в воздухе, и это дало возможность избавиться от множества взрывных болтов».

Конечно, космонавты были в курсе всех описанных выше «доработок», понимали, что предстоящие полеты будут очень опасны. Но не один из них не дрогнул. Все хотели лететь, конкуренция между кандидатами в экипаж многоместного корабля была не шуточная. И среди руководителей советской космической программы не утихали споры о том, кого посылать в космос на «Восходах».

Генерал Каманин, например, очень долго, практически до самого дня старта 12 октября 1964 года противился включению инженера из королевского ОКБ-1 Константина Петровича Феоктистова в состав экипажа первого многоместного корабля. Медицинское обследование зафиксировало у Феоктистова близорукость. У него была обнаружена язва. Но с другой стороны никто не знал корабль «Восход» лучше, чем Феоктистов - он был его Главным конструктором.

Но этот конфликт по линии «Каманин – Феоктистов» был лишь отголоском более серьезных конфликтов и противоречий. Военные летчики летали на «Востоках» потому, что никто не знал, как поведет себя в космосе человеческий организм. Поэтому на первом этапе космических исследований нужны были хорошо подготовленные испытатели космической техники. Испытания «Востоков» прошли успешно. А поскольку

«Восход» по существу был модернизированным «Востоком», сразу же появились желающие посадить в него не очередных военных летчиков – испытателей, а гражданских специалистов. «Крестовый поход» против военных летчиков возглавили конструкторы космической техники и медики. В результате этой битвы ведомственных интересов и личных амбиций и родился комбинированный состав экипажа для полета на первом трехместном космическом корабле серии «Восход»: командир корабля – военный летчик, пассажиры – ученый-конструктор и врач.

И, начиная с 1964 года, процесс, как говорится, пошел. Теперь у различных министерств и ведомств, у сложившихся около космической отрасли бюрократических и управленческих структур много сил уходит на проталкивание в космонавты своих представителей, «своих людей». Советской космонавтике, особенно на этапе ее становления, была остро необходима координирующая и руководящая организация, созданная по типу американской НАСА - с единым и компетентным руководством, с внятно сформулированной и утвержденной на государственном уровне программой космических исследований и, наконец, с единым отрядом космонавтов, в котором были бы и военные летчики, и медики, и специалисты по созданию и эксплуатации космической техники. Но такая организация не была создана. Поэтому конструкторские бюро и фирмы, заводы и ведомства начали заниматься не только собственно проектированием, изготовлением и запуском космических аппаратов, но и твердо вступили на путь бюрократических аппаратных интриг, стали вставлять палки в колёса друг другу и перетягивать на себя «одеяло» бюджетных заказов и финансирования. Даже в самом отряде космонавтов начались интриги. Некоторые космонавты готовы были отпихнуть и отпихивали с дороги в космос менее проворных своих товарищей, чтобы самим сесть в кабины готовящихся стартовать на орбиту космических кораблей.

«Битва» военных, конструкторов и медиков за то, чтобы послать в космос на первом многоместном корабле представителей собственного ведомства была очень жестокой. Именно поэтому, несмотря на то, что Георгий Шонин числился в списке кандидатов первого экипажа будущего многоместного корабля, в число космонавтов, которые реально начали готовиться по программе космического полета трехместного «Восхода», он не попал. И даже для полета на «Восходе–2», из которого планировался выход космонавта в открытый космос, Шонина в лидирующую группу включили далеко не сразу: подготовку начали экипажи в составе Павел Беляев – Алексей Леонов и Виктор Горбатко – Евгений Хрунов. Только в конце лета 1964 года к этим двум экипажам решено было добавить третий экипаж Дмитрий Заикин – Георгий Шонин, но он рассматривался лишь в качестве резервного и реальный полет в космос на «Восходе–2» ему «не грозил». Это стало совершенно ясно уже в начале 1965 года, когда заболел и был отстранен от подготовки к полету Виктор Горбатко. Вместо него в состав дублирующего экипажа формально ввели Дмитрия Заикина, но его решили в космос не посылать в любом случае - из-за недостаточной личной подготовки к предстоящему сложному полету. Фактически космонавт Евгений Хрунов дублировал в том полете и Павла Беляева, и Алексея Леонова.

Если добавить к этим межведомственным и личным интригам, еще и технические проблемы, которые постоянно возникали на стадии подготовки «Восходов» к запуску, то вряд ли сложившуюся в те годы систему подготовки к космическим полетам можно назвать продуманной.

Кстати, это хорошо понимали и сами космонавты. В статье А.Глушко «Неизвестные страницы известного эксперимента» (журнал «Новости космонавтики», № 5, 2000) приводится, к примеру, фрагмент разговора генерала Каманина и космонавта Хрунова:

«Каманин: «Женя, скажи мне, можно лететь на этом корабле или нет? Я всех тонкостей не знаю, но мне нужно принимать решение».

Хрунов: «В данной ситуации этот полет – чистых кровей авантюра, но я все равно полечу, если вы меня назначите».

К счастью, несмотря на все опасения и возникавшие сложности, полеты космических кораблей «Восход» 12-13 октября 1964 года и «Восход-2» 18-19 марта 1965 года прошли в целом успешно. На первом многоместном корабле суточный космический полет совершили военный летчик Владимир Комаров, конструктор Константин Феоктистов и врач Борис Егоров. Второй космический корабль пилотировали Павел Беляев и Алексей Леонов. Именно из кабины «Восхода-2» космонавт Леонов впервые шагнул на свидание с космической бездной и 12 минут выполнял различные исследовательские операции в открытом космическом пространстве.

Почти сразу же после завершения полета «Восхода-2» встал вопрос о продолжении программы полетов космических кораблей этой серии. Прошел всего месяц после триумфального выхода Алексея Леонова из корабля в открытый космос, но генерал Николай Петрович Каманин уже обсудил с Сергеем Павловичем Королевым состав экипажей для новых стартов «Восхода» в 1965 году. Для двух длительных космических полетов предполагалось готовить три экипажа в следующем составе: Борис Волынов и Георгий Катыс, Георгий Береговой и Лев Демин, Владимир Шаталов и Юрий Артюхин. Из этой группы кандидатов на очередной полет только один – Борис Волынов – пришел в отряд космонавтов вместе с Георгием Шониным в 1960 году. Все остальные кандидаты были из наборов 1963–1964 годов. Тем не менее, они теперь получали шанс слетать в космос раньше, чем некоторые «старейшины» космического отряда – Шонин, Хрунов, Горбатко и другие.

Правда, в том же 1965 году планировались еще два полета в космос с выходом космонавта из космического корабля. Но один из этих полетов должен был стать «женским»: лететь должен был экипаж в составе Валентины Пономаревой и Ирины Соловьевой. В качестве их дублеров рассматривались Дмитрий Заикин и Евгений Хрунов. Виктор Горбатко и Георгий Шонин попали только в третий, резервный экипаж с мизерными шансами на космический полет. Для второго полета основными кандидатами были Заикин и Хрунов, а Горбатко и Шонин снова числились в дублерах и могли рассчитывать подняться в космос только в том случае, если один из космонавтов основного экипажа заболеет. 14 апреля 1965 года именно эти составы экипажей были согласованы генералом Н.П. Каманиным с Главным конструктором С.П. Королевым. Георгию Шонину снова не повезло.

Весной 1965 года конкуренция за участие в будущих космических полетах обострилась настолько, что в нее оказались втянуты даже уже летавшие космонавты. В дневнике генерала Каманина в апреле 1965 года есть такая запись:

«Говорил с Гагариным и Николаевым о кандидатах для очередных космических полетов. Нам необходимо одновременно начинать подготовку экипажей для четырех «Восходов» (два длительных полета и два полета с выходом из корабля). Все летавшие космонавты во главе с Гагариным высказались против женского экипажа и против Берегового и Шаталова. ... Чувствуется, что они решили упорно защищать интересы своих однокашников (Волынов, Хрунов, Заикин, Шонин), еще не побывавших в космосе».

Приведенная выше цитата, кстати, свидетельствует не только о предполетных интригах среди космонавтов, но и о той уникальной атмосфере товарищества и взаимной поддержки, которая царил в первом «гагаринском» космическом отряде.

Споры спорами, но, начиная с 3 мая 1965 года и по январь 1966 года, Георгий Шонин активно готовился к полету в качестве командира экипажа корабля «Восход». В полете один из космонавтов должен был выйти из корабля и испытать маленький космический буксир для перемещения человека в открытом космосе.

На тренажерной и учебной базе в ЦПК ВВС космонавты готовились очень серьезно и основательно. Но детализированной по различным направлениям исследований и экспериментов программы полета по-прежнему не было. Полеты «Восходов» были далеко не первоочередными в плане работ на 1965 год и военного ведомства, и гражданских космических «фирм». Поэтому в начале сентября 1965 года Каманин дал задание Георгию Шонину и Евгению Хрунову подготовить свои предложения по программе полета с выходом космонавта из корабля. «Инициатива снизу» должна была подтолкнуть руководителей космической программы к более активным действиям.

В сентябре 1965 года у медиков снова возникли сомнения относительно здоровья Георгия Шонина. Генерал Каманин сделал следующую запись в своем дневнике:

«17 сентября.

Беседовал с полковником Хлебниковым о состоянии здоровья Шонина. Шонин один из способнейших космонавтов, учится он на «отлично», один раз его включали в подготовку к полету, но до назначения дублером он не дошел: у врачей были сомнения в переносимости им перегрузок. Я уже несколько раз замечал, что Шонин очень сильно потеет при занятиях спортом. Несколько дней назад я играл с ним в теннис. Играет он прилично, но его красная майка очень скоро стала совершенно черной от пота. Я попросил Хлебникова дать мне характеристику состояния здоровья Шонина. «Потеет, рыхловат, были неполадки с сердечной деятельностью при перегрузках», - общими словами пытался отделаться Хлебников. Дал

ему неделю, чтобы он внимательно разобрался с состоянием здоровья Шонина и доложил мне.

22 сентября.

С Гагариным, Комаровым и Хлебниковым мы еще раз обсудили кандидатуры космонавтов-мужчин на полет с выходом в космическое пространство. К этому полету готовятся четверо: Хрунов, Шонин, Горбатко и Заикин. К Хрунову нет никаких замечаний, он был дублером у Леонова и может отлично выполнить полет. Шонин хорошо подготовленный космонавт, отлично учится в академии, по его поведению тоже нет никаких замечаний. Но пару лет назад при тренировке на центрифуге у него были зафиксированы неблагоприятные симптомы в работе сердца; кроме того, замечено, что Шонин даже при небольших физических нагрузках очень обильно потеет. По докладам врачей, в наземной обстановке этот недостаток Шонина практически не сказывается на его работоспособности, но на мой вопрос: «Как будет чувствовать себя Шонин, если ему придется в мокром от пота белье быть в скафандре более двух недель?» — врачи не смогли твердо заявить, что работоспособность и самочувствие Шонина будут хорошими. Поручил Хлебникову вместе с Шониным изучить этот вопрос и подготовить предложения по профилактике нежелательных последствий интенсивного потовыделения».

«Проблема усиленного потовыделения космонавта Шонина» изучалась в различных медицинских инстанциях в течение нескольких месяцев. В конце концов, медики пришли к выводу, что ничего страшного нет, и космонавт Шонин может вполне принять участие в космическом полете продолжительностью до 20 суток.

В первоначальных общих планах руководителей советской космической программы на 1966 год предполагалось выполнение шести космических полетов: трех – на кораблях «Восход» и еще трех - на кораблях «Союз». «Союзы» по-прежнему еще не были готовы к летным испытаниям. Поэтому начать 1966 год

предполагалось со стартов космических кораблей «Восход». Под наименованием «Восход-3» в космос должен был стартовать корабль с заводским номером ЗКВ № 6.

Но уже 24 ноября 1965 года Сергей Павлович Королев пришел к выводу, что эксперимент по искусственной тяжести не готов к осуществлению и в ближайшие год-два еще готов не будет. Кроме того, задерживалась и подготовка программы военно-прикладных экспериментов на околоземной орбите. Поэтому Королев предложил выполнить полет длительностью не 15, а 20 суток с двумя космонавтами на борту «Восхода-3». Но выяснилось, что система жизнеобеспечения «Восхода» была рассчитана только на полет в течение 12-15 суток. Чтобы провести ее усовершенствование, полет космического корабля был перенесен с ноября 1965 года январь 1966 года.

В связи с отменой готовившихся военно-научных экспериментов и новой программой космического полета встал вопрос о заменах в составе экипажей. Руководители ВВС и Центра подготовки космонавтов считали, что как военным, так и гражданским инженерам и ученым физически будет трудно выполнить 20-суточный полет и их надо заменить. В качестве замены гражданскому ученому Георгию Катысу рассматривались Евгений Хрунов и Виктор Горбатко – слушатели из первого отряда советских космонавтов, дублировавшие Павла Беляева и Алексея Леонова во время полета космического корабля «Восход-2». После отмены полетов кораблей «Восход» с выходами в открытый космос они временно оставались не у дел. Генерал Н.П.Каманин по-прежнему рассматривал Бориса Волынова в качестве наиболее вероятного командира для предстоящей космической миссии. 30 ноября он предложил ему самому выбрать в экипаж одного из подготовленных космонавтов – Евгения Хрунова, Виктора Горбатко и Дмитрия Заикина. Волынов остановил свой выбор на Горбатко. Каманин сразу же

утвердил его выбор: было очень важно, чтобы экипаж, которому предстояло вместе проработать на орбите 20 суток в тесной кабине «Восхода-3», был подобран оптимально и с точки зрения готовности к полету, и с точки зрения психологии межличностных отношений. Гражданского ученого Георгия Катывса перевели в третий, резервный экипаж, командовать которым должен был Георгий Шонин. А в составе второго, дублирующего экипажа для полета на «Восходе-3» Каманин принял решение готовить Георгия Берегового и Владимира Шаталова. Практически же у Шонина при таком раскладе не было шансов полететь на «Восходе-3»: уж очень сильны были «конкуренты» из основного и дублирующих экипажей. Тем не менее, Шонин очень серьезно отнесся к подготовке к полету и с первых дней начал готовиться в полную силу.

В ходе полета «Восхода-3» предполагалось побить рекорд длительности пребывания космонавтов в космическом пространстве, который на корабле «Джемини-7» в декабре 1965 года установили американские космонавты Френк Борман и Джеймс Ловелл и который теперь равнялся 14 суткам. Советские космонавты на борту корабля «Восход-3» должны были летать вокруг Земли 15 – 20 суток.

Из книги «Мировая пилотируемая космонавтика»:

«18 декабря «Джемини-7» поставил рекорд продолжительности полета - 14 суток. А в Институте медико-биологических проблем (ИМБП) на 14-е сутки испытания системы жизнеобеспечения (для космического корабля «Восход», который должен был летать с двумя космонавтами в течение 15-20 суток – С.Ч.) досрочно прекратились. В этот же день состоялось заседание Военно-промышленной комиссии (ВПК), на котором Л.В.Смирнов провел очередное «избиение» смежников ОКБ-1 (конструкторское бюро, которым руководил С. П. Королев – С.Ч.) за срывы графиков поставок комплектующих. Досталось Н.А.Пилюгину, М.С.Рязанскому, Г.И.Северину, Г.И.Воронину и многим

другим главным конструкторам. После «разноса» ясности с готовностью «Восходов» не прибавилось, но ВПК обязала Королева запустить два «Восхода» и два «Союза» до XXIII съезда КПСС, запланированного на март 1966 г.»

Исходя из поставленной задачи, в конце января – начале февраля 1966 года руководство Центра подготовки космонавтов сформировало экипажи для длительного космического полета на корабле «Восход-3». Сначала состав экипажей выглядел таким образом:

- основной экипаж: командир корабля Борис Волинов и второй пилот Виктор Горбатко;

- дублирующий экипаж: командир корабля Георгий Береговой и второй пилот Владимир Шаталов.

Но очень скоро Виктора Горбатко в составе основного экипажа заменил Георгий Шонин. 14 января 1966 года, в день смерти С.П.Королева, генерал Каманин решил, что Горбатко слабоват для длительного полета, поскольку ранее у него были проблемы с сердцем, и решил заменить его Георгием Шониным (спорное решение – у Шонина в свое время тоже были проблемы с сердцем).

Первым Георгию Шонину о предстоящем космическом полете сообщил Юрий Гагарин. Два десятилетия спустя Георгий Шонин в воспоминаниях о Юрии Гагарине напишет:

«Юрия волновала судьба каждого из нас, и мы чувствовали эту заботу друга и командира (после полета Гагарина назначили командиром отряда космонавтов). Помню, однажды он спросил меня:

- Что делаешь сегодня вечером? Зашел бы, давненько не говорили с тобой по душам. Приходи, вспомним Север!

Я согласился и часам к девяти вечера пришел к Юрию.

- Поскучай минутку на этом диване, пока уложу спать этих сорок, - извинился он. На руках Юрий держал дочерей, и они громко чмокали его в обе щеки на сон

грядущий. - Я пригласил тебя по серьезному делу. Намечается сложный полет. Кандидатура командира есть. А вот напарником к нему я хочу предложить тебя. Знаю, парни вы оба строптивные, и в этом полете вам будет нелегко. Но я хорошо знаю тебя и верю в твою выдержку. Не торопись, подумай. Через несколько дней мы вернемся к этому разговору, – так объяснил он мне цель своего приглашения.

«Строптивным парнем», которому предстояло стать командиром в совместном полете с Георгием Шониным, оказался Борис Волынов.

Опасения Юрия Гагарина оказались излишними. «Строптивные парни» Волынов и Шонин очень быстро сработались в одном экипаже. Эта их сработанность особенно рельефно проявилась во время тренировки на выживание экипажа после посадки корабля в нерасчетном районе. Такая тренировка состоялась зимой 1966 года. Волынов и Шонин были «высажены» с макетом кабины «Восхода» в достаточно суровых зимних условиях. В распоряжении экипажа был только сам спускаемый аппарат «Восхода-3», его парашют и НАЗ – неприкосновенный аварийный запас, который состоял из нескольких банок консервов и фляги с водой, ножа-мачете, карманного фонарика, рыболовных крючков, сигнальных ракет и пистолета с патронами. Во время таких тренировок космонавты должны показать свое умение выжить в любых условиях, оборудовать убежище на случай непогоды или длительного ожидания спасателей, суметь развести костер и добыть пропитание. Экипаж Волынова и Шонина прекрасно справился с поставленными перед ними задачами. Оба космонавта так хотели лететь в космос в наступившем 1966 году, что быстро научились понимать друг друга буквально с полуслова.

Начальник Центра подготовки космонавтов Н.Ф. Кузнецов в своей книге «Годы испытаний» вспоминал:

«В один из лютых зимних дней, утопая по пояс в снегу, мы с Ю.А.Гагариным направились проверить, как

проходит подобная тренировка. Используя парашют возвращаемого аппарата и другие подручные средства, космонавты поставили палатку и развели костер. Продукты, заложенные в НАЗ, подходили к концу, а долгожданного «вертолета» все нет и нет. Как назло, в поле зрения не попадался ни один зверек, которого можно было бы подстрелить. Побеседовав с экипажем, мы отошли в сторону.

- А что, если пустить зайца, подстрелят или нет? – хитровато улыбаясь, сказал Юрий Алексеевич.

- А где его взять? – недоуменно спросил я.

Посоветовались и решили попросить из прикухонного хозяйства одного кролика. Трясущегося всем телом пушистого беднягу принесли и выпустили метрах в двадцати от палатки. Зоркие космонавты сразу же увидели кролика. Как сухие ветки, один за другим затрещали пистолетные выстрелы. Кролик перепугался, прибавил ходу и, ныряя в глубоком снегу, через несколько секунд выскочил из зоны огня».

После завершения тренировки генерал Кузнецов вызвал к себе Вольнова и Шонина и устроил настоящий разнос:

- Стыдно, товарищи офицеры! Стрелять совершенно разучились! С десяти шагов в зайца попасть не смогли!

Борис Вольнов виновато потупился, а Георгий Шонин лукаво улыбнулся и развел руками:

- Николай Федорович, а где вы зимой в лесу видели серого зайца? Мы с Борисом сразу поняли, что это кролик. И наверняка взятый из нашего подсобного хозяйства. Застрелишь его, а потом неприятностей не оберешься. Еще и порчу казенного имущества припишут!

Кузнецов сначала опешил от такого ответа, а потом расхохотался и махнул рукой: идите, мол, герои.

Итак, 1966 год должен был, наконец, стать звездным для Георгия Шонина – он впервые рассматривался как реальный кандидат на ближайший космический полет. Полет планировался на апрель – май

1966 года, и если бы он состоялся, Борису Волынову предстояло стать двенадцатым, а Георгию Шонину – тринадцатым советскими космонавтами.

14 января 1966 года умер Сергей Павлович Королев. Ушел из жизни человек, который был настоящим «мотором» советской космической программы. К сожалению, полноценно его заменить не смог никто. Буквально через месяц – другой это уже стало очевидным для всех. Главным конструктором после смерти С.П.Королева был назначен Василий Павлович Мишин.

Зимой 1966 года, когда подготовка «Восхода-3» вступила уже в завершающую фазу, неожиданно начали всплывать разные технические проблемы и нерешенные вопросы, которые могли в перспективе серьезно осложнить всю космическую экспедицию. Так, например, выяснилось, что среди оборудования кабины корабля отсутствует устройство для замера расхода воды. Предполагалось, что в полете каждый из космонавтов будет потреблять около двух литров воды в сутки. Ее расход предлагалось измерять глотками. Но ведь космонавты в полете должны были употреблять воду не только для питья, но и для смачивания обезвоженной пищи. Измерить расход воды глотками в этом случае было совершенно невозможно.

Кроме того, у основного и дублирующего экипажей возникли предложения по внесению изменений в некоторые бортовые системы космического корабля. В частности, Борис Волынов просил сделать выключатель для вентилятора кабины. Георгий Береговой предлагал более рационально разместить аппаратуру для военных экспериментов по наблюдению за запуском с Земли баллистических ракет. Георгий Шонин хотел сделать дополнения к аварийному запасу. Для решения всех этих вопросов требовалось и дополнительное время, и дополнительная работа.

Некоторые сомнения возникли и у конструкторов космического корабля: смогут ли бортовые системы

«Восхода» обеспечить нормальный полет космонавтов в течение 15-20 суток? Сомневались и медики – будут ли космонавты в состоянии перенести полет такой большой длительности? Чтобы рассеять сомнения, было принято решение до длительного полета космонавтов осуществить аналогичный по длительности полет собак. Этот полет состоялся с 22 февраля по 16 марта. На спутнике «Космос-110» – космическом корабле типа «Восход», заводской номер ЗКВ № 5 - в полет отправились собаки Уголек и Ветерок. В целом, полет прошел успешно.

28 февраля 1966 года экипажи Волынов – Шонин и Береговой – Шаталов сдали экзамены по готовности к предстоящему полету на «Восходе-3». Экзамены принимала большая комиссия в составе представителей Центра подготовки космонавтов, Военно-воздушных сил, Института медико-биологических проблем и представителей различных конструкторских бюро. Экзамены были сданы успешно. Всем космонавтам была поставлена оценка «отлично».

Георгий Шонин вспоминал:

«Мы с Борисом, который до этого продублировал Николаева, Быковского, Комарова и получил репутацию «вечного дублера», не были новичками в работе и прекрасно понимали, где главное, а где второстепенное, и буквально вымеряли шагами каждый виток на карте, до секунд отработали все элементы полетного задания, готовясь к старту в космос».

Правда, наметанный на человеческих отношениях глаз журналиста Ярослава Голованова подметил некоторые психологические нюансы в экипаже Волынова и Шонина. Много позже в своей книге «Заметки вашего современника» Ярослав Голованов признается:

«Волынов - отличный парень, смелый, волевой человек, но как раз контактировать он не очень умеет. Это я заметил ещё в 1966 году, когда он собирался лететь с Жорой Шониным на рекорд продолжительности. Он

как-то не по-доброму упрям. Он давит, а не убеждает. А дома он другой».

Но жизнь космонавта состоит не только из подготовки к космическому полету. Звездный городок рос и строился. Продолжалось строительство административных, хозяйственных, тренажных и учебных корпусов, жилых домов, закладывались новые улицы и аллеи. Еще в сентябре 1964 года был сдан в эксплуатацию первый жилой дом Звездного. А в начале 1966 года строители предъявили к сдаче первый жилой дом - башню. Руководство ЦПК сделало подарок женам космонавтов и приняло решение начать заселение новостройки в праздничный день 8 марта. С самого утра, одна за другой, к подъездам дома начали подъезжать загруженные домашними вещами грузовые машины. Космонавты занялись разгрузкой прибывших машин и переносом вещей в квартиры, помогали друг другу. Многие в доме Георгию Шонину и другим новоселам пришлось переделывать уже после заселения. До середины апреля каждый вечер в доме стучали молотки и жужжали электродрели. Постепенно ребята обустроивались в новом жилье, вешали картины, светильники, прикрепляли карнизы. На новоселье Юрий и Валентина Гагарины пригласили к себе самых близких друзей из группы космонавтов – чету Леоновых, Андрияна Николаева, который до зачисления в отряд служил в Смоленске, и Георгия Шонина с супругой...

В планах руководителей ЦПК было и строительство в Звездном городке Дома культуры. Строителей ДК распределили по бригадам, в каждой было по пятнадцать – двадцать человек. В основном, это были комсомольцы. Во главе каждой бригады бригадиром поставили космонавта. Шонин и другие космонавты, естественно, могли работать только после окончания занятий и в выходные дни. И работа закипела. Бригады трудились без перерыва на ужин и не только выполняли, но и значительно перевыполняли взятые на себя обязательства. Дом культуры в Звездном был

построен в рекордные сроки. 14 октября 1967 года состоялось его торжественное открытие.

Продолжался и карьерный рост Георгия Шонина. 4 апреля 1966 года ему было присвоено очередное воинское звание – подполковник. Вместе со своим командиром Борисом Волыновым он успешно сдал на «отлично» комплексную тренировку по программе 15-20 суточного длительного полета на космическом корабле «Восход-3» (заводское обозначение ЗКВ №6).

Борис Волынов, Георгий Шонин и их дублеры Георгий Береговой и Владимир Шаталов уже фактически приняли «Восход-3» к эксплуатации. Программа полета тоже была утверждена, и космонавты были готовы к ее выполнению. Теперь оставалось только вылететь на Байконур, вывезти на стартовую позицию ракету-носитель с космическим кораблем и отправиться в самую длительную по тем временам космическую экспедицию.

Из записей Ярослава Голованова, опубликованных в книге «Заметки вашего современника»:

«Ещё в прошлом году Королёвым был задуман довольно жестокий космический эксперимент: 15-суточный полёт на «Восходе-3». Просто прожить 2 недели в такой адской тесноте, даже ничего не делая, очень трудно. Первый экипаж: Борис Волынов и Георгий Шонин. Ездил к ним в Звёздный городок, расспрашивал, написал о них два очерка. После смерти Сергея Павловича со сроками всех космических стартов полная неразбериха. Борис попросил меня поговорить с Каманиным, разузнать у него, когда же они всё-таки полетят. Мне кажется, Каманину доставляет какое-то садистское наслаждение мучить этих ребят неведением относительно их будущего».

Генерал Каманин, однако, был ни при чем. У нового полета в космос неожиданно оказался довольно широкий круг недоброжелателей и в среде военных, и среди конструкторов, и среди медиков. Предложения отменить

полет стали все громче звучать и на уровне партийного руководства, и в Совете Министров СССР.

Как известно, вода и камень точит. Старт очередного советского космического корабля в 1966 году так и не состоялся. 10 мая полет «Восхода-3» на заседании Государственной комиссии фактически был отменен. Госкомиссия посчитала, что длительная экспедиция в космосе Волынова и Шонина ничего не даст ни науке, ни обороне.

Из воспоминаний дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР Бориса Валентиновича Волынова (журнал «Новости космонавтики», № 3, 2003):

«В мае 1966 года мы сдали комплексные экзамены и готовы были вылететь на космодром. Но... сначала вылет перенесли на неделю, потом на две, а затем – окончательно отменили. И это притом, что на космодроме были полностью готовы к старту ракета – носитель и корабль «Восход–3» (ЗКВ № 6). Была проделана огромная работа по его созданию, транспортировке на космодром, проведены все проверки и электрические включения с имитацией работы во время космического полета. Инженеры, инструкторы, врачи трудились, вкладывая элементы творчества, не считаясь со своим временем, когда рабочий день порой становится чрезмерно велик. Кроме того, было затрачено немало времени и сил на подготовку экипажа. А на этапе непосредственной подготовки вся жизнь космонавта состоит только из самоотверженной работы, до предела изматывающей, с перерывами на ночной сон – только для того, чтобы восстановить свои возможности воспринимать новую информацию... Причина отмены полета ЗКВ № 6 мне неизвестна».

Правда, еще в те годы среди журналистов, писавших о космических полетах, «гуляла» и другая версия отмены полета «Восхода-3». Якобы космонавт Волынов «не глянулся» кому-то из руководства в ЦК КПСС. И главная причина того, что Борис Валентинович

«не глянулся», - мать у Волынова была еврейкой по национальности.

Кроме того, после аварийной ситуации во время посадки «Восхода–2» (тогда Павел Беляев и Алексей Леонов смогли посадить космический корабль в нерасчетном районе на Земле только после перехода на ручное управление спуском) у некоторых высокопоставленных товарищей из ЦК КПСС и Советского правительства стало складываться мнение, что корабль «Восход», сделанный Королевым и его товарищами на скорую руку, не очень надежен. Более того, изготовление дополнительных экземпляров космического корабля этой серии также якобы серьезно мешало своевременному изготовлению нового и более совершенного космического корабля «Союз». Поэтому был отменен не только полет «Восхода–3», но вскоре и вся программа «Восход» была закрыта.

Юрий Гагарин понимал психологическое состояние своих друзей – Бориса Волынова и Георгия Шонина, - мечта которых совершить космический полет, снова удалась куда-то в туманное будущее, и пытался хоть отчасти разрядить ситуацию, приободрить ребят. Георгий Шонин вспоминал:

«Июнь. Воскресенье, жаркий день. Уже в который раз пересматриваю свой конспект по термодинамике. Послезавтра экзамен в академии. Вдруг телефонный звонок. Поднимаю трубку.

– Жора, все выучил? – узнаю голос Юрия. – У меня здесь есть пара вопросов, объяснишь?

– Попытаюсь.

– Тогда бери свои книжки – и айда в Химки! Выкупаемся, освежимся. Там и разберемся с этими энтальпиями и энтропиями. Идет?

Через час Юрий уже стоит в одних плавках за штурвалом катера. На его голове замысловатый головной убор то ли африканского, то ли южноамериканского происхождения. На шее завязанный по-докерски яркий платок. Валерий Быковский и я,

блаженно щурясь на солнышко, беззлобно заводим Юрия:

– Эй, кэп! А эта калоша не развалится?

– Капитан! Послушай, капитан. Тебе работнички не нужны? Нет? ...Жаль, счастливчик. А то бы мы тебе наработали.

– Сеньор! Где вы потеряли свой роджерс?

Мы видим: эти подначки ему нравятся.

- Бунт на корабле? Не потерплю! Как только обнаружу среди этого окияна необитаемый остров, высажу. Из тебя, Жора, сделаю Робинзона, а из тебя, Валерий, поскольку ты посмуглее, – Пятницу! – улыбается нам в ответ Юрий, не забывая внимательно следить за фарватером и давая отмашки флажком то слева, то справа...»

Пожалуй, единственным, кто не отступил от намерения отправить Волынова и Шонина в космос, оставался генерал Каманин. Он до самого конца 1966 года был уверен, что ему все же удастся «пробить» полет «Восхода-3». Поэтому ни основной, ни дублирующий экипажи пока не расформировывались. 23 мая Каманин отправил Волынова, Шонина, Берегового и Шаталова в отпуск, а через два месяца, 23 июля, приказал возобновить подготовку к полету с тем, чтобы выполнить весь объем тренировок к 15 сентября 1966 года.

Но Николай Петрович Каманин уже поднаторел в аппаратных интригах и хорошо понимал, что только его усилий вряд ли хватит, чтобы пробить брешь в бюрократической стене, которая стала на пути осуществления длительного полета советских космонавтов на корабле «Восход-3». Поэтому Каманин закрепил космонавтов, которые входили в состав экипажей корабля «Восход», еще и за другими космическими программами:

1. «Восход» - Волынов, Шонин, Береговой, Шаталов;

2. Орбитальный корабль «Союз» («7К-ОК») - Гагарин, Комаров, Николаев, Быковский, Хрунов, Горбатко, Воронов, Колодин;

3. Космический корабль многократного использования ракетно-самолетного типа «Спираль» — Титов, Куклин, Филипченко, Береговой, Шаталов;

4. Военный орбитальный корабль «Звезда» («7К-ВИ») — Попович, Губарев, Артюхин, Гуляев, Белоусов, Колесников.

5. Военная орбитальная станция «Алмаз» — Беляев, Шонин, Матинченко, Демин, Заикин, Воробьев, Лазарев.

6. Межпланетный корабль «Л-1» (облет Луны) — Волынов, Добровольский, Воронов, Колодин, Жолобов, Комаров, Быковский.

7. Межпланетный корабль «Л-3» (экспедиция на Луну) — Леонов, Горбатко, Хрунов, Гагарин, Николаев, Шаталов.

Поскольку для испытательных полетов нового космического корабля «Союз» экипажи уже были практически сформированы и начали подготовку к первому полету, Георгий Шонин оказался «приписан» к очень перспективной теме военной орбитальной станции «Алмаз», которая создавалась в конструкторском бюро Владимира Николаевича Челомея. Пройдут годы и станет ясно, что это была очень удачная конструкторская разработка. Достаточно сказать, что «потомки» «Алмаза» успешно трудились и в составе орбитальных комплексов «Салют-6», «Салют-7» и «Мир», и сегодня работают как составная часть Международной космической станции. Впрочем, в 1966 году будущая орбитальная станция «Алмаз» существовала еще только на бумаге...

Увы, в 1966 году Георгию Шонину снова не удалось слетать в космос. Это был год, когда советские космонавты впервые с начала эры пилотируемых полетов в космос вообще не стартовали в космическое пространство. После завершения полета «Восхода-2» в марте 1965 года возникла пауза в полетах советских

космонавтов, длительностью более двух лет. Это было очень странно на фоне блестящих успехов американской пилотируемой программы «Джемини». За 1965-1966 годы американцы выполнили десять успешных полетов на околоземную орбиту. Были осуществлены длительные полеты в космос, продолжительностью от 5 до 14 суток, стыковки на орбите с ракетной ступенью «Аджена», выходы космонавтов из корабля в открытый космос и многочисленные научно-технические и военные эксперименты. На этом фоне ярких успехов «молчание» Советского Союза было необъяснимым. В середине 60-х в СССР даже стали ходить слухи, что пилотируемую космонавтику вообще «прикрыли» после снятия Н.С.Хрущева с постов Первого секретаря ЦК КПСС и Председателя Совета Министров СССР.

На самом деле причина временного прекращения советских пилотируемых полетов в космос в 1965-1966 годах была иной. Руководители советской космической программы просто надеялись, что вот-вот начнут летать корабли «Союз», но эти новые космические аппараты еще не были готовы к эксплуатации. Первый пуск «Союза» намечался только на декабрь 1966 года. В своем дневнике генерал Каманин вынужден был с горечью констатировать:

«Вчера (8 декабря 1966 года – С.Ч.) вечером провели заседание Госкомиссии.

В заключение выступил Мишин и доложил, что для пуска корабля «Союз» № 1 целесообразно выехать на полигон 12 декабря, пуск осуществить 15 или 16 декабря, управление полетом вести из Евпатории; если пуск пройдет нормально и все испытания будут удовлетворительно закончены до 5 января, то полет со стыковкой двух пилотируемых кораблей «Союз» можно будет выполнить до 29 января 1967 года. Слушая выступление Мишина, я вспомнил июньское совещание у Смирнова, когда он (Смирнов) фактически «зарезал» пуск «Восхода-3» (Волынов и Шонин были полностью готовы осуществить 16-18-суточный полет). Тогда Смирнов

Его позывной – «Антей»

мотивировал отмену пуска «Восхода» необходимостью сосредоточить все усилия на подготовке пусков «Союзов» в октябре-ноябре этого года. Проходит декабрь, скоро будет два года, как в СССР не проводятся пилотируемые полеты. Виноваты в этом, в первую очередь, ОКБ-1, Смирнов и секретарь ЦК КПСС Устинов».

Испытание дублерством

Работы по созданию многоцелевого космического корабля «Союз» Сергей Павлович Королев и его соратники начали еще в 1962 году. Первоначально планировалось, что летать космический корабль начнет с четвертого квартала 1964 года. Но из-за организационных, технологических и финансовых проблем изготовление космического корабля «в металле» все откладывалось и откладывалось. Только во второй половине 1965 года в сборочных цехах фирмы Сергея Павловича Королева появились первые «Союзы».

Как только первый экземпляр «Союза» был собран (еще без полного монтажа приборного оборудования), Королев пригласил на «смотрины» космонавтов, которым предстояло летать на новом корабле. Среди приглашенных был и Георгий Шонин.

В ОКБ-1 приехали Юрий Гагарин, Владимир Комаров, Валерий Быковский, Евгений Хрунов, Георгий Шонин, Виктор Горбатко, Владимир Шаталов и другие.

В сборочном цеху космонавты с нетерпением бросились рассматривать новый космический корабль. Стали прикидывать его примерный вес, длину и общий объем. Походили вокруг корабля и сосчитали количество иллюминаторов.

- Привет, орелики! - Королев незаметно подошел к увлеченно разглядывавшим «Союз» гостям. – Ну, как вам новая машина? Нравится?

- Вот это корабль! – Юрий Гагарин не скрывал своего восхищения. – Раза в два больше наших «Востоков» и «Восходов»!

- Форма и размеры очень необычные, - высказал мнение Георгий Шонин. – Этот отсек похож на шар, этот – на автомобильную фару, а этот – на цилиндр с «крылышками».

- Хорошо, что иллюминаторов на корабле много, - сказал Борис Волинов. – Можно будет много фотографировать. И обзор хороший.

- Сергей Павлович, а вы нам расскажите об устройстве корабля? - Евгений Хрунов вопросительно взглянул на Главного конструктора.

- Вкратце – можно. А подробнее – сами узнаете, на занятиях. Еще и экзамены сдавать потом будете, - Королев улыбнулся.

Он подошел вплотную к кораблю:

- «Союз» весит почти семь тонн и состоит из трех соединенных между собой отсеков. Первые два – орбитальный отсек и спускаемый аппарат – это обитаемые отсеки. Орбитальный - предназначен для труда и отдыха космонавтов, спускаемый аппарат - для возвращения космонавтов на Землю. Третий отсек, вот этот, похожий на цилиндр с «крылышками», как сказал Жора, - это приборно-агрегатный отсек. Он необходим для размещения бортовой аппаратуры и оборудования основных систем космического корабля, его двигательной установки, которая обеспечивает полет корабля, проведение маневров на орбите и возвращение на Землю.

Королев помолчал несколько секунд, окинул взглядом космонавтов и, довольный их сосредоточенным вниманием, продолжил:

- Прежде всего, наш новый корабль – это многоцелевой и многоместный космический аппарат. В нем смогут совершить полет экипажи с численностью до трех человек. Вот эти «крылышки» на приборно-агрегатном отсеке – это солнечные батареи. Они намного увеличивают энергетические возможности «Союза». Это позволяет нам разместить на борту космического корабля различную энергоемкую научную аппаратуру для самых разнообразных исследований и экспериментов. Перед нами открываются совершенно новые перспективы в космонавтике, ребята!

Увы, Сергею Павловичу Королеву не суждено было проводить в полет первый «Союз». 14 января 1966 года он умер на операционном столе во время сложной хирургической операции...

В 1966 году разработка космического корабля «Союз» вступила в завершающую стадию. Предполагалось, что во второй половине года состоятся два-три полета нового корабля.

Первый запуск космического корабля «Союз» в беспилотном варианте был осуществлен 28 ноября 1966 года. Советский Союз из соображений секретности скрывал сам факт подготовки к полетам нового пилотируемого корабля. Поэтому в средствах массовой информации беспилотный «Союз» был представлен как искусственный спутник Земли «Космос-133». К сожалению, космический корабль не удалось вернуть на Землю из-за неправильного задействования исполнительных органов управления движением и стабилизации. 30 ноября 1966 года корабль был ликвидирован системой аварийного подрыва.

Второй испытательный беспилотный запуск был запланирован на 14 декабря 1966 года. Но в момент запуска двигателей ракеты-носителя произошло их аварийное отключение. С ракеты-носителя сняли электропитание. Однако, через 27 минут неожиданно сработала система аварийного спасения космического корабля. В результате произошел взрыв ракеты-носителя прямо на стартовой позиции. Была разрушена площадка № 31, на которой для старта в космос была установлена ракета-носитель с космическим кораблем «Союз». При взрыве были человеческие жертвы.

Третий испытательный беспилотный запуск космического корабля «Союз» под наименованием «Космос-140» состоялся 7 февраля 1967 года. В целом орбитальный полет корабля прошел нормально. После двухсуточного полета на «Союзе» была включена двигательная установка, и он пошел на посадку. Но в результате ненормальной работы системы ориентации

спускаемый аппарат вместо управляемого спуска совершил баллистический спуск. Во время полета в атмосфере Земли от тепловых нагрузок у него прогорело днище. В довершение ко всему спускаемый аппарат сел не на грунт, а на лед замерзшего Аральского моря. После посадки корабль достаточно длительное время не могли обнаружить из-за его приземления (точнее – приводнения) в нерасчетном районе. За это время лед под разогретым во время спуска в земной атмосфере космическим кораблем растаял, и спускаемый аппарат затонул.

В феврале–апреле 1967 года результаты трех беспилотных пусков космического корабля «Союз» были тщательно проанализированы. Из трех запусков полностью успешным не был ни один. В первом полете корабль не вернулся на Землю, второй запуск вообще не состоялся из-за взрыва ракеты на старте. Во время третьего полета спускаемый аппарат прогорел, и если бы на борту космического корабля в этом полете были космонавты, они неминуемо бы погибли.

Было совершенно ясно, что космический корабль «Союз» нуждается в серьезной доработке и дополнительных беспилотных испытаниях. Но близился Всемирный день солидарности трудящихся 1 мая. Но на дворе был 1967 год – год пятидесятилетия Великой Октябрьской социалистической революции. По сложившейся в Советском Союзе традиции эти праздники нужно было встретить новыми победами в космосе. Поэтому на три подряд неудачных беспилотных испытательных полета руководители советской космонавтики просто закрыли глаза и приняли решение о проведении первого пилотируемого полета на космическом корабле «Союз».

«Союз-1» с космонавтом Владимиром Михайловичем Комаровым на борту стартовал 23 апреля 1967 года. После выхода на орбиту Комаров доложил, что не раскрылась одна из двух панелей солнечных батарей. Это значит, что корабль получал только

половину положенного электропитания. Кроме того, вышел из строя датчик солнечно-звездной ориентации. Владимиру Комарову приходилось вручную ориентировать корабль.

В это время на Байконуре готовили к старту второй космический корабль «Союз» с экипажем из трех человек – командир корабля Валерий Федорович Быковский, бортинженер Алексей Станиславович Елисеев и космонавт-исследователь Евгений Васильевич Хрунов. Запуск «Союза-2» должен был состояться 24 апреля 1967 года. «Союз-1» должен был сблизиться и состыковаться с космическим кораблем «Союз-2». Космонавты Алексей Елисеев и Евгений Хрунов должны были перейти через открытый космос из «Союза-2» в «Союз-1». Затем космические корабли расстыковывались и поочередно возвращались на Землю.

Но выявленные серьезные замечания к работе бортовых систем «Союза-1» делали невозможной реализацию всей этой программы космического полета двух кораблей. Поэтому было принято решение о досрочной посадке «Союза-1» и отмене запуска второго корабля. 24 апреля 1967 года была включена двигательная установка космического корабля, произошло разделение его отсеков и спускаемый аппарат начал спуск в земной атмосфере. Владимира Комарова с нетерпением ждали на Земле. Но произошла катастрофа...

Из-за технологических нарушений при изготовлении спускаемого аппарата космического корабля не смогли полностью выйти из парашютных контейнеров и раскрыться ни основной, ни запасной парашюты «Союза-1». Корабль с большой скоростью ударился о землю. От удара взорвались двигатели мягкой посадки на спускаемом аппарате. Начался пожар. Приборная доска в спускаемом аппарате оторвалась и отрубила обе ноги космонавту Владимиру Комарову...

Когда спасатели на вертолетах добрались до места посадки корабля, обломки спускаемого аппарата еще горели. Только через несколько часов из груды обгоревшего и искореженного металла, в которую превратился «Союз», смогли извлечь останки Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР Владимира Михайловича Комарова...

Главный маршал авиации К.А.Вершинин настоял, чтобы все космонавты, которые готовились летать на «Союзах», – в том числе, конечно, и Георгий Шонин, – лично присутствовали на вскрытии тела Владимира Комарова. Главком ВВС считал, что таким образом достигается некий воспитательный эффект: живые будут знать, на что они идут и чем рискуют.

Космический корабль «Союз-2» был возвращен на завод для проведения дополнительных испытаний бортовых систем. После доработок снова начались беспилотные испытания. 30 октября 1967 года была осуществлена первая автоматическая стыковка двух кораблей «Союз», запущенных на орбиту под названиями «Космос-186» и «Космос-188». Правда, стыковка была только механической, осуществить полный контакт двух кораблей не удалось.

Эксперимент с автоматической стыковкой было решено повторить. 15 апреля 1968 года два беспилотных «Союза» («Космос-212» и «Космос-213») осуществили стыковку, но уже с полным механическим и электрическим соединением кораблей. Внешне космические корабли отличались друг от друга только конфигурацией стыковочного узла: «активный» стыковочный узел имел форму штыря, а «пассивный» – конуса. В процессе стыковки «активный» космический корабль приближался к «пассивному». Штырь его стыковочного агрегата входил в ответный конус на «пассивном» корабле и фиксировался. После этого начиналось стягивание состыкованных кораблей, и они образовывали единый комплекс (так называемую «экспериментальную орбитальную станцию»).

Стыковочный агрегат этого типа так и назывался – «штырь-конус».

После гибели Владимира Комарова генерал Каманин уже не надеялся, что возродится космическая программа «Восход». Корабль считали устаревшим и бесперспективным, а после аварийной посадки «Восхода-2» с космонавтами Павлом Беляевым и Алексеем Леоновым в пермской тайге – еще и не совсем надежным. Поэтому в первой декаде мая 1967 года генерал Каманин распорядился отработать три программы подготовки экипажей только для космических кораблей «Союз». Первая программа - для поднятия уровня подготовки космонавтов Андрияна Николаева, Валерия Быковского, Евгения Хрунова, Алексея Елисеева, Виктора Горбатко и Валерия Кубасова, которые должны были лететь на «Союзе-2», была рассчитана на 30 суток. Вторая и третья программы рассчитывались на два месяца и имели целью завершение подготовки экипажа в составе Георгия Берегового, Владимира Шаталова, Петра Колодина, Владислава Волкова и ускоренную подготовку командирами кораблей «Союз» Бориса Волынова и Георгия Шонина.

23 мая 1967 года, всего через месяц после катастрофы «Союза-1», были заново сформированы экипажи космических кораблей для первой стыковки на орбите двух пилотируемых космических аппаратов. Готовить было решено сразу двенадцать человек в составе шести экипажей для двух космических кораблей «Союз» – активного и пассивного:

А) Активный корабль «Союз»: основной экипаж – Г.Т.Береговой, дублирующий экипаж – Б.В.Волынов, резервный экипаж – Г.С.Шонин;

Б) Пассивный корабль «Союз»: основной экипаж – В.Ф.Быковский, А.С.Елисеев, Е.В.Хрунов; дублирующий экипаж – А.Г.Николаев, В.В.Горбатко, В.Н.Кубасов, резервный экипаж – В.А.Шаталов, П.И.Колодин, В.Н.Волков.

С июня 1967 года Георгий Шонин начал подготовку по программе стыковки двух космических кораблей серии «Союз» в качестве командира третьего (резервного) экипажа активного корабля. Реально это означало, что, по крайней мере, в ближайший год он в космических полетах участвовать не будет. Для Георгия это был шаг назад после закрытия программы полета космического корабля «Восход-3». Радовало лишь то, что он все-таки оказался «записан» в одну из реальных космических программ, а не находился, как большинство его коллег по отряду космонавтов, в «режиме поддержания тренированности».

