

**Сергей Чебаненко**



**Летчик,  
испытатель,  
космонавт**

**«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**

**Летчик,  
испытатель,  
КОСМОНАВТ**

**2018**

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

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

**Чебаненко С.  
Ч 34 Летчик, испытатель, космонавт / Сергей Чебаненко;  
художник-оформитель К.Г. Чекмаев. – Луганск: С.А.М.,  
2018. – 414 с.  
ISBN 978-966-8383-05-2**

**Георгий Тимофеевич Береговой – заслуженный летчик-испытатель, летчик-космонавт, дважды Герой Советского Союза, единственный из космонавтов, кто удостоен этого звания еще в годы войны. Второй звездой Героя Георгий Береговой был награжден в 1968 году за испытательный полет на космическом корабле «Союз-3». Этот полет стал новым этапом в развитии техники пилотируемых орбитальных кораблей. В дальнейшем он пятнадцать лет возглавлял Центр подготовки космонавтов, был учителем и другом для сотен людей, которые продолжили славное дело изучения и освоения космоса.**

**Но так ли на самом деле был гладок путь летчика и космонавта Георгия Тимофеевича Берегового?**

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

**ISBN 978-966-8383-05-2**

**© Чебаненко С., 2018**

## От автора

Георгий Тимофеевич Береговой...

Человек, знакомый миллионам людей и пользовавшийся большим и заслуженным авторитетом.

Летчик-фронтовик, совершивший 186 боевых вылетов, награжденный многими орденами и медалями, Герой Советского Союза, «мастер штурмовых атак».

Заслуженный летчик-испытатель СССР, давший путевку в небо многим десяткам крылатых машин, один из лучших испытателей Советского Союза периода 50-х – 60-х годов прошлого века, знаменитый «король штопора».

Летчик-космонавт СССР, получивший звание дважды Герой Советского Союза за испытательный полет на космическом корабле «Союз-3» в октябре 1968 года, – за полет, который фактически открыл дорогу в космос целому поколению космических кораблей «Союз», «СоюзТ», «СоюзТМ», орбитальным станциям «Салют» и «Алмаз», орбитальному комплексу «Мир».

Талантливый руководитель космической отрасли, пятнадцать лет возглавлявший Центр подготовки космонавтов, через который в те годы прошли сотни космонавтов и десятки космических экипажей.

И, самое главное, - Человек. Человек с большой буквы, который всю свою жизнь посвятил служению Родине, который всегда и при любых обстоятельствах старался помочь и реально помогал людям.

Таким Георгий Береговой запомнился всем, кто его знал. Таким он шагнул в Историю нашей страны и всего человечества.

И сегодня Георгий Тимофеевич по-прежнему с нами. Его имя звучит в грохоте стартующих с Байконура ракет, белоснежной вязью пишется в небесной синеве пролетающими самолетами, весенним ветром приносится из необозримых далей в дни, когда мы



*Летчик, испытатель, космонавт*

чествуем наших ветеранов – тех, кто одержал Великую Победу в уже далеком от нас 1945-м...

В этой книге, опираясь на мемуары самого Георгия Тимофеевича, на работы и воспоминания тех, кто знал его при жизни, автор попытался воссоздать жизненный путь выдающегося Человека – фронтовика, испытателя, космонавта.

Сергей Чебаненко

## 1. Космонавт из Донбасса

Поздним вечером 26 октября 1968 года в квартире председателя исполнительного комитета Луганского городского совета депутатов трудящихся Георгия Семеновича Петрова раздался телефонный звонок.

- Георгий Семенович? – Петров сразу же узнал голос первого секретаря областного комитета партии Владимира Васильевича Шевченко. – Я тебя не разбудил?

В груди у Георгия Семеновича неприятно екнуло. Не каждый день первый секретарь обкома поздним вечером звонил ему домой. Обычно такие звонки партийного начальства бывали, когда в Луганске случалась какая-нибудь крупная авария в коммунальном хозяйстве.

- Я еще не ложился, Владимир Васильевич, - Петров сидел за столом и просматривал захваченные домой с работы деловые бумаги. – Что-нибудь случилось?

- Ты вечерние новости сегодня по телевизору смотрел? – вопросом на вопрос ответил Шевченко. – Знаешь, что новый космический корабль на орбиту запустили?

- Смотрел, - у Петрова немного отлегло от сердца. Значит, речь пойдет не о неприятностях. И судя по добродушным интонациям в голосе Шевченко, нагоняя по партийной линии сегодня не будет. – «Союз-3» с космонавтом Берегиным...

- С космонавтом Георгием Тимофеевичем Береговым, - поправил Шевченко. – А космонавт Береговой, дорогой мой Георгий Семенович, хоть и родился где-то на Полтавщине, но в тридцатые годы учился в нашем авиационном штурманском училище. То есть небо начал покорять на нашей луганской земле...

*Летчик, испытатель, космонавт*

Поэтому есть мнение, что Луганск должен присвоить товарищу Береговому звание почетного гражданина нашего города...

Георгий Семенович Петров возражать не стал. Подвиг земляка из Донбасса, который первым из жителей шахтерского края поднялся к звездным высотам, действительно заслуживал высокой общественной оценки. Полет космического корабля «Союз-3» успешно завершился 30 октября 1968 года, а уже на следующий день решением исполнительного комитета Луганского городского совета депутатов трудящихся дважды Герою Советского Союза, летчику – космонавту СССР Георгию Тимофеевичу Береговому было присвоено звание «Почетный гражданин города Луганска». Еще через день в адрес космонавта ушла приветственная телеграмма от луганчан:

«Дорогой Георгий Тимофеевич! Труженики ордена Красного Знамени города Луганска сердечно поздравляют Вас с окончанием космического полета на корабле «Союз-3». В честь этого знаменательного события исполком горсовета по просьбе трудящихся присвоил Вам, воспитаннику Луганского авиационного училища, звание Почетного гражданина города Луганска...»

## 2. ЗОВ ВЫСОТЫ

Георгий Береговой родился 15 апреля 1921 года в селе Федоровка на Полтавщине (ныне это село находится на территории Карловского района). В 1921 году Федоровка входила в состав Харьковской области.

Федоровка по нынешним меркам село довольно большое – по данным Федоровского сельского совета в нем числится свыше двух тысяч жителей. Село расположилось на берегу небольшой реки Орчик в месте впадения в неё реки Ланная. Через село проходит железная дорога. Здешняя железнодорожная станция тоже именуется Орчик.

Отец Георгия Берегового, Тимофей Николаевич, был советским служащим, работал связистом на железной дороге. Мать Мария Семеновна (в девичестве – Ситникова) занималась домашним хозяйством.

Георгий был младшим сыном в семье Береговых: его брат Михаил был старше на три года, а еще один брат – Виктор – старше на восемь лет.

«Мы родились и выросли на Украине, - скажет позднее Михаил Тимофеевич Береговой, брат Георгия. – Наше становление прошло в рабочей семье, где в почете труд, дисциплина и семейные ценности».

Хотя Георгий Береговой и родился на Полтавщине, но настоящей Родиной он всегда считал донбасский край, шахтерский город Енакиево, куда семья Береговых переехала всего через несколько недель после рождения младшего сына.

Город Енакиево расположен в восточной части Донецкой области, в шестидесяти километрах от Донецка – столицы шахтерского края, там, где речушки Садки и Булавин впадают в реку Крынку.

В 1721 году были открыты огромные залежи каменного угля в Донецком бассейне. В 1858 году по распоряжению российского правительства начинается строительство опытного завода на реке Садки около селения Корсунь Бахмутского уезда. Руководить строительством поручили штабс-капитану Мевиусу и управляющему Луганским железоделательным заводом инженер-полковнику Летуновскому. Заводу предстояло доказать пригодность донецких углей и руд для выплавки металла. Завод называли Петровским - в честь Петра Великого.

Весной 1895 года Министерство финансов представило на рассмотрение Комитета Министров Устав акционерного общества, именуемого Русско-бельгийским металлургическим обществом. Министр финансов Витте в своем заключении о представленном проекте писал: «Увеличение производства железа, стали и изделий из них, а равно расширение машиностроения приобретает особенно важное значение в настоящее время, ...полагал бы разрешить инженерам: титулярному советнику Ф. Е. Енакиеву, надворному советнику Б. А. Яловецкому и бельгийским подданным: Октаву Неф-Орбану и Оскару Биэ учредить на основании прилагаемого при сем проекта Устава акционерное общество под названием Русско-бельгийское металлургическое общество».

В 1898 году отмечалась годовщина пуска завода. Месторасположение завода, рудников и прилегающих к ним жилых поселков получило название Енакиево - в честь одного из инициаторов строительства завода, соучредителя Русско-Бельгийского Металлургического Общества Федора Егоровича Енакиева. В 1923 году поселок был переименован в Рыково, а в 1925 году получил статус города. В 1936 году – новое переименование: в честь наркома Серго Орджоникидзе. С 1944 года городу снова вернули первоначальное наименование Енакиево.

Вот в этом небольшом городке в шахтерском Донбассе и прошло детство Георгия Тимофеевича Берегового.

«Енакиево - небольшой, тихий в ту пору городок в Донбассе, где я вырос, - напишет Георгий Тимофеевич уже на склоне лет. - Сжатый со всех сторон крутыми отвалами терриконов, между которых лепились одноэтажные деревянные дома с палисадниками и крохотными садами, городок этот благодаря своему трудовому рабочему населению не желал отставать от времени и имел не только собственный аэроклуб, но и тщательно расчищенный, содержавшийся под надежным повседневным присмотром грунтовой аэродром, на взлетной полосе которого красовались в хорошую погоду два фанерных У-2 - мечта не только местных мальчишек, но и взрослых городских парней...»

С ранних лет Георгия влекло к себе небо. Лазоревый купол небес манил к себе мальчишку, звал в свои бескрайние небесные просторы. В самых сокровенных своих мечтах маленький Жорка не раз уносился в высь на воображаемых крыльях, летел над полями, лесами, реками, купаясь в ласковых солнечных лучах, стремительно скользя над белоснежной ватой облаков.

Тяга в небо подкреплялась и практической возможностью совершить воздушный полет. Уже летали в небе над донбасским краем стремительные птицы первых советских самолетов. А значит, детская мечта маленького мальчишки переставала быть сказкой и постепенно становилась вполне реальной целью. Михаил Георгиевич, брат Георгия Тимофеевича Берегового, вспоминал, как однажды они возвращались с огорода домой. В те годы семья Береговых жила в доме № 91 по Больничной улице, и дорога до семейного огорода на окраине города была не такой уж и близкой. Вдруг прямо в небе над головами мальчишек появился военный самолет Р-5. Летчик сделал несколько рискованных, но красивых фигур в небе и улетел.

Георгий проводил его самолет восхищенным взглядом, сжал рукой плечо брата и тихим голосом, но твердо, как-то уже совершенно по-взрослому произнес: «Я обязательно буду летать!» Именно с этого момента, по собственному признанию будущего космонавта, и началась его «дорога в небо».

Начало тридцатых годов минувшего века было временем авиационных рекордов, перелетов через Северный полюс в Америку, челюскинской эпопеи и высадки папанинцев на льдину в районе Северного полюса. Летчики были для многих мальчишек идеалом настоящего человека, мужественными и крепкими парнями, с которых так хотелось брать пример. Байдуков, Громов, Каманин, Леваневский, Чкалов стали образцом для подражания многих мальчишек. Были они кумирами и для Георгия Берегового.

Челюскинская эпопея... Над страной молнией проносятся фамилии героев-летчиков Ляпидевского, Каманина, Водопьянова, Молокова, Леваневского, Слепнева, Доронина, которым за отвагу и мужество, проявленные при спасении экипажа затонувшего во льдах Берингова пролива парохода «Челюскин», было присвоено звание первых Героев Советского Союза.

В мае 1937 года отряд крылатых машин под командованием М. В. Водопьянова впервые в истории авиации совершил посадку на плавучую льдину на Северном полюсе с целью высадки научной экспедиции, руководимой И. Д. Папаниным.

В июне 1937 года самолет АНТ-25, пилотируемый летчиками В. П. Чкаловым, Г. Ф. Байдуковым и А. В. Беляковым, выполнил беспосадочный перелет по маршруту «Москва - Северный полюс – Соединенные Штаты Америки». Самолет героев-летчиков пролетел расстояние в восемь с половиной тысяч километров. Почти трое суток авиаторы вели непрерывную борьбу с обледенением, снежными метелями, нулевой видимостью и штормовыми ветрами.

В июле 1937 года М. М. Громов, А. Б. Юмашев и С. А. Данилин совершают второй беспосадочный перелет из Москвы в США через Северный полюс. АНТ-25 пролетел 10 тысяч 148 километров всего за 62 часа 17 минут! Новый мировой рекорд дальности беспосадочного полета: от Москвы через Северный полюс до далекой Калифорнии на западном побережье Америки.

Мальчишки в Москве и Киеве, Луганске и Енакиево с замиранием сердца и трепетным волнением следили за героическими полетами советских авиаторов, и играли в Чкалова, Байдукова и Громова.

В те годы в Енакиево открылась детская техническая станция. С шестого класса ученик городской средней школы № 5 Жора Береговой стал ее завсегдатаем. После уроков он стал посещать занятия авиамodelьного кружка. Здесь под руководством техников-авиамodelистов мальчишки постигали азы авиационной науки, строили свои первые модели крылатых машин. Обучение начиналось с чертежей моделей, потом переходили к подбору материалов и изготовлению комплектующих, а уж затем приступали к сборке всей конструкции самолета. Папиросная бумага, лучинки бамбука, казеиновый клей – вот из чего создавались модели первых мальчишеских летательных аппаратов. В 14 лет Георгий Береговой и сам стал инструктором по авиамodelизму.

«Торжественно вращаешь пропеллер, до отказа закручивая резиновый жгут, поднимаешь над головой модель самолета, а сердце, кажется, готово вырваться из груди, - вспоминал Георгий Тимофеевич Береговой. - Затаив дыхание, отпускаешь пропеллер, который с легким шуршанием перемалывает воздух. Модель резко взмывает и... врезается в землю в пяти шагах от тебя. Авария. Досадно, обидно. Но мечта стать летчиком не становится от этого слабее. Она крепла год от года. Да и как же иначе, ведь в то время слово «летчик» было у



всех на устах. И мы, мальчишки, хотя и в качестве лишь свидетелей, были причастны к великим событиям».

Сколько этих самодельных планеров, сделанных руками Жоры Берегового, поднялись в небо с небольшой площадки около Енакиевского карьера, разве сейчас считаешь?

Георгий Береговой часами мог слушать рассказы старших товарищей о первых русских конструкторах – Григоровиче, Сикорском, Слесарева, Юрьеве, которые еще в царской России сумели создать и построить самолеты, ничуть не уступавшие лучшим образцам более развитых в техническом отношении стран Запада. Так, «летающие лодки» Григоровича считались лучшими гидросамолетами своего времени. А построенный по проекту Сикорского в 1913 году тяжелый четырехмоторный бомбардировщик «Илья Муромец» не имел равного себе во всем мире... Как вспоминал позднее сам Георгий Тимофеевич Береговой, он жадно ловил имена первых русских летчиков, таких, как Ефимов, Нестеров, Попов, Уточкин, слава которых выходила далеко за пределы России.

К началу тридцатых годов прошлого века в СССР была создана мощная и современная авиационная промышленность, опирающаяся на передовую мировую и отечественную научно-техническую и инженерно-конструкторскую мысль. СССР стремительно становился великой авиационной державой. Строились новые модели самолетов, которые поднять в небо предстояло будущим молодым пилотам.

В те годы лозунг «Комсомолец – на самолет!» был очень популярен, и немало молодых людей старалось овладеть азами авиационных профессий. Много внимания профессии летчика уделялось и в прессе, и в кино. Чтобы в короткие сроки создать мощные Военно-воздушные силы, советским правительством была поставлена задача в сжатые сроки подготовить для страны 150 тысяч летчиков. Летные школы и училища не поспевали за стремительно развивающейся

авиационной промышленностью. Нехватка летчиков с каждым днем ощущалась все острее и острее.

Рос Жора Береговой обычным мальчишкой, любил погонять мяч на футбольном поле, неплохо играл в бильярд, наравне со сверстниками участвовал в обычных мальчишеских забавах. Единственное, что отличало его от остальных ребят – целеустремленность. А цель у Георгия была одна – летать, подняться в небо на крылатой машине.

Неизвестно, когда и как бы получилось у парнишки из небольшого провинциального городка реализовать свою мечту о полете в небо, но, к счастью, в Енакиево тоже появился свой аэроклуб. С конца двадцатых годов в городе работала планерная школа. Школа тянула к себе пытливого мальчишку Жору, как магнит.

Дом семьи Береговых стоял совсем недалеко от летного поля, на котором тренировались местные планеристы. Старший брат Георгия, Виктор, с юности увлекся безмоторной авиацией, начал летать и со временем - вместе со своим другом Виктором Бахтиным - стал инструктором по планеризму. А начальником аэроклуба был еще один давний друг семьи Береговых - Василий Алексеевич Зарываев.

Казалось бы, эта «семейственность» должна была обеспечить Георгию Береговому легкий доступ на территорию аэроклуба и быстрое исполнение мечты, но не тут-то было...

«...Жорку, как он ни заглядывался со стороны на летное поле аэроклуба, туда не пускали, - напишет позднее в своей книге «Я - «Аргон» журналист и писатель Михаил Ребров. - Обидно, конечно. Но не сидеть же сложа руки и ждать у моря погоды? И Жорка задумал сам построить планер.

На его огрубевших ладонях блестели звездочки металла, вьевшиеся в поры кожи, пальцы всегда в царапинах, в порезах... Зато он сам изобретал, сам строил изобретенные модели. И они взлетали в голубую

высь неба с нехитрых ребячьих аэродромов. Но сердце Жорки по-прежнему тянулось на настоящий аэродром.

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

«Семья у нас была на редкость дружная, - вспоминал Михаил Тимофеевич Береговой, старший брат Георгия. – Воспитывались мы все вместе. Авторитет старшего брата Виктора был непререкаемым. Мы с Георгием даже своих сыновей называли Викторами в память о брате. Георгий во всем подражал Виктору. Учился у него в планерной школе».

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

Однако поступить в аэроклуб полноправным членом, чтобы реализовать свою детскую мечту и поднять в воздух крылатую машину, Георгию Береговому, конечно, не разрешали – мал еще. И даже в качестве пассажира в полет тоже еще не брали...

Прошло несколько лет ожидания. Георгий по-прежнему строил и запускал модели планеров. И по-прежнему настойчиво «бомбардировал» руководство лётно-планерной школы просьбами о приеме в аэроклуб. Наконец, начальник аэроклуба Василий Алексеевич Зарывалов сдался и дал свое согласие на зачисление Георгия Берегового в подготовительную планерную группу.

И ученик обычной средней школы Георгий Береговой принялся штудировать теоретические основы аэродинамики. Может быть, он со временем и стал бы планеристом, но судьбе было угодно распорядиться иначе. В енакиевский аэроклуб поступили первые учебные самолеты...

Из планерной группы Георгий немедленно перешел в самолетную. Поднять в воздух самолет – стало теперь целью жизни увлеченного небом мальчишки.

Правда, скоро выяснилось, что совмещать учебу в школе и занятия в аэроклубе нет никакой возможности. Занятия в аэроклубе проводились по утрам, с шести до восьми, и Георгий практически ежедневно стал опаздывать на школьные уроки. А вечером в аэроклубе была теоретическая подготовка, и школьные домашние задания совершенно некогда было учить. Георгий был одним из лучших учеников школы № 5, группкомсоргом класса. Было обидно, но он чувствовал, что начинает не успевать.

Поэтому Георгий принял первое в своей жизни серьезное решение: после окончания восьмого класса уйти из школы и сосредоточиться только на занятиях в аэроклубе.

Так и случилось. Восемь классов средней школы Георгий Береговой окончил в 1937 году. Как не уговаривал его Аркадий Львович - школьный учитель физики и математики – повременить с аэроклубом и уходом из школы, Георгий твердо стоял на своем: хочу летать. Пришел из школы, сложил аккуратно учебники, обернув их газетами и перетянув тесемкой, и подошел к отцу:

- Не сердись, батя. Я решил стать летчиком. Без неба мне не жить...

Отец посмотрел в серьезные глаза мальчишки и молча кивнул.

А вот уговорить маму, Марию Семеновну, оказалось гораздо сложнее. Уже на склоне лет Мария Семеновна вспоминала:

«Не могу, говорил мне Жора тогда, без авиации». Я поначалу возражала, а потом пришлось уступить. Старший-то Виктор уже инструктором был, ну и Георгий пошел по его стопам. Тоже захотел в небо и всегда мне твердил: «Буду таким, как Виктор».

На прощание школьный учитель подарил Георгию Береговому книгу Джимми Коллинза «Летчик-испытатель». Георгий открыл ее на первой странице и начал читать: «У меня была мечта. Я не могу вам сказать, в чем она заключалась. Могу только сказать, что желание летать было одним из ее проявлений...

Самолет был прекрасен... Его серебристые крылья сверкали на солнце, его мотор пел могучую песню, поднимая меня ввысь».

Это была книга о его мечте! И мальчишка из Енакиево как никогда ранее захотел подняться в небо, увидеть оттуда подернутую легкими белыми облаками землю, услышать призывную песнь авиационного мотора.

Георгий Береговой с утроенной силой занялся любимым делом. Учил теорию, материальную часть самолетов, внимательно следил с земли за тем, как летали старшие товарищи. И вот, наконец, состоялся и первый полет в небо юноши из Енакиево. Этот полет окончательно и навсегда решил его судьбу, связав жизнь с авиацией, а затем и с космонавтикой.

Первый полет... Что о нем можно рассказать словами? Тихоходный учебно-тренировочный У-2 взлетает с енакиевского грунтового аэродрома, делает один или два круга над окрестностями летного поля и тут же совершает посадку. Но сердце мальчишки, восторженно рвущееся из груди, расскажет намного больше...

«Сколько радости принес ему первый полет! - напишет в книге «Советские космонавты» Михаил Ребров. - Воображение потрясло не небо, а земля, которая совсем другая сверху, из кабины. Под крылом плыли квадратиками красные скаты черепичных крыш, черные сопки терриконов, зелено-желтые прямоугольники садов...

«Лечу! - думал Жорка. - Первый раз в жизни...»

Никто не знает, как ему было в те минуты хорошо. Какое это удовольствие - подставить встречному,

слепающему потоку голову, совсем пьяную от трепетного восторга, и всем, кто там внизу, крикнуть: «Ле-чу-у!»

- Ну, хватит пахать небо и бензин жечь, - говорил инструктор.

- Еще немножко, - умоляюще просил Георгий. И они снова набирали высоту. Небо, налитое прозрачной прохладой, казалось, переливалось чуть заметной подрагивающей волной. Потом земля качнулась, и самолет пошел вниз. Ниже, ниже... А душа Георгия, наоборот, устремилась вверх. Небо снова и снова звало его в голубую бездну, и не было конца упоению высотой».

Кстати сказать, еще одним мальчишкой, страстно мечтавшем о небе и занимавшемся в те годы в енакиевском аэроклубе, был Федор Янукович. Он был всего на два года младше Георгия Берегового. Пройдут десятилетия, и сын Федора Владимировича Януковича станет известным украинским политиком, премьер-министром Украины, возглавит Партию регионов, а в 2010 году будет избран Президентом Украины.

Мечта – мечтой, но сидеть на шее у родителей юный Георгий Береговой не собирался. В мальчишке уже начал формироваться твердый мужской характер. Поэтому сразу после окончания школы Георгий сначала пошел работать учеником слесаря на агломерационную фабрику, а с июня 1938 года перешел на работу электрослесарем на Енакиевский металлургический завод, где в конторе доменного цеха в то время работал его отец.

Его распорядок дня в те годы был более чем напряженным: в пять утра – подъем, с шести до восьми – занятия в аэроклубе, полеты на самолетах, с половины девятого – работа на комбинате, а вечером – четыре часа теоретических занятий и подготовка материальной части к завтрашним полетам. Дома его почти не видели. После рабочей смены Георгий забегал домой, наскоро перекусывал и до позднего вечера пропадал в аэроклубе. Как он смог выдержать такой напряженный

ритм жизни, не сломался, не оставил свою мечту? Характер... Простому рабочему пареньку из маленького донбасского городка Енакиево очень хотелось стать летчиком, летать на крылатых машинах в небесной вышине...

В сентябре 1938 года летная судьба Георгия Берегового определилась окончательно. В аэроклуб приехала комиссия, чтобы отобрать кандидатов в летную школу в Ворошиловграде. Берегового в список кандидатов не включили – ему не хватало полгода до 18 лет. Георгий набрался смелости и пошел жаловаться председателю комиссии. Старший политрук Минаев, руководивший набором, внимательно выслушал возбужденного мальчишку и примирительно улыбнулся: «Ну-ка, герой, покажи, что умеешь в воздухе, посмотрим».

Когда Жорка залезал в кабину самолета, кто-то из членов комиссии, окинув критическим взглядом худощавую и щупленькую фигурку паренька, с сомнением заметил:

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

Георгий услышал, почувствовал, как краска ударила в лицо. Обида обожгла горячим румянцем щеки. Он сжал зубы и взял себя в руки.

Затархтел мотор, У-2 легко пробежался по летному полю и взмыл в небо.

С земли было видно, как машина уверенно набрала высоту, сделала большой круг над аэродромом, потом ушла на меньший круг. Береговой выполнил в небе две простейшие фигуры и уверенно повел самолет на посадку. Все эти воздушные эволюции Георгий проделал так четко и безупречно, что члены отборочной комиссии просто замерли от восторга.

Председатель комиссии Минаев подошел к начальнику аэроклуба Зарывалову и пожал руку:

- Молодец, Василий Алексеевич! Семнадцать вашему орлу, говорите? Не беда. В училище возраст нагонит. Берем!

12 декабря 1938 года Георгий Береговой был зачислен курсантом Ворошиловградской школы военных летчиков № 11 имени Пролетариата Донбасса, которая в те годы была в ведении Харьковского военного округа.

Решение о создании военной летной школы на луганской земле было принято еще в 1930 году. Народный комиссар обороны СССР Климент Ефремович Ворошилов решил: «Надо научить летать горняцкую молодежь, и она покажет себя со всей силой в борьбе с врагами Советской Отчизны».

В том же 1930-м году началось строительство школы в степи между курганом Острая Могила и поселком Вергунка. Меньше, чем за десять лет было выстроено более тридцати каменных административных, учебных и жилых зданий, учебных лабораторий и аудиторий, ангаров и других хозяйственных построек. Был построен главный учебный корпус и авиационные мастерские. Начали работать средняя школа и детский сад. Была высажена обширная парковая зона, проложены дороги. Между городом Ворошиловградом и летным военным городком курсировал трамвай. Вот в этот храм военно-летной науки и пришел курсантом семнадцатилетний летчик из енакиевского аэроклуба Георгий Береговой.

«В авиагородок я приехал в декабре 1938 года, - вспоминал позднее Георгий Тимофеевич Береговой. – Помню, было очень холодно, ненастно. И уже к вечеру после целого дня устройств очутился я в большой и светлой курсантской казарме. Тепло, уютно. Новая жизнь, новые товарищи».

Для молодого парня начались армейские будни: наряды и караулы, усиленная теоретическая подготовка и изучение материальной части самолетов, на которых предстояло подняться в небо. Время было тревожное, активизировались агрессоры – милитаристская Япония на востоке и фашистская Германия на западе. Поэтому кроме авиационных дисциплин будущим летчикам преподавали и общевойсковую подготовку. Тактическая



подготовка авиаторов «в поле» выполнялась в любых погодных условиях – в дождь, в жару, в стужу курсантов учили окапываться, обороняться и наступать. Учили стрелять из винтовок и пистолетов, ходить в штыковую и рукопашную атаки. Не забывали наставники будущих пилотов и о строевой подготовке. На плацу летной школы часами маршировали учебные роты юных курсантов. Огромное значение в подготовке молодых пилотов уделялось спорту. Усиленная ежедневная физподготовка значилась во всех учебных планах.

День курсанта летной школы был расписан по минутам. После подъема и интенсивной зарядки – обязательная строевая подготовка. Шесть часов теоретических занятий, а затем самоподготовка – самостоятельное повторение изученного за день учебного материала. Настольными книгами Георгия Берегового стали «Аэронавигация» Кудрявцева, «Теория полета» Висленева и Кузьменко, «Наставление по производству полетов», «Курс учебно-летной подготовки»... Все эти «талмуды» инструкторы требовали не просто знать на зубок, но и уметь творчески применить почерпнутые из книг знания в практических полетах.

В свободные от учебы дни, Георгий Береговой с друзьями отправлялся в Ворошиловград. Ходили в парк, в кино, заводили знакомства с девушками. Они были обычными парнями, эти молодые пилоты, будущие бойцы великой войны и покорители неба...

В Ворошиловградской школе было четыре эскадрильи бомбардировщиков и одна истребителей. Георгий попал в 3-ю эскадрилью к летчику-инструктору Ивану Леонтьевичу Беловолу. Началось изучение материальной части, а затем и «провозные» полеты на учебно-тренировочном самолете УТИ-4. Потом перешли к обучению на «ястребке» - так летчики называли истребитель И-16.

В 1939 году руководство Военно-воздушных сил приняло решение специализировать летную школу

только для подготовки пилотов на самолеты-бомбардировщики. Но поставки новой летной техники в школу запаздывали, и поэтому курсанты приступили к освоению истребителя «И-1», а также двухместных самолетов-разведчиков Р-5 и Р-6. Это были небольшие тихоходные машины, уже морально устаревшие и снятые с вооружения. Полутораплан смешанной конструкции, который мог забираться на высоту всего около 6000 метров с грузом только три тонны... Но Георгию Береговому нравилось летать на этом самолете-разведчике. Это был тот самый знаменитый самолет Р-5, на котором спасали людей с затертого во льдах парохода «Челюскин» советские летчики Каманин, Леваневский и другие. Как он мечтал, еще занимаясь в енакиевском аэроклубе, сесть когда-нибудь за штурвал этой крылатой машины! И вот мечта сбылась...

Для летных школ к тому времени были разработаны новые методики и программы летной подготовки, которые предусматривали сокращенный срок обучения в мирное время – девять месяцев с налетом 55 часов, а военное время – шесть месяцев с налетом всего 35 часов... Много это или мало? Немцы в своих летных училищах даже под конец Второй мировой войны, когда фронт трещал и на востоке, и на западе, отводили на подготовку летчика не менее 150 часов полета, а в мирное время – 350-400 часов. У Георгия Берегового был еще «задел» по полетам с аэроклубовских времен, так что к концу выпуска он имел около ста часов, проведенных в воздухе.