Правда, в 1967 года у Георгия Шонина появился небольшой шанс поучаствовать в советской лунной программе. Советская ракета–носитель Н-1 должна была вывести на траекторию полета к Луне межпланетный корабль «Л-3» и посадочный лунный корабль «ЛК».

Советская пилотируемая лунная программа преследовала, прежде всего, политические цели: подтвердить лидерство СССР в исследовании космоса и опередить США, первыми высадить человека на Луне, а затем вернуть его обратно на Землю. Откровенно говоря, уже во второй половине 1967 года шансов на достижение этих целей не было практически никаких. Несмотря на гибель трех американских астронавтов (Вирджила Гриссома, Эдварда Уайта и Роджера Чаффи) во время пожара на космическом корабле «Аполлон» 27 января 1967 года, США ощутимо вырвались вперед в лунной гонке. Советская ракета-носитель еще только проектировалась и собиралась на заводе. А Америка уже располагала готовыми к полетам ракетами «Сатурн-1» и «Сатурн-1Б» и практически готовой сверхмощной ракетой «Сатурн-5». У американцев на стадии полной готовности к полету были уже и основной блок космического корабля «Аполлон», и лунный модуль для посадки и старта с Луны космонавтов. У СССР еще не было ни своего лунного корабля Л-3, ни лунного корабля ЛК. Единственным шансом для Советского Союза

первым высадить на Луне своего космонавта было катастрофическое развитие программы «Аполлон»: если бы у американцев произошло две-три катастрофы с человеческими жертвами, то Конгресс США мог бы просто закрыть всю эту космическую программу.

Но США учли горький опыт катастрофы на «Аполлоне» 27 января 1967 года и существенно доработали свою космическую технику, – как космические корабли, так и ракеты–носители. За все время эксплуатации американских ракет–носителей «Сатурн–1Б» и «Сатурн–5» не было ни одного аварийного пуска. Зато советские ракеты «Протон» с лунным кораблем для облета Луны Л-1 «регулярно» падали на землю, «улетали за бугор», как мрачно шутили советские ракетчики. Что касается советской лунной ракеты Н-1, то она взрывалась во всех четырех пусках, причем во втором и третьем пуске последствия взрыва были очень тяжелыми, поскольку пришлось восстанавливать практически полностью разрушенную стартовую площадку.

Кроме того, уже на этапе проектирования советская лунная программа Л-3 уступала американскому «Аполлону» по всем параметрам: если у американцев на Луну высаживалось сразу два астронавта, то советский космонавт совершал посадку в одиночестве. Советская космическая техника самими ее создателями считалась настолько ненадежной, что перед посадкой пилотируемого лунного корабля с космонавтом в районе высадки должны были сесть и быть наготове запасной беспилотный лунный корабль и автоматический «Луноход» для перевозки космонавта к запасному кораблю в случае аварии основного лунного корабля. При падении на спину космонавт, одетый в советский лунный скафандр «Креchet» не мог подняться самостоятельно. Поэтому скафандр был оборудован специальным обручем для перекатывания упавшего космонавта со спины на живот.

С 12 по 14 декабря 1967 года прошла серия совещаний в Центре подготовки космонавтов Военно-воздушных сил, Центральном конструкторском бюро экспериментального машиностроения (так стало теперь называться конструкторское бюро, которым ранее руководил Сергей Павлович Королев) и Министерстве общего машиностроения.

«Обсуждали перечень лунных тренажеров, состав группы космонавтов «Л-3» и программу подготовки экипажей для экспедиции на Луну, - вспоминал позднее генерал-лейтенант Н.П.Каманин. - Мы согласились с включением в состав группы «Л-3» космонавтов Константина Феоктистова, Алексея Елисеева и Владислава Волкова. Теперь согласованный состав этой группы включает 10 кандидатов от ЦКБЭМ — Феоктистов К.П., Елисеев А.С., Волков В.Н., Кубасов В.Н., Макаров О.Г., Севастьянов В.И., Рукавишников Н.Н., Яздовский В.А., Гречко Г.М., Никитский В.П. — и столько же от ЦПК ВВС — Леонов А.А., Николаев А.Г., Быковский В.Ф., Хрунов Е.В., Горбатко В.В., Воынов Б.В., Шонин Г.С., Куклин Н.А., Филипченко А.В., Волошин В.А. Трудно сейчас предугадать, кто из них будет первым на Луне, но твердо известно, что таким счастливецом может стать лишь кто-то из этого списка».

Но это все еще были планы на бумаге, которым, увы, суждено было остаться бумажными. Советский космонавт так и не ступил на поверхность Луны...

Впрочем, в конце 1967 – начале 1968 года Георгия Шонина мало заботили перспективы лунной программы Н-1 – Л-3. Он готовился к защите дипломного проекта в Военно-воздушной инженерной академии (ВВИА) им. Н. Е. Жуковского, по специальности «Пилотируемые воздушные и космические летательные аппараты и двигатели к ним». Защита состоялась 6 января 1968 года и прошла блестяще. Георгий Шонин защитил дипломный проект на «отлично» и получил квалификацию «летчик-инженер-космонавт».

К подготовке по программе высадки на Луну Георгий Шонин вернулся только в третьей декаде января 1968 года. В Липецкий авиационный центр была командирована группа космонавтов, в которую входили Алексей Леонов, Владимир Шаталов, Виктор Горбатко, Георгий Шонин и только что завершивший общую космическую подготовку космонавт–новичок Юрий Малышев. Они должны были пройти курс подготовки к полетам на вертолетах. Планировалось во время специальных тренировок на вертолете имитировать посадку на Луну лунного

корабля. Для решения этой задачи было предложено в качестве «лунного тренажера» использовать сам вертолет. На высоте чуть более ста метров у вертолета отключали двигатели. Машина начинала снижение к земле в режиме авторотации. В обычных полетах такой режим расценивается как аварийная посадка вертолета. А космонавты должны были во время такого «снижения» отработать действия, имитировавшие снижение и посадку на Луну лунного посадочного корабля.

Впрочем, реальные полеты с авторотацией и «лунной» посадкой выполнили только Алексей Леонов и Владимир Шаталов. Все остальные члены специальной лунной группы ограничились изучением теоретических основ этой довольно опасной операции. Когда после аварий ракеты-носителя Н-1 стало ясно, что высадки на Луну советского космонавта не будет, программу тренировок в Липецком авиационном центре закрыли. Но если бы не фиаско всей советской лунной программы Н-1 – Л-3, то Георгий Шонин вполне мог бы стать третьим или четвертым советским космонавтом, который бы ступил на лунную поверхность (для первой и второй высадки были «запланированы» соответственно Алексей Леонов и Владимир Шаталов).

Конечно, космонавты в Звездном городке не только готовились к космическим полетам. Было время и для занятий спортом, и для активного отдыха.

Страстью Георгия Шонина в те годы становятся волейбол и баскетбол. Он увлекается плаванием. Осваивает хоккейное мастерство.

«В играх быстро определялась команда «морячков», то есть летчиков, прежде служивших в морской авиации: Аникеев, Беляев, Гагарин, Нелюбов, Шонин, - напишет в своей книге «Космонавт № 1» журналист Ярослав Голованов. - В баскетболе у «морячков» лидировал Гагарин, и они часто брали верх над «сухопутчиками».

Шонин любит изобразительное искусство, и даже сам неплохо рисовал. Вместе с Алексеем Леоновым он редактировал отрядную стенную газету «Нептун». Как-то в интервью журналисту Юрию Летунову он сказал:

- Если говорить о моих увлечениях, то это Малый театр. Почти все спектакли посмотрел. Нравится, что театр бережно хранит чистоту русского языка, языка Островского... Люблю военную лирику Константина Симонова... Я люблю его стихи еще со времен летной спецшколы. Они мне настолько близки и понятны, что иногда кажется, будто я вместе с поэтом прошел долгие годы войны, был с ним и «под похожей на Мадрид Одессой», и «в Констанце под черной румынской водой, под Вязьмой на синем ночном полустанке, в Мурманске под белой Полярной звездой...»

Он на секунду приутомл, а потом с выражением процитировал:

- Полнеба окинув усталым взглядом,
Ты молча ложишься лицом в траву:
Тут все наизусть, тут давно не надо
Смотреть в надоевшую синеву.

В отряде космонавтов практиковался и коллективный отдых. Довольно часто космонавты первого отряда выезжали на охоту. Обычно собиралось человек двадцать: генерал Николай Петрович Каманин, Юрий Гагарин, Андриян Николаев, Владимир Комаров, Георгий Шонин, Алексей Леонов, Евгений Хрунов, Борис Вольнов, инструкторы и методисты из Центра

подготовки космонавтом, шоферы. Ездили в Подмоскovie, в район Спас – Клепиков Рязанской области или в охотничье хозяйство «Нагорье», расположенное в семидесяти километрах севернее Переславля - Залесского. Охотились на лося, тетеревов, глухарей, зайцев. Но главным занятием все-таки была не столько охота, сколько просто отдых: посидеть у костра, приготовить шашлык, побродить по лесу. Охота была лишь поводом отдохнуть.

«Весна. Нас пригласили в воскресенье поохотиться, - вспоминал через много лет Георгий Шонин.- Выдался чудесный солнечный день. И хоть еще везде полно снега, чувствуется – весна решительно вступает в свои права.

Мы поднялись спозаранку и без усталости бродим по лесу, по полянам, хмельные от весенних запахов и птичьих перезвонов. Мы ни капельки не огорчены тем, что ягдташи и ружья на этот раз оказались ненужными атрибутами нашей экипировки. Только Юрий вернулся из лесу с трофеем. Он и Алексей Леонов долго скрадывали глухаря, подбираясь к нему во время его любовной песни, застывая в неудобных позах, когда птица умолкала и озиралась вокруг красными глазами.

Приехали домой и стали прощаться у автобуса. И тут Юрий, единственный с добычей и от этого чувствующий себя неловко, запротестовал:

– Так, ребята, не пойдет! Вот что: через полтора часа жду вас с женами у себя дома. Валя успеет зажарить этого красавца. Я думаю, попробоваться на всех хватит.

И мы пришли. И всем хватило. Всем понравился жареный глухарь, хотя некоторым гостям (а было нас человек двадцать) он напоминал жареную курятину. И все еще раз (в который!) слушали сначала Юрия, а затем Алексея, как они подбирались к этой ужасно хитрой птице... А потом пели. Все пели, даже Валерий Быковский. Мы тогда любили и умели, собравшись вместе, попеть душевные песни».

От глаз пронырливых журналистов не удалось скрыть периодические выезды едва ли не всего первого отряда космонавтов за пределы Звездного городка. Говорят, что именно тогда среди отечественных «акул пера», писавших о космонавтике, родилась веселая частушка:

«Городок наш ничего,
Населенье таково,
Что небесные ребята
Составляют большинство.
Ищет пресса тут и там,
Рыщет пресса по кустам:
Ах, куда ведет Гагарин
Космонавтов по утрам?..»

Сами космонавты тоже не чурались юмора и постоянно подшучивали друг над другом. Однажды и Георгий Шонин стал объектом такой добродушной шутки со стороны коллег. Вспоминает бывший начальник политотдела Центра подготовки космонавтов полковник Иван Крышкевич.

«Как-то после собрания космонавт Георгий Шонин подвез Юрия Гагарина на своей новой машине к дому. Юра похвалил обновку: «Замечательный лимузин!» Может быть, тогда и возникла у него идея разыграть Георгия. Гагарин договорился с Алексеем Леоновым и Борисом Волиновым спрятать автомобиль. Поздно вечером тихонько оттащили его в гараж Гагарина. На следующее утро Юра приходит к Шонину и говорит: «Давай поедем на работу на твоей машине». Тот посмотрел в окно и ахнул: лимузин исчез. Юра тоже выглянул, «изумился» и предложил: «Надо сразу сообщить в ГАИ, пусть начнут искать».

Когда я (то есть полковник И. Крышкевич – С. Ч.) приехал в гарнизон, комендант доложил: «Товарищ полковник, за время моего дежурства никаких происшествий не случилось. За исключением того, что у Шонина угнали машину». Я не смог удержаться от замечания: «Ничего себе, никаких происшествий». Минут

через 15 заходят ко мне в кабинет Юрий и Алексей Леонов. И очень официально докладывают, что у Шонина кто-то похитил машину. Я уже по тону стал догадываться, что это шутка. Говорю: «Юра, хватит. Признавайтесь, куда вы дели авто?» Леонов засмеялся и признался. Часа два еще помучили Шонина, а потом вернули ему автомобиль».

В летние отпуска Георгий Шонин со всей своей семьей – женой Лидией Федоровной, дочерью Ниной и сыном Андреем – обязательно несколько дней гостил в Балте, у своей матери Софьи Владимировны. Помогал матери по хозяйству, ухаживал за садом, сажал яблони. Показывал детям родные места, водил их в лес и на речку.

Большое внимание в те годы в отряде космонавтов уделялось общественной и партийной работе. Общественная нагрузка на всех ребят, уже слетавших в космос, была огромной: только поездок за рубеж у каждого из героев космоса было по восемь-десять в год. Конечно, в эти поездки, где приходилось общаться с представителями зарубежных средств массовой информации и политиками, должны были ехать идеологически подкованные покорители Вселенной. Поэтому и партийная работа была в Звездном на высоте. Партийные собрания в отряде космонавтов проходили регулярно. И часто на них поднимались не только вопросы идеологического воспитания, но и самые разные социально – бытовые проблемы. Генерал Каманин вспоминал:

«Я присутствовал на отчетно-выборном партийном собрании первого отряда космонавтов. Доклад сделал Георгий Шонин; выступали Алексей Леонов, Валерий Быковский, Павел Попович, Юрий Гагарин, Павел Беляев, Герман Титов и другие. Доклад и выступления были дельными и острыми. Главное, что беспокоит космонавтов - это отсутствие твердых планов космических полетов, малое количество космических кораблей, отсутствие военных экспериментов и

недостатки в совершенствовании оборудования (связь, фото- и киноаппаратура, система жизнеобеспечения). Юрий Гагарин говорил о нарушениях дисциплины. Присутствие на собрании для меня было полезным, я с удовольствием послушал Георгия Шонина, Виктора Горбатко, Евгения Хрунова, Бориса Воынова, они выступили резко и со знанием дела. Все еще не летавшие космонавты за шесть лет работы в Центре заметно «выросли», и сейчас любого из них можно посылать в полет».

Кстати, у парторга Георгия Шонина была еще одна почетная общественная обязанность, которую он делил с другим космонавтом – Георгием Добровольским. В течение нескольких лет они попеременно играли роль ряженого Деда Мороза на новогодних праздниках в Звездном городке. Георгию Добровольскому выпадало «дедморозить» на нечетные года, а Георгию Шонину – при наступлении четных годов.

6 февраля 1968 года В. П. Мишин и Н. П. Каманин договорились о назначении экипажей для осуществления стыковки двух космических кораблей «Союз». Общая задача на предстоящий полет формулировалась следующим образом:

- сначала на космическом корабле с активным стыковочным узлом (активном корабле) «Союз – 2» стартует один космонавт;

- ровно через сутки на космическом корабле с пассивным стыковочным узлом (пассивном корабле) «Союз – 3» в космос отправляются еще три космонавта;

- на следующий день производится стыковка двух кораблей, причем на завершающем этапе она проходит вручную, т.е. управляет космическими кораблями не автоматика, а сами космонавты;

- после стыковки два космонавта в скафандрах переходят через открытый космос из пассивного корабля в активный;

- после завершения перехода космические корабли расстыковываются;

- в автономном полете оба корабля находятся еще двое – трое суток;

- с интервалом в одни сутки производится посадка космических кораблей: сначала приземляется активный космический корабль с тремя космонавтами на борту, а на следующий день на Землю возвращается пассивный корабль с одним космонавтом.

Состав экипажей для предстоящей экспедиции выглядел следующим образом:

А) Космический корабль «Союз–2» (корабль с активным стыковочным узлом): основной экипаж - Константин Феоктистов или Георгий Береговой, дублирующий экипаж - Георгий Шонин;

Б) Космический корабль «Союз–3» (корабль с пассивным стыковочным узлом): основной экипаж - Бориса Волынов, Евгений Хрунов и Алексей Елисеев, дублирующий экипаж - Андриян Николаев, Виктор Горбатко и Валерий Кубасов.

В этой раскладке экипажей стоит обратить внимание на то, что основной экипаж для полета на активном корабле «Союз–2» записаны сразу два космонавта: Константин Феоктистов и Георгий Береговой, хотя по программе полета в корабле должен был стартовать только один. В чем же дело? Шла острая конкуренция за место в корабле между гражданскими ведомствами и военными. За Феоктистова был Главный конструктор Василий Павлович Мишин, а за Берегового – генерал-лейтенант Николай Петрович Каманин. Военные во главе с Каманиным, в конце концов, взяли верх в этом споре.

Георгий Шонин начал готовиться к полету в качестве командира активного космического корабля «Союз». Это означало, что основную часть операций при стыковке кораблей на орбите предстояло выполнять именно ему. Если, конечно, ему придется заменить перед стартом космонавтов из основного экипажа – Феоктистова или Берегового.

Увы, ни в составе основного, ни в составе дублирующего экипажей не оказалось первопроходца Вселенной – Юрия Гагарина. А ведь именно он был дублером Владимира Комарова во время полета «Союза-1». И если бы тогда, в апреле 1967 года, полет Комарова завершился бы успешно, было бы вполне логичным предположить, что Гагарин мог бы стартовать в космос на одном из следующих «Союзов». Юрий Гагарин после гибели Владимира Комарова в статье, опубликованной в газете «Комсомольская правда», от имени всех советских космонавтов фактически дал публичную клятву:

«Мы научим летать «Союз». В этом я вижу нашу обязанность, обязанность друзей перед памятью Володи. Это отличный, умный корабль. Он будет летать. Мы сядем в кабины новых кораблей и выйдем на новые орбиты. Все пламя сердец, весь холод разума отдадим делу».

Но уже во второй половине 1967 года Юрия Гагарина по негласному распоряжению советского руководства стали потихоньку «оттирать» от непосредственной подготовки к космическим полетам. Ходили слухи, что это делается для того, чтобы сберечь первого покорителя Вселенной. Но Гагарин проявил характер и в начале 1968 года добился, чтобы его восстановили в числе активных космонавтов. В рамках подготовки к будущим космическим рейсам ему, в частности, предстояло пройти курс полетов на учебном самолете «МиГ-15».

Из воспоминаний Ивана Акандиновича Колосова, начальника Лаборатории летно-космической подготовки ЦПК:

«В рапортах на имя Главкома ВВС К.А. Вершинина Ю.А. Гагарин просил разрешения на восстановление техники пилотирования на самолетах-истребителях. Главком всякий раз отделялся шутками, и рапорта не подписывал. Последний рапорт был подписан маршалом авиации С.И. Руденко, который в отсутствие Главкома

временно исполнял его обязанности. Боясь, что по возвращении из командировки Главком ВВС отменит решение маршала С.И. Руденко, Юрий уже 13 марта приступил к летной подготовке. Программа восстановления техники пилотирования на самолетах-истребителях была очень короткая - всего 14 дней (с 13 по 27 марта 1968 года). Юрий считал, что этого будет достаточно, так как ранее он летал на самолетах «МиГ-15» и «МиГ-17». Программа восстановления навыков составляла 18 полетов с инструкторами на учебно-тренировочном самолете «МиГ-15УТИ» с последующими двумя контрольными полетами с командиром полка В.С. Серегиным».

Но, несмотря на эти уже принятые решения, Гагарина все время пытались «переключить» на «дела земные».

Из воспоминаний Новикова Сергея Парамоновича, полковника, секретаря парткома ЦПК в 1962–1967 годах (В.Полетаева, журнал «Новости космонавтики», № 4, 2001):

«После защиты диплома в академии имени Жуковского Юрий Алексеевич прошел собеседование в ЦК КПСС – предполагалось его назначение на должность начальника ЦПК. Уже были подготовлены все документы, чтобы к 23 февраля 1968 года присвоить ему звание генерала. Но канцелярская машина Министерства обороны где-то пробуксовала... «Подумаешь, ничего страшного, - сказали мне. – Несколько недель ничего не решают. Ну, выйдет приказ о присвоении генерала к 12 апреля, к седьмой годовщине полета. Еще торжественнее получится!» Но ту годовщину и все остальные мы отмечали уже без Юры».

27 марта 1968 года первый космонавт Земли Юрий Гагарин и летчик – инструктор Владимир Серегин из полета не вернулись...

В тот день ничто не предвещало беды. Жизнь Звездного городка шла в обычном русле. Утром одни космонавты пошли на лекции и на тренировки в

тренажерные залы, другие поехали на аэродром для участия в плановых полетах. Поехал и Гагарин.

В обед, как всегда, все собрались в столовой.

«Пришел Павел Беляев с каким-то странным неподвижным лицом, - вспоминала позднее космонавт Валентина Пономарева. - И я услышала, как он негромко сказал Жоре Шонину:

- Потеряна связь с Гагариным.

Шонин так же негромко спросил:

- Когда?

Павел Иванович ответил:

- В 10.30.

А был уже второй час дня...

После обеда в «отрядную» комнату начал стягиваться народ. Сидели, ждали. Тревога росла. Никаких определенных известий не было. В конце дня сообщили, что обнаружено место падения самолета».

28 марта в газетах появилось сообщение о гибели Юрия Гагарина и Владимира Серегина. Публикация в московской газете «Вечерняя Москва» возмутила Георгия Шонина. На первой странице газета сообщала о начале работы девятнадцатой московской городской партийной конференции, публиковала официальные материалы с этого партийного форума городского масштаба, и только потом, внизу листа сообщала о гибели первого космонавта планеты Юрия Гагарина и летчика Владимира Серегина. Георгий позвонил в редакцию, но там ему ответили, что очередность публикаций определяли по указанию московского горкома КПСС. Шонин набрал номер приемной первого секретаря горкома партии. Его долго «перебрасывали» от одного партийного клерка к другому, пока один из чиновников вежливо-бесстрастным тоном не объяснил космонавту, что партийная конференция – событие по своей общественной значимости стоящее выше смерти первого космонавта Земли Гагарина и летчика-инструктора Серегина. Георгий был шокирован таким ответом. Хотел

даже написать жалобу в ЦК КПСС, но его отговорил Герман Титов:

- Жора, Юру мы все равно не вернем. А будешь скандалить, так ЦК партии тебя самого может просто не пустить в космос...

Гагарин и Шонин... Они служили вместе в Заполярье, вместе пришли в отряд космонавтов. Близкими друзьями не были, но всегда относились друг к другу по-товарищески.

В одном из своих последних интервью Юрий Гагарин рассказал журналистам о будущих космических полетах и дал подробные характеристики всем готовящимся к стыковке на орбите космонавтам. В частности, о Георгии Шонине он сказал:

«В общении прост. Волевой, прямой, честный. Что думает - в себе не таит. Если не нравится, рубит напрямую. Уважают его у нас. Летал хорошо и в простых, и в сложных условиях. А случится другому тяжело - последнюю рубашку отдаст...»

О товарищеских отношениях Гагарина и Шонина свидетельствует и такой факт. Как-то мать Георгия Степановича Софья Владимировна приехала погостить в Звездный городок к сыну.

«Увидев на стене портрет Юрия Гагарина, - пишет писатель и поэт Семен Цванг, - она сказала:

- Я бы очень хотела увидеть Гагарина.

- Нет проблем, - ответил Георгий и тут же вышел на балкон и свистнул. Тотчас в ответ послышался голос Гагарина, жившего этажом выше:

- Что случилось, Жора?

- Юра, спустись ко мне, мама приехала, хочет борщом украинским тебя угостить.

Через минуту две Юрий Гагарин, распахнув объятия, приветствовал Софью Владимировну».

В марте 1968 года подготовка к стыковке двух «Союзов» шла уже полным ходом. Первоначально полет кораблей со стыковкой на орбите планировался на вторую половину июня – начало июля 1968 года. Однако,

в середине мая испытания космического корабля в наземных условиях преподнесли очень неприятный «сюрприз»: выяснилось, что запасной парашют на спускаемом аппарате корабля рвется при скоростном напоре более 1300 килограммов на квадратный метр. Главный конструктор «Союза» Василий Павлович Мишин предложил «спасти» запасную парашютную систему за счет снижения веса спускаемого аппарата примерно на 150—200 килограммов. Для этого Мишин предложил отказаться от экипажа в составе трех человек и отправить в полет на борту каждого «Союза» только двух космонавтов. Кроме того, было предложено после стыковки двух «Союзов» не осуществлять переход космонавтов из пассивного корабля в активный корабль, а ограничиться только разгерметизацией бытового отсека пассивного корабля. Экипажи для предстоящего полета теперь требовалось переподготовить. Вся космическая экспедиция откладывалась в лучшем случае до конца августа – начала сентября 1968 года. Сам полет намного упрощался и практически терял свой смысл, поскольку «Союзы» под наименованием спутников «Космос» уже дважды стыковались на околоземной орбите.

Против предложений Мишина выступили только два космонавта – Евгений Хрунов и Георгий Шонин. Но к их мнению ни гражданское, ни военное руководство советской космической программой не стало прислушиваться. Василий Павлович Мишин, к сожалению, вообще очень резко отозвался о мнении Хрунова и Шонина и посоветовал обоим «не лезть не в свое дело».

Новый вариант будущей космической экспедиции был доложен в ЦК КПСС. Но секретарь ЦК Дмитрий Федорович Устинов тоже не согласился с предложением Василия Павловича Мишина и потребовал выполнить программу полета двух космических кораблей в прежнем варианте при весе спускаемого аппарата 2750

килограммов, то есть при наличии на борту, по крайней мере, одного из космических кораблей трех космонавтов.

Устинову уже нельзя было посоветовать «не лезть не в свое дело». Поэтому в конструкторском бюро долго ломали головы, как решить поставленную задачу и, в конце концов, нашли выход. Для повышения устойчивости спускаемого аппарата космического корабля при снижении в атмосфере на нем установили щиток и тем самым стабилизировали балансировочный угол корабля в пределах 23 градусов. При таком угле обеспечивалось минимальное значение скоростного напора, при котором запасной парашют уже не рвался. Это подтвердили и летные испытания, во время которых спускаемый аппарат сбрасывали с самолета.

Казалось бы, уже можно было посылать «Союзы» в полет и выполнять стыковку космических кораблей, а затем и переход двух космонавтов из корабля в корабль. Но после гибели Владимира Комарова в апреле 1967 года авантюрный подход сменился трезвым расчетом, который, впрочем, иногда граничил просто с перестраховкой. 10 июня 1968 года состоялось заседание Государственной комиссии по «Союзам», на котором был принят ряд «очень осторожных решений».

Во-первых, все уже летавшие космонавты были выведены из состава экипажей будущей космической экспедиции. Если бы произошла авария во время старта ракеты-носителя, то ее проще было скрыть, поскольку не летавший космонавт никому не известен. В случае же успеха количество летавших советских космонавтов увеличивалось за счет побывавших в космосе новичков: с 1965 года СССР уступил США пальму первенства по числу покорителей космоса, и необходимо было сокращать разрыв.

Во-вторых, приняли решение осуществить еще один технологический пуск корабля «Союз» в беспилотном варианте. Такой полет состоялся 28 августа 1968 года, когда под названием «Космос-238» с космодрома Байконур был запущен еще один

беспилотный корабль серии «Союз». Это был своеобразный «зачет» перед возобновлением пилотируемых полетов на новом корабле. В целом испытание прошло успешно.

Кроме того, решили подстраховаться и перед стыковкой двух пилотируемых кораблей с четырьмя космонавтами, выполнить предварительно еще один испытательный полет с одним космонавтом на борту. Этот испытательный полет получил название «вариант «0 + 1»». А сама экспедиция со стыковкой двух кораблей и переходом космонавтов из корабля в корабль стала теперь именоваться «вариант «1 + 3»».

Теперь планы на предстоящие полеты выглядели так:

Вариант «0 + 1». В сентябре 1968 года на орбиту выводится беспилотный космический корабль «Союз–2» с пассивным стыковочным узлом. Через сутки к нему стартует пилотируемый космический корабль «Союз–3» с активным стыковочным узлом и с одним космонавтом на борту. В тот же день космические корабли состыкуются и два-три дня летают вместе. Затем поочередно возвращаются на Землю – сначала беспилотный «Союз–2», а затем пилотируемый «Союз–3».

Вариант «1 + 3». В ноябре-декабре поочередно стартуют «Союз–4» (космический корабль с активным стыковочным узлом и с одним космонавтом на борту) и «Союз–5» (корабль с пассивным стыковочным узлом и тремя космонавтами) с задачей их стыковки и осуществления перехода двух космонавтов из пассивного в активный корабль.

Генерал Каманин предложил утвердить экипажи космических кораблей в следующем составе:

Вариант «0 + 1» (корабли «Союз–2» и «Союз–3»): командир корабля – Георгий Береговой (дублиеры — Борис Воынов и Владимир Шаталов).

Вариант «1 + 3» (корабли «Союз–4» и «Союз–5»): командир активного корабля — Борис Воынов,

командир пассивного корабля — Георгий Шонин, выходящие космонавты - Евгений Хрунов и Алексей Елисеев (дублеры – Владимир Шаталов, Анатолий Филипченко, Виктор Горбатко, Валерий Кубасов).

Георгий Шонин из дублирующего экипажа активного корабля перешел в основной экипаж пассивного корабля. Правда, сначала он вообще рассматривался как кандидат в командиры активного корабля и всей группы из двух кораблей, но потом генерал Каманин поменял их с Борисом Волиновым местами. Генерал считал, что Волинов подготовлен к полету лучше, тем более что при подготовке к полету «Восхода-3» Волинов был командиром, а Шонин – вторым пилотом. Но эти перемещения особого значения не имели: в любом случае Георгий Шонин сделал еще один шаг к долгожданному космическому полету.

22 июля 1968 года экипажи для предстоящих полетов «0 + 1» и «1 + 3» были утверждены на заседании Военно-промышленной комиссии при Совете Министров СССР.

В августе 1968 года началась непосредственная подготовка к космической экспедиции. В октябре 1968 года были проведены тренировки космонавтов Георгия Шонина, Евгения Хрунова и Алексея Елисеева в полете на невесомость на самолете «Ту-104». На борту самолета были установлены макеты двух состыкованных кораблей «Союз». Хрунов и Елисеев тренировались надевать скафандры в условиях невесомости, затем «выходили в космос», переходили из корабля в корабль. Георгий Шонин помогал им облачиться в «космические доспехи», а потом в роли командира пассивного корабля контролировал все выполняемые ими в «космосе» операции.

Такие полеты на невесомость выполнялись неоднократно. За время полета общей продолжительностью до полутора-двух часов самолет делал пять или шесть «горок». При продолжительности каждого сеанса невесомости в 20-25 секунд суммарное

время пребывания космонавтов в состоянии невесомости составляло всего около 100-150 секунд.

«Эти полеты на невесомость на «Ту-104» были значительно опаснее, чем обычные полеты с пассажирами, - отмечал генерал Каманин. - «Горки» и пикирования создают большие напряжения в конструкции самолета и усложненные условия для работы его силовой установки и оборудования. Поэтому для каждого участника таких полетов (всего на борту самолета «Ту-104» при проведении тренировок на невесомость находится не менее 18 человек) выделяется индивидуальный парашют. Для аварийного покидания самолета в нем имеются три люка. Наземные тренировки показали, что минимальное время на покидание самолета в аварийной обстановке всем личным составом составляет 32 секунды, а при неблагоприятных условиях оно возрастает до двух минут».

Впрочем, аварийное покидание самолета не понадобилось. Тренировки прошли успешно.

Поскольку в самолете «Ту-104» можно было имитировать только один из факторов космического полета – невесомость, для полной гарантии подготовленности экипажей к переходу космонавтов из корабля в корабль были проведены еще и тренировки в условиях вакуума – в термобарокамере ТБК-60.

В конце октября в космос поочередно стартовали беспилотный космический корабль «Союз-2» и космический корабль «Союз-3», пилотируемый Георгием Береговым. Увы, Георгию Тимофеевичу Береговому не удалось состыковать два космических корабля. Стыковка планировалась сразу после выведения космического корабля «Союз-3» в космос, на не освещенной Солнцем, «теневого» части орбиты. Во время стыковки «Союз-3» находился не над территорией Советского Союза, и у Берегового не было прямой связи с Центром управления полетом. Кроме того, на первых витках космонавт еще не успел адаптироваться к условиям космического полета, а ему уже предстояло

выполнить ряд очень сложных операций по маневрированию на орбите и стыковке. В результате Береговой просто потерял ориентацию, перевернул свой корабль «вверх ногами» и в таком положении пытался состыковать его с «Союзом-2». Автоматика на «Союзе-2», естественно, не позволяла этого сделать, и все время отворачивала корабль от приближающегося «Союза-3». Программа полета была фактически сорвана.

Причины срыва стыковки долго и всесторонне изучали. В конце концов, нашли «стрелочника» – им стал сам космонавт Георгий Береговой. А тех, кто неправильно спланировал программу космического рейса, лишь слегка пожурили. Впрочем, официально полет признали успешным. Георгий Береговой получил вторую звезду Героя Советского Союза и стал «Летчиком-космонавтом СССР». Было решено, что первая стыковка с участием космонавтов будет выполнена в ходе полета космических кораблей «Союз–4» (заводское обозначение 7К-ОК(А) №12) и «Союз–5» (заводское обозначение 7К-ОК(П) №13). Поэтому в ноябре 1968 года экипажи для предстоящей космической экспедиции снова переформатировали. Теперь их состав выглядел так:

А) Космический корабль «Союз–4»: основной экипаж - Владимир Шаталов, дублирующий экипаж - Георгий Шонин;

Б) Космический корабль «Союз–5»: основной экипаж - Борис Волынов, Алексей Елисеев, Евгений Хрунов, дублирующий экипаж - Анатолий Филипченко, Валерий Кубасов, Виктор Горбатко.

Георгий Шонин снова попал в дублеры. Руководство Центра подготовки космонавтов решило, что дублеры Георгия Берегового Борис Волынов и Владимир Шаталов подготовлены к полету со стыковкой двух кораблей лучше, чем космонавт Шонин.

14 декабря 1968 года основной и дублирующий экипажи сдали итоговые экзамены по готовности к полету. Генерал Каманин записал в своем дневнике:

«Все космонавты получили отличные общие оценки. Представители промышленности остались довольны знаниями космонавтов и оценивали их ответы даже выше, чем военные члены комиссии. Лучше других отвечали Воынов, Шаталов и Хрунов. Космонавты Горбатко и Шонин обладают хорошими знаниями, но у них не было четкости в ответах, они допускали оговорки и неточности».

Несмотря на то, что экзамены были уже сданы, тренировки было решено продолжить. Вплоть до конца декабря оба экипажа тренировались на комплексном тренажере. Георгий Шонин и его коллеги-космонавты отрабатывали свои действия во время возможных нештатных ситуаций.

23 декабря 1968 года экипажи для осуществления полета по программе «1+3» были утверждены на заседании Военно-промышленной комиссии при Совете Министров СССР.

В конце декабря поступило новое «ценное указание» из партийных верхов: секретарь ЦК КПСС Д. Ф. Устинов в предстоящем полете рекомендовал заменить ручную стыковку полностью автоматической. После неудачи Георгия Берегового на «Союзе-3» советское руководство не слишком верило в то, что космонавты смогут выполнить сложную программу полета. Автоматы казались партийным чиновникам более надежными, чем многие годы готовившиеся к полету космонавты. Против этой «рекомендации» товарища Устинова единогласно выступили оба экипажа - и основной, и дублирующий. Секретарю ЦК партии пришлось уступить мнению космонавтов.

Отпраздновав Новый год, космонавты вылетели на космодром Байконур.

Из книги Н.П.Каманина «Скрытый космос»:

«11 января 1969 года.

В 18.00 на 17-й площадке (гостиница «Космонавт» в городе Ленинске на космодроме Байконур – С.Ч.) должно было начаться заседание Госкомиссии для утверждения

состава экипажей «Союза-4» и «Союза-5». С докладом о готовности кораблей и носителей к пускам 13 и 14 января выступил В. П. Мишин. Я представил Госкомиссии восемь космонавтов, полностью закончивших программу подготовки к полету на двух «Союзах», и внес следующее предложение о назначении основного и дублирующего составов экипажа группы космических кораблей: командир корабля «Союз-4» (он же командир всего экипажа) В.А.Шаталов (дублер - Г.С.Шонин); командир корабля «Союз-5» - Б. В. Волынов (дублер А.В.Филипченко); бортинженер - А.С.Елисеев (дублер - В.Н. Кубасов); инженер-исследователь - Е.В.Хрунов (дублер - В.В.Горбатко). Госкомиссия утвердила мое предложение».

Но 13 января 1969 года старт космического корабля «Союз-4» с космонавтом Владимиром Шаталовым на борту не состоялся...

«Старт «Союза-4» намечался на понедельник 13 января, на тринадцать часов по местному времени, - вспоминал позднее Владимир Шаталов. - И порядковый номер мой был тринадцатый (В.А.Шаталов должен был стать тринадцатым по счету советским космонавтом – С.Ч.). Все это явилось предметом бесконечных шуток и розыгрышей. Товарищи советовали мне сменить номер, как это делают английские и итальянские футболисты: «С чертовой дюжиной далеко не улетишь!»

Увы, товарищи оказались правы. Меньше, чем за девять минут до поступления команды на запуск обнаружили неполадки в работе одного из гироскопических приборов на ракете – носителе. Прибор решено было заменить. Поэтому старт «Союза-4» отложили ровно на сутки.

14 января Владимир Шаталов улетел в космос. 15 января в полет отправились Борис Волынов, Алексей Елисеев и Евгений Хрунов. 16 января 1969 года космонавты четко и уверенно выполнили стыковку двух космических кораблей. После стыковки Елисеев и Хрунов надели скафандры и через открытый космос

перешли из космического корабля «Союз–5» в космический корабль «Союз–4». Программа полета была выполнена полностью.

«Должен признаться, что одна из самых важных обязанностей – быть дублером, - напишет в своей книге «Самые первые» Георгий Шонин. - Дублирующий экипаж проходит точно такую же подготовку, как и основной, вкладывает в эту подготовку столько же души и сердца, но когда настает время стартовать, места в космическом корабле занимает все-таки основной экипаж, а дублеры остаются на земле. Они возвращаются в Центр подготовки, и для них все начинается с самого начала: учебные классы, чертежи, схемы, конструкторские бюро и цеха заводов, тренажеры, обследования и испытания, штурвалы самолетов и парашюты».

Чтобы совершить полет в космос, Георгию Шонину снова предстояло пройти по этому кругу.

И снова подготовка...

«Советский Союз не считал и не считает разумной какую-либо «гонку» в космосе за рекордами и сногшибательными достижениями. Космос – это будущее человечества, и освоение космического пространства должно вестись фундаментально, последовательно, по хорошо продуманному плану».

Это цитата из книги космонавта Владимира Шаталова «Трудные дороги космоса», которая увидела свет в 1981 году. В этой цитате далеко не все соответствует истине. Но дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР Владимир Александрович Шаталов в те годы просто не мог написать иначе. В противном случае его книга просто бы не вышла...

На самом деле со дня запуска первого искусственного спутника Земли 4 октября 1957 года СССР всегда заботился о своем «космическом престиже» и делал все, чтобы сохранить за собой первенство в исследованиях космического пространства. А что касается «хорошо продуманных планов», то имел место очень любопытный парадокс: у Советского Союза – социалистического государства с плановой экономикой – фактически не было собственной космической программы. Куда, на чем и когда лететь – эти вопросы часто решались в «рабочем порядке» всего за полгода или год до предстоящего космического рейса.

Но в официальных публикациях и книгах о космонавтике «для советского народа» всегда подчеркивалось наличие у СССР хорошо продуманной и обоснованной программы пилотируемых полетов. Так, в своей книге «Надежная орбита», которая вышла в 1978 году, дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР Анатолий Васильевич Филипченко пишет:

«В Советском Союзе основным направлением в освоении космического пространства является создание

больших научных орбитальных станций типа «Салют». И прежде чем приступить к работе на борту таких сложнейших орбитальных лабораторий, необходимо было практически проверить корабль «Союз» как транспортное средство и возможность длительного пребывания космонавтов в невесомости, и методику стыковки в полетах при ручном пилотировании, и многие другие моменты».

Если рассматривать развитие советской космонавтики в ретроспективе, то все написано, вроде бы верно. И «Союзы» испытывались, и орбитальные станции к полетам готовились.

Но на деле все было гораздо сложнее. Программы полетов космического корабля «Союз» хотя бы на несколько лет вперед не существовало. Сам «Союз» в летавшей в 1966-1969 годах модификации совершенно не годился для доставки космонавтов на борт орбитальной станции, поскольку его стыковочный узел не позволял перейти на борт космической лаборатории по внутреннему лазу - такого лаза в корабле просто не было. А каждый раз использовать для перехода из космического корабля на орбитальную станцию и обратно выход космонавтов в открытое космическое пространство в скафандрах, было просто нерационально.

Более того, в начале 1969 года у конструкторов не было даже общего замысла орбитальной станции «Салют». Поэтому «Союз» никак не мог рассматриваться как перспективный корабль для полетов к еще не существующей даже на бумаге орбитальной станции.

1969 год обещал стать особенно сложным для советской космонавтики с политической точки зрения. Общее отставание СССР от США в области пилотируемых полетов наметилось еще в 1965 году: в тот год Советский Союз вывел в космос только один космический корабль «Восход-2», а американцы смогли запустить пять пилотируемых кораблей серии «Джемини». В 1966 году советские космонавты вообще

не летали в космос, а США выполнили еще пять успешных полетов на космических кораблях «Джемини», в ходе которых они успешно стыковали свои корабли с автоматическими ракетами – спутниками «Аджена», выходили в открытый космос и выполняли в нем различные технологические операции. Рекорд длительности космического полета с декабря 1965 года тоже принадлежал американцам – Фрэнк Борман и Джеймс Ловелл провели на орбите четырнадцать суток.

И хотя 27 января 1967 года трое американских космонавтов – Вирджил Гриссом, Эдвард Уайт и Роджер Чаффи - заживо сгорели в кислородной атмосфере кабины космического корабля «Аполлон», эта трагедия не остановила лунную программу США, провозглашенную президентом Джоном Ф. Кеннеди 25 мая 1961 года в качестве национальной задачи. В октябре 1968 года Уолтер Ширра, Донн Эйзел и Уолтер Каннингэм испытали космический корабль «Аполлон-7» на околоземной орбите. А в конце декабря 1968 года Фрэнк Борман, Джеймс Ловелл и Уильям Андерс совершили на «Аполлоне-8» триумфальный полет вокруг Луны. Ни у кого в мире теперь не оставалось сомнений: в 1969 году Америка постарается высадить своих космонавтов на поверхность Луны.

Пожалуй, именно на рубеже 1968 и 1969 года советское руководство окончательно убедилось, что СССР проигрывает в лунной гонке. Конечно, в феврале предстоял испытательный запуск мощной ракеты Н-1 с прообразом советского лунного корабля. Еще можно было с помощью автоматической станции «Луна-15», запуск которой планировался на весну-лето 1969 года, попытаться «увести из-под носа» у американцев несколько сотен граммов лунного грунта и доставить его на Землю первыми, но... Но если у Америки все пойдет без аварий и по намеченному плану, то в течение 1969 года нога американского космонавта коснется лунной поверхности. Это достижение будет иметь огромный

пропагандистский эффект. А что сможет противопоставить этому Советский Союз?

К слову сказать, реалии 1969 года оказались для СССР еще жестче. Ракета-носитель Н-1 в первом испытательном полете в феврале 1969 года потерпела аварию из-за пожара на первой ступени, а во втором испытательном пуске в начале июля того же года взорвалась прямо на пусковом столе, полностью разворотив всю стартовую позицию. Автоматическая станция «Луна-15» - «грунточерпалка», как ее в шутку называли сами конструкторы, - хоть и успешно ушла к Селене в июле 1969 года, но из-за отказа бортовых систем не смогла выполнить свою задачу и доставить на Землю лунный грунт.

Уже в феврале 1969 года руководители советской космической программы стали планировать «наш ответ Чемберлену». Поскольку дать ответ на «лунном направлении» СССР не мог даже теоретически, нужно было «затмить» успехи американцев какими-нибудь эффектными операциями на околоземной орбите.

По старой советской традиции начали с организационных вопросов. В начале 1969 года ЦПК был преобразован в Научно-исследовательский испытательный центр подготовки космонавтов. В результате реорганизации Центра подготовки космонавтов в его четырех отделах были образованы отряды космонавтов по разным направлениям деятельности.

Что же касается предварительных планов по пилотируемым космическим полетам на май-декабрь 1969 года, то они первоначально выглядели следующим образом:

А) в апреле-мае провести одиночный полет космического корабля «Союз-6» с экипажем из двух космонавтов. Полет должен был продолжаться в течение семи суток. Предполагалось выполнить большую программу научных и военных экспериментов;

Б) в августе–сентябре запустить в космос и состыковать два космических корабля: «Союз–7» с тремя космонавтами и «Союз–8» с двумя космонавтами. В состыкованном состоянии корабли должны были летать в течение не менее трех суток. Общая же продолжительность полетов каждого из двух кораблей должна была составить не менее недели.

Этот план пилотируемых полетов на оставшуюся часть 1969 года был передан в ЦК КПСС Д.Ф.Устинову. Устинов рассмотрел его и вернул на доработку с визой: «Жидковато, надо бы погуще...»

Руководители космической программы пересмотрели планы и решили совместить одиночный и групповой полеты. Теперь в космос должны были с интервалом в одни сутки стартовать три космических корабля. «Союз-7» и «Союз-8» должны были состыковаться, а экипаж «Союза–6» должен был осуществить фото- и киносъёмку двух стыкующихся «Союзов» с максимально близкого расстояния. Кроме того, в групповом полете трех космических кораблей предполагалось выполнить большое количество военных и научных исследований.

Впрочем, вероятность проведения фото- и киносъёмки стыкующихся кораблей с борта «Союза-6» была очень невелика. В своих воспоминаниях дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР Валерий Николаевич Кубасов признается (журнал «Новости космонавтики», № 3, 2005):

«Иногда рассказывают, что мы (во время полета на космическом корабле «Союз-6» – С.Ч.) должны были снимать процесс стыковки со стороны. Но это только по возможности. Мы не могли сблизиться с ними потому, что на нашем корабле вообще не было системы сближения. А в ручном режиме это тогда никто не умел, хотя мы с Георгием Шониным и попробовали это осуществить».

Странно, но описанный выше слегка «модернизированный» план космических полетов на

оставшуюся часть 1969 года вполне устроил и лично секретаря ЦК КПСС Д.Ф.Устинова, и в целом все Политбюро ЦК партии. Хотя при более детальном рассмотрении особых новаций в плане полетов найти не удастся. Чем СССР хотел «удивить мир» в 1969 году в ответ на высадку американцев на Луне? Стыковка двух «Союзов» уже была продемонстрирована в январе 1969 года во время полета «Союза-4» и «Союза-5». Что же касается фото- и киносъемок состыкованных кораблей, то американцы еще в декабре 1965 года выполнили очень четкие и красивые съемки двух сблизившихся на околоземной орбите космических кораблей «Джемини-7» и «Джемини-6». Какой-то слишком уж «бледноватый» получался этот космический «наш ответ Чемберлену». Впрочем, ничем другим советская космонавтика в тот «лунный» год ответить просто не могла...

Правда, в те годы и даже много позже, ходили упорные слухи, что программа группового полета трех космических кораблей изначально все-таки замышлялась более сложной. Сначала на околоземной орбите должны были состыковаться двухместный «Союз-6» и трехместный «Союз-7». Якобы планировался так называемый встречный переход двух космонавтов: одновременно выходили в скафандрах в космос бортинженеры обоих состыкованных «Союзов» и менялись местами в кораблях: бортинженер «Союза-6» переходил на «Союз-7», а его коллега с «Союза-7» - на «Союз-6». Потом корабли расстыковывались. «Союз-6» отходил на несколько десятков метров от «Союза-7». На следующие сутки к «Союзу-7» причаливал и стыковался двухместный космический корабль «Союз-8». Процесс сближения и стыковки космонавты с «Союза-6», который летел на расстоянии всего несколько десятков метров от двух стыкующихся «Союзов», фиксировали на фото- и киноплёнку. После стыковки «Союза-7» и «Союза-8» снова осуществлялся встречный переход космонавтов, но теперь уже не двух, а трех человек. С борта «Союза-7» на «Союз-8» переходили космонавт-исследователь и

бортинженер (тот, который стартовал в космос на «Союзе–6»). Навстречу им шел на «Союз–7» бортинженер «Союза–8». После перехода и серии совместных экспериментов космические корабли расстыковывались. Экипаж «Союза–6» в автономном полете осуществлял эксперимент по сварке в космосе металлов. Кстати, именно поэтому этот корабль стартовал в космос в двухместном варианте: для размещения сварочной установки и образцов материалов для сварки нужна была экономия по весу от 50 до 80 килограмм и ее достигли за счет уменьшения численности экипажа на одного космонавта. После завершения общей программы полета три космических корабля поочередно возвращались на Землю с интервалом в одни сутки.

Вот такая «бурная деятельность» на космической орбите действительно могла удивить весь мир даже после триумфальной высадки американцев на Луну! Осенью 1969 года СССР вполне мог продемонстрировать свои возможности не только многократно стыковать космические корабли, но и действительно менять их экипажи, проводить на временных орбитальных станциях большие объемы научных работ и экспериментов.

Существовала ли эта развернутая программа полета космических кораблей в действительности или это всего лишь вымысел? Нигде, ни в одной книге воспоминаний участников подготовки космической экспедиции трех «Союзов» осенью 1969 года нет никаких упоминаний о том, что в Советском Союзе готовилось нечто подобное. Значит, все-таки вымысел?

Впрочем... Осенью 1983 года, во время встречи студентов факультета космонавтики и автоматизированных летательных аппаратов Московского авиационного института с руководителем кафедры 601 «Летательные аппараты» МАИ академиком Василием Павловичем Мишиным, автор этой книги задал академику Мишину вопрос о первоначальной программе полета для «Союзов–6, 7, 8». Напомню читателю, что в

1969 году именно Мишин руководил Центральным конструкторским бюро экспериментального машиностроения и частично отвечал за подготовку общей программы полета трех «Союзов». Василий Павлович грустно улыбнулся и развел руками:

- Не всегда то, что мы задумываем, получается на деле. Часто исполнение замысла совершенно не похоже на первоначальные планы...

И больше никаких комментариев! Понимай, как хочешь!

Может быть, именно из-за этой недосказанности программа полета трех советских космических кораблей осенью 1969 года начинает обрастать различными слухами и «дополнительными» подробностями. Так, дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР Виктор Васильевич Горбатко в интервью журналу «Новости космонавтики» (см. журнал «Новости космонавтики», № 6, 2003) сообщает:

«Мы (экипаж космического корабля «Союз-7» – С.Ч.) должны были состыковаться с «Союзом-8» и, раскручивая связку, создать искусственную гравитацию».

К сожалению, ни в одном из информационных источников не удалось обнаружить хотя бы одно подтверждение того, что осенью 1969 года такой эксперимент по созданию искусственной гравитации действительно планировался в ходе совместного полета космических кораблей «Союз-7» и «Союз-8».

В конце февраля 1969 года были сформированы и приступили к подготовке три основных и один дублирующий экипаж для осуществления группового полета трех космических кораблей серии «Союз»:

А) Космический корабль «Союз-6» (без стыковочного узла) (заводское обозначение 7К-ОК(А) или 11Ф615 №14): основной экипаж – Шонин Г.С., Кубасов В.Н.;

Б) Космический корабль «Союз-7» (с пассивным стыковочным узлом) (заводское обозначение 7К-ОК(П)

или 11Ф615П №15): основной экипаж – Филипченко А.В., Волков В.Н., Горбатко В.В.;

В) Космический корабль «Союз–8» (с активным стыковочным узлом) (заводское обозначение 7К-ОК(А) или 11Ф615 №16): основной экипаж – Николаев А.Г., Севастьянов В.И.,

Дублирующий экипаж (один для всех трех основных экипажей) – Куклин А.П., Гречко Г.М., Колодин П.И.

По сложившейся в Центре подготовки космонавтов традиции для каждого основного экипажа полагалось готовить свой экипаж дублеров. Но на тренажерной базе Центра подготовки космонавтов был только один тренажер космического корабля «Союз». Качественно подготовить к полету семерых космонавтов для основных экипажей и семерых космонавтов для дублирующих экипажей на одном тренажере было просто физически невозможно. Поэтому для дублирования всех трех основных экипажей сформировали один универсальный экипаж в составе Анатолия Куклина, Георгия Гречко и Петра Колодина. «Поставили одну затычку на три дырки», - зло шутили по этому поводу методисты в Центре подготовки космонавтов.

Георгий Шонин снова готовился к космическому полету в первом экипаже. Полет предстоял очень сложный. Именно на экипаж Шонина было возложено проведение значительной части научных и военных экспериментов.

Во-первых, предстояло выполнить сначала сближение, а потом и зависание «Союза–6» вблизи стыкующихся двух «Союзов». Фото- и кино съемку предполагалось выполнить с расстояния от 300 до 400 метров, а при благоприятных условиях приблизиться к связке космических кораблей примерно до 50 метров. Самым сложным в этом эксперименте было то, что на такое расстояние экипаж «Союза-6» должен был вывести свой космический корабль, практически не имея на борту

никакого оборудования для сближения и стыковки, руководствуясь только расчетами баллистиков из наземного Центра управления полетами и собственным умением маневрировать в космосе! При таком варианте сближения предполагалось использовать так называемый «комбинированный метод»: измерение углов с помощью бортового секстанта силами экипажа и получение информации о расстояниях между космическими кораблями по радиоканалам с наземных пунктов управления. Этот эксперимент получил название «Инспекция». Эксперимент должен был открыть дорогу для инспекции (внешнего осмотра) различных космических аппаратов – как своих, так и иностранных. Отрабатывая сближение космических кораблей на тренировках, Георгий Шонин и Валерий Кубасов стали настоящими виртуозами стыковочных операций.

Во-вторых, планировалось, наконец-то, выполнить военный эксперимент «Свинец» (в литературе встречается и другое его название – «Факел») по обнаружению стартующих баллистических ракет. Этот эксперимент Георгий Шонин готовился провести еще в 1966 году во время полета с Борисом Волыновым на «Восходе-3», но тогда полет был отменен.

В-третьих, нужно было испытать разработанную в Киевском институте электросварки АН УССР под руководством академика Б.Е. Патона установку «Вулкан», предназначенную для сварки металлов в условиях вакуума и невесомости. Ведь еще в начале 1965 года Сергей Павлович Королев сказал в одном из своих «анонимных» интервью (фамилия Королева в те годы была засекречена и журналисты в своих публикациях писали о нем без указания фамилии, просто называя Главным конструктором): «Космонавт, вышедший в космос, должен уметь выполнять все ремонтно-производственные работы вплоть до сварки».

Конечно, основной задачей для полета «Союза-6» все-таки являлось проведение сварочных работ в условиях космического пространства. На шуточной

эмблеме, изготовленной к космическому полету «Союза-6», изображался одетый в скафандр космонавт, который выполняет сварку, прикрывая гермошлем сварочным щитком.

В конце декабря 1963 года президент АН УССР, директор Киевского Института электросварки им. Е.О.Патона Борис Евгеньевич Патон и Сергей Павлович Королев приняли решение о начале совместных работ по сварке в космических условиях. В 1964 году в институте Патона начались работы над научной темой под названием «Звезда». В течение года было разработано и изготовлено лабораторное оборудование для отработки трёх различных способов сварки в вакууме: плазменной сварки, сварки электронным лучом и сварки плавящимся электродом. Началось проектирование аппарата, который позже будет назван «Вулкан». Аппарат для проведения экспериментов по сварке в космосе предполагалось установить на борту одного из первых космических кораблей серии «Союз».

Через полтора года после начала проектных работ, в 1966 году, первый вариант аппарата был изготовлен. Начались его комплексные испытания и доработки. Испытания штатных образцов автоматической сварочной установки «Вулкан» в наземных лабораториях, барокамерах, на летающем самолете-лаборатории проводились с осени 1967 года и продолжались около года.

Конструктивно «Вулкан» был выполнен как автономное устройство, которое соединялось с бортовыми системами космического корабля с помощью кабелей телеметрии. Установка состояла из двух блоков. В рабочем негерметичном блоке находились три сварочные устройства и вращающийся стол с образцами. В герметичном блоке были смонтированы приборы управления, система энергопитания, средства автоматики и измерений. В качестве источника питания была использована аккумуляторная батарея. «Вулкан» имел два пульта управления. Один из них был

расположен на крышке рабочего блока. Второй пульт был дистанционным и соединялся с установкой с помощью кабеля.

Сварочный аппарат размещался в бытовом (орбитальном) отсеке космического корабля, а дистанционный пульт управления монтировался в спускаемом аппарате. После разгерметизации орбитального отсека космонавт-оператор из спускаемого аппарата дистанционно включал автоматическую плазменную сварку. Затем он приводил в действие автоматические устройства по сварке электронным лучом и плавящимся электродом. Во время проведения каждого из трех опытов космонавт-оператор наблюдал за работой установки по сигнальным табло на дистанционном пульте управления. После окончания работы образцы сваренных в космосе конструкций переносились в спускаемый аппарат и возвращались на Землю.

25 апреля 1969 года на заседании Государственной комиссии была окончательно утверждена программа всей космической экспедиции трех кораблей. В предыдущие планы было внесено только одно существенное изменение: полеты всех трех кораблей с семи суток сократили до пяти. Все-таки обеспечить полет трех пилотируемых космических кораблей одновременно в течение целой недели было для наземных служб очень сложной задачей. По решению Государственной комиссии было определено, что после выполнения стыковки «Союза-7» с «Союзом-8» корабли до трех суток будут летать в состыкованном состоянии.

30 апреля 1969 года Георгий Шонин утверждается космонавтом отряда космонавтов первого отдела (отдел орбитальных программ) первого управления ЦПК. С февраля по июль 1969 года он проходит подготовку по программе полета трех пилотируемых кораблей в качестве командира основного экипажа «Союза-6» вместе с бортинженером Валерием Кубасовым.

Подготовка идет нормально, но в начале июля опять начинаются сложности...

Сначала выясняется, что все три космических корабля будут готовы к запуску не ранее середины сентября. Завершивший свой курс подготовки экипаж Шонина переводится в режим поддержания тренированности. Буквально через несколько дней после тренировки на центрифуге у командира дублирующего экипажа Анатолия Куклина медики обнаруживают разрыв кровяного сосуда и блокаду сердца. Куклина отстраняют от подготовки к полету и заменяют уже летавшим в космос Евгением Хруновым. Однако Евгению Хрунову тоже не суждено было долго тренироваться в составе дублирующего экипажа. Буквально через три недели после начала подготовки он садится за руль своего автомобиля в подпитии и попадает в автопроисшествие (по некоторым данным, Евгений Хрунов не справился с управлением машиной и въехал в витрину небольшого магазина). Генерал Каманин предлагает возглавить экипаж дублеров Владимиру Шаталову. Шаталов дает добро, но соглашается лететь в одном экипаже только с Алексеем Елисеевым. Елисеева срочно вводят в дублирующий экипаж вместо Георгия Гречко. Теперь вся «команда» для группового полета на трех «Союзах» представлена в таком составе:

А) Космический корабль «Союз–6» (без стыковочного узла) (заводское обозначение 7К-ОК(А) или 11Ф615 №14): основной экипаж – Шонин Г.С., Кубасов В.Н.;

Б) Космический корабль «Союз–7» (с пассивным стыковочным узлом) (заводское обозначение 7К-ОК(П) или 11Ф615П №15): основной экипаж – Филипченко А.В., Волков В.Н., Горбатко В.В.;

В) Космический корабль «Союз–8» (с активным стыковочным узлом) (заводское обозначение 7К-ОК(А) или 11Ф615 №16): основной экипаж – Николаев А.Г., Севастьянов В.И.,

Дублирующий экипаж (один для всех трех основных экипажей) – Шаталов В.А., Елисеев А.С., Колодин П.И.

Непосредственная подготовка к космическому полету завершилась сдачей экипажами государственных экзаменов. Последней проверкой готовности космонавтов к выполнению полетов явилась комплексная тренировка. Во время этой тренировки экипаж занимал места в тренажере космического корабля «Союз» и выполнял положенный объем работ, которые были запланированы для космического полета. Комплексная тренировка, как правило, продолжалась в течение одного рабочего дня.

Перед началом тренировки командир космического экипажа тянул конверт с вложенным в него экзаменационным билетом и только после этого экипаж занимал свои места в тренажере. В ходе тренировки космонавтам передавались вводные задания в форме команд. Эти вводные требовали от экипажа найти правильное решение по устранению различных отказов бортовых систем космического корабля. Проводилась самая тщательная проверка готовности космонавтов к действиям в условиях нештатных и аварийных ситуаций.

В конце июля 1969 года все три основных экипажа вышли на комплексные зачетные тренировки. Неожиданно выяснилось, что основной экипаж «Союза-8» - Андриян Николаев и Виталий Севастьянов – готов к полету в недостаточной степени. Если экипажи Георгия Шонина и Анатолия Филипченко получили отличные оценки по итогам тренировок, то Николаев и Севастьянов ошибались так часто, что им поставили только удовлетворительную оценку. Экзаменационная комиссия пришла к выводу, что экипаж Николаева из-за своих ошибок может не просто сорвать стыковку двух «Союзов», но и вообще не обеспечивает безопасное завершение полета. Не спасли положение и назначенные для Николаева и Севастьянова восемь дополнительных тренировок – экипаж вновь не блистал успехами.

Из книги космонавта Алексея Елисеева «Жизнь – капля в море»:

«Однажды утром мне позвонил Мишин и попросил зайти. Я удивился, поскольку все рабочие вопросы мы, как правило, решали с его заместителем.

Мишин встречает меня с улыбкой:

- Приветствую, присаживайся. Как дела?

- Ничего.

- Как самочувствие?

- Нормально.

- На «Союзе-8» можешь полететь?

Вопрос застаёт меня врасплох. Я знал, что экипаж этого корабля (т.е. Андриян Николаев и Виталий Севастьянов – С.Ч.) подготовлен слабо, но никак не ожидал подобного поворота дел. До полета оставался всего месяц с небольшим. Экипажи уже сдавали экзамены. Смотрю на Мишина вопросительно и жду каких-то пояснений.

Он продолжает:

- Я этот экипаж не пущу. Работают из рук вон плохо.

- Но я не готовился.

- Программа почти такая же, как была у тебя в прошлом полете. Только нет перехода. Успеешь.

- Если Вы мне доверяете, то я согласен. Только надо начинать немедленно.

Мишин снимает трубку правительственного телефона, звонит Каманину:

- Приветствую, это Мишин. Николай Петрович, я экипаж «Союза-8» к полету допустить не могу. Работают безобразно. От меня полетит Елисеев, выбирай кого-нибудь от себя, из сильных.

Для Каманина, похоже, этот звонок тоже совершенно неожиданный. Он начинает не то возражать, не то что-то объяснять. Немного послушав, Мишин твердо говорит:

- Нет-нет, это решено. Думай, кто от тебя.

Наступает пауза. Потом Каманин что-то говорит. Мишин, прикрыв трубку рукой, спрашивает у меня:

- С Шаталовым полетишь второй раз?

- Да.

Мишин в трубку:

- Ну, хорошо, договорились. Давай завтра с утра встретимся в Звездном. Попроси своих подготовить программу. Хорошо, я приеду к десяти.

Кладет трубку, смотрит на меня:

- Приезжай завтра к десяти в Звездный с вещами. Сразу и начнете.

Я попрощался и вышел из кабинета. В одно мгновение все в моей душе перевернулось».

20 августа руководство ЦПК принимает решение в одинаковой мере готовить к полету экипаж Николаева и экипаж дублеров во главе с Шаталовым.

«К вечеру того же дня нам представили почасовую программу подготовки на все оставшееся время, вплоть до вылета на космодром, - вспоминал Алексей Елисеев. - Занятия начались на следующее утро. Дефицит времени мы почувствовали сразу. Надо было успеть многое прочитать, пройти цикл тренировок, снять мерки для изготовления кресел и одежды, сдать экзамены - и все это в течение одного месяца. В то время нам очень помогали методисты, с которыми у нас сразу сложились дружеские отношения. Но, конечно, основная нагрузка легла на наши плечи. Мы старались хотя бы пару раз прочитать заново все инструкции и отрепетировать основные этапы полета на тренажерах. Все казалось знакомым и хорошо заученным, и вместе с тем было внутреннее опасение, что какие-то детали могли выпасть из памяти. Порой насильно заставляли себя читать то, что знали наизусть. Тренировки проходили гладко. Уверенность постепенно возвращалась. Методики экспериментов были относительно просты и хорошо описаны в бортовых документах, поэтому их освоение проблем не вызывало. Специалисты, которые с нами занимались и контролировали ход подготовки, были

довольны. Появлялось все больше и больше уверенности, что мы полетим».

На очередном заседании Государственной комиссии, которое состоялось 26 августа, было решено выполнить групповой полет трех «Союзов» в начале октября 1969 года. Такое решение по срокам космической экспедиции давало возможность дополнительно потренироваться основному и дублирующему экипажам корабля «Союз-8». На заседании госкомиссии также было решено, что в космический полет отправится тот экипаж, который лучше сдаст комплексную тренировку. Экипажи Георгия Шонина и Анатолия Филипченко в августе 1969 года продолжали подготовку в режиме поддержания тренированности.

17 сентября после завершения комплексных тренировок лучше подготовленным был признан экипаж Владимира Шаталова. И опять произошло переформатирование состава экипажей:

А) Космический корабль «Союз-6» (без стыковочного узла) (заводское обозначение 7К-ОК(А) или 11Ф615 №14): основной экипаж – Шонин Г.С., Кубасов В.Н.;

Б) Космический корабль «Союз-7» (с пассивным стыковочным узлом) (заводское обозначение 7К-ОК(П) или 11Ф615П №15): основной экипаж – Филипченко А.В., Волков В.Н., Горбатко В.В.;

В) Космический корабль «Союз-8» (с активным стыковочным узлом) (заводское обозначение 7К-ОК(А) или 11Ф615 №16): основной экипаж – Шаталов В.А., Елисеев А.С.;

Дублирующий экипаж (один для всех трех основных экипажей) – Николаев А.Г., Севастьянов В.И., Колодин П.И.

Именно в таком составе экипажи и были утверждены на заседании Военно-промышленной комиссии при Совете Министров СССР, которое состоялось в Овальном зале московского Кремля 18 сентября 1969 года. Тогда же были назначены и сроки

трех космических стартов – с 5 по 15 октября 1969 года. Предполагалось, что запуски космических кораблей будут произведены с интервалом в одни сутки. Впрочем, если бы возникла какая-то неисправность в период предстартовой подготовки, запуски могли быть отсрочены на двое-трое суток. Стартовавшие ранее корабли в этом случае совершали бы орбитальный полет в режиме ожидания, выполняя исследования и эксперименты, не связанные с маневрированием в космосе и стыковкой.

Из книги воспоминаний журналиста Ярослава Голованова «Записные книжки современника»:

«В «Союзе–8» должны были лететь Николаев и Севастьянов, но Андриян завалил предполетный экзамен. Севастьянов пришел в ярость, материл Николаева, обзывал «грязным чувашом». Полететь Виталию хочется безмерно, жажда славы обуревают его. Он уже все продумал наперед. Расспрашивал меня, какие гонорары платят за книги разные издательства. Еще никуда не летал, ничего не написал, а уже интересуется гонорарами».

17 сентября 1969 года перед вылетом на космодром мемориальный кабинет Ю. А. Гагарина, открытый в том же году 12 апреля в Музее космонавтики Звездного городка, посетили экипажи космических кораблей «Союз-6», «Союз-7» и «Союз-8». Потом такие посещения космонавтами кабинета Гагарина перед стартом в космос станут традицией.

22 сентября 1969 года космонавты всех трех основных и одного дублирующего экипажа на двух самолетах Ту-124 вылетели на Байконур. Здесь начались окончательные операции по подготовке кораблей к полету. Экипажи выезжали в монтажно-испытательный корпус и обживали свои космические корабли.

Перед стартом космонавты еще раз тщательно прошлись по содержанию бортжурналов, сверили их с содержанием инструкций для конкретных экспериментов и всей программой полета. Неожиданно обнаружилось

много разночтений и ошибок, но исправлять их решили уже по ходу полета.

На родине космонавтов тоже готовились к предстоящему полету, но по-своему. Вспоминает писатель и поэт Семен Цванг:

«Осенним вечером, ближе к полуночи, мне позвонил из Одессы (в Балту – С.Ч.) корреспондент газеты «Правда» Александр Богма:

- Наш разговор должен пока остаться между нами, – сказал он, - Вскоре предполагается полет в космос твоего земляка Георгия Шонина. Очень прошу посетить проживающую в Балте мать космонавта и, не раскрывая карт, собрать интересные факты, фотографии.

Меня охватило непередаваемое простыми словами чувство радости и гордости. Утром я направился в район овчинно-шубного завода, рядом с которым находилась покосившаяся хатенка, где жили Софья Васильевна Шонина и её старенькая мать.

План беседы с Софьей Владимировной продумал заранее. Она десятки лет работала медсестрой в детской больнице, вот и объясню женщине, что пришел подготовить очерк о ней.

Софья Владимировна охотно отвечала на мои вопросы, открыла семейный фотоальбом, но больше говорила не о себе, а о погибшем на фронте в начале войны муже, о сыновьях, дочке, внуках.

- Хорошие у меня дети, - сказала она. Но вот, что беспокоит меня - давно нет писем от Жоры. Он военный летчик. Не в его привычке так долго не откликаться.

Я постарался успокоить мать Георгия:

- Могу вас заверить, Софья Владимировна, у вашего сына все в порядке. Скоро получите радостную весточку.

- А вы что-то знаете о нем?! – стала горячо расспрашивать женщина.

- Чувствую, что ваш сокол порадует маму».

8 октября на 31-ой площадке космодрома Байконур состоялся вывоз на старт ракеты-носителя с

космическим кораблем «Союз–6», на котором Георгию Шонину и Валерию Кубасову предстояло стартовать на околоземную орбиту.

Вечером того же дня основные и дублирующие экипажи «Союзов–6, 7, 8» были утверждены на заседании Государственной комиссии.

«У меня впечатление, что «парадную» Госкомиссию проводят главным образом для журналистов, - напишет Ярослав Голованов в своих «Записных книжках». – Космонавты до нее уже знают, кто полетит. Хотя формально на «парадной» можно заменить экипаж, поставить дублеров, поэтому они сидят напряженные, бледные, как покойники...»

Полет предстоял сложный, экипажи космических кораблей были задействованы в подготовке космической экспедиции в течение всего дня. Только вечером у космонавтов появлялось несколько часов, чтобы отдохнуть.

«Вечерами в маленьком зале (гостиницы «Космонавт» – С.Ч.) мы смотрели кинокартины, - вспоминал Георгий Шонин. – По традиции в основном это были музыкальные или комедийные фильмы. После напряженного рабочего дня, когда голова гудит от принятой информации, хотелось разрядиться, посмеяться и отдохнуть. После сеанса идем с Валерием в свою комнату. Засыпаем не сразу. Лежим молча, думаем каждый о своем. Не удивительно! Ведь больше года мы с ним готовимся к полету. За это время столько пережито и переговорено. Но о чем бы мы не думали, мысли так или иначе возвращаются к предстоящему старту. Мы ждем его с нетерпением и мысленно подгоняем время».

9 октября генералы Каманин и Курушин еще раз проверили знания космонавтов Георгия Шонина и Валерия Кубасова по методике проведения исследований по теме «Свинец». Этот военный эксперимент, о котором уже упоминалось выше, предполагал отработку в условиях космического полета

аппаратуры для фиксации взлета ракет по факелам их двигательных установок. Экзаменаторы еще раз убедились, что экипаж «Союза-6» отлично подготовлен к проведению исследований оборонного характера. Вечером этого же дня состоялась пресс-конференция экипажей для приехавших из Москвы журналистов центральных газет, радио и телевидения. После пресс-конференции Шонин и генерал Каманин сыграли несколько партий в шахматы. Корреспонденты спросили Георгия Степановича, что больше всего привлекает его в шахматах. Шонин ответил: «Их безграничность, может быть, точнее — бездонность... Они чем-то напоминают космос, на первый взгляд пустой, на деле — полный загадок и жизни. И на шахматы смотришь: вроде игра игрой, а в них бездонный простор для фантазии человека».

10 октября на 31-й площадке у ракеты-носителя с космическим кораблем «Союз-6» состоялась традиционная встреча космонавтов с испытателями космической техники, работающими на Байконуре. Георгий Шонин, Анатолий Филипченко и Владимир Шаталов, ответили на вопросы и приветствия военных и гражданских испытателей, заверили их, что сделают все возможное для успешного осуществления группового космического полета.

Вечером космонавты ненадолго собрались вместе в одном из номеров гостиницы «Космонавт». Посидели, поговорили. Много шутили и смеялись. За неимением более крепких напитков, выпили «Боржоми» и пожелали друг другу удачи. В качестве «закуски» Георгий Шонин принес пакет с подсолнечными семечками, который он захватил из дома...

Около десяти вечера Георгий Шонин и Валерий Кубасов ушли спать в свой номер.

Мы никогда не узнаем, о чем думал в тот свой последний предполетный вечер Георгий Шонин. Волновался? Радовался? Завтра ему предстоял старт в космос, к которому он готовился почти десять лет...

«Семерка верхом на тройке»

Через несколько лет после полета Георгия Шонина на «Союзе-6» генерал Каманин напишет в своей книге воспоминаний «Летчики и космонавты»:

«Октябрь 1969 года был ознаменован успешным групповым многосуточным полетом трех космических кораблей - «Союза-6», «Союза-7» и «Союза-8». В этом полете семь советских космонавтов в кабинах трех кораблей выполнили большой объем работ по решению важных практических задач, связанных с совершенствованием техники пилотирования космических кораблей и созданием орбитальных станций научного и народнохозяйственного значения.

...Во всем чувствовался высокий уровень профессиональной подготовки летчиков-космонавтов. Это позволило экипажам трех «Союзов» отлично выполнить труднейшую программу группового полета, который ознаменовал новый шаг по пути создания космической орбитальной станции».

У читателя, прочитавшего эту часть книги Каманина, складывается впечатление, что групповой полет трех космических кораблей прошел гладко, как по маслу. Техника работала безотказно, космонавты чувствовали себя хорошо и полностью выполнили программу полета. За что потом и получили заслуженные высокие государственные награды.

Увы, в те годы писать всю правду о космических полетах было не принято, прежде всего, по идеологическим соображениям. Тем более о ситуациях, когда события развивались иначе, чем было предначертано в планах, составленных в ЦК КПСС и Совете Министров СССР. Советская техника, советская космонавтика для всего мира должны были оставаться самыми лучшими и самыми надежными. Поэтому быть откровенным генерал Николай Петрович Каманин мог себе позволить только на страницах своего личного

дневника, который не предназначался для посторонних глаз. А в книге «Летчики и космонавты» прославленный ас и наставник космонавтов сильно погрешил против истины.

Многие зарубежные эксперты по советской космонавтике были разочарованы итогами группового полета трех советских космических кораблей осенью 1969 года. Журналист Леонид Владимиров в книге «Советский космический блеф» писал:

«...В октябре 1969 года (через три месяца после высадки американцев на Луне) в космос были запущены три корабля «Союз» с интервалом в одни сутки. Все западные эксперты предполагали, что эти корабли соединятся, наконец, в космическую станцию; специалисты по рекламированию достижений Советского Союза и все журналисты антиамериканского толка предвкушали некий изумительный сюрприз, который Советский Союз должен был вот-вот преподнести. Именно тогда «Таймс» написал, что полет трех кораблей в Советском Союзе означает некую революцию в исследованиях космоса. Однако, к великой досаде всех этих мало осведомленных доброжелателей, три «Союза», покрутившись на околоземной орбите по пять суток каждый, опустились на Землю без малейших «сюрпризов».

На самом деле «сюрпризы» были. Но совсем не те, на которые рассчитывали западные космические аналитики. Просто групповой космический полет кораблей «Союз-6», «Союз-7» и «Союз-8» прошел вовсе не так гладко, как описывалось в бодрых ежедневных сообщениях ТАСС.

По воспоминаниям космонавтов и участников подготовки и осуществления космической экспедиции в октябре 1969 года попробуем восстановить происходившие события.

11 октября 1969 года, первые сутки космического полета.

Врачи разбудили Георгия Шонина и Валерия Кубасова в половине восьмого утра по местному времени. Космонавты побрились и умылись. Затем прошли медицинский осмотр, который подтвердил их нормальное самочувствие и полную готовность к предстоящему полету.

В те октябрьские дни 1969 года на Байконуре стояла, мягко говоря, не совсем обычная погода. Осенние старты «Союзов–6, 7, 8» запомнились испытателям космической техники тем, что в течение всех трех дней почти круглосуточно шел проливной дождь. Надо сказать, что дожди на Байконуре - большая редкость. А чтобы такие, проливные... Глинистая земля плохо пропускала влагу, и степь вокруг превратилась в сплошное грязно-коричневое озеро. Водой на стартовой позиции были залиты почти все кабельные колодцы. К счастью, обошлось без электрических замыканий и крупных аварий.

В ночь с 10 на 11 октября снова прошел дождь. На улице было сыро, и генерал Каманин распорядился отменить утреннюю зарядку для всех экипажей. Завтракали Георгий Шонин и Валерий Кубасов вместе с другими экипажами в столовой гостиницы «Космонавт». День долгожданного космического старта начинался как-то неярко и слишком уж буднично. Так, как будто Георгию и Валерию предстоял впереди обычный рабочий день. Как будто это не их уже третьи сутки ждала готовая к пуску ракета на 31-й стартовой площадке космодрома Байконур.

Из книги космонавта Владислава Волкова «Шагаем в небо»:

«В 8.00 собрались на завтрак. Все за одним длинным столом — основные экипажи и дублеры. Сегодня пища еще земная, но в меньших, чем обычно, количествах: кусочек мяса, ломтик белого хлеба, стакан сока.

Разговор не клеится, на шутки никто не реагирует, лишь улыбаемся, чтобы не обидеть неугомонных весельчаков. Каждый думает о своем, хочется тишины и того самого внутреннего уединения, которое позволяет сосредоточиться перед броском.

Георгий Шонин и Валерий Кубасов позавтракали первыми и тут же отправились к врачам. Последний предстартовый осмотр.

Перед отъездом на стартовую площадку вся семерка: Шонин, Кубасов, Филипченко, Горбатко, Шаталов, Елисеев и я - собралась в комнате, где жил экипаж «Союза-6».

Тесновато. Присели кто на чем. Помолчали, как положено перед отъездом. Не сговариваясь, запели почти разом, вполголоса:

- Присядем, друзья, перед дальней дорогой,

Пусть легким окажется путь...

Песня — лучше не придумашь!

Лица у всех задумчивые, серьезные. Расставание всегда где-то рядом с грустью. Мне тоже не Бог весть как весело. Но сейчас время не для грустных размышлений.

Спрашиваю Шонина, что делать с его семечками.

- Думаю, у вас не пропадут, - смеется он, намекая, что я всегда с удовольствием составляю ему компанию по этой части.

В холл гостиницы пришли космонавты, дублеры, врачи, инженеры. Последние напутствия, крепкие мужские рукопожатия. Шонин и Кубасов садятся в автобус. Вот он тронулся и скрылся за поворотом. За ним сопровождающие машины. А мы еще долго стоим и смотрим вслед, терзаясь мыслью, которая приходит с опозданием: так и не успели сказать товарищам все те теплые слова, что были у каждого сбережены на душе.

До завтра, до встречи на орбите!»

Запуски кораблей космической экспедиции производились с двух стартовых столов. 11 октября 1969 года с площадки 31 стартовал «Союз-6» с Георгием Шониным и Валерием Кубасовым. На следующий день с

площадки 1 – «Союз-7», на борту которого были Анатолий Филипченко, Владислав Волков и Виктор Горбатко. Третий корабль – «Союз-8» с Владимиром Шаталовым и Алексеем Елисеевым - 13 октября должен был улететь, как и «Союз-6» с 31-й площадки.

От гостиницы «Космонавт» до стартовой позиции – около тридцати километров. Поездка на автобусе занимает всего двадцать – двадцать пять минут. Но Георгию Шонину в тот день эти двадцать пять минут в пути показались вечностью. Он вместе со всеми шутил, смеялся после рассказанных коллегами анекдотов. По традиции все дружно спели песню «Заправлены в планшеты космические карты». Но делал все это Георгий, как он сам признался позднее, как-то механически, по инерции. Его мысли были уже не здесь, в автобусе, едущем на стартовую позицию, а там, в стоящем на старте космическом корабле.

В половине первого по местному времени автобус с космонавтами Георгием Шониным и Валерием Кубасовым прибыл на 31-ю площадку. Снаряжение в полет экипажа «Союза-6» и регистрация физиологических функций каждого из космонавтов заняли чуть больше получаса. Потом космонавты пообедали.

За два часа до старта Георгий Шонин доложил председателю Государственной комиссии о готовности к космическому полету. На лифте космонавты поднялись к вершине ракеты и заняли места в спускаемом аппарате космического корабля. Начался цикл предстартовых проверок.

По установленной еще с первых космических стартов традиции, Георгий Шонин зачитал заранее подготовленный текст «Заявления командира корабля «Союз-6»:

«Дорогие друзья!

Сегодня экипажу нашего корабля «Союз-6» предстоит отправиться в космический рейс, чтобы

продолжить исследования, начатые на кораблях «Союз-3», «Союз-4» и «Союз-5».

Каждый полет советского человека в космос венчает собой огромный творческий труд ученых, конструкторов, инженеров и рабочих — создателей звездных кораблей. Мы счастливы, что нам выпала высокая честь — осуществить новый полет на корабле «Союз-6».

Заверяем Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза и Советское правительство, что возложенные на нас Родиной ответственные задачи мы выполним.

До свидания!

До встречи на родной Земле!»

Поскольку в США телекомпании уже давно вели прямые репортажи с космодрома на мысе Канаверал во время стартов пилотируемых кораблей «Меркурий», «Джемини», и «Аполлон», советское Центральное телевидение тоже решило «блеснуть» при запуске трех «Союзов». Для съемок запуска «Союза-6» прибыла целая бригада телевизионщиков во главе с известным журналистом Юрием Фокиным. Съемки велись основательные, но, конечно, пустить трансляцию с запуска «Союза» в прямом эфире руководство Центрального телевидения не решилось: соответствующего указания из ЦК КПСС не поступило, и все репортажи с космодрома по-прежнему давались в записи, в «процеженном» сквозь сито цензуры виде.

Перед стартом обозреватель Юрий Фокин, который вел телевизионный репортаж о старте «Союза-6», спросил по радиосвязи Георгия Шонина:

- Георгий Степанович, о чем вы думаете перед своим первым полетом?

Фокин рассчитывал услышать в ответ традиционную бодрую фразу, о том, что космонавты готовы оправдать высокое доверие Коммунистической партии и Советского правительства.

Но Шонин мягко улыбнулся и сказал:

- Наверное, мой сынок Андрей сегодня весь вечер просидит возле телевизора и наверняка не выучит уроки. А завтра в школе получит двойку...

Юрий Фокин натянуто рассмеялся и быстро сменил тему. Тем же из радиослушателей, кто потом услышал этот репортаж, сразу стало ясно, что Георгий Шонин очень волнуется. Ведь сегодня, 11 октября, была суббота. А завтра – воскресенье, выходной день. И Андрюшка Шонин никак не мог получить двойку в школе за не выученные накануне уроки...

Из книги Георгия Шонина «Самые первые»:

«- До старта десять минут! – слышим в наушниках, и это сообщение как-то вдруг изменяет и наш ритм работы, и наше душевное состояние.

Я ловлю себя на том, что пытаюсь контролировать дыхание и сердце, которое начинает «набирать обороты». И когда услышал команду «Зажигание!», а потом – «Подъем!», когда тело ракеты, вздрогнув, оттолкнулось от стартового стола, на какое-то мгновение как бы зависло в воздухе, а потом стремительно стало набирать скорость и высоту, только тогда я полностью поверил в реальность всего, что происходило, и вздохнул с облегчением: мой многолетний труд, наконец, получит логическое завершение – теперь уже я наверняка буду в космосе!»

Старт «Союза-6» состоялся точно по программе в 14 часов 10 минут по московскому времени. Трехступенчатая ракета – носитель 11А511 «Союз» (по международной классификации SL-4) с грохотом ушла в серое осеннее небо. А через несколько минут из космоса прозвучал позывной «Антей» – космический корабль с Георгием Шониным и Валерием Кубасовым вышел на околоземную орбиту.

«Союз-6» еще только совершал по околоземной орбите свой первый виток, а в эфире над планетой уже неслось сообщение ТАСС:

«В полете – космический корабль «Союз-6».

Сообщение ТАСС

Сегодня 11 октября в 14 часов 10 минут московского времени в Советском Союзе стартовала ракета-носитель с космическим кораблем «Союз-6». В 14 часов 19 минут корабль «Союз-6» с высокой точностью выведен на расчетную орбиту спутника Земли.

Космический корабль «Союз-6» пилотирует подполковник Шонин Георгий Степанович, бортинженер корабля - кандидат технических наук Кубасов Валерий Николаевич.

Экипажу корабля предстоит выполнить широкую программу научно-технических исследований и экспериментов, в том числе:

- комплексную проверку и испытания бортовых систем и усовершенствованной конструкции ракетно-космического комплекса «Союз»;

- дальнейшую отработку систем ручного управления, ориентации и стабилизации корабля при сложных режимах полета и проверку автономных средств навигации;

- проведение большого объема научных наблюдений и фотографирование геолого-географических объектов Земли, а также исследование ее атмосферы с целью отработки методики использования полученных данных в народном хозяйстве;

- научные исследования физических характеристик околоземного космического пространства;

- проведение медико-биологических исследований по изучению влияния факторов космического полета на человеческий организм.

В ходе полета на корабле «Союз-6» будут проводиться также испытания с помощью уникальной технологической аппаратуры различных способов сварки металлов в условиях глубокого вакуума и невесомости.

С экипажем поддерживается устойчивая радио- и телевизионная связь.

Командир корабля товарищ Шонин Георгий Степанович доложил, что самочувствие экипажа хорошее. В кабине космонавтов и орбитальном отсеке поддерживаются нормальные условия. Давление, температура, влажность и газовый состав атмосферы соответствуют земным.

Космонавты товарищи Шонин и Кубасов приступили к выполнению намеченной программы полета».

Земляк Георгия Шонина, писатель и поэт Семен Цванг откликнулся на запуск «Союза-6» стихами «Письмо из Балты», которые через несколько дней после старта космического корабля опубликовала на своих страницах газета «Правда»:

«Созрели яблоки в твоём саду
И каждое по виду, как планета.
Земля у космонавтов на виду,
Она в сиянье раннего рассвета.
Всем сердцем ты с друзьями на Земле.
Она сейчас как будто по соседству.
Я верю, там, на звездном корабле
Ты вспомнил город юности и детства.
Ты вспомнил Балту, ласковую мать,
Единственное место на планете,
Где каждый кустик хочется обнять,
Где ты мечту крылатую наметил»...

Запуск «Союза-6» был тринадцатым запуском советского пилотируемого космического корабля. Георгий Шонин стал семнадцатым советским космонавтом и тридцать девятым космонавтом Земли. В алфавитном списке состоявшего из двадцати человек первого отряда советских космонавтов фамилия Шонина значилась последней. А стартовать в космос ему выпало предпоследним. Чуть больше не повезло только еще одному коллеге Георгия: на следующий день готовился подняться на околоземную орбиту «последний из могижан» первого, гагаринского отряда – космонавт-исследователь космического корабля «Союз-7» Виктор

Горбатко. Георгий Шонин ждал своего космического рейса почти ровно десять лет. За это время он несколько раз входил в состав резервных и дублирующих экипажей и изучил всю технику, на которой советские космонавты могли летать в космос – «Востоки», «Восходы», «Союзы»...

В тот осенний день в старенький домик на далекой городской окраине Балты пришло много людей – родственников, друзей, знакомых и самого Георгия Шонина и его мамы Софьи Владимировны. Со всех концов Советского Союза на родину космонавта шли телеграммы от совершенно незнакомых людей, в которых были искренние и сердечные поздравления матери, вырастившей отважного сына. Пришла телеграмма от брата космонавта Олега Шонина, который окончил стоматологический институт в Москве, и проходил врачебную практику в селе Староказачьем под Одессой. Прислала весточку и младшая сестра Георгия Шонина Джульетта Рубан, работавшая медицинской сестрой в селе Михайловка возле Луганска. Из Одессы приехали сразу несколько корреспондентов центральных газет, радио и телевидения. Своими воспоминаниями о Георгии Шонине делились и учительница – пенсионерка Нина Ивановна Астафьева, работавшая классным руководителем в школе, где учился будущий покоритель космических высот, и его друзья детства и юности – летчик гражданской авиации Георгий Тюркан и врач-окулист Степан Юров.

А сам «виновник торжества» в этот момент летел высоко над Землей в космическом корабле. О своих первых космических ощущениях Георгий Шонин позднее вспоминал:

«Но вот отделение (от третьей ступени ракеты-носителя – С.Ч.)! Оно сопровождается мощным ударом и жесткой встряской – это пружины и пиротолкатели отбрасывают нас подальше от последней ступени. Наступает какая-то густая тишина. Все, что не зафиксировано, всплывает: наши руки, концы привязных

ремней, пылинки, которые Бог знает, откуда взялись в стерильном корабле...

Мы на орбите! Земля сообщает нам предварительные данные об ее параметрах. Отпускаем привязные ремни – и к иллюминаторам. Там на фоне черного неба много белых частичек, которые двигаются вместе с кораблем. Они самых разных размеров, двигаются хаотически и постепенно отстают.

- Жора, с нами рядом что-то летит! – слышу возбужденный голос Валерия.

Подплываю к его иллюминатору и вижу чудесную картину. Как будто сумеречный горизонт. А на его фоне, поблескивая в последних лучах Солнца и оставляя за собой долгий спиралевидный шлейф, летит, медленно вращаясь, наша последняя ступень».

К концу первого дня полета по данным траекторных измерений с наземных пунктов слежения параметры орбиты космического корабля «Союз-6» составляли:

- максимальное удаление от поверхности Земли (в апогее) – 223 километра,
- минимальное удаление от поверхности Земли (в перигее) – 186 километра,
- период обращения – 88,36 минуты,
- наклонение орбиты к экватору (в градусах) – 51,68.

В сообщении ТАСС, которое прозвучало вечером в ежедневной программе «Время», говорилось, что «все бортовые системы космического корабля «Союз-6» работают нормально. Самочувствие товарищей Шонина Г.С. и Кубасова В.Н. хорошее. Космонавты выполняют программу полета».

В этой информации далеко не все было правдой. Георгий Шонин и Валерий Кубасов для первых суток космического полета действительно чувствовали себя неплохо. У космонавтов были зафиксированы только обычные для первых часов пребывания на орбите небольшое головокружение, легкая тошнота, отечность

лица и дезориентация в пространстве, вызванные адаптацией к условиям невесомости.

Георгий Шонин вспоминал:

«Я сразу же почувствовал какой-то дискомфорт. Мне кажется, что я нахожусь вниз головой. Изменяю положение, но неприятное ощущение не проходит. Это начинает угнетать. К счастью, приближается сеанс связи; готовимся к нему уже невзирая ни на что. Я как-то забываю о своих неудобствах.

Когда выходим из зоны видимости своих наземных измерительных пунктов, снова появляется свободное время. И снова проявляются неприятные ощущения. На этот раз, как мне показалось, еще с большей силой.

Я знаю, что такое морская болезнь, укачивание на самолетах, неприятные ощущения, которые возникают на качелях Хилова, хорошо знакомы по наземным тренировкам, но то, что ощущаешь в космосе на первых витках, не похоже ни на одно из них, хотя, безусловно, имеет с ними одну общую природу. Я мысленно ругаю себя за расслабленность и начинаю присматриваться к Валерию: «Неужели он ничего не чувствует?» Он поворачивает ко мне голову. Его лицо мало напоминает обычное Валерино, и я усмехаюсь.

- Прежде, чем смеяться, советую, – посмотри на себя в зеркало, красавец! – пробурчал он.

Плыву в орбитальный отсек к зеркалу. Смотрю и не узнаю себя: лицо как-то неестественно распухло, красные, налитые кровью глаза. Желание смотреть в зеркало сразу пропало».

Научную и техническую программу полета первых суток Шонин и Кубасов тоже выполнили полностью.

А вот что касается работы некоторых бортовых систем «Союза-6», то они в первые же часы космического рейса преподнесли очень неприятный «сюрприз». Хотя старт космического корабля прошел успешно, но сразу после начала орбитального полета начались технические проблемы. После отделения

«Союза-6» от третьей ступени ракеты – носителя не прошла команда на наддув системы двигателей причаливания и ориентации. Отказ этих двигателей грозил срывом всей программы полета, поскольку резко ограничивались возможности для маневрирования космического корабля на орбите. В частности, сближение со стыкующимися кораблями «Союз-7» и «Союз-8» для их фото- и киносъемки становилось уже невозможным даже теоретически.

Неоднократные попытки Георгия Шонина включить наддув двигателей причаливания и ориентации с пульта управления в спускаемом аппарате космического корабля не увенчались успехом. И только на третьем витке вокруг Земли команду на наддув системы двигателей удалось выполнить: по радиокоманде из Центра управления полетом включился пиротехнический клапан.

Валерий Кубасов отметил, что на борту космического корабля неудобно производить вычисления. Если на земле космонавты могли рассчитать параметры орбиты корабля примерно за двадцать минут, то в условиях невесомости на математические расчеты уходил уже целый час. При отсутствии света в спускаемом аппарате нельзя определить, куда движется и как сориентирован космический корабль относительно его осей.

Ближе к полуночи 11 октября 1969 года ТАСС передало еще одно сообщение о ходе полета космического корабля «Союз-6»:

«Во время очередного сеанса радиосвязи командир корабля подполковник Шонин сообщил, что экипаж продолжает работу в соответствии с программой полета. Космонавты проводили контроль параметров отдельных систем корабля. Параллельно выполнялись медицинские эксперименты, наблюдение и фотографирование геолого-географических объектов Земли.

Согласно данным медицинской телеметрической информации, космонавты чувствуют себя отлично и сохраняют высокую работоспособность. В 18 часов товарищи Шонин и Кубасов с аппетитом пообедали.

В соответствии с программой летчик-космонавт Шонин произвел ориентацию корабля и в 20 часов 08 минут включил двигательную установку. В результате сообщенного импульса была произведена коррекция орбиты. Во время коррекции тов. Шонин осуществлял стабилизацию корабля с помощью системы ручного управления.

Радиосвязь с космическим кораблем устойчивая. Системы обеспечения жизнедеятельности работают нормально.

С 22 часов 11 октября до 7 часов 40 минут 12 октября космический корабль «Союз-6» будет совершать полет вне зоны радиовидимости с территории Советского Союза. После ужина космонавты будут отдыхать».

Запуск «Союза-6» сразу же оказался в центре пристального внимания не только советских, но и зарубежных средств массовой информации. Во второй половине дня 11 октября многие радио- и телевизионные компании прервали свои передачи, чтобы в экстренных выпусках новостей сообщить о старте новой космической экспедиции. К примеру, в социалистической Народной Республике Болгарии все центральные газеты на следующий день после запуска «Союза-6» вышли под крупными шапками на первых полосах: «Штурм космоса продолжается», «Советский экипаж снова в космосе», «Планомерно и настойчиво по пути к овладению космосом». Газеты сообщали об успешном начале выполнения широкой научно-технической программы, поставленной перед советскими космонавтами. В частности, газета «Работническо дело» – орган Центрального комитета Болгарской коммунистической партии – в редакционной статье писала:

«Сейчас мечты основоположника космических полетов Константина Циолковского, который писал о «поселениях в эфире», начали осуществляться. Он говорил, что для исследования межзвездного пространства необходимы будут космические лаборатории, станции снабжения, строительные базы и ремонтные цехи, смонтированные в самом космосе. Советская наука сделала реальные шаги для практического осуществления мечты великого ученого».

В дружественной Советскому Союзу Финляндии воскресные газеты на первых полосах сообщали о новом шаге СССР в деле освоения космического пространства. Подробно излагались все сообщения ТАСС за истекшие сутки, были помещены фотографии Георгия Шонина и Валерия Кубасова и фотоснимки с космодрома Байконур.

Мир ждал от начавшегося полета «Союза-6» чего-то совершенно нового и необычного. Если Америка в июле 1969 года высадила своих астронавтов на Луне, то СССР, исходя из сложившихся в то время принципов мировой политики, просто обязан был адекватно ответить на брошенный вызов. Нужно было подтвердить, что, несмотря на «лунный успех США», Советский Союз по-прежнему остается лидером в космической гонке. Именно на это рассчитывали в Кремле, и поэтому советские руководители внимательно следили за реакцией мирового сообщества на новый космический полет.