За азы летной науки Георгий Тимофеевич Береговой на всю жизнь от всей души остался признателен своим первым инструкторам и наставникам. Молодые, но уже опытные летчики и отличные учителя умели преподать «азбуку» летного дела так, что не научиться мастерству пилота было просто невозможно. А Георгий Береговой был, к тому же, старательным и пытливым учеником. Ему были присущи настойчивость, неподдельный интерес к авиационной технике,

стремление во всем докопаться до мелочей, понять все своим умом.

«Моим первым инструктором был Иван Леонтьевич Беловол, совсем недавно закончивший эту же летную школу, - будет много позже вспоминать Георгий Тимофеевич. – «Солидности» он еще не приобрел, был веселым, подвижным. Но дело свое знал хорошо. Под его руководством я освоил истребитель «И-1», а потом перешел на скоростной бомбардировщик «СБ».

Уже после полета Георгия Тимофеевича в космос подполковник запаса И.Л.Беловол расскажет журналистам о дне, когда курсант Береговой впервые поднялся в небо на учебном самолете У-2:

«...Было это 17 апреля 1939 года. Тогда мы с Георгием впервые поднялись в небо. Краем глаза слезу за курсантом. Даже через стекла окуляров вижу радость в глазах юноши. Спрашиваю по переговорному устройству: «Как самочувствие?» Вместо ответа Георгий поднял вверх большой палец, мол, замечательно! А через две недели, в первых числах мая, я провожал своего воспитанника в первый самостоятельный полет (на У-2 в качестве курсанта летной школы - С.Ч.). Волновался я тогда, наверное, не меньше, чем курсанты. И вот взмах флага, звук мотора. Самолет Берегового оторвался от земли. Постепенно я успокоился, увидел, что машина попала в надежные руки. Георгий смело выполнил полет по кругу, неплохо посадил машину...»

Казалось бы, учись любимому делу и радуйся. Но жизнь, увы, состоит не только из одних радостей. Старший брат Георгия, Виктор, к 1938 году уже работал начальником парашютной станции Челябинского аэроклуба. По анонимному доносу под каток репрессий угодила вся верхушка местного ОСОАВИАХИМА. Виктор - первый наставник Георгия Берегового на летном пути – тоже был арестован. Домой Виктор Тимофеевич Береговой так уже никогда и не вернулся. Только в 50-х

годах безвинно расстрелянного без особой огласки реабилитировали.

Со дня ареста брата Георгий в списках енакиевского НКВД числился как родственник «врага народа». Его уберегло от отчисления из летной школы только то, что располагалась она в Ворошиловграде, который с июня 1938 года стал областным центром новосозданной Ворошиловградской области. В кровавой суматохе политических репрессий у НКВД просто «руки не дошли», чтобы разделаться с младшим братом «шпиона и диверсанта» и «вычистить» его из летной школы, расположенной в соседней области.

Учеба в авиационной школе продлилась два с половиной года. Именно здесь, на летном поле около Ворошиловграда, Георгий Береговой стал настоящим летчиком. С каждым самостоятельным полетом в небо он чувствовал себя все более уверенно. Теоретические знания он впитывал как губка воду. Инструкторы по летному делу и армейские наставники были довольны: курсант Береговой отличался вдумчивостью и дисциплиной. Что, однако, совершенно не мешало молодому летчику слегка «лихачить» во время полетов, совершенствуя свои летные навыки.

Профессия военного летчика, летчика-бойца, уникальна и имеет свои особенности. Она требует мужества и максимальной самоотдачи, хорошей пространственной ориентации и знания авиационной техники, смекалки и умения управлять собственными эмоциями в самых критических ситуациях. В профессии летчика важна не только способность справляться с большими физическими нагрузками и техническое мастерство пилота. Крайне важна психологическая устойчивость, поскольку военный летчик почти всегда находится в экстремальной ситуации. Понимание этих истин пришло к курсанту Георгию Береговому в летной школе и стало основой для его дальнейшего профессионального совершенства.

*Летчик, испытатель, космонавт*

Ворошиловградскую школу военных пилотов имени Пролетариата Донбасса Георгий закончил по специальности «Летчик бомбардировочной авиации». В начале июня 1941 года ему было вручено свидетельство о завершении летного образования и присвоено воинское звание сержант.

До начала войны оставалось меньше одного месяца...

### 3. В боях за Родину

Военный летчик... Мечта Георгия Берегового начала сбываться. Теперь, став профессиональным пилотом, он был связан с небом на всю жизнь.

С 13 июня 1941 года Георгий Береговой был зачислен летчиком в летный состав 314-го разведывательного авиационного полка 28-й авиационной дивизии. Ему предстояло освоить в полку новую технику, методику проведения воздушной разведки и стать летчиком-разведчиком.

В начале 40-х летчики-разведчики, - впрочем, как и в предшествующие годы, - без дела не сидели. СССР был окружен кольцом враждебных капиталистических государств. Главным противником, - несмотря на заключенный в августе 1939 года пакт Молотова - Риббентропа, - считалась фашистская Германия. Всем было ясно, что война неминуема. Был только один вопрос: когда она начнется?

Ответ на этот вопрос мир получил в воскресное утро 22 июня 1941 года...

В первые же часы войны началась организация фронтов для отпора фашистскому агрессору. Авиационная дивизия, в которой должен был служить сержант Георгий Береговой, оказалась в составе Центрального фронта.

До направления в действующую армию Георгий Береговой освоил самолеты Як-4 и Р-6. По месту его военной службы летать молодому пилоту предстояло тоже на Яках. По тем временам самолет в теории числился в разряде добротных машин: скоростной и маневренный разведчик-бомбардировщик, легкий в управлении...

На практике же Як-4 показал себя совершенно иначе. Еще в конце 1940 года в заключении по государственным испытаниям двух самолетов Як-4 начальник НИИ ВВС генерал-майор авиации А.И.Филин особо выделил пункт о том, что эти новые разведчики-бомбардировщики «в испытанном виде не являются надежными и боеспособными»...

Когда машины поступили в авиационные части, ситуация с их эксплуатацией еще более усложнилась. Только треть новых самолетов оказалась пригодной «для применения по боевому назначению». На многих Яках было обнаружено отставание обшивки нижней поверхности крыла, вспучивание фанерной основы на крыле сверху, отставание структуры верхнего обтекателя в лобовой части центроплана, синева и коробление фанерной основы, трещины шпатлевки на стыке средней и хвостовой части фюзеляжа, отклейка полотна на элеронах. Практически всем машинам требовалось восстановление лакокрасочного покрытия.

В 314-м разведывательном авиационном полку 28-й авиационной дивизии был огромный некомплект авиационной техники из-за выявленных дефектов на Яках-4 и общей недопоставки самолетов. По состоянию на 22 июня 1941 года в полку имелось только 19 Як-2 и 34 Як-4, из которых реально в небо могли подняться единицы. К тому же, 314-й авиаполк в первый же день войны подвергся внезапному сокрушительному удару с воздуха немецкой авиации, часть самолетов была уничтожена врагом еще на земле, даже не вступив в боевые действия с противником. За полтора месяца боев авиационный полк смог совершить всего 127 боевых вылетов и потерял в бою и из-за поломок 32 самолета. Такие результаты заставили начальника разведывательного отдела ВВС Западного фронта оценить самолеты Як-2 и Як-4 как «совершенно непригодные для ведения разведки».

Поэтому летать пилотам-разведчикам уже в июле 1941 года было практически не на чем - на дюжину

летчиков приходился один - два самолета. В редкие полеты ставили опытных пилотов, а молодых – к которым, конечно, относился и новоиспеченный летчик Георгий Береговой, - пускали в небо едва ли не по жребью.

Кроме того, к началу войны и в первые ее дни в 314-м разведывательном авиационном полку только 6 экипажей были подготовлены к боевым действиям на Яках и еще 12 проходили переучивание. Многие летчики не могли толком летать даже на оставшихся после первых недель боевых действий исправных машинах...

Город Бобруйск, под которым базировался 314-й разведывательный авиационный полк, уже на седьмой день войны, 28 июня 1941 года, был занят немецкими войсками. Окружив основные силы советского Западного фронта в Белостокском и Минском «котлах», моторизованные корпуса фашистского агрессора вышли на оперативный простор, практически не встречая серьезного организованного сопротивления. Преследуя разбитые части советской 4-й армии, немецкая 3-я танковая дивизия генерал-лейтенанта Вальтера Моделя с ходу ворвалась в Бобруйск...

Уже в конце июня 314-й разведывательный авиационный полк перебазировали под Оршу. 29 июня 1941 года сюда для прохождения службы прибыл молодой летчик Георгий Береговой...

«Кругом черт знает что творится, - напишет уже после войны Георгий Тимофеевич в одной из своих книг, - фронт растянулся почти на три тысячи километров, немцы рвутся к Москве, а мне, молодому, здоровому парню, налетавшему к тому же около сотни часов в воздухе, приходилось торчать на полупустом аэродроме, ждать очереди!...»

Сотня часов в небе... Много это или мало? Фашистские асы имели опыт полетов многие сотни, а то и тысячи часов, реальный опыт боевых действий в Европе. Конечно, у советских летчиков такой боевой практик не было. Многоопытным немецким воздушным



бойцам противостояли вчерашние курсанты-мальчишки всего лишь с сотней часов налета и совершенно еще не обстрелянные в настоящем бою.

К 10 июля 1941 года в распоряжении командования ВВС Западного фронта оставалось всего 6 или 7 боеспособных самолетов-разведчиков Як-2 и Як-4 – точной цифры в суматохе первых дней войны не мог назвать никто. Немало авиационных экипажей погибло уже в первые дни сражений, другие так и не успели войти в строй – в том числе и экипаж, в который был зачислен Георгий Береговой. Поэтому часть летчиков стали переводить в другие полки, а некоторые даже попали в пехоту. В конце июля 314-й разведывательный авиационный полк вывели с фронта и для пополнения направили в Москву.

Вскоре полк снова получил приказ перебазироваться в тыл. Меняя один аэродром на другой, авиационная часть прибыла в город Медынь Калужской области. Здесь полк снова начали доукомплектовывать для отправки на фронт, а молодых, еще и не обстрелянных летчиков, - в том числе и Георгия Берегового, - было решено отправить на летные курсы, на переучивание на другие типы самолетов. 3 октября 1941 года Георгия Берегового перевели служить пилотом в 15-й запасной авиационный полк Приволжского военного округа. Учеба затянулась на долгие месяцы...

«Мне по-прежнему хотелось быстрее подняться в небо, чтобы начать свой первый воздушный бой, - напишет позднее Георгий Тимофеевич в своих воспоминаниях. - Но вместе с тем я уже понимал, что врага, навязавшего нам войну, надо стараться бить умно и наверняка, а ради этого, если говорят - учись, значит нужно учиться».

Вначале Георгий Береговой учился летать на бомбардировщиках ББ-22, затем на самолетах-разведчиках ПЕ-3. Уже был близок день окончания курсов и отправки на фронт. Но снова пришло распоряжение переучить летчиков на другую технику...

С февраля 1942 года Георгий Береговой служит пилотом 150-го ближнебомбардировочного авиационного полка Приволжского военного округа. Позднее 150-й ближнебомбардировочный авиаполк был переименован в 451-й штурмовой авиационный полк. Здесь Береговой в короткие сроки освоил пилотирование штурмовика Ил-2 – «летающего танка».

Месяцы обучения и тренировочных полетов... Где-то грохочет война, а здесь, в Приволжье, мирное небо. Молодые летчики рвались на фронт, но приказ – есть приказ, и его нужно выполнять. Поэтому снова и снова Георгий Береговой и другие молодые пилоты поднимались в небо, повышали свое летное мастерство, обрабатывали слетанность экипажей.

Но настал день, когда летчики из Приволжья получили направление в боевые части. С 13 июня 1942 года старший сержант Георгий Береговой на фронте.

Летчик, командир звена, командир эскадрильи - вот ступени фронтовой «карьеры» Георгия Берегового. На фронте должности просто так не давались. Свою способность и умение руководить людьми приходилось доказывать в небе во время боевых действий.

«Явившись в пункт назначения, на один из фронтовых аэродромов в районе Осташкова, - вспоминал Георгий Тимофеевич, - я услышал сразу и вместе те имена, которые впервые соединились еще в мальчишеских моих грезах, - Громов и Байдуков. Только теперь речь шла не о мальчишеских грезах, теперь герои моего детства по воле случая входили в мою реальную сиюминутную жизнь. Два прославленных летчика страны, два Героя Советского Союза, получивших это почетное звание еще в мирные годы, два человека, имена которых я не уставал повторять мальчишкой и жизнь которых я решил взять для себя за образец!».

Георгий Береговой начал службу в третьей воздушной армии, которой командовал Михаил Михайлович Громов, в дивизии у Георгия Филипповича Байдукова. А 5-м штурмовым авиационным корпусом, в

котором служил Георгий Береговой, командовал еще один из первых семерых Героев Советского Союза - генерал-майор Николай Петрович Каманин. Через двадцать лет судьба снова сведет Берегового и Каманина уже на космической стезе...

«В нашу авиа часть пришло пополнение – все молодые летчики, - вспоминал земляк Георгия Берегового Виктор Бахтин, который всю войну прошел, служа техником в авиационном полку. – Смотрю я на одного из них - вроде знакомый. Подошел ближе – Жор Береговой. Мы обнялись, расцеловались... Отчетливо помню 1942 год, когда проходил первый вылет Георгия Берегового как летчика-штурмовика. Тогда он был старшим сержантом. В первый вылет они пошли тройкой. Как мы волновались за них, ждали, думали: а не случилось ли что-нибудь?! И вот гул подлетающих самолетов. Посадка, самолеты не узнать, они изрешеченные пулями и осколками снарядов. А ребята – живы, живы!»

Георгий Береговой попал в самое горнило войны. С середины лета 1942 года перед Калининским фронтом была поставлена задача во взаимодействии с Западным фронтом разгромить немецкую 9-ю армию и ликвидировать ржевско-сычевскую группировку противника. Работы для наших Илов оказалось более чем достаточно: один за другим следовали налеты на ближние и дальние фашистские аэродромы, уничтожение замаскированных коммуникаций противника, его артиллерийских и зенитных позиций.

Георгий Береговой обладал всеми качествами, которые необходимы летчику на фронте. Он пилотировал свой Ил-2 с азартом, но очень расчетливо, никогда не лез в бою на рожон, но и не упускал шанса, чтобы проявить смекалку и выдумку. А его летный опыт, реальный опыт ведения воздушных боев и штурмовых атак, рос с каждым днем боевых действий.

«Сколько бы летчик не находился в воздухе, он всегда должен приобретать новое, ни один полет не

должен пропасть даром. Этого можно достигнуть только в том случае, если постоянно анализировать свое поведение, как в воздухе, так и на земле...» Эти слова командарма воздушной армии М.М. Громова стали руководством для Георгия Берегового.

Летом 1942 года Георгий Береговой бомбил и штурмовал вражеские танки, артиллерийские батареи, речные переправы и эшелоны. Постоянной и главной целью для советских «летающих танков» была ветка железной дороги от Великих Лук до Ржева, а также район находящегося во вражеском тылу города Белого – отсюда противник подбрасывал на фронт технику и людские ресурсы.

В летние месяцы 1942 года фашисты начали перебрасывать в район Ржева дополнительные силы. Группа из шести штурмовиков Ил-2 получила задание уничтожить вражеские эшелоны на железнодорожном перегоне Муравьевка - Оленино. В шестерку экипажей, которые получили это задание, входил и экипаж командира звена лейтенанта Георгия Берегового.

Самолеты поднялись в небо. Пересекли линию фронта, зигзагом пошли над местностью, обходя разведанные опорные пункты противника. На малой высоте прошли над рекой и лесом. Вот и железная дорога. Скороговоркой рывкают зенитки. По команде ведущего Илы обрушили свой смертоносный груз на растянувшуюся ленту железнодорожных вагонов и платформ. Взметнулись вверх черно-серые кусты разрывов. Занялись оранжево-желтые костры пламени. Еще заход на цель, потом еще. Кажется, на земле не осталось уже живого места. Дымная гарь, сквозь которую прорываются огненные языки пожарищ. Задание выполнено, пора уходить... Когда вернулись на аэродром, техники насчитали на машине Георгия Берегового одиннадцать пробоин.

Но не все полеты заканчивались так удачно. Война есть война, и военная стезя состоит не только из побед... Военными статистиками достоверно

установлено, что во время Великой Отечественной войны в штурмовой авиации примерно на 20-25 боевых вылетов приходилась одна безвозвратная потеря. У истребителей таких безвозвратных потерь было меньше – одна на 35-40 полетов в ходе боевых действий. Большие потери у штурмовиков были следствием определенных условий воздушных операций. Истребители и бомбардировщики летали на больших высотах. Так, например, фронтовой пикирующий бомбардировщик начинал пикирование с высоты примерно трех километров и выходил из пике на высоте около одного километра от поверхности земли. А штурмовики шли на боевое задание на высотах всего около одного километра и пикировали едва ли не до самой земли – часто до 10-15 метров. Бывали случаи, что крылатые машины не успевали выйти из пике и врезались в землю, задевали стволы высоких деревьев, становились жертвами обстрела со стороны наземных сил противника. Трижды за время войны самолет Георгия Берегового сбивали. В родном авиационном полку Берегового уже считали погибшим, но проходило несколько дней после «похорон» и летчик Береговой - к радости товарищей по оружию - возвращался «с того света» живым и здоровым.

Именно здесь, под Ржевом, Георгий Береговой был сбит в первый раз. Это случилось, когда он совершил уже более десяти боевых вылетов.

После одной из успешных атак на железнодорожную станцию на все той же магистрали Великие Луки – Ржев, Георгий Береговой перевел свой Ил-2 с набора высоты в горизонтальный полет. Теперь предстояла дорога домой, на аэродром. Вдруг самолет сильно тряхнуло. Мотор словно поперхнулся воздухом. Георгий взглянул на приборную доску и сразу же понял причину неполадок. Где-то оказалась пробита осколком или пулями магистраль системы водяного охлаждения двигателя, и вода перестала охлаждать мотор. Двигатель самолета забарахлил, его обороты падали. Начало

падать и давление масла в системе. Необходимо было немедленно идти на вынужденную посадку.

Самолет уже пересек линию фронта. Под крылом тянулся густой лес, пытаться выполнить посадку на который было равносильно самоубийству. Наконец, Георгий Береговой увидел впереди по направлению полета опушку, лишь кое-где поросшую молодыми деревцами. Здесь он и решил садиться – иного выхода уже просто не было. Мотор почти сдал, Ил-2 в любой момент мог потерять скорость и провалиться в воздухе вниз, к земле. Это была бы верная гибель.

Посадка получилась очень жесткой. При контакте со стволами деревьев от самолета оторвало крылья, хвост и большую часть фюзеляжа. Только бронированная кабина с пилотом проскочила сквозь густую молодую поросль деревьев и затормозилась. Каким-то чудом Георгий Береговой оказался на земле, цел и невредим, если не считать синяков и царапин.

В свой полк лейтенант Береговой добрался практически пешком только на пятый день после аварии. Его уже даже не ждали - думали, что погиб еще во время боевой операции.

И уже через несколько часов, в тот же день возвращения в часть, без передышки, - новый вылет на боевое задание. Илы атаковали на станции Нелидово вражеский эшелон с артиллерией и танками. Задание было успешно выполнено.

Георгий Береговой хорошо зарекомендовал себя в воздушных боях, и после пятнадцати успешных вылетов на боевые задания 15 августа 1942 года был назначен командиром звена 451-го штурмового авиационного полка 3-й воздушной армии Калининского фронта. На следующий день перед строем, у развернутого полкового знамени, прибывший из политуправления фронта генерал вручил лейтенанту Георгию Береговому его первую награду - орден Боевого Красного Знамени.

*Летчик, испытатель, космонавт*

Много позже в поэме «Звездные вьюги», посвященной Георгию Тимофеевичу Береговому, поэт Николай Поливин напишет:

«С боеприпасами состав  
на Ржев  
фашисты гонят  
с юга.

Под солнцем  
Крылья распластав,  
Машины версты вяжут туго.  
Зениток лай,  
осколков вой,  
распорот ими  
неба купол.  
«Врешь, не уйдешь!..» –  
Береговой  
Бьет в паровоз  
прицельно,  
круто».

18 ноября 1942 года Георгий Береговой был назначен командиром звена 235-го штурмового авиационного полка 264-й дивизии 3-й воздушной армии Калининского фронта.

После неудачного завершения советскими войсками Ржевско-сычевской операции появилась небольшая передышка в боях, и в декабре 1942 года командование дивизии решило отправить лейтенанта Берегового на переподготовку. С декабря 1942 года по 25 марта 1943 года Георгий проходил подготовку в 5-м учебно-тренировочном авиаполку 264-й штурмовой авиационной дивизии 3-й воздушной армии Калининского фронта.

Фронтная дружба... Георгий Тимофеевич Береговой был человеком открытым и общительным, поэтому и друзей у него всегда было много. Но самым близким другом Георгия Берегового в годы войны стал

его однополчанин Виктор Кумсков. Впервые они встретились в конце декабря 1942 года в деревне Рудниково на Калининском фронте. Во время фронтового затишья летчики решили устроить концерт самодеятельности. Старшина Георгий Береговой хорошо пел русские и украинские народные песни и зажигательно танцевал, а сержант Виктор Кумсков был настоящим виртуозом в игре на мандолине.

- Нас считали сверстниками, но я на один день моложе Георгия, - с улыбкой вспоминал уже после войны генерал-майор авиации в отставке, кандидат военных наук, профессор Виктор Александрович Кумсков. – Поэтому «старик» Жора похлопывал меня по плечу и называл «мальчишкой». И неспроста: я в то время был еще рядовым летчиком, а он – уже в чине старшины и заместитель командира эскадрильи. Иногда на задания летали вместе: Георгий – ведущий, я – ведомый. Он свою вторую эскадрилью в нашем 90-м гвардейском штурмовом авиаполку возглавил раньше, чем я – первую. Звание Героя он получил на полтора года раньше, чем я. Вот что значит, родиться на один день позже!

После завершения переподготовки с 25 марта по 5 сентября 1943 года Георгий Береговой служил заместителем командира эскадрильи 671-го штурмового авиаполка 212-й штурмовой авиадивизии на Калининском и Воронежском фронтах (несколько позднее 671-й авиационный полк был переименован в 90 гвардейский штурмовой авиаполк).

Георгий Береговой и его боевой напарник Виктор Кумсков в воздушных боях, как принято было говорить у военных летчиков, шли крыло в крыло и сражались так, что первое похвальное слово командира полка Михаила Ищенко было почти всегда адресовано им.

«На задания ходили «четверками», чтобы обеспечить прикрытие задней полусферы самолетов Ил-2, - вспоминал уже после войны Георгий Тимофеевич. - Выстраивались ромбом, по боевому наставлению



расстояние между машинами было не меньше десяти метров. Выходили на два метра между крыльями, я зажимал ручку коленями и показывал руки Виктору Кумскову. Он мне делал то же самое. Это две машины на двух метрах летят домой».

Но Георгий Береговой с первых же дней своей боевой летной практики выделялся исключительной меткостью, способностью неожиданно маневрировать в бою, сообразительностью и решительностью в ходе штурмовых ударов. Он буквально утюжил на бреющем полете немецкие танки, автомашины, железнодорожные составы с горючим, боеприпасами и техникой. И совсем не случайно, что 5 мая 1943 года Береговому было присвоено первое его офицерское звание - гвардии лейтенант. Вот что писала в те дни о Георгии Береговом фронтовая пресса:

«На днях большая группа «Ильюшиных» появилась над крупной железнодорожной станцией немцев. Там стояло до десяти эшелонов, груженных техникой, боеприпасами. Четыре паровоза стояли под парами, готовые отправиться к фронту.

Преодолевая заградительный огонь вражеских зенитных батарей, гвардии старший лейтенант Береговой точно вывел свою группу на цель. Штурмовики сбросили бомбовый груз. Станционные пути и постройки окутались черным дымом. Бомбы «Ильюшиных» рвались на путях среди эшелонов.

Путь штурмовика Берегового не легок. Опасность угрожала ему не раз. Но гвардеец Береговой любит жизнь, сражается за нее, отважно дерется за счастье Родины и это придает ему силу.

В паре с младшим лейтенантом Пряженниковым Береговой вылетел на штурмовку войск противника. При выходе из атаки на «Ильюшиных» напали шесть «Фокер-Вульф-190». Положение было критическим. «Фокеры» наседали сверху, снизу, со сторон. Стоило только на мгновение растеряться и враг сделал бы свое гнусное дело. Гвардеец Береговой смело встретил опасность,

оценил всю серьезность обстановки и принял вызов врага. Он приказал Пряженникову отбивать атаки немцев сверху и со сторон. На себя же он взял самое трудное – отражение попыток «ФВ-190» ударить по «Илам» снизу. Советские штурмовики долго вели неравный бой.

Немцы ничего не могли сделать с двумя советскими штурмовиками. «Ильюшины» отбили все атаки врага и вернулись на свой аэродром без единой пробоины.

Двадцатидвухлетний юноша Георгий Береговой закалился в жестоких боях. Мужеством, умением, настойчивостью характерен каждый его боевой вылет. А их у него – более пятидесяти.

(Автор заметки – сержант Ф. Сентебов)).

Были случаи, когда летчику-штурмовику Береговому приходилось, во время воздушного боя временно «переквалифицироваться» в истребители. 28 июля 1943 года, в дни, когда шли кровопролитные бои на Курской дуге, группа «ильюшиных» под командованием лейтенанта Георгия Берегового получила задание выполнить штурм переднего края противника. Неожиданно из-за облаков появились сразу две группы вражеских истребителей «мессершмитт БФ-109». Одна тут же завязала бой с советскими истребителями прикрытия Ла-5, а другая атаковала ИЛы. Фашисты, зная недостатки конструкции советского самолета, атаковали штурмовиков с задней полусферы, снизу – стрелок с борта Ила не мог прикрыть эту зону огнем из пулемета.

Георгий Береговой не растерялся. Он молниеносно перестроил свою воздушную группу в оборонительный круг, и воздушные стрелки с Илов встретили гитлеровских асов плотным пулеметным огнем.

Пытаясь оторваться от наседавших с небес «мессеров», лейтенант Береговой стал постепенно оттягивать свою группу самолетов к переднему краю советских войск. Немцы сообразили, кто руководит воздушным боем, талантливо отбивая атаки врага, и сразу пара «мессершмиттов» с двух сторон стала

заходить на машину Георгия Берегового. Пулеметная очередь полоснула по плоскости крыла самолета. Выходя из атаки для нового захода на цель, один из «мессеров» опрометчиво проскочил вперед самолета Берегового, полагая, что поврежденный пулями штурмовик не отважится атаковать более маневренный истребитель. Фашистский ас всего на несколько секунд подставил под удар свою машину. И просчитался: Георгий Береговой не упустил своего шанса достать врага. Он быстро повернул свой Ил-2, выполнил воздушную горку и ударил по противнику из пушки. Вражеский самолет задымил, стал снижаться и вышел из боя. Второй «мессер» в одиночку уже не рискнул связываться даже с раненым «ильюшиным», и ретировался в сторону немецких позиций.

Становление военного летчика – дело весьма сложное. Даже без воздействия противника успех выполнения любой боевой задачи зависит от целого ряда взаимосвязанных факторов: погодных условий, степени личной летной подготовки пилота, опыта владения пилотированием собственного самолета и знания боевой техники, способности стремительно адаптироваться к изменению условий полета во время воздушного боя или штурмовой атаки. Одновременно с ростом техники пилотирования растет и устойчивость человека к физическим и психологическим нагрузкам. Все это – плюс, конечно, обычная удача, - позволяло Георгию Береговому находить выход из самых, казалось бы, безвыходных ситуаций во время воздушных боев.

В августе 1943 года Георгий Береговой участвует на Курско-Белгородском направлении в одной из крупнейших после Сталинграда боевых операций. Бои были жаркими. В день самолеты совершали по несколько боевых вылетов.

Самолет Георгия Берегового возвращался после выполнения задания. До фронта оставалось совсем немного, когда Ил-2 был атакован двумя немецкими самолетами-истребителями «фокке-вульф-190».

Пулеметная очередь одного из «фоккеров» прошла фюзеляж «летающего танка» Берегового. Машина сразу же загорелась. Георгий резким маневром отвернул от второго «фоккера» и стал уводить дымящий самолет в сторону линии фронта. Огонь прорывался в кабину, у стрелка-радиста Петра Ананьева начали дымиться сапоги. Когда стало уже совсем невмоготу от жара и дыма, на высоте всего около 300 метров, Георгий Береговой дал команду покинуть самолет. И вовремя: Ил-2 взорвался прямо в воздухе всего несколько секунд спустя, даже не дотянув до земли.

Летчики приземлились на нейтральной полосе. Немцы немедленно открыли минометный огонь. Неизвестно, чем бы закончилось дело для Георгия Берегового и Петра Ананьева, если бы не гвардии старшина-танкист Федор Николаевич Рыцин. На автомобиле «виллис» он под огнем противника буквально въехал на нейтральную полосу, круто развернулся и, загрузив в машину обоих летчиков, вывел машину из зоны обстрела за советские позиции на линии фронта.

На счету Георгия Берегового была уже не одна сотня уничтоженных наземных целей. За боевые заслуги в 1943 году старший лейтенант Береговой награждается вторым орденом Боевого Красного Знамени. В том же 1943 году Георгий Береговой становится членом Коммунистической партии.

«Еще перед началом Курско-Белгородской операции, - вспоминал он позднее на страницах одной из своих книг, - я подал заявление с просьбой принять меня в партию. И вот теперь, в самый разгар тяжелых, полных нечеловеческого напряжения боев, когда, казалось, не только люди, но даже и техника работала на пределе, под вечер прямо на летном поле нашего фронтового аэродрома состоялось партийное собрание».

С 15 сентября 1943 года и по 3 июня 1945 года Георгий Береговой служил командиром эскадрильи 90-го гвардейского штурмового авиационного полка 4-й

гвардейской штурмовой авиадивизии 5-й воздушной армии 1-го Украинского фронта.