Пожалуй, самой важной для советского руководства в те дни была реакция на запуск «Союза-6» в США. В Соединенных Штатах было еще утро, когда над планетой пронеслось сообщение ТАСС о старте нового космического корабля и весь мир узнал имена космонавтов Георгия Шонина и Валерия Кубасова, которым было поручено выполнить важные научно-технические эксперименты на околоземной орбите. В Вашингтоне вздохнули облегченно: «Союз-6» совершает полет в околоземном пространстве. А это значит, что в

программе исследования Луны посредством пилотируемых экспедиций, Соединенные Штаты Америки по-прежнему останутся единоличным лидером.

В течение всего дня 11 октября американские радио- и телевизионные станции передавали сообщения о новом космическом полете. На страницах вечерних газет были напечатаны фотографии Георгия Шонина и Валерия Кубасова, а также снимки ракеты-носителя, которая вывела на околоземную орбиту космический корабль «Союз-6». Помимо собственно информационных сообщений, появились и первые комментарии на события политических и научных обозревателей. В частности, на страницах газеты «Нью-Йорк таймс» отмечалось, что, по мнению экспертов в области пилотируемой космонавтики, Советский Союз в ближайшие годы, видимо, сконцентрирует все свои усилия на создании обитаемых космических станций в околоземном пространстве. А значит, советской пилотируемой экспедиции на Луну в ближайшие годы, скорее всего, не будет. Америка сохранит лидерство в исследовании Луны средствами пилотируемой космонавтики.

Благожелательная реакция зарубежной прессы на старт «Союза-6» нашла свое отражение и в советских средствах массовой информации. Уже во вторник, 14 октября, орган Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза газета «Правда» поместила на своих страницах тщательно подобранные комментарии из зарубежья. Советские средства массовой информации особенно подчеркивали высказывание американского астронавта Нила Армстронга, первого из землян ступившего на лунную поверхность, о том, что «США еще не осуществили таких целей, которые поставлены в новом космическом эксперименте Советского Союза». Пропагандистский эффект этих информационных подборок в советских газетах совершенно ясен: уж коли враждебная буржуазная пресса и сам Армстронг признают лидерство

СССР в освоении космоса, то какие же могут быть сомнения? Советский Союз по-прежнему лидирует в космической гонке!

12 октября 1969 года, вторые сутки космического полета.

В 13 часов 44 минуты 42 секунды со стартовой площадки номер 1 космодрома Байконур был произведен запуск космического корабля «Союз–7» с космонавтами Анатолием Филипченко, Владиславом Волковым и Виктором Горбатко на борту. Экипаж «Союза–7» быстро освоился с условиями космического полета и уже на первом витке провел телевизионный репортаж с борта корабля.

Во второй половине дня Георгий Шонин и Валерий Кубасов выполнили эксперимент «Свинец». С помощью специальной аппаратуры, созданной во Втором научно-исследовательском институте Противовоздушной обороны СССР, космонавты зафиксировали запуск баллистических ракет с земной поверхности. Кстати, и ракету-носитель с космическим кораблем «Союз-7» Георгий и Валерий обнаружили еще на стартовой позиции, до пуска. После пуска факел из двигателя летящей ракеты обнаружили быстро, примерно за пять секунд, и наблюдали его на всем участке выведения. А вот наблюдению двух баллистических ракет с космодрома Капустин Яр сильно мешала гроза, которая разразилась во время запуска по траектории полета ракет-носителей. Факелы взлетевших с Земли ракет терялись среди вспышек молний. Эксперимент «Свинец» стал первым военно-прикладным экспериментом, выполненным на борту советского пилотируемого космического корабля.

У экипажа «Союза–6» довольно быстро прошли неприятные симптомы адаптации к невесомости. Георгий Шонин констатировал:

«В конце второго дня (космического полета – С.Ч.) мы чувствовали себя лучше, лица наши приобрели почти

обычный вид (если не принимать во внимание выросшую на щеках щетину), неприятные ощущения притупились».

Зато у экипажа «Союза-7» в первый день полета далеко не все ощущения были приятными. Уже после завершения космической экспедиции на заседании Государственной комиссии космонавты рассказали о своих впечатлениях:

Филипченко А.В.: «Отделение головного обтекателя ракеты-носителя прошло с шумом, а отделение третьей ступени мы восприняли как бросок. После наступления невесомости в спускаемом аппарате всплыли шайбы, гайки и пыль. К невесомости мы привыкли быстро. Система ориентации корабля работала хорошо. Только по крену эффективность двигателей причаливания и ориентации была мала, а расход топлива большой. По другим каналам – по тангажу и рысканию - все работало нормально. Все иллюминаторы корабля, за исключением бытового отсека, запотевали и сильно затрудняли наблюдения».

Волков В.Н.: «При наступлении невесомости много всплыло пыли, особенно в районе холодильно-сушильного агрегата бытового отсека. В полете необходим пылесос. Система приема фекалий «Фиалка» неудобна в пользовании. Были отказы оборудования: не полностью раскрылась левая панель солнечной батареи, вышел из строя сектант (выпала линза). При использовании кинофотоаппаратуры на борту объективом кинокамеры царапало по иллюминатору, поэтому необходима резиновая защитная насадка».

Горбатко В.В.: «При открытии крышки патронташей кинофотоаппаратуры все оттуда вывалилось и поплыло по отсеку, мы начали собирать, но синий объектив все-таки потеряли. Вышел из строя стереофотоаппарат, отказал спусковой механизм».

13 октября 1969 года, третьи сутки космического полета.

Космонавты Владимир Шаталов и Алексей Елисеев стартовали в космос на «Союзе–8» с 31-й площадки космодрома Байконур в 13 часов 19 минут 09 секунд. Старт прошел успешно.

На Земле, - и особенно на Байконуре, - все очень радовались успешному началу группового полета трех космических кораблей. Журналист Ярослав Голованов позднее вспоминал:

«Три дня подряд старты – это очень тяжело. Питаемся сухомятку: некогда. Мы только работаем, спим очень мало. Все здорово вымотались, шуточек поубавилось...»

В день запуска «Союза–8» было опубликовано сообщение ТАСС, в котором были сформулированы цели группового полета трех советских космических кораблей:

«В ходе группового полета предусматривается выполнить ряд важных научно-технических задач, в том числе:

- провести комплексные одновременные научные исследования в околоземном космическом пространстве по широкой программе;

- отработать сложную систему управления групповым полетом одновременно трех космических кораблей;

- осуществить взаимное маневрирование кораблей на орбитах с целью решения ряда вопросов по отработке пилотируемой космической системы».

И ни слова о предстоящей стыковке двух «Союзов» и экспериментах по сварке металлов на «Союзе–6»! А вдруг что-то пойдет не так? Или вообще сорвется? Нет, во время полетов советских космических кораблей срывов программы не бывает. Не бывает неисправностей и аварий. Это в капиталистической Америке практически в каждом космическом полете обнаруживаются крупные и мелкие неполадки. А наши космонавты работают четко и безаварийно. И всегда полностью выполняют программу полета!

Через несколько минут после выведения на орбиту «Союза–8» экипажи кораблей обменялись с Землей коллективными радиogramмами:

**«ЦЕНТРАЛЬНОМУ КОМИТЕТУ КПСС
ПРЕЗИДИУМУ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР
СОВЕТСКОМУ ПРАВИТЕЛЬСТВУ**

От имени экипажей космических кораблей «Союз» докладываем Центральному Комитету Коммунистической партии Советского Союза, Президиуму Верховного Совета СССР и Советскому правительству:

Сейчас в околоземном космическом пространстве успешно осуществляют групповой полет пилотируемые корабли «Союз-6», «Союз-7» и «Союз-8».

Семь советских космонавтов приступили к выполнению широкой программы научно-технических исследований, наблюдений и экспериментов. Наш дружный космический коллектив уверен, что намеченная программа по изучению космоса будет выполнена полностью.

Настроение отличное, чувствуем себя хорошо. Горячо благодарим ЦК КПСС, Президиум Верховного Совета СССР и Советское правительство за оказанное доверие.

Космонавты: Шонин, Кубасов, Филипченко, Волков, Горбатко, Шаталов, Елисеев.

**ПРИВЕТСТВЕННАЯ ТЕЛЕГРАММА
РУКОВОДИТЕЛЕЙ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВА
КОСМОНАВТАМ**

товарищам ШОНИНУ Георгию Степановичу,
КУБАСОВУ Валерию Николаевичу, ФИЛИПЧЕНКО
Анатолию Васильевичу, ВОЛКОВУ Владиславу
Николаевичу, ГОРБАТКО Виктору Васильевичу,
ШАТАЛОВУ Владимиру Александровичу, ЕЛИСЕЕВУ
Алексею Станиславовичу.

Дорогие товарищи!

От имени Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР горячо поздравляем вас с успешным групповым полетом космических кораблей «Союз-6», «Союз-7» и «Союз-8».

Впервые в истории освоения космического пространства на околоземной орбите находятся одновременно три пилотируемых корабля. Это выдающееся достижение в области космонавтики служит новым доказательством высокого уровня развития советской науки и техники, неисчерпаемых творческих возможностей советского народа.

Весь наш народ желает вам успешного выполнения задания и благополучного приземления.

Обнимаем вас и ждем на родной Земле.

Л. И. Брежнев, Н. В. Подгорный, А. Н. Косыгин.

ОТВЕТ НА ПОЗДРАВЛЕНИЕ

Сердечно благодарим Центральный Комитет КПСС, Президиум Верховного Совета СССР и Совет Министров СССР за теплые приветствия и заботу. Задание Родины будет выполнено.

Космонавты: Шонин, Кубасов, Филипченко, Волков, Горбатко, Шаталов, Елисеев».

Тексты приветственных радиogramм были заготовлены еще задолго до полета. Что поделаешь, таковы были идеологические традиции в те годы...

Из книги космонавта Владислава Волкова «Шагаем в небо»:

«До чего же здорово звучит — семь космонавтов на орбите! Целый коллектив советских людей, объединенных одним желанием — как можно лучше выполнить поставленную перед ними задачу. Несмотря на то, что мы разные все по характеру и по своим увлечениям, у нас нет и не может быть разногласий. Правда, споры между нами бывают, и довольно жаркие. Но, как известно, именно в спорах, творческих

дискуссиях и рождается истина. Верх всегда берет коллективное мнение — и в этом наша сила. Сила в коллективизме, в чувстве товарищеского локтя, в общности цели. Я это говорю не для красного словца.

А газета «Правда» – центральный печатный орган ЦК КПСС – откликнулась на полет трех космических кораблей стихами Павла Кудрявцева «Тройка»:

«Дерзает тройка, высь штурмуя,
На тройке – семь богатырей;
У тройки – «расписная сбруя» –
Заклепки звезд блестят на ней...
И над Парижем и Детройтом
Она отважно, широко
Летит, и держит наша тройка
Эмблему мира высоко!
У нас таких в запасе много –
И перечеть их не берусь:
Взглянул бы наш великий Гоголь,
Воспевший тройку – «Тройку-Русь»!
В ней лошадиных сил – без меры!..
И перед ней – посторонись!
Она «доскачет» до Венеры,
До Солнца, Марса и до... эры,
Которой имя – Коммунизм!»

В этот же день 13 октября на «Союзе-6» Георгий Шонин и Валерий Кубасов провели медицинские исследования, наблюдали и фотографировали земную поверхность. Космонавты изучали процесс развития циклонов в земной атмосфере. Кроме того, проверялась операторская деятельность экипажа. Оценивались средства отображения и информации на борту космического корабля «Союз-6». Георгий Шонин отмечал, что при проведении фотографирования из-за наличия невесомости у экипажа возникали определенные мелкие сложности:

«Сперва, работая в орбитальном отсеке, я, перед тем, как сделать что-то, фиксировал себя к «полу». Если уж (в орбитальном отсеке – С.Ч.) есть «сервант» и

«диван», то должен быть и «пол»! А если есть пол, то нужно на нем стоять! Тем более что именно в таком положении мы и работали все время у себя на тренажере (во время наземных тренировок – С.Ч.). Но постепенно «ощущение пола» исчезло, и я выполнял те или иные операции, пребывая в самых разных положениях.

Однако, время, которое мы затрачивали на выполнение этих операций, резко возросло по сравнению с земным. Даже такие простые действия, как смена светофильтров и объективов на фотоаппарате, требовали ловкости. Чуть зазевался, и эти объективы и светофильтры «раскрадываются» воздушными потоками, идущими от бортовых вентиляторов, или мизерной силой гравитации, которая возникает при закрутке корабля на Солнце. Ведь все вещи потеряли свой вес. Вес, а не массу.

В связи с этим мне вспоминается один случай. Мы с Валерием проводили наблюдения за земной поверхностью. Он был в спускаемом аппарате, я - в орбитальном отсеке. Внизу разворачивалась прекрасная панорама островов Зеленого Мыса.

Мне захотелось снять их на пленку.

- Валера, если у тебя освободился «Конвас», толкни его ко мне, - попросил я у Кубасова кинокамеру, которая на Земле весит приблизительно 4,5 килограмма.

Он выполнил мою просьбу, может быть, чуть энергичнее, чем следовало. Удар в спину был настолько сильным, что я даже не сразу понял, кто это меня так «приголубил».

- Ну и шутки у вас, товарищ «Конвас», - скривившись и почесав ушибленное место, пробормотал я.

- Ничего, Жора. Могло быть и хуже. Например, если бы на твоём месте сидел я, - улыбнувшись, успокоил меня Валерий».

Экипаж «Союза-7» контролировал бортовые системы, наблюдал светящиеся частицы, снимал характеристики работы систем ориентации и управления

движением, фотографировал звездное небо в противосолнечном направлении.

О своих впечатлениях в день старта «Союза-8» Владимир Шаталов вспоминал:

«На стартовой позиции при закрытии люка спускаемого аппарата сломалась спица штурвала. Позже, уже в полете, мы ее отремонтировали. Отделившуюся от корабля третью ступень ракеты-носителя мы наблюдали в течение примерно пяти минут и до расстояния 700-1000 метров. К сожалению, на борту нет средств определения скорости и расстояния между кораблями. Имеющийся коллиматор – это не то, что нужно».

На Земле полет «космической эскадры» обеспечивало множество людей. Одним из них оказался писатель Виктор Конецкий, который в то время совершал плавание на научном судне «Невель» где-то в районе мыса Доброй Надежды и Монтевидео:

«В космосе носятся уже три «Союза».

Космонавты Шаталов, Шонин, Кубасов, Филипченко, Волков, Горбатко, Елисеев чувствуют себя хорошо, кровяное давление и давление в кораблях нормальное, они уже передали привет народам Европы и передали наилучшие пожелания народу Соединенных Штатов. Утром они провели физическую зарядку, сопровождавшуюся медицинским контролем, затем позавтракали. Все это сообщило ТАСС. ТАСС не забыло и о нас. Мы, то есть научно-исследовательское судно Академии наук СССР «Невель», ведем непрерывную работу по приему и обработке информации, поступающей с борта космических кораблей, и поддерживаем постоянную связь с мужественными космонавтами. Короче говоря, мы вносим свой вклад в мировую научно-техническую революцию. И члены нашей экспедиции держат нос высоко.

Нам стало известно, что в небесах также занимаются астрономией. Один из «Союзов» имеет датчик автоматической ориентации по звездам, другие имеют секстаны. Мы качаем секстаны над мокрым

океаном, космонавты, очевидно, над искусственным горизонтом. Просочились слухи о том, что лампочка подсветки горизонта одного космического секстана перегорела. Бортинженеры беседовали в небесах о том, из какого другого прибора можно вывинтить эту проклятую лампочку, чтобы заменить перегоревшую. Все там происходит точь-в-точь как в нашей квартире или на экспедиционном судне «Невель».

К очередному витку выходим на крыло и дружно пялим глаза на полоску неба над горизонтом с той стороны, откуда должен вознестись «Союз» с двумя спящими героями. Несколько раз все синхронно вздрагиваем — это падают метеориты, они падают на наши натянутые нервы. Антенны вдруг тоже вздрагивают и начинают подниматься к зениту. Они «повели», а мы ничего не видим.

В роли комментатора выступаю я:

— Они там замаскировались. Флагман космической бригады Владимир Шаталов отдал приказ ввести светомаскировку, чтобы американцы их не увидели и не засекали.

- Этого не может быть, - сдержанно и снисходительно объясняет старший научный сотрудник.
- Корабль светит отраженным солнечным светом, а высота двести километров...

Сотрудник упоен очередным рывком в космос, ему не до шуток. Токует, как глухарь на току.

- Они покрасились светопоглощающим составом, - упорствую я. - Или, может быть, они дрейф не учитывают? Толя, ветер там сильный?

- Там нет воздуха, а значит, и ветра, - объясняет ученый среднего звена. - Там только ионы, понял?

- А вдруг у них тоже шторм, - продолжаю я валять ваньку, чувствуя, что сейчас возможен взрыв.

Но появляется кто-то из экспедиции и сообщает, что космонавты ввернули лампочку в «сектант». Он так и говорит: «В прибор ручной астроориентации - сектант - ввернули хорошую лампочку». Я объясняю молодому

научному работнику, что прибор называется «секстан» - от слова «секс», а не «секта»...

Раздается традиционная команда:

- Курс на Москву! Всем долой с палуб! Будут работать «рога».

А корреспондент ТАСС Дмитриев передает из Центра репортаж «Ритм космических вахт», который заканчивается словами: «Корабли-спутники, подобно небесным светилам, прочертили свои очередные витки над антеннами Центра и ушли за горизонт...»

Интересно было бы спросить корреспондента, думаю я, слушая его репортаж, какие это небесные светила чертят витки над антеннами? Похоже, мы начали забывать, что сами вертимся вокруг светила. Пора вспомнить о Копернике. Он учил людей быть скромными, как сказал Эйнштейн.

14 октября 1969 года, четвертые сутки космического полета.

В книге космонавта В.А.Шаталова «Трудные дороги космоса» этот день полета описывается следующим образом:

«Приближалась пора совместной работы - проведение сложных динамических операций - взаимное маневрирование трех кораблей в космосе.

Сначала сближение с кораблем «Союз-7» проводил экипаж корабля «Союз-6» - Шонин и Кубасов. Они сближались с использованием автономных средств навигации до расстояния примерно в 500-400 метров. Потом аналогичную операцию проделал наш экипаж, также применяя систему ручного управления.

Мы повторяли сближение несколько раз, чтобы убедиться в четкости и надежности работы всех систем управления.

Во время сближения мы могли наблюдать за всеми эволюциями кораблей «Союз-6» и «Союз-7», поддерживали с ними постоянную радиосвязь, обменивались информацией.

Наиболее сложным этапом было осуществление сближения в полосе тени Земли. Однако световые маяки позволяли нам хорошо контролировать расстояние между кораблями. Дальность их видимости оказалась гораздо большей, чем видимость корабля на освещенной части Земли, особенно на пестром фоне поверхности нашей планеты.

Надо сказать, что день 14 октября был самым сложным и трудным в нашем полете, заполненным особо ответственными экспериментами».

Из приведенного выше текста можно было сделать вывод, что 14 октября было хотя и напряженным рабочим днем для семерых космонавтов, но в целом успешным. Взаимное маневрирование трех космических кораблей прошло удачно. Все были довольны ходом полета – и космонавты, и Земля.

На самом деле день 14 октября 1969 года прошел совершенно иначе. В сообщениях ТАСС не сообщалось, что на этот день была запланирована стыковка космических кораблей «Союз–7» и «Союз–8». А Георгий Шонин должен был подвести свой «Союз–6» на расстояние несколько десятков метров к приближающимся друг к другу «Союзам» и вместе с Валерием Кубасовым выполнить фото- и кино съемку процессов сближения, причаливания и собственно стыковки двух космических кораблей. Утром 14 октября на вопросы из Центра управления полетом, который в те годы располагался в Евпатории в Крыму, командиры кораблей Владимир Шаталов, Георгий Шонин и Анатолий Филипченко ответили, что самочувствие всех членов экипажей нормальное и что у них есть уверенность в выполнении всего полетного задания. Это была хорошая новость, но она, увы, стала последней в тот день...

«Утром при попытке начать активный подход к «Союзу-7» выяснилось, что система автоматического управления сближением не работает, - вспоминает космонавт Алексей Елисеев. - Никаких средств для ручного управления этим процессом на борту не было.

Стыковка, представляющая собой главный элемент программы, становилась практически невозможной. Фотография двух летящих над планетой состыкованных кораблей, сделанная с борта третьего, должна была стать эмблемой полета, знаком его успешного выполнения. А теперь - провал! На Земле заволновались. Никто не ожидал, что после стольких мер, принятых для обеспечения надежности сближения, может быть неудача. Стали думать, как спасти ситуацию. В конце концов, решили предпринять отчаянную попытку - попробовать сократить расстояние между кораблями до нескольких сотен метров без использования системы управления сближением, только за счет точного маневра, рассчитанного на Земле. Если бы это получилось, то потом можно было бы управлять причаливанием вручную, даже без специальных приборов. Но вероятность успеха была ничтожной. Ни средства измерения орбиты с Земли, ни бортовые приборы ориентации на требуемую точность рассчитаны не были. Все уповали только на везение».

Из книги Н.П. Каманина «Скрытый космос»:

«По программе полета сегодня должны были состояться стыковка «Союза-7» с «Союзом-8» и подход к ним «Союза-6» на дистанцию около 50 метров. Коррекции орбит прошли хорошо, и корабли начали сближаться (перед началом сближения расстояние между «Союзом-7» и «Союзом-8» составляло примерно 250 километров). В конце процесса сближения расстояние между ними не превышало одного километра, но радиозахвата не произошло - не сработала автоматическая система «Игла» (радиотехническая система стыковки «Игла» не сработала на корабле «Союз-8», не было радиозахвата корабля «Союз-7» - С.С.) Экипажи двух «Союзов» могли бы продолжить процесс сближения вручную, но на такой вариант у них не было разрешения от технического руководителя полетом. После краткого анализа сложившейся ситуации Главный конструктор В.П. Мишин все же дал согласие на

ручное сближение и стыковку при условии, что корабли будут находиться на удалении не более 1500 метров один от другого, но было уже поздно: к этому моменту «Союз–7» и «Союз–8» разошлись примерно на 3000 метров, и Владимир Шаталов не отважился нарушить мишинский запрет.

Отказ «Иглы» крайне затрудняет выполнение ручной стыковки - у экипажей нет точных данных по скорости сближения, взаимному положению кораблей и расстоянию между ними. Да и Мишин как технический руководитель ведет себя плохо: отдает необдуманные распоряжения, а затем легко отказывается от них, создавая тем самым нервную обстановку как на командном пункте, так и на борту кораблей. Обнадёживает только то обстоятельство, что все три «Союза» ушли на «глухие» витки в нормальном состоянии и с запасами топлива, вполне достаточными для повторных попыток сближения и стыковки».

Чтобы состыковать космические корабли вручную, нужно было вывести «Союз–7» и «Союз–8» на расстояние несколько сотен метров друг от друга. Для этого баллистики из Центра управления приняли решение сократить расстояние между кораблями до минимального путем очень точного маневра, просчитанного силами наземной баллистической службы. Вторая попытка стыковки двух «Союзов» была запланирована на 15 октября.

День 14 октября для Георгия Шонина и Валерия Кубасова прошел более спокойно, чем для их коллег с «Союза–7» и «Союза–8». Ведь перед ними не стояла задача стыковки с другим космическим кораблем, а к процессу фотографирования сцепки двух «Союзов» они должны были подключиться позднее. Космонавты проводили научные эксперименты и могли обратить больше внимания на некоторые свои ощущения, связанные с условиями космического полета. Георгий Шонин рассказывал:

«За пять суток полета я так и не смог избавиться от одной земной привычки. Чтобы заснуть, я обязательно должен почувствовать щекой подушку. Создавая себе нечто подобное в космосе, я засовывал голову в щель между «сервантом» и «Вулканом» – установкой для сварки металлов. Проснувшись под потолком, я понимал, что потерял свою «подушку», снова подплывал к «Вулкану», прижимался к нему щекой и засыпал.

И вместе с тем уже в первые сутки полета я вдруг совершенно безразлично начал относиться к тому, где находится Земля: под тобой, за твоей спиной, над головой, слева, справа – все равно.

Увлечшись работой, я не обращал на это внимания. А когда нужно было ее быстро найти, не метался от иллюминатора к иллюминатору, а просто спрашивал напарника: «Валера, где сейчас Земля?»

15 октября 1969 года, пятый день космического полета.

Второй «стыковочный» день оказался не менее драматичен, чем первый. Правда, узнать об этом люди, не причастные непосредственно к полетам советских космических кораблей смогли только через четверть века. А сразу после завершения группового полета трех космических кораблей официальная история космического рейса выглядела вполне благостно...

Из книги генерала Каманина «Летчики и космонавты»:

«На другой день (то есть 15 октября – С.Ч.) продолжалась работа космонавтов в кабинах кораблей. Основная задача - взаимное маневрирование кораблей с использованием ручного управления. Немало задач решалось и другого характера.

На корабле «Союз-6» проводились медицинские исследования - велось изучение функций внешнего дыхания, зрительного анализатора, вестибулярного аппарата. Брались типовые пробы. Экипаж вел

наблюдение и фотографировал земную поверхность для нужд геологов и географов, выявлял циклоны и т. д.

Экипаж «Союза-7» контролировал работу бортовых систем корабля, наблюдал за светящимися частицами вокруг корабля, снимал характеристики работы системы ориентации и управления движением, фотографировал звездное небо против солнечного света. В заданное время командир корабля производил маневрирование, делал закрутки корабля и многое другое. Подобные задания выполнял и экипаж «Союза-8».

На орбите экипажи отрабатывали технику пилотирования кораблей. С помощью ручных систем управления и бортовых навигационных средств космонавты осуществляли широкое маневрирование кораблями, что очень важно для создания в будущем космических станций на орбите. Корабли «Союз-7» и «Союз-8» сближались друг с другом на расстояние до 500 метров. Экипажи видели друг друга визуально и вели связь с помощью световых индексов».

В общем, все хорошо. Полет, как всегда, проходит нормально. Самочувствие космонавтов, как всегда, хорошее...

Чтобы понять, что действительно происходило на околоземной орбите 15 октября 1969 года, снова предоставим слово генералу Н.П. Каманину, личные дневники которого начали публиковаться только через четверть века после полета трех «Союзов»:

«Вчера вечером после последней коррекции орбит баллистики обещали, что к 9 часам утра «Союз-7» и «Союз-8» окажутся на удалении не более одного километра друг от друга. Фактически же расстояние между кораблями к этому времени составляло около 40 километров - пришлось «потратить» два витка на дополнительные измерения и коррекции орбит. В 12.40 корабли сошлись на расстояние 1700 метров, и экипажи начали маневрирование для сближения и причаливания. Шаталов четыре раза включал двигатели, но из-за

отсутствия точных данных по скорости сближения и взаимному положению кораблей причаливание не состоялось, и «Союзы» разошлись на безопасное расстояние. В моменты наибольшего сближения бортинженеры кораблей визуально наблюдали друг друга, но, не имея достоверной информации о процессе маневрирования, они не могли точно определить величину и направление импульсов, необходимых для осуществления стыковки. В эти минуты космонавты обеих экипажей испытывали сильное нервное напряжение - пульс у них перевалил за сотню. Все, кто был на командном пункте, тоже волновались за исход операции: мы понимали всю сложность и опасность ситуации, но ничем не могли помочь экипажам.

Неудавшиеся попытки осуществления стыковки вручную (без участия радиотехнической системы стыковки «Иглы») открыли нам глаза на крупные недостатки в системах управления полетом, используемых на «Союзах». В этих системах все рассчитано на безупречную работу автоматики, а когда она отказывает, космонавты остаются без надежных средств управления. Шаталов и Елисеев лучше кого-либо другого подготовлены для стыковки в космосе, и если они, видя «Союз-7», не смогли к нему причалить, то это лишний раз подтверждает невозможность ручного сближения без минимально необходимого для этой цели оборудования кораблей. Неудачный опыт стыковки вручную напугал многих ответственных руководителей. Нам уже звонили из Москвы и дали ясно понять, что сейчас главное - не стыковка без «Иглы», а успешная посадка всех трех «Союзов». Афанасьев, Керимов и Царев высказались за осторожные решения.

Вечером управляемый Шониным и Кубасовым «Союз-6» подходил к «Союзу-7» на 800 метров. Шонин отлично выполнил все полетное задание, за что мы передали ему по радио благодарность».

Кстати, именно в этот день, 15 октября, Георгию Шонину было присвоено очередное воинское звание

полковник. Позднее в своей книге «Самые первые» Георгий Степанович тоже опишет впечатления того дня, 15 октября, но по цензурным соображениям, как и генерал Каманин в книге «Летчики и космонавты», не сможет сказать всей правды:

«Главной целью нашего полета было автономное маневрирование трех космических кораблей. На первых порах эта работа проводилась «Союзом-7» и «Союзом-8». Мы с Валерием лишь внимательно следили за их маневрированием.

Но вот настала и наша очередь. По данным, вычисленным на Земле, мы вручную проводим маневр дальнего сближения. В результате выполнения этой динамической операции мы должны были подойти к «Союзу-7» на расстояние, которое бы обеспечивало визуальный контакт.

Находим над горизонтом яркую мерцающую звезду. Уверены, что это «Союз-7». В этом районе неба нет больше такой яркой звезды, и ее холодноватый свет нас не обманет. Мы разворачиваемся и идем на сближение. Сами определяем величины и направления вектора тяги корректирующей двигательной установки и включаем ее. Много маневрируем относительно центра масс».

Увы, фотосъемку космических кораблей в состыкованном состоянии выполнить не удалось, поскольку не состоялась сама стыковка. А «Союз-7» с расстояния в полкилометра решили детально не фотографировать, поскольку особой необходимости в такой съемке не было. Корабль на тех фотоснимках, которые все-таки были сделаны, выглядел как крупная звезда, а потом, при максимальном с ним сближении, - как размытое светлое пятно.

На заседании Государственной комиссии после возвращения из космоса Владимир Шаталов расскажет:

«Система поиска и сближения кораблей неэффективна, хотя она и работала. Корабль «Союз-7» мы обнаружили на расстоянии 7 километров от нас.

Сблизились с ним до двух с половиной километров, сориентировались в ручном причаливании. Сблизились еще до 1600-1700 метров, зависли. Развернулись носом и включили на четыре секунды двигателя причаливания и ориентации, сблизилась до 600-800 метров и опять зависли. Опять развернулись носом, тут неожиданно появилась боковая скорость, и началось расхождение. Мы снова включили двигатели на четыре секунды на разгон и опять зависли, еще включили на пять секунд на разгон, зависли. Включили еще на десять секунд на разгон и сблизилась до расстояния 600 метров. Тут мы вошли в тень, и дальнейшие попытки сближения прекратили. После выхода из тени расстояние до «Союза-7» увеличилось до 8 километров. Мы еще провели маневрирование, попытались сблизиться, но кончилось горючее. С такой системой ручного поиска и сближения к Луне идти нельзя. Кроме того, многочисленные медицинские датчики на теле представляют большие неудобства в работе. От них даже появляются язвы».

Итак, вторая попытка состыковать два «Союза» 15 октября тоже сорвалась. Космонавты сблизилась космические корабли, но выполнить причаливание и стыковку без автоматики, без приборов, полагаясь лишь на собственные ощущения и оценки полетной ситуации, они не смогли. В космосе, да еще в условиях дефицита времени, оценить расстояние между двумя сближающимися объектами и их относительную скорость – очень сложно, практически невозможно. Отсутствует привычный для человека фон, окружающие предметы, привязываясь к которым можно точно оценивать расстояние и скорость.

Кроме того, в этом случае сыграло свою негативную роль и «разделение труда» – управление кораблями вели командиры «Союзов» Шаталов и Филипченко, а расстояния оценивали бортинженеры Елисеев и Волков. При всем уважении к слетанности обоих экипажей, нельзя не отметить, что в ситуации

сближения двух «Союзов» «мозги» (командиры кораблей) и «глаза» (бортинженеры) все-таки принадлежали разным людям. Поэтому космонавты и не смогли полностью и адекватно выполнить столь тонкую работу, как одновременная оценка расстояний и скоростей и управление кораблями.

«Нам дали данные для прицельного маневра и сообщили, где и когда после его выполнения мы должны будем увидеть «Союз-7» - вспоминал космонавт Алексей Елисеев. - Предполагалось, что приближающийся корабль будет находиться на фоне Земли, сзади нас. Место его появления нам указали в виде углового расстояния относительно направления на Солнце. Задача заключалась в том, чтобы найти «Союз-7» глазами через иллюминаторы, навести на него оптический визир, а потом управлять своим кораблем так, чтобы «Союз-7» летел точно на нас, без промаха. Искать корабль было удобнее из круглого, как шар, орбитального отсека, в котором по всем четырем направлениям установлены иллюминаторы. Мы договорились, что Володя будет в спускаемом аппарате готовиться к управлению, а я - из орбитального отсека искать корабль и подсказывать, куда надо разворачиваться, чтобы направить на него визир. Мы понимали, что увидеть корабль на большом расстоянии очень сложно. Обнаружить едва заметную точку можно только, если заранее известно, где приблизительно она находится. Труднее всего отсчитывать угловое расстояние от Солнца, смотреть на которое невозможно. О направлении на него можно было судить только по положению солнечного зайчика на стенке отсека. Первое, что я сделал, - это начертил на стенке фломастером две шкалы, как в бинокле, и обозначил крестиком расчетное место зайчика, при котором корабль должен появиться вблизи центра иллюминатора. После выхода на солнечную часть орбиты я попросил Володю развернуть наш корабль так, чтобы зайчик переместился к крестику, а сам начал глазами сканировать убегающую от нас

часть земной поверхности. Поначалу ничего обнаружить не удалось. Цвет фона все время менялся. Темно-серая или темно-зеленая поверхность Земли то и дело перекрывалась ярко-белыми облаками. Наконец я увидел точку, которая не двигалась вместе с фоном и как бы следовала за нами. Так мог вести себя только «Союз-7». Расстояние до него определить было нечем. Подсказав Володе, как завести эту точку в визир, я перешел в спускаемый аппарат, чтобы контролировать запасы топлива. Обычно для управления на больших расстояниях используется мощный двигатель - тот самый, который тормозит корабль для спуска с орбиты. Однако без системы управления сближением пользоваться этим двигателем мы не могли. В нашем распоряжении были только маломощные двигатели, предназначенные для прецизионного управления на близкой дистанции.

Нам очень хотелось состыковаться, и мы старались сделать все зависящее от нас. Первое, что было необходимо, - удерживая приближающийся корабль в поле зрения визира, уравнивать скорости полетов. Володя включил двигатели в режим непрерывной работы, но разность в скоростях была слишком большой. Эффективности двигателей явно не хватало. В конце концов «Союз-7» пролетел мимо нас и исчез с экрана».

Почти через тридцать лет один из ведущих разработчиков советской космической техники Борис Евсеевич Черток в книге «Лунная гонка» с горечью констатирует:

«Для нас, разработчиков системы управления, невыполнение программы сближения и стыковки было жестоким и обидным уроком. За два года мы не сообразили, как обеспечить космические корабли элементарными приборами взаимного измерения для ручного сближения. Электроника вправе отказать, а упрощенной системы с ручным управлением мы так и не придумали».

Увы, состыковать два «Союза» в октябре 1969 года не удалось. Но программа научных исследований в ходе группового полета трех космических кораблей была достаточно обширной и без стыковки. И экипажи трех космических кораблей принялись ее выполнять.

В частности, космонавтами выполнялось наблюдение и фотографирование различных районов Земли. С помощью специальной аппаратуры были получены спектры лесных массивов, пустынь, поверхностей озер, морей и океанов, снежного покрова и ледовых полей, степей и других участков земной поверхности. Экипажи провели работы для получения данных о структуре земной атмосферы, ее оптических неоднородностях, которые имеют большое значение для обеспечения космической навигации. Точность ориентации космического корабля относительно Земли зависит от того, насколько надежно можно фиксировать край планеты, а это определяется ее оптическими свойствами.

В книге «Самые первые» Георгий Шонин описывает свои впечатления от увиденного из космоса:

«Как пассажир поезда подсаживается к вагонному окну, так и я, припав к иллюминатору, замирал, любуясь сказочной картиной, которая проплывала внизу. Не имело значения, где мы находились: над Индонезией или Северной Америкой, над Тихим океаном или Памиром, день это был или ночь, перспектива открывалась неповторимая. Я и раньше знал, что над Землей одновременно бушуют тысячи гроз, но не мог себе этого представить. А там, в космосе, убедился во всем сам. Сполохи молний сопровождали нас все время, пока мы летели в тени. С сожалением отмечали, что во многих местах на Земле пылают пожары. На Аравийском полуострове, в долине Тигра и Евфрата ночью видно множество ярких костров – очевидно, горят отходы нефти и газа. В джунглях Африки, Южной Америки и Индонезии горят леса. Их легко обнаружить даже днем по

длинным шлейфам дыма, которые протянулись на десятки километров.

Темно-коричневые полосы на желтом песке Сахары говорят о господствующих там ветрах. Пустыня Такла – Макан показалась мне сверху ровным дном высохшего моря, неизвестной силой поднятым в горы на большую высоту и обрамленным скалистыми берегами. Наш Крымский полуостров в лучах вечернего солнца смотрелся почти так же, как и на цветной карте учебника по географии.

Иногда хотелось ущипнуть себя – не сон ли это? Только что под тобой проплывала коричневая прядь Кордильер – и вот уже роскошная зелень долины Амазонки, а впереди поблескивает серовато-синий Атлантический океан. Еще несколько минут – и на его стальном фоне появляются необычной красоты изумрудные Канарские острова. Не успев ими как следует налюбоваться, уже висишь над светло-коричневыми просторами Сахары, однообразность которой нарушает только змейка извилистого Нила. Над всей Северной Африкой ни облачка – только солнце и наш «Союз». От этой картины бросает в жар. Потом мягкие краски Средиземноморья и... необъятные просторы нашей Родины. Их ни с чем не сравнить, и ни с чем не спутать.

И все это проплывает перед твоим взором за какие-то несколько десятков минут.

Так же быстро, как и картины Земли, изменялись и наши ощущения. Пребывая в земной тени, смотря на мириады звезд и большое количество созвездий и галактик, каждой клеточкой чувствуешь эту бесконечную бездну и кажешься себе мизерной песчинкой, которая потерялась в безграничном космосе.

Юрий Гагарин как-то сказал, что космос напоминает ему вспаханное поле, усеянное семенами – звездами! Очень образное сравнение. Но когда смотришь на космос долго и внимательно, картина эта из плоской превращается в объемную, и чем больше смотришь, тем

больше чувствуешь ее глубину. И такое чувство, будто заглядываешь в бездонный колодец. Становится жутко перед лицом такого величия Вселенной».

По заданию метеорологов космонавты наблюдали и фотографировали тайфуны, циклоны, облачные образования, снежные и ледовые поля. Экипажам космических кораблей было поручено провести астрофизические наблюдения и такие эксперименты, как определение поляризации солнечных лучей, отраженных атмосферой, измерение освещенности, создаваемой Солнцем, определение истинной яркости звезд.

Геorgia Шонина больше всего поразили удивительно красивые «рассветы» на орбите:

«Сначала на горизонте появляется небольшая узенькая полоска густого темно-красного цвета. Потом она постепенно начинает расширяться по горизонту и высоте, светлеет, верхний слой из желтовато-зеленого становится голубым, и, наконец, показывается четкий краешек Солнца. Красные тона отодвигаются в стороны, их заменяют голубые. Над горизонтом зависает диск Солнца, и наша красавица планета окутывается голубой шалью».

Медико-биологическая программа космической экспедиции трех «Союзов» включала контроль частоты дыхания и энергозатрат всех космонавтов при выполнении операций в условиях невесомости, периодические замеры артериального давления и частоты пульса, изучение влияния дозированной физической нагрузки на величину артериального давления, изучение влияния невесомости на вестибулярный аппарат, получение экспериментальных данных о состоянии психофизических функций организма человека.

В ходе полета космонавты вели наблюдения и фотографировали облачные образования и циклоны, Луну и звезды на фоне горизонта, а также оценивали яркость нашей планеты в сумеречной и на освещенной сторонах.

Космонавты определяли возможность ориентации кораблей в сумерках и в тени Земли с помощью оптического визира, контролировали точность системы ручной ориентации. Кроме того, экипажи проводили взаимное наблюдение космических кораблей, фотографирование и киносъёмку с целью определения видимости объектов на различных расстояниях. При этом исследовалась возможность обмена информацией с помощью световых индексов и визуальных оптических средств.

При автоматической ориентации по звездам в качестве опорных точек были выбраны самые яркие светила неба: Солнце, Луна, звезды Канопус и Сириус. Но, чтобы корабль имел большую маневренность, ему желательно ориентироваться не на несколько заранее выбранных ярких светил, а на любую из звезд на небесной сфере. Именно такая задача и стояла в полете перед Георгием Шониным и Валерием Кубасовым: воспользовавшись светом сравнительно слабых звезд четвертой или пятой величины, сориентировать свой космический корабль. По условиям эксперимента «Союз-6» должен был ориентироваться на те звезды, которые будут близко расположены к ночному горизонту Земли. И тут произошло непредвиденное: в атмосфере планеты, ниже выбранных для проведения эксперимента звезд, разыгралась мощная гроза. Вспышки молний в атмосфере были настолько яркими, что иногда даже превосходили слабый звездный свет. И все же космонавты, вручную управляя космическим кораблем, сумели правильно сориентировать «Союз-6». Задача была решена с высокой точностью, что затем полностью подтвердили и наземные расчеты, и проверка с помощью автоматической системы ориентации корабля.

Космонавты также выполняли осмотр состояния иллюминаторов и оптических систем, отрабатывали методику автономной навигации и ориентации по звездам, проводили научные исследования и медико-биологические эксперименты. Наземные станции

слежения, расположенные на территории Советского Союза, а также научно-исследовательские суда Академии наук СССР «Космонавт Владимир Комаров», «Моржовец», «Невель», «Бежица», «Долинск», «Ристна», «Кегостров», «Боровичи» непрерывно принимали и обрабатывали информацию, поступавшую с борта космических кораблей, и поддерживали постоянную радиосвязь с космонавтами.

Космонавты наблюдали отдельные участки земной поверхности в горных районах, следили за распространением облачных и вихревых образований над Тихим и Атлантическим океанами, исследовали отражательную способность лесных массивов и пустынных областей.

В рамках программы физических исследований экипажами космических кораблей выполнялись эксперименты по определению состава потока космических лучей, исследовались процессы, происходящие в верхних слоях земной ионосферы. Космонавты отработывали методы измерения параметров атмосферы и исследовали протекающие в ней процессы. Они передавали на Землю метеорологическую информацию о состоянии облачного покрова, зарождающихся циклонах, о состоянии снежной обстановки в горных районах Советского Союза.

Во второй половине дня 15 октября генерал Каманин провел совещание так называемой посадочной комиссии, которая определяет сроки и условия посадки космических кораблей. На совещании был рассмотрен вопрос о посадке космического корабля «Союз-6» - она планировалась на следующий день, 16 октября 1969 года.

Из протокола заседания посадочной комиссии 15 октября 1969 года:

«Заслушан доклад представителя метеослужбы инженер-полковника Ершова Г.Д. Метеоусловия позволяют провести посадку корабля на 81-м витке. Прогноз на время посадки: облачность 6-9 баллов на

высоте 500-800 метров; видимость - 6-10 километров; ветер - западный, силой 6-9 метров в секунду. Исходя из анализа метеообстановки, сделан вывод: посадка корабля на 82-м или 83-м витках преимуществ не имеет.

По докладу представителя баллистической группы инженера Григорьева Л.С. - включение двигателя на торможение должно производиться в 12.12.39. Тормозной импульс - 105 метров в секунду. Раскрытие парашюта - в 12.40. Координаты расчетной точки приземления: при управляемом спуске - 50 градусов 36 минут северной широты, 72 градуса восточной долготы; при баллистическом спуске - соответственно 47 градусов 52 минуты, 62 градуса 40 минут.

По докладу представителя группы управления инженер-майора Бакакина - расчет для посадки на 81-м витке произведен. В работе принимают участие: ИП-3 выдает команду на включение программы №5 в 12.02.39; ИП-15 выдает дублирующую команду на включение программы №6 в 12.12.39.

По докладу представителя поисково-спасательной службы ВВС инженер-полковника Лапочкина Г.П. - силы и средства поисково-спасательных команд ВВС к работе готовы.

Заслушав доклады представителей, группа посадки и поиска решила:

1. Посадку корабля «Союз–6» производить на 81-м витке в соответствии со штатной программой полета.
2. Запасными витками для посадки считать 82-й и 83-й витки, а также 84-й виток с посадкой на запасной полигон.

Председатель совещания генерал-полковник авиации Н.П. Каманин.

Секретарь совещания подполковник П.И. Колодин».

Итак, к посадке на Землю «Союза–6» были готовы все наземные службы. Но перед возвращением домой Георгию Шонину и Валерию Кубасову предстояло выполнить еще один очень важный эксперимент –

сварку металлов в условиях космического пространства. Эксперимент был запланирован на первую половину дня 16 октября.

16 октября 1969 года, шестой день космического полета.

В этот день космонавты Георгий Шонин и Валерий Кубасов впервые в истории мировой космонавтики выполнили важнейший технологический эксперимент – сварочные работы и резку металлов в условиях космоса.

На космическом корабле «Союз–6» не было стыковочного узла. Это позволило оборудовать орбитальный отсек корабля установкой «Вулкан» весом около 50 килограммов. «Вулкан» обеспечивал автоматическую сварку тремя способами: сжатой дугой (низкотемпературной плазмой), электронным лучом и плавящимся электродом.

Сама установка «Вулкан» состояла из двух узлов. В первом узле располагались различные устройства для осуществления сварки металлов, а во втором узле – средства автоматики и связи, приборы управления, измерительные и преобразовательные системы, источники питания. Они находились в специальном герметичном отсеке. Отсек был заполнен азотом для предотвращения любой возможности пожара. Пульт управления все установкой «Вулкан» находился в спускаемом аппарате космического корабля «Союз–6».

Утром 16 октября Георгий Шонин и Валерий Кубасов проверили сварочную установку и подготовили ее к работе. Шонин доложил на наземный командный пункт о готовности экипажа к эксперименту и получил разрешение на начало работ.

Экипаж «Союза–6» перешел в спускаемый аппарат. Георгий Шонин закрыл люк между спускаемым аппаратом и орбитальным отсеком. Космонавты заняли свои рабочие места в ложементх перед пультом управления кораблем.

Произвели проверку на герметичность люка между спускаемым аппаратом и орбитальным отсеком. На 77 витке вокруг Земли Георгий Шонин с пульта управления космическим кораблем выдал команду на сброс давления из орбитального отсека. Когда датчики показали практически нулевое давление в орбитальном отсеке, снова по команде с пульта управления открыли входной люк в орбитальный отсек. Космонавты выждали примерно сорок минут, чтобы окончательно убедиться в том, что в орбитальном отсеке не осталось даже отдельных молекул воздуха. Теперь установка «Вулкан» уже полностью находилась в условиях космического пространства – в невесомости, в вакууме, при низкой температуре. Можно было начинать работу.

Управление всеми режимами работы автономной экспериментальной установки «Вулкан» осуществлял бортинженер Валерий Кубасов со специального пульта в спускаемом аппарате корабля «Союз-6». После окончательной разгерметизации орбитального отсека он дистанционно включил установку для сварки. Сначала был опробован режим сварки сжатой дугой низкого давления (плазмой). Затем «Вулкан» переключился на электроннолучевую сварку. И, наконец, третьим режимом, который опробовали космонавты в ходе этого эксперимента, стала дуговая сварка плавящимся электродом.

При проведении эксперимента сваривались тонкие листы нержавеющей стали и титана. Была проведена резка нержавеющей стали, титана и алюминия, обработка неметаллических материалов. Исследовалось поведение в условиях невесомости капель жидкого металла и сварочной ванны.

Георгий Шонин во время эксперимента фиксировал действия Валерия Кубасова на фотопленку.

После завершения работы «Вулкана» Кубасов доложил на наземный командный пункт:

- Сварка произведена. Установка работала нормально.

- Можете загерметизировать орбитальный отсек и забрать образцы, - разрешила Земля.

Георгий Шонин выдал с пульта управления команду на закрытие внешнего люка орбитального отсека, а затем – на заполнение его воздухом из баллонов. Убедившись, что в орбитальном отсеке установилось нормальное давление и он герметичен, космонавты снова открыли переходной люк между спускаемым аппаратом и орбитальным отсеком и по очереди вошли в орбитальный отсек.

Теперь Валерий Кубасов стал имитировать ручные операции по сварке в невесомости. Георгий Шонин в это время с помощью киноаппарата снимал все его действия. Этот эксперимент был необходим для выяснения наиболее рациональных движений при сварке вручную в условиях невесомости.

После завершения киносъемки Валерий Кубасов собрал полученные образцы и перенес их в спускаемый аппарат. Георгий Шонин последовал за ним.

То, что произошло потом Георгий Шонин в своей книге «Самые первые» описал так:

«Закрыв люк (между спускаемым аппаратом и орбитальным отсеком – С.Ч.), мы немного сбросили давление из орбитального отсека, чтобы убедиться окончательно, что люк-лаз герметичен. Все было нормально, люк был герметичен. Но, когда мы посмотрели на экран телевизора, нам показалось, что «Вулкан» слегка дымится. Проверили по пультам – все выключено. И все же волнение не покидало нас. Решили еще раз выйти к «Вулкану».

Снова выровняли давление между спускным аппаратом и орбитальным отсеком, открыли люк, и Валерий вышел к установке. Все-таки внутренне сожалея, что принял такое решение, я внимательно следил за приборами.

- Порядок!- слышу возбужденный голос Валерия.

Когда он занял свое место рядом со мной, я тщательно осмотрел прокладки герметизации и, теперь уже до посадки, тщательно закрыл люк».

Георгий Шонин написал об этом маленьком происшествии с установкой «Вулкан» очень обобщенно и далеко не полностью. Иной вариант рассказа цензура в те годы просто бы не пропустила.

А на самом деле произошло вот что. Когда Георгий Шонин и Валерий Кубасов перешли в орбитальный отсек, они сразу почувствовали какой-то странный запах. Предположили, что в баллоны еще на Земле закачали не совсем чистый воздух.

Из воспоминаний Валерия Кубасова (журнал «Новости космонавтики», № 3, 2005):

«Принюхиваясь, я подплыл к столу со сварочными образцами и ахнул! Стол чуть ли не пополам разрезан, как острым ножом, края оплавлены. Обшивка отсека – тоже. Нам тут же пришлось вернуться в спускаемый аппарат».

Расфокусировавшийся луч «Вулкана» прожег стол, на котором была закреплена и работала установка. Во время проведения технологического эксперимента «Вулкан» некоторое время работал нормально, но потом в аппаратуре произошел сбой. В результате установка прожгла сварочный стол, выжгла внутреннее, декоративное покрытие орбитального отсека и начала плавить металлический корпус космического корабля. По оценкам космонавтов, на нем остался хорошо видимый след шириной около одного сантиметра и длиной примерно двадцать сантиметров.

Георгий Шонин и Валерий Кубасов сразу поняли, что могло бы произойти. Стена орбитального отсека, сделанная из алюминиевого сплава, в месте прожига декоративной обшивки подверглась серьезному термическому воздействию и в любой момент – тем более, при перемене давления в орбитальном отсеке, что космонавты и делали неоднократно, - могла просто лопнуть. Произошла бы взрывная разгерметизация всего

орбитального отсека. Поскольку оба космонавта отправились в полет без скафандров, они неминуемо бы погибли.

Поэтому Георгий Шонин и Валерий Кубасов ретировались в спускаемый аппарат и тщательно закрыли люк в орбитальный отсек.

Некоторое время они сидели в своих ложементх и тщательно обдумывали сложившуюся ситуацию. Рабочий стол, на котором находились полученные такой дорогой ценой сварочные образцы, остался в орбитальном отсеке. Если эти образцы не забрать и не перенести в спускаемый аппарат, они будут потеряны: орбитальный отсек отделяется от корабля перед возвращением на Землю.

Космонавты включили телекамеру и начали подробный осмотр орбитального отсека. Установка «Вулкан», как им показалось, все еще дымилась. Приборы показывали, что герметичность орбитального отсека не нарушена. Во всяком случае, пока...

Решили все же попытаться забрать полученные во время сварки образцы. Для подстраховки немного снизили давление внутри орбитального отсека – чтобы чуть-чуть снять напряжение на поврежденной обшивке корабля. Исходили из предположения, что если при большом давлении отсек не лопнул, то он не потеряет герметичности и при уменьшенном.

За образцами в орбитальный отсек пошел Валерий Кубасов. Как бортинженер, он лучше Георгия Шонина разбирался в устройстве установки «Вулкан» и стола с закрепленными на нем образцами. Шонин должен был страховать Кубасова у открытого люка в спускаемый аппарат. Договорились, что в случае внезапной разгерметизации орбитального отсека из-за разрыва оболочки, Шонин должен немедленно захлопнуть люк, оставив Кубасова в орбитальном отсеке. Это был единственный шанс спастись хотя бы одному из космонавтов. На Земле, после окончания полета, Георгий Шонин признается: «Я бы никогда не стал этого делать, и

все равно полез бы вытаскивать Валерия. А там – будь что будет!»

Но оболочка орбитального отсека выдержала перепад давлений и не лопнула. Валерий Кубасов быстро собрал образцы и вернулся в спускаемый аппарат. Люк между отсеками снова был герметично закрыт.

На протяжении следующих трех витков, до самой посадки на Землю, космонавты больше не рискнули выходить в орбитальный отсек.

«Уже после посадки на Землю «Союза–6», - вспоминал Валерий Кубасов, - специалистам удалось выяснить, что (при работе с установкой «Вулкан» – С.Ч.), оказывается, неправильно было учтено влияние магнитного поля Земли. Из-за этого изменилась фокусировка электронного луча и вместо сварки у нас вышла резка...»

Отрицательный результат – это, как известно, тоже результат. Тем более, если его надлежащим образом обосновать. После завершения полета «Союза–6» стали на полном серьезе говорить, что резка металлов была запланирована в ходе проведения эксперимента по сварке еще изначально, еще при подготовке к космической экспедиции на Земле...

Значение проведенного Георгием Шониным и Валерием Кубасовым эксперимента даже сегодня сложно переоценить. По своему научному и практическому значению он намного перевесил все другие эксперименты, проведенные во время космической экспедиции трех кораблей «Союз». Историки космонавтики считают, что это был первый технологический эксперимент, выполненный космонавтами на борту пилотируемого космического аппарата. Впервые были выяснены особенности сварки различных металлов в условиях невесомости и космического вакуума. Вряд ли есть необходимость доказывать, насколько важен этот эксперимент для перспективных работ по монтажу непосредственно в

космическом пространстве конструкций крупных орбитальных станций с применением сварки металлов.

В условиях орбитального полета с помощью острофокусного электронного луча были выполнены:

- автоматическая сварка тонколистовой нержавеющей стали и титанового сплава;
- разделительная резка сплавов алюминия и титана;
- исследования поведения ванны расплавленного металла большего объема, чем в условиях летающей лаборатории.

Было показано, что процессы плавления, сварки и резки электронным лучом на орбите протекают стабильно, обеспечивая необходимые условия для нормального формирования сварных соединений и поверхностей резов.

Основные параметры режима сварки плавящимся электродом, а также структура шва и зоны термического влияния, полученные на корабле «Союз-6», оставались практически такими же, как и в летающей лаборатории. Форма и качество швов, полученных этим способом на нержавеющей сталях класса 18–8 и титановых сплавах, были вполне удовлетворительными.

Сварка сжатой дугой низкого давления на установке «Вулкан» не дала ожидаемых результатов.

В ходе проведения технологических экспериментов по сварке на борту «Союза-6» имел место целый ряд отказов техники:

- не зажглась плазма при проведении плазменной сварки, в результате образцы оказались не сварены;
- во время сварки плавящимся электродом из-за неравномерного вращения рабочего стола с образцами сварной шов получился неровным.

Проведенный с помощью установки «Вулкан» эксперимент показал, что сварка металлов плавлением в условиях невесомости и космического вакуума вполне возможна. Уже в обозримом будущем в космосе с технологической точки зрения вполне возможно

создание специальных производств, в которых использовались бы условия космического полета - невесомость, вакуум и низкие температуры. В космосе можно создавать новые, совершенно необычные материалы. Могут быть созданы не только металлы с невиданными на Земле свойствами – прочные, как сталь, и легкие, как алюминий. Могут также появиться и новые композитные материалы, то есть сплавы металлов с пластмассами или керамикой, сверхчистые и очень крупные кристаллы для электронной промышленности, различные медикаменты и многое другое.

Незадолго до полудня 16 октября Георгий Шонин и Валерий Кубасов стали готовиться к посадке. В расчетное время на торможение включился двигатель космического корабля. Произошло разделение отсеков. От спускаемого аппарата, в котором находились космонавты, отделились орбитальный и приборно-агрегатный отсеки.

Спускаемый аппарат потерял орбитальную скорость и стал постепенно погружаться в земную атмосферу. Начались перегрузки. По стеклу иллюминатора космического корабля поползли синеватые языки пламени.

«Чем глубже мы «погружались» в атмосферу, - вспоминал позднее Георгий Шонин, - тем все более мощным становилось пламя. Теперь оно стало желто-оранжевым. Там, за обшивкой корабля, уже бушевала настоящая огненная буря, температура которой была несколько сот градусов. Мы с Валерием с любопытством наблюдаем за ней.

- Жора, у тебя не греется спина, ты ничего не чувствуешь? - слышу вдруг немного обеспокоенный голос Валерия.

Мы летели спиной к огненному потоку, набегавшему на спускаемый аппарат. То есть мы как бы лежали на теплозащитном экране, который принимал на себя всю основную тепловую нагрузку. До вопроса Валерия я ничего особенного не ощущал. А здесь мне

стало казаться, что моей спине и шее действительно становится жарко. Слегка расслабив привязные ремни, я приподнялся из ложементов и посмотрел на термометр. Внутри спускаемого аппарата было всего 21 градус по Цельсию!

- Эмоции, - облегченно улыбнулся Валерий.

Пока мы занимались определением температуры в корабле и «укрощением» своих эмоций, перегрузка стала ощутимой. Слышно было, как трудолюбиво «сопят» за бортом сопла системы управления спуском, удерживая корабль на оптимальной траектории.

Мы знали, что максимум перегрузки должен лежать где-то между четырьмя и пятью единицами и что этот максимум должен быть непродолжителен. Но, пожалуй, стала ощущаться общая усталость от пятидневного космического полета и пребывания в условиях невесомости. Поэтому перегрузка мне показалась значительно больше, и длилась она по моим ощущениям слишком долго.

В конце концов, спускаемый аппарат прошел область высоких перегрузок. Сработала парашютная система. Мы, плавно покачиваясь под большим куполом парашюта, идем к Земле. По проплывающим за иллюминатором тучам пробую определить скорость снижения спускаемого аппарата. Но точно сделать это мне не удастся.

Перед самой землей наши кресла – ложементы приподнимаются на амортизаторах, мы с Валерием сгруппировываемся - ждем удара спускаемого аппарата о грунт. Срабатывают двигатели мягкой посадки, мы ощущаем сильный толчок, и наступает необыкновенная тишина.

Я смотрю в иллюминатор - за ним видна пашня. Быстро отстреливаю одну из стренг парашюта, чтобы погасить купол. Убедившись, что корабль стоит надежно, мы с Валерием расстегиваем привязные ремни. Пожимаю руку Валерия:

- Пользуясь случаем, первым от всей души поздравляю с успешным завершением полета.

Пока я упражнялся в красноречии, за иллюминатором появились чьи-то ноги. Нас обнаружили поисковики.

Еще в космосе мы получили распоряжение: «Перед тем, как покинуть корабль, наденьте теплозащитные костюмы, в районе посадки низкая температура». Одевались мы достаточно долго: вещи нам казались необычайно тяжелыми. Мы оба даже вспотели. Отдышавшись, стали открывать люк. Он не поддавался. Я нажал посильнее и рванул его на себя. Люк пошел. Мы увидели улыбающееся лицо командира вертолета поисково-спасательной службы. Он помог нам выбраться из корабля наружу».

Посадка спускаемого аппарата космического корабля «Союз–6» произошла 16 октября 1969 года в 12 часов 53 минуты по московскому времени. Спускаемый аппарат опустился на землю в 180 километрах северо-западнее г. Караганда (Казахстан). Общая продолжительность полета составила 4 суток 22 часа 42 минуты 47 секунд.

Конечно, экипаж «Союза–6» с нетерпением ждали на Земле и поисковики-спасатели, и друзья-космонавты, и журналисты. Накануне дня посадки над бескрайней казахстанской степью свирепствовал буран. Температура воздуха резко упала. Утром 16 октября на остывшую землю лег первый снег. После небывалых для Казахстана проливных дождей в первой декаде октября природа решила «порадовать» всех причастных к космической экспедиции ускоренным наступлением зимы.

У встречающих было опасение, что сильный ветер может отнести далеко в сторону от предполагаемого места посадки спускавшийся на парашюте возвращаемый аппарат «Союза-6». Обнаружить его с воздуха будет сложно из-за густой и низкой облачности. Но природа смилостивилась: к утру 16 октября порывы

ветра несколько утихли, сквозь низкие сизые облака стали пробиваться солнечные лучи, и видимость в районе предполагаемой посадки космического корабля улучшилась.

Спускаемый аппарат обнаружили еще с воздуха, над облаками. Первым его увидел экипаж специального эвакуационного самолета и немедленно доложил об этом руководителям поисковой группы. На земле облегченно вздохнули: купол парашюта раскрыт полностью, спуск идет в штатном режиме.

Когда спускаемый аппарат «Союза-6» вышел из туч, можно было уже с определенной точностью спрогнозировать, на каком участке степи произойдет его посадка. Туда немедленно устремились вертолеты с поисковиками. Но они все-таки опоздали, «Союз-6» приземлился раньше.

Спускаемый аппарат сел невдалеке от целинного совхоза «Пржевальский», на ровном, как стол и вспаханном под зябь поле, покрытом выпавшим накануне снежком. Первыми у спускаемого аппарата оказались ребяташки из местной школы. Кто-то из прогуливавших уроки пацанов украдкой покурил в школьном дворе, и, бросив взгляд на хмурое осеннее небо, заметил яркий оранжевый купол парашюта с висящей под ним «фарой» спускаемого аппарата. «Таинство» запретного курения было немедленно прекращено. Прогульщики бросились обратно в школу и стали с криками носиться по классам, сообщая всем, что рядом с совхозом вот-вот приземлится настоящий космический корабль. Учителями не смогли совладать с воспитанниками. Школьники выскакивали из классов, не обращая никакого внимания на окрики педагогов. Вся эта орава от здания школы рванула сразу в белоснежную степь.

Дело могло кончиться плохо, если бы ребяташки оказались на предполагаемом месте посадки раньше, чем «Союз-6». Ведь перед касанием земли на спускаемом аппарате включаются двигатели мягкой посадки, а сразу

после посадки, если есть ветер, парашют может на несколько метров протащить корабль по поверхности земли. Но, к счастью, «Союз-6» оказался все-таки проворнее советских школьников, и приземлился раньше, чем к нему добралась шальная и веселая толпа местных ребятишек. А вскоре у севшего на землю спускаемого аппарата оказался и первый взрослый – совхозный механизатор Александр Артамонов, который работал на своем тракторе неподалеку.

Конечно, встречи с только что вернувшимися с орбиты космонавтами запоминаются на всю жизнь, и поэтому многим хотелось обнять героев космоса, пожать им руки, взять на память автографы. Со всех сторон к спускаемому аппарату спешили люди – кто пешком, увязая в осенней грязи, кто верхом на коне, а кто на автомобилях или тракторах. Поисковикам из приземлившихся рядом с «Союзом-6» вертолетов пришлось даже выставить специальный заслон, чтобы уберечь Шонина и Кубасова от проявления чувств наиболее ретивых школьников и работников совхоза «Пржевальский».

Журналист Ярослав Голованов вспоминал:

«Союз-6» сел. Ребята вылезают, небритые, усталые, улыбаются вяло. У нас (журналистов – С.Ч.) уже правило заведено: когда космонавты вылезают из корабля, никто к ним не подходит, все дают возможность «отстреляться» фотикам и киношникам (т.е. фото- и кинокорреспондентам – С.Ч.). А тут один из новичков рванул обниматься, но был остановлен многоголосым:

- Назад, ... твою мать!»

Хотя космонавты были уже на Земле, четкого доклада от поисково-спасательной службы о посадке космического корабля на командный пункт не поступило. Обнаружившие экипаж «Союза-6» спасатели на радостях слишком увлеклись общением с вернувшимся из космоса экипажем и совместным фотографированием на фоне еще теплого спускаемого аппарата, вертолетов

службы спасения и чуть присыпанной первым снежком степи. Генерал Каманин позднее вспоминал:

«Уже через 10 минут к приземлившемуся «Союзу–6» подлетел поисковый вертолет. Когда к нам на командный пункт поступило от службы поиска сообщение о том, что «Союз–6» находится в вертикальном положении и один из членов экипажа уже вышел из корабля, я понял: «Союз–6» сел нормально и космонавты невредимы. Я был уверен, что второй космонавт задержался в корабле из-за переодевания в утепленную одежду.

Но Мишин, Керимов и Афанасьев и знать ничего не хотели - через каждые полминуты они теребили меня: «Запросите, где второй космонавт?» Стараясь их успокоить, я неизменно повторял: «Ждите. Сейчас доложат, что все в порядке». Мои уверенные ответы вывели Керимова из равновесия, он перешел на истерический крик: «Николай Петрович! Я требую, чтобы вы немедленно запросили о судьбе второго космонавта!» Но вот, наконец, пришло подтверждение от генерала Картакова: «Оба космонавта здоровы. С вертолета им передано утепленное летное обмундирование». Раздались аплодисменты, все стали поздравлять друг друга с успешным завершением полета Шонина и Кубасова».

Когда стало ясно, что «Союз-6» действительно успешно приземлился и космонавты чувствуют себя хорошо, была дана «отмашка» и на публикацию сообщения ТАСС. Заранее заготовленный текст ушел в эфир незамедлительно:

«ЭКИПАЖ «СОЮЗА-6» - НА РОДНОЙ ЗЕМЛЕ

Сообщение ТАСС

16 октября 1969 года в 12 часов 52 минуты московского времени после успешного выполнения программы полета космический корабль «Союз-6», пилотируемый экипажем в составе космонавтов товарищей Шонина Георгия Степановича и Кубасова Валерия Николаевича, приземлился в заданном районе

территории Советского Союза в 180 километрах северо-западнее города Караганда.

Самочувствие космонавтов хорошее.

Для осуществления спуска с орбиты командир корабля выполнил ручную ориентацию и в расчетное время включил программу спуска. После окончания работы двигателя от корабля отделился спускаемый аппарат с экипажем.

Полет спускаемого аппарата проходил по управляемой траектории с использованием аэродинамического качества. После торможения в атмосфере была введена в действие парашютная система, а двигатели мягкой посадки обеспечили плавное приземление.

На Земле космонавтов встретили представители группы поиска, друзья, спортивные комиссары, журналисты.

Полет космического корабля «Союз-6» успешно завершен. Полученные результаты имеют важное научно-техническое значение».

С места посадки экипаж приземлившегося космического корабля перевезли в Караганду.

«В гостинице, в которую нас поселили (и в которой до этого уже побывало много наших друзей, вернувшихся из космоса на Землю), - напишет в своей книге Георгий Шонин, - мы прошли первичный осмотр, побрились, приняли ванну и спустились вниз поужинать. Как говорится, стол прогибался от восточных блюд! Но, к сожалению, даже боржомом, выпитое нами, врач взял на учет. И, если говорить откровенно, нам ничего не хотелось. Чувствовали мы себя еще не слишком уверенно».

Впрочем, экипажу так и не дали времени полностью прийти в себя. Космонавтов уже ждали на традиционную послеполетную пресс-конференцию прилетевшие из Москвы журналисты. Первую после завершения космического полета встречу Георгия Шонина и Валерия Кубасова с представителями средств

массовой информации решено было провести в зале заседаний Карагандинского областного комитета КПСС.

Вдоль центральных улиц города, по которым ехала машина с космонавтами, выстроили снятые с предприятий вторые смены и представителей комсомольского и партийного актива. Впрочем, многие карагандинцы и сами, по собственному желанию, пришли посмотреть на героев космоса, когда из передач местного радио узнали, что экипаж «Союза-6» сделал остановку в их городе. Звучали громкие и восторженные возгласы, горячие приветствия и искренние пожелания, вокруг разливалось пестрое море цветов и радостных улыбок.

Зал заседаний обкома партии был переполнен. На пресс-конференцию пришли не только журналисты местной и центральной прессы, работники радио и телевидения, но и «представители общественности» - руководители города и области, работники обкома партии, советские служащие, ветераны войны и труда, студенты.

Георгий Шонин и Валерий Кубасов поднялись на залитую ярким светом юпитеров сцену и заняли места за столом президиума. После продолжительных оваций на космонавтов обрушился шквал вопросов. Конечно, вопросы были не сложные и не острые, тщательно отфильтрованные цензурой, чтобы не разгласить какую-нибудь военную или государственную тайну. Корреспонденты задавали вопросы по очереди, очередность заранее расписали еще перед началом пресс-конференции.

Первым вопрос командиру корабля задал корреспондент центрального партийного органа КПСС газеты «Правда»:

- Расскажите, что произвело на вас наиболее яркое впечатление во время полета?

- Вид нашей Земли из космоса, - ответил Георгий Шонин. - Она очень и очень красива. В основном голубоватого цвета. Запомнится эта картина, наверное,

на всю жизнь. Приятной была встреча со своими друзьями в космосе. Особенно момент, когда увидел другой корабль. Когда смотришь через иллюминатор в пустынный космос, невольно возникает чувство одиночества, хотя мы в корабле были вдвоем. А когда видишь другой корабль и знаешь, что там находятся друзья, становится сразу веселее.

Второй вопрос прозвучал от корреспондента «Известий»:

- Как выглядит корабль «Союз» в космосе?

- Над дневной стороной планеты корабль виден хорошо, все детали четко различаются, - сказал космонавт. - А когда он заходит в тень, то светится, как крупная большая звезда.

После того, как отработали корреспонденты двух «главных» советских газет, настал черед их младших коллег:

- Как вас напутствовал командир космического отряда Владимир Шаталов?

- Он пожелал нам мягкой посадки и скорой встречи на Земле, - пожал плечами Шонин. А что еще ответить на такой вопрос?

А вот подоспел и более серьезный вопрос:

- Из сообщений ТАСС известно, что во время полета вы брали на себя ручное управление кораблем. Расскажите об этом подробнее.

Шонин на секунду задумался, а затем ответил очень подробно и обстоятельно:

- Мои товарищи-космонавты, которые летали до меня и тоже управляли кораблями вручную, отмечали, что корабль чрезвычайно послушен. Я долго готовился к полету, казалось бы, узнал все, что полагалось знать. И, тем не менее, когда попробовал корабль в космосе, то удивился: такая махина, а слушается малейшего движения руки. Надо отметить еще одно обстоятельство. В невесомости теряешь ориентацию и не можешь сказать, где верх, а где низ. И сам летаешь по кабине, и Валерий висит в необычном положении. Но после того

как сориентируешь корабль, посмотришь в боковые иллюминаторы, сразу возникает ощущение верха и низа. А когда ориентировка меняется, когда корабль начинает закручиваться, это ощущение снова исчезает.

Он сделал паузу и продолжил:

- Еще раз хочу сказать, что «Союз» очень хороший и послушный корабль, высокоманевренный. Наш корабль по сравнению с другими был снабжен большим количеством топлива. Поэтому у нас возможности для маневров были шире.

- Как велись переговоры между кораблями? – вопрос задал незнакомый Георгию корреспондент. Наверное, кто-то из местной прессы.

- Связь была четкая, - сказал Шонин. – Поскольку в космосе одновременно работали экипажи сразу трех космических кораблей, проблема связи для наземного пункта управления оказалась довольно-таки непростой. Вся наша связь была четко расписана буквально по минутам. Когда Земля разговаривала с нами, с «Союзом-6», то другие корабли молчали. И наоборот, мы с Валерием Кубасовым молчали, когда шли переговоры с экипажами «Союза-7» и «Союза-8». Только когда мы уходили из зоны видимости наших наземных пунктов управления на территории Советского Союза, мы могли разговаривать между собой, между экипажами кораблей. Мы обменивались своими впечатлениями, по радио узнавали голоса друг у друга, спрашивали у коллег – космонавтов, как выполняется программа полета. Связь была четкой и хорошей.

- Как выглядела Земля из космоса, - это спросил, кажется, журналист из журнала «Земля и Вселенная». - Замечали ли вы грозы и пожары в атмосфере?

- Да, - кивнул Шонин, - мы видели грозы, Их, как оказалось, над планетой бывает очень много. Грозы хорошо заметны ночью. Однажды, когда пролетали над Байконуром, впереди видели яркие вспышки зарниц. Теперь о пожарах... Мы видели, как в Австралии горят леса. Лесные пожары заметны даже днем по шлейфам

дыма. А ночью хорошо видно красное пламя. Пролетая над Аравийским полуостровом, видели очень большой пожар: по-видимому, там горит нефть или природный газ...

- Георгий Степанович, - вопрос задал Слава Голованов, старый и хороший знакомый Шонина, - у вас во время полета были веселые минуты?

- Были, конечно, - Шонин широко улыбнулся. – Вот, к примеру, Валерий... На Земле я не замечал за ним вокальных талантов. А в космосе он неожиданно стал говорить нараспев, видимо, сам того не замечая. Я был очень удивлен и от души смеялся.

По залу прокатился легкий смешок. Кубасов в президиуме тоже смущенно улыбнулся.

И снова серьезный вопрос, теперь уже от корреспондента «Красной звезды»:

- Брали ли вы с собой в космос какие-нибудь памятные вещи?

Это был заранее оговоренный финальный вопрос пресс-конференции, и ответ на него у Георгия уже давно приготовлен:

- Мы брали в полет медаль Юрия Гагарина. После нашего возвращения в Москву, собираемся передать ее в музей Звездного городка.

Затем на вопросы ответил Валерий Кубасов. Ему задавали вопросы о сварочных работах на орбите, о маневрировании кораблей, о научно-технической программе завершившегося полета.

После завершения пресс-конференции руководители Караганды торжественно вручили космонавтам алые ленты и дипломы почетных граждан города.

В тот же день космонавты были отправлены самолетом на космодром Байконур, в Ленинск.

«И вот мы снова в гостинице «Космонавт», - делился позднее своими ощущениями Георгий Шонин. – Заходим с Валерием в свою комнату. Я ложусь на кровать и думаю: были или не были эти пять суток, со

мной или не со мной все это происходило? И я начинаю до мелочей вспоминать все этапы полета...

И вдруг мне становится невероятно жаль тех часов, которые я, согласно программе полета, проспал в космосе».

16 октября после возвращения на Землю «Союза-6» были предприняты еще две попытки вручную состыковать «Союз-7» и «Союз-8». Но и на этот раз они оказались тщетными. Слишком большими оказались ошибки баллистиков при расчете коррекции орбит двух кораблей.

17 октября экипаж «Союза-8» выполнил очень важный эксперимент. Космонавты Владимир Шаталов и Алексей Елисеев впервые провели экспериментальный сеанс связи с Центром управления полетом через плавучий измерительный пункт «Космонавт Владимир Комаров» и спутник «Молния-1».

В тот же день 17 октября 1969 года на «Союзе-7» на Землю вернулись Анатолий Филипченко, Владислав Волков и Виктор Горбатко.

Волков В.Н.: «При спуске с орбиты наблюдали подрабатывание красного транспаранта АСП (авария системы приземления), мы заволновались, доложили на землю, но нас успокоили – такое возможно».

Филипченко А.В.: «Спуск с орбиты прошел нормально. Система управления спуском работала очень четко, хорошо наблюдался «бег» Земли. Система ионной ориентации на спуске не работала из-за тени. Спускаемый аппарат горел оранжевым цветом, перегрузки не превышали 4 единиц, импульсный маяк выдавал световые сигналы. На высоте 9,6 километра от барореле прошла команда на ввод тормозного парашюта площадью 18 квадратных метров, через 20 секунд раскрылся основной парашют площадью 1000 квадратных метров. Перегрузки были, но незначительные. А вот перецепка строп прилично встряхнула нас, чего мы не ожидали. Касание земли было мягким, спускаемый аппарат сразу же упал на бок.

Через несколько минут спасатели уже открывали нам люк спускаемого аппарата».

Ярослав Голованов так прокомментировал посадку «Союза-7»:

«Экипаж «Союза-7» прилетел по требованию режимщиков на двух вертолетах (имеется в виду перелет от места посадки до Караганды – С.Ч.). В первом – Филипченко, во втором – Волков и Горбатко. Это делается для того, чтобы если один вертолет грохнется, то кто-то бы остался. Их страшно берегут до момента предъявления прессе, ТВ, кино, то есть до представления всему миру неопровержимых доказательств, что они живы-здоровы. Толя (космонавт Филипченко – С.Ч.) идет, а его покачивает. «Ребята, мы не пьяные! – смеется он. – Это от невесомости осталось...»

На следующий день, 18 октября 1969 года, успешно приземлился и экипаж «Союза-8» - Владимир Шаталов и Алексей Елисеев. Космическая экспедиция трех «Союзов» была завершена.

Ярослав Голованов записал в своем журналистском блокноте:

«Союз-8» сел благополучно. Все! На пресс-конференцию мы зря торопились: с космонавтами пожелал поговорить Брежнев, и подготовка к этой беседе заняла более трех часов. В самолете говорили с ребятами (космонавтами – С.Ч.) более обстоятельно. О беседе с Брежневым договорились не писать. А о чем писать? Это была трудная работа для наземных служб: управляться сразу с тремя кораблями на орбите, конечно, не легко. Но ведь программа по существу не выполнена. Валерка (космонавт Кубасов – С.Ч.) начал было варить в невесомости, но что-то у него не заладилось, в Центре управления полетом испугались пожара и опыт свернули. Стыковка тоже не получилась. Все наши репортажи – полуправда, которая часто хуже вранья».

В советских средствах массовой информации, конечно же, завершившаяся космическая экспедиция была представлена как полностью успешная. ЦК КПСС и высшее руководство СССР «разразились» традиционным послеполетным приветствием всем, тем, кто принимал участие в подготовке полета трех космических кораблей:

«УЧЕНЫМ И КОНСТРУКТОРАМ, ИНЖЕНЕРАМ, ТЕХНИКАМ И РАБОЧИМ, ВСЕМ КОЛЛЕКТИВАМ И ОРГАНИЗАЦИЯМ, УЧАСТВОВАВШИМ В ПОДГОТОВКЕ И УСПЕШНОМ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ГРУППОВОГО ПОЛЕТА ПИЛОТИРУЕМЫХ КОСМИЧЕСКИХ КОРАБЛЕЙ «СОЮЗ-6,» «СОЮЗ-7» И «СОЮЗ-8»,

Советским космонавтам товарищам ШОНИНУ Георгию Степановичу, КУБАСОВУ Валерию Николаевичу, ФИЛИПЧЕННО Анатолию Васильевичу, ВОЛКОВУ Владиславу Николаевичу, ГОРБАТКО Виктору Васильевичу, ШАТАЛОВУ Владимиру Александровичу и ЕЛИСЕЕВУ Алексею Станиславовичу

Дорогие товарищи!

Успешно закончился многосуточный групповой полет космических кораблей «Союз-6», «Союз-7» и «Союз-8». Семь советских космонавтов выполнили большой объем работ по решению важных практических задач, необходимых для совершенствования техники пилотирования космических кораблей и создания орбитальных станций научного и народнохозяйственного назначения.

Экипажи космических кораблей провели совместные научные наблюдения и эксперименты, получили важный опыт по отработке вопросов автономной навигации и управлению несколькими кораблями в групповом полете.

На всех этапах полете от - запуска до посадки космические корабли «Союз», наземные комплексы и службы обеспечения показали высокую надежность и слаженность в работе.

Групповой полет советских пилотируемых космических кораблей «Союз-6», «Союз-7» и «Союз-8» продемонстрировал дальнейший прогресс отечественной космической науки и техники, показал новые творческие возможности созидательного труда ученых, инженеров и рабочих нашей страны.

Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза, Президиум Верховного Совета СССР и Совет Министров СССР сердечно поздравляют вас, дорогие товарищи Шонин Г. С., Кубасов В. Н., Филипченко А. В., Волков В. Н., Горбатко В. В., Шаталов В. А. и Елисеев А. С., с успешным завершением полета, выполнением важного и почетного задания.

Поздравляем ученых, конструкторов, инженеров, техников и рабочих, все коллективы и организации, участвовавшие в подготовке, запуске и успешном осуществлении полета пилотируемых кораблей «Союз-6», «Союз-7» и «Союз-8».

Желаем вам, дорогие товарищи, дальнейших успехов в творческом труде по созданию новой космической техники — в благородном деле освоения космического пространства в мирных целях.

**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ КПСС
ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР
СОВЕТ МИНИСТРОВ СССР».**

В телевизионных передачах и публикациях в газетах неоднократно подчеркивалось, что программа полета трех космических кораблей выполнена полностью. В этой связи Борис Евсеевич Черток, заместитель Сергея Павловича Королева и Василия Павловича Мишина, уже много позднее констатировал:

«Нельзя допускать у народа даже мыслей о каких-либо наших неудачах в космосе. У нас свой путь, своя дорога, а если американцы тоже добиваются успехов, то это где-то в стороне от нашей генеральной линии», — примерно такую установку получали из ЦК КПСС не только все средства массовой информации, но даже сам

президент Академии наук, все космонавты и открытые ученые, имеющие отношение к космосу».

Впрочем, обмануть удалось далеко не всех. В книге «Тайны лунной гонки» доктор наук Юрий Караш через три десятилетия признает:

«...На Западе догадались – не все в групповом полете прошло так гладко и триумфально, как об этом традиционно объявили советские газеты. По мнению британского журнала «Экономист», русские попробовали предпринять «чрезвычайно амбициозную [попытку] сборки элементов постоянно обитаемой орбитальной космической станции – то, что американцы не будут в состоянии сделать еще лет пять». Русские потерпели «унизительную для себя и радостную для американцев» неудачу».

Среди проектантов и испытателей космической техники экспедиция трех «Союзов» получила шутиливо-ироническое название «Полет в честь пятидесятилетия советского цирка» - осенью 1969 года в СССР как раз отмечался юбилей работников арены.

От советского народа правда о реальных целях полетов трех «Союзов» в октябре 1969 года скрывалась даже многие годы спустя. Почти через десять лет дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР Анатолий Васильевич Филипченко напишет в своей книге «Надежная орбита»:

«Один из групповых полетов трех кораблей было намечено произвести в октябре 1969 года.

«Союз-7», выполняя роль орбитальной станции, имел стационарную орбиту. «Союз-6 и -8» должны были подходить к нему и осуществлять ряд задач.

Основной задачей на этот полет ставилось выполнение различных маневрирований в космосе, совершая сближение и расхождение. Предстояло также проверить реальную возможность управления сразу тремя кораблями, следующими не далеко, по космическим масштабам, друг от друга».

Даже через десять лет после завершения космического полета космонавту Филипченко по цензурным соображениям не разрешили написать всю правду. Например, полный драматизма день 14 октября 1969 года, на который планировалась стыковка «Союза-7» и «Союза-8» в книге описывался так:

«14 октября проводились одновременно совместные исследования в различных точках околоземного космического пространства для того, чтобы получить полное представление об изучаемых процессах.

Сближая свои корабли, Шаталов и я проверяли возможность обмена информацией с помощью световых индексов и визуальных оптических средств».

И это все... И не слова о несостоявшейся стыковке...

19 и 20 октября вернувшиеся из полетов космонавты отдыхали. Они проходили медицинское обследование в гостинице «Космонавт» на Байконуре. Были организованы дополнительные встречи с журналистами. Все семеро космонавтов за время полета потеряли в весе от 1,5 до 3,5 килограммов. Медики отметили и некоторую нескоординированность движений космонавтов. В частности, при игре в теннис на третий и четвертый день после посадки Георгий Шонин, Владислав Волков и Виктор Горбатко иногда теряли координацию, спотыкались и падали. До полета этого не наблюдалось. Впрочем, углубленное медицинское обследование показало, что все семеро космонавтов полностью здоровы. Имели место просто «отголоски» завершившегося космического полета. Космонавты постепенно адаптировались к условиям земной гравитации после пяти дней пребывания в состоянии невесомости.

22 октября на самолете «Ил-62» экипажи трех «Союзов» прилетели в Москву. В аэропорту Внуково была устроена торжественная встреча. «Великолепная семерка» советских космонавтов промаршировала от

авиалайнера по длинной ковровой дорожке к гостевым трибунам, на которых доклада космонавтов о благополучном завершении полета ждали Генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Брежнев, Председатель Президиума Верховного Совета СССР Николай Подгорный, Председатель Совета Министров СССР Алексей Косыгин и еще целая свора московских партийных чиновников разного калибра. Вскинув правую руку в военном приветствии, первым отчитался командир группы космических кораблей Владимир Шаталов. Затем настал черед рапортовать Георгия Шонина:

- Докладываю Центральному Комитету Коммунистической партии Советского Союза, Президиуму Верховного Совета СССР, Совету Министров СССР. Программа научно-технических экспериментов и исследований в космическом полете на корабле «Союз-6» выполнена. Аппаратура корабля работала безотказно. Экипаж чувствует себя хорошо. Готовы к выполнению новых заданий. Командир космического корабля «Союз-6» полковник Шонин.

После рапорта командира «Союза-7» Анатолия Филипченко прозвучал Государственный гимн Советского Союза, прогремел двадцать один залп артиллерийского салюта. Космонавты поднялись на трибуну, где их заключили в объятия руководители КПСС и советского правительства. Одетые в парадную пионерскую форму мальчишки и девчонки вручили букеты цветов космонавтам и руководителям СССР. Затем героев космоса по сложившейся традиции представили членам дипломатического корпуса, присутствовавшим на встрече в аэропорту.

Космонавты вместе с руководителями СССР обходили трибуны с привезенными из Москвы представителями трудовых коллективов предприятий советской столицы. Непрерывно звучали приветствия, возгласы «ура!», специально подготовленные парторги выкрикивали здравицы в честь славных побед

Советского Союза в деле освоения космоса, и персонально в честь Коммунистической партии и Советского правительства. По рядам встречающих катился шквал аплодисментов. Героям космоса жали руки, дарили цветы, просили дать автографы. Космонавты улыбались в ответ, благодарили, раздаривали цветы, которых им вручили так много, что их совершенно невозможно было удержать в руках.

Потом вся процессия направилась к выходу из аэропорта и заняла места в специально подготовленных автомашинах. В первой машине ехали Шонин, Кубасов, Шаталов и Елисеев, во второй – Филипченко, Волков и Горбатко. Впереди автомобилей выстроили почетный эскорт мотоциклистов. Кортёж выехал на шоссе, ведущее от аэропорта к Москве.

В столице торжества были продолжены. Вдоль проспектов и улиц стояли оперативно «мобилизованные» с предприятий трудящиеся и студенты столичных высших учебных заведений. Снова улыбки, снова цветы, снова радостное «ура!» и сердечные приветствия. Кортёж шел на небольшой скорости, космонавты, стоя в машинах, приветствовали москвичей и гостей советской столицы. На улицах было много милиции и «людей в штатском». Меры безопасности были повышены: совсем недавно, в январе 1969 года, во время встречи вернувшихся из космоса экипажей «Союза-4» и «Союза-5» террорист Ильин стрелял по правительственному кортежу, намереваясь убить Генсека ЦК КПСС Леонида Брежнева.

Прямоком с московских улиц машины с космонавтами и советскими руководителями направились в Кремль.

В Кремлевском Дворце съездов состоялось чествование космонавтов и торжественный прием в их честь. Митинг в Кремлевском Дворце съездов открыл кандидат в члены Политбюро ЦК КПСС, первый секретарь Московского городского комитета КПСС Виктор Гришин. Затем по очереди выступили

космонавты. Речи, конечно, были заранее подготовлены и утверждены на самом высоком уровне. В зале находились иностранные дипломаты и представители средств массовой информации. Поэтому нельзя было сказать ни одного лишнего слова. Бал правили пресловутая секретность и коммунистическая идеология. Главный идеологический посыл содержался в речи космонавта Владимира Шаталова – он был командиром группы космических кораблей, ему и доверили наиболее идеологизированное выступление. Завершилось оно сплошным потоком откровенной лести в адрес коммунистической партии и советского общественного строя:

«Все экипажи кораблей «Союз», участвовавшие в полете, являются коммунистическими. Все мы - члены славной Коммунистической партии Советского Союза. (В этом месте выступление космонавта было прервано шквалом аплодисментов – С.Ч.). Образ дорогого Ильича, основателя нашей партии, его заветы были в наших сердцах, во всех наших делах. Отправляясь в этот полет, мы решили посвятить его знаменательному событию, к которому готовится наша страна и весь мир,— 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина. (Снова зазвучали аплодисменты – С.Ч.).

И сейчас нам радостно сознавать, что ответственное задание партии и правительства успешно выполнено. (Присутствующие опять громко аплодировали – С.Ч.).

Еще раз сердечное спасибо за высокое доверие! Спасибо за теплую встречу.

От имени всех космонавтов — участников группового полета разрешите заверить наш народ и партию, что мы с честью выполним новые задания Центрального Комитета Коммунистической партии и Советского правительства по дальнейшему освоению Вселенной.

Да здравствует наша великая Советская Родина!

Слава Коммунистической партии Советского Союза! (Громкие и продолжительные аплодисменты – С.Ч.).

Вторым на трибуну для выступления вышел Георгий Шонин. Владимир Шаталов в идеологической плоскости «отстрелялся» за всех. Поэтому в речи Георгия Степановича коммунистических идеологических посылов было намного меньше. Космонавт просто рассказал с трибуны о космическом полете и своих впечатлениях:

«Дорогие товарищи!

Нынешний год, год ленинской вахты, ознаменован большими достижениями нашей страны в освоении космического пространства. На днях мир стал свидетелем нового эксперимента в космосе. Впервые на околоземную орбиту была выведена группа пилотируемых космических кораблей.

Нам с Валерием Кубасовым выпала высокая честь первыми начать этот беспрецедентный полет.

На корабле «Союз-6» выполнена широкая программа научно-технических и медико-биологических исследований. Наш экипаж провел комплексную проверку бортовых систем усовершенствованной конструкции ракетно-космического комплекса «Союз», отработывал элементы автономной навигации, поиск и сближение с кораблями «Союз-7» и «Союз-8». Выполнены научные наблюдения и фотографирование геолого-географических объектов Земли, исследования ее атмосферы.

В полете нам пришлось выступить и в роли первых космических сварщиков. В условиях вакуума и невесомости с помощью уникальной аппаратуры были испытаны различные способы сварки металлов.

О том, какие из нас вышли сварщики, судить специалистам. Однако мне кажется, что сварка металлов в космосе может стать не менее важной, чем на Земле. Она, безусловно, потребуется при строительстве и ремонте космических станций и кораблей.

Находясь на орбите, мы с Валерием Кубасовым с большим волнением слушали сообщения об успешном запуске кораблей «Союз-7» и «Союз-8», радовались, что все элементы полета выполняются строго по программе. Самое сильное впечатление на нас произвела встреча с кораблями на орбите. Это была незабываемая картина.

В далеком космосе встретились как бы три частицы нашей Родины. Нас, космонавтов, стало семеро. А в таком коллективе и работа спорилась, и даже спалось спокойнее.

По мере сближения из ярко светящихся точек постепенно вырисовывались корабли, детали их конструкции. Совершая маневр своим кораблем, мы подходили на близкое расстояние к «Союзу-7» и «Союзу-8», наблюдали за ними.

Полет вновь подтвердил, что корабль «Союз» — хороший и перспективный летательный космический аппарат многоцелевого назначения. В нем созданы все условия для плодотворной научно-исследовательской работы и отдыха. Его оборудование обеспечивает возможность автономного полета, самостоятельное пилотирование без участия наземного командно-измерительного комплекса. Системы корабля позволяют совершать широкое маневрирование в космическом пространстве, осуществлять сближение с другими космическими аппаратами.

Как летчику по профессии мне доставляло большое удовольствие пилотировать космический корабль «Союз». Эта огромная и сложная машина удивительно послушна и легка, в управлении.

После завершения намеченной программы космического полета нами была выполнена заключительная ручная ориентация для осуществления спуска и посадки корабля на Землю.

Вхождение в плотные слои атмосферы прошло для нас почти незаметно. Перегрузки нарастали плавно. О том, что летим в атмосфере, мы определили по ярким

вспышкам пламени, которые были видны в иллюминаторах корабля.

При спуске мы не видели городов или других населенных пунктов, потому что Земля была плотно закрыта облаками. Погода осложняла работу поисковой группы.

Посадка была очень мягкой. Характерно, что мы даже не почувствовали самого момента соприкосновения с Землей.

Приземлились мы в расчетном месте, в 180 километрах от Караганды, недалеко от совхоза «Пржевальский», в ровной степи, на промокшую от дождя и снега родную землю.

На месте приземления нас уже ждали представители группы поиска и друзья.

Первыми из местных жителей нас встретили неугомонные ребяташки. Они прервали урок и прибежали из школы к кораблю. Со всех сторон к нам спешили люди. Это была теплая и радостная встреча.

Сердечное спасибо ленинскому Центральному Комитету нашей партии, Советскому правительству и всему советскому народу за оказанное нам высокое доверие — участвовать в этом космическом полете, за теплую встречу на родной Земле.

Заботу родной Коммунистической партии, Советского правительства, всего советского народа мы чувствовали и там, в просторах Вселенной. Она придает нам, советским космонавтам, новые силы, зовет нас на новые свершения во славу великой социалистической Родины.

Да здравствует советский народ – народ-творец, народ-созидатель, народ-герой!

Слава Коммунистической партии Советского Союза - вдохновителю и организатору всех наших побед!

Указами Президиума Верховного Совета СССР в тот же день 22 октября 1969 года космонавтам Георгию Шонину, Валерию Кубасову, Анатолию Филипченко,

Владиславу Волкову и Виктору Горбатко было присвоено звание Героев Советского Союза, Владимир Шаталов и Алексей Елисеев удостоились звания дважды Героев Советского Союза. Георгий Шонин получил медаль «Золотая Звезда» № 10719. Кроме того, каждому из участвовавших в полете трех «Союзов» космонавтов был вручен орден Ленина, а тем, кто впервые поднялся в космос – присвоено звание «Летчик–космонавт СССР».

Кстати, именно на том приеме в Кремле, уже после вручения космонавтам высоких государственных наград, Генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев произнес речь, в которой были слова, на годы вперед определившие магистральный путь советской космонавтики. После ставшей уже очевидной неудачи с организацией полета на Луну человека раньше, чем это смогут сделать Соединенные Штаты Америки, космонавтике СССР остро требовались новые приоритеты и новые долгосрочные цели. В своей речи Брежнев и определил этот новый «магистральный путь»:

«Наша наука подошла к созданию долговременных орбитальных станций и лабораторий – решающего средства освоения космического пространства. Советская наука рассматривает создание орбитальных станций со сменяемыми экипажами как магистральный путь человека в космос...»

Такой торжественный прием и море наград оказались неожиданностью для многих инженеров и конструкторов, которые участвовали в подготовке космического полета трех кораблей. В книге «Лунная гонка» Борис Евсеевич Черток вспоминал:

«Из Крыма 19 октября 1969 года все улетали, уверенные в том, что за срыв программы последуют репрессии, по крайней мере, в виде коллегии министерства с объявлением выговоров и строгих предупреждений. Однако Москва встретила нас опубликованным во всех средствах информации таким восторженным приветствием ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета и Совета Министров, что просто

грешно было бы после этого накладывать какие-либо взыскания. 22 октября последовали указы о награждении экипажей, которые были должным образом отмечены на банкете в Кремле. Через неделю состоялась традиционная пресс-конференция, на которой Келдыш во вступительной речи напомнил, что «в январе этого года была осуществлена стыковка кораблей и создана первая в мире экспериментальная орбитальная космическая станция».

Не проронив ни слова о намерениях создать еще одну орбитальную станцию, он заявил, что «в проведенном многосуточном групповом полете трех кораблей «Союз» были успешно решены качественно новые задачи, связанные с созданием пилотируемых орбитальных космических систем и отработкой взаимодействия кораблей при их широком маневрировании на околоземной орбите».