...Скупые строки фронтовых документов:

«В период с 14 сентября по 7 октября 1943 года эскадрилья 90-го гвардейского штурмового авиаполка под командованием лейтенанта Берегового Г.Т. произвела на Воронежском фронте 130 успешных боевых вылетов. За этот период эскадрилья уничтожила 17 танков противника, 4 артиллерийские батареи, 8 железнодорожных вагонов, 118 автомашин с различными военными грузами и свыше батальона пехоты. Лейтенант Береговой Г.Т. лично произвел 24 вылета в составе группы самолетов Ил-2. 18 сентября 1943 года в составе группы из 6 самолетов Ил-2 лейтенант Береговой Г.Т. нанес удар по отходящим механизированным частям противника в районе Кокарлик – Ржищев. 30 сентября 1943 года лейтенант Береговой Г.Т. в составе двух самолетов Ил-2 в районе населенного пункта Ржищев взорвал склад с боеприпасами противника».

За боевые заслуги 10 октября 1943 года Георгию Береговому было присвоено звание гвардии старший лейтенант. На штурмовые атаки он водил свою эскадрилью особым строем – так называемой «чехардой». К такому построению самолетов фашистским асам было труднее пробиться, а наши летчики во главе с Береговым иногда даже контратаковали немецкие истребители. В том же 1943 году за умение организовывать результативные штурмовые атаки, «за смелость и героизм в боях на Воронежском фронте и под Харьковом, нанесение противнику значительных потерь в живой силе и технике» старший лейтенант Береговой награждается орденом Александра Невского.

«Береговой воевал азартно, яростно, - вспоминал уже после войны Герой Советского Союза, генерал-полковник авиации Георгий Филиппович Байдуков. – Очень скоро он стал командиром эскадрильи, которая по праву считалась одной из самых умелых и отважных в

дивизии. Вспоминаются бои за освобождение Киева осенью 1943 года. Эскадрилья штурмовиков под командованием старшего лейтенанта Берегового, несмотря на сильнейший зенитный огонь, успешно выполнила задание на Букринском плацдарме. Но когда возвращались на аэродром, встретили группу фашистских бомбардировщиков «Ю-87», которые бомбили переправу. Береговой не ждет указаний, самостоятельно принимает решение, и вся эскадрилья атакует врага. Фашистские бомбардировщики с позором ретируются».

Когда шли бои под Винницей, Георгий Береговой выполнял по четыре-пять боевых вылетов в день. К вечеру уставал страшно. Способность адекватно оценивать окружающую обстановку резко падала. Вот в одном из таких «вечерних» вылетов самолет Георгия в буквальном смысле просто напоролся на очередь из крупнокалиберного пулемета. Через несколько секунд Георгию стало ясно, что у мотора пулями разбило водяную помпу. Пришлось совершать аварийную посадку. И снова несколько суток в дороге в свой полк. Снова возвращение «с того света», когда уже никто и не ждал.

И на войне есть передышки. Но даже когда не было интенсивных боев, летчики-штурмовики не сидели без дела. Готовясь к предстоящим сражениям, Георгий Береговой и его боевые соратники решали еще одну важную задачу: учили личный состав, передавали свой боевой опыт молодым летчикам. «Старики» - а к ним уже относился и старший лейтенант Береговой - проводили теоретические занятия в землянках и в наспех оборудованных классах, устраивали стрельбы в тире, выполняли учебные полеты над полигонами.

В свою очередь и самих летчиков-«стариков» тоже учили. Сначала проводилась наземная тренировка, а затем проверка умения ведущих звеньев согласовано работать в воздухе над полигоном. Проверялись штурманская подготовка и ориентация на местности,

умение вести радиосвязь в разных режимах полета, стрельба по наземным мишеням, точность бомбометания и техника практического пилотирования с имитацией воздушного боя. Бомбометание выполняли по реальной цели - трофейному немецкому танку. Георгий Береговой получил по итогам тренировок отличные оценки. И сразу же подтвердил их боевой практикой. В полку за ним закрепилось звание «мастер штурмовых ударов».

Корсунь-Шевченковская операция... Вместо заболевшего командира полка Береговому доверили вести самолеты на штурмовку скопления противника в районе станции Мироновка. Внимательный взгляд ведущего по «шапкам» густых разрывов. Георгий Береговой мгновенно оценил обстановку. Чтобы не нарваться на зенитный огонь в пристрелянных противником секторах неба, Илы обошли станцию и нанесли внезапный удар практически из тыла врага.

К весне 1944 года капитан Георгий Береговой совершил на своем Ил-2 более 100 боевых вылетов. 14 мая 1944 года ему присваивается звание гвардии капитан. Береговой бомбил и штурмовал группировки вражеских танков, колонны автомашин, артиллерийские и зенитные батареи, переправы через реки, железнодорожные станции и эшелоны. Сослуживцы отмечали, что капитан Береговой водил свои группы на цель очень расчетливо, направление выхода на наземные объекты противника выбирал, как правило, такое, где у врага меньше всего находилось зениток, где меньше был риск потерять боевых друзей и авиационную технику. Над целями группа самолетов, которой командовал Георгий Береговой, чаще всего появлялась на бреющем полете, внезапно для немцев. Затем самолеты заходили на небольшую горку и наносили мощный удар с пологого пикирования на цель. Эта тактика ведения боя не единожды приносила успех капитану Георгию Береговому и его боевым соратникам.

Фронтальная газета «Крылья победы» в номере 79 от 1 апреля 1944 года писала:

«Сто десять раз гвардии старший лейтенант Георгий Береговой вихрем налетал на позиции врага, на его артиллерийские батареи, на автоколонны, скопления танков, на железнодорожные станции. Из этих ста десяти вылетов семьдесят он провел в качестве ведущего группы. Самые сложные задания командование поручает Береговому. И когда он уходит в воздух, все твердо знают, что задание будет выполнено отлично.

От самого Белгорода на всем грандиозном пути наступления наших войск по украинской земле штурмовик Береговой с достоинством несет высокое звание воина, коммуниста, гвардейца. Во многих пехотных и танковых частях имя Берегового с любовью произносят бойцы и офицеры. Они видели, как сметал он своим огнем врага на пути их наступления. Воодушевленные его помощью с воздуха, они шли вперед к победе.

С первого дня наступления без устали и пощады бьет врага герой освобождения Украины Георгий Береговой – кавалер двух орденов Красного Знамени и ордена Александра Невского».

Именно Береговому предложил – и это предложение было принято командованием – летать на поддержку наших наступающих войск семеркой, периодически перестраивать группу атакующих самолетов в воздухе и входить в оборонительный круг в случае атаки противника с численным превосходством.

Иногда по особому приказу командования Георгий Береговой в паре с Виктором Кумсковым отправлялся «на охоту» без прикрытия истребителей – в свободный поиск возможных целей. Так, перед началом Львовской наступательной операции Береговому и Кумскову была поставлена задача выйти в район станции Рава-Русская и нанести удар по расположенным на ней объектам противника – ими могли оказаться колонны танков, автомашин, пехоты и железнодорожные составы. Нужно было ощутимо «потрепать» врага, деморализовать его перед началом решающих боев. Видимость в тот день



была плохая - полтора-два километра, густые облака висели примерно на полукилометровой высоте. Но Береговой и Кумсков точно вышли на цель. И вовремя! От станции спешно отправлялся большой состав с боеприпасами и техникой. Георгий Береговой подал Виктору Кумскову условный сигнал: заходим в «хвост». Илы атаковали врага парой, открыв одновременно огонь всем бортовым вооружением. Загорелся паровоз, состав остановился, запылали вагоны, внизу стали появляться огненно-черные «цветы» разгоравшихся пожаров. Задание было выполнено.

В ходе боев за Сандомирский плацдарм гвардии капитан Георгий Береговой был участником легендарного «звездного» налета советской авиации на фашистский аэродром под Львовом. Осенью передовые части 1-го Украинского фронта форсировали Вислу и начали закрепляться на Сандомирском плацдарме. Немцы предприняли отчаянные атаки, стремясь сбросить советские войска в реку и ликвидировать плацдарм. Враг нанес ряд мощных контрударов с применением новых тяжелых семидесятитонных танков «Королевский тигр» и фронтовой авиации.

Перед штурмовыми эскадрильями Илов была поставлена задача: прижать противника к земле, сорвать его активные боевые действия против советских войск на берегу Вислы.

Поначалу нашим летчикам эту задачу удалось решить. Но вскоре немцы стянули в район боев большое количество зенитной артиллерии. Советские штурмовики стала нести ощутимые потери.

Тогда Георгий Береговой и другие летчики его эскадрильи использовали хитрую тактику ведения воздушного боя. Самолеты заходили на штурмовку цели одним заходом и наносили удар по врагу. А затем резко уходили в сторону и искали новые подходы к той же цели, если она еще не была поражена. Первый заход на цель практически всегда был для врага неожиданным, а на втором заходе с той же стороны вражеские зенитчики

уже зачастую успевали пристреляться по летящим самолетам. Новая тактика захода на цель поочередно с разных сторон резко снизила потери нашей штурмовой авиации.

Упорные бои продолжались до конца августа. Советские войска не только отразили контрудары немцев, но и существенно расширили Сандомирский плацдарм. Это позволило в перспективе сосредоточить на нем мощную ударную группировку наших войск, которая сыграла важную роль в последующей стратегической Висло-Одерской операции.

Штурмовики Ил-2 часто летали на предельно низких высотах. Как правило, фашисты открывали по ним огонь из всех видов оружия. В августе 1944 года Георгий Береговой буквально чудом вернулся на свой аэродром – снаряд из фашистской пушки так разворотил обшивку правого крыла, что металл стоял буквально дыбом. Низкие высоты, на которых летали штурмовики, иногда приводили и к повышенной аварийности. Бывало, что не все крылатые машины могли выйти из слишком крутого пике. Поэтому существовало негласное правило: награждать летчиков-штурмовиков за определенное количество удачных боевых вылетов медалью «Золотая Звезда» и званием Герой Советского Союза. Многие летчики получили свою «звездочку» за 70-80 вылетов. На счету гвардии капитана Георгия Берегового было уже 108 успешных полетов на боевые задания, когда за мужественные и решительные действия в воздушных боях Великой Отечественной войны 26 октября 1944 года он был удостоен звания Герой Советского Союза (медаль № 2271). В наградном Указе Президиума Верховного Совета СССР значилось: «За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом отвагу и героизм...»

Конечно, о фронтовых успехах Георгия Тимофеевича узнали и его земляки в Донбассе. В начале

ноября 1944 года военная почта доставила Георгию Береговому письмо из Ворошиловграда. Комсомольцы города прислали летчику-герою номер газеты «Ворошиловградская правда». На газетной странице была фотография гвардии капитана Берегового с подписью «Герой-летчик Георгий Береговой – выпускник Ворошиловградской школы военных пилотов». Георгий Тимофеевич вспоминал, что был растроган едва ли не до слез...

Вот еще один «фокус» судьбы – ровно через 24 года после присвоения Георгию Береговому звания Герой Советского Союза, 26 октября 1968 года, он стартует в космос на корабле «Союз–3».

А пока шла война. В воздушных боях раскрывались не только боевые, но и управленческие таланты гвардии капитана Берегового. В том же 1944 году Георгий Тимофеевич был награжден и полководческим орденом Богдана Хмельницкого III степени за умелое управление боем.

«Черной смертью» прозвал враг гениальное творение Сергея Ильюшина (самолет ИЛ-2 – С.Ч.), - вспоминал уже после войны генерал-полковник Николай Петрович Каманин. - Штурмовики крушили вражеские укрепления, уничтожали даже закопанные танки и доты. Экипажами авиаэскадрильи, которой командовал Георгий Береговой, уничтожено 92 танка, 118 повозок, 18 бензоцистерн, 22 артиллерийские батареи, создано 75 очагов пожара».

Вскоре после боев на Сандомирском плацдарме авиационную часть, в которой служил капитан Георгий Береговой, перебросили на 2-й Украинский фронт. Авиационная часть вошла в состав 5-й воздушной армии под командованием генерал-полковника авиации Сергея Кондратьевича Горюнова. Вместе с войсками 2-го Украинского летчики-штурмовики сражались сначала в Румынии и Венгрии, а затем, уже в самом конце войны, - в Чехословакии.

Часто во время воздушных боев Георгий Береговой выручали смекалка и быстрота реакции. Так, вблизи венгерского города Мишкольц девятка «ильюшиных» под командованием капитана Берегового атаковала крупную железнодорожную станцию, битком забитую военными эшелонами противника.

Удар советских штурмовиков по станции застал немцев врасплох. Вражеские зенитки начали стрелять, только когда самолеты-штурмовики уже нанесли свой смертоносный удар и выходили из пикирования. Нужно было немедленно выводить авиационную группу из плотной завесы огня. Слева от летящих самолетов горы прорезала глубокая расщелина. Подходы к ней с воздуха наверняка были пристреляны немецкими зенитчиками. Справа же по ходу полета лежала обширная долина, откуда по самолетам и велась стрельба из вражеских зениток. Уходить влево было опасно, а вот вправо... Немцы явно не рассчитывали, что советские штурмовики в буквальном смысле лягут на их огонь. Это был хороший шанс выйти из-под обстрела без потерь. Самолет Георгия Берегового выполнил правый доворот, выходя напрямиком на долину и резко снижаясь. Остальные самолеты авиационной группы тут же повторили его маневр. Штурмовики, образно говоря, упали на стволы вражеских зениток. Немцы, однако, быстро сориентировались и перенесли заградительный огонь из своих орудий вперед по траектории предполагаемого курса советской авиационной группы. Но и капитан Береговой не мешкал: он отдал команду взять круто влево всем воздушным машинам. Самолеты дружно повторили маневр Ила капитана Берегового, и все девять машин, целые и невредимые, оказались в спасительной расщелине, уже полностью выйдя из зоны обстрела.

За период Великой Отечественной войны Георгий Береговой освоил пилотирование и воевал на таких самолетах, как По-2, Р-5, СБ, Р-6, Як-4, Ил-2. Судьба щадила его от серьезных ранений во время воздушных

боев. Лишь однажды во время одного из боевых вылетов Георгий получил легкое пулевое ранение в голень левой ноги.

Удача летчика-штурмовика Георгия Берегового иногда напрямую зависела от его дерзости, способности принимать нерядовые решения. В этой связи очень характерен для манеры вести воздушный бой, свойственной капитану Береговому, боевой эпизод, который произошел на границе Венгрии и Чехословакии. Цель, которую предстояло штурмовать Илам под командованием Георгия Берегового, отделяли от летящих штурмовиков довольно высокие горы. Вражеские зенитки по данным разведки были установлены на самом гребне и по ту сторону склона, у подножия гор. Идти в атаку на обычной высоте неминуемо значило бы попасть под огонь обеих зенитных гнезд. Самолеты-штурмовики были бы просто расстреляны в хорошо пристрелянных немцами зонах.

Георгий Береговой принимает дерзкое по своей наглости решение: не уводить самолеты вверх, а, наоборот, снизиться до минимально возможной высоты, практически сесть противнику на голову.

Гребень горы «ильюшины» прошли с лету, вражеские зенитки просто не успели среагировать на молниеносно пронесшиеся над ними самолеты. И сразу же снижение почти до земли и скольжение в воздухе, повторяя очертания склона горы. Зенитки противника теперь оказались прямо по курсу. И немецкие зенитчики, как и рассчитывал Георгий Береговой, стрелять не решились: те, которые базировались у подножия горы, боялись попасть в своих на гребне, а те, что засели на гребне, опасались накрыть своим огнем собственные зенитные орудия и расчеты у подножия горы.

Но не только на удаче и смекалке основывались боевые победы летчика Георгия Берегового. Летный состав полка постоянно вел разведку войск противника, перед каждым вылетом старался тщательно изучить район боевых действий, средства противовоздушной

обороны немцев в этом районе, все новое в тактике использования авиации и зенитной артиллерии противника.

В 1945 году Георгий Береговой был награжден медалями «За взятие Будапешта», «За взятие Вены», «За победу над Германией» и орденом Отечественной Войны I степени.

...Война подходила к концу. В мае 45-го весь мир уже праздновал Великую Победу, а капитан Георгий Береговой все еще сражался: группировка фашистских войск под командованием генерал-фельдмаршала Фердинанда Шернера под чехословацким городом Брно никак не хотела сдаваться в плен советским войскам, оказывала упорное сопротивление, стараясь прорваться на Запад, чтобы капитулировать перед американцами.

Те последние в ходе войны боевые вылеты приходилось вести в сложной обстановке. Аэродром, на котором базировались Илы, находился от театра военных действий достаточно далеко. Летать приходилось почти на пределе технических возможностей воздушных машин. Поэтому летчики выполняли один, максимум два захода на пикирование по вражеским войскам и колоннам и тут же ложились на обратный курс: горючего было уже в обрез, можно было не дотянуть до базы. Была и еще одна сложность – немцы находились в постоянном движении, местонахождение наземных целей менялось, и в каждом вылете перед ударом по частям противника приходилось заново нащупывать относительно безопасные воздушные коридоры для атаки.

В те майские дни сорок пятого года с Георгием Тимофеевичем произошла история, которая имела продолжение почти через тридцать лет, в начале семидесятых.

«В те дни около чешского села, названия которого я уже не припомню, - рассказывал позднее Георгий Тимофеевич Береговой, - мы создавали временный грунтовой аэродром. Хотя в Европе была уже победа, в

Чехословакии еще не наступил мир. Недобитые фашисты прятались в лесах и руинах, нападали на мирных жителей. Мы получили приказ – найти недобитых гитлеровцев и уничтожить их. День летаем, второй, третий – не можем найти. Днем они прячутся, ночью нападают на села и города. И вот однажды, когда мы в землянке над картой размышляли, где могут прятаться гитлеровские вояки, входит к нам группа мальчишек, человек пять-шесть. Волнуются, сбивчиво рассказывают, что знают, откуда фашисты стреляют. И что на колокольне местного костела спрятались их наводчик, корректировщик. Мы отправили ребят обедать, а сами послали на разведку в указанный мальчишками район один из наших экипажей. Через какое-то время вернулся разведчик, сел на аэродром, летчик вылез из машины и бегом в столовую, к ребятам:

- Кто из вас указал на этот район?

Мальчишки испугались, жмутся друг к другу. Неужели ошиблись?

И вдруг встает один из них, такой остроносый, в вельветовой коричневой куртке и смело заявляет:

- Я указал!

- Молодец, - говорит летчик и треплет парня по голове. – В том районе действительно засели фашисты.

Уже через час с гитлеровцами было покончено, и больше никто не терроризировал местное население. Ну, а тому мальчишке я в подарок отдал свой компас».

Эту историю Георгий Тимофеевич как-то рассказал на дружеской встрече в одной из военных академий. На встрече присутствовали и летчики из Чехословакии. В конце рассказа Георгий Тимофеевич посетовал, что забыл спросить, как звали того остроносого мальчишку, который помог советским летчикам.

- Зденек Хладик, - неожиданно раздалось из зала.

Один из чехословацких летчиков встал и представился:

- Майор Зденек Хладик!

*Летчик, испытатель, космонавт*

Он подошел к Береговому, достал из кармана кителя старенький компас и протянул его Георгию Тимофеевичу:

- Ваш подарок, товарищ генерал-майор, всегда со мной. Я по нему сверяю курс в своей жизни. Стал военным летчиком, теперь заканчиваю академию.

Георгий Тимофеевич Береговой дружески обнял чехословацкого летчика и пожелал ему дальнейших успехов.

...И все-таки война закончилась. 11 мая 1945 года капитан Георгий Береговой совершил свой последний, сто восемьдесят шестой по счету, боевой вылет...



## 4. Испытатель крылатых машин

Настало мирное время, предстояла массовая демобилизация, и каждому, кто находился на военной службе, пришлось определять свою судьбу.

Капитану Военно-Воздушных сил Георгию Береговому весной победного сорок пятого года исполнилось двадцать четыре. Ему, боевому летчику, осточертела война, но не военная служба.

«Я был летчик и по-прежнему хотел летать, - напишет Георгий Береговой через много лет в книге своих воспоминаний. – Уяснил для себя, что профессия избрана мной на всю жизнь. А сама жизнь только еще начиналась... Я прошел сквозь страшное горнило войны и не хотел, чтобы она когда-нибудь повторилась. Все это и определило мой выбор - остаться в армии».

Георгий Береговой прекрасно понимал, что образования, полученного четыре года назад в летной школе, – даже с учетом его отличных летных аттестаций и боевых заслуг, – явно не хватает для успешной карьеры в военной авиации. Техника, на которой предстояло летать, становилась все сложнее и сложнее. Для успешного роста по службе нужны были новые знания. А Георгий до войны успел закончить только восемь классов средней школы.

Поэтому на стол командира части, в которой служил гвардии капитан Береговой лег раппорт. Прославленный летчик, Герой Советского Союза, просил откомандировать его на учебу.

Просьбу удовлетворили. С 3 июня по 7 ноября 1945 года Георгий Береговой прошел обучение в отделении подготовки командиров авиационных эскадрилий Липецкой высшей офицерской школы Московского военного округа. Здесь же 8 июня 1945 года ему было присвоено звание гвардии майор.

Окончив краткосрочные курсы усовершенствования и привинтив к погонам майорские звездочки, Георгий Береговой вернулся к себе в полк, который к тому времени перебазировался из Чехословакии в небольшой молдавский городок. Но служить в Молдавии пришлось недолго. Смешанный авиационный корпус под командованием Н.П.Каманина, в котором Георгий провоевал добрую половину войны, в связи с демобилизацией расформировали.

Георгию Береговому пришлось прощаться с друзьями и сослуживцами - с ребятами, с которыми сроднился за годы войны. Лядский, Кузин, Биджиев, Фетисов, Иванов, Гусев, Кумсков... Фронтовая дружба вяжет людей на всю жизнь, ее из сердца не вырвешь, из памяти не сотрешь - сколько бы ни прошло потом лет, куда б ни забросила судьба.

Неподалеку от места базирования расформированного авиационного корпуса размещался штаб соседней истребительной дивизии. В одном из ее полков оказалась свободной должность начальника воздушно-стрелковой службы. Эту должность и предложили временно занять Георгию Береговому, с тем, чтобы впоследствии, как только освободится место, перевести его в штурманы полка.

Береговой дал свое согласие, и после оформления в штабе необходимых документов на перевод, уехал в полк, в котором ему предстояло продолжить службу.

В полку как раз приняли на вооружение новехонькие американские «кобры» - одноместные истребители, вооруженные сорокамиллиметровой пушкой и четырьмя пулеметами калибра 12,7 миллиметра.

На истребителях Георгий Береговой прежде никогда не летал, и теперь ему предстояло переучиваться.

Начались полеты. Пилотировать после штурмовиков истребитель для Георгия оказалось, конечно, поначалу непривычно. Но и не слишком трудно.

Однако без курьезных недоразумений поначалу не обошлось.

В первый же день полетов Георгий случайно сломал ручку фонаря кабины самолета, и после полета смог выбраться из «кобры» только с посторонней помощью – фонарь просто не открывался изнутри.

На другой день на самолете Берегового отказал демпфер-шимми переднего колеса. Когда переднее колесо «кобры» при взлете или посадке бежит по неровной поверхности грунтового аэродрома, оно начинает вибрировать. Эти колебания передаются через стойку на фюзеляж, и его начинает трясти. Чтобы избежать ненужных колебаний, в конструкции самолета и был предусмотрен гасящий вибрацию демпфер.

При взлете демпфер отработал нормально. А вот при посадке произошел отказ. Как только колеса «кобры» коснулись взлетно-посадочной полосы, самолет затрясло, и от тряски, в конце концов, лопнул фонарь.

Третий день полета на «кобрах» снова прошел с «сюрпризом». В кабине «кобры», к ее задней стенке на четырех замках-амортизаторах был прикреплен блок радиостанции, который Георгий Береговой прозвал про себя «сундуком», считая, что он портит общий строгий вид истребителя. Во время полета при перевороте самолета «на спину», «сундук» резко ударил изнутри по фюзеляжу: два недоступных для проверки задних замка оказались незапертыми. Заднюю, прозрачную, часть фонаря пробило насквозь.

Но полоса невезения для Георгия Берегового вскорости закончилась: он освоил новую технику основательно, и американские «кобры» теперь вели себя вполне прилично и в воздухе, и на земле.

С 17 ноября 1945 года Георгий Береговой служил командиром эскадрильи, а со 2 февраля 1946 года - штурманом полка 90-го гвардейского штурмового авиационного Старокопстантиновского полка 4-й штурмовой авиационной дивизии 5-й воздушной армии Одесского военного округа. 30 августа 1946 года он был

переведен на должность начальника воздушно-стрелковой службы этого полка.

Не прошло и года, как последовало новое назначение. Теперь Георгий Береговой стал штурманом полка 73-го гвардейского истребительного авиационного Сталинградско-Венского Краснознаменного ордена Богдана Хмельницкого II степени полка 6-й гвардейской истребительной авиационной дивизии 5-й воздушной армии Одесского военного округа. В этом полку Георгий прослужил с 31 марта по июль 1947 года.

Позднее Георгий Тимофеевич Береговой вспоминал: «В полку организовали вечерние занятия по школьной программе за старшие классы. Удобного случая упускать было нельзя: в свободное от полетов время я просиживал теперь за учебниками. Не могу сказать, что мне, молодому, неженатому парню, каждодневное бдение над тетрадками помогало крашивать вечера».

Но он поставил перед собой цель – учиться. И эта цель должна быть достигнута! Заниматься поначалу оказалось трудно: за годы войны из головы выветрилось даже то небольшое, что осталось от школы. Но потом Георгий втянулся, и дело пошло.

В 1947 году майор Береговой успешно сдал экстерном экзамены за девятый класс в средней школе имени Никиты Сергеевича Хрущева села Лиманское Одесской области.

В том же 1947 году вышел приказ Министра Обороны СССР, рекомендовавший направлять тех военных летчиков, кто хочет продолжать учебу, в Военно-воздушную академию.

Георгий Береговой, конечно же, решил немедленно поступать в академию. Написал рапорт, получил согласие командования части и в июле 1947 года поехал в Москву. Едва устроившись в общежитии, Георгий с головой зарылся в учебники, зная, что выдержать вступительные экзамены будет нелегко. Но воля и характер, стремление учиться сделали свое дело. С 9

июля 1947 по 23 августа 1948 года Георгий Береговой - слушатель командного факультета Краснознамённой Военно-воздушной академии (КВВА).

Сбылась мечта Георгия – он стал слушателем академии, настоящего храма военной науки! Здесь сосредотачивались самые передовые, самые последние разработки военной мысли и авиационной техники, здесь готовились высокообразованные кадры для советской авиации.

Но молодой летчик вовсе не собирался становиться «военным теоретиком». Душа по-прежнему рвалась в небо. Хотелось поднимать в небесные выси все более и более совершенные машины. Поэтому, проучившись почти год, Береговой переводится на заочное отделение академии – Георгия «соблазнили» перспективой поступить на курсы летчиков-испытателей.

«Там же, в академии, - вспоминал Георгий Береговой, - мне встретился один несловоохотливый, но сразу и остро заинтересовавший меня человек, полковник Шатунов; он отбирал летчиков на работу в лётно-испытательный институт. Я знал, что там испытывают всю новую авиационную технику. Стать летчиком-испытателем было для меня не просто мечтой, а чем-то несравнимо большим - возможностью глубже освоить секреты лётного мастерства, вскрыть в нем какие-то неизвестные еще мне пласты и глубины, познать новые тайны своей профессии. Только летать было для меня уже мало; мне снились не бесконечные, похожие один на другой полеты-рейсы, а один нескончаемый, полный неизвестности и напряженного труда полет-разведка... Стоит ли говорить, что я ухватился за Шатунова, что называется, обеими руками».

Георгий Береговой, не мешкая ни дня, едет в Государственный Краснознаменный научно-испытательный институт Военно-воздушных сил (ГК НИИ ВВС), который дислоцировался под Москвой, на станции Чкаловская. Он успешно сдает экзамены по технике

пилотирования самолета и теории полета. Его зачисляют в испытатели.

«Стать летчиком-испытателем, - напишет Георгий Тимофеевич позднее в своих воспоминаниях, - означало для меня возможность глубже освоить секреты летного мастерства, вскрыть в нем какие-то неизвестные еще мне пласты и глубины, познать новые тайны своей профессии».

В том же 1948 году Георгий Береговой окончил подготовительные курсы летчиков-испытателей. На курсах он впервые сел в кабину реактивного самолета. Истребитель Як-15 был успешно освоен, и после окончания курсов Береговому присваивают звание летчика-испытателя 3-го класса.

Итак, с 23 августа 1948 года майор Береговой начал службу летчиком-испытателем отдела летных испытаний Управления испытаний самолетов ГКНИИ ВВС имени В.П.Чкалова. Институт являлся связующим звеном между конструкторскими бюро, авиационной промышленностью и строевыми частями ВВС. Все новое, что рождалось в результате деятельности конструкторской мысли, стекалось сюда, чтобы пройти последнюю, окончательную проверку, перед тем как попасть на конвейеры авиационных заводов. Но было бы ошибкой видеть в институте лишь своеобразный отдел технического контроля, где просто оценивается продукция конструкторских мастерских и лабораторий. Опытные образцы крылатых машин здесь не только испытывались, но и дорабатывались, улучшались за счет прямого и активного контакта конструкторов, которые их создавали, и летчиков, которые их испытывали.

Георгий Береговой служил в отделе, который занимался транспортировкой летных мишеней во время стрельб. Но ему, уже послужившему в истребительном полку, хотелось и самому принять участие в испытаниях истребительной техники. Сделать мечту реальностью помог случай.

Испытывалась новая мишень для стрельбы по ней в воздухе с истребителей. Летчики отдела, в котором служил Георгий Береговой, буксировали эту мишень, отпуская ее на тросе метров на восемьсот, а с истребителя ЛА-11 производили стрельбы. Случилось так, что временно закрепленный за группой летчик-истребитель для самолета ЛА-11 внезапно заболел. И командование предложило Георгию Береговому его заменить.

После тренировок и пробных полетов на ЛА-11 Георгий Береговой приступил к выполнению стрельб. Вся программу испытаний он выполнил в установленный срок и успешно. По результатам проведенной работы начальник истребительного отдела предложил ему написать рапорт о переводе в группу испытателей самолетов-истребителей. Георгий долго раздумывать не стал – мечта сама летела в руки, и немедленно подал рапорт. Через несколько дней его перевели в истребительный отдел. 30 июня 1949 года майор Береговой был назначен на должность старшего летчика-испытателя отдела летных испытаний Управления испытаний самолетов ГКНИИ ВВС имени В.П.Чкалова.

На новом месте службы Георгия Берегового сразу же ввели в курс дела, и поручили конкретный участок лётно-испытательной работы. Предстояло провести испытания ультракоротковолновой радиостанции на новом типе самолета, проверить дальность связи. Ультракороткие волны распространяются в пределах прямой видимости, поэтому, чем выше летит самолет, тем больше радиус действия его бортовой радиостанции.