Выступавшие на пресс-конференции космонавты Шаталов, Кубасов, Шонин, Филипченко, Горбатко, Волков и Елисеев рассказали о своей работе в космосе, поделились наблюдениями, очень интересными для специалистов, но ни один из них не посмел заикнуться о том, что главная задача программы не была выполнена.

Было еще одно ЧП на «Союзе-6», о котором знали очень немногие. Кубасов выполнял в полете эксперимент по плазменной сварке. Во время сварки он чуть было не прожег корпус бытового отсека корабля, что при отсутствии скафандров привело бы к аварийной ситуации. На пресс-конференции и в печати говорилось об уникальном эксперименте, который прошел вполне успешно».

После завершения космического полета 30 октября 1969 года Георгию Шонину – теперь уже Герою Советского Союза и летчику–космонавту СССР - была присвоена классификация «Космонавт 3-го класса».

Прошла и обычная для тех лет череда присвоения слетавшим космонавтам почетного гражданства в различных городах. Не минула эта волна почестей и

Георгия Шонина. 17 октября 1969 года он становится почетным гражданином Калуги. Решением исполкома городского совета депутатов трудящихся от 19 октября 1969 года №221 Шонину присвоено звание «Почетный гражданин города Ровеньки». 23 октября Георгий получает звание «Почетный гражданин города Караганды». Решением Исполнительного комитета Вологодского городского совета депутатов от 24 марта 1970 года № 150 Георгию Шонину присвоено почетное гражданство и этого города. А потом были еще Балта, Одесса, Гагарин...

Не остались в стороне от чествования героев космоса и некоторые советские министерства и ведомства. Так, 10 ноября 1969 года Георгий Шонин получил знак «Заслуженный работник МВД». Почему именно Министерство внутренних дел СССР удостоило космонавта своей высшей ведомственной награды? Секрет открывался просто: «главный милиционер страны» министр Щелоков тоже был родом из Луганской области.

Возвращение со звезд

А потом началась обычная земная жизнь...

Став всемирно известным космонавтом, Георгий Шонин много времени уделял общественной деятельности. По приглашению местных партийных и советских руководителей он теперь часто бывал в различных регионах страны.

Приезжал он и в родные места. Первая поездка на Луганщину состоялась еще в конце 1969 года. Георгий Степанович посетил город Ровеньки, в котором родился, встретился и с горожанами, и с трудовыми коллективами.

В мемориальном музее «Памяти погибших» космонавт ознакомился с материалами о последних днях жизни героев комсомольской подпольной организации «Молодая гвардия». По сложившейся традиции Георгий Степанович Шонин посадил молодую ель на аллее, ведущей к музею.

В ту свою первую поездку на Луганщину Георгий Шонин стал почетным членом бригады Героя Социалистического Труда знатного шахтера Г.И. Моцака с шахты имени Космонавтов. Космонавт спустился в шахту, ему показали угольные забои и лавы, механизированный шахтный комплекс КМ-87.

Говорят, что первый секретарь обкома Компартии Украины Владимир Шевченко очень жалел, что нет такого звания, как «Почетный гражданин Луганской области». Он очень хотел, чтобы первым почетным гражданином Луганщины стал космонавт Георгий Шонин.

Побывал Георгий Степанович и на своей второй Родине, в Балте. Анна Пустырская, племянница Шонина, позднее напишет:

«27 декабря 1969 года, под Новый год, Г.С. Шонин на вертолете прибыл в родной город. Был сильный мороз, но балтяне ждали своего героя. Торжественный митинг состоялся около кинотеатра «Родина». Люди

радовались, кое-кто плакал. А он просто общался с людьми - друзьями, земляками».

К приезду космонавта городские власти Балты в срочном порядке переселили мать и бабушку Георгия Степановича из их покосившейся хатенки в благоустроенную квартиру. Еще и новую мебель завезли. Семья Героя Космоса должна была жить в достойных условиях...

1970 год начался для Георгия Шонина достаточно спокойно. Впервые за последние десять лет он не был задействован в непосредственной подготовке ни по одной из космических программ. Правда, 10 февраля 1970 года Шонин был назначен на административную должность - начальником второго отдела первого управления ЦПК. Отдел занимался программой подготовки к полетам орбитальной пилотируемой станции «Алмаз» и военного космического корабля 7К-ВИ «Звезда». Георгий Шонин сменил на этом посту своего друга космонавта Павла Поповича. Практически одновременно Георгий Шонин назначается и старшим инструктором - космонавтом первого управления. Но до запуска первого «Алмаза» были еще годы и годы. Пока же экипажи космонавтов по этой военно-космической программе интенсивной подготовки не проходили и даже еще не были окончательно сформированы.

Впервые за последние несколько лет у Георгия Шонина появилось много свободного времени, когда он не был занят на тренировках и в учебном процессе. Поэтому Шонина стали часто приглашать на торжественные и официальные мероприятия: съезды и конференции общественных организаций, встречи с трудовыми коллективами предприятий и членами творческих союзов, празднования различных юбилейных дат. Как правило, все эти мероприятия заканчивались фуршетами и банкетами. И, как правило, на этих фуршетах и банкетах каждый из участников обязательно хотел выпить с настоящим героем, с прославленным советским космонавтом...

Из воспоминаний генерала Н.П. Каманина «Скрытый космос»:

«18 марта 1970 года.

Беседовал вчера в Центре подготовки космонавтов с Георгием Шониным. После его полета на «Союзе-6» ко мне поступало много противоречивых сигналов о его поведении - Кузнецов докладывал, что Шонин много пьет, были аналогичные доклады и из других источников».

Впрочем, Николай Петрович Каманин долго не хотел верить в ставшие уже для многих очевидными факты:

«Однако мои личные проверки пока не подтвердили ни одного из таких сигналов. Шонин недавно назначен начальником отдела военно-исследовательских космических кораблей, у него в подчинении до полусотни офицеров, в том числе 27 космонавтов. От того, как будет работать Шонин, в значительной степени будут зависеть наши военные исследования в космосе - тут мы не имеем права на ошибку. В результате беседы с Шониным у меня появилась уверенность, что из него может получиться неплохой руководитель, но для этого ему надо много помогать. Менястораживают его приятельские отношения с Титовым (Герман Титов – второй советский космонавт, после своего полета в космос в августе 1961 года несколько раз попадал в различные неприятные происшествия, в том числе и в результате злоупотребления алкоголем – С.Ч.)».

Увы, в «сигналах», периодически поступавших к генералу Каманину, содержалась правдивая информация: в результате всех запредельных физических и психологических нагрузок в течение последних десяти лет Георгий Шонин действительно решил расслабиться и начал попить. После его полета в космос «процесс» пошел особенно активно именно из-за практически постоянных фуршетно-банкетных возлияний...

К слову сказать, другие космонавты тоже не были паиньками. Особенно это становилось заметно после сваливавшейся на них всемирной славы. Из-за «истории с женщиной» серьезно повредил бровь Юрий Гагарин. В результате «лихого» управления автомобилем Германом Титовым погибла молодая учительница. Попадали в автомобильные происшествия Алексей Леонов и Евгений Хрунов.

Но все они все-таки сумели удержаться в определенных рамках. А вот у Георгия Шонина пристрастие к алкоголю со временем стало перерастать в пагубную привычку, в желание, с которым сам Шонин уже не в силах был совладать. Это не было секретом. Падение космонавта происходило на глазах у его друзей и сослуживцев - Алексея Леонова, замполита отряда космонавтов Николая Некирясова и многих других. И они, не поднимая шума, скрывая горькую правду от начальства, - и, прежде всего, от эмоционального и скорого на расправу генерала Николая Петровича Каманина, - пытались помочь своему другу побороть свалившуюся на него беду.

А жизнь шла своим чередом. 23 мая 1970 года в семье Георгия Шонина родилась дочь. Девочку назвали Ольгой. Теперь в семье Георгия и Лидии Шониных было трое детей: приемная дочь Нина (родилась 9 сентября 1955 года), сын Андрей и малышка Олечка.

В те годы Георгий Шонин часто общался с актерами кино и театра. Ему очень понравился фильм «Укрощение огня», в котором снимались Кирилл Лавров и Ада Роговцева. Как-то он признался Роговцевой: «Когда там, в космосе, думаешь о такой женщине, как Наташа Башкирцева, становится легче на душе».

В 1970 году состоялся дебют ансамбля «Червона рута», созданного Анатолием Евдокименко. Первое выступление прошло в Доме культуры Звездного городка. Для ансамбля это было поистине боевое крещение: все без исключения эстрадные артисты страны в то время считали за честь выступить перед

космонавтами. К концертам в Звездном городке относились как к самым ответственным просмотрам. «Червона рута» первый экзамен сдала успешно. «Ваши песни, – сказал артистам летчик-космонавт Георгий Шонин, – мы понесем в сердцах в космические просторы».

Не один раз встречался Георгий Шонин и с Владимиром Высоцким.

И почти все встречи с артистами и деятелями культуры заканчивались обильными возлияниями на фуршетах и дружеских вечеринках...

После проигрыша лунной гонки советская космонавтика оказалась на перепутье. «Плестись в хвосте у американцев» и высаживаться на Луну вторыми особого смысла не было: многие задачи по исследованию лунной поверхности уже успешно решали роботы-автоматы. Поэтому СССР срочно нужна была новая большая пилотируемая космическая программа, достойная уровня великой мировой державы.

«Сейчас я не способен восстановить в деталях историю самих истоков идеи, которая радикальным образом повлияла на дальнейшую судьбу нашей космонавтики. – вспоминает Борис Евсеевич Черток на страницах своей книги «Лунная гонка». - Более того, теперь можно утверждать, что космические программы XXI века США, России, стран Европы и Японии по созданию международной орбитальной станции берут начало от идей, обсуждавшихся осенью 1969 года в сравнительно небольшой компании. В этой компании захватил инициативу Константин Феоктистов. Образовалась своего рода группа «заговорщиков». Не могу достоверно назвать автора самой крамольной и агрессивной части разрабатываемых предложений. Подобного рода просветления нисходят сразу на группу лиц, подобно тому, как великие идеи осеняют одновременно разных изобретателей в разных странах. Кто-то первый заикнулся, а затем все «заговорщики» с восторгом подхватили... На Филях (т.е. на фирме,

которой руководил известный советский конструктор ракетно-космических систем В.Н.Челомей – С.Ч.) лежат уже готовые корпуса орбитальной станции «Алмаз». Надо их использовать, начинив приспособленными для новых великих целей системами «Союза», - это куда проще!»

«На Филях», в фирме Владимира Челомея, действительно создавалась военная орбитальная пилотируемая станция «Алмаз». Однако дело шло медленно. Были готовы корпуса будущей орбитальной станции, но задерживалось изготовление ее приборного оснащения. Владимир Челомей категорически отказывался ускорить процесс создания «Алмаза» за счёт ухудшения его характеристик.

«Заговорщики» с фирмы Мишина обратились в ЦК партии и правительство со своей идеей быстрого создания орбитальной станции на основе комбинации корпусов «Алмаза» и приборно-аппаратного оснащения космического корабля «Союз». В «верхах» идея понравилась. 9 февраля 1970 года было принято специальное постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР №105-41 по этому вопросу. У Владимира Николаевича Челомея в приказном порядке отобрали несколько экземпляров корпусов «Алмаза» и передали в Центральное конструкторское бюро экспериментального машиностроения Василию Павловичу Мишину, потребовав от него в кратчайшие сроки изготовить и запустить упрощенный вариант орбитальной станции. Мишин, кстати, был очень недоволен своеволием своих сотрудников – «заговорщиков» во главе с Константином Феоктистовым. Но что поделаешь, задание ЦК партии и правительства получено, его нужно выполнять. Так на свет родилась программа советских пилотируемых орбитальных станций, которые впоследствии называли «Салют» (в самом ЦКБЭМ у станции было несколько наименований – ДОС (Долговременная орбитальная станция), изделие 17К, станция «Заря»). Эта программа действительно

позволила СССР на этом направлении обогнать США. И целых два года – с апреля 1971 по май 1973, до запуска американской станции «Скайлэб», – Советский Союз был «впереди планеты всей» в области создания долговременных космических станций.

Программа полета советской орбитальной станции выглядела следующим образом. Сначала ракетаноситель «Протон» выводила на околоземную орбиту саму станцию в беспилотном варианте. Через несколько дней на станцию в космическом корабле «Союз» должен был прилететь экипаж, состоящий из трех космонавтов. Переходить из корабля на станцию через открытый космос в скафандрах, как это было во время стыковки космических кораблей «Союз–4» и «Союз–5», было очень неудобно. Поэтому для доставки экипажей на орбитальную станцию создали новый вариант космического корабля «Союз» 7К-Т («Т» означало транспортный), заводской индекс 11Ф615А8. Главным отличием от «старого» корабля «Союз» серии 7К-ОК было наличие на корабле нового стыковочного узла с внутренним люком для перехода космонавтов на борт орбитальной станции.

Весной 1970 года стало ясно, что станция вскоре начнет летать. Для работ на орбитальной станции назначались несколько экипажей. Сразу устанавливался порядок их полетов, который в дальнейшем, в основном, соблюдался.

23 апреля 1970 года Василий Павлович Мишин направил в Центр подготовки космонавтов свои соображения по составу экипажей для полетов на первую орбитальную станцию (в переписке ее стали именовать ДОС-1 – долговременная орбитальная станция). Мишин предлагал сформировать команды космонавтов следующим образом:

А) Первый экипаж: Владимир Шаталов – командир, Алексей Елисеев – бортинженер, Николай Рукавишников – космонавт-исследователь;

Б) Второй экипаж: Георгий Шонин – командир, Валерий Кубасов – бортинженер, Петр Колодин – космонавт-исследователь;

В) Третий экипаж: Борис Воынов – командир, Константин Феоктистов – бортинженер, Виктор Пацаев – космонавт-исследователь;

Г) Четвертый экипаж: Евгений Хрунов – командир, Владислав Волков – бортинженер, Виталий Севастьянов – космонавт-исследователь.

Георгий Шонин снова оказался в «космической обойме». Он очень хорошо справился со своими обязанностями командира корабля во время полета «Союза-6», и теперь ему готовы были доверить командование вторым экипажем для полета на орбитальную станцию. Поскольку предполагалось, что на ДОС поочередно полетят две или даже три экспедиции, шанс снова побывать в космосе был достаточно высок.

Однако генерал Каманин в самой категорической форме отверг это предложение Мишина по составу экипажей будущей орбитальной станции. Он полагал, что состав экипажей должен предлагать Центр подготовки космонавтов, а не руководитель конструкторского бюро, на котором создается космическая техника. Разговор Мишина и Каманина был острым, оба не сдерживали своих эмоций и, в конце концов, перешли на личности.

После праздника Первого мая, когда стороны немного остыли, состоялся второй раунд «переговоров». 6 мая заместители Мишина и Каманина нашли компромиссный вариант состава экипажей для полетов на долговременную орбитальную станцию:

А) Первый экипаж: Георгий Шонин – командир, Алексей Елисеев – бортинженер, Николай Рукавишников – космонавт-исследователь;

Б) Второй экипаж: Алексей Леонов – командир, Валерий Кубасов – бортинженер, Петр Колодин – космонавт-исследователь;

В) Третий экипаж: Владимир Шаталов – командир, Владислав Волков – бортинженер, Виктор Пацаев – космонавт-исследователь;

Г) Четвертый экипаж: Георгий Добровольский – командир, Виталий Севастьянов – бортинженер, Анатолий Воронов – космонавт-исследователь.

13 мая были подписаны представления экипажей для утверждения на Военно-промышленной комиссии и вскоре экипажи утвердили.

В июне 1970 года в ЦПК начали подготовку Владислав Волков, Алексей Елисеев, Виктор Пацаев и Николай Рукавишников. С 17 августа к ним присоединились вернувшиеся из летнего отпуска Владимир Шаталов и Георгий Шонин.

Итак, во второй половине 1970 года Георгий Шонин начал готовиться в качестве командира первого экипажа первой экспедиции на долговременную орбитальную станцию ДОС-7К (другое наименование: ДОС-1 или «Заря»), которая потом, перед самым запуском в космос в апреле 1971 года, получит наименование «Салют». Как уже говорилось выше, планировалось, что на борту орбитальной станции будут работать экипажи, состоящие из трех космонавтов. Поэтому подготовку к своему второму космическому полету Георгий Шонин начал в одном экипаже вместе с Алексеем Елисеевым, который уже совершил два полета в космос, и с космонавтом – новичком, инженером Николаем Рукавишниковым. Шонину предложили возглавить первый экипаж для полета на станцию, поскольку он считался одним из самых опытных и хорошо подготовленных советских космонавтов.

23 сентября 1970 года куратор космической отрасли от ЦК КПСС и правительства Дмитрий Федорович Устинов установил дату запуска первой долговременной орбитальной станции – 5 февраля 1971 года. Через десять дней, 15 февраля, к станции должен был стартовать космический корабль «Союз-10». 16 февраля, после стыковки и перехода на борт

орбитальной станции, экипаж в составе Георгия Шонина, Алексея Елисеева и Николая Рукавишникова начал бы длительную космическую вахту. Создание на околоземной орбите пилотируемого комплекса «Союз-10» – «Салют-1» рассматривалось как «подарок» к открытию XXIV съезда Коммунистической партии Советского Союза.

Однако этот график запусков выдержать не удалось. Затянулось изготовление и самой станции, и космических кораблей для доставки на нее экипажей. 21 декабря 1970 года пуск ДОС-1 был перенесен на 15 марта 1971 года.

Подготовка к космическому полету шла в обычном режиме: теоретические занятия, центрифуга, тренировки на тренажерах сначала транспортного корабля «Союз», а потом и самой орбитальной станции. Так продолжалось до 4 февраля 1971 года...

В ночь с 3 на 4 февраля экипажи Георгия Шонина и Алексея Леонова, подготовка которых к полету на станцию ДОС – 7К вступила в завершающую стадию, закончили на Байконуре тренировки по наблюдению с воздуха за ночным стартом двух ракет. Тренировки прошли нормально и утром четвертого февраля экипажи на двух самолетах «Ту-104» улетели в Москву. Как обычно, по соображениям безопасности они летели в разных самолетах: если бы один из экипажей вдруг попал бы в авиакатастрофу и погиб, второй экипаж смог бы продолжить подготовку к космическому полету. Поэтому на одном самолете летели Георгий Шонин, Алексей Елисеев и Николай Рукавишников, а на другом – Алексей Леонов, Валерий Кубасов и Петр Колодин.

Командировка на Байконур оказалась несложной, но Георгий Шонин почувствовал себя уставшим. Ему очень хотелось отдохнуть хотя бы пару дней. Но уже на следующий день по программе подготовки к полету был назначен цикл тренировок на базе Центрального конструкторского бюро экспериментального машиностроения, подготовка к работе с оборудованием и

бортовыми системами орбитальной станции ДОС-7К и космического корабля «Союз».

И Шонин решил «расслабиться». Старым, уже традиционным способом. Компания в профилактории Звездного городка собралась ближе к вечеру...

Утром 5 февраля 1971 года экипажи Шонина и Шаталова должны были выехать на автобусе из Центра подготовки космонавтов Военно-воздушных сил в Центральное Конструкторское бюро экспериментального машиностроения. Сбор на контрольно-пропускном пункте назначили на восемь часов утра. К назначенному времени явились все космонавты, за исключением Георгия Шонина.

Командира первого экипажа ждали почти полчаса. Все были уверены, что он просто задерживается и вот-вот появится. Но Шонина все не было. В конце концов, домой к космонавту направили посыльного: может Георгий просто проспал или заболел? Но дома Шонина не оказалось. Его жена Лидия сказала, что Георгий вообще не ночевал дома. Чтобы не срывать тренировку в контрольно-испытательной станции всех экипажей, автобус с космонавтами уехал в Центральное конструкторское бюро экспериментального машиностроения без Георгия Шонина.

О неявке Шонина на тренировку во второй половине дня доложили генералу Каманину. Николай Петрович потребовал объяснений в первую очередь от начальника ЦПК генерала Кузнецова, но тот ничего внятного сказать не мог. Не прояснил ситуации и Алексей Леонов, с которым Шонин всегда был близок.

Каманин понял, что и руководство ЦПК, и космонавты пытаются водить его за нос и выгораживают Георгия Шонина. Вечером в своем дневнике он с раздражением отметил:

«Сегодня Шонин сорвал тренировку своего экипажа на корабле «Союз» № 32 (это заводской номер космического корабля – С.Ч.) в контрольно-испытательной станции (КИС) ЦКБЭМ. Это очень грубый

провал, и я боюсь, что тут виновато спиртное. Все - Леонов, Никерясов, Кузнецов и другие - прикрывают Шонина, но на этот раз я лично расследую причины срыва очень важной тренировки и доберусь до истины».

С утра 6 февраля Николай Петрович Каманин отложил в сторону все свои дела и лично занялся расследованием вчерашнего инцидента с Георгием Шониным.

«Подтвердились мои самые худшие опасения: тренировка в КИС была сорвана из-за пьянки Шонина, - напишет Каманин в своем дневнике. - Сегодня я весь день расследовал это тяжелое происшествие. Шонин уверяет, что ночевал в профилактории, проспал, в 8.50 вызвал шофера и на своей собственной автомашине отправился «догнать» автобус. По докладу шофера, в Медвежьих Озерах Шонин купил в магазине водку, хлеб и колбасу, выпивал на глазах у него в машине, в Калининграде (именно здесь находилась техническая база ЦКБЭМ – С.Ч.) не останавливался («забыл пропуск»), а приказал ехать прямо в Москву к бассейну «Москва», в бассейне он пробыл не более часа и вышел оттуда сильно выпившим. В 14.30 Шонин вернулся в Звездный, а уже в 15.00 с ним беседовал генерал Кузнецов, который, как и его заместители, присутствовавшие при беседе, охарактеризовали состояние Шонина одной фразой: «Пьян, лыка не вяжет».

Случившееся с Георгием Шониным просто шокировало генерала Каманина. Он знал Георгия как выдержанного и дисциплинированного человека, одного из самых лучших советских космонавтов. Шонин за десять лет пребывания в отряде прошел подготовку практически по всем космическим программам и везде зарекомендовал себя с самой лучшей стороны. Он блестяще справился с обязанностями командира корабля во время полета на «Союзе-6». Именно поэтому его и назначили в первый экипаж космонавтов, которые должны были лететь в космос в апреле 1971 года и обживать первую советскую орбитальную станцию.

Кроме того, несколько лет Георгий Шонин был еще и руководителем партийной ячейки отряда космонавтов!

В своем дневнике генерал Каманин запишет:

«6 февраля 1971 года.

Сегодня я дважды беседовал с Шониным - один на один и при свидетелях. В обоих случаях поведение его показалось мне очень странным. Он был каким-то судорожно напряженным, на его лице и руках выступал обильный пот, на мои вопросы отвечал торопливо, путано, часто повторяя: «Во всем виноват только я один, никого другого я в это дело впутывать не буду». Он настойчиво повторял, что никогда больше не будет пить, просил последний раз поверить ему, но тут же произнес фразу, которая меня насторожила: «Снимите с меня звезду Героя, снимите погоны полковника, но только пошлите в космический полет!» Такое мог сказать пьяный, но в момент разговора Шонин был трезв. Такое мог сказать дурак, но я знаю Шонина одиннадцать лет и, как и все его друзья, всегда считал его разумным и очень способным человеком.

8 февраля 1971 года.

Сегодня в 9.00 без предварительного звонка ко мне в кабинет явились космонавты Алексей Леонов и Георгий Шонин. Сначала я долго говорил один на один с Леоновым и еще раз убедился, что он пока еще неважный руководитель и воспитатель. Леонов недостаточно требователен к себе и своим подчиненным, с провинившихся не взыскивает, а пытается защитить от «ярости» начальства, сглаживая любой их проступок. Он очень инициативен, знает дело и работает с большим желанием, но часто проявляет излишнюю торопливость и горячность.

(Участие Алексея Леонова в «разборе полетов», учиненном генералом Каманиным, легко объяснимо: с 1970 по 1972 год Алексей Леонов был начальником Первого управления НИИ ЦПК, т.е. начальником Георгия Шонина – С.Ч.).

Потом я беседовал с Шониным. Он был абсолютно трезвым и внешне выглядел свежим и здоровым, но разговор у меня с ним снова не получился. Шонин не отдает себе отчета в том, что он натворил, думает, что может отделаться легким взысканием, и продолжает надеяться на свое участие в предстоящем космическом полете.

Мишин узнал о происшествии с Шониным и сегодня наговорил мне по телефону кучу глупостей: «Ну что, Шонин спился? Его и Хрунова надо гнать немедленно, я их в полет не пущу». На мое предложение заменить Шонина Шаталовым он ответил: «Шаталов плохо подготовлен, в первый полет на ДОС-7К я буду предлагать Елисеева, Кубасова и Рукавишникова и буду отстаивать их кандидатуры перед правительством».

После разговора с Мишиным я говорил с Керимовым, который, как всегда, поступил очень разумно, предложив при встрече разобраться с этим случаем, и решить, как быть дальше.

15 февраля 1971 года.

Целую неделю с большой группой офицеров проверяли состояние дел в ЦПК и в полку.

Врачи направили Шонина в госпиталь имени Бурденко. Они уверяют, что он находится в «реактивном» состоянии, что у него наблюдается «психический сдвиг». Я несколько раз беседовал с Шониным, во время бесед он был, безусловно, трезв, но в его поведении было много необычного: он молчал, когда надо было обязательно отвечать, и говорил тогда, когда надо было слушать, причем часто говорил совсем не то, чего мы все от него ожидали.

Если у Шонина и есть какой-то психический сдвиг, то вызван он нарушениями режима космонавта и скрытыми пьянками. Установлено (и признано самим Шониным), что после успешного космического полета в октябре 1969 года он часто скрытно выпивал (иногда до полной потери работоспособности). О случаях запоя и нарушения режима Шониным знали Леонов, Никерясов,

Аржанов, Крышкевич, Кузнецов и другие товарищи, но ни один из них ничего не сделал для того, чтобы помочь ему прекратить выпивки, - больше того, все они настойчиво рекомендовали его на роль командира первого экипажа ДОС-7К. Скрывая случаи недостойного поведения Шонина, они считали, что тем самым они «спасают» его.

Я отстранил Шонина от подготовки к полету на ДОС-7К: для космонавта отстранение от космического полета - самое суровое наказание. После возвращения Шонина из госпиталя будем решать вопрос о его дальнейшей службе и, по-видимому, разберем его поведение на парткоме в присутствии всех летчиков-космонавтов».

Каманин был зол на Шонина, но проштрафившемуся космонавту вряд ли грозило отчисление из отряда космонавтов. Конечно, в свое время за нарушение режима подготовки к космическим полетам (в том числе и за пьянство) были уволены некоторые из кандидатов в космонавты: Иван Аникеев, Григорий Нелюбов, Марс Рафиков и Валентин Филатьев. За «политическую неблагонадежность» был отстранен от подготовки Эдуард Кugno – он отказался вступить в члены КПСС. Но это все были всего лишь кандидаты в космонавты, люди, еще неизвестные мировой и советской общественности. Прославленные герои космоса, Герои Советского Союза тоже «залетали» достаточно часто, но их из отряда не выгоняли – именно потому, что они уже были известными всему миру космонавтами. Поэтому Георгию Шонину за его срыв в феврале 1971 года грозило отстранение от непосредственной подготовки к космическому полету на два – три года и, скорее всего, взыскание по партийной линии.

Но 5 марта 1971 года Георгий Шонин вернулся из госпиталя с вердиктом медиков, который исключал любое его наказание. Генерал Каманин вынужден был констатировать:

«Сегодня возвратился из госпиталя Г.С.Шонин с медицинским заключением: «Нуждается в продолжении лечения в санатории». Заключение врачей лишает меня юридической основы для строгого наказания Шонина, хотя я убежден, что фактически они прикрывают его от заслуживаемого возмездия».

Конечно, раз Шонин просто болен, то и наказывать его нельзя – больной человек, себя не контролирует, что с него взять? Взысканий на Шонина не накладывали, но от подготовки к ближайшим космическим полетам он был отстранен окончательно – и теперь уже очень надолго.

Сегодня вряд ли можно точно установить, что именно стало непосредственной причиной того февральского «психического сдвига» Георгия Шонина. Накопившаяся от напряженных тренировок усталость? Или какое-то неизвестное нам личное переживание? Ведь ездил же он 5 февраля к кому-то в бассейн «Москва». Для чего? Чтобы просидеть в гостях меньше часа и выпить пару рюмок водки? Но для этого вряд ли стоило ехать за пятьдесят километров, пренебрегая плановой тренировкой всего за два с половиной месяца до космического полета, нарываясь на крупный скандал в отряде космонавтов и серьезное дисциплинарное взыскание...

А вот, мягко говоря, «нестандартное» поведение Шонина во время бесед с генералом Каманиным, пожалуй, можно объяснить. Рискнем предположить, что в роковой для судьбы Георгия Шонина день 4 февраля 1971 года события развивались следующим образом. Экипажи Шонина и Леонова прилетели с Байконура. Скорее всего, Шонин ненадолго заехал домой и оставил там свои командировочные вещи, а потом появился по месту службы, в отделе военных программ первого управления ЦПК. Тут и состоялась встреча с друзьями – космонавтами. Кто-то из них и предложил собраться в профилактории, чтобы выпить за успешное завершение командировки на Байконур, просто слегка

«расслабиться». Среди «расслаблявшихся» в тот вечер 4 февраля в профилактории, были и еще не летавшие в космос кандидаты в космонавты – подчиненные Георгия Шонина.

«Расслабились» хорошо. Поздно вечером большая часть участников вечеринки разошлась домой, а Георгий Шонин явно перебрал и поэтому остался ночевать в профилактории. Утром он просто проспал, забыл пропуск (точнее, пропуск в ЦКБЭМ был у него дома, но туда утром 5 февраля Шонин не заехал).

Когда Шонин понял, что генерал Каманин взялся за разбирательство по его «делу» со всей серьезностью и неминуемо «полетят головы», он и замкнул всю ситуацию лично на себя. Именно тогда в разговоре с Каманиным он и произнес загадочную фразу:

«Во всем виноват только я один, никого другого я в это дело впутывать не буду».

Кого не хотел «впутывать в дело» и подставлять под гнев генерала Каманина Георгий Шонин?

Шонин был начальником отдела, а значит, в любом случае отвечал за действия своих подчиненных. Его самого из отряда космонавтов, конечно же, Каманин бы не выгнал. Как мы уже говорили, скорее всего, дело закончилось бы дисциплинарным взысканием и временным отстранением от подготовки к полетам.

Но вот на подчиненных Шонина, на еще не летавших космонавтов гнев Каманина мог обрушиться со всей силой. Прецеденты ранее уже были: достаточно вспомнить печальную судьбу однокашника Георгия Шонина по летному училищу, второго дублера Юрия Гагарина – Григория Нелюбова, которого Каманин отчислил из отряда в начале 60-х годов именно за «нарушение режима подготовки к космическому полету». В 1965 году Нелюбов погиб под колесами поезда. До сих пор многие считают, что это могло быть самоубийство в результате затяжной депрессии. Как уже говорилось выше, по «дисциплинарным соображениям» были отчислены также Иван Аникеев, Марс Рафиков, Валентин

Филатьев. Этим ребятам, если говорить откровенно, из-за пустячных ошибок молодости просто сломали жизнь...

Кстати, именно об этих, отчисленных по мановению недрогнувшей руки генерала Каманина, своих коллегах Георгий Шонин чуть позже напишет в книге «Самые первые»:

«Мы тяжело переживали их уход. И не только потому, что это были хорошие парни, наши друзья. На их примере мы увидели, что жизнь - борьба и никаких скидок или снисхождения никому не будет. Нас стало меньше, и мы сплотились теснее».

Еще не летавшие в космос ребята – космонавты, оказавшиеся в тот роковой вечер 4 февраля вместе с Шониным в одной теплой компании, в полной мере могли ощутить на себе проявления гнева генерала Каманина. Поэтому Шонин и взял всю вину на себя: он-то при любом варианте развития событий уже попадал под карающую руку Николая Петровича Каманина, а ребят еще можно было спасти от наказания.

Был и формальный повод, чтобы в тот роковой день 4 февраля собраться в профилактории и слегка «расслабиться»: накануне, 3 февраля, кандидату в космонавты Владимиру Евгеньевичу Преображенскому, который тоже в те годы готовился по программе военной орбитальной пилотируемой станции «Алмаз», исполнилось 32 года. Простая дружеская вечеринка сослуживцев запросто могла перерасти в банальную пьянку, на которой Георгий Шонин на некоторое время действительно потерял над собой контроль.

Кандидат в космонавты Владимир Преображенский так в космос и не слетал. Он еще долгие годы целеустремленно продолжал готовиться к полетам на военной станции «Алмаз». В 1977 году стал бортинженером сначала резервного экипажа во время полета космического корабля «Союз-24», а потом вошел в состав дублирующего экипажа, который готовился к очередному полету на орбитальную станцию «Салют-5».

Но программа была закрыта. 25 октября 1993 года, уже после увольнения в запас из отряда космонавтов, Владимир Евгеньевич Преображенский неосторожно переходил улицу и погиб под колесами автомобиля.

Представим теперь себе душевное состояние Георгия Шонина. Всю вину за случившееся 4 – 5 февраля, весь позор он взял на себя. Его отстранили от подготовки к полету. Те, кто был не в курсе происшедшего, - а таких было большинство и в самом отряде космонавтов, и на «космических» фирмах, которые готовили к полету «Союз-10» и «Салют-1» - были уверены, что космонавт попался на банальной пьянке. Вспомним в этой связи хотя бы злую фразу, брошенную В.П. Мишиным во время его разговора с генералом Каманиным: «Шонин спился, его нужно гнать из отряда космонавтов!». После возвращения Шонина из госпиталя с вердиктом медиков «Продолжить лечение в санатории» поползли еще и слухи о том, что Георгий Степанович, как говорится, «не в себе»...

А дальше на протяжении всего 1971 года события стали разворачиваться так, что только усилили тяжелое психическое состояние Георгия Степановича Шонина.

В апреле 1971 года на околоземную орбиту была выведена орбитальная станция ДОС-7К, которая после старта в сообщении ТАСС получила имя «Салют». Через несколько дней к станции стартовал космический корабль «Союз-10» с космонавтами Владимиром Шаталовым, Алексеем Елисеевым и Николаем Рукавишниковым на борту. Это был тот экипаж, с которым Георгий Шонин начинал подготовку к своему второму космическому полету, но теперь место командира корабля в «Союзе-10» вместо Шонина занял Владимир Шаталов.

На следующий день после старта «Союз-10» состыковался с «Салютом». Но полного стягивания двух космических аппаратов не произошло. Стык между кораблем и станцией оказался негерметичен. Скафандров у космонавтов не было. Начиная с первого

полета «Восхода» советские космонавты стали летать в космос только в шерстяных полетных костюмах. Поэтому - даже теоретически - переход экипажа на станцию «Салют» был невозможен. После нескольких часов совместного полета со станцией «Союз-10» отстыковался от нее и вернулся на Землю. Программа первой пилотируемой экспедиции на долговременную орбитальную станцию, которая была рассчитана на три – три с половиной недели космического полета, была сорвана.

Из книги космонавта Алексея Елисеева «Жизнь – капля в море»:

«Мы должны были состыковаться со станцией и переселиться в нее. Утром проверили бортовые системы - все было в порядке, потом выполнили второй маневр и включили систему сближения. Радиолокаторы начали искать станцию. Нашли. Корабль приступил к сближению.

Идут развороты, включается двигатель, выключается. Приборы показывают, что дальность и скорость меняются так, как положено. На расстоянии около километра мы видим станцию на экране. Появляется уверенность, что теперь стыковка состоится. Расстояние сокращается. Скорость уменьшается до безопасной. Вот уже отчетливо видны контуры станции, световые маяки. Володя переходит на ручное управление и прекрасно выполняет причаливание. Небольшой толчок, и загорается транспарант «Механический захват». Замки корабля и станции захватили друг друга. Вот она станция! Огромная, медленно покачивается около нас. Цель, к которой мы стремились, совсем близко! Постепенно движения станции замедляются. Она ненадолго останавливается на экране и начинает потихоньку приближаться к нам. Стыковочный механизм корабля подтягивает ее к себе... Остается совсем немного... Выбираются последние сантиметры... Что такое? Похоже, стягивание прекратилось... Да, все замерло... А вот и зловещий

транспарант «Стыковки нет». Как это может быть? Докладываем на Землю. Нас просят пока ничего не делать, подождать до следующего сеанса связи. Конечно, им надо время, чтобы разобраться. Ситуация на редкость обидная: до станции несколько сантиметров, а мы не можем в нее войти.

На следующем витке Центр управления попросил Николая вскрыть обшивку в районе стыковочного узла и проверить состояние одного из электроразъемов. Видимо, предполагают, что мог нарушиться контакт. Николай был разработчиком бортовой автоматики, и для него это труда не представляло. Он довольно быстро провел ревизию и не обнаружил никаких аномалий. Нас просили выдавать повторные команды на стыковку с пульта управления, но это не принесло успеха. В конце концов, специалисты пришли к выводу, что возникло механическое повреждение стыковочного устройства и стыковку провести не удастся. Нам дали указание готовиться к спуску. Все планы рухнули».

Когда Георгий Шонин узнал о неудаче его коллег на «Союзе–10», он очень расстроился. «Это все из-за меня, - повторял он. – Володя Шаталов полетел вместо меня, но он не успел хорошо подготовиться к полету. Я бы обязательно состыковал «Союз» со станцией!»

Коллеги – космонавты уверяли Шонина, что причина неудачной стыковки не в неправильных действиях Шаталова, а в том, что произошла поломка стыковочного узла на «Союзе–10», но Георгий упрямо стоял на своем: «Это все из-за меня, это я виноват!»

«Средство для утешения» нашлось быстро...

В июне 1971 года на «Союзе–11» отправилась вторая экспедиция на орбитальную станцию «Салют». Лететь должен был экипаж в составе командира корабля Алексея Леонова, бортинженера Валерия Кубасова и космонавта – исследователя Петра Колодина. Но буквально за несколько дней до старта медики обнаружили у Валерия Кубасова, который в 1969 году летал вместе с Георгием Шониным на «Союзе–6», какое-

то затемнение в легких. Уже потом выяснится, что это, скорее всего, была обыкновенная аллергическая реакция на вещество, которым обрабатывали клумбы возле гостиницы «Космонавт» в Ленинске. Но тогда экипаж Леонова отстранили от полета и на орбиту отправились подготовленные гораздо слабее основного экипажа дублеры: Георгий Добровольский, Владислав Волков и Виктор Пацаев. Если первые два экипажа (Шонина – Шаталова и Леонова) начали тренировки еще ранней осенью 1970 года, то экипаж Добровольского окончательно сложился только весной 1971 года.

Космонавты «Союза-11» состыковались с «Салютом» и 24 дня успешно работали на его борту. Но 30 июня 1971 года при посадке космического корабля на Землю произошла трагедия. На большой высоте в нерасчетном режиме открылся один из клапанов в спускаемом аппарате. За бортом корабля был вакуум, а космонавты, напомним, летели без скафандров. Разгерметизация привела к почти мгновенной гибели всего экипажа.

И снова Георгий Шонин отнес эту трагедию на свой собственный счет: «Тот клапан можно было закрыть вручную. Если бы на «Союзе-11» командиром летел я, а не Жора Добровольский, никто бы не погиб! Ребята оказались в этом корабле только потому, что меня сняли с полета. Я во всем виноват!»

Гибель Георгия Тимофеевича Добровольского Шонин воспринял особенно остро: ведь они были земляками - оба несколько лет жили в Одессе, оба учились в одной летной школе ВВС.

И снова использовалось одно и тоже «средство для утешения»...

С 1970 года Георгий Шонин работал на должности начальника отдела военных программ первого управления Центра подготовки космонавтов. Отдел занимался общей подготовкой экипажей к полетам на военной орбитальной станции «Алмаз» и военно-исследовательском корабле «Союз-ВИ». После скандала

с пьянкой и последовавшего за ним вердикта медиков рассчитывать на полет в космос Шонину не приходилось. Но он по-прежнему руководит подготовкой к предстоящим полетам других экипажей: Павла Поповича и Юрия Артюхина, Геннадия Сарафанова и Льва Демина, Бориса Волынова и Виталия Жолобова и других. Готовит к полету своих друзей – космонавтов, зная, что сам с ними не полетит...

Чтобы ослабить горечь жизненных неудач использовалось все то же средство...

В итоге 12 июня 1973 года Георгий Шонин был снят с должности начальника отдела.

Слухами земля полнится. Имя «неправильного» Шонина постепенно начинают «стирать» из истории советской космонавтики – о нем просто умалчивают. В 1975 году в издательстве «Молодая гвардия» выходит книга – документальная композиция «Жизнь – прекрасное мгновенье», посвященная памяти Юрия Алексеевича Гагарина. Среди друзей первого космонавта планеты на седьмой странице книги перечислены все советские космонавты из первого отряда космонавтов – того самого, «гагаринского». Нет только фамилий двух космонавтов – Владимира Комарова, который погиб в 1967 году при испытаниях космического корабля «Союз-1», и... Георгия Степановича Шонина. Случайность? В тексте книги приведены воспоминания всех космонавтов первого отряда о Юрии Гагарине. Нет только воспоминаний Георгия Шонина. Это тоже случайность? Георгию Степановичу, который служил на Севере, как и Гагарин, тренировался вместе с первопроходцем Вселенной во время подготовки к космическому полету, совсем нечего было сказать?

Но в самом отряде космонавтов на Георгии Шонине вовсе не собирались «ставить крест». Руководство ЦПК решило дать Георгию еще один шанс остановить свое движение по наклонной плоскости. Его назначают инструктором-космонавтом третьего отдела первого управления. Третий отдел в те годы занимался

подготовкой экспериментального полета «Союз» – «Аполлон», проведение которого намечалось на июль 1975 года. Это была очень ответственная и интересная работа.

Кроме того, Шонину доверили сопровождать иностранные делегации во время посещения ими Центра подготовки космонавтов (американцев, индийцев, гостей из социалистических стран).

Но, увы... 30 апреля 1974 года Георгий Шонин был переведен с должности инструктора-космонавта на должность космонавта этого же отдела. В карьерном отношении опускаться ниже уже просто некуда. Причина перевода на нижестоящую должность все та же...

Беда не приходит одна. У космонавта Шонина стало пошаливать сердце.

В конце 1974 года вместе с еще не летавшим в космос космонавтом Валерием Илларионовым Георгий Шонин был включен в состав экипажа поддержки для советско-американского космического полета «Союз» – «Аполлон». Как правило, экипажи поддержки работают в Центре управления полетом и обеспечивают взаимодействие служб Центра с летающими в космосе космонавтами. Это назначение означало, что полет в космос в ближайшие годы Георгию Шонину снова не светит...

Но Шонину как специалисту все-таки доверяют: Георгий Степанович был одним из тех, кто вел связь из Центра управления полетами с работающими на орбите космонавтами Алексеем Леоновым и Валерием Кубасовым – экипажем «Союза-19», который отправился на стыковку с американским «Аполлоном». Эту работу Георгий Шонин выполнил мастерски.

В самом начале полета «Союза-19» произошла нештатная ситуация. В ходе предстартовой проверки, примерно за три часа до запуска, обнаружилось, что нет сигнала от бортовых телевизионных камер. Специалисты предположили, что нарушилась связь между камерами и передатчиком. Экспедиция

«Союз»-«Аполлон» должна была стать по своей сути демонстрацией космического сотрудничества между СССР и США. И представьте, какая это была бы демонстрация, если бы с борта космических кораблей не удалось получить телевизионную «картинку»?

Рассматривался вопрос о переносе запуска «Союза-19» на другой день. Но после совещаний и детальной оценки ситуации все-таки было принято решение запустить космический корабль в намеченный срок, а уже в космическом полете попытаться силами космонавтов произвести ремонт.

Специалисты-телевизионщики срочно вылетели с Байконура на завод в подмосковных Подлипках, где был такой же комплект телевизионной аппаратуры, и самое главное, точно такой же как «Союз-19» резервный корабль, начиненный таким же оборудованием, что и полетный экземпляр. Космонавт Владимир Александрович Джанибеков по разработанным рекомендациям проделал все необходимые ремонтные операции в макете космического корабля. Оказалось, что произошло нарушение соединения электрической цепи в блоке коммутации. Он находился под обшивкой корабля, и пришлось ее вскрывать. Все рекомендации по ремонту были собраны, обобщены и переданы в Центр управления полетом. Там космонавт Георгий Степанович Шонин передал все указания командиру космического корабля «Союз-19» Алексею Архиповичу Леонову. Леонов решительно вскрыл обшивку корабля, и провел успешный ремонт еще до начала первой телевизионной передачи по программе полета. План телевизионных репортажей в цветном варианте, начиная с 19 часов 35 минут 16 июля полностью выполнялся.

Вот как описывает работу Георгия Шонина по ликвидации нештатной ситуации во время советско-американского космического полета Василий Лесников в книге «Рядом с космонавтами»:

15 июля 1975 года.

Начался отсчет экспериментальному совместному полету космических кораблей «Союз» и «Аполлон».

На околоземную орбиту в 15.20 выведен космический корабль «Союз 19» с экипажем: командир экипажа полковник Леонов Алексей Архипович, бортинженер Кубасов Валерий Николаевич.

Когда уже начался отсчет стартового времени, на космическом корабле «Союз» вышла из строя телевизионная система. А это означало отсутствие с орбиты телевизионных репортажей. Но и сообщить американцам о возникшей неисправности никто не спешил. Была возможность того, что американцы не только задержат свой старт, но и вообще откажутся от полета из за низкого уровня безопасности космических кораблей в СССР.

Старт состоялся успешно, а Леонову с Кубасовым в первые, самые тяжелые, сутки полета предстояло устранить неисправность. Или хотя бы попытаться. Специалисты на земле усиленно искали возможность выхода из создавшейся ситуации.

Через семь с половиной часов после старта «Союза» с мыса Канаверал стартовал ракетоноситель с космическим кораблем «Аполлон», на борту которого находился экипаж: командир экипажа Томас Стаффорд, пилот стыковочного модуля Дональд Слейтон и пилот отсека экипажа (командного модуля) Вэнс Бранд.

16 июля 1975 года.

На орбите «Союза». Ночь прошла относительно спокойно. А утром рано начались ремонтно-восстановительные работы.

Опыта таких работ у советских космонавтов было мало. Только два экипажа отработали на станциях 15 и 30 дней. Инструменты для таких работ только разрабатывались и изготавливались. Ведь простой отверткой или молотком в космосе работать нельзя. К тому же, в данном полете вообще не предусматривался никакой ремонт. Инструмента не было никакого.

Вот часть рекомендаций, отправленных экипажу космонавтом Шониным, который был оператором связи у экипажа.

ШОНИН: Будьте внимательны...Центральные жилы...соединить перемычкой из контровочной проволоки длиной 30–40 сантиметров так, чтобы она не касалась корпусов разъемов. Для этого перемычку надо изолировать...

ЛЕОНОВ: Учту. Дальше...

ШОНИН: Контровочную проволоку можно взять с гаек верхнего щитка СКГС за обшивкой серванта.

ЛЕОНОВ: Все?

ШОНИН: Изолирование можно осуществить пластырем, резиновым мешком...

КУБАСОВ: А лейкопластырем медицинским можно?

ШОНИН: (после консультации) Можно.

И пошла работа. Леонов использовал нож, который купил накануне на рынке и на всякий случай прихватил с собой. Он ведь имел аварийную посадку вместе с Павлом Беляевым, когда они больше суток провели на морозе и в снегу выше пояса.

Обрадованный Леонов в одном из сеансов связи сообщил, что они сумели даже запасной провод нужной длины найти. К концу дня ремонт был закончен, включены цветные камеры, и контрольный тест успешно ушел на землю».

Вторая половина дня 16 июля 1975 года, дня стыковки «Союза-19» и «Аполлона». На связи с экипажем «Союза» снова Георгий Шонин:

- Расстояние между кораблями сорок километров. «Аполлон» начинает маневр перехода на перехватывающую траекторию.

- Вас понял, - звучит в зале Центра управления полетами спокойный голос Алексея Леонова. – Расстояние сорок.

Переговоры ведутся и между командирами обоих сближающихся кораблей – «Союза-19» и «Аполлона».

Установлена прямая радиосвязь в ультракоротковолновом диапазоне.

- Как слышите, «Аполлон»? - интересуется на английском языке Алексей Леонов.

- Слышу вас отлично, спасибо, — по-русски отзывается с «Аполлона» командир американского корабля Том Стаффорд.

- «Аполлон» сейчас совершает облет «Союза», - Георгий Шонин комментирует для собравшихся в зале управления журналистов ситуацию на орбите. - Все идет точно по графику стыковки.

Через несколько минут Шонин снова выходит на связь с Леоновым:

- «Аполлон» занял исходную позицию. Начинает причаливание.

- Понял, Жора, понял – доносится из динамиков ответ Алексея Леонова. – Мы готовы к работе.

Расстояние между кораблями постепенно сокращается. Вот уже осталось чуть больше десяти метров. С помощью телевизионной камеры «Аполлона» отчетливо виден парящий в пространстве «Союз-19». Корабль словно застыл среди звезд. Но это иллюзия - на самом деле оба корабля несутся над Землей с огромной скоростью. Хотя их скорости относительно друг друга действительно невелики.

- Расстояние между кораблями два метра... – голос Георгия Шонина, кажется, звенит от напряжения. - Метр...

- Есть контакт! – слышится возбужденное восклицание Алексея Леонова. - Привет, Том! Сработано отлично!

- Спасибо, Алексей, - тотчас отзывается Стаффорд. - Ждем с вами встречи!

На экране в Центре управления полетом видно, как стыковочные агрегаты обоих кораблей вошли в соприкосновение. Автоматика «Союза-19» и «Аполлона» вступила в работу. Она доведет до конца сцепку, стягивание и герметизацию стыка.

- Есть стыковка! – улыбается Георгий Шонин.

Позже в книге «Самые первые» он напишет:

«Честно говоря, мне приятно было выполнять обязанности «кепка» («сарсом» – так американцы называют главного оператора связи с экипажем, это название прижилось и у нас). И не только потому, что я до мелочей отработал программу полета. Я хорошо знал и экипаж «Союза». Более того, они были дороги мне: Алексей потому, что это один из немногих, кто остался в Центре подготовки, ребят гагаринского набора; а с Валерием нас породнил космос в октябре 1969 года. Зная досконально характер каждого, я передавал распоряжения, рекомендации и замечания экипажу так, чтобы уже по интонации моего голоса им была понятна реакция Земли на все их действия».

Отметим, что Шонин в те трудные для него семидесятые годы вовсе не находился в состоянии постоянного упадка духа и в полной депрессии. Напротив, внешне он по-прежнему производил впечатление человека, который любит жизнь во всех ее проявлениях, любит шутить и слывет оптимистом. Другим он становился только после изрядной дозы выпитого...

Из-за постоянных выпивок в семье Шониных начались семейные неурядицы и скандалы. В конце концов, Георгий Шонин развелся с женой Лидией Федоровной, с которой он прожил вместе почти полтора десятилетия и воспитывал троих детей.

Второй раз он женился в середине семидесятых на Атрашенко Людмиле Валентиновне (родилась 15 января 1937 года). Людмила Валентиновна работала в газете «Новые рубежи» города Одинцово Московской области, журнале «Огонек», затем - в Комитете литераторов при Литературном фонде СССР. От этого брака у Георгия Шонина 4 февраля 1979 года родился сын Антей.

Но и второй брак тоже оказался неудачным. Третьей супругой Георгия Шонина стала Галина Аркадьевна, которая работала секретарем начальника военторга Центра подготовки космонавтов.

Многим его коллегам казалось, что стремительное падение вниз этого известного всей стране человека уже не остановить. Но Георгий Шонин доказал – прежде всего, доказал самому себе, - что судьбе рано ставить на нем крест.

Да и могло ли быть иначе? Да, после своего космического полета Георгий попал в алкогольную зависимость. Но он – космонавт, причем космонавт первого, «гагаринского» набора, успешно прошедший все возможные психологические тесты.

В книге В.И.Лебедева «Личность в экстремальных условиях» приводится такой психологический портрет Георгия Шонина:

«В процессе тренировок (космонавтов – С.Ч.) выявились как общие закономерности в становлении профессиональных навыков, так и закономерности, зависящие от темперамента людей.

Космонавты с холерическим темпераментом, с преобладанием возбуждательного процесса и высокой подвижностью нервных процессов быстро усваивали профессиональные навыки. Однако они допускали различные ошибки в начале тренировок и имели склонность к преждевременным действиям. Они быстрее осваивали задания, включающие особые случаи полета, чем обычные упражнения. На предварительной подготовке они задавали многочисленные вопросы, оживленно обсуждали детали задания. В зачетном упражнении на учебном космическом корабле работали быстро, инициативно, живо и эмоционально реагировали на обстановку. Характерные ошибки для людей такого типа - торопливость и недостаточная концентрация внимания. Их отчетные доклады были яркими, живыми, образными, хотя иногда недостаточно конкретными, субъективными.

Примером такого типа космонавтов может служить Г. С. Шонин, в прошлом летчик-истребитель. Человек он жизнерадостный, с хорошо развитым чувством юмора. При индивидуально-психологическом исследовании

высшей нервной деятельности в процессе подготовки у него выявились высокие показатели силы и подвижности нервных процессов при достаточно выраженном преобладании возбудительного процесса. Навыки пилотирования выработал быстро, ошибок допускал немного, и они были нехарактерными; повторения ошибок не отмечалось. Упражнение с аварийными случаями в полете освоил значительно быстрее, чем штатный вариант полета. Ошибки в начальном периоде подготовки заключались преимущественно в преждевременных действиях. Длительные перерывы в выработке навыков сказывались на его работе отрицательно. На фоне сформировавшихся навыков работал быстро, весело, инициативно, безошибочно. Отчетный доклад по проделанному упражнению живой, объективный, самокритичный и полный».

Могла ли пагубная привычка к чрезмерному потреблению алкоголя надолго овладеть человеком с такой психологической характеристикой? Очевидно, что нет.

Георгий Степанович нашел в себе силы, чтобы измениться и, как принято говорить, взять себя в руки. Падение вниз космонавта Шонина закончилось. Началось медленное, но уверенное восхождение на новую жизненную высоту.

Георгий Шонин по-прежнему активно участвует в общественной жизни. Правда, теперь он старается избегать фуршетов и шумных застолий. В те годы он достаточно неожиданно открывает в себе тягу к печатному слову, к литературе.

В одном из ноябрьских номеров «Литературной газеты» за 1975 год появляется небольшая статья, в которой говорится:

«Открытие традиционной Недели молодежной книги, посвященной XXV съезду КПСС, состоялось в день рождения Ленинского комсомола. Большой литературный вечер в Политехническом музее вел поэт

Л. Ошанин. На вечере выступили Герой Советского Союза Г.Ф. Байдуков, летчик-космонавт СССР, Герой Советского Союза Г.С. Шонин, поэты К. Ваншенкин, В. Костров, Вяч. Кузнецов, Н. Старшинов и другие. Молодым авторам А. Чупрову и А. Ревенко за лучшие книги прозы и поэзии были вручены почетные дипломы издательства «Молодая гвардия».

Как знать, может быть именно после того литературного вечера в Политехническом музее, и родилась у Георгия Степановича идея самому написать книгу?

Правда, существует и другая версия событий, которые подтолкнули Георгия Шонина взяться за перо. Имя «неправильного» Шонина постепенно начинали «стирать» из истории советской космонавтики – о нем просто умалчивали. В 1975 году в издательстве «Молодая гвардия» вышла книга – документальная композиция «Жизнь – прекрасное мгновенье», посвященная памяти Юрия Алексеевича Гагарина. Среди друзей первого космонавта планеты на седьмой странице книги были перечислены все советские космонавты из первого отряда космонавтов – того самого, «гагаринского». Не было только фамилий двух космонавтов – Владимира Комарова, который погиб в 1967 году при испытаниях космического корабля «Союз-1», и... Георгия Степановича Шонина. Случайность?

В тексте книги были приведены воспоминания всех космонавтов первого отряда о Юрии Гагарине. Не было только воспоминаний Георгия Шонина. Это тоже случайность? Что, Георгию Степановичу, который служил на Севере, как и Гагарин, тренировался вместе с первопроходцем Вселенной во время подготовки к космическому полету, совсем нечего было сказать?

Конечно, Шонин узнал о выходе книги из печати. Отреагировал с присущим ему юмором. Купил в книжном магазине два экземпляра книги «Жизнь – прекрасное мгновение». На внутренней стороне обложки сделал одинаковые надписи:

«С пожеланиями счастья и благополучия от первого в мире невидимого космонавта. Шонин Г.С.»

И отправил книги по почте составителю сборника и в издательство «Молодая гвардия».

Демарш космонавта возымел эффект. Составитель сборника позвонил и принес свои извинения, а из издательства пришло предложение написать собственную книгу воспоминаний.

Георгий Шонин сел за письменный стол и самым распрекрасным образом справился с делом. В 1976 году в «Молодой гвардии» вышла книга его воспоминаний «Самые первые».

Книга воспоминаний стала тем нравственным рубежом, который обозначил новую жизнь космонавта Георгия Шонина. Произведение, написанное летчиком-космонавтом, получилась далеко выходящей за рамки обычной советской мемуарной литературы. В своих воспоминаниях Георгий Степанович Шонин одним из первых коснулся темы, доселе запретной в Советском Союзе. Он достаточно подробно рассказал о космонавтах первого, «гагаринского» отряда, так и не полетевших в космос.

К сожалению, даже в 1976 году – в год, когда книга увидела свет, то есть через пятнадцать лет после формирования первого отряда космонавтов, - цензура запретила называть на ее страницах фамилии тех восьми летчиков, которые пришли в Звездный городок вместе с Гагариным, Титовым и Шониным, но по разным причинам не поднялись на космическую орбиту: Ивана Аникеева, Валентина Бондаренко, Валентина Варламова, Дмитрия Заикина, Анатолия Карташова, Григория Нелюбова, Марса Рафикова и Валентина Филатьева. Большинство из этих несостоявшихся космонавтов в середине семидесятых годов были живы и здоровы, служили в армии или работали. Но и после отчисления из отряда космонавтов они все еще являлись носителями важной военно-технической информации. Поэтому их фамилии по-прежнему держались в секрете.

Тем не менее, называя своих не слетавших к звездам коллег только по именам, Георгий Степанович смог рассказать о главном - о том, как неоднозначно и даже трагично сложились судьбы первых кандидатов в советские космонавты.

Хотя и тогда, в 1976 году, сказать всю правду Шонину не позволили. Не разрешили, например, написать о том, что самый молодой из космонавтов, Валентин Бондаренко, за три недели до полета в космос Юрия Гагарина, трагически погиб во время пожара в барокамере. Цензоры опасались, что разглашение этой информации могло бы подогреть спекуляции в западной прессе на тему «Был ли Гагарин первым советским космонавтом?».

Только через десять лет, в 1986 году, на заре перестройки и гласности, журналист Ярослав Голованов опубликует в газете «Известия» серию статей, в которой назовет все фамилии космонавтов первого звездного отряда и приоткроет покров тайны над многими «белыми пятнами» в истории советской пилотируемой космонавтики.

Но, повторимся, до этого еще должны пройти долгие годы. А тогда, в середине семидесятых, Шонин сделал не просто первый и весьма смелый шаг в рассекречивании «космической тайны», но и смог написать очень хорошую и правдивую книгу. И совсем не удивительно, что в следующем 1977 году «Самые первые» получили первую премию на всесоюзном литературном конкурсе имени Николая Островского.

Через несколько лет после выхода книги Георгий Шонин напишет:

«Я получил и получаю много откликов и предложений. Отклики, в основном, положительные, и мне приятно отдавать себе отчет, что я сумел найти дорогу к сердцу многих читателей.

Предложения заманчивы. Некоторые издательства предложили дополнить книгу, написать продолжение. И я, было, задумался. Но сразу же всплыло в мыслях, что

люди всегда запоминают первое исполнение песни, а все следующие только сравнивают с первым.

Эта книга - моя песня о друзьях и товарищах. Первая песня... и, возможно, единственная. И я решил: пусть остается такой, какой она и родилась, словно первая любовь – нежной и трепетной...»

Может быть, именно тогда, работая над «Самыми первыми» и, осмысливая нелегкие судьбы своих друзей по отряду космонавтов, Георгий Степанович смог по-новому взглянуть и на свою собственную судьбу. Он писал:

«Я с уважением относился к тем, у кого жизнь похожа на хорошо выверенный и точно выставленный гироскоп. Но буду откровенен: меня все-таки больше тянет к людям иного плана. Мои симпатии на стороне тех, кому не всегда везет и, может быть, не сразу становится все ясным и понятным, кто идет по жизни не ровненькой и гладенькой, как железнодорожные рельсы, дорогой, а бывает, что и падает, разбивая лоб и колени, встает и все-таки снова идет к заветной мечте; кто, защищая свое мнение, говорит иногда не так хорошо и правильно, но зато откровенно и с запалом; кто, не беря на себя громких обязательств и не ожидая наград, может работать день и ночь (сколько потребуется!) для общего дела, кто не боится посмотреть вслед красивой женщине и, если крайне необходимо, иногда проскочить перекресток улиц на красный свет. И поэтому мне так близка и понятна мысль мудрого Льва Толстого: чтобы жить честно, нужно порываться, путаться, биться, ошибаться, начинать и бросать, и снова начинать и бросать, и вечно бросаться и метаться. А спокойствие – душевная подлость».

Взлет в бесконечность

Если объективно и непредвзято оценить биографию летчика – космонавта СССР Георгия Степановича Шонина после злосчастной для него даты 4 февраля 1971 года, то складывается странное впечатление. Начиная с 1971 и по конец 1975 года, словно какая-то невидимая сила тянет человека вниз, взваливает на его плечи неприятности и поражения. И вдруг все меняется. Теперь дорога Георгия Степановича – только вперед и вверх. Судите сами...

22 января 1976 года полковника Георгия Шонина назначают начальником второго управления ЦПК. Это был огромный кредит доверия: ведь теперь именно на Шонина легла ответственность за всю тренировочную базу Центра подготовки космонавтов.

Вот как прокомментировал это событие Василий Лесников в своей книге «Рядом с космонавтами»:

«30 января 1976 года

Начальником нашего управления стал летчик космонавт СССР, полковник Шонин Георгий Степанович. Так завершилась борьба за генеральскую должность. Претендентов было много. Но из всех вариантов этот лучший.

После своего космического полета Шонин был на различных должностях.

Он, наверное, уже давно стал бы генералом, если бы не пристрастие к алкоголю. И все таки он умница и прекрасный человек. С ним можно обсуждать проблемы и решать вопросы. Он видит в окружающих людей, а не материал для обеспечения своего следующего карьерного шага. Таково мнение всех, с кем он работал».

Да, Георгий Степанович был Героем Советского Союза и летчиком-космонавтом СССР. Но после «залета» начала семидесятых, после всех кривотолков и косых взглядов некоторых коллег по космическому отряду, назначение сразу начальником одного из важнейших

управлений ЦПК из «простых космонавтов», в которые его «опустили» в 1974 году, кажется просто невероятным. Герман Титов, например, был уверен, что за Георгия Шонина «замолвил словечко» кто-то из очень авторитетных людей. Вряд ли это был кто-то из литературных кругов – в начале 1976 года Георгий Степанович еще не написал свою книгу. Да и сомнительно, чтобы к мнению литераторов прислушались бы руководители Центра подготовки космонавтов.

Поэтому, сыграла свою роль протекция человека, имеющего вес и имя в самой космонавтике. Таким человеком был академик Валентин Петрович Глушко.

В 1974 году руководитель Центрального конструкторского бюро экспериментального машиностроения Василий Павлович Мишин, который заявил генералу Каманину еще в 1971 году, что Шонин «спился» и что он его «никогда больше не пустит в космос», был отправлен в отставку. Кстати, по свидетельствам современников, Василий Павлович Мишин и сам был далеко не трезвенником.

ЦКБЭМ вошло составной частью в созданное вскоре Научно-производственное объединение «Энергия». Новую структуру доверили возглавить выдающемуся конструктору советских ракетных двигателей академику Валентину Петровичу Глушко.

Георгий Степанович Шонин отлично справился с обязанностями руководителя оперативной связи во время полета космических кораблей «Союз-19» и «Аполлон». Этот полет был первой большой космической программой, которая завершилась после назначения Валентина Глушко руководителем НПО «Энергия». После завершения программы состоялся торжественный прием для участников выполненной в космосе работы. На этом приеме, естественно, присутствовал и Георгий Шонин. Академик Глушко и космонавт Шонин познакомились ближе, разговорились.

В ходе беседы выяснилось, что и Валентин Глушко, и Георгий Шонин жили в Одессе, но в разное время.

Конечно, Шонин не просил Глушко ни о какой протекции по службе. Но в конце 1975 года встал вопрос о совершенствовании работы тренажерной базы ЦПК и назначении ее нового руководителя. Эта тема обсуждалась во время встречи Валентина Глушко и начальника ЦПК генерал-лейтенанта Георгия Берегового.

- Георгий Тимофеевич, а почему бы вам не назначить руководителем тренажерного комплекса кого-нибудь из числа уже летавших космонавтов? – поинтересовался Глушко. – Вот, например, Георгий Степанович Шонин. Отлично работал во время выполнения программы «Союз» – «Аполлон». И, насколько мне известно, непосредственно сейчас к космическому полету Шонин не готовится...

Береговой обещал подумать. Он вернулся в ЦПК, приказал принести ему личное дело Георгия Шонина и долго листал его. Изучение дела в данном случае было просто формальностью. Георгия Шонина Береговой знал уже больше десяти лет. Они вместе готовились по программам «Восход» и «Союз».

Отличные характеристики и рекомендации... Шонин – один из наиболее подготовленных летчиков – космонавтов. Пользуется большим авторитетом у коллег. Прекрасно справился с выполнением обязанностей командира корабля во время полета на «Союзе-6»...

А потом был тот самый «психологический» срыв в феврале 1971 года...

Береговой вызвал к себе Шонина и долго с ним беседовал. И принял решение: назначить полковника Шонина Георгия Степановича начальником второго управления ЦПК – руководителем тренажерной базы Центра. Он решил поверить Георгию. Решил, что Шонину нужно дать еще один шанс преодолеть свою пагубную страсть. А что лучше всего лечит от пагубных привычек? Конечно, работа!

Генерал Береговой не ошибся в Георгии Шонине.

Глушко ничего не сказал Шонину о своем разговоре с Береговым. Но Георгий Степанович и сам догадался, кто оказал ему помощь в его новом назначении. Он до конца жизни был благодарен Валентину Петровичу Глушко за этот кредит доверия. Уже в «перестроечные» годы один из журналистов во время телевизионной передачи позволил себе довольно резко отозваться о роли Валентина Петровича Глушко в советской космонавтике. Дескать, Глушко – это руководитель «периода застоя», с него начался «кризис» в советской космонавтике. Георгий Шонин попросил слова и довольно резко возразил:

- Глушко у нас, космонавтов, называют «Богом огня». В Бога мы не верим, никто его в Космосе не видел, а в Глушко верим!

О дружбе и духовной близости двух одесситов, Валентина Глушко и Георгия Шонина, свидетельствует и такой факт. В ознаменовании выдающихся заслуг академика Глушко, в Одессе по Указу Верховного Совета СССР ему установлен бронзовый бюст работы народного художника СССР А.А.Ковалева. На его открытии 19 июля 1978 года на Приморском бульваре от отряда космонавтов присутствовал Георгий Степанович Шонин. Георгий Шонин поехал в Одессу именно потому, что считал Валентина Петровича Глушко не просто известным руководителем советской космической программы, прославленным академиком, но в некоторой степени и своим другом, и старшим наставником. Человеком, который оказал ему доверие. Шонин оправдывает это доверие.

Георгий Шонин серьезно взялся за порученное ему новое дело. Тренажерная база ЦПК стала стремительно обновляться.

Шонин обратил внимание на предложения по созданию тренажеров, которые поступили от инженеров и конструкторов из Новочеркасска. Вскоре в Ростовскую область отправилась делегация Центра подготовки космонавтов во главе с начальником управления,

летчиком-космонавтом Георгием Шониным. Шонин хотел лично оценить технические предложения донских конструкторов. Именно тогда между сотрудниками ОКБ и ЦПК возникли те особые отношения делового партнерства и взаимного доверия, которые благотворно повлияли на развитие тренажерного комплекса для обучения советских космонавтов. По соглашению сторон был создан Донской филиал центра тренажеростроения. Результат не замедлил сказаться. В середине семидесятых в Звездном городке появились специализированный тренажер сближения и стыковки транспортного корабля «Союз» и комплексный тренажер орбитальной станции «Салют». Заложенные в эту разработку новые технические возможности позволили в дальнейшем многократно модернизировать тренажерный комплекс и обеспечить подготовку экипажей новых транспортных кораблей «Союз-Т» и «Союз-ТМ». Эта совместная работа специалистов Центра подготовки космонавтов и Новочеркасского конструкторского бюро позднее была удостоена Государственной премии СССР. Сегодня центр в Новочеркасске носит имя космонавта Георгия Шонина - человека, который много лет назад первым поверил в потенциал донских ученых и убедил своих коллег по Звездному городку доверить разработку тренажеров новочеркасцам.

В августе 1979 года, в Центре подготовки космонавтов будет завершено строительство и монтаж большой центрифуги и гидролаборатории, начатое по инициативе Георгия Шонина.

Шонин со всей страстью отдался работе. Постепенно начинает восстанавливаться его статус и в отряде космонавтов. Вскоре его назначают старшим инструктором-космонавтом, а потом - ведущим инженером-испытателем.

За успешную работу в Центре подготовки космонавтов 15 октября 1976 года Георгий Шонин был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Почти ровно через год, 27 октября 1977 года, ему присваивается звание генерал-майора авиации. Для военно-воздушных сил это был достаточно редкий для мирного времени случай, поскольку должность начальника второго (тренажерного) управления ЦПК была полковничьей. И еще один штрих к космической карьере Шонина. Его именитые коллеги по отряду космонавтов, пришедшие в космонавтику вместе с Георгием в составе еще «гагаринского» набора, - Валерий Быковский, Борис Волынов, Виктор Горбатко и другие, - совершившие уже по два полета в космос, все еще остаются в звании полковников.

Большое внимание в те годы Георгий Степанович уделял музею Звездного городка. Именно он чаще других космонавтов сопровождал во время его осмотров многочисленные иностранные делегации. Шонин был замечательным рассказчиком и мог ответить на самые каверзные вопросы зарубежных гостей.

Однако более всего в те годы Георгия Шонина увлекал процесс решения научно-технических проблем в области прикладной космонавтики. В 1978 году он защитил диссертацию и получил степень кандидата технических наук. Взглянул за написание докторской, но...

Но в начале 1979 года он решил круто изменить свою судьбу. В середине апреля Шонин направил руководству ЦПК раппорт с просьбой перевести его из отряда космонавтов на летную должность в Военно-воздушные силы СССР.

Что побудило Георгия Шонина написать раппорт? Писатель из Одессы Юрий Овтин излагает свою версию событий:

«Настоящим красавцем, можно сказать — суперменом выглядел наш земляк Георгий Степанович Шонин — командир космического корабля «Союз-6». Вес своей Звезды, некоторые колючие ее неудобства ему пришлось ощутить на своем сердце. Как тогда было заведено, каждый космонавт после полета писал книгу. Писал, понятно, не сам, но в плотном сотрудничестве с

литредактором. В его, Георгия Степановича, случае, это была очень привлекательная женщина и, несмотря на то, что к тому времени имел он семью, сотрудничество их оказалось столь плодотворным, что родилась не только книга, но и кудрявый ангелочек — которому дали имя Антей. Руководство такого творчества не приветствовало...»

Версия писателя Овтина выглядит весьма сомнительной хотя бы потому, что книгу «Самые первые» Георгий Шонин написал в 1976 году, а его младший сын Антей родился только через три года – в 1979 году. Но не будем лукавить: недоброжелателей и завистников у Георгия Степановича всегда хватало. И кое-кто из них действительно решил использовать факт рождения младшего сына Шонина, как повод для очередного «наезда» на космонавта.

Однако была и другая причина для ухода Шонина из отряда космонавтов. Георгию Степановичу Шонину не было еще и сорока четырех, а рассчитывать на второй полет в космос он уже не мог: руководство ЦПК, несмотря на успешную работу Шонина на должности начальника управления Центра подготовки космонавтов, было категорически против его возвращения в действующие космонавты. «У нас, Георгий Степанович, не Америка, - вежливо улыбались одни, – у нас генералы в космос не летают. У тебя есть хорошая должность? Вот и работай. Защитил кандидатскую диссертацию? Теперь готовь докторскую. А о полетах в космос забудь. Пусть теперь молодые летают!» А другие «коллеги» и вовсе издевательски шептались у Шонина за спиной: «А если он снова – того, сорвется? Прямо в полете!»

Василий Лесников в книге «Рядом с космонавтами» фактически суммирует обе «версии» ухода Георгия Шонина из отряда космонавтов:

«19 января 1978 года

Шонин собрал начальников отделов и объявил, что он подал рапорт по команде о переводе его к новому месту службы. Он ушел из семьи и женился на

корреспондентке, с которой давно знаком. В результате его вывели из отряда космонавтов, а он надеялся еще слетать в космос. Так как надежд у него на космический полет больше нет, он решил сменить и поле своей профессиональной деятельности».

Шонин терпеть не мог никаких бюрократических барьеров и ограничений. Он по-прежнему хотел летать. И очень не хотел прослыть «кабинетным генералом». В своей книге Георгий Шонин пишет:

«Для нас, космонавтов, полет – это, прежде всего, деятельность. Причем деятельность активная, которая требует больших затрат физических и духовных сил, умения и творчества, которая влияет на весь ход полета, на его успех, которая составляет содержание этого полета. Полет для нас – это жизнь! Может быть, сказано немного громко, зато точно».

И ему хотелось летать, ему хотелось жить...

Если космос из-за бюрократических препон и медицинских ограничений был для Шонина теперь закрыт, то надежда вернуться в авиацию и снова подняться в небо реактивный самолет еще оставалась. Позднее Георгий Степанович вспоминал:

«В последние годы работы в Центре подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина я, в основном, занимался развитием тренажерной базы. В 1978 году стал кандидатом технических наук и собирался писать докторскую диссертацию. Но... меня все еще властно звало небо, и я решил возвратиться в авиацию. Скажу честно: нелегко было. Ведь я двадцать лет не сидел за штурвалом боевой машины».

Георгий Шонин начал действовать. Руководство советских Военно-воздушных сил пошло навстречу молодому генерал-майору.

28 апреля 1979 года Шонин официально покинул отряд космонавтов СССР. Тем же днем датирован приказ о назначении генерал-майора Шонина Георгия Степановича заместителем командующего пятой Воздушной армии Одесского военного округа.

В одесском штабе пятой Воздушной армии в разное время служили космонавты Владимир Комаров и Владимир Шаталов. Говорят, что в тесном дворике на улице Патриса Лумумбы, где в обычной «хрущевке» еще в пятидесятые годы скромно проживал Владимир Комаров, до сих пор растет и плодоносит абрикос, посаженный будущим космонавтом...

Одесса... Город, в котором в летной школе Георгий Шонин сделал первые шаги в своей карьере летчика и космонавта. Знакомые улицы - Дерибасовская, Пушкина, Льва Толстого, здание летной школы, ставшее родным за два года учебы... Он всей душой любил этот город, город его военной юности и мужского становления.

Однажды, еще до полета в космос журналист Юрий Летунов задаст Георгию «провокационный» вопрос, зная заранее, каким будет ответ:

Вам нравится Одесса?

Шонин понимающе посмотрел на журналиста, в глазах блеснула хитринка, и он с мягкими, певучими, «одесскими» интонациями, улыбаясь, ответил:

- Так то ж Одесса...

А потом уже серьезно добавил:

- Если человек прожил хотя бы несколько лет в Одессе, то он, конечно, одессит на всю жизнь!

Весной 1979 года он снова шагал по улицам города, который всегда любил. Улыбался солнцу, радовался жизни. С плеч будто свалился огромный тяжелый камень...

В семье генерала Шонина тоже были радостные перемены:

«В 1979 году у меня родился еще один сын. Это произошло, как мне того и хотелось, в Одессе - городе моей юности и любви. Мы назвали его Антеем - таким был мой космический позывной. Мечтаю и надеюсь, что сын пойдет отцовской тропинкой. Ведь он - мое продолжение. И в этом я вижу не столько свои честолюбивые замыслы, сколько уверенность в том, что крепкие семейные традиции помогают людям из

поколения в поколение совершенствоваться в профессиональном мастерстве и занимать активную жизненную позицию. Примером этого могут служить династии корабелов, моряков, мастеровых людей, которых было немало на Руси во все времена».

Кстати, здесь, в Одесском военном округе вновь пересеклись жизненные пути Георгия Шонина и Марса Рафикова – товарища Георгия по первому отряду космонавтов, так и не сумевшего слетать в космос.

Судьба Марса Рафикова сложилась очень непросто. По воспоминаниям самого Марса Закировича, начальник Центра подготовки будущих космонавтов Евгений Анатольевич Карпов и Главный конструктор космических кораблей академик Сергей Павлович Королев относились к нему как к родному сыну. Однажды во время серьезного разговора Королев даже сказал Рафикову: «Считай, что я твой отец! Если будут проблемы, приходи прямо ко мне, по крайней мере, позвони по телефону».

Гагарин, как вспоминал Марс Рафиков, был его близким другом и после своего полета сказал:

- Я свой долг перед Родиной выполнил, Марс Закирович! Теперь наступает твоя очередь - готовься!

Рафиков был уверен, что главной причиной того, что он так и не полетел в космос, был его неудачный брак. С женой-москвичкой Людмилой нормальные семейные отношения у Марса не сложились. Не спасло пару от семейных раздоров и рождение сына Игоря. Молодые люди трезво оценили ситуацию и решили развестись. Но разве могло руководство Центра подготовки космонавтов и советские идеологи допустить, чтобы в космос полетел разведенный – то есть по существовавшим тогда советским канонам, «морально неустойчивый» – человек?

Марса Рафикова не раз вызывали «на ковер» к генералу Каманину, пытались уговорить, но он не изменил своего решения: «Я хочу развестись с Людмилой!» Строптивому кандидату в космонавты был

предъявлен ультиматум: «Или ты миришься с женой и продолжаешь подготовку к космическим полетам, или с космосом придется расстаться!»

Рафиков сказал, что он по-прежнему намерен развестись с женой...

Официально его отчислили из отряда якобы за самовольное оставление части, за «самоволку». Не могли же руководители советского космоса открыто признать, что ломают судьбу человека только из-за того, что он развелся с женой?

До самой своей смерти о каждом из своих товарищей и соратников по «гагаринскому отряду» Марс Закирович говорил тепло и с волнением. Он никогда не скрывал, что тесная дружба связывает его с Георгием Шониным. Рафиков написал книгу о своих друзьях-космонавтах «Мы, парни из отряда ИКС». В 1998 году она вышла в Казахстане «огромным» тиражом в количестве 150 экземпляров...

Марс Рафиков после отъезда из Звездного городка служил в различных авиационных частях, а с декабря 1976 года был начальником разведки - старшим летчиком 642-го гвардейского авиаполка 5-й Воздушной армии Одесского военного округа. А потом, после списания с летной работы по состоянию здоровья, - служил начальником группы 604-го Центра боевого управления авиации в штабе 5-й Воздушной армии в Одессе. Именно о Рафикове Георгий Шонин написал в своей книге следующее:

«Когда я вспоминаю те годы, не могу представить их без Марса. Тысячу раз был прав Твардовский, говоря, что парни, похожие на Василия Теркина, есть в каждом батальоне, даже в каждом взводе. Не буду говорить, насколько Марс соответствовал этому образу, но в то время он был нашим неизменным культоргом, спорторгом, массовиком и затейником. Он никогда не сидел, сложа руки, всегда что-то организовывал, всех тормошил. Поездки в театр, на концерты, на спортивные мероприятия, просто в лес по грибы или на шашлык –

все это было делом его рук. Татарин по национальности, он длительное время жил в Средней Азии, он был мастером шашлыков и плова. Священнодействовал над мангалом, как правило, сам, не принимая помощи ни от мужчин, ни от женщин. За столом, с довольной улыбкой посматривая на едоков, которые энергично работали челюстями, приговаривал:

- То-то же! Помните мою доброту! Учитесь, пока я жив!

Если проходила неделя и мы никуда не выезжали, Марс начинал суетиться, размахивать руками, удивляться:

- Никак не пойму, что за старики собрались в отряде? Под боком Москва, все блага цивилизации, а они позабывались в свои норы и сидят, как суслики. Я наказывал бы таких! На пенсию всех вас!

И снова организовывал что-нибудь такое, от чего мы, говоря его же словами, «пальчики облизывали».

Конечно, встреча Георгия Шонина и Марса Рафикова в Одессе получилась и теплой, и дружеской...

Уже в первый свободный от службы день Георгий выбрался из Одессы в родные места, в Балту. Он всегда говорил родным и друзьям, что Балта – это тот город, в котором ему тепло. Тепло от детских и юношеских воспоминаний. Может быть, наиболее полно чувства, которые охватили Георгия Шонина при возвращении в родной город, переданы в песне «Скоро Балта» на слова поэта Семена Цванга, музыка Юрия Осокина:

«Милая Балта меня встречай,
Здесь я мальчишкой топал.
Здравствуй, старая каланча,
И серебристый тополь.
Вьётся лентой дорога моя,
Слева и справа сады и поля.
Город сердцу милый с детства
Скоро увижу я».

Шонин начал службу в Одесском военном округе на новом месте и в новом коллективе. Сначала было

очень трудно. У заместителя командующего много обязанностей, в том числе и чисто канцелярских, рутинных. А ему хотелось не только копаться в бумагах, но еще и летать.

За те почти двадцать лет, которые Георгий Степанович отдал службе в отряде космонавтов, военная авиация шагнула далеко вперед. Появились новые самолеты, новое эксплуатационное и техническое оборудование. Шонин понял: чтобы достойно служить, ему нужно подучиться. И он пишет рапорт на имя командующего.

После нового года его отправляют учиться на трехмесячные курсы переподготовки Военно-воздушных сил в городе Липецке.

Липецк с полным на то основанием может называться «космическим городом». С ним связаны судьбы не менее четырнадцати советских космонавтов. А.В.Филипченко и В.А.Шаталов окончили здесь спецшколу Военно-воздушных сил. Г.Т.Береговой учился в Высшей офицерской авиационной школе в Липецке. В.В.Горбатко, В.А.Джанибеков, Л.Д.Кизим, А.А.Леонов, В.А.Ляхов, Л.И.Попов, Ю.В.Малышев, Ю.В.Романенко, Г.С.Титов, Е.В.Хрунов переучивались в Липецком Центре боевой подготовки и подготовки летного состава на новую авиационную технику после своих полетов в космос.

Здесь же в феврале – апреле 1980 года прошел курс летной переподготовки и Георгий Степанович Шонин. Знаний и умений у него теперь прибавилось. Он снова мог сесть в кабину самолета и самостоятельно поднять крылатую машину в небо.

«Мало кто верил, что мне удастся справиться с современным истребителем, - констатировал Шонин. - И все-таки я сумел освоить сверхзвуковой самолет, стать летчиком 1 класса».

Слухи о том, что генерал Шонин переучивается для полетов на крылатых машинах, доходили и до «чутких» ушей представителей зарубежных средств

массовой информации. «Генерал и космонавт летает на реактивном самолете? Для чего? Очевидно, что он готовится лететь в космос на советском крылатом корабле многократного использования, который является аналогом американского космического корабля «Спейс Шаттл»!»

В Советском Союзе в те годы действительно разрабатывался орбитальный космический корабль многоразового использования «Буран», которому в будущем суждено было совершить свой первый и единственный полет в ноябре 1988 года. Но, увы, - к программе «Буран» Георгий Степанович Шонин не имел никакого отношения.

Тем не менее, слухи об «очередном полете космонавта Шонина» ширились. Самолет ВМ-Т был несколько раз отслежен в воздухе во время перевозки закрепленных на внешней подвеске крупных грузов: конструктивных элементов гигантской ракеты-носителя «Энергия», космического корабля многоразового использования «Буран» и его самолета-аналога БТС-01. У зарубежных космических аналитиков сразу же родилась гипотеза: СССР готовится к пилотируемой отработке космического корабля «Буран» в условиях атмосферного полета. Если американцы в 1977 году во время подготовки к первому полету космического корабля «Спейс Шаттл» сбрасывали его специальный аналог «Энтерпрайз», пилотируемый астронавтами Фредом Хейсом и Чарльзом Фуллертоном, с самолета – носителя «Боинг», то почему Советы не могут пойти по этому же пути? Вероятно, что есть пилотируемый аналог БТС-01, который будет использоваться совместно с самолетом–носителем М-201М (модернизированным вариантом бомбардировщика ЗМ ОКБ имени В.М.Мясищева). Этот пилотируемый БТС-01 должен располагаться на верхней внешней подвеске над фюзеляжем самолета-носителя и будет отделяться от него во время полета с последующей самостоятельной посадкой на специальный аэродром.

Вскоре американские спутники-фоторазведчики и «случайные» наблюдатели зафиксировали нештатную ситуацию - выкатывание самолета-носителя ВМ-Т с планером орбитального корабля «Буран» с бетонной взлетной полосы на грунт. И тут же по всему белому свету пошла гулять версия, что тот неудавшийся полет должен был стать пилотируемым. В частности, Генри Меттью в своей книге «Секретная история советского шаттла» писал:

«...Во время неудачной попытки взлета экипаж аналога БТС-01 состоял из летчиков-космонавтов Евгения Хрунова и Георгия Шонина, самолет-носитель пилотировали Юрий Коголов и Петр Киев».

Все это домыслы. В начале 80-х годов Георгий Степанович Шонин уже покинул отряд космонавтов и не мог принимать участия ни в каких наземных отработках будущего космического корабля «Буран».

После возвращения с курсов переподготовки Георгия Шонина ждало в Одессе новое назначение. С 21 апреля 1980 года генерал-майор Шонин назначается заместителем командующего и членом Военного совета Военно-воздушных сил Одесского военного округа.

Георгий Степанович продолжает активную общественную деятельность. 4 февраля 1980 года его избирают депутатом Приморского районного совета народных депутатов г. Одессы

Шонин любил свою службу, любил тот особый дух братства и товарищества, который царит в сплоченном коллективе летчиков, имеющих дело с Его Величеством Небом:

«По службе мне часто приходится бывать на различных аэродромах, проводить время в кругу летчиков, много летать самому. Между вылетами, ожидая пока мою машину подготовят к очередному полету, я с любопытством наблюдаю за обычной и милой моему сердцу жизнью аэродрома: взлетают и садятся самолеты, умело работают инженеры и техники, деловито снуют спецмашины; в курилке летчики,

жестикулируя руками, «разбирают» учебный воздушный бой, который только что закончился».

Георгий Степанович, как и прежде, не замыкает круг своих интересов только на службе. Он часто бывает на общественных мероприятиях, в театре, на спортивных состязаниях.

«Я часто сталкивался с ним на футболе, - вспоминает писатель – одессит Юрий Овтин, - в обкомовской ложе Центрального стадиона Черноморского пароходства, где он появлялся в белоснежной генеральской форме, в обществе красивой белокурой женщины (речь идет о супруге космонавта Людмиле Валентиновне Атрашенко – С.Ч.), притягивавшей к себе взгляды окружающих. Ее устроили редактором в наше издательство «Маяк» (где переиздавалась книга Георгия Степановича), сотрудники которого по утрам могли видеть из окон своего второго этажа, как к их подъезду против «Восточной кухни» на Жуковского подкатывала черная «Волга» и стройный молодой генерал, выйдя из машины, открывал дверцу своей даме...»

На должности заместителя командующего Военно-воздушных сил военного округа Георгий Шонин прослужит три года. В январе 1983 года ему предложат новую должность и новое место службы.

И вот он опять в Москве. С 11 февраля 1983 года Георгий Шонин служит начальником четвертого управления вооружений Военно-воздушных сил СССР.

Очень высокая должность и очень ответственная работа... Каким он стал в те годы, авиационный генерал Шонин? Заносчивым и высокомерным? Пронырой, знающим толк в аппаратных интригах? Или остался прежним - доброжелательным, веселым и простым человеком? Преодолеl он окончательно свою пагубную привычку «расслабляться» или сдался?

Георгий Степанович остался самим собой. Человеком, который с открытой душой помогал людям.

Космонавт Геннадий Стрекалов вспоминал:

«В сентябре 1983 года мы с Владимиром Титовым (это однофамилец советского космонавта – 2 Германа Титова – С.Ч.) готовились стартовать в космос на корабле «Союз Т». Но из-за пожара на ракете-носителе полет не состоялся. Система аварийного спасения едва спасла нас с Володей. Должен был состояться триумфальный космический полет, а получился пшик... В Подмосковье, на Чкаловском аэродроме нас встречали только семьи. За мной из НПО «Энергия» даже машину не прислали. И тут подъезжает «Волга». Из машины выходит генерал Жора Шонин. Он и довез нас до дома, кляня всю дорогу нашу нечеловеческую систему».

Шонин знал, о чем говорил. Он на себе уже успел почувствовать все «прелести» этой системы.

«Георгий Шонин из первого отряда космонавтов к своему водителю как к сыну относился, - рассказывал летчик-космонавт СССР, дважды Герой Советского Союза Александр Серебров, - я сам видел, когда мы у него на даче втроем забор ставили. Он этого паренька, младшего сержанта, кормил-поил и всячески обихаживал.

Добрый словом вспоминал Георгия Степановича и бывший кандидат в космонавты, военный летчик-испытатель, полковник в отставке Анатолий Яковлевич Карташов:

«Где-то году в 1984-м меня хотели досрочно отправить на пенсию. Очевидно, моя должность кому-то приглянулась. И ничего нельзя было сделать! Мое командование только руками разводит: звонок свыше, дескать.

Ну, думаю, покажу вам. И первым подвернувшимся «бортом» полетел в Москву. Мой друг Паша Попович, оказалось, где-то в отъезде. Я - к Жоре Шонину. Он к тому времени служил в Главном штабе ВВС и жил уже не в Звездном, а в Москве. Я приехал к нему вечером домой. Выставил бутылку водки. Шонин организовал из холодильника нехитрую закуску. И наливает только мне.

А себе - минералку. «Ты что?» - говорю. А он: «Извини, я же лечился от этого дела...»

Так я ту бутылку за вечер сам и опустошил. Но Жора мне потом помог. Позвонил, кому следует, и меня оставили в покое. Безотказным он был человеком».

Георгий Шонин старается помогать всем. В 1983 году он написал вступительное слово к книге известного археолога Бориса Мозолевского «Скифская степь». Борис Мозолевский был однокашником Шонина по Ейскому авиационному училищу. В 1956 году он попал под первую волну сокращения армии, был демобилизован и более 10 лет работал кочегаром в Киеве. Одновременно, с 1958 года заочно учился на историко-философском факультете Киевского университета, занимался литературной работой, которая далеко неоднозначно воспринималась советской властью. В Украине Мозолевский в начале восьмидесятых считался «политически неблагонадежным». Шонин поверил своему однокашнику и рискнул написать предисловие к его книге. Благодаря заступничеству космонавта книге Мозолевского перестали ставить препоны.

«Удивительна человеческая память! – напишет Георгий Степанович в 1984 году в своей статье, подготовленной к пятидесятилетию Юрия Алексеевича Гагарина. - Она добра и жестока. Она прочно хранит все, что пройдено и пережито. И за какие-нибудь считанные минуты поможет нам еще раз пройти дорогу в добрый десяток лет.

Но она же и напомнит вам о том, как вы порой считали обычным делом величайшие события, как в повседневной сутолоке дел забывали или просто стеснялись сказать слова любви и дружбы, от которых сейчас разрывается грудь, тем, кто заслужил их.

Горько, но приходится согласиться с поэтом:

«Лицом к лицу – лица не увидать,
Большое видится на расстоянье».

И на новом месте службы, теперь уже в Москве, Шонин проявил себя хорошим руководителем. 5 ноября 1985 года ему присваивают звание генерал-лейтенанта авиации.

Ему по-прежнему доверяют и его работу высоко ценят. С 14 ноября 1986 года генерал – лейтенант Георгий Шонин вступает в должность начальника управления Аппарата управления вооружений Военно-воздушных сил СССР. Это самый передовой рубеж советской военной авиации. Управление, которым руководит Шонин, занимается вопросами опытного строительства и серийных заказов для Военно-воздушных сил всей страны.

Постепенно Георгия Степановича все больше начинают интересовать вопросы совершенствования боевой техники. Ему хочется сказать свое слово и в военно-технических науках. Командование удовлетворяет просьбу Шонина. С 5 марта 1988 года он начинает свою службу начальником 30-го Центрального научно-исследовательского института авиационной и космической техники Министерства Обороны СССР (войсковая часть 48230) в подмосковном городе Щелково-10.

На новом месте службы Шонин снова трезво оценивает свой уровень подготовки и вновь приходит к выводу: его знаний для качественной работы не хватает. Нужно учиться.

25 марта 1988 года генерал-лейтенант Георгий Шонин окончил трехмесячные Высшие академические курсы при Военной академии Генерального штаба Вооруженных Сил СССР имени К.Е. Ворошилова.

Работа и служба, семья и друзья, радости и горести. Обычная круговерть жизни... В должности начальника военного института Георгий Степанович прослужил два года.

Он не замыкается в себе и по-прежнему активно участвует в общественной жизни, общается с художниками, писателями, поэтами. Эти дружеские

отношения иногда находят довольно неожиданное воплощение в литературных произведениях. Так, в 1989 году в издательстве «Московский рабочий» выходит книга Виктора Бокова, в которой есть такие строки:

«Жители иных планет,
Существа неведомо далекие,
Много ль вас? Иль вовсе нет?
Вы — как мы? Иль вы — четвероногие?
Посигнальте! Дайте ноту «ля»,
Для настройки служит хорошо она.
Может быть, услышит вас Земля
И тотчас пошлет за вами Шонина?»

В конце 1989 года Георгий Степанович Шонин избирается первым президентом созданной Федерации воздухоплавания СССР.

Но, увы, годы берут свое. 3 ноября 1990 года Георгий Степанович Шонин был уволен из рядов Советской Армии в запас по возрасту. В институте он сдает дела своему преемнику – тоже известному советскому космонавту, дважды Герою Советского Союза, кандидату военных наук, профессору, генерал-майору Владимиру Васильевичу Коваленку.

При увольнении из вооруженных сил Георгию Степановичу Шонину объявлена благодарность и вручена Благодарственная грамота. А 30 декабря 1990 года генерал-лейтенант Шонин награждается орденом Октябрьской Революции.

Военный пенсионер... А ему всего лишь пятьдесят пять. Хочется жить и активно работать, помогать взрослеющим детям и растить внуков.

Дети... Он всегда любил детей, всегда старался им помочь. У Нины неважно со здоровьем. Олечка уже совсем взрослая. Подрастает Антейка. Старший сын, Андрей, тоже решил посвятить свою жизнь небу - окончил Кировоградскую летную академию гражданской авиации и летает на пассажирских лайнерах. Но в семье Шониных есть и потери: 6 января 1993 года умирает мать Георгия Степановича, Софья Владимировна.

И на пенсии Шонин не замыкается в себе. Продолжает активно работать в различных общественных организациях. 25 ноября 1996 года он становится почетным гражданином города Бричпорт (США, штат Алабама). По совету Германа Титова решает серьезно заняться политикой и 20 февраля 1997 года пишет заявление о приеме в члены Коммунистической партии Российской Федерации. Активно пропагандирует космонавтику, рассказывает в различных аудиториях о перспективах развития космической техники, часто отправляется «по местам космической славы». Бывает на родине Константина Эдуардовича Циолковского в Калуге, в родных местах Юрия Алексеевича Гагарина, в городах, в которых жили и бывали Сергей Павлович Королев и Валентин Петрович Глушко.

«При жизни Юрия мне не приходилось бывать на его родине, - писал Георгий Степанович. - Поэтому, когда уехали в Гжатск в одну из годовщин его полета, я волновался так, словно мне предстояло свидание с живым другом.

Древний русский городок, простые русские люди... Он родился в этих краях, здесь прошло его детство. Здесь он, которому были широко открыты двери всех домов планеты, по-настоящему чувствовал себя как дома. Сюда, к землякам, он приезжал, чтобы отдохнуть после напряженной работы, чтобы, как Антей, набраться новых сил от родной земли.

Вернувшись из Гжатска, он сказал как-то: «Поездка на родину, встречи с земляками, с рабочими и колхозниками, сам воздух, напоенный запахом полей и лесов, наполнили меня новой энергией, и мне захотелось снова, засучив рукава, работать и учиться – делать то, что требует от каждого из нас Отчизна!»