Получив полетное задание, Георгий Береговой взлетел и поднял самолет на рекомендованную для испытаний высоту около десяти тысяч метров. УКВ-радиостанция работала безотказно. Шли обычные рабочие переговоры с землей - вопросы, ответы, советы и рекомендации.

Самолет ушел от аэродрома на дальность сто километров, затем двести, триста... До условного пункта разворота оставалось несколько минут полета, когда машина вздрогнула и начала проседать в воздухе. Самолет был еще управляем, но уже шел со снижением. Резко упало давление масла. Стрелка индикатора неуклонно клонилась к нулю.

Береговой немедленно сообщил о неисправности по рации на аэродром вылета и получил приказ садиться на ближайшую посадочную полосу. Он развернул самолет и взял новый курс. Но через пару минут стрелка индикатора, вздрогнув в последний раз, окончательно уткнулась в нуль: масла в двигателе самолета не осталось ни капли. Рука пилота тут же потянулась к дроссельному крану и перекрыла подачу топлива. Двигатель выключился. За спиной смолк гул турбины, и наступила тишина. Самолет теперь летел лишь за счет инерции.

И в наушниках тоже сразу же воцарилась тишина: нет электропитания – нет и радиосвязи.

Георгий Береговой уже прикидывал, как лучше совершить вынужденную посадку, когда вспомнил, что единственную посадочную полосу запасного аэродрома, на который сейчас шел его самолет, пересекает полотно железной дороги. А что, если в момент посадки там будет проходить железнодорожный состав? Рисковать при таких обстоятельствах жизнью людей на земле было нельзя.

Другой ближайший аэродром находился от снижающегося самолета примерно в 90 километрах. Высота полета все еще была около десяти тысяч метров, и теоретически можно было попробовать дотянуть до посадочной полосы и при неработающем двигателе. Но нет радиосвязи с этим аэродромом: УКВ-радиостанция могла поддерживать связь только с пунктом вылета. Значит, садиться придется без посторонней помощи, практически вслепую...



Крылатая машина, снижаясь, теряла высоту. Скорость падала. Если она станет ниже минимальной, самолет не сможет держаться в воздухе, он превратится в тонны металла, которые рухнут на землю.

Серебристая птица беззвучно скользила в ватной тишине морозного зимнего неба. Стекла кабины пилота постепенно покрывал узор инея: из-за отключения двигателя они больше не обдувались подогретым воздухом.

Чем ниже опускался самолет, тем плотнее становилась бело-серая стена облаков вокруг него. Видимость - нулевая. Георгий Береговой наклонил лицо к бронестеклу, и принялся дышать на него. Потом потер стекло перчаткой, чтобы образовался хотя бы маленький пятачок для обзора. Мутная пелена облаков и тумана за стеклом кабины самолета...

Но вот серая вата зимних облаков разорвалась, стала разлетаться клочьями. Белым, заснеженным и все время разраставшимся пятном стремительно надвигалась земля. Многотонная, потерявшая скорость машина теперь все быстрее шла вниз.

В нормальных обстоятельствах, если летчик промажет, заходя на посадку, у него всегда есть возможность вновь набрать высоту и повторить все сначала. В этом полете такой возможности у Георгия Берегового не было. Ему предстояло попасть в «яблочко» с первого же раза. Выйти на посадочную прямую самолет Георгия должен был в строго определенной точке и со строго определенной скоростью. Иначе катастрофа неминуема. Бесплезным окажется и катапультное кресло.

Иней со стекла немного стаял. Впереди уже видна узкая серая полоска бетона посадочной полосы. Стрелка высотомера стремительными шажками перескакивает с деления на деление. Береговому все труднее и труднее удерживать самолет от проседания. Выпущенные шасси и щитки начинают бешено сопротивляться встречному воздушному потоку.

Сквозь пелену инея на стекле фонаря Георгий Береговой не столько видел, сколько угадывал посадочную полосу... Его расчет оказался верным: машина вышла на финишную прямую с расчетной скоростью и именно там, где и было нужно. Серая бетонная лента скользила под самолетом. И вот, наконец, шасси коснулись бетонных плит...

Потом подсчитали, что с момента отказа двигателя Георгий Береговой на режиме планирования действительно пролетел почти девяносто километров. Невероятный результат для тяжелой реактивной машины... А причиной аварии явилось разрушение опорно-упорного подшипника двигателя - предположение Берегового, сделанное еще до вынужденной посадки, подтвердилось.

Ступени военной карьеры летчика-испытателя... 15 октября 1949 года Георгию Береговому присваивается звание гвардии подполковника. 19 января 1951 года он был переведен в 3-е отделение отдела летных испытаний истребительных самолетов. 5 апреля 1952 года состоялся перевод подполковника Берегового во 2-е отделение этого же отдела на должность заместителя начальника отделения по летной части. 29 октября 1953 года был освобожден от должности заместителя начальника отделения с сохранением должности летчика-испытателя. 16 июня 1954 года летчику-испытателю Георгию Береговому присвоена квалификация 1-го класса.

За успехи в испытании авиационной техники Георгий Береговой дважды был награжден орденами Красной Звезды - в 1954 и в 1955 годах.

Жизнь Георгия Тимофеевича Берегового в конце 40-х - начале 50-х складывалась отнюдь не только из работы испытателя. Он жил полноценно и насыщенно: ходил в кино, читал книги, ухаживал за симпатичными девушками. Одна из них покорила его сердце навсегда. Лидия Матвеевна Беседовская – тогда еще просто десятиклассница Лида – приехала из города Сумы

навестить брата, который служил офицером в одной из военных частей. Приехала к брату, а встретила свою судьбу – познакомилась со статным и красивым летчиком Георгием Береговым. Романтическая переписка двух молодых людей длилась несколько лет. Лидия закончила школу, поступила на исторический факультет Харьковского университета. И вскоре вместе с Георгием Береговым поехала в родные Сумы – знакомить любимого со своей мамой и просить родительского благословения.

«Будущая теща поначалу боялась, что замужество помешает дочери завершить образование, - напишет много позже в статье «Три высоты Георгия Берегового» в газете «Православие Луганщины» Виктория Ленская. – Но Георгий дал слово, что семейная жизнь не станет препятствием для учебы».

И Лидия стала супругой Георгия Тимофеевича. 31 марта 1951 года в семье Береговых родился первенец – сын, которого назвали Виктором. Георгий Береговой любил шутить: «Это Лида мне к тридцатилетию такой подарок сделала!». Семейных забот с рождением сына, конечно, прибавилось.

Очень часто на испытаниях техники удача зависела не только от летного мастерства, но и от уровня знаний, от смекалки. Однажды Георгий Береговой участвовал в испытаниях новой системы парашютов для десантной техники. Огромные транспортные самолеты поднимали в небо различные грузы и сбрасывали их на парашютах. Испытания шли успешно, не было ни одной аварийной ситуации.

Но в один из дней поднялся небывало сильный для тех мест ветер. Ветер, впрочем, не был препятствием для испытаний. Многотонные транспортные машины не теряют устойчивости и при метеорологических условиях куда более серьезных.

Поначалу испытания по-прежнему шли как по маслу. Огромные купола парашютов один за другим раскрывались в небе, гася скорость подвешенного на их

стропах груза. Но при сильных и продолжительных порывах ветра один из грузов вдруг сорвался и разбился об землю. Было высказано предположение, что груз был закреплен непрочно. Крепления проверили, выброс груза повторили. И снова неудача, груз оторвался от парашютов и рухнул на землю.

Разработчики парашютной системы и испытатели не могли понять, что происходит. Вот тогда Георгий Береговой и предположил, что ветер не просто раскачивал грузы, а создавал на стропах усилия, заставляющие замки срабатывать раньше времени. Догадка оказалась верной. Ее потом подтвердили и инженерные расчеты, и скорректированная по новой методике серия испытаний.

Успешно складывалась и военная карьера Георгия Тимофеевича. 2 апреля 1956 года Георгию Береговому присваивается звание гвардии полковник.

«Когда я проводил испытания новых самолетов, - скажет Георгий Тимофеевич позднее в одном из своих интервью для средств массовой информации, - то в первую очередь, конечно, учился у тех товарищей, которые уже много лет работали. Все знают Петра Стефановского, Владимира Константиновича Коккинаки, все знают имена Сергея Анохина, Георгия Седова, Георгия Мосолова. В каждом из этих летчиков я искал те качества, которые, как мне казалось, необходимы летчику-испытателю. Летчик-испытатель должен очень хорошо чувствовать машину. Это чувство когда-то у меня не было развито, но постепенно я стал понимать, что хочет машина, что из нее можно взять. Приборы, конечно, дают картину, но приборы в сочетании с чувством человека всегда дают более полную картину!»

А что же учеба в Военно-воздушной академии, на заочном отделении которой Георгий Береговой учился с лета 1948 года? Наверное, кто-нибудь другой на месте Берегового оставил бы учебу и сосредоточился только на вопросах лётно-испытательной работы, но Георгий для себя решил твердо и навсегда: нужно учиться! Хотя

совмещать службу и учебу – пусть даже и заочную – было ох как не легко! Особенно трудно было на двух первых курсах. Днем у Георгия были испытательные полеты, а вот по ночам частенько приходилось засиживаться допоздна. Была, правда, у Георгия Берегового в те годы постоянная психологическая поддержка. Его жена, Лидия Матвеевна, как раз заканчивала исторический факультет Московского государственного университета. Поэтому ночные бдения над конспектами и учебниками проходили не в одиночку.

Береговой вспоминал о тех годах: «С учебой случалось по-всякому. Временами работа с головой втягивала в очередной свой водоворот, на долгие месяцы не оставляя ни минуты на лекции и конспекты. Что скрывать, получив вместе с зачетками программу и график учебных заданий, каждый из нас делал тогда какую-нибудь одну из курсовых работ, затем мы встречались, обменивались по поводу проделанного мнениями, а заодно... и самими работами. Порой вместо того чтобы готовиться загодя, усваивать знания регулярными ежедневными занятиями, брали науку штурмом, просиживая считанные ночи перед экзаменами. Конечно, пользовались при удобном случае шпаргалками. А кто ими не пользовался!..»

В 1956 году в порядке эксперимента дипломный проект в Военно-воздушной академии заменили государственными экзаменами. Сдавать слушателям пришлось три экзамена: марксистско-ленинскую философию, общую тактику и тактику Военно-воздушных сил. На экзаменах Георгий Тимофеевич показал, что полностью усвоил всю программу обучения. Полковник Береговой успешно окончил Военно-воздушную академию 25 декабря 1956 года, получив специальность «офицер ВВС с высшим командно-штабным образованием».

Высшее академическое образование открыло перед Георгием Тимофеевичем новые возможности для успешной военно-испытательной карьеры. Уже 8 июля

1957 года он был назначен заместителем начальника 1-го отдела по летной работе с сохранением должности старшего летчика-испытателя.

И снова начались полеты, испытания, тревоги. Прошел почти год после окончания академии. В начале октября 1957 года мир замер, потрясенный невиданным ранее событием: на околоземной орбите появилась маленькая рукотворная луна – первый советский искусственный спутник Земли. А 3 ноября 1957 года, накануне сорокалетия Великой Октябрьской социалистической революции, в космос отправился первый живой посланец Земли - собака Лайка. В мае 1958 года Советский Союз вывел на орбиту по тем временам огромный научный спутник. И пошло, и поехало... В сообщениях ТАСС о космических запусках начали упоминаться Луна, Венера, Марс. Многим стало ясно – скоро с околоземных высот прозвучит и человеческий голос. Начиналась эра штурма космоса человеком.

«Конечно, в те дни я еще не дерзал всерьез мечтать о новой смене профессии - стать летчиком-космонавтом, - вспоминал Георгий Тимофеевич о тех годах. - Скажи мне тогда, что через каких-нибудь одиннадцать лет я стану летчиком-космонавтом и взгляну на нашу матушку Землю из глубин космоса, я бы, наверное, рассмеялся и не поверил. Разумом не поверил. А сердцем?.. Сердце, наверное, уже знало. Ведь любая добровольно избранная цель, в конечном счете, рождается там; и путь ее рождения всегда неизменен: от зыбкого, едва уловимого желания к осознанному решению. Правда, путь этот иной раз извилист и долог...»

Работа и служба шли своим чередом. С 8 августа 1959 года Георгий Тимофеевич становится главным летчиком-испытателем 1-й испытательной авиационной эскадрильи Управления испытаний комплексов перехвата и самолетов-истребителей. С 25 февраля 1961 года полковник Береговой – уже старший летчик-испытатель. С 23 марта 1962 года он служит заместителем командира эскадрильи, а с 13 апреля 1963

года - командиром 1-й авиационной испытательной эскадрильи, старшим летчиком-испытателем службы летных испытаний 1-го управления ГКНИИ ВВС, воинской части 15650.

Чем конкретно занимался Георгий Береговой в те годы? Путевку в небо получали испытанные им новые поколения реактивных самолетов. В ГК НИИ ВВС именно Георгий Береговой 9 сентября 1949 года поднял в первый полет (в качестве второго летчика) и выполнил испытания самолета Р-2 (И-320). Он активно участвовал в испытаниях таких крылатых машин, как МиГ-19П, СМ-12, СМ-30 (МиГ-19), Як-27К, Су-9, Ту-128, был ведущим летчиком-испытателем по государственным испытаниям самолета Як-25.

В начале массовой эксплуатации стреловидных самолетов МиГ-15 и МиГ-15УТИ в строевых частях произошло несколько катапультирований и катастроф из-за невыхода из штопора. В 1950 году Георгием Береговым и другими летчиками-испытателями были проведены исследования штопора этого самолета - за эти работы Георгия Тимофеевича среди авиаторов даже прозвали «королем штопора». Затем принимавших участие в этих испытаниях летчиков направили в различные строевые части для выполнения показательных полетов, а также с целью подготовки инструкторов из числа командиров для выполнения полетов с остальными летчиками.

Кстати, и при испытаниях двухместного самолета МиГ-15УТИ, имеющего стреловидное крыло, Георгий Береговой одним из первых выявил особенности этой машины, в той или другой степени характерные для всех самолетов с такими или с подобными треугольными крыльями. Оказалось, что при стреловидном крыле на поведение самолета в штопоре и на возможность вывода из него намного больше, чем при обычном крыле, влияет скольжение самолета - так называемое плоско-боковое движение. Если при выводе из штопора, отдавая ручку управления от себя, летчик невольно отклоняет ее и в

сторону, против вращения, то это движение может вызвать скольжение в неблагоприятную сторону, что увеличит разницу в подъемных силах на правой и левой частях крыла, и самолет из штопора может не выйти. Возможно, именно этот эффект стал одной из причин катастрофы самолета МиГ-15УТИ, на котором в свой последний полет ушли первый космонавт планеты Юрий Гагарин и его летчик-инструктор Владимир Серегин...

Руководство института по достоинству оценило работу Георгия Берегового. Вот строки из представления летчика-испытателя Берегового Георгия Тимофеевича ко второй «Золотой Звезде» и званию дважды Герой Советского Союза: «...провел проверку на максимальную высоту, ...на сверхзвуковых скоростях, ...на поведение машины в штопоре, ...при обледенении...». Увы, это представление к высокой государственной награде так и осталось только представлением. Кто-то в верхах решил, что вторую звезду Героя Береговому давать еще рано...

Работа летчика-испытателя – это всегда риск. Как поведет себя в небе новая крылатая машина, не может предсказать никто, даже ее конструкторы. Казалось бы, все рассчитано точно и сделано на совесть. Но не зря практику называют критерием истины. И на практике самолеты не всегда «вели себя» так, как хотели их конструкторы и летчики-испытатели. Талант испытателя в том и состоял, чтобы обкатать, сделать полностью безопасной новую машину.

Шли испытания различных режимов форсажа и форсажной камеры нового самолета. Камера перегрелась, и одна из ее стенок не выдержала и прогорела. Тяга из двигателя пошла вбок. Самолету резко занесло хвост в сторону, противоположную тяге, а затем машину вообще перевернуло вверх ногами. Куски оторванного во время прогара стенки дюралья попали под напором в щель, и стабилизатор заклинило. Сразу же замерла и ручка управления.

Самолет летел на высоте 5 тысяч метров. Первое, что сделал Георгий Береговой, - убрал газ. Потом



задействовал гидросистему: на бустере сила была в четыре тонны. Береговой еще раз нажал на ручку управления – не поддается. Нажал сильнее, еще сильнее. И ручка пошла. Ломает что-то, но потихоньку двигается. Усилие в четыре тонны перемололо заклинившие стабилизатор куски дюрала. Машина была спасена, и Георгий Береговой уверенно повел ее на посадку.

Особенно запомнились Георгию Тимофеевичу испытания одной из модификаций самолета МиГ-19. Требовалось отработать взлет самолета с места, без предварительного разгона на взлетно-посадочной полосе. Самолетов с вертикальным взлетом и посадкой тогда еще не было. Модифицированный МиГ-19 устанавливался на мощном автотягаче и взлетал с него в воздух по специальным стальным рельсам-направляющим при помощи ракетных пороховых ускорителей. Как вспоминал Георгий Береговой, сам замысел испытаний выглядел довольно просто: летчик садился в кабину самолета, включал двигатель и выводил его на требуемую мощность. Но машина все еще оставалась на направляющих рельсах - ее удерживал специальный крепеж, рассчитанный на строго определенную нагрузку. Когда двигатель набирал максимальные обороты, пилот включал тумблер пороховых ускорителей. Ракеты срабатывали, тяга росла, под действием нагрузки срывался крепеж, и самолет, оторвавшись от направляющих, выстреливался в воздух. Уже через пять - семь секунд его скорость достигала 300 километров в час. Ракетные пороховые ускорители сбрасывались, и дальше самолет летел уже на собственных оборотах двигателя машины.

Георгию Береговому и его коллегам-испытателям очень не нравилось то, что в начале взлета все рули управления истребителем были намертво законтрены. Автоматика срабатывала и вводила их в строй только через четыре секунды полета, считая с момента отрыва от рельсовых направляющих. То есть в первые секунды после ракетного старта летчик не мог даже выровнять

крен самолета, если бы он вдруг возник. А на низких высотах такой крен мог оказаться очень опасен и даже завершиться катастрофой.

Конструкторы самолета считали, что в момент старта самолета с рельсовых направляющих возникают сильные перегрузки. Якобы под их воздействием у летчиков может резко ослабнуть контроль над собственными действиями. Непроизвольные движения рук или ног пилота самолета в первые секунды после отрыва от рельсов способны привести к опасным последствиям.

Перегрузки в момент взлета и в самом деле могли нежелательно сказаться на летчике. Но настолько ли они велики, чтобы выбить опытного пилота из нормального состояния? Георгий Береговой и его коллеги, посоветовавшись между собой, решили проверить теоретические расчеты и предположения с помощью специальной динамической ручки, установленной в кабине МиГа-19. По усилиям, которые показала динамическая ручка, выяснилось, что уже через две секунды после отрыва от направляющих балок летчик вполне способен нормально управлять машиной. В результате этих испытаний автоматику, отключавшую рули управления самолетом, сняли. Теперь полеты модифицированного «ракетного» МиГа-19 проходили уже в обычных условиях: летчик не просто держал руку на ручке управления, а мог полностью управлять полетом самолета.

Но не все и не всегда получалось гладко. Георгий Тимофеевич участвовал в испытаниях самолета Су-9, созданного в конструкторском бюро Павла Осиповича Сухого. Самолет у конструкторов получился сложным и в эксплуатации, и в управлении. Это и не удивительно: Су-9 был не просто истребителем, но являлся составной частью единого комплекса, созданного специально для противовоздушной обороны страны. Этот комплекс включал в себя собственно самолет-перехватчик, боевые управляемые ракеты на его борту и наземную

станцию наведения на цель. О сложном в эксплуатации самолете Су-9 у авиаторов ходила шутка: летчик – мокрый, техник – потный, а сам конструктор – Сухой.

Однажды в очередном испытательном полете на Су-9 у Георгия Берегового случилось ЧП – произошло частичное заклинивание в системе управления самолета. Ручка управления «сушкой» никак не шла в положение «на себя»...

К слову сказать, такая неисправность в системе управления самолетом, как правило, считается не устранимой. По всем существующим инструкциям пилот просто обязан немедленно катапультироваться. Георгий решил иначе.

- Высота одиннадцать тысяч метров, скорость – две звуковых, - доложил он на землю. Говорить старался спокойно, хотя тревога сжимала сердце. – Стабилизаторы частично не работают. Иду со снижением. Прошу разрешения продолжить полет.

«С одиннадцати до восьми тысяч, - вспоминал Георгий Тимофеевич Береговой, - пока машина метр за метром необратимо теряла драгоценную для меня в данных обстоятельствах высоту, я тряс, шатал, давил на ручку управления, пытаюсь сдвинуть ее в нужную сторону, и думал. Методично перебирал в памяти все, что могло бы подсказать хоть какой-то выход».

На высоте восьми тысяч метров Береговому, наконец, удалось сдвинуть ручку с места. Не мешкая ни секунды, он вывел самолет в горизонтальный полет.

И вовремя! Уже в следующее мгновение ручку управления стабилизатором вновь заклинило, и теперь уже намертво.

- Иду в горизонтальном полете, - доложил летчик руководителю полетов. - Стабилизатор заклинило окончательно. Высота – шесть тысяч метров. Прошу разрешения попытаться спасти машину.

На земле серьезно опасались за жизнь летчика, но экспериментальный самолет, существующий «в металле» лишь в одном экземпляре и стоящий

миллионы рублей, тоже потерять не хотели. Поэтому руководитель полетами решил полностью положиться на летный опыт испытателя Георгия Берегового и коротко ответил:

- Действуйте по собственному усмотрению.

Несмотря на все старания Георгия Берегового восстановить управляемость машины, ручка управления по-прежнему не работала. Самолет постепенно снижался с неработающими стабилизаторами. На дальности примерно около сорока километров от аэродрома Береговой сообщил на землю:

- Захожу на посадку. Прошу убрать всех с летного поля. И вырубите эфир! Оставайтесь только на приеме...

Он собирался совершить практически немыслимое – посадить реактивный самолет с неработающими стабилизаторами. Наверное, любой другой пилот просто прекратил бы борьбу с потерявшей управление машиной и отступил бы, катапультировался.

Но Георгий Береговой не хотел сдаваться. Он настойчиво и хладнокровно пытался спасти летящий к земле экспериментальный самолет. В сложившейся ситуации катапультироваться – означало не только потерять уникальную машину, но и оставить возникшую проблему со стабилизаторами без решения: вряд ли по обломкам самолета удастся потом установить, почему он разбился. И придется строить и испытывать еще один самолет, не зная, отчего погиб первый. Необходимо было сделать все, чтобы посадить машину, чтобы привезти на землю дефект для анализа неисправности конструкторами и испытателями.

После нескольких неудачных попыток как-то преодолеть сопротивление злосчастной ручки управления, Береговой, в конце концов, все-таки отчаявшись и потеряв терпение, просто с силой рванул ее на себя. И ручка сдвинулась, пошла!

Что же произошло? Потом, уже во время детального разбора полета с представителями конструкторского бюро на земле, выяснилось, что в

элемент проводки системы управления попал маленький металлический болтик. Когда Береговой с силой рванул ручку, этот болтик выскочил, и управление самолетом восстановилось. «Сушка» была спасена.

Говорят, что за Су-9 – самолет - перехватчик, потом почти два десятилетия верно служивший в войсках Советского Союза, - заплатили своими жизнями четверо испытателей. Георгий Береговой обуздал строптивую машину и заставил ее служить стране. За проявленное в полете мастерство и мужество главный конструктор «Су - 9» Павел Осипович Сухой наградил Георгия Тимофеевича Берегового портативной кинокамерой.

В его летной книжке испытателя записаны шестьдесят три типа испытанных в небе самолета. Суммарный налет летчика-испытателя Георгия Берегового на конец 1963 года составил почти две с половиной тысячи часов. Это свыше ста суток, проведенных над землей, в небесной выси! Немногие летчики могли похвастать таким количеством налетанных часов. Да и какие это были часы! Часы летных испытаний, часы, когда летчику Береговому приходилось рисковать своей жизнью.

- Но все тяготы и тревоги своей профессии Георгий Тимофеевич никогда не переносил на семью, - вспоминала позже супруга Берегового Лидия Матвеевна. - Так повелось еще с того дня, когда я впервые приехала в испытательный центр в Чкаловске. В этот день хоронили летчика-испытателя. «Запомни, Лида, со мной ничего не случится», - сказал Георгий, глядя в мои встревоженные глаза. О сложнейших испытаниях я узнавала лишь спустя месяц-другой, да и то случайно - от сослуживцев и знакомых мужа.

Много позже, уже в конце шестидесятых, журналисты спросят у Георгия Берегового:

- Когда в вашей жизни были моменты наивысшего удовлетворения, или, попросту говоря, счастливые моменты?

- Эти моменты связаны у меня с полетами, - с легкой улыбкой на губах ответил Георгий Тимофеевич. – Когда, случалось, тяжелая машина выходила из повиновения, а затем подчинялась опыту, воле – вот это и было счастье. Любая новая машина для испытателя – радость.

- Если каждое испытание новой машины для вас радостный день в жизни, - продолжали допытываться дотошные журналисты, то сколько же таких дней вы пережили?

- Более пятидесяти, - чуть помедлив, сказал Береговой и пояснил:

- Летал я и порой рисковал не из спортивного интереса, а ради дела. Людям нужна работа испытателя. А ради этого можно идти на любое самое трудное и рискованное дело...

А рисковать жизнью испытателю Береговому приходилось очень часто. По программе испытаний прибора, который был установлен на реактивном истребителе, нужно было совершить серию пикирований, чтобы получить фотографии заранее обусловленного наземного объекта. Точность выхода на объект требовалась очень высокая. И нужна была статистика из множества испытаний. И Георгий Тимофеевич десятки раз заходил на объект и бросал самолет в такое крутое пике, что кровь стыла в жилах у тех, кто только наблюдал за этими воздушными маневрами с земли. Прибор был отработан в сжатые сроки. Задание выполнено в точности.

Не смотря на всю сложность своей испытательской работы, Георгий Тимофеевич никогда не замыкался в себе, был очень общительным человеком и старался не забывать о друзьях и товарищах. В 1959 году во время отпуска поехал в родное Енакиево, встретился с бывшими одноклассниками по 5-й средней школе. Они-то и рассказали Береговому, что где-то в Москве работает еще один их соученик – Николай Новиков. С Николаем Новиковым Георгий учился с пятого класса, а

потом вместе поступил в аэроклуб. Когда Георгий Тимофеевич вернулся в Москву, он принялся искать одноклассника, и, в конце концов, нашел его через адресный стол. Николай в то время был уже кандидатом технических наук, заместителем декана одного из факультетов Московского авиационного института. Встреча друзей была и радостной, и горячей.

В те годы в строевых авиационных частях на самолетах типа МиГ-19 было много случаев остановки двигателей при включении форсажа в полете. Наблюдались также отказы пушек и бортовых радиолокационных станций (РЛС). Специалисты ГК НИИ ВВС и Горьковского авиационного завода провели совместные испытания партии серийных машин – трех самолетов МиГ-19С и трех МиГ-19П с целью оценки проведенных для устранения этих недостатков доработок. Георгий Береговой принял самое активное участие в проведении этих испытаний. Взлетев строем, самолеты вначале выполнили атаки друг по другу с прицеливанием по РЛС, потом расходились в разные зоны и проверяли включение форсажа на различных режимах. В результате этой серии испытаний был устранен ряд конструктивных дефектов и разработаны новые методики эксплуатации радиолокационных станций.

Кстати, испытывать Георгию Береговому приходилось не только самолеты, но и различное авиационное снаряжение. Так, именно он первым на практике освоил авиационный герметический шлем ГШ-4.

К сожалению, не всегда удавалось сразу найти общий язык с некоторыми конструкторами крылатых машин. Во время одного из полетов испытывалась система отделения топливных баков от самолета на сверхзвуковых скоростях. Береговой пришел к выводу, что место подвеса выбрано неудачно. Но конструкторы проигнорировали его мнение.

Начались испытания. Машина разогналась до расчетной скорости, и Георгий Береговой включил

тумблер сброса подвесных баков. Истребитель резко и сильно встряхнуло. После посадки самолета на фюзеляже были обнаружены вмятины.

Представитель конструкторского бюро фактически обвинил Георгия Берегового в неточности выполнения лётно-испытательного задания.

Машину еще раз подняли в воздух, но уже другие летчики. И снова после посадки были обнаружены вмятины на фюзеляже от ударов подвесных баков. Инженерам пришлось искать новое конструктивное решение подвески топливных емкостей. А в личном деле летчика – испытателя Георгия Берегового появилась и такая запись:

«Товарищ Береговой первым из летчиков-испытателей провел испытания самолета, связанные со сбросом в полете подвесных баков на сверхзвуковых скоростях. В результате этих полетов был выявлен и устранен дефект, приводивший к повреждениям фюзеляжа».

Бывали случаи, когда от быстроты действий летчика зависели жизни людей не только в небе, но и на земле, даже в самых, казалось бы, земных ситуациях. 5 июня 1960 года автомобиль «Победа» с группой подвыпивших ударников коммунистического труда столкнулась с «Волгой» летчика-испытателя Владимира Ильюшина, сына легендарного авиаконструктора Сергея Ильюшина, который возвращался домой после полетов. Как рассказывали очевидцы, спасли знаменитого летчика его коллега - испытатель Георгий Береговой, случайно оказавшийся на трассе, где произошла катастрофа, да еще мастерство врачей...

Георгий Береговой набирается лётно-испытательного опыта, постепенно становится одним из лучших летчиков-испытателей страны. Его назначают заместителем начальника 1 испытательного управления ГК НИИ ВВС по лётной части.

Еще в 1947 году для испытания нового авиационного и реактивного вооружения в районе



станции Владимировка Астраханской области начинают создаваться полигоны и соответствующая материально-техническая база, размещаются подразделения испытателей и служб обеспечения. Государственные испытания, проводимые в ГК НИИ ВВС, предусматривали выдачу заключения на соответствие полученных в ходе проверок характеристик и параметров боевых возможностей заданным тактико-техническим требованиям. Именно здесь давалась путевка в небо всей советской военной авиационной технике. Конечно, Подмосковье быстро стало «тесным» для масштабных испытаний боевой военной техники. Поэтому в 1960 году началось перебазирование большей части испытательных подразделений со станции Чкаловская под Москвой в город Ахтубинск. Теперь все испытания авиационной техники Георгий Береговой и его коллеги стали выполнять в далеких приволжских степях.

Масштабность нового полигона под Ахтубинском поражала воображение: несколько летных управлений расположились на площади сотен квадратных километров. Центральная база Чкаловская стала теперь лишь филиалом ГК НИИ ВВС. По воспоминаниям заместителя начальника ГК НИИ ВВС генерал-майора Георгия Артуровича Баевского, расположенный у Ахтубинска главный аэродром имел две взлетно-посадочные полосы: одну длиной 2,5 километра, другую – 4 километра. Аэродром с испытательными зонами, огромные полигоны и трассы были оснащены необходимыми специальными средствами для обеспечения летных испытаний, системами внешнетраекторных измерений и радиотехнической системой регистрации и обработки результатов измерений. Здесь проводились государственные испытания всех типов советских самолетов и других летательных аппаратов. Рядом с авиационным полигоном находился и полигон ракетчиков Капустин Яр.

В начале 60-х годов на совместные государственные испытания поступил комплекс

перехвата Ту-28-80, состоящий из самолета Ту-28 (позже он стал называться Ту-128), и наземной системы наведения «Воздух-1». Самолет имел мощную радиолокационную станцию с большой дальностью обнаружения и захвата цели и четыре ракеты К-80 дальнего действия. Скоростную цель этот самолет догнать не мог - можно было только пустить ракеты на отставании после вывода системой наведения на малую дальность. Однако основным назначением этого комплекса был перехват целей на встречных курсах, с атакой в их передней полусфере. С точки зрения противовоздушной обороны такой перехват выгоднее, так как не тратится время на заход в хвост цели, и она может быть атакована на более дальнем рубеже.

Перехват в передней полусфере стал возможным благодаря увеличению дальности действия РЛС и наличию оператора, занятого при атаке только этой задачей и не отвлекающегося на пилотирование самолета. Дело в том, что при атаке на встречных курсах скорость сближения самолетов очень велика - может достигать 3000 и более километров в час, поэтому атака весьма скоротечна, и летчику трудно успеть выполнить все действия с РЛС и с вооружением и одновременно пилотировать самолет.

Большая зона обзора радиолокатора и наличие второго члена экипажа - оператора РЛС на Ту-128 давали также возможность полуавтономных действий, когда наземная система выводит самолет в район возможного появления самолетов противника, а поиск производится экипажем самостоятельно. Это важно для противовоздушной обороны в удаленных районах, где трудно обеспечить сплошную зону обзора наземных радиолокационных станций, например, над океаном или в Заполярье. Там эти самолеты в дальнейшем и несли боевую службу.

Одним из первых начал испытания комплекса Ту-28-80 в небе Георгий Тимофеевич Береговой.

Среди летчиков-испытателей известно выражение: «Испытатель должен в совершенстве летать на всем, что может летать, и немножко на том, что, в общем-то, летать не должно». Георгий Тимофеевич Береговой словно руководствовался в своей испытательной работе этим высказыванием – он умел летать на всем, что только способно было отрываться от земли.

14 марта 1961 года полковник Береговой был удостоен звания заслуженный лётчик-испытатель СССР. Документы, удостоверяющие этот факт, были подписаны в Кремле 25 марта 1961 года – в день запуска пятого советского космического корабля-спутника – последнего беспилотного полета перед запуском в космос Ю.А.Гагарина. Указы Президиума Верховного Совета СССР о присвоении Гагарину звания «Летчик – космонавт СССР» и о присвоении Георгию Береговому звания «Заслуженный летчик-испытатель СССР» были опубликованы в одном и том же номере газеты «Правда». И вручали высокие награды Гагарину и Береговому в Кремле тоже в один день. Георгий Тимофеевич получил знак «Заслуженный летчик-испытатель СССР» за номером 26.

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

«По Красной площади к Спасским воротам Кремля идут летчики. Офицеры охраны у входа в здание правительства как-то особенно торжественно берут под козырек. Так они выражают свое уважение к этим людям, за плечами которых сотни сложнейших полетов, десятки поединков с неизвестностью, повседневная борьба за то, чтобы новая машина, рожденная трудом конструкторов и рабочих, вошла в строй. Летчики поднимаются по лестнице на третий этаж. В зале заседаний Президиума Верховного Совета СССР состоится торжественная церемония вручения наград.

Зал небольшой, прямоугольный. В центре – длинный стол со стульями. Высокие часы с маятником. Все очень просто, строго. Награжденных просят занять

*Летчик, испытатель, космонавт*

места за столом. Летчики в парадной военной форме. Сверкают Золотые Звезды Героев, ордена, медали. Входит Председатель Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежнев. Оглашается Указ. Леонид Ильич, вручая почетный знак заслуженного летчика-испытателя и грамоту, тепло, сердечно поздравляет каждого удостоенного этой награды.

- Полковник Береговой Георгий Тимофеевич!

Из-за стола встает высокого роста военный. На кителе звезда Героя Советского Союза, боевые ордена и медали. Лицо мужественное, красивое, широкие брови, темная шевелюра. Такого раз увидишь — не забудешь.

- Мне доставляет большое удовольствие вручить вам награду. Поздравляю вас, Георгий Тимофеевич, - говорит Леонид Ильич. - Желаю вам большого здоровья, новых успехов в летном деле.

Полковник принимает коробочку с почетным знаком, грамоту. Благодарит. Если бы журналисты, находившиеся в зале, могли предположить, что перед ними будущий космонавт!»

## **5. Следующая ступенька – космос**

Уже после космического полета на одной из пресс-конференций журналисты спросят Георгия Тимофеевича:

- Что привлекло вас, заслуженного летчика-испытателя СССР, в профессии космонавта?

Береговой удивленно вскинет густые брови, задумается на секунду, а потом с улыбкой ответит:

- Всякая новая техника, которая приходила к нам из авиационных конструкторских бюро, вызывала у нас, летчиков-испытателей, стремление узнать больше. Когда я летал на реактивных самолетах, то очень много занимался психологией летного труда, то есть практическим изучением звена «человек - машина». От работоспособности этого звена часто зависит не только результат испытаний, но и человеческая жизнь. Мне тогда казалось, что о возможностях человека-оператора по взаимодействию со сложной воздушной машиной – реактивным самолетом, - я знаю все. И вдруг космические полеты... На околоземной орбите появляется новый летательный аппарат, который летает в совершенно иных условиях, вне воздушной среды, в невесомости. Значит, в этом варианте звена «человек – машина» должны действовать совершенно иные законы управления. Какие? Я этого не знал. Постарался представить себя в космическом корабле... В условиях полета в космосе обязательно нужно найти связь пилота с невесомостью, с безвоздушным пространством. И появилось неодолимое желание самому поискать ответы на эти вопросы.

Разговоры среди авиаторов о будущих полетах в космическое пространство начались еще в середине пятидесятых годов. Взлетали в космос высотные научные ракеты с собаками на борту, и многим было

ясно, что вот-вот наступит черед и для космических стартов человека.

Георгий Тимофеевич тогда не слишком верил в реальность космических полетов в ближайшие годы, хотя в душе очень хотелось, чтобы эти мечты и разговоры стали правдой. «Сама перспектива запуска космического корабля с человеком на борту, - напишет позднее Береговой в своей книге «Угол атаки», - казалась в те дни столь же заманчивой, сколь и отдаленной... И все же возможность новой, никем в мире не изведанной еще работы - о ней только мечтали в научно-фантастических повестях и романах - затронула самые глубокие струны в моей душе. Преодолеть земное притяжение, выйти на управляемом корабле в космос - от всего этого захватывало дух, сжимало сердце... Люди в космосе! Люди! И одним из них, чем черт не шутит, может быть, смогу стать я. Может быть? Нет, должен! Должен стать! Непременно должен... Остаться в стороне, оказаться лишь в роли наблюдателя - такого я бы себе никогда не простил».

Но мечты – мечтами, а реальной испытательной работы тогда было много, и именно она заставляла сосредоточиться, забирала практически все время, приковывала к себе мысли.

Слухи о будущих космических полетах начали подтверждаться на рубеже пятидесятих и шестидесятих годов. Авиаторы вполголоса между собой говорили, что есть секретная директива руководства Военно-воздушных сил о наборе будущих пилотов для полета на «ракетных аппаратах» - словосочетания «космический корабль» тогда в широком употреблении просто не существовало. Говорили, что летчиков и в самом деле набирают. Но на медицинское обследование берут молодых пилотов – в возрасте до тридцати пяти лет. А Береговому уже тогда было под сорок... Да и людей для участия в будущих космических экспедициях, видимо, требуется немного, поскольку сам факт проводящегося отбора широкой огласки не получил и большинства

авиаторов – в том числе и известных всей стране и миру летчиков, никак не затронул.

Толчком для принятия решения стать космонавтом стал случай. Вот как об этом вспоминал сам Георгий Тимофеевич в интервью журналу «Техника-молодежи»:

«На одной из наших авиационных «фирм» довелось как-то ознакомиться с новыми приборами жизнеобеспечения пилота. Тут я впервые увидел тренажер для космонавтов.

- Он не для твоего размера, - пошутил кто-то. - Ты большой. Не поместишься в космической кабине...

И все-таки, думаю, попробую. Сажусь в тренажер, всем назло, гляжу, все в порядке, поместился. Да и не очень-то и тесно... Вот тут-то и загорелось: «Полечу!»

Может быть, мечта Георгия Тимофеевича о космическом полете так бы и осталась мечтой, но судьбе было угодно свести его с Сергеем Павловичем Королевым. Главный конструктор советской ракетно-космической техники был лицом засекреченным, но слухами земля полнится... Кто-то из авиационных друзей и знакомых рассказал Береговому о Королеве. И когда на испытательной базе одного из конструкторских бюро под Ахтубинском Сергей Павлович и Георгий Тимофеевич случайно встретились, Береговой набрался смелости, представился Королеву и затеял разговор о роли человека-оператора в космическом полете.

Королев внимательно выслушал летчика-испытателя Берегового и очень заинтересовался его предложениями, касающимися устройства кораблей и управления ими, в частности вопросами взаимодействием автоматики и летчика-космонавта. В ходе той беседы Георгий Тимофеевич рассказал Главному конструктору и о своей мечте стать космонавтом, но посетовал, что возраст у него уже не тот – больше сорока лет.

- Ну и что? – искренне удивился Королев. – Годы, Георгий Тимофеевич, не помеха для космонавта. Я думаю, что уже в ближайшем будущем в космос будут

летать не только молодые люди. В космонавтике, как и везде, нужно разумное сочетание молодой энергии с опытом. У вас есть испытательский опыт? Есть! Ну, так и попробуйте пройти медицинскую комиссию!

Эта короткая встреча Сергея Павловича Королева и Георгия Тимофеевича Берегового была, конечно, случайной, но оказалась из разряда тех, которые круто меняют жизнь человека. У мечты Берегового об участии в космических полетах появился шанс воплотиться в реальность.

А тут еще судьбе было угодно непосредственно свести Георгия Тимофеевича Берегового с теми, кто в те годы действительно начал подготовку к первым космическим полетам. Вспоминает дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт Алексей Архипович Леонов:

– Когда мы прибыли в отряд космонавтов, это был 1960 год. Мы жили на Чкаловской и летали на аэродроме Чкаловском. В то время на этом аэродроме находилось Третье Главное управление истребительной авиации ГК НИИ ВВС - Государственного Краснознаменного научно-исследовательского института Военно-воздушных сил. Георгий Тимофеевич там был заместителем командира эскадрильи. И в то время проводил испытания на «штопор» самолетов. И мы летали с одного ангара - одевались, раздевались в одной раздевалке. А я его уже знал. Я раздеваюсь и говорю ему: «Георгий Тимофеевич, а чего вы, такие опытные люди, бросили нас?». А мы пришли лейтенантами. Он говорит: «Ничего, подождите, и мы придем». Это был 60-й год.

Профессия летчика-испытателя требовала и силы духа, и незаурядной смелости, и стремления постоянно познавать новое. Всеми этими качествами Георгий Тимофеевич обладал сполна. Но от родной донецкой земли Георгий Береговой унаследовал и еще одно душевное качество, которое уже не один раз помогало ему в жизни: неустанное стремление вперед, стремление к покорению новых высот и взятию новых вершин. Это



стремление было для него связано не только с ежедневной испытательской работой, но и с делом всей жизни. Какую же новую высоту может взять летчик-испытатель, взлетающий на суперсовременных машинах за облака? Только космос!

И Георгий Тимофеевич начал действовать. Он написал рапорт и попросил Степана Анастасовича Микояна, который знал Берегового по лётно-испытательной работе, доложить о желании испытателя стать космонавтом главнокомандующему ВВС СССР главному маршалу авиации Константину Андреевичу Вершинину.

Месяца через полтора-два Степан Анастасович заехал по своим делам в лётно-испытательный институт и случайно столкнулся в коридоре административного корпуса с Береговым.

- А ты что здесь делаешь? – удивленно округлил глаза Микоян. – Ты же должен быть уже на медкомиссии...

- На какой еще медкомиссии? - оторопел Георгий Тимофеевич.

Оказалось, что Микоян, не откладывая обещанного в долгий ящик, уже давно поговорил с главкомом ВВС, и Вершинин не возражал, чтобы дать шанс Береговому попасть в отряд космонавтов.

Георгий Тимофеевич начал осторожно наводить справки. Увы, дальше словесного согласия Вершинина его дело не пошло: кто-то, видимо, зацепился за возраст Георгия Тимофеевича. Ведь Гагарин, Титов и все другие отобранные в отряд космонавтов кандидаты на космический полет оказались на десять, а то и более лет моложе Берегового...

Георгий Тимофеевич еще раз мысленно «примерил себя» к космонавтике. И решил не опускать руки и действовать в том же направлении – приложить все свои силы, чтобы попасть в отряд космонавтов.

Был еще один шанс попасть в ряды тех, кто готовился штурмовать звездные высоты. Старый

знакомый Георгия Тимофеевича, командир авиационного корпуса, в составе которого Береговой воевал, кавалер Золотой Звезды № 4, удостоенный звания Герой Советского Союза за участие в легендарной эпопее спасения челюскинцев, генерал-лейтенант Николай Петрович Каманин, по ходившим среди авиаторов слухам, с начала 60-х годов занимался практической подготовкой космонавтов. К нему Георгий Тимофеевич и отправился.

К слову сказать, потом, уже через много лет, после космического полета Георгия Берегового, авторы некоторых книг о советских космонавтах стали утверждать, что именно активная «помощь бывшего фронтового командира Н.П.Каманина, который тогда руководил подготовкой первого отряда советских космонавтов, помогла сорокатрехлетнему испытателю преодолеть возрастной ценз в тридцать пять лет». Да и сам Николай Петрович Каманин в своей книге «Летчики и космонавты» позднее напишет:

«Спустя 20 лет после войны я встретился с полковником Береговым, заслуженным летчиком-испытателем. Откровенно говоря, перед встречей с Георгием Тимофеевичем я предполагал, что боевой однополчанин, освоивший после войны профессию летчика-испытателя сверхзвуковых самолетов, человек, которому перевалило за сорок, должен быть довольным своей жизнью и своим местом в ней. Думалось, что он хочет повспоминать фронтовые были, друзей, а он сразу удивил меня просьбой взять его в группу летчиков-космонавтов. Это, признаться, меня удивило... Глаза его блеснули прежним, как когда-то на фронте, огненным задором. Он настойчиво и убежденно доказывал, что именно летчик-испытатель ближе всего стоит к космическим полетам и что по мере усложнения заданий на полеты в космос уровень специальной подготовки летчиков-космонавтов должен возрастать. Пришлось пообещать Береговому, что его кандидатура будет

рассмотрена на заседании комиссии по отбору кандидатов в группу космонавтов».

Увы, твердого обещания помочь Георгию Тимофеевичу попасть в отряд космонавтов Каманин тогда не дал. События разворачивались совершенно иначе.

- Я очень хорошо тебя понимаю, Георгий Тимофеевич, - сказал Каманин, внимательно выслушав просьбу своего бывшего сослуживца. – Но по утвержденным нормативам к медицинскому обследованию для зачисления в отряд космонавтов допускаются летчики в возрасте не старше двадцати пяти - тридцати пяти лет. А тебе сколько? Уже сорок стукнуло? Извини, но помочь тебе ничем не смогу...

Резкий отказ Каманина был неожиданностью для Георгия Тимофеевича. Но чтобы Береговой уступил и сдался? Никогда!

- Было трудно, но Георгий мечтал о полете в космос. Он сам принял такое решение, выстрадал его, - вспоминала позже супруга космонавта Лидия Матвеевна. - Ему несколько раз отказывали, объясняли, что установлен возрастной порог - тридцать пять лет. Но Георгий Тимофеевич был очень целеустремленным, настойчивым и волевым человеком. Если однажды принял взвешенное решение – его уже никому не переубедить. Бороться будет до конца и своего добьется!

Отступить от своей мечты Береговой не мог и не хотел. После полета Гагарина пилотируемая космонавтика стала реальностью. Георгий Тимофеевич буквально «заболел» космосом. Возраст? Но что такое сорок лет? Разве это старость? Нет, это возраст, в который к человеку приходит настоящий опыт, когда уже есть и хороший багаж профессиональных знаний, и способность трезво оценивать обстановку, принимать взвешенные и рациональные решения. Береговой считал, что накопленный им за многие годы авиационной работы опыт летчика-испытателя поможет освоить и

пилотирование космического корабля. Ведь полеты в космос – это тоже испытания новой летной техники, только техники еще более сложной, необычной и совершенной...

Но с другой стороны сорок лет – это для летчика все-таки солидный возраст. А если и вправду подведет здоровье? Тогда, после сурового вердикта медиков, можно будет распрощаться не только с мечтой о космосе, но и с практической испытательской работой.

Поэтому перед тем, как подать еще один рапорт и твердо настаивать на своей просьбе о зачислении в отряд космонавтов, Георгий Тимофеевич решил подстраховаться и проверить себя и с позиции возраста, и с точки зрения медицины.

Позднее Георгий Тимофеевич Береговой вспоминал:

«Изложил я все эти соображения своему давнему знакомому врачу Евгению Алексеевичу; он проводил ежегодно у нас врачебно-летные комиссии и знал мой организм не в пример лучше меня самого.

- Значит, подпольно примериться решил? - улыбнулся Евгений Алексеевич. - Так за чем дело стало! Ложись. У тебя же все равно на носу очередная врачебно-летная комиссия. Заодно уж и как потенциального космонавта обследую; требования к ним в основном мне известны.

Лег я в госпиталь. Лежу вместо обычной ежегодной недели что-то около месяца. Из конструкторского бюро уже названивать стали: в чем, дескать, дело, почему задерживаете?

- Надо! - отвечает всякий раз Евгений Алексеевич. - Здоровье - вещь хрупкая. Исследуем...

Проверил он мой организм, что называется, по всем стыкам и швам. Насчет своего знакомства с требованиями, предъявленными к космонавтам, Евгений Алексеевич, как выяснилось, немножко поскромничал.

Перед выпиской из госпиталя он пригласил меня к себе в кабинет. Хоть и крепко я верил, что со мной все в порядке, но волновался здорово, когда шел к нему.

- Отклонения у тебя от нормы, конечно, кое-какие есть, но несущественные, - сказал он мне и, помолчав, твердо прибавил: - Словом, если придется проходить комиссию официально, пройдешь!

На рапорт, который я подал вторично, мне ответили, что просьбу мою учтут. С тем я и уехал к себе в часть».

Снова проходят месяц за месяцем, а вызова на официальную медицинскую комиссию все нет и нет...

И Георгий Тимофеевич Береговой решает еще раз напомнить о своей просьбе. Он в буквальном смысле бомбардирует военное руководство страны своими рапортами с просьбой разрешить пройти медицинскую комиссию для зачисления в отряд космонавтов.

Наконец, кто-то наверху сообразил: а действительно, почему бы не иметь среди героев космоса летчика-фронтовика, аса-испытателя, Героя Советского Союза? Чем черт не шутит, ну-ка, пусть этот Береговой попробует пройти медицинскую комиссию. А там посмотрим... И положительная виза появилась на очередном рапорте Георгия Берегового.

Медицинская проверка предстояла более чем серьезная. Именно на этапе амбулаторного обследования кандидатов в космонавты обычно и выявляются и явная патология, и те функциональные нарушения, которые являются абсолютным противопоказанием для допуска к зачислению в отряд космонавтов. Обследование в госпитале, в условиях стационара, предполагает выявление любой скрытой патологии, и даже начальных доклинических форм заболеваний, незначительных изменений функционального состояния органов и систем человека и определение функциональных резервов организма.

Однажды утром посыльный из штаба части вручил Береговому долгожданную телеграмму, в которой

Георгию Тимофеевичу предписывалось «ложиться в госпиталь на обследование по программе номер один».

Береговой едет в Москву. Почти месяц медицинских тестов, анализов и придирчивых проверок. Летом 1963 года Береговой успешно прошел медицинское обследование в Центральном военном научно-исследовательском авиационном госпитале и получил допуск Центральной врачебно-летной комиссии. Общий вердикт врачей: «годен к зачислению в отряд космонавтов».

Казалось бы, теперь-то уже можно радоваться – цель достигнута, он без пяти минут кандидат в отряд космонавтов. Нужно только официальное решение отборочной комиссии. Но вот этого-то решения «по Береговому» все нет и нет. Ему только сказали:

- Ждите результатов!

Пробиться «в космонавты» было фантастически трудно. Из громадного числа желающих оказаться во втором наборе отряда советских космонавтов, решение о формировании которого было принято постановлением Президиума ЦК КПСС еще полтора года назад, 23 декабря 1961 года, до медицинской комиссии в госпитале дошли 1500 претендентов. После месяца медицинской проверки их осталось около сотни. 10 января 1963 года счастливых зачисленных приказом Главкома ВВС К.А. Вершинина в отряд космонавтов оказалось всего пятнадцать человек. Но фамилии Георгия Берегового среди тех, кто приступил к подготовке к космическим полетам, не было...

Кроме медицинской была еще одна – так называемая мандатная - отборочная комиссия, которая внимательно изучала личные дела и аттестации кандидатов в космонавты, наводила справки о них и их родственниках. При отборе интересовались биографией кандидата, его семьей, товарищами, активностью в общественной жизни, партийностью и убеждениями. Оценивали не только их здоровье, но и всю совокупность культурных и социальных интересов,

эмоциональную стабильность и психологическую устойчивость. Георгий Тимофеевич Береговой по всем статьям подходил под образ советского космонавта.

Для полета в космос нужны были люди с горячим сердцем, быстрым умом, крепкими нервами, несгибаемой волей, стойкостью духа, бодростью, жизнерадостностью. Будущий космонавт должен был ориентироваться и не теряться в сложной обстановке космического полета, мгновенно откликаться на любые ее изменения и принимать во всех случаях только самые верные, взвешенные и разумные решения. И по всем этим стандартам заслуженный летчик-испытатель Береговой тоже был на высоте.

Но Георгию Береговому по-прежнему отказали в рекомендации к зачислению в отряд космонавтов. Причина все та же: запредельный по тем временам возраст для космонавта – целых сорок три года!

Это сейчас можно только улыбнуться такому вердикту медиков и руководителей отбора, вспомнив, что американец Джон Гленн свой второй полет на космическую орбиту совершил в возрасте семидесяти семи лет! А тогда, в начале 60-х, критерии отбора космонавтов были совершенно иные и отличались своей жесткостью и строгостью: малейшее несоответствие нормам – и все, двери космоса перед человеком захлопывались навсегда.

Георгий Тимофеевич возвращается в свою часть, продолжает испытывать новые самолеты. Снова полетели месяцы: август, сентябрь, октябрь... Может, отступить, махнуть рукой на космос? Есть интересная и перспективная работа, есть авторитет среди испытателей летной техники и уважение коллег.

Однако Береговой снова решил не сдаваться. Он пишет новый рапорт.

Повторно его вопрос рассматривался на заседании мандатной комиссии 13 декабря 1963 года. И снова неудача! Вновь приём в отряд космонавтов

кандидата Георгия Берегового был «признан нецелесообразным в виду его возраста».

Генерал Каманин напишет об этом отказе в своем личном дневнике более чем откровенно:

«23 января 1964 года.

Сегодня по моему настоянию Главком (ВВС К.А.Вершинин – С.Ч.) собрал Военный Совет. Я доложил Военному Совету о результатах набора летчиков-испытателей в группу слушателей космонавтов.

Из четырех летчиков-испытателей, проходивших медицинскую комиссию, только один - полковник Береговой - признан годным к космическим полетам. Но мандатная комиссия под моим председательством решила не рекомендовать Берегового в число слушателей. Береговой - летчик-испытатель с 15-летним стажем, летчик 1-го класса и во всех отношениях образцовый офицер (он воевал у меня в корпусе, и я представлял его к званию Героя Советского Союза). Было бы неплохо послать в космический полет опытного летчика-испытателя, но Береговому уже 43 года, а по приказу министра обороны предельный возраст для слушателей-космонавтов - 35 лет. Береговому предстоит ускоренная подготовка с большой нагрузкой (парашютные прыжки, термокамера, центрифуга, невесомость и т.д.). Есть опасение, что мы можем не подготовить из него космонавта и «искалечим» его как летчика-испытателя. Кроме того, я считал и считаю, что главным возражением против ускоренной подготовки и назначения в космический полет Берегового является наличие в Центре 11 космонавтов и 15 слушателей-космонавтов, которые уже подготовлены и стоят в очереди на полет. Кое-кто из них ждет полета уже более 3-4 лет. В этой обстановке внеочередной полет Берегового будет встречен самым энергичным протестом со стороны всех космонавтов и создаст в Центре нездоровые настроения. На Военном Совете я решительно высказался против приема Берегового в отряд космонавтов».



Бывший однополчанин и боевой командир с треском захлопнул перед Береговым двери в отряд космонавтов...

Отчаяться? Сдаться? Ну, нет! Георгий Береговой знал о позиции генерала Каманина загодя и написал еще один раппорт – теперь уже лично Главнокомандующему Военно-воздушными силами СССР К.А.Вершинину.

Казалось бы, после доклада Н.П.Каманина решение Военного Совета было уже предрешено. Но... Судьба, наконец, улыбнулась Георгию Береговому!

Несмотря на категорический вердикт медиков и противодействие руководства Центра подготовки космонавтов в лице генерала Н.П.Каманина, на этом же заседании Военного Совета 23 января 1964 года Главком ВВС маршал авиации Константин Андреевич Вершинин под свою ответственность, без обычной в таких случаях процедуры голосования, принимает решение зачислить полковника Берегового Георгия Тимофеевича на должность слушателя-космонавта отряда космонавтов ЦПК ВВС. Самоуправство? Нисколько! Вершинин, получив рапорт Берегового с просьбой о зачислении в отряд космонавтов, запросил его личное дело, внимательно изучил документы и решил дать шанс слетать в космос целеустремленному и настойчивому фронтовику и заслуженному летчику-испытателю.

А что же генерал-лейтенант Каманин? Николай Петрович безропотно подчинился приказу, снял трубку телефона и позвонил Береговому:

- Георгий Тимофеевич, приезжай, у меня для тебя есть хорошая новость...

Итак, в 1964 году Георгий Береговой был зачислен в отряд советских космонавтов – в группу ВВС № 2 (дополнительный набор).

Кстати, на том же заседании Военного Совета было принято решение: с 25 января 1964 года начать подготовку шести командиров кораблей «Восток» - Бориса Волынова, Евгения Хрунова, Павла Беляева, Алексея Леонова, Владимира Комарова и... Георгия

Берегового. Из этой шестерки пятеро космонавтов были из самого первого, гагаринского космического отряда. Из того же первого отряда своей очереди на полет еще ждали Виктор Горбатко, Дмитрий Заикин, Георгий Шонин. Был уже отобран и второй отряд космонавтов численностью пятнадцать человек: Юрий Артюхин, Эдуард Буйновский, Лев Воробьев, Анатолий Воронин, Алексей Губарев, Владислав Гуляев, Лев Демин, Георгий Добровольский, Виталий Жолобов, Петр Колодин, Эдуард Кugno, Анатолий Куклин, Александр Матинченко, Анатолий Филипченко, Владимир Шаталов. Ожидали старта в космос и четыре космонавтки из женского отряда – Жанна Еркина, Татьяна Кузнецова, Валентина Пономарева и Ирина Соловьева. И вдруг их всех обходит новичок Береговой, которого решено ускоренно готовить командиром корабля «Восток»!

Красноречивая и откровенная цитата из книги Н.П.Каманина «Скрытый космос»:

«29 января 1964 года.

Все космонавты встретили это решение (об ускоренной подготовке Георгия Тимофеевича Берегового для полета на корабле «Восток» – С.Ч.) в штыки, они великолепно понимают, что это им очередная пощечина, и они ее запомнят. Я был категорически против зачисления Берегового слушателем, но решение Военного Совета нужно выполнять. Правда, я могу так «выполнить» это решение, что Береговой никогда не увидит космоса. Но может случиться и так, что через 7-10 месяцев Береговой станет дважды Героем Советского Союза и первым космонавтом с генеральскими погонами. Я еще сам не знаю, какой из этих вариантов лучше - тут есть над чем подумать. Во всяком случае, многое будет зависеть от самого Берегового. Сумеет он найти правильный путь во взаимоотношениях с космонавтами, сможет перенести большие перегрузки при форсированном режиме подготовки к космическому полету - тогда он может рассчитывать на успех. Через некоторое время я должен буду решить: поддержать ли

Берегового или убрать его с дороги в космос. Это будет трудное решение: Береговой был одним из лучших ведущих в моем корпусе, более трех лет мы вместе воевали, а теперь он отличный летчик-испытатель. Жаль обижать Берегового, но я не могу забывать и интересы космонавтов, интересы Центра. Я твердо знаю, что против Берегового из-за его возраста и ускоренной подготовки будут многие члены Государственной комиссии, а у нас мало веских аргументов в его защиту и нет уверенности в ее необходимости и справедливости».

И тем не менее, несмотря на все страхи и опасения, на неприятие со стороны космонавтов и первого, и второго отряда Николай Петрович Каманин все-таки решил дать шанс Георгию Тимофеевичу Береговому слетать в космос. 3 февраля 1964 года Каманин рассмотрел и утвердил план индивидуальной подготовки полковника Берегового, рассчитанный на 10 месяцев. Реально же курс общекосмической подготовки Георгия Тимофеевича растянулся ровно на год. За этот год работы в отряде космонавтов Георгий Тимофеевич прошел не только специальную подготовку, но и теоретическую – он детально изучил конструкцию космических кораблей «Восток», «Восход», «Восход-2» и даже перспективного корабля «Союз».

Правда, маршал авиации С.И.Руденко «волевым» решением намеревался сократить план космической подготовки Берегового до шести месяцев, пообещав сделать это прямо на Военном Совете ВВС. «Эти неумные решения, навязанные Военному Совету маршалом Руденко, - констатировал генерал Каманин, - недооценивают и унижают космонавтов гагаринского набора и больно бьют по их самолюбию».

Н.П.Каманин прилагает немалые усилия, чтобы разрядить потенциально конфликтную ситуацию. Он неоднократно беседует на тему «взаимоотношений с Береговым» с Юрием Гагариным, Германом Титовым, Андрияном Николаевым, и Павлом Поповичем.

Но вскоре вопрос об ускоренной подготовке к космическому полету полковника Берегового сам собой сошел на нет. Маршал Руденко не стал настаивать на своей инициативе, а Георгий Тимофеевич Береговой постепенно наладил нормальные отношения со всеми остальными космонавтами и стал для них просто старшим товарищем и другом.

«Многие отнеслись к Береговому с ревностью, - вспоминал космонавт Алексей Станиславович Елисеев. - В то время космические полеты считались уделом молодых. Кроме того, в отряде были кандидаты с уже пятилетним стажем, и вдруг появляется человек, который может их опередить. Вполне понятные эмоции. Но Георгий Тимофеевич быстро вписался в молодой коллектив. Он сразу стал жить нашей жизнью: слушал лекции, тренировался в управлении кораблем, прыгал с парашютом, занимался физкультурой. Он был общителен, любил шутить и скоро расположил к себе остальных».

Наиболее тесно сдружился Георгий Тимофеевич со своим тезкой – Георгием Тимофеевичем Добровольским, будущим командиром героического экипажа космического корабля «Союз-11». Испытатель космической техники и писатель Иосиф Давыдов в книге «Полет продолжается» писал:

«...Важное событие произошло в жизни Добровольского и его семьи. В 1964 году в соседнюю квартиру (дома в Звездном городке – С.Ч.) въехала семья летчика, зачисленного в отряд космонавтов. Им оказался заслуженный летчик-испытатель СССР Герой Советского Союза Георгий Тимофеевич Береговой. Редкий тезка: и имя, и отчество совпадают.

Сосед не кичился своими заслугами, которых у него хватало: и вся война на «летающих танках» – штурмовиках ИЛ-2, и шестнадцать лет работы по испытанию самых современных истребителей.

В отряд космонавтов он пришел на равных правах со всеми и на равных начал осваивать непростую и,

пожалуй, во многом новую для него профессию. Говорят, что плох тот сосед, который с соседом не ужился. Два Георгия Тимофеевича жили душа в душу. Добровольскому нравилась большая целеустремленность Берегового и неистовая жажда летать. Казалось бы, столько пройдено нелегких жизненных дорог, полных смертельной опасности, есть заслуги, материально обеспечен, но неудержимая жажда быть всю жизнь на переднем крае привела Берегового на самое острие человеческих изысканий – штурм космоса. Видимо, о таких Александр Блок писал: «...И вечный бой! Покой нам только снится...»

Береговой и не искал покоя. С первых дней пребывания в Центре подготовки космонавтов он начал усиленную подготовку. Нужно было во многом изменить свой обычный жизненный уклад, и Георгий Береговой без колебаний пошел на это.

Добровольский постоянно видел человека, которому можно было подражать как в громадном трудолюбии при подготовке себя к полету, так и в обычном, житейском смысле.

Семьи Добровольского и Берегового сдружились. Часто вместе отмечали праздники.

Береговой оказался на семь лет старше Добровольского. Всеми своими делами он старался приблизить полет в космос. Но летчик отчетливо понимал, что может прийти время, когда его возрастной ценз будет противопоказан полету. Береговой волновался. Стараясь хоть чем-то облегчить переживания друга, Добровольский говорил: «Жора, ведь ты прекрасно знаешь, что тебе как опытному пилоту-испытателю поручат самый трудный, самый ответственный полет».

## **6. Что такое «общекосмическая подготовка»?**

Для того чтобы успешно работать в условиях космического полета, летчик-космонавт должен быть хорошо подготовлен. Прежде всего, нужна отличная физическая подготовка. Именно физическая подготовка помогает легче переносить такие экстремальные факторы космического полета, как перегрузки во время старта и при возвращении на Землю, длительную невесомость и высокий эмоциональный фон многих операций на космической орбите.

Космонавт должен в любых условиях космического полета уметь эффективно и плодотворно работать как самостоятельно, так и в составе экипажа космического корабля.

К сожалению, только некоторые факторы космического полета частично и условно можно воспроизвести на Земле. Поэтому, даже очень хорошо подготовленный в земных условиях и вроде бы готовый к работе на орбите космонавт, может совершенно иначе показать себя в ходе длительного космического полета, в условиях, когда факторы космического полета воздействуют не только длительно, но и комплексно.

Для того чтобы хоть как-то спрогнозировать поведение конкретного человека в условиях длительного космического рейса, подготовить основу для последующего обучения кандидата в космонавты, отбор претендентов в состав космического отряда принято осуществлять комплексно: на основе широкого спектра медико-биологических показателей, психологических характеристик, социально-психологических и личных профессиональных качеств.

Георгий Береговой с честью выдержал все вступительные экзамены в отряд космонавтов. Но расслабиться после зачисления «в космонавты» ему не пришлось.

Вхождение в новый, «космический» коллектив оказалось задачей не из простых. В отряд космонавтов он пришел полковником по своему воинскому званию и заслуженным летчиком-испытателем СССР. Среди его новых сослуживцев – за исключением Юрия Гагарина, Германа Титова, Андрияна Николаева, Павла Поповича и Валерия Быковского, которые уже слетали в космос и получили досрочные офицерские звания, - большинство слушателей в Центре подготовки космонавтов были еще младшими офицерами. Казалось бы, авторитет должен быть обеспечен заведомо и заранее. Но не тут-то было! Звания – званиями, золотистые звезды на погонах с голубыми просветами – это всего лишь звезды на погонах, а доказывать свою профессиональную пригодность в качестве будущего участника космических полетов Георгию Береговому пришлось всерьез. Полковник Береговой должен был не только не ударить лицом в грязь, а превзойти уже не один год готовившихся к полету младших по воинскому званию товарищей.

Поначалу сложными были отношения Берегового и с уже слетавшими на орбиту космонавтами. Гагарин, Титов и другие летчики-космонавты были известны всему миру и тоже были Героями Советского Союза. Но часто Георгий Тимофеевич не без удовлетворения перехватывал тщательно маскируемые почтением взгляды, устремлённые на не просто золотистую, а настоящему Золотую Звезду, поблескивающую над разноцветными рядами орденских планок на его полковничьем кителе. В отряде космонавтов Береговой был единственным Героем Советского Союза, который заслужил это высокое звание на войне - боевыми, а не мирными делами. Георгий Тимофеевич был настоящим героем войны, о которой большинство молодых

космонавтов знало только по сводкам Информбюро, помнило только по личным детским и юношеским воспоминаниям.

Да и летный опыт... Общее время налета у Юрия Гагарина составляло всего около 230 часов, у Германа Титова - 240 часов. Рекордсменом в первом отряде космонавтов был Алексей Леонов, который провел в воздухе на самолетах свыше 250 часов. Кандидаты в космонавты из второго набора – Владимир Шаталов, Юрий Артюхин, Анатолий Филипченко, Лев Демин и другие - имели уже значительно большее время налета. Предполагалось, что они в будущем участвовать в более сложной и продолжительной работе в условиях космического полета. Правда, кандидаты в космонавты из второго отряда были несколько старше, чем «гагаринцы», и поэтому профессионального опыта у них было значительно больше. Но даже их более высокий летный и профессиональный опыт не шел ни в какое сравнение с тем летно-испытательским базисом, которым на момент зачисления в отряд космонавтов обладал Георгий Тимофеевич Береговой. Методисты Центра подготовки космонавтов шутили, что Береговой имеет столько часов налета, что превосходит налет всего первого отряда космонавтов.

Было и громадное психологическое преимущество Берегового над молодыми космонавтами. Чтобы попасть в отряд космонавтов, он прошёл не одну, а даже две медицинские комиссии. У него за душой был огромный фронтовой и испытательский опыт. Каждый ли из молодых мог бы выдержать, как он когда-то в их возрасте, по пять боевых вылетов в день кряду? Каждый ли смог бы перенести те неимоверно тяжелые психологические и физические перегрузки, какие приходилось переносить ему как лётчику-испытателю? А не сорваться, остаться «в работе» при выходе из глубокого пикирования, когда невидимая тяжесть свинцом, до потемнения в глазах, наваливалась на грудь, на плечи, на голову?



За возраст, испытательные и боевые заслуги Георгия Тимофеевича поначалу в отряде космонавтов за глаза окрестили «дедом». Многие из молодых, еще «незвездных» космонавтов, всерьез опасались: не станет ли Береговой «давить авторитетом», козырять своими фронтовыми и испытательскими заслугами, чтобы быстрее слетать в космос? Да и поддержка со стороны руководства ВВС у Берегового была более чем солидная.

Все опасения оказались напрасными. Георгий Тимофеевич начал тренироваться на равных.

Георгий Тимофеевич позднее вспоминал:

«Когда я пришел в Центр, за спиной у меня было сорок три прожитых года, из которых двадцать восемь лет пришлось на летную практику. Казалось бы, подобное соотношение чисел само по себе уже должно устранить все опасения по части накопленной организмом закалки и выносливости. Но на деле это оказалось не совсем так...»

Первым и очень серьезным испытанием для летчика Берегового стала обычная физкультура. Как будто снова вернулись его молодые, курсантские годы! Опять он бежит по гаревой дорожке стадиона. Снова мелькает впереди бегун-соперник в яркой майке с влажными пятнами на спине. Их разделяет дистанция всего каких-то пару сотен метров, а не догнать! Сосредоточиться, собрать силы... Ну-ка, ещё рывок! Нет, не получилось... Соперник тоже ускоряет движение - он словно чувствует спиной, видит все твои усилия. И сзади тоже наседадут соперники, пытаются обогнать. Сердце, кажется, вот-вот выскочит из горла. А впереди еще целых полтора круга... Только бы не сбилось дыхание, не потемнело в глазах... Собрать все силы и бежать, бежать дальше. Нужно во что бы то ни стало дожидаться, когда придет второе дыхание, с новой энергией, с новым притоком сил...

До зачисления в отряд космонавтов спортивный стаж Георгия Берегового ограничивался дачным

волейболом. Еще иногда ему приходилось бегать короткие кроссы по пересеченной местности, когда опаздывал на электричку. Теперь же, как вспоминал позднее сам Георгий Тимофеевич, ему пришлось заниматься и штангой, и гимнастикой, и бегом на длинные дистанции. Пришлось играть в футбол, кувыркаться на пружинящей сетке батута, прыгать с вышки в воду, ходить в лыжные походы, выжимать гири и штангу, носиться до седьмого пота по теннисной площадке... И это при условии, что организм сорокатрехлетнего летчика-испытателя совершенно не был готов к таким физическим нагрузкам. Да и вес был выше возрастной нормы – около девяносто килограммов. Добрый десяток этих килограммов оказался лишним, и медики настоятельно рекомендовали сбросить его путем интенсивных физических нагрузок.

Вот тут-то Георгий Тимофеевич впервые почувствовал, как может не хватать воздуха не где-то там, в знакомых ему заоблачных высотах, а прямо здесь, на земле. «После короткой стометровки по гаревой дорожке, - рассказывал позднее Береговой, - я чувствовал, как сердце вот-вот выпрыгнет из груди, и вспоминал об обыкновенной, осточертевшей за долгие годы (испытательной работы – С.Ч.) кислородной маске как о желанной, но несбыточной мечте. Никогда я еще не чувствовал себя столь отвратительно беспомощным. Виду, разумеется, я не показывал, но легче от этого не становилось. Выносливость, которую я считал гарантированной почти тридцатью годами интенсивной летной практики, оказалась в здешних условиях мифом. Я понял, что все познается только в сравнении...»

Сорокатрехлетний новобранец-космонавт чувствовал себя, как рыба в воде на самых жестких режимах при сверхзвуковых скоростях в воздухе. Но он едва-едва справлялся с заданной программой спортивных тренировок на земле. Сердце, его земной «мотор», начинало капризничать и сдавать, намекая на вынужденную «посадку», уже через каких-нибудь пять

минут после очередного спортивного старта. Но ведь гаревая дорожка на стадионе – это не посадочная полоса на аэродроме: на нее не принято садиться, по ней полагается бежать. Да и как спастись под ироническими взглядами некоторых более молодых коллег по отряду космонавтов? Держаться, держаться и бежать пока есть еще силы, и даже когда силы иссякнут... Выработанная годами и безотказно служившая Георгию Тимофеевичу в кабине реактивных самолетов, физическая закалка оказалась явно недостаточной ни на теннисном корте, ни на футбольном поле, ни в спортивных залах Звездного городка. Сил и выносливости на первых порах не хватало. Спасал только характер. Выработавшаяся на фронте и на испытательной работе привычка никогда не пасовать перед трудностями и не сдаваться.

Береговой мысленно сказал себе: за полгода тренировок нужно догнать тех, кто на десять с гаком лет моложе, и всесторонне подготовить себя физически к космическому полету. А иначе зачем было вообще идти в отряд космонавтов? Чтобы теперь сойти с дистанции из-за обычной физической подготовки? Он заставил себя хотеть физических нагрузок. Внушил себе, что получает от них немалое удовольствие. Каждый день. Каждую минуту. Всегда...

Полгода пролетели как один день. Нет, он, конечно, не помолодел за эти полгода, но никто от него этого ведь и не требовал. Требовалось другое: чтобы врачи сказали в его адрес то же, что они скажут по поводу остальных его – более молодых! - товарищей по подготовке в космическом отряде.

Георгий Тимофеевич Береговой снова не ударил в грязь лицом. За полгода интенсивных занятий спортом сбросил лишних восемь килограмм веса, «опустил» пульс с восьмидесяти до семидесяти ударов в минуту, привел в состояние нормы кровяное давление.

Так уж получилось, что Георгий Береговой, прославленный ас и испытатель авиационной техники, до прихода в отряд космонавтов... не умел плавать. Это

выяснилось во время шуточного праздника «День Нептуна», который проводился в отряде космонавтов 23 июля 1964 года. Юрий Гагарин и другие ребята из первого отряда космонавтов решили устроить «посвящение в космонавты» для прибывших в ЦПК новичков. «Старики» переоделись в маскарадные костюмы, роль Нептуна исполнял сам Гагарин. Предстояло поочередно мокнуть «молодняк» в бассейне, заставив их прыгнуть с вышки в воду.

«На вышку для прыжков поднялся Георгий Тимофеевич Береговой, - пишет Евгения Малаховская в повести «Счастливые люди». - Он как-то нерешительно подошел к краю площадки, опасливо озираясь и выставляя вперед ногу, широко расставил руки и испуганно замер над водой.

Царский трезубец взметнулся вверх, присутствующие умолкли в ожидании указа правителя, на секунду стихла музыка, чтобы с новой силой ударить в момент окончания речи Нептуна.

Трезубец ударил об пол, в благоговейной тишине прозвучали повелительные слова царя, то есть Юрия Алексеевича Гагарина:

- Испытание водой проходит Георгий Тимофеевич Береговой, сын Земли Советской, славный представитель человечества, получивший право на полет в космическое пространство, отважный военный летчик, бесстрашный испытатель.

Присутствующие подняли глаза на Берегового, стоящего на вышке, от него ждали действий, рывка, но он, в противоположность своим предшественникам, не прыгнул в воду, даже не принял спортивную стойку, а осторожно попятился назад.

Нептун обернулся, сердито поднял трезубец, сверкнул глазами: ослушание, дескать, какое неслыханное.

- Юрий Алексеевич, - конфузливо обратился с вышки Георгий Тимофеевич...

- Я царь Нептун – великий повелитель морей и океанов, полновластный хозяин глубин и всех богатств, спрятанных под водой... - нравоучительно оборвал повелитель послушника – Берегового.

- О, великий царь, - взмолился Георгий Тимофеевич, принимая игру Гагарина, - не вели бросать в воду за послушание. Плавать я не умею. Даю обещание через неделю пройти все самые трудные испытания и ничем не прогневить тебя...»

В Звездном городке Георгию Тимофеевичу пришлось не просто научиться держаться на воде, но и освоить на достаточно высоком уровне некоторые стили плавания. Ведь космический корабль после завершения полета может не только приземлиться, но и приводниться. Суша все-таки составляет всего лишь третью часть территории земного шара...

Г.Т.Береговой вспоминал: «У деревенских мальчишек есть такой спартанский метод обучения: не умеющего плавать берут покатаются на плот или в лодку и бросают в воду на середине речки или пруда. Именно этот освященный веками способ я и решил взять на вооружение. Решил подступиться к водной стихии не обычным путем, с берега, а сверху, чтобы, так сказать, отступить и деваться было некуда. Забираясь на вышку, я прыгал с нее в семиметровую глубину, четко сознавая, что тому, кто не желает утонуть, ничего другого не остается, как добираться любыми способами до ближайшего бортика бассейна».

Береговой сдержал данное Гагарину слово. Он научился плавать, прыгать с вышки и сдал комплекс нормативов по плаванию на второй спортивный разряд. За четыре месяца освоил «брасс» и во время тренировок стал проплывать до полутора тысяч метров.

Кроме спортивной подготовки были еще тренировки на перегрузки на центрифуге, испытания выносливости в термо-, сурдо- и барокамерах, прыжки с парашютом, специальные тренировки на выживание в

различной местности – от заполярной зоны до жарких безводных пустынь.

Как и для слушателей из первого отряда космонавтов, специальные тренировки для Георгия Берегового начались с серии парашютных прыжков. Прыжки с парашютом дают будущему космонавту навыки, которые понадобятся ему в течение всего времени полета на космическом корабле. Поэтому парашютным прыжкам уделялось очень большое значение при подготовке первых отрядов советских космонавтов. Парашютные прыжки рассматривались, прежде всего, в качестве средства психологической подготовки будущих космонавтов. В авиации считалось и считается сегодня, что ничто так не воспитывает волю и умение летчика не теряться в сложной ситуации, как парашютное дело.

Кроме того, поскольку Георгий Береговой пришел в отряд космонавтов в самом начале 1964 года, ему предстояло пройти подготовку к полетам на единственном на то время летавшем в космос советском космическом корабле – на «Востоке». А для полета на этом типе космических кораблей космонавту непременно нужно овладеть навыками парашютирования. Во-первых, при аварийном катапультировании до старта или во время старта ракеты-носителя космонавт космического корабля «Восток» затем должен спускаться на парашюте. Во-вторых, при штатной посадке космического корабля «Восток», непосредственно перед приземлением спускаемого аппарата, когда «Восток» уже будет лететь в атмосфере Земли, космонавт катапультируется и опускается на землю на парашюте. Поэтому отряд слушателей – космонавтов для полетов на «Востоках» должен был в обязательном порядке 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 и Георгию

Береговому, и каждому из его коллег-космонавтов предстояло выполнить не менее чем по сорок прыжков.

Занятия по парашютной подготовке со слушателями – космонавтами вели известные и опытные парашютисты. Люди они были волевые и строгие, поблажек никому не давали. Принцип подготовки был определен четко: если требуется из кандидатов в космонавты сделать парашютистов – значит, сделаем. И в кратчайшие сроки. Дисциплина в подразделении была строжайшей.

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

Георгий Береговой с парашютом, разумеется, не раз имел дело и на фронте, и на испытательной работе. Навыков парашютирования у него хватало, и все же в какой-то мере это были не те навыки, которые нужны для подготовки космонавта. Навыки являются следствием цели, точнее, тех процессов, с помощью которых достигаешь ее. Прежде цель была одной и той же – спастись из подбитого или терпящего аварию самолета и успешно приземлиться так, чтобы не поломать ноги или не свернуть шею. Теперь же цель тренировок переместилась с земли в воздух: наиболее важным и интересным, с точки зрения тренировок, стал вовсе не момент приземления, а участок свободного падения в воздухе, до того, как космонавт должен вырвать затылочное кольцо.

Конечно, при парашютных прыжках отрабатывалась и точность приземления. Здесь у Георгия Тимофеевича все шло гладко: выручал большой фронтальной и испытательский опыт. Привычно работая со стропами и уменьшая плоскость купола то с одного, то с другого края, Береговому было нетрудно отклонить падение в нужную сторону. В результате если не в центр

обозначенного круга, то в сам круг Георгий Тимофеевич чаще всего попадал.

Совершенно иначе обстояло дело с иной задачей, которую инструкторы по парашютной подготовке считали главной во всем комплексе тренировок - с работой слушателей-космонавтов на участке свободного падения. Тут прежний опыт парашютных прыжков даже в самых экстремальных условиях почти ничего не давал, каждому космонавту приходилось учиться заново. Очень скоро и Георгию Тимофеевичу, и его коллегам по отряду космонавтов стало ясно, что паря в воздухе, бесполезно мечтать о точке опоры - ее нет и уже не будет до самой земли. А чтобы владеть в условиях свободного падения собственным телом, следует твердо и прочно усвоить целый каскад новых правил. Для того чтобы космонавта не закрутило в потоке воздуха, необходимо как можно шире раскинуть руки и ноги. А если сложить руки на груди, то начнешь падать головой вниз. Но просто знать все эти «парашютнистские премудрости» - этого для космонавта мало. Нужна еще солидная практика такого поведения в воздухе, нужны доведенные до автоматизма действия. Космонавтам в кабине летящего по орбите космического корабля некогда будет размышлять, каким образом проще парить в условиях невесомости и при этом не терять ориентации. В условиях острого дефицита времени и при выполнении сложнейших полетных заданий, космонавт должен четко и эффективно работать. Значит, координацией движений в условиях, близких к условиям невесомости, необходимо овладеть еще до старта и овладеть прочно.

Этим и занимались группа космонавтов, в которую входил и Георгий Береговой, тренируясь в затяжных прыжках с самолетов. Балансируя при свободном падении в воздухе руками и ногами и заставляя тем самым тело принимать различные положения, Береговой и его товарищи по отряду космонавтов постепенно накапливали те самые качества, без которых никак не обойтись в кабине настоящего космического корабля,



летающего по орбите. Самым трудным оказалось «переучить» сознание с фронтового и испытательского опыта парашютных прыжков на это новое, «космическое» восприятие парашютной подготовки. Но Георгий Тимофеевич справился и с этой задачей. От прыжка к прыжку его действия в воздухе становились все умелей и уверенней. Но в воздухе никогда расслабляться нельзя...

«Чрезвычайное происшествие, - вспоминал позже Береговой, - подкараулило меня не здесь, не на участках свободного падения, а в последние секунды перед приземлением, когда купол парашюта был раскрыт. Раскрылся он, правда, не совсем удачно: одна из строп зацепилась мне за ногу. Вырвав кольцо, я совершил непростительно грубую ошибку: слишком резко убрал руки. Лямки парашюта прошли у меня между ног, и левая нога попала в ловушку — теперь я падал на землю спиной вниз. Такое приземление ничего хорошего не сулило: внизу горбилась обледеневшая, твердая, как камень, земля. В лучшем случае травма позвоночника - и тогда прости-прощай не только мечты о космосе, но даже и небо. Выручила быстрота реакции. Секунды были считанные, в них не оставалось места ни для эмоций, ни для прикидок и рассуждений — действовать требовалось немедленно, с ходу. В какую-то долю секунды я оценил ситуацию и нашел единственно верное решение. В следующее мгновение я уже действовал как автомат: точно и быстро. Но и время не стояло на месте, оставшиеся до земли секунды как бы лишились своей обыденной емкости, слившись в короткую пулеметную очередь. Время для меня как бы съежилось, как бы потеряло привычную протяженность, свернувшись в какой-то клубок... Ногу удалось освободить перед самой землей. И часы вновь затикали в своем раз и навсегда размеренном ритме».

Хорошо запомнились Георгию Тимофеевичу и затажные прыжки с парашютом. Секунды, перед тем как срабатывает прибор автоматического раскрытия купола,

превращались чуть ли не в бесконечность, как будто растягивались в бездонный резиновый мешок. Емкость времени становилась почти беспредельной: она вбирала в себя столько переживаний, эмоций и хаоса мятущихся мыслей человека, которыми в обычной обстановке можно бы заполнить чуть ли не целый день. Начиная с момента, когда Береговой шагал в пропасть открытого самолетного люка, выбитое из привычной колеи сознание развивало невероятную скорость, превращая реальное время чуть ли не в фикцию: протяженность каждой секунды, казалось, не имела конца... И только когда сработавший автомат расправлял над головой шелковый купол, все сразу вставало на свои места.

За выполнение программы парашютных прыжков Георгий Тимофеевич получил отличную оценку.

Еще одним важным элементом подготовки будущих космонавтов была сурдокамера. Первые «Востоки» были одноместными космическими кораблями. Поэтому важно было оценить, как психика кандидата в космонавты будет реагировать на одиночество и абсолютную тишину на протяжении нескольких суток, сможет ли испытуемый в таких условиях осуществлять операторскую деятельность.

Порог сурдокамеры, который переступил Георгий Береговой, напоминал порог бункера газозубежища. За его спиной с тихим стуком закрылась массивная тяжелая дверь. Внутреннее помещение было похоже на спичечный коробок, увеличенный примерно раз в сто и высланный изнутри звуконепроницаемым покрытием. Не содержала в себе ничего необычного и внутренняя обстановка сурдокамеры. Низкий узкий топчан для сна, рабочее кресло и стол, холодильник для продуктов, различная аппаратура с несчетными стрелками приборов, клавишами переключателей, рычажками и тумблерами – все знакомое, ничего непривычного,стораживающего. За всем хозяйством, включая с этой минуты и самого Берегового, следило с помощью нескольких вмонтированных в стены объективов

бесстрастное всевидящее телеоко. В этом помещении Георгию Тимофеевичу предстояло провести десять суток. Ничего лишнего брать в сурдокамеру не полагалось. С собой в качестве личных вещей у Берегового были пара книг, стопка чистой писчей бумаги, чурка липы и перочинный нож. Из куска липы Георгий Тимофеевич в свободное время выстругивал маленькую модель самолета ЯК-3.

Как только закрылась входная дверь, окуляры телемониторов начали свою слежку. Теперь Георгий Береговой ощутил это почти физически. Всякий его жест, каждое движение фиксировались наблюдающими за космонавтом операторами. Космонавт должен подготовить себя к встрече с космосом. Подготовить себя и доказать другим, что готов к космическому полету. Ради этого и следят за человеком круглосуточно дежурящие у телеэкранов операторы, ради этого испытателя обвешивают с ног до головы всевозможными датчиками, которые день и ночь фиксируют динамику психофизиологического состояния человека. Степень готовности к космическому полету определяется и тем, насколько скрупулезно космонавт выполняет каждый пункт заданного на десять суток жесткого графика. Сурдокамера – это не только очередной объект тренировки, но и очередной экзамен, продолжение проверки человека на прочность. Именно в сурдокамере проверяется нервно-психическая устойчивость космонавта. Если человеку предстоит в будущем подняться в космос, остаться с ним хотя бы ненадолго лицом к лицу, уже сама только возможность этого факта удесятеряет остроту восприятий, и тогда искусственно заданные параметры опыта на какое-то время теряют свою условность и переживаются как реальный космический полет - тишина сурдокамеры становится тишиной космоса.

В течение следующих десяти суток Береговой жил по графику, который был разработан медиками едва ли не поминутно. В сурдокамере обычно практиковались

три вида графиков: прямой, перевернутый и рваный. Прямой график наиболее простой и легкий - он предусматривает привычный для человека суточный ритм жизни: днем - работа, ночью - сон. Перевернутый сложнее: когда на улице ночь - в сурдокамере день, и наоборот. Самое трудное, самое изматывающее - это рваный график: время сна, работы или отдыха обусловлено в нем не естественной периодичностью суток, а принудительными командами. Но независимо от типа графика, - будь то прямой, перевернутый или рваный, - распорядок дня обязательно включал в себя строго определенные, одинаковые для всех типов графика элементы: восьмичасовой сон, утреннюю зарядку, четырехразовое питание, работу с различными приборами, тестовые пробы и, наконец, два-три часа свободного личного времени. Менялись не сами элементы, а лишь их место в сутках. О том, какой из трех видов графика достанется испытуемому, заранее не сообщалось. Только войдя в сурдокамеру, Береговой узнал, что ему выпало жить по смешанному графику.

Первые часы пролетели неожиданно быстро. Согласно графику испытаний Георгий Тимофеевич работал с таблицами, отвечал на тесты, выполнял другие указанные программой действия... Все вроде бы шло нормально, все было хорошо. Береговой взглянул на часы, потом посмотрел в график. Там против очередной отметки стояло одно короткое слово: «Отдых».

«Отдых так отдых, - рассказывал Георгий Тимофеевич после испытаний. - Я сел в кресло и медленно огляделся по сторонам. И тут на меня обрушилась тишина. Я услышал свое дыхание и еще, как бьется мое сердце. И все. Больше ничего не было. Абсолютно ничего. Я представил себе ком ваты, огромный ком, величиной с земной шар; внутри его - я. Тишина... Ком разрастался, скачками захлестывая орбиту за орбитой, заполнил серой клочковато-волокнистой массой все околосолнечное пространство; я съежился в

абстрактную точку, - миллиарды миллиардов кубических километров ваты вокруг нее - это и есть тишина?..

«Спокойно! - сказал я себе. - Просто у тебя разыгралось воображение». Я открыл глаза и выбрался из этой проклятой, заполонившей все вокруг ваты; сурдокамера выглядела совсем буднично и успокаивающе, но тишина оставалась. Только теперь она уже не пугала. Теперь она включила в себя то, чего я не знал о ней прежде и чего никогда уже не удастся от нее отделить, - реакцию на одно из качеств космоса. Оно, это качество, лишь слегка коснулось сознания, оглушило, сковало на миг судорогой и отступило, так и оставшись непознанным... Я узнал лишь одно, что тишина не только простое отсутствие шумов и звуков; тишина - это одно из свойств существующей материи...»

При жизни в сурдокамере по смешанному графику сложнее всего засыпать не вовремя. По расписанию испытателю полагается спать. Но спать совершенно не хочется. Однако, во время эксперимента слов «не хочется» не существует. График - это приказ, это закон, который нужно выполнять не пререкаясь. Береговой ложится на топчан и закрывает глаза. В космических полетах членам экипажей придется заменять друг друга. Режим вахт на кораблях будет жесткий. Космонавты, которым придется выполнять сложную, требующую всех физических и духовных сил работу, должны будут всегда оставаться в форме, а чтобы сохранять бодрость и свежесть, нужно научиться подчинять себя распорядку дня, любому избранному в полете графику.

Человеческая психика, не защищенная общением с себе подобными, и абсолютность таких свойств космоса, как тишина и одиночество, - явления несовместимые. Это был вывод, к которому пришел Георгий Тимофеевич за десять суток своего пребывания в сурдокамере. Когда после закончившегося испытания в сурдокамере он показал врачу-экспериментатору Богдашевскому составленные во время испытания графики изменений психологического состояния (пики кривой пришлись в

нем на первый, четвертый и последний - десятый - день), тот усмехнулся, достал с полки книгу, касавшуюся вопросов психологии космоса, и открыл ее на странице, где обобщались аналогичные данные. Оба графика практически совпали.

Георгий Тимофеевич Береговой успешно прошел испытания в сурдокамере.

Усиленная физическая подготовка помогла Георгию Береговому справиться еще с одним испытанием - с термокамерой. В этом небольшом замкнутом помещении 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 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. Всем кандидатам в космонавты предстояло провести в термокамере определенное время - пока температура их тела не поднимется до заданной постановщиками испытаний величины. В этих условиях организм человека может предъявить сердцу повышенные требования. У некоторых испытателей пульс подскакивал с 70 до 120 и выше ударов в минуту. При недостаточной тренировке сердца, человек мог даже впасть в шоковое состояние.

Обычно тренировки в термокамере 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. Термокамера, несмотря на свою относительную простоту, оказалась способна максимально выявить мобилизационные способности организма будущего космонавта, вскрыть и наглядно обнаружить весь резервный запас его сил.

Физическая подготовка также помогла Георгию Береговому, когда начались систематические занятия на центрифуге. Центрифуга по принципу своего действия напоминает обычную карусель. Она создана для имитации длительно действующих ускорений, которые возникают при разгоне или торможении космических кораблей. Вместе с ускорениями возникают и перегрузки.

При испытаниях, в которых участвовал Георгий Береговой, 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.

Конечно, Береговой был давно и хорошо знаком с перегрузками. Но как летчик-испытатель он сталкивался хотя и с довольно высокими перегрузками, но по своей продолжительности они были не длительными, а кратковременными – максимум несколько секунд.

Уже в самом начале испытаний на центрифуге при перегрузке 10 единиц врачи зафиксировали у Георгия Берегового экстрасистолу. Экстрасистола — это незапланированное организмом внеочередное сокращение сердечной мышцы. Причиной тут может быть одно из двух: либо слабость самого сердца, либо

ложная команда, поступившая в условиях перегрузки из центральной нервной системы. Медикам такая реакция организма Берегового очень не понравилась. Обычно после появления экстрасистол кандидатов в космонавты немедленно снимали с подготовки. Но в случае с Береговым врачи решили не рубить сгоряча, а выждать и посмотреть, как дальше будет реагировать организм кандидата в космонавты. Ожидания оправдались: как только Георгий Береговой окончательно освоился с новыми для него физическими нагрузками, экстрасистолы исчезли.

Еще одним испытанием для будущих космонавтов были так называемые «пробы на выживаемость». В случае аварийной ситуации при выведении космического корабля на околоземную орбиту или при экстренной посадке корабля на Землю, спускаемый аппарат с космонавтом мог оказаться в любом районе планеты. Космонавту нужно было уметь выжить в любых условиях и дожидаться, пока его найдет спасательная группа. В «пробах на выживаемость» нет готовых рецептов: успех зависит от собственной смекалки космонавтов, которые участвуют в пробах, от их знаний и жизненного опыта. Программы «проб на выживаемость» обычно включают в себя не только преодоление различного рода трудностей, но в обязательном порядке и элементы неожиданности. Георгия Берегового и Владимира Шаталова, например, при тридцатиградусном морозе выбросили в лесную чащу. Космонавты не растерялись: нашли в лесу достаточно глубокую яму, выгребли из нее снег, и соорудив «крышу» и «пол» из веток, обустроились и провели в своем «домике» почти целые сутки.

Все эти «забавы», а также углубленное изучение теоретических основ космонавтики и общего устройства космических кораблей серий «Восток», «Восход» и «Восход-2», изучение стартового комплекса на Байконуре (Тюра-Таме), средств связи и управления, ознакомление с ходом подготовки ракеты-носителя и



космического корабля к полету и присутствие при одном из пусков – все это называлось ОКП, общекосмическая подготовка.

Особое внимание Георгий Береговой уделял инженерно-технической подготовке. Космонавтика была для него делом совершенно новым, и он хотел иметь солидный багаж знаний. Были самым детальным образом проштудированы, а затем сданы придирчивым экзаменаторам теория полета космических аппаратов, системы управления пилотируемых космических аппаратов «Восток», «Восход» и «Союз», космическая навигация, основы вычислительной и информационной техники, общее устройство ракеты-носителя и космических кораблей, методики проведения экспериментов в космических полетах, бортовые системы космических кораблей и многое другое. Каждой из этих дисциплин были посвящены многие тома научной литературы...

Позднее в своей книге «Угол атаки» Георгий Береговой напишет

«Космос - не место для легких прогулок. Там, если что, выжить будет куда труднее. Кто знает, какой неожиданностью он может огорошить, чего потребует в критическую минуту? Готовым следует быть ко всему.

И мы готовились... Центрифуги, барокамеры, батуты, допинги, парашютные прыжки, термокамеры, пробы на выживаемость, комплексные тренажеры... Я уж не говорю о семинарах и теоретических занятиях на специальные темы - это само собой разумеется. Распорядок дня - жестче жесткого; графики - забиты до предела... Пожалуй, никогда прежде я не жил столь многопланово и интенсивно».

Общекосмическую подготовку Георгий Береговой успешно прошел с 25 января 1964 по 23 января 1965 года по утвержденному лично генералом Николаем Петровичем Каманиным индивидуальному плану.

Успехи Георгия Тимофеевича в первый год его космической подготовки не могли не вызвать уважения у

*Летчик, испытатель, космонавт*

коллег-космонавтов. Как-то журналисты обратились к Юрию Гагарину с просьбой дать краткую характеристику Георгию Береговому. Гагарин пару секунд подумал и сказал:

- Очень интересный человек, летчик с большой буквы. Я только в школу начал ходить, а он уже фашистов громил.

- Сколько ему лет? – поинтересовались неугомонные представители средств массовой информации.

- А какое это имеет значение? – улыбнулся в ответ Юрий Алексеевич - В нашем отряде космонавтов нет более подготовленного летчика, чем Георгий Тимофеевич Береговой. С ним дружат и его ценят многие авиационные конструкторы, машины которых он испытывал. Он и сейчас очень серьезно готовится к космическому полету. Настоящий пример для многих молодых космонавтов.

## 7. Долгая дорога к старту

По состоянию на 1 января 1964 года в космическом пространстве побывало уже шесть советских космонавтов на шести космических кораблях серии «Восток». Для подготовки к новым космическим полетам в 1964 году еще 17 сентября 1963 года генералом Н.П.Каманиным была сформирована группа космонавтов в составе: Павел Беляев, Борис Воынов, 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.

Но довольно скоро выяснилось, что в наличии было лишь общее желание совершить в 1964 году три космических полета, чтобы 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». Генерал Каманин пишет в своем дневнике:

«19 ноября 1963 года.

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 одного 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. Как оказалось, 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.

Из-за начавшегося постепенного охлаждения руководства страны к космосу в начале 1964 года стала ощущаться нехватка финансирования пилотируемых космических программ. Стали проявляться и серьезные просчеты и по организации работ в конструкторских бюро и на заводах – изготовителях космической техники. Во многих случаях военные и научные изделия по установленным срокам проектирования и изготовления в буквальном смысле «налезали» друг на друга. Даже для самого Сергея Павловича 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 только что зачисленного в отряд космонавтов новичка - 43-летнего Героя Советского Союза, летчика-испытателя Георгия

Берегового. Как предполагалось обеспечить подготовку к космическому полету Георгия Тимофеевича Берегового, который даже еще не прошел начальной общекосмической подготовки – загадка. Но решение было принято. Правда, в силу сложившегося в начале 1964 года в советской космонавтике положения, это решение никто выполнять не стал. Тем не менее, новобранец отряда космонавтов Георгий Береговой некоторое время числился в пилотах для будущих космических экспедиций на корабле «Восток».

Отметим любопытный факт: в группе космонавтов для полетов на корабле «Восток» уроженца Луганщины Георгия Шонина заменил Георгий Береговой, который начал свою карьеру авиатора в летном училище штурманов в Луганске. Звездным сыновьям луганской земли явно стало «тесно» в отряде советских космонавтов...

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 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.

Были определены и общие цели программы «Восход»:

- обеспечение полета нескольких космонавтов (2 или 3 человека) на одном космическом корабле и обработка взаимодействия членов экипажа в полете;
- осуществление выхода космонавта из кабины космического корабля в космос и изучение возможности работы человека в открытом космическом пространстве;
- проведение медико-биологических исследований, в том числе при полетах от 10 до 20 суток; научные, военные и технические эксперименты.

В целом конструкция космического корабля «Восход» была аналогична кораблю «Восток». «Восход» состоял из двух основных отсеков: шарообразного спускаемого аппарата (кабины космонавтов) и приборного отсека (отсека для размещения двигательной установки и оборудования). По сравнению с кораблем серии «Восток» космический корабль «Восход» был дополнительно снабжен новым приборным оборудованием (дополнительной системой ориентации с ионными датчиками, усовершенствованной телевизионной и радиотехнической аппаратурой и др.), резервной твердотопливной установкой и системой мягкой посадки.

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 часто 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, чем «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 развертыванием 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.

Говоря о достоинствах «Восхода», П. Асташенков в книге «Главный конструктор» писал:

«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.

У Георгия Берегового появился шанс стать командиром космического корабля «Восход-2», с борта которого планировалось осуществить выход человека в открытое космическое пространство. Это предложение поддерживали маршал Руденко, генерал Холодков и некоторые другие руководители ВВС – уж очень велико было желание «разбавить» относительно молодых космонавтов во главе с Юрием Гагариным фронтовиком и заслуженным испытателем Береговым. Но генерал Каманин резко воспротивился этим планам.

Из книги Н.П.Каманина «Скрытый космос»:

«18 января 1965 года

Сегодня ко мне заходил генерал Холодков, он в беседе с Главкомом необдуманно высказал пожелание послать в полет командиром корабля «Выход» полковника Берегового. Береговой — неплохой кандидат, но выдвигать его в командиры «Выхода» сейчас, когда после шести месяцев обучения и тренировок экипажи заканчивают подготовку к полету, до которого остался один месяц, едва ли разумно. Кроме того, рост и вес Берегового идут вразрез с требованиями, которые предъявили нам конструкторы в начале подготовки. Для Берегового еще не начинали шить скафандр, а на это требуется 1,5-2 месяца. Короче говоря, я против этого предложения, даже если Главком поддержит его.

19 января 1965 года.

Доложил Вершинину о нецелесообразности подготовки полковника Берегового к полету на корабле

«Выход». Главком полностью согласился со мной, но приказал готовить его к полету в 1965 году. Для полета на корабле «Выход» мы подбирали космонавтов поменьше ростом и с небольшим весом. Береговой имеет рост 180 сантиметров и весит 84,5 килограмма. Рост Берегового на 10 сантиметров больше среднего роста космонавтов, проходящих подготовку по программе «Выход», а вес больше среднего на 15 килограммов. Учитывая это, неразумно было ставить вопрос о замене Заикина Береговым, хотя Береговой как командир и испытатель на голову выше любого из группы. Берегового мы подготовим к длительному полету».

Оценивая готовность к космическому полету Георгия Тимофеевича Берегового, Н.П.Каманин нисколько не грешил против истины. Через несколько дней, 22 января 1965 года, закончились государственные экзамены в Центре подготовки космонавтов. Отряд космонавтов увеличился на четырнадцать человек. Лучше других экзамены сдали полковник Георгий Береговой, подполковник Владимир Шаталов, майор Алексей Губарев и инженер-подполковник Лев Демин.

23 января 1965 года после окончания ОКП Георгий Тимофеевич Береговой был официально назначен на должность космонавта второго отряда советских космонавтов. Теперь ему предстояла непосредственная подготовка к космическому полету по одной из программ – «Восход» или «Союз».

Более того, 25 января генерал Н.П.Каманин сформировал организационную структуру второго отряда советских космонавтов. Командиром отряда он назначил полковника Георгия Тимофеевича Берегового, а его заместителем - подполковника Владимира Александровича Шаталова. За минувший со дня зачисления Георгия Берегового в отряд космонавтов год Каманин присмотрелся к Береговому и объективно оценил его усердие и деловые качества во время общекосмической подготовки. Теперь у Николая Петровича больше не было сомнений, что Георгий

Тимофеевич справится с возложенной на него задачей – не только лично готовиться к космическому полету, но и возглавлять коллектив своих коллег-космонавтов. Под командованием Берегового оказалось тринадцать вчерашних слушателей-космонавтов.

Кроме того, с марта 1965 года Георгий Тимофеевич по поручению генерала Каманина начинает предметно заниматься вопросами боевого применения космических летательных аппаратов и подготовкой военных космонавтов. В США были планы запуска на орбиту военно-космического самолета «Дайна-Сор» и малой орбитальной станции МОЛ. СССР готовился противопоставить планам американцев космический самолет «Спираль», космический корабль-разведчик «Союз-Р», космический корабль-перехватчик «Союз-П» и корабль для военных исследований «Союз – ВИ»-«Звезда». Был и проект своей военной орбитальной станции «Алмаз». Курировать все эти вопросы от Центра подготовки космонавтов должен был Георгий Тимофеевич Береговой.

Все вопросы, связанные с военным применением пилотируемой космонавтики, в то время относились к разряду высших государственных секретов. Конечно, все эти планы строились вынужденно - в ответ на открытые и секретные планы американцев милитаризовать космос. Такие уж тогда были времена - маховик ракетно-ядерной гонки вооружений с каждым годом все набирал и набирал обороты. И в США, и в СССР не исключали, что космическое пространство – и особенно, околоземная орбита, - может уже в ближайшей перспективе стать ареной боевых действий. Поэтому к выполнению поставленной задачи Георгий Тимофеевич Береговой отнесся очень серьезно. В течение 1965 года он разрабатывал планы перспективных пилотируемых военных космических программ Советского Союза. Но долго заниматься военным космосом ему не пришлось...

Уже весной 1965 года, 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, а 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 с первым, «гагаринским» набором в 1960 году. Все остальные кандидаты были из набора 1963 – 1964 годов. Тем не менее, они теперь получали шанс слетать в космос раньше, чем некоторые «старейшины» космического отряда – Шонин, Хрунов, Горбатко и другие.

Поэтому 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 имеется такая любопытная 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».

И Каманин сделал совершенно правильный вывод: Борис Волынов и другие еще не летавшие в космос космонавты из первого отряда опасаются, что полковник Береговой может оказаться впереди их на пути к космическому старту. Оценив ситуацию, Николай

Петрович пришел к выводу, что маршал Руденко, который очень серьезно поддерживал Георгия Берегового, просто недооценивает Волынова и несколько переоценивает Берегового. К весне 1965 года Борис Волынов четыре раза был дублером пилотов космических кораблей. Волынов уже пять лет готовился к космическим полетам по разным программам и был, пожалуй, на тот момент самым опытным советским космонавтом. По мнению Каманина, именно Волынов должен был рассматриваться в качестве первого пилота для будущего космического полета на 15-20 суток. И Николай Петрович принял решение поддержать Бориса Волынова, а Георгия Берегового рассматривать как дублирующего кандидата – ведь опыта дублирования у Георгия Тимофеевича еще не было. «Традиция дублеров - замечательная и полезная, - сделал вывод Каманин, - ее нужно укреплять, а не ломать. Пусть Георгий Береговой пока побудет в дублерах. Это только поможет ему набраться дополнительного опыта и знаний».

И 8 марта 1965 года Н.П.Каманин распорядился начать практическую подготовку космонавтов Юрия Петровича Артюхина, Георгия Тимофеевича Берегового, Бориса Валентиновича Волынова, Льва Степановича Демина и Владимира Александровича Шаталова к длительному полету на космическом корабле «Восход-3» (ЗКВ №6) – с продолжительностью полета около 15 суток и с возможностью создания искусственной тяжести на борту космического корабля.

После первых же тренировок определились и примерные составы экипажей. 2 апреля из группы космонавтов для полета по военно-прикладной программе Сергей Павлович Королев и Николай Петрович Каманин сформировали три экипажа: основной экипаж Борис Волынов и гражданский инженер Георгий Катусь, дублирующий экипаж Георгий Береговой и Лев Демин и резервный экипаж Владимир Шаталов и Юрий Артюхин. В план полета входило создание

искусственной гравитации на космическом корабле «Восход-3».

Было ясно, что в 1965 году мог полететь только один из этих трех экипажей. Наиболее вероятным претендентом на космический полет был экипаж Волынова-Катыса.

«Но нельзя исключать и другие варианты, - отметил генерал Каманин в своем дневнике. - Предстоит, в частности, борьба за кандидатуру Волынова. Маршал Руденко настроил Главкома (ВВС К.А.Вершинина – С.Ч.) в пользу Берегового, оба они будут отстаивать его кандидатуру. Я сделаю все возможное, чтобы полетел Волынов, Королев обещал поддержать меня и в этом вопросе».

13 апреля Н.П.Каманин обсуждал это решение с маршалом С.И.Руденко, который снова настаивал, чтобы первым, вне очереди, послать в космический полет Георгия Берегового. Но помимо Каманина против «досрочных» полетов Берегового и Шаталова высказывались также Гагарин и почти все уже летавшие в космос космонавты. Аргумент был «железный» – и Береговой, и Шаталов пришли в отряд космонавтов позже, чем Шонин, Хрунов, Волынов и другие еще не летавшие космонавты первого набора. Поэтому их нужно было поставить в длинную очередь ожидающих своего космического старта...

Несмотря на возражения маршала Руденко и некоторых героев космоса, 17 апреля 1965 года генерал Каманин объявил приказ о начале подготовки экипажей для новых полетов на кораблях «Восход» именно в названных выше составах. Но теперь уже предполагалось, что из трех экипажей на «Восходе» в космос на протяжении года поднимутся не менее двух экипажей: в октябре-ноябре 1965 года полетят Борис Волынов и Георгий Катыс на 8-10 суток для проведения экспериментов по искусственной гравитации. Затем в первой половине следующего, 1966 года, на «Восходе-4» полетят Георгий Береговой и Лев Демин. Но конкретная

программа для их космического полета определена еще не была.

Итак, с 3 мая 1965 по январь 1966 года Георгий Тимофеевич Береговой начал подготовку к орбитальному космическому полету в качестве командира второго (дублирующего) экипажа корабля «Восход-3» (ЗКВ №6), вместе со Львом Степановичем Деминым. С учетом прежних планов, согласованных Королевым и Каманиным, Береговому и Демину предстояло участвовать в космической экспедиции длительностью 10 - 15 суток с широкой научной программой.

Активная фаза подготовки экипажей началась с мая 1965 года, чтобы обеспечить готовность к полету «Восхода-3» в начале ноября. Георгий Катус занялся подготовкой военно-прикладной программы. Часть научной аппаратуры, предназначенная для работы в условиях космического вакуума, должна была размещаться в специальной герметичной, вогнутой в кабину корабля, полусфере с иллюминатором и манипулятором.

Экипажи начали тренировки. В течение полугода программа полета была детализирована и отработана. Космонавты хорошо изучили корабль, на котором предстояло подняться в космос.

Но техника еще не была готова к предстоящей сложнейшей космической экспедиции. В начале ноября Каманин собирает в Центре подготовки второй отряд космонавтов, которым командует Георгий Береговой, и довольно долго беседует с офицерами, выясняя степень их готовности к будущим космическим рейсам. Более всего генерала интересовала работа будущих космонавтов в конструкторских бюро и научных институтах. Оценив уровень общей подготовки Берегового, Шаталова, Демина, Губарева, Воронова и других как достаточно высокий, генерал решает поручить космонавтов подготовку еще одной перспективной темы. На конец ноября им была запланирована конференция с



докладами на очень актуальные по тем временам темы: пилотируемый облет Луны, экспедиция на Луну с высадкой космонавтов на ее поверхность, управление орбитальными и межпланетными полетами, подготовка аппаратуры жизнеобеспечения для длительных космических рейсов и многое другое.

24 ноября 1965 года Сергей Павлович Королев пришел к выводу, что эксперимент по искусственной тяжести не готов к осуществлению и в ближайшие годы 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». Была еще и политическая причина для такого решения: в декабре 1965 года США намеревались запустить в космос космический корабль «Джемини-7» с космонавтами Фрэнком Борманом и Джеймсом Ловеллом, которые должны были пробыть на околоземной орбите не менее 14 суток. 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 на 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 следует заменить военными летчиками. 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 Катыса 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.

3 декабря 1965 года по просьбе Сергея Павловича Королева в Институте медико-биологических проблем начались пятнадцатидневные суточные испытания регенерационной установки с возможным продлением срока ее работы до восемнадцати суток. В Центре подготовки космонавтов был установлен тренажер корабля «Восход», на котором полным ходом шли тренировки экипажей Волынова-Горбатко, Берегового-Шаталова и Шонина-Катыса.

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.»

14 января 1966 года по решению генерала Каманина состав экипажей для полета на «Восходе-3» были вновь изменен. Вместо Виктора Горбатко в первый экипаж был переведен Георгий Шонин из резервного экипажа. По мнению Каманина, Горбатко был слабоват для участия в длительном космическом полете. Поэтому его назначили командиром третьего, резервного экипажа, в котором вторым космонавтом числился Георгий Катыйс. Шансов полететь в космос у этого экипажа практически не было. А дублирующим экипажем были по-прежнему Георгий Береговой и Владимир Шаталов. В этих составах экипажи и приступили к последним предполетным тренировкам. С учетом возникших сложностей с системой жизнеобеспечения и необходимостью ее доработки, было принято решение, что полет «Восхода-3» состоится во втором квартале 1966 года и пройдет по военной программе общей продолжительностью до 20 суток.

После смерти Сергея Павловича Королева 14 января 1966 года во время сложной хирургической операции руководить непосредственной подготовкой к полету «Восхода-3» от конструкторского бюро стал его первый заместитель Василий Павлович Мишин. На совещании 28 января 1966 года по его настоянию было решено перед полетом космонавтов осуществить испытательный полет на космическом корабле «Восход» двух собак. В феврале-марте 1966 года космический корабль серии «Восход» успешно совершил полет под наименованием «Космос-110» с собаками Ветерком и

Угольком на борту. Собаки-испытатели пробыли на околоземной орбите 22 дня и отлично перенесли длительную невесомость.

Подготовка космических экипажей вступила в завершающую стадию. Неожиданно выяснилось, что тренажер «Восхода» в Звездном городке используется настолько плотно, что это вредит качественной подготовке экипажей. Генерал Каманин принял решение расформировать резервный экипаж в составе Виктора Горбатко и Георгия Катыса и готовить к полету только четверку космонавтов: основной экипаж Борис Волинов – Георгий Шонин и дублирующий экипаж Георгий Береговой – Владимир Шаталов.

Но чем ближе была предполагаемая дата запуска в космос «Восхода-3», тем больше проблем стало появляться. Так, генерал Каманин решил лично присутствовать на тренировке Георгия Берегового и Владимира Шаталова в учебном корабле «Восход». В ходе тренировки выяснилось, что на тренажере еще много отказов оборудования. Особенно плохо работала система военного эксперимента «Свинец». Этот эксперимент был одним из самых важных и трудных в предстоящем полете. В различных пунктах и в разное время на территории СССР предполагалось осуществить запуск четырех баллистических ракет без боевой полезной нагрузки. Экипаж «Восхода-3» должен был визуально наблюдать пуски ракет и специальной аппаратурой засечь их тепловое излучение. Этот эксперимент был крайне необходим для создания средств противоракетной обороны с использованием пилотируемых орбитальных станций.

Весной 1966 года, когда подготовка «Восхода-3» вступила уже в завершающую фазу, неожиданно начали всплывать новые 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.

24 и 25 февраля состоялась суточная комплексная тренировка первого экипажа, затем сдал экзамен и второй экипаж. Генерал Каманин беседовал с Борисом Волыновым, Георгием Шониным, Георгием Береговым и Владимиром Шаталовым, договорились о режиме суток в космическом полете, о режиме связи, просмотрели весь перечень научных и военных экспериментов.

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».

Увы, но за три дня до этого, 25 февраля, в Институте медико-биологических проблем были досрочно прекращены испытания системы жизнеобеспечения для «Восхода-3». На четырнадцатые

сутки эксперимента началось падение в составе атмосферы процентного содержания кислорода и роста концентрации углекислого газа до недопустимых пределов. На шестнадцатые сутки прервались испытания и на заводе «Звезда». Генерал Каманин констатировал: «Система регенерации воздуха может «скинуться» в любой момент, - короче говоря, система еще не доведена до надежной работы в течение 20 суток».

Из-за неготовности системы жизнеобеспечения провести полет «Восхода-3» в марте 1966 года уже не представлялось возможным. Поэтому 1 марта решили пилотируемый пуск отложить на вторую половину апреля 1966 года.

Проблемы возникли и при испытаниях парашютной системы космического корабля. Три подряд испытания в феврале 1966 года прошли плохо: были разрывы парашютов. Космический корабль по срокам нужно было уже вывозить на космодром, но он все еще был не готов к полету.

Тем не менее, 12 марта 1966 года Государственная комиссия на своем заседании окончательно утвердила экипажи в составе: основной экипаж - Борис Волынов и Георгий Шонин, дублирующий экипаж – Георгий Береговой и Владимир Шаталов.

Но испытания системы жизнеобеспечения в марте снова оказались неудачными и были прекращены на девятнадцатые сутки эксперимента.

В конце месяца, 27 марта, произошла неприятность с ракетой-носителем. На участке выведения на околоземную орбиту спутника связи «Молния-1» отказала третья ступень ракеты - ракетный блок «И», который по конструкции был аналогичен ракетному блоку для запуска космического корабля «Восход-3». Понадобилось время на выяснение причин отказа и их устранение. Поэтому запуск «Восхода-3» и в апреле 1966 года стал невозможен. Более того, 13 апреля при испытаниях на специальном стенде разрушился еще один ракетный блок «И».

Всех космонавтов, которые готовились к полету, отправили в отпуск на Черное море. Запуск «Восхода-3» предварительно перенесли на конец мая.

Борис Волинов, Георгий Шонин и их дублиеры 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.

Но старт очередного советского космического корабля в 1966 году так и не состоялся. 10 мая 1966 года, за две недели до запланированного запуска, прошло заседание Военно-промышленной комиссии под председательством заместителя Председателя Совмина СССР Л.В.Смирнова. Председатель Государственной комиссии Г.А.Тюлин, главный конструктор ОКБ-1 В.П.Мишин, руководитель подготовки космонавтов генерал Н.П.Каманин доложили, что все готово к пуску 25-28 мая космического корабля «Восход-3». Но, заслушав все доклады, Л.В.Смирнов неожиданно высказался за отмену космического полета, мотивировав свое предложение тем, что полет длительностью в 18-20 суток не даст ничего нового ни науке, ни обороне страны. Кроме того, осуществление полета «Восхода-3» якобы существенно задержит работу над перспективным космическим кораблем 7К-ОК «Союз» и в 1966 году не удастся запустить его на орбиту. Была и политическая причина: якобы полет без маневра на орбите и без стыковки покажет отставание СССР от США и будет воспринят мировой общественностью как доказательство превосходства американцев.

Время «Востоков» и «Восходов» уходило. На стапелях уже стояли космические корабли нового поколения – «Союзы».

Под влиянием «высокого мнения» Л.В.Смирнова Государственная комиссия на заседании 12 мая потребовала провести новые испытания ракетного блока «И», а решение о запуске «Восхода-3» так и не приняла. Автоматически предполагаемые сроки космического полета сместились на июль 1966 года. В последующие дни под давлением все того же Л.В.Смирнова большинство членов Госкомиссии изменили свое мнение, и уже мало кто поддерживал полет «Восхода-3». Госкомиссия по вопросу о запуске «Восхода-3» больше не собиралась, новую дату запуска космического корабля так и не назначали.

Пожалуй, единственным, кто не отступил от намерения отправить в космос экипаж Волынова или Берегового на «Восходе-3», оставался генерал Н.П.Каманин. Он до самого конца 1966 года был уверен, что ему все же удастся «пробить» полет этого космического корабля. Поэтому ни основной, ни дублирующий экипажи пока не расформировывались. 23 мая Каманин снова 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 на всякий случай 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.

Однако это закрепление космонавтов за другими программами практически ничего не решало. Хотя Георгий Береговой, как известный летчик-испытатель и получил «прописку» в теме космического самолета «Спираль», но реально его дорога к космическому полету нисколько не сократилась – до реальных полетов «Спирали» было еще очень и очень далеко. В 1966 году практически все финансовые и организационные ресурсы в космической отрасли, выделенные на развитие пилотируемой космонавтики, уже были направлены на подготовку к полету нового корабля «Союз».

Летом 1966 года снова осложнились отношения Георгия Тимофеевича Берегового с некоторыми космонавтами из первого отряда космонавтов. Береговой довольно часто встречался с В.П.Мишиным и С.А.Руденко, и многие из еще не летавших в космос космонавтов полагали, что он пытается ускорить свое продвижение как кандидата на очередной полет.

Как отмечал, генерал Каманин положение Георгия Берегового в отряде космонавтов действительно было особым. Он был единственным летчиком-фронтовиком и заслуженным летчиком-испытателем среди космонавтов,

Героем Советского Союза, который получил это высокое звание еще в годы Великой Отечественной войны. Но время неумолимо работало против Георгия Тимофеевича - ему было уже сорок шесть лет, в отряде космонавтов он был старше всех.

Был и еще один неприятный для Берегового фактор. Он полностью вписывался в антропологические параметры для пилотов космического корабля «Восход», но его рост превышал предельные лимиты, установленные для роста командиров перспективных космических кораблей «Союз». «Восходы» уже практически были законсервированы, и не предполагалось, что они еще будут летать в космос. У Берегового были все основания для беспокойства: при таком раскладе, даже после года напряженной общекосмической подготовки и полутора лет дублерства в составе второго экипажа «Восхода-3», он рисковал вообще не попасть в космос.

Генералу Каманину пришлось даже провести с Георгием Береговым специальную беседу о его отношениях с другими космонавтами и личных перспективах на участие в космических полетах. Николай Петрович успокоил Георгия Тимофеевича и сообщил ему, что уже договорился с В.П.Мишиным о допуске Берегового к космическому полету на пятом или шестом по счету корабле «Союз». Специально для Георгия Берегового был сделан заказ на кресло космонавта и другое индивидуальное оборудование. Каманин также поделился и своими планами «воскресить» четыре корабля «Восход» для полетов в 1966 и 1967 годах. Георгий Береговой пообещал Николаю Петровичу искать пути для более тесных контактов с космонавтами из первого космического отряда.

Нужно признать, что Каманин, начиная с 1966 года, делал все, чтобы помочь Георгию Тимофеевичу совершить космический полет. В 1966 году активизировалась подготовка к пилотируемому облету Луны советским космическим кораблем. И 10 октября

1966 года Николай Петрович Каманин назначает старшим группы космонавтов для полета на корабле «Л-1» Георгия Берегового – вместо Валерия Быковского, которого перевели на подготовку к полету на одном из первых кораблей «Союз». У Георгия Тимофеевича появляется шанс стать первым советским космонавтом, который полетит к Луне.

Но, увы, ни в 1965, ни в 1966, ни даже в 1967 году Георгию Береговому так и не удалось полететь в космос, хотя космический полет был, казалось, уже совсем близок.

## **8. «Союзы» начинают летать**

Создать космический корабль «Союз» было решено еще в 1961-м году – всего через несколько месяцев после всколыхнувшей весь мир полета Юрия Гагарина, облетевшего земной шар на корабле «Восток». Глубоко уязвленные Соединенные Штаты голосом Президента Джона Ф. Кеннеди громко заявили, что в пику СССР намерены решить другую историческую задачу в космосе - высадить своих астронавтов на Луну до конца 60-х годов. Руководство СССР в свою очередь решило сделать все, чтобы и в околоземном пространстве, и на «лунном направлении» обставить американцев.

«После исторического полета Юрия Гагарина, - напишет позднее Георгий Тимофеевич Береговой в своей книге «Космос – землянам», - было решено проектировать новый корабль, который позволял бы отработать все вопросы сближения и стыковки. Одновременно замышлялось увеличить продолжительность полета, улучшить условия жизни и работы экипажа, снизить перегрузки, действующие при возвращении на Землю, расширить возможности для проведения исследований и экспериментов. Речь идет о корабле, который получил впоследствии название «Союз».

3 декабря 1963-го вышло секретное постановление ЦК КПСС о подготовке программы и космических кораблей для облета Луны. В этом и некоторых последовавших за ним документах конструкторским бюро и заводам – изготовителям космической техники предписывалось спроектировать и подготовить к полетам новый космический корабль. Планы Коммунистической партии были настолько амбициозны, что начать испытательные полеты еще только проектировавшегося корабля «Союз» предполагалось уже в следующем, 1964 году, а приступить к его целевой

эксплуатации - в 1965, в крайнем случае, в 1966 году. В следующем году, к пятидесятилетию Великой Октябрьской социалистической революции, «Союз» с экипажем космонавтов на борту должен был облететь Луну. Ну, а прогуляться по пыльной поверхности Селены советские космонавты должны были не позднее 1968 года.

Нереальность и непродуманность всех этих великих планов уже тогда была ясна многим. Но партийные указания было принято выполнять. Или, по крайней мере, делать вид, что их выполняешь.

Правда, практическую работу по созданию многоцелевого космического корабля «Союз» (заводское наименование: 7К-ОК, изделие 11Ф615) Сергей Павлович Королев и его соратники начали еще в 1962 году, до принятия партийного постановления. Первоначально сами конструкторы планировали, что летать их детище 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».

Космический корабль «Союз» был предназначен для отработки на околоземной орбите процессов автономной навигации, управления, маневрирования, сближения и стыковки. Предполагалось также провести изучение воздействия длительных космических полетов (до 20 суток) на организм человека и провести широкую программу научно-технических экспериментов в космосе. Конструкторы «Союза» намеревались проверить принципы использования пилотируемых космических аппаратов для исследования Земли в интересах народного хозяйства и для выполнения транспортных операций на орбитальные станции. Ну, и конечно, в будущем использовать одну из модификаций корабля для полетов советских космонавтов к Луне.

Космические корабли «Союз» характеризовали новый этап в развитии пилотируемых космических аппаратов. Наличие двух жилых отсеков - кабины космонавта (спускаемого аппарата для возвращения на Землю) и бытового (или орбитального) отсека, предназначенного для проведения научных исследований и отдыха, - надежные бортовые системы, экономичные двигательные установки, разнообразное научное оборудование и широкие возможности для маневров в полете обеспечивали выполнение кораблями серии «Союз» разносторонней программы комплексных научных и технических исследований.

В целом работы по программе «Союз» были направлены на дальнейшее изучение околоземного космического пространства. Они предусматривали проведение широкой программы научных и технических исследований и в дальнейшем должны были стать базой для создания обитаемых орбитальных станций. К научным и техническим задачам, которые могли быть выполнены с помощью кораблей «Союз», относились всесторонние исследования Земли и ее атмосферы с целью успешного решения вопросов радиофизики, геофизики и космической навигации, изучение вопросов, связанных с использованием для научных и практических целей условий, имеющихся в околоземном космическом пространстве (глубокий вакуум, невесомость, радиация). В перспективе планировалось использовать «Союзы» и их модификации для изучения астрономическими методами Солнца, звезд, планет и их спутников.

Способность кораблей «Союз» маневрировать - совершать управляемое движение в космическом пространстве, сближаться с другими космическими аппаратами и проводить маневры на околоземных орбитах, - имела большое значение для создания пилотируемых научно-исследовательских станций, состоящих из нескольких автономных частей, поочередно доставляемых на космическую орбиту.

При разработке космического корабля «Союз» особое внимание проектанты обращали на создание благоприятных условий для работы и жизни космонавтов в условиях длительного пребывания в космическом пространстве, при выведении и при спуске с орбиты. Конструкция и оборудование корабля, его высокие маневренные свойства должны были создать широкие возможности для использования «Союза» в качестве составной части научной орбитальной космической лаборатории в длительном - до 18-20 суток - полете.

Как уже отмечалось выше, космический корабль «Союз» состоит из следующих основных отсеков:

- орбитального отсека, являющегося в тоже время и научной лабораторией, где космонавты проводят научные исследования и отдыхают и который могут использовать в качестве шлюзовой камеры при выходе в космос из корабля;

- кабины пилотов – спускаемого аппарата, предназначенного для размещения экипажа при выведении корабля на орбиту и при его возвращении на Землю;

- приборно-агрегатного отсека, в котором размещаются аппаратура и оборудование основных бортовых систем корабля, а также его двигательная установка.

Орбитальный отсек расположен в передней части космического корабля «Союз» и сообщается со спускаемым аппаратом с помощью герметичного люка. Относительно большой общий объем рабочих отсеков корабля – до девяти кубических метров – обеспечивает удобство работы и отдыха космонавтов в космическом полете. За спускаемым аппаратом расположен приборно-агрегатный отсек.

На участке выведения на околоземную орбиту космический корабль «Союз» защищен от воздействия аэродинамических и тепловых нагрузок головным

обтекателем, сбрасываемым после прохождения плотных слоев атмосферы.

Орбитальный отсек корабля в соответствии со своим назначением представляет собой помещение, в котором космонавты имеют возможность проводить научные исследования, выполнять необходимый комплекс физических упражнений, принимать пищу. В отсеке оборудованы места для работы, отдыха и сна экипажа. Аппаратура управления и связи, переносная телевизионная камера, кинофотоаппараты и научные приборы расположены на рабочем месте и около иллюминаторов в удобных для их использования местах. Состав научной аппаратуры может быть различным в зависимости от задач конкретного полета. Орбитальный отсек имеет четыре иллюминатора, через которые могут проводиться научные наблюдения и фотографирование окружающего космического пространства и Земли.

В орбитальном отсеке, кроме аппаратуры специальной связи, имеется всеволновый радиоприемник для приема программ земных радиовещательных станций. С помощью переносной телевизионной камеры космонавты могут передавать на Землю изображения внутреннего устройства отсеков корабля и внешней обстановки. Результаты наблюдений космонавты записывают на пленку диктофона или заносят в бортовой журнал.

Для размещения агрегатов системы жизнеобеспечения, продуктов питания, научной аппаратуры, аптечки и предметов личной гигиены членов экипажа в отсеке имеется специальный шкаф-«сервант».

Кабина космонавтов – это одновременно и спускаемый аппарат, предназначенный для размещения экипажа при выведении корабля на орбиту, при маневрировании в космосе и при возвращении на Землю.

В те годы считалось, что космонавты могут находиться в космическом полете без скафандров, поскольку корпус «Союза» герметичен.



Снаружи на спускаемый аппарат наносится специальное теплозащитное покрытие для предохранения от интенсивного аэродинамического нагрева при спуске на Землю. Благодаря наружному теплозащитному покрытию корпуса спускаемого аппарата и внутреннему слою теплоизоляции кабины, температура в кабине к моменту посадки не превышает 25 - 30 градусов Цельсия.

В спускаемом аппарате размещены кресла-ложементы для экипажа в составе трех космонавтов. Поза космонавтов в креслах и их положение относительно действующих перегрузок при старте корабля и его спуске на Землю, а также моделированные по размерам тела космонавтов кресла позволяют экипажу достаточно комфортно переносить перегрузки до 10 единиц.

В спускаемом аппарате смонтирована радиоаппаратура связи, приборы для управления спуском и система обеспечения жизнедеятельности. В специальных контейнерах размещаются основная и запасная парашютные системы. На корпусе спускаемого аппарата установлены реактивные двигатели системы управления спуском и двигатели мягкой посадки. Непосредственно перед креслами космонавтов установлен пульт управления космическим кораблем. На пульте расположены приборы для контроля работы систем и агрегатов корабля, навигационное оборудование, телевизионный экран и клавишные переключатели для управления бортовыми системами. Рядом с пультом на специальном иллюминаторе установлен оптический визир-ориентатор.

По бокам центрального кресла – кресла командира космического экипажа - размещены две ручки управления кораблем. Правая ручка используется для управления ориентацией корабля вокруг центра масс, левая - для изменения линейной скорости корабля при маневрировании в космосе. По левому и правому борту спускаемого аппарата имеются иллюминаторы для

визуального наблюдения, киносъемки и фотографирования.

Оборудование космического корабля «Союз» обеспечивает возможность осуществления его полета, как в автоматическом режиме, так и в пилотируемом. Возможен и полностью автономный полет и пилотирование корабля без участия наземного командно-измерительного комплекса.

В спускаемом аппарате установлены контейнеры с запасами воды и пищи. В верхней части спускаемого аппарата находится люк для посадки космонавтов на старте и для их перехода в орбитальный отсек космического корабля.

И в орбитальном отсеке, и в спускаемом аппарате на всех участках полета системами терморегулирования и регенерации поддерживаются нормальное атмосферное давление, влажность и температура. Во время полета в корабле «Союз» экипаж может находиться в обычной легкой одежде и без скафандров.

Спускаемый аппарат корабля «Союз» обладает рядом преимуществ по сравнению с кабинами кораблей «Восток» и «Восход». Фарообразная форма спускаемого аппарата обеспечивает аэродинамическую подъемную силу необходимой величины при полете в атмосфере Земли на участке спуска. Путем изменения ее величины может осуществляться управление полетом спускаемого аппарата при движении в атмосфере.

Траектория спуска с использованием аэродинамического качества позволяет снизить перегрузки, действующие на экипаж на участке спуска, до 3 – 4 единиц (по сравнению с 8 - 10 единицами при баллистическом спуске на кораблях «Восток» или «Восход»). Управление при спуске производится не только по величине подъемной силы, но и по направлению общей аэродинамической силы, действующей на аппарат. Благодаря этому имеется возможность маневрирования в атмосфере, как по высоте, так и по направлению полета, что существенно

повышает точность приземления аппарата. В случае необходимости возможен спуск космического корабля и по баллистической траектории.

При спуске с орбиты после торможения аппарата в атмосфере на высоте около 9 километров раскрывается тормозной парашют, а затем основной купол парашютной системы, на котором и осуществляется приземление. Непосредственно перед приземлением на высоте около 1 метра срабатывают тормозные пороховые двигатели мягкой посадки, благодаря чему скорость приземления не превышает двух-трех метров в секунду.

Для обеспечения поиска после приземления спускаемый аппарат оборудован радиосистемами, позволяющими осуществлять его пеленгацию на участке парашютирования и после приземления или приводнения. Радиосредства работают в различных диапазонах волн, что обеспечивает дальний и ближний поиск наземными станциями, авиацией и флотом.

Приборно-агрегатный отсек предназначен для размещения в нем основной бортовой аппаратуры и двигательных установок корабля, работающих в орбитальном полете. Аппаратура и оборудование размещаются в герметичном приборном отсеке, внутри которого поддерживаются условия, необходимые для нормального функционирования аппаратуры. В нем сосредоточены агрегаты системы терморегулирования, системы единого электропитания, аппаратура дальней радиосвязи и радиотелеметрии, приборы системы ориентации и управления движением со счетно-решающими устройствами. В негерметичной части приборно-агрегатного отсека установлена жидкостная реактивная двигательная установка, которая используется для выполнения маневров на орбите, а также для спуска корабля на Землю. Эта установка имеет два двигателя (основной и дублирующий) с тягой по 400 килограммов каждый. Следует отметить, что возможности двигательной установки корабля «Союз»

позволяют совершать маневры до высоты 1300 километров.

Для осуществления ориентации и перемещений корабля при маневрировании имеется система двигателей малой тяги.

Снаружи агрегатного отсека размещены датчики системы ориентации. На приборно-агрегатном отсеке установлены солнечные батареи с полезной площадью 14 квадратных метров и основные антенно-фидерные устройства бортовых радиосистем корабля, которые обеспечивают его надежную радиосвязь с наземными службами.

По сравнению с «Востоками» и «Восходами» существенно изменился и перечень бортовых систем космического корабля «Союз». Одной из основных систем корабля является система ориентации и управления движением. Она обеспечивает ориентацию корабля в пространстве, стабилизацию при работе двигателей и управление при коррекции орбиты, сближении с другим космическим аппаратом и маневрировании вблизи него. Система может работать как в автоматическом режиме, так и в режиме ручного управления. Она включает: ряд датчиков ориентации и оптический визир-ориентатор, гироскопические приборы и электронные счетно-решающие блоки управления, радиотехнические средства поиска и наведения при сближении и систему исполнительных органов – двигателей малой тяги.

Для обеспечения постоянного освещения солнечных батарей предусмотрен режим их ориентации на Солнце за счет придания кораблю вращения относительно оси, направленной на Солнце, со скоростью несколько градусов в секунду. Энергоснабжение бортовой аппаратуры осуществляется централизованной системой электропитания.

Корабль «Союз» оснащен комплексом радиотехнических средств, обеспечивающих: определение параметров орбиты, прием команд с Земли,

двустороннюю радиотелефонную и телеграфную связь космонавтов с Землей в различных диапазонах волн, передачу на Землю телевизионного изображения из отсеков корабля и внешней обстановки, наблюдаемой космонавтами.

Бортовая телевизионная система имеет 4 камеры (две в отсеках корабля и две снаружи) и обеспечивает качественную передачу телевизионного изображения нормального стандарта (625 строк при 25 кадрах в секунду) с возможностью непосредственной передачи в наземную телевизионную сеть.

Космический корабль «Союз» оснащен стыковочным агрегатом и бортовыми системами для автоматической и ручной стыковки.

Управление бортовыми системами корабля может проводиться космонавтами с пульта, а также автоматически - по командам, передаваемым с Земли.

Многоканальные телеметрические системы корабля обеспечивают передачу большого объема информации. При полете корабля вне видимости наземных приемных пунктов измерительная информация сохраняется в бортовых запоминающих устройствах и передается на Землю в очередном сеансе радиосвязи.

Создание нормальных физиолого-гигиенических условий для экипажа корабля обеспечивается комплексом систем жизнеобеспечения. Система регенерации атмосферы содержит запасы щелочных металлов, поглощающих углекислый газ, с одновременным выделением кислорода. Она работает автоматически и поддерживает в обитаемых отсеках газовый состав, подобный обычным земным условиям. Эта же система обеспечивает поглощение вредных примесей, выделяемых в атмосферу человеком.

Температурный режим в отсеках корабля поддерживается системой терморегулирования. Она обеспечивает не только температуру, но и необходимую влажность в отсеках, в которых находятся космонавты.

Для этого теплообменные агрегаты наряду с регулированием температуры одновременно конденсируют избыток влаги, содержащийся в атмосфере обитаемых отсеков, и собирают ее в специальные влагосборники. По своему желанию космонавты могут регулировать уровень температуры и влажности в отсеках.

Конструкция кораблей «Союз» обеспечивает безопасность экипажа от космической радиации.

В 1966 году разработка космического корабля «Союз» вступила в завершающую стадию. Предполагалось, что уже во второй половине года состоятся два или даже 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 неправильно задействованных 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 ракета взорвалась прямо на стартовой позиции. Была разрушена стартовая площадка № 31. 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 полета в атмосфере Земли совершил баллистический спуск. Во время торможения в воздушной среде 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».

16 ноября 1966 года были окончательно сформированы два экипажа для выполнения первого

полета по новой программе. Предполагалось, что на «Союзе-1» полетит Владимир Комаров (дублер – Юрий Гагарин). Планировалась стыковка в космосе с «Союзом-2», на котором должны были стартовать на орбиту Валерий Быковский, Алексей Елисеев и Евгений Хрунов (дублировали их соответственно Андриян Николаев, Валерий Кубасов и Виктор Горбатко).

Георгий Береговой первоначально не планировался для участия в первых полетах «Союзов». Но ситуация изменилась 7 декабря 1966 года. В этот день Н.П.Каманин, С.А.Руденко, В.П.Мишин и К.А.Керимов рассмотрели и утвердили списки кандидатов в экипажи орбитальных кораблей «Союз» и лунных кораблей Л-1. Для предстоящих полетов на пяти кораблях серии «Союз», кроме уже готовящихся двух экипажей (Комаров, Быковский, Хрунов, Елисеев и Гагарин, Николаев, Горбатко, Кубасов), было решено готовить еще два экипажа. Один из экипажей было предложено сформировать в составе: Георгий Береговой, Владимир Шаталов, Владислав Волков и Олег Макаров.

Таким образом, Георгий Тимофеевич Береговой был официально утвержден для подготовки к полету на космическом корабле «Союз» уже в следующем, 1967 году.

Но у него остался и шанс оказаться в числе первых космонавтов, которые отправятся на лунном корабле «Л-1» для облета Луны. На том же совещании 7 декабря 1966 года было решено начать по пятимесячной программе подготовку экипажей для кораблей «Л-1». Для облета Луны предполагалось изготовить 8 пилотируемых кораблей. В.П.Мишин, как главный конструктор, считал, что реально можно было рассчитывать на полеты шести пилотируемых кораблей с двумя космонавтами на борту каждого. Для этой масштабной космической эпопеи решили готовить девять экипажей. Командирами кораблей назначались Георгий Береговой, Владимир Комаров, Валерий Быковский, Андриян Николаев, Юрий Гагарин, Алексей



Леонов, Евгений Хрунов, Борис Воынов и Владимир Шаталов, а членами экипажей – соответственно Алексей Елисеев, Валерий Кубасов, Олег Макаров, Владислав Волков и Георгий Гречко.

С началом практической подготовки к космическим полетам тянуть не стали. Уже на следующий день после принятого на том декабрьском совещании решения – 8 декабря 1966 года – новый экипаж в составе Георгия Берегового, Владимира Шаталова, Владислава Волкова и Олега Макарова приступил к полетам на невесомость на самолете «Ту-104». По плану подготовки к космическому полету сразу же начались и практические занятия космонавтов в барокамере ТБК-60.

В январе 1967 года гражданского инженера Олега Макарова в составе «команды Берегового» заменили военным инженером Петром Колодиным. Окончательно третий экипаж для полета на «Союзе» теперь был представлен в таком составе: Георгий Береговой, Владимир Шаталов, Петр Колодин и Владислав Волков.

Учитывая, что экипажу Берегового нужно усиленно тренироваться для подготовки по программе полета на космических кораблях «Союз», 18 января 1967 года генерал Н.П.Каманин освободил космонавтов, входивших в этот экипаж, от участия в советской лунной программе. Теперь группы космонавтов для подготовки к полетам на кораблях «Союз» и «Л-1» выглядели так:

1. Группа для полетов на корабле «Союз»: командиры кораблей – Юрий Гагарин, Андриян Николаев, Владимир Комаров, Валерий Быковский, Георгий Береговой и Владимир Шаталов; члены экипажей – Евгений Хрунов и Алексей Елисеев, Виктор Горбатко и Валерий Кубасов, Петр Колодин и Владислав Волков.

2. Группа для полетов на лунном корабле «Л-1» с посадкой (со стыковкой на околоземной орбите «Союза» и «Л-1»): командиры кораблей – Алексей Леонов, Павел Попович, Павел Беляев, Борис Воынов и Петр Климук; члены экипажей – Олег Макаров, Анатолий Воронов, Николай Рукавишников и Юрий Артюхин.

3. Группа «Л-1» для прямых (без посадки) полетов к Луне: командиры кораблей – Юрий Гагарин, Андриян Николаев, Владимир Комаров, Валерий Быковский и Евгений Хрунов; члены экипажей - Виктор Горбатко, Георгий Гречко, Виталий Севастьянов, Валерий Кубасов и Владислав Волков.

1967 год должен был стать по настоящему звездным для советской космонавтики. В апреле предполагалось состыковать два «Союза» и выполнить переход двух космонавтов из одного корабля на борт другого. В июне советские космонавты должны были облететь Луну. Но, увы, всем этим планам было не суждено сбыться...

Старт «Союза-1» с космонавтом Владимиром Михайловичем Комаровым на борту был намечен на раннее утро 23 апреля 1967 года...

В ослепительно-ярких лучах прожекторов виднеется дымящаяся, вся в белом инее ракета-носитель с космическим кораблем. За два часа до старта прибывает автобус с космонавтами. Владимир Комаров строевым шагом направляется к членам Государственной комиссии, рапортует:

- Товарищ председатель Государственной комиссии! Летчик-космонавт Комаров к полету на космическом корабле «Союз» готов!

- Желаю вам счастливого полета! – отвечает председатель Государственной комиссии генерал Керим Алиевич Керимов.

Комаров, одетый в серые брюки и голубую куртку, в окружении коллег-космонавтов, врачей и испытателей космической техники не торопливо направляется в сторону стоящей на стартовой позиции ракеты. Последние объятия и пожелания перед стартом.

Вместе с Владимиром Комаровым в кабине лифта к вершине ракеты поднимается и Юрий Гагарин. Вот уже на верхней площадке виден Владимир Комаров, его руки сжаты в приветствии над головой. Космонавт делает легкий поклон Земле и людям, которые готовили этот

полет. Еще раз приветственно взмахивает рукой, и забирается через округлое отверстие люка внутрь орбитального отсека космического корабля.

Около двух часов уходит на завершающие проверки ракеты-носителя и космического корабля.

Наконец, объявляется минутная готовность.

А потом следует целый каскад предстартовых команд:

- Ключ на старт!

- Зажигание!

- Предварительная! Промежуточная! Главная!

Подъем!

В клубах серо-белого дыма, подсвеченного ярко-оранжевым пламенем, похожая на восходящую яркую звезду ракета-носитель с нарастающим раскатистым грохотом медленно поднимается над стартовым столом. Все выше и выше в небо забирается огненный факел. Освещенные огнем двигателей, облака расступаются, словно открывая ворота в звездное небо.

- Сто секунд, полет нормальный, - сообщает невидимый оператор. – Давление в камерах сгорания ракеты-носителя в пределах нормы.

В ответ слышится очень спокойный и уверенный голос Владимира Комарова:

- Я - «Рубин», все хорошо. Перегрузки совсем небольшие. Отделился обтекатель... Сейчас открою шторы иллюминатора... Вижу черное небо. И в левом, и в правом иллюминаторах вижу черное небо... Солнце где-то подо мной, сзади... Полет нормальный!

Неприятности начались после выхода космического корабля на орбиту. Владимир 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» намечался на 24 апреля 1967 года. «Союз-1» должен был сблизиться и состыковаться с космическим кораблем «Союз-2». Космонавты Алексей Елисеев и Евгений Хрунов в скафандрах через открытый космос переходили 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...

Долгие годы вся правда о первом старте космического корабля «Союз» с Владимиром Комаровым тщательно скрывалась. В ходу были явно приукрашенные версии о полностью успешном испытательном полете и внезапной катастрофе во время спуска космического корабля, которая и привела к гибели космонавта Комарова...

Вот, например, цитата из книги В. Степанова «Серп Земли»:

«Корабль был что надо! И это чувствовалось по голосу испытателя. Все шло хорошо и даже отлично. И он (т.е. Георгий Береговой – С.Ч.), оставшийся на земле бывший летчик-испытатель, быть может, как никто другой, понимал, прислушиваясь к лаконичным

докладам с орбиты, повинуюсь чистой, выработанной годами интуиции, что настроение у Владимира приподнятое, парящее, то самое настроение, какое делает словно живыми, продолжающими тебя самого, еще час назад чужие и холодные крылья незнакомого самолета.

И небо синело еще ярче, еще весеннее, словно и оно было подсвечено, согрето той невидимой рукотворной звездочкой, которая окликала родную землю голосом Комарова. Пора было спускаться, пора было бежать по полынной степи навстречу, руки уже тянулись к объятью. И он четко, как умел делать именно он, завершив свое дело, устремил свой корабль к Земле...

- Все идет отлично. Тэ-дэ-у (ТДУ – тормозная двигательная установка – С.Ч.) сработала точно. Отделился приборный отсек. Вхожу в атмосферу. Все идет нормально. Самочувствие нормальное.

И вдруг...»

Увы, но практически все, написанное выше, - это ложь. По соображениям идеологической цензуры даже самим космонавтам не разрешалось писать правду о первом полете «Союза» и о действительных причинах гибели Владимира Комарова. Например, в своей книге «Три высоты» Георгий Береговой позже напишет:

«В те апрельские дни 1967 года, когда Комаров вторично поднялся в космос (первый раз это было в октябре шестьдесят четвертого на корабле «Восход»), я в числе других дежурил за пультом наземного управления. Полет протекал успешно, в полном соответствии с программой, и ни у кого из нас не было сомнений в благополучном его исходе. Катастрофа произошла внезапно, буквально в последние минуты перед приземлением - запутались стропы парашютной системы».

На самом же деле все обстояло совершенно иначе...

Когда на «Союзе-1» начались неполадки, Владимир Комаров, отличный летчик и высококлассный инженер, досконально знавший корабль, сделал, казалось бы, невозможное: он произвел ориентацию «Союза-1» не по приборам, а визуально, наблюдая проплывающую внизу Землю. После того как отработал тормозной двигатель, корабль перешел не на пологую, штатную, а на крутую, баллистическую траекторию спуска с большими перегрузками, что, впрочем, было допустимо в качестве запасного варианта. Но роковым стал отказ еще одной системы - парашютной. На высоте 7 километров вытяжной парашют не смог вытянуть главный купол. А запасной закрутился вокруг строп вытяжного и не наполнился воздухом. Через несколько минут спускаемый аппарат врезался в грунт со скоростью около двухсот метров в секунду, топливо взорвалось, начался пожар...

Никто и никогда не узнает, что пережил в последние минуты жизни летчик-космонавт СССР Владимир Михайлович Комаров, когда в небольшом спускаемом аппарате он стремительно падал без парашюта на землю с семикилометровой высоты. Может быть, диктовал что-то на бортовой диктофон, прощался с родными, понимая, что шансов на спасение у него нет. Но в пожаре, возникшем после удара спускаемого аппарата о земной грунт, сгорело практически все, в том числе и магнитофонные пленки...

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...

Немедленно была создана комиссия под председательством секретаря ЦК КПСС Д.Ф.Устинова для расследования причин катастрофы и гибели В.М.Комарова. Было выдвинуто множество версий.

Однако наиболее реальная причина трагедии осталась вне поля зрения комиссии. А она заключалась в том, что впервые корабль готовился по штатной технологии, разработанной для пилотируемых кораблей. Спускаемый аппарат, обмазанный теплозащитным покрытием, помещался в автоклав, где при большой температуре происходила полимеризация. Но беда в том, что в ходе этого процесса выделялись летучие смолы, которые осаждались на стенках парашютных контейнеров. Это резко увеличивало шероховатость стенок и, соответственно, усилие, требуемое для вытягивания основного парашюта. 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...

После гибели Владимира Комарова потребовалось провести более сотни конструкторских, технических и технологических доработок космического корабля «Союз» - настолько еще «сырым» был корабль.

А тогда, в апреле 1967-го главные конструкторы не проявили должной твердости, и зная настроения в ЦК КПСС, хотели просто сделать «подарок стране к 1 Мая и к 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции». И сделали...

Этот вывод в одном из своих интервью подтвердил и один из разработчиков корабля, летчик-космонавт СССР К.П.Феоктистов:

«Эта трагедия на нашей совести. До 23 апреля 1967 года, когда стартовал Владимир Михайлович Комаров, было осуществлено только три беспилотных полета «Союза». И нельзя сказать, что они прошли без сучка и задоринки. Один корабль мы не смогли спустить на Землю. Второй старт был аварийным. Третий полет

вроде бы был нормальным, но «Союз» приводнился в Аральском море и утонул из-за разгерметизации. Когда обсуждался вопрос о пилотируемом полете, только Прудников (один из наших конструкторов) выступил против. Он считал, что необходим еще один беспилотный пуск. Но мы, как всегда, спешили. Старт был запланирован на третью декаду апреля - наверное, хотели сделать подарок стране к 1 Мая. Мне до сих пор тяжело вспоминать о той трагедии».

Такого же мнения и академик Российской Академии наук Б.Е.Черток:

«То, что случилось с Комаровым, - это наша ошибка, разработчиков систем. Мы пустили его слишком рано. Не доработали «Союз» до нужной надежности. В частности, систему приземления, систему отстрела и вытяжки парашюта. Мы обязаны были сделать, по крайней мере, еще один безотказный настоящий пуск. Может быть, с макетом человека. И получить полную уверенность, как это сделал Королев перед пуском Гагарина: два «Востока» слетали с макетом «Иван Иваныча». Гибель Комарова на совести конструкторов».

Главный маршал авиации К.А.Вершинин настоял, чтобы все космонавты, которые готовились летать на «Союзах», – в том числе, конечно, и Георгий Береговой, - 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.

Георгий Тимофеевич Береговой вспоминал:

«Через несколько дней осунувшийся, постаревший за эти печальные дни Каманин собрал всех нас и изложил программу предстоящих полетов. Гагарину он прямо сказал, что вероятность его второго полета практически исключена. Он лично выступил за исключение