В свободное от общественной деятельности время Георгий Степанович увлекается рисованием. Много времени уделяет садоводству. На даче он разводит более шестидесяти сортов различных коллекционных роз. Понемногу плотничает

Его глаза по-прежнему смотрят на мир весело и чуть изумленно. Он любит петь, любит бродить по летнему и осеннему лесу, вслушиваться в его тишину. Любит музыку Чайковского, называя его «композитором-собеседником».

Георгий Степанович снова и снова переосмысливает многие события своей жизни. И собирается поделиться со всем миром тем, что ему довелось пережить. Может быть, поэтому он снова и берется за перо.

Нет, он не стал писать продолжение своей книги «Самые первые», хотя знал, что книга удалась, что в середине семидесятых ее зачитывали до дыр и «поймать» книгу Шонина в библиотеках было ох как нелегко. Он решил написать о своем военном детстве. Но писать лично о себе Георгий Степанович посчитал нескромным. Вот и придумал для своей новой книги вымышленного героя – Егора Фомина, мальчишку, который жил в Балте и был на несколько лет старше Жоры Шонина...

Мысли, чувства, мечты превращаются в слова и ложатся на бумагу. Ему так много хочется успеть сделать в жизни, ему так много хочется сказать людям.

Он не успел...

Вечером пятого апреля 1997 года Георгий Степанович как обычно встал из-за рабочего стола в своей квартире в Звездном городке. Утром собирался еще раз критически пройтись по написанному тексту, подправить фразы, что-то изменить и дописать...

Ночью он проснулся от острой боли в груди. Сердечный приступ. Острая сердечная недостаточность. И сердце не выдержало...

Все, знавшие Георгия Степановича, ощутили острое чувство утраты, когда его не стало. Друзья – космонавты, его бывшие сослуживцы, родные и близкие не хотели верить, растерянно пожимали плечами. Ему же было чуть больше шестидесяти, еще жить бы да жить, писать, работать...

Он был одним из первых советских космонавтов – человеком, имя которого знала вся страна и весь мир. Но времена уже были другие. Все советское, - даже реальное, заслуженное, неидеологизированное, - было уже не в чести. И Россия, и Украина, и другие республики бывшего СССР в 1997 году жили совсем другой жизнью. Общество тонуло в круговерти политических, экономических и социальных проблем.

Центральные российские средства массовой информации ограничились коротеньким сообщением о смерти космонавта, которое сразу затерялось в информационных потоках. На Луганщине некролог Георгия Шонина был отправлен в четыре местные газеты. А напечатали колонку текста с фотографией космонавта только в одной...

Из некролога «Он видел звезды» в одесской прессе:

«Горько говорить об этом. На 62-м году ушел из жизни Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации, летчик-космонавт Георгий Степанович Шонин. Человек, лично знавший Юрия Гагарина и приступивший к тренировкам в Звездном городке одновременно с первым космонавтом нашей планеты...

Путевку в жизнь он получил в Одесской спецшколе ВВС. Затем, окончив ее и Ейское высшее военное авиационное училище, пройдя жесткую школу полетов в условиях Севера, благодаря профессионализму и безоглядной преданности профессии военного летчика был направлен в Звездный городок.

В октябре 1969 года Шонин возглавил экипаж космического корабля «Союз-6» и совершил полет совместно с В.Кубасовым. Это был настоящий прорыв в отечественной науке. Не говоря уже об уникальности самого события, именно тогда впервые в условиях невесомости были проверены различные способы сварки металлов. В мировые анналы вошел и групповой полет «Союза-6» с космическими кораблями «Союз-7» и «Союз-8». И это - только самые яркие страницы из

богатой на события биографии Георгия Степановича. Его заслуги перед Родиной отмечены Золотой медалью имени Константина Циолковского, орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды и медалями. Неоднократно он удостоивался и зарубежных наград.

Таков послужной список. Но, главное, он был человеком широкой души, редкостной смелости и добросовестности. Эти качества, как и шаги по неведомой космической дороге, останутся в памяти всех, кто его знал, в памяти нашего города, почетным гражданином которого был этот замечательный человек. А также - в сердцах жителей Балты Одесской области, родного города космонавта Ровеньки Луганской области, Вологды, Караганды, Калуги, Гагарина, удостоивших космонавта чести быть почетным гражданином. Сегодня, понеся столь тяжелую утрату, мы скорбим вместе с друзьями и близкими покойного».

Дважды Героя Советского Союза, летчика – космонавта СССР генерал – лейтенанта Георгия Степановича Шонина похоронили 9 апреля 1997 года на кладбище около деревни Леониха Щёлковского района Московской области. Это кладбище находится совсем недалеко от Звездного городка и на нем нашли вечный покой многие из наших покорителей Вселенной...

В одном из своих интервью космонавт Павел Попович скажет:

«У меня в жизни было три настоящих друга: Гагарин, Титов и Шонин».

Конечно, Георгия Степановича Шонина до сих пор помнят его коллеги-космонавты.

А вот люди, простые люди - в Украине и в России, на Одессчине и в Луганском крае, - помнят ли они космонавта Шонина?

Пишет Анна Пустырская, племянница Георгия Степановича:

«Минули годы, сменилась власть. Музея (космонавта Г.С.Шонина в Балте – С.Ч.) уже давно нет,

неизвестно, где хранится скафандр космонавта. А что делается с улицей, названной в честь Г.С.Шонина? По ней не проехать, не пройти.

Почему забыт подвиг земляка? Кое-кто даже не знает, кто он такой. Зато на слуху имена миллионеров. Неужели так изменилось сознание украинцев, которые забывают своих героев?

Я знаю, что мой дядя был добрым, смелым и сильным человеком. Он прошел тяжелые испытания, чтобы полететь в космос. Много тренировался. Знал, что идет на риск, но сделал это. И прославил город, родную землю. А где благодарность за его отвагу?

Я всегда буду помнить своего славного дядю и рассказываю о нем ровесникам. Знайте и помните и вы, земляки, что летчик-космонавт Г.С.Шонин был искренним, мудрым, смелым человеком, который дотянулся до своей звезды».

Может быть, у кого-то из чиновников, от визы которых зависит, будет или нет отремонтирована улица, носящая имя космонавта, и будет ли существовать музей Г.С.Шонина, и образовались пробелы в памяти, но люди Георгия Степановича по-прежнему помнят.

Та книга, которую Георгий Шонин начал писать в последние годы своей жизни, не пропала. Рассказывает историк космонавтики и создатель сайта «Энциклопедия «Космонавтика» Александр Железняков:

«Георгий Степанович завершил работу над повестью незадолго до своей безвременной кончины, даже не успев начать переговоры об ее издании. Несколько лет книга так и пролежала в рукописи, хотя Галина Аркадьевна Шонина, вдова космонавта, неоднократно предпринимала попытки ее опубликовать. Ей многие обещали помочь, но никто своих обещаний так и не сдержал. Я не хочу называть ни фамилий, ни давать каких-либо оценок. Пусть все это останется на их совести.

Мы познакомились с Галиной Аркадьевной осенью 2000 года. Для меня не безразлично все, что

связано с отечественной космонавтикой, с людьми, которые делали первые шаги в просторы Вселенной. Именно поэтому я и взялся за издание книги и, к счастью, обстоятельства позволили сделать это достаточно быстро.

Большую поддержку мне оказали Фонд поддержки науки и образования и ЗАО «Инженерный центр ВНИИГ», которые и профинансировали это издание.

Повесть, с которой теперь можно познакомиться на сайте «Энциклопедия «Космонавтика», во многом отличается от того, что ранее публиковалось. Это не воспоминания космонавта в том виде, как мы привыкли. Это синтез реального и выдуманного, причем нельзя сказать чего здесь больше. Это художественная литература в истинном своем значении.

Почитайте повесть и прочувствуйте теплоту и человечность этих строк».

В 2001 году издательство «Лань» из Санкт-Петербурга выпустило последнюю книгу Георгия Степановича Шонина под названием «Память сердца». 6 августа 2001 в Звездном городке состоялась презентация книги. Мероприятие собрало свыше 200 сотрудников Центра подготовки космонавтов, журналистов, любителей космонавтики, школьников и студентов. Были приглашены и вдовы героев – космонавтов: Галина Аркадьевна Шонина, Валентина Ивановна Гагарина, Татьяна Филипповна Беляева. Своими воспоминаниями о Георгии Степановиче поделились летчики-космонавты СССР Борис Валентинович Воынов, Юрий Николаевич Глазков и Алексей Архипович Леонов. Во многих выступлениях подчеркивалось, что «Память сердца» - это не обычные воспоминания советского летчика-космонавта о прожитой жизни, не мемуары, а литературно-художественное произведение. Книга, написанная умным и добрым человеком, который был талантлив во всем.

Не забыта читателями и первая книга Георгия Степановича Шонина. Еще в 1979 году издательство

«Молодая гвардия» переиздало ее вторым изданием. Потом она издавалась в Кишиневе на молдавском языке. В 1982 году «Самые первые» вышли в одесском издательстве «Маяк» на украинском языке. Были и зарубежные издания книги: на чешском языке - в Праге, на словацком - в Братиславе, на болгарском – в Софии.

О космонавте Георгии Шонине до сих пор помнят многие. Но вот только было бы хорошо, чтобы хотя бы малая часть этой всенародной памяти и уважения доставалась и тем людям, которые долгие годы были рядом с Шониным и которых Георгий Степанович искренне и всем сердцем любил...

Из воспоминаний бывшего кандидата в космонавты Анатолия Яковлевича Карташова (газета «Факты» (Киев, Украина), №196, 26 октября 2004 года, автор статьи Владимир Шуневич):

«А уже после его (Георгия Степановича Шонина – С.Ч.) смерти, в 2000-м, нас с женой моей Юлией Сергеевной пригласили в Звездный городок на празднование 40-летия отряда космонавтов. Герман Титов, Андриян Николаев, Женя Хрунов и Марс Рафиков еще были живы... Нас, первых членов отряда космонавтов, пригласили на сцену. А когда фотографировали, Герка затолкал меня в центр. «Да кто я такой?» - говорю, смутился. «Давай-давай, ты нам дорогу прокладывал», - ответил Титов.

Когда праздник закончился, мы вышли в гардероб клуба Звездного городка. Гляжу, а мне пальто подает... Лида Шонина, первая Жоркина жена! Лидия Федоровна когда-то гостила у нас в Киеве, когда привозила свою дочь лечиться у доктора Касьяна. Прекрасная женщина. Словом, я ее окликнул. Она, конечно же, узнала нас. Я возьми и спроси: «Лид, а ты что на фуршете не была? Неужели вдову не пригласили?» «Организаторы, наверное, думали, что я их объем и обопью...» - грустно ответила она и опустила глаза.

Вот такая получилась история грустная...»

А есть и весьма своеобразная память о Георгии Шонине. Так, например, на сайте <http://www.user.cityline.ru/~kozak/> в 2003 году была опубликована юмореска Андрея Козака «Космонавт Шонин». Юмореска, скажем прямо, довольно сомнительного содержания. Космонавт Шонин в самодельном скафандре своим ходом добирается из Москвы в Звездный городок. По дороге его задерживает милиция, но он ловко избегает ареста. Его выбрасывают из пригородной электрички за безбилетный проезд. Он отстреливается от преследующего его космонавта – дублера Волынова, и прибегает в Звездный первым из всей группы космонавтов. Генерал, председатель государственной комиссии, поздравляет его и сетует на то, что все эти испытания пришлось устроить только потому, что российский космос не финансируется должным образом. В финале юморески Шонин вместе с Волыновым садятся в построенную пионерами из металлолома ракету и улетают в космос.

О чем этот текст? О реальных проблемах российской космонавтики? Или это просто неприкрытое издевательство над трудом и памятью тех людей, которые участвовали в подготовке и осуществлении космических стартов? Бог судья автору, а читатели пусть разберутся самостоятельно...

Немало есть и тех, кто и сегодня не прочь бы поживиться на памяти Георгия Шонина, на принадлежавших ему вещах. В январе 2007 года в российских средствах массовой информации промелькнуло коротенькое сообщение:

«Черный антикварный рынок понес тяжелую утрату. Из рядов аферистов временно выбыл и дожидается суда в 5-м следственном изоляторе, что на Выборгской улице, известный в определенных кругах мошенник-фалерист Александр Карманов по кличке Удод-старший. Этот жулик навсегда войдет в историю отечественной криминалистики как самый удачливый и изобретательный охотник за чужими боевыми

наградами. По данным следствия, жулик покушался на нагрудные знаки летчиков-космонавтов СССР Георгия Берегового и Георгия Шонина».

Не повезло и скафандру Георгия Степановича, который он передал в музей города Балта:

«Серьезный скандал разгорелся в маленьком райцентре Балта на севере Одесской области. Здесь озаботились судьбой скафандра типа «Ястреб» для выходов в открытый космос, принадлежавшего 17-му космонавту СССР, Герою Советского Союза Георгию Шонину.

В этом скафандре звездоплаватель в октябре 1969-го года произвел впервые в истории сварку металлических конструкций в космическом пространстве (на самом деле это был скафандр, который использовался при подготовке к космическому полету кораблей «Союз-4» и «Союз-5» - С.Ч.), а после подарил его городу, в котором вырос, - Балте. Долгое время снаряжение хранилось в специальной «шонинской» комнате-музее при районном отделе культуры. Однако, где оно сейчас, никто не знает.

Главный редактор районной газеты «Народная трибуна» и член рабочей группы «Балтщина туристическая» Олег Осадчук провел собственное расследование и выяснил, что скафандр исчез еще осенью 2005 года, в самый разгар кадровых перестановок в райадминистрации. «Тогда в кабинетах отдела культуры шел ремонт. Все «ненужные» вещи были сложены в одной из комнат - в том числе скафандр. Оттуда его кто-то и умыкнул...» - рассказал нам журналист.

Начальник отдела Светлана Томина (занимает должность с ноября 2005-го) утверждает, что ее предшественница Ольга Тарасова передала ей только ключи от кабинета. Никаких музейных экспонатов, в том числе скафандра, чиновник в глаза не видела, ни одного акта приема-передачи не подписывала.

Скафандра хватились спустя несколько недель после смены руководства. Но найти реликвию так и не удалось. Томина и Тарасова получили по выговору, правоохранительные органы и общественность информировать о пропаже никто... не стал. С тех пор власть в районе поменялась несколько раз, и о скафандре забыли. Однако нынешний глава Районной государственной администрации Василий Бабанский, узнав об изысканиях Осадчука, пообещал уже в понедельник поручить прокуратуре выяснить судьбу экспоната.

К слову, в мае 2011-го похожее космическое облачение, которое использовалось во время полета «Союз-Аполлон» в 1975-м, продали на американском аукционе Бонхэмс за 242 тысячи долларов».

Печально, но воры и мошенники не забывают о вещах космонавта Георгия Шонина. Но есть и настоящая память.

В Новочеркасске в сентябре 2005 года, в дни празднования двухсотлетия города, был открыт космоцентр «Астрон». Он стал хорошим подарком для местной молодежи. Главная цель создания космоцентра - приобщение молодого поколения к достижениям российской космонавтики, к высоким технологиям, воспитание патриотизма, организация содержательного досуга. «Крестным отцом» «Астрона» стал Центр подготовки космонавтов им. Ю.А.Гагарина. Он активно участвовал в создании Космоцентра, консультируя, обеспечивая необходимыми материалами. В программах Космоцентра гармонично сочетаются виртуальные и реальные технологии. Посетив Космоцентр, школьники и студенты могут познакомиться с историей освоения космоса, с космическими программами, заслугами российских космонавтов. Ребятам ждут интересные видеофильмы, компьютерные презентации, а также возможность самим посидеть в тренажерах, которые существуют только в двух экземплярах – в Звездном городке и в космоцентре «Астрон». И не случайно

космоцентр носит имя космонавта Георгия Шонина, который много лет назад первым поверил в потенциал донских ученых и убедил своих коллег по Звездному городку доверить разработку тренажеров Новочеркасску.

Помнят о Георгии Степановиче и на его родине, в Украине.

«Луганщине повезло со звездными братьями, - писала известная луганская журналистка Лия Алексеева. - Здесь родились космонавты Владимир Ляхов (Антрацит) и Георгий Шонин (Ровеньки), учился Георгий Береговой. Двух последних, к сожалению, уже нет среди нас. А Владимир Ляхов, хоть и в отставке, но пенсионер очень активный – возглавляет Луганское землячество в Москве. Как и депутат российского парламента Герман Титов, который стал «нашим» зятем, женившись в свое время на девушке из старинного города с символическим названием Сватово».

В Луганском краеведческом музее есть небольшая экспозиция, посвященная уроженцу Луганщины Георгию Степановичу Шонину. В ней представлены фотографии, личные вещи космонавта, его книги.

12 апреля 2008 года, в день космонавтики, в спортивном зале Луганского национального университета прошел 2-й открытый турнир по боксу памяти Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР Георгия Степановича Шонина. В соревнованиях приняли участие 112 боксеров из городов Донецк, Ростов-на-Дону, Зверево, Гуково, а также из Луганской области, чемпионы Украины, России и Европы среди юношей и юниоров.

В Одессе с 1998 года специальная школа № 10 носит имя космонавтов Георгия Добровольского и Георгия Шонина. По программе спартакиады учащихся школ Одесской области в Балте и Татарбунарах проводятся соревнования по шахматам и шашкам-64, посвященные памяти летчика-космонавта, Героя Советского Союза Георгия Шонина.

Космонавт Георгий Гречко собирался создать в Одессе космический музей, в котором будут экспозиции, посвященные Сергею Павловичу Королеву и Валентину Петровичу Глушко, работавшим в этом городе, и космонавтам Георгию Добровольскому и Георгию Шонину, учившимся в одесской спецшколе.

А в Сочи музей в память о советских космонавтах уже практически создан. Как это не парадоксально, но существует он при адлерском женском монастыре. В экспозиции собраны принадлежащие советским покорителям космоса вещи. Супруга Георгия Степановича Шонина - Галина Аркадьевна - передала в дар музею часть его вещей. Среди них оружие и сувениры, подаренные в разные годы Георгию Степановичу. Здесь же неизвестные и редкие фотографии Юрия Гагарина, Алексея Леонова, Германа Титова и, конечно, самого Георгия Шонина. Есть сувениры, уникальные значки и медали, выпущенные давным-давно и маленькими тиражами специально для советских летчиков-космонавтов. Сочинский музей создан при монастыре не случайно. Галина Аркадьевна Шонина хотела, чтобы о ее муже и его друзьях-космонавтах вспоминали каждый день, а не только по праздникам. Супруга космонавта создала уже четыре подобных негосударственных музея истории космонавтики.

26 июля 2008 года в Центре делового и культурного сотрудничества «Украинский дом» в Киеве состоялась презентация Всеукраинского музейного проекта «Украинцы в мире». Проект осуществляется во исполнение указов Президента Украины о праздновании 900-летия образования Михайловского Златоверхого монастыря и о праздновании в Украине 1020-летия Крещения Киевской Руси. Луганщина представила для участия в проекте 41 портрет выдающихся земляков. Это государственные и политические деятели, космонавты, писатели, журналисты, научные работники, медики, военные, художники, певцы, музыканты, актеры,

спортсмены. Среди фамилий сорока одного выдающегося луганчанина есть и фамилия Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР Георгия Степановича Шонина...

Имя Георгия Шонина сегодня можно найти в любой энциклопедии по истории космонавтики, на многих «космических» сайтах в интернете. Он не забыт. Его имя не затерялось в водовороте современной истории. Он незримо по-прежнему с нами, в новых космических свершениях и творческих исканиях, - космонавт-17, Герой Советского Союза, генерал-лейтенант Георгий Степанович Шонин.

Эпилог.

Вторая половина двадцать первого века. Система Юпитера.

Полосатый бок Юпитера за стеклом иллюминатора сдвинулся и поплыл куда-то вправо и вниз. «Антей» автоматически включил двигатели и начал выполнять очередной орбитальный маневр.

- Итак, как обстоят дела с расшифровкой сигнала? – Шонин окинул взглядом коллег, собравшихся за овальным столом в кают-компании космического корабля.

- Нам практически ничего не пришлось расшифровывать, - Тань Жи Лин мягко улыбнулась и пожала плечами. – Обычный радиосигнал, обычный двоичный код и в итоге - три очень примитивных картинки.

Она провела рукой над операционной поверхностью стола и в воздухе сформировались три плоских изображения, состоящих из множества отдельных точек.

- Картинки очень похожи друг на друга за исключением некоторых деталей, - кончики пальцев Жи Лин коснулись первой картинки. – Как вы видите, здесь изображены Солнце, планеты и наш космический корабль.

- Крестообразный силуэт около Юпитера – это наш «Антей»? – поинтересовался Чеслав Сэмюэль Волянецкий. В невесомости седые усы старого космолетчика воинственно топорщились, и сейчас первый пилот корабля был похож на переодетого в полетный костюм Дон Кихота.

- Да, это «Антей», - Жи Лин кивнула. – А двенадцать фигурок рядом с ним – это наш экипаж.

- Вот так, да? – седые брови Чеслава изумленно выгнулись. – Значит, численность нашей команды для них не секрет?

- Вот эта пунктирная линия от Земли и до Юпитера – это траектория полета «Антея», - Тань Жи Лин провела рукой вдоль изображения. – Обратите внимание, они отследили все наши пространственные эволюции...

- Очень мило! – Волянецкий возмущенно пыхнул. – Получается, что они шпионили за нами от самой Земли!

- Наблюдали, пан Чеслав, - мягко поправил экзопланетолог Эрнст фон Берген. – Слово «шпионили» имеет негативный подтекст, а поскольку мы пока ничего не знаем о намерениях наших гостей, вряд ли стоит заранее полагать, что их действия являются недружественными по отношению к нам...

- Вторая картинка, - невозмутимо продолжила Жи Лин, дождавшись завершения обмена репликами, - показывает наш «Антей» в системе Юпитера. Обратите внимание, рядом с крестообразным силуэтом нашего корабля нарисованы только десять фигурок. Еще две размещаются около спутника Юпитера Европы.

- А что это за трапеция на ножках рядом с этими фигурками? – поинтересовался Шонин, рассматривая второе изображение, повисшее в воздухе над столом. – Так выглядят наши гости?

- Скорее всего, нет, командир, - Жи Лин покачала головой. – Наша научная группа пришла к выводу, что трапеция на ножках – это упрощенное изображение универсальной посадочной капсулы «Антея»...

- Чистой воды шпионаж! – раздраженно заключил Волянецкий. Он недовольно покосился на заерзавшего в кресле фон Бергена. – Они видят даже форму капсулы, которая скрыта внутри шлюзового отсека корабля! Я не удивлюсь, если выяснится, что эти инопланетяне сейчас спокойно слушают нашу милую беседу и покатываются со смеху над нашей беспомощностью!

- Э... Я думаю, до столь глубокого проникновения дело все-таки не дошло, - скептически ухмыляясь,

возразил фон Берген. – Будем пока полагать, что наши гости придерживаются определенных этических правил.

- Эрнст, вы всегда слыли радикальным пацифистом, - желчно изрек седоголовый пилот. Казалось, что кончики усов Волянецкого стали похожи на два приготовленных для удара небольших копья. Пан Чеслав воинственно востепенулся и повернулся к Шонину:

- Степаныч, может пора привести системы вооружения в боевую готовность?

- Я думаю, что это было бы преждевременно, Чеслав, - Шонин на секунду задумался. – Во-первых, пока у нас нет оснований считать действия наших космических гостей враждебными. Согласитесь, доктор фон Берген прав. Да и на какую цель прикажите наводить наши стрелялки? Корабль пришельцев мы до сих пор не обнаружили, а эти сигналы с Европы может вообще посылать какая-нибудь автоматическая станция – ретранслятор, запущенная ими заранее. Во-вторых, как я понимаю, двоих из нас инопланетяне приглашают для непосредственного контакта...

- Именно так мы интерпретировали эти две человеческие фигурки рядом со спутником Юпитера Европой, - кивнув, подтвердила Жи Лин. – Нас приглашают для контакта.

- А если это ловушка? – Волянецкий не хотел сдаваться так просто. – Мы высадим на поверхность Европы капсулу с людьми, а их попросту захватят!

- Этого не будет, Чеслав Сэмюэль, - Тань Жи Лин послала пилоту обезоруживающую улыбку и коснулась пальцами третьей картинке. Изображение развернулось в большем масштабе. – Вот здесь показан наш «Антей» на траектории полета к Земле. Рядом с кораблем по-прежнему двенадцать фигурок. Значит, никто не собирается захватывать нас в плен.

- Я уже отправил сообщение на Землю, коллеги, - сообщил Шонин. – Центр управления полетом тоже считает, что со стороны гостей предпринята попытка

войти в контакт с экипажем «Антей». Двоих из нас они приглашают в спускаемой капсуле на поверхность Европы.

- И что рекомендовала Земля? – заинтересовано подавшись вперед, поинтересовался фон Берген.

- Земля рекомендовала вступить в первоначальный контакт, - Шонин обвел взглядом присутствующих на совещании коллег. – Состав экипажа для посадочной капсулы оставлен на усмотрение командира экспедиции.

Некоторое время в кают-компании царила тишина.

- Я думаю, - робко кашлянув в кулак, нарушил молчание Волянецкий, - что один старый космический конь не испортит борозды, если командир корабля доверит ему вести посадочную капсулу на Европу...

Его хитрый с лукавинкой взгляд был устремлен на Шонина.

- Командир экспедиции, - Шонин усмехнулся в ответ, - считает, что старому космическому коню лучше оставаться на борту «Антей». Командир экспедиции уверен, что в случае опасности именно старый космический конь сможет вывезти всех и успешно вернуть корабль на Землю.

- В составе экспедиции на Европу обязательно должен присутствовать экзопланетолог, - деликатно заметил фон Берген со своей стороны стола. – Я бы вполне мог принять участие в этой миссии.

- Нисколько не сомневаюсь в ваших талантах, Эрнст, - Георгий Степанович утвердительно кивнул. – Но с составом экипажа я уже определился. На Европу в посадочной капсуле отправлюсь я и Жи Лин.

- Явное использование служебного положения, Степаныч, - Чеслав Волянецкий недовольно наморщил нос. – А может быть, все-таки я, а?

- Чеслав Сэмюэлевич, - проникновенно произнес Шонин, взглянув пилоту в глаза, - я попрошу вас на время моего отсутствия принять общее командование экспедицией. А к вам, Эрнст, соответственно переходят

обязанности Жи Лин. Пожалуйста, доведите это решение до сведения остальных членов экипажа. Старт посадочной капсулы назначаю на завтра, на девять часов по бортовому времени. Есть вопросы?

- У матросов нет вопросов, - Волянецкий шумно вздохнул.

- Что же, тогда все свободны, - Шонин поднялся из магнитного кресла и направился в свою каюту.

...Ночью он спал совершенно спокойно. Утром проснулся как всегда – в половине седьмого. Сделал легкую зарядку, умылся и надел новый полетный костюм. Наскоро перекусил питательным желе из туб аварийного запаса – ему не хотелось идти на общий завтрак в кают-компанию и нарываться на излишние проявления чувств со стороны членов экипажа. Понятно, что все хотят участвовать в высадке на Европу. Ничего, ребята его поймут. Капсулу должен пилотировать опытный пилот. Мало ли что...

Он стряхнул прилипшую соринку с рукава комбинезона и с особой тщательностью причесался перед зеркалом. Не каждый день командиры космических экспедиций отправляются на рандеву с братьями по разуму...

В широкое окно каюты заглядывали острые глазки далеких звезд. Совсем недалеко висел в пространстве серо-коричневый шарик Европы, постепенно догонявший корабль.

- Что, заждались, товарищи пришельцы? – Шонин подмигнул маленькой планете за окном. – Ждите, часика через три мы будем!

Он достал из ящичка в рабочем столе маленький квадратик стереографии. Человек на стерео был одет в старинный бело-голубой скафандр класса «Сокол». Внимательный и чуть озорной взгляд. Легкая улыбка на тонких губах. Прапрадед. Один из первых космонавтов Земли. Полный тезка. Георгий Степанович Шонин.

Эту маленькую стереографию с изображением прапрадеда Шонин-младший брал во все свои полеты.

Маленькая стереография давно уже стала для него талисманом. Талисманом, который не только охраняет, но и помогает побеждать и добиваться успеха.

Прапрадед, Георгий Степанович Шонин-старший, с раннего детства был для него примером. Он и свой корабль назвал «Антеем» потому, что таким был позывной деда в том его единственном космическом полете на «Союзе-6»...

Шонин-младший бережно положил стерео в нагрудный карман полетного комбинезона, хозяйским взглядом еще раз окинул каюту – не забыл ли чего? - и шагнул в коридор.

Космонавт Георгий Степанович Шонин шел на работу.

Основные даты жизни и деятельности Г.С.Шонина

1935, 3 августа – рождение Георгия Степановича Шонина в Украине, в городе Ровеньки Луганской области, в семье Степана Васильевича Шонина, служащего отдела фельдсвязи городского отделения Народного комиссариата внутренних дел, и Софьи Владимировны Шониной (до замужества – Пустырской), домохозяйки.

1939, лето - семья Шониных переехала в город Балту Одесской области, где жила бабушка Мария Петровна, мать Софьи Владимировны Шониной.

1941, июнь – отец Г.С.Шонина, Степан Васильевич Шонин, призван в армию в первые же дни войны, пропал без вести.

30 июня – рождение младшей сестры Г.С.Шонина Джульетты Степановны Шониной.

Август – неудачная попытка семьи Г.С.Шонина эвакуироваться из г.Балты Одесской области вслед за отступающими советскими войсками.

1944, март – семья Г.С.Шонина укрывает в доме беженцев из Одесского гетто.

29 марта – освобождение г.Балты Одесской области от немецко-фашистских захватчиков.

Апрель – Г.С.Шонин идет в школу.

1950, май – Г.С.Шонин окончил 7-й класс средней школы № 9 г.Балта.

Июль – Г.С.Шонин поступает в Одесскую спецшколу ВВС.

1952, август - Г.С.Шонин успешно закончил два курса Одесской спецшколы ВВС. В связи реорганизацией системы военного образования в СССР Одесская летная спецшкола была расформирована. Г.С.Шонин направлен для продолжения обучения в Двенадцатое военно-морское ордена Ленина авиационном училище имени И. В. Сталина в городе Ейске в Краснодарском крае.

Сентябрь – 1953, май – Г.С.Шонин обучается на подготовительных курсах в Двенадцатом военно-морском ордена Ленина авиационном училище имени И. В. Сталина в г. Ейске.

1953, май – Г.С.Шонин получает свидетельство о среднем образовании.

Август - после вступительных экзаменов в Двенадцатом военно-морском ордена Ленина авиационном училище имени И. В. Сталина в г. Ейске и прохождения специальной медицинской комиссии Г.С.Шонина для продолжения обучения откомандировывают в военно-морское авиационное училище начального обучения в Ленинградской области.

1954, весна – Г.С.Ш Шонин окончил курс обучения в 93-м Военно-морском авиационном училище на станции Лебяжье Ленинградской области.

18 апреля – Г.С.Шонин совершает первый самостоятельный полет, пилотируя самолет Як-18.

Сентябрь – Г.С.Шонин сдает государственные экзамены и получает распределение на второй курс Военно-морского авиационного училища в г.Краснодар.

Осень - за успехи в учебе и летной подготовке Центральный Комитет Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи награждает Г.С.Шонина Почетной грамотой.

1957, январь – Г.С. Шонин окончил Ейское Военно-морское ордена Ленина авиационное училище имени И. В. Сталина по второму разряду.

2 февраля – Г.С. Шонину присвоено первое офицерское звание – лейтенант.

26 февраля – Г.С.Шонин прибыл к своему первому месту службы - в 935-й истребительный авиационный полка Военно-воздушных сил Краснознаменного Балтийского флота.

Май – Г.С. Шонин принят в члены Коммунистической партии Советского Союза.

27 декабря - приказом командования ВВС Г.С. Шонин был переведен в 789-й гвардейский

истребительный авиационный полк 237-й гвардейской истребительной авиационной дивизии Военно-воздушных сил Краснознаменного Балтийского флота в Мурманской области на должность старшего летчика.

1958, 17 марта – Г.С.Шонин переведен на должность старшего летчика 768-го истребительного авиационного полка 122-й истребительной авиационной дивизии Военно-воздушных сил Северного флота.

30 ноября – Г.С. Шонин становится военным летчиком 3-го класса.

1959, 20 февраля – Г.С.Шонину присвоено звание старший лейтенант.

Осень – первая встреча и знакомство Г.С.Шонина с Ю.А.Гагаринным на аэродроме Килп-Ярв.

Сентябрь – в рамках программы подготовки пилотируемых космических полетов в СССР Г.С.Шонин прошел собеседование с представителями Института авиационной и космической медицины П.В.Буяновым и А.П. Пчелкиным и получил направление для прохождения медицинской комиссии в Центральный военный научно-исследовательский авиационный госпиталь.

25 ноября – Г.С.Шонин прибыл в Центральный военный научно-исследовательский авиационный госпиталь для прохождения медицинской комиссии в создаваемый в СССР отряд космонавтов.

Декабрь – Г.С.Шонин успешно проходит медицинскую комиссию в Центральный военный научно-исследовательский авиационный госпиталь и получает рекомендацию для зачисления в отряд космонавтов СССР.

1960, февраль – Г.С.Шонин получает вызов к новому месту службы – в отряд космонавтов СССР.

7 марта – приказом № 267 Главкома ВВС К.А.Вершинина Г.С.Шонин зачислен на должность слушателя-космонавта в отряд космонавтов ЦПК ВВС (в войсковую часть № 26266).

14 марта – Г.С.Шонин начинает занятия по общекосмической подготовке в отряде советских космонавтов.

13 апреля – Г.С.Шонин вместе с другими слушателями-космонавтами направлен в город Энгельс на специальную базу для парашютной подготовки.

Май – Г.С.Шонин начинает тренировочные полеты на невесомость на самолете МИГ-15УТИ.

Июнь – Г.С.Шонин вступает в брак с Лидией Федоровной Шумиловой.

Сентябрь – первое знакомство Г.С.Шонина и других слушателей-космонавтов с космическим кораблем «Восток».

10 ноября – Г.С.Шонин получает квалификацию «Инструктор парашютно-десантной подготовки ВВС».

1961, 22 февраля – Г.С.Шонину присвоено очередное воинское звание – капитан.

6 марта 1961 года – Г.С.Шонин успешно завершает курс общекосмической подготовки.

3 апреля – Г.С. Шонин сдает выпускные экзамены по курсу общекосмической подготовки с оценкой «отлично».

4 апреля - Главком ВВС К.А. Вершинин подписал приказ о зачислении в космонавты Г.С.Шонина.

12 апреля – Г.С.Шонин находится на одном из пунктов связи, которые обеспечивают космический полет Юрия Гагарина, и поддерживает связь с космическим кораблем: принимает донесения космонавта, проводит их первоначальный анализ и передает в Центр управления полетом.

22 мая – у Г.С.Шонина и Л.Ф.Шониной родился сын Андрей.

17 июня - за успехи по службе и личный вклад в подготовку первого пилотируемого космического полета капитан Г.С. Шонин был награжден орденом Красной Звезды.

1 сентября – Г.С.Шонин начинает обучение в Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е.

Жуковского по специальности «Пилотируемые воздушные и космические летательные аппараты и их двигатели».

30 сентября – Г.С.Шонин включен в группу космонавтов для подготовки к полету на космическом корабле «Восток-3».

2 ноября - космический полет «Востока–3», запланированный на декабрь 1961 года, был отменен. Однако Г.С.Шонин и другие космонавты продолжили подготовку к полету в надежде на то, что решение будет пересмотрено.

28 декабря – Г.С.Шонин полностью завершил цикл тренировок для полета на «Востоке–3», однако решение об отмене полета так и не было пересмотрено.

Ноябрь – декабрь – кандидатура Г.С.Шонина запланирована для участия в групповом полете двух космических кораблей в 1962 году в качестве дублирующего пилота корабля «Восток-4».

1962, 4 июля – Г.С.Шонин отстранен от подготовки к полету из-за «сбоев в кардиограмме». Последующее медицинское обследование показало переутомление космонавта и не выявило патологий.

1963, 19 сентября – Г.С.Шонину присвоено очередное воинское звание – майор.

Ноябрь – Г.С.Шонин начинает подготовку к длительному космическому полету (на 8-10 суток).

1964, 1 февраля – Г.С.Шонин начинает подготовку для орбитальных полетов на многоместных космических кораблях «Союз» в составе первого экипажа.

Август – Г.С.Шонин включен в состав резервного экипажа для подготовки к полету на космическом корабле «Восход-2», в ходе которого должен быть осуществлен первый выход человека в космос.

1965, 3 мая – 1966, январь - Г.С. Шонин готовится к полету в качестве командира экипажа корабля «Восход» и испытаний буксира для перемещения человека в открытом космосе.

1966, январь – май – Г.С.Шонин готовится к полету в качестве второго пилота основного экипажа по программе 15-20 суточной длительной экспедиции космическом корабле «Восход-3». Полет был отменен 10 мая 1966 года.

4 апреля – Г.С.Шонину присвоено очередное воинское звание – подполковник.

1967, июнь – Г.С.Шонин назначен на подготовку по программе стыковки двух космических кораблей серии «Союз» в качестве командира третьего (резервного) экипажа активного корабля.

1968, 6 января – Г.С.Шонин защищает на «отлично» дипломный проект в Военно-воздушной инженерной академии (ВВИА) им. Н. Е. Жуковского по специальности «Пилотируемые воздушные и космические летательные аппараты и двигатели к ним» и получает квалификацию «летчик-инженер-космонавт».

Ноябрь – Г.С.Шонин назначен дублером командира космического корабля «Союз-4» для первой стыковки космических кораблей в космосе.

1969, февраль – Г.С.Шонин назначен командиром основного экипажа для подготовки к космическому полету на корабле «Союз-6» в составе группы из трех пилотируемых кораблей.

30 апреля – Г.С. Шонин утвержден космонавтом отряда космонавтов первого отдела (отдел орбитальных программ) первого управления ЦПК.

11 – 16 октября - Г.С.Шонин совместно с бортинженером В.Н.Кубасовым совершает космический полет на корабле «Союз-6». В ходе полета впервые в истории космонавтики выполнены сварочные работы в условиях вакуума и невесомости.

15 октября – Г.С.Шонину присвоено звание полковник.

22 октября - Указами Президиума Верховного Совета СССР Г.С.Шонину присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая звезда» и звание «Летчик-космонавт СССР».

17 октября – Г.С.Шонин становится почетным гражданином г.Калуга.

19 октября - решением исполкома городского совета депутатов трудящихся Г.С.Шонину присвоено звание «Почетный гражданин города Ровеньки».

23 октября – Г.С.Шонин получает звание «Почетный гражданин города Караганды».

10 ноября – Г.С.Шонин получает знак «Заслуженный работник МВД».

1970, 24 марта - решением Исполнительного комитета Вологодского городского совета депутатов Г.С. Шонину присвоено почетное гражданство города Вологда.

10 февраля – Г.С.Шонин назначен на административную должность - начальником второго отдела первого управления ЦПК.

23 мая - в семье Г.С.Шонина и Л.Ф.Шониной родилась дочь Ольга.

6 мая – Г.С.Шонин утвержден командиром основного экипажа первой долговременной орбитальной станции «Салют».

1971, февраль – Г.С.Шонин отстранен от подготовки к космическому полету.

1975, 15-21 июля – Г.С.Шонин участвует в управлении полетом в рамках советско-американской программы «Экспериментальный полет «Аполлон»-«Союз».

1976, 22 января – Г.С.Шонин назначен начальником второго управления Центра подготовки космонавтов.

Лето – в издательстве «Молодая гвардия» вышла книга воспоминаний Г.С.Шонина «Самые первые».

15 октября - за успешную работу в Центре подготовки космонавтов Г.С.Шонин был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

1977 - книга Г.С.Шонина «Самые первые» получает первую премию на всесоюзном литературном конкурсе имени Николая Островского.

27 октября 1977 - Г.С.Шонину присвоено звание генерал-майора авиации.

1978 – Г.С.Шонин защищает диссертацию и становится кандидатом технических наук.

1979, 4 февраля – у Г.С.Шонина и Л.В.Атрашенко родился сын Антей.

28 апреля – Г.С.Шонин официально покинул отряд космонавтов СССР и назначен заместителем командующего пятой Воздушной армии Одесского военного округа.

1980, февраль – апрель Г.С.Шонин прошел летную переподготовку на курсах Военно-воздушных сил в городе Липецке.

4 февраля – Г.С.Шонин избран депутатом Приморского районного совета народных депутатов г. Одессы.

21 апреля – Г.С.Шонин назначен заместителем командующего и членом Военного совета Военно-воздушных сил Одесского военного округа.

1983, 11 февраля – Г.С.Шонин назначен начальником четвертого управления вооружений Военно-воздушных сил СССР.

1985, 5 ноября – Г.С.Шонину присвоено звание генерал-лейтенанта авиации.

1986, 14 ноября – Г.С.Шонин вступает в должность начальника управления Аппарата управления вооружений Военно-воздушных сил СССР.

1988, 5 марта – Г.С.Шонин начинает службу начальником 30-го Центрального научно-исследовательского института авиационной и космической техники Министерства Обороны СССР (войсковая часть 48230) в подмосковном городе Щелково-10.

25 марта – Г.С.Шонин окончил трехмесячные Высшие академические курсы при Военной академии Генерального штаба Вооруженных Сил СССР имени К.Е. Ворошилова.

Его позывной – «Антей»

1990, 3 ноября – Г.С.Шонин уволен из рядов Советской Армии в запас по возрасту с объявлением благодарности и вручением Благодарственной грамоты.

30 декабря – Г.С.Шонин награжден орденом Октябрьской Революции.

1997, 6 апреля – Г.С.Шонин скончался.

Библиография

- Асташенков П. Академик С.П.Королев. М.: Машиностроение, 1969.
- Асташенков П. Главный конструктор. М.: Воениздат, 1985.
- Афанасьев И. Неизвестные корабли. М.: Знание, 1991.
- Владимиров Л. Советский космический блеф. 1970.
- Волков В. Шагаем в небо. М.: Молодая гвардия, 1973.
- Гагарина В. Каждый год 12 апреля. М.: Советская Россия, 1984.
- Голованов Я. Заметки вашего современника. М.: Изд-во «Доброе слово», 2001.
- Голованов Я. Космонавт № 1. М.: Известия, 1986.
- Елисеев А. Жизнь – капля в море. М.: Издательский дом «Авиация и космонавтика», 1998.
- Звездный путь. Сборник. М.: Издательство политической литературы, 1986.
- Космонавтика: Маленькая энциклопедия. М.: Советская энциклопедия, 1970.
- Космонавтика: Энциклопедия. М.: Советская энциклопедия, 1985.
- Каманин Н. Летчики и космонавты. М., 1971.
- Каманин Н. Скрытый космос. М.: ООО ИИД «Новости космонавтики», 2001.
- Каманин Н. Чайка. Неопубликованная книга.
- Кузнецов Н. Годы испытаний. Л.: Лениздат, 1987.
- Лебедев В. Личность в экстремальных условиях. М.: Политиздат, 1989.
- Летунов Ю. Скажи, Земля круглая? М.: Изд-во «Русский язык», 1980.
- Мировая пилотируемая космонавтика: История. Техника. Люди. М.: Изд-во «РТСофт», 2005.
- Пономарева В. Неоткрытый космос. Журнал «Дружба народов», № 4, 2000.

Ребров М. Сергей Павлович Королев. М., ОЛМА-ПРЕСС, 2002.

Ребров М. Советские космонавты. М.: Воениздат, 1983.

Романов А. Королев. М.: Молодая гвардия, 1990.

Романов А., Лебедев Л., Лукьянов Б. Сыны голубой планеты. М.: Изд-во политической литературы, 1981.

Филипченко А. Надежная орбита. М.: Изд-во ДОСААФ СССР, 1978.

Черток Б. Ракеты и люди: Лунная гонка. М.: Машиностроение, 1999.

Шаталов В. Трудные дороги космоса, М.: Молодая гвардия, 1981.

Шонин Г. Самые первые. М.: Молодая гвардия, 1976.

Шонин Г. Память сердца. СПб.: Изд-во «Лань», 2001.

Шуневич В., статья в газете «Факты» (Киев, Украина), №196, 26 октября 2004 года.

Сетевые ресурсы Интернет

Космическая энциклопедия Ивана Иванова и Вадима Аносова (Авторский сайт) <http://www.astronaut.ru>

Официальный сайт журнала «Новости космонавтики» <http://www.novosti-kosmonavtiki.ru>

Энциклопедия космонавтики (Авторский сайт Александра Железнякова) <http://www.cosmoworld.ru>

Эпизоды космонавтики (Авторский сайт Сергея Хлынина) <http://www.epizodsspace.testpilot.ru>

Содержание

- 7 Пролог. Лето 1941-го
- 11 Сын Ровеньков и Балты
- 21 Небо и море
- 42 «Запишите меня в космонавты!»
- 59 Первый космический отряд
- 124 «Восход», который не взлетел
- 157 Испытание дублерством
- 187 И снова подготовка...
- 208 «Семерка верхом на тройке»
- 283 Возвращение со звезд
- 318 Взлет в бесконечность
- 351 Эпилог. Вторая половина двадцать первого века.
Система Юпитера.
- 357 Основные даты жизни и деятельности Г.С.Шонина
- 366 Библиография
- 368 Сетевые ресурсы Интернет

Литературно-художественное издание

Серия «Звездные сыновья Луганщины»

Его позывной – «Антей»

Автор Сергей Чебаненко

Редактор Стрельников В.А.

Художник-оформитель Чекмаев К.Г.

Компьютерная обработка фотографий и верстка текста Л.А.Девятаева

Літературно-художнє видання

Серія «Зоряні сини Луганщини»

Його позивний – «Антей»

Автор Сергій Чебаненко

Редактор Стрельников В.О.

Художник-оформлювач Чекмаєв К.Г.

Комп'ютерна обробка фотографій і верстка тексту Л.А.Дєв'ятова

Георгій Степанович Шонін став сімнадцятим радянським космонавтом. У жовтні 1969 він брав участь в груповому польоті трьох космічних кораблів в якості командира корабля «Союз-6». В ході польоту вперше в історії космонавтики були виконані зварювальні роботи на навколосемній орбіті. Після польоту Георгій Шонін написав кілька книг, став кандидатом технічних наук, керував оснащенням тренажерами космічних кораблів Центру підготовки космонавтів.

Але доля його не була легкою. У 1971 році його усувають від підготовки до польоту. У 1979 році збираються відрахувати із загону космонавтів ...

Але Георгій Шонін стійко протистоїть поворотам долі, ще раз доводячи, що людина завжди знайде вихід навіть в найскладніших обставинах.

Підписано до друку 02.02.2018

Формат 60х90 1/16. Умов.друк.арк 25

Загальний тираж 1500. Рекламно-інформаційний тираж 5.

Замовлення № 2018-003

Видавництво ФОП «С.А.М.»

Луганськ, вул. Дем'яніна, 31

E-mail: bookelight@gmail.com

Надруковано з готових позитивів

У ФОП «С.А.М.»

Луганськ, вул. Дем'яніна, 31



**Памятный знак на месте дома семьи Шонинных
в Ровеньках Луганской области**



**Здание школы ВВС в Одессе,
в которой учился Георгий Шонин**



**Отряд космонавтов,
Георгий Шонин крайний справа во втором ряду**



Георгий Шонин на занятиях по парашютным прыжкам



**На занятиях
(слева направо - Андриян Николаев, Юрий Гагарин,
Борис Волынов и Георгий Шонин)**



Георгий Шонин на парашютных прыжках



**Георгий Шонин, Алексей Елисеев и Владимир Шаталов
на занятиях по астрономии**



Георгий Шонин с женой и детьми, 1969 год



Экипаж «Союза -6» Валерий Кубасов и Георгий Шонин





**Валерий Кубасов и Георгий Шонин
во время работы со сварочной установкой «Вулкан»**



**Георгий Шонин и Валерий Кубасов
проводят медицинские исследования**



Корабли «Союз» в состыкованном состоянии



Георгий Шонин во время космического полета



**Георгий Шонин и Валерий Кубасов
после посадки корабля «Союз-6»**



Георгий Шонин - Герой Советского Союза



**Космический корабль «Союз»,
состыкованный с орбитальной станцией «Салют»**





**Георгий Шонин - Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР,
кандидат технических наук, генерал-лейтенант**



**Георгий Шонин (слева) на митинге
на месте гибели Юрия Гагарина, 1997 год**



Памятник на могиле космонавта Георгия Шонина



На могиле космонавта Георгия Шонина





ISBN 978-966-8383-08-3



9 789668 383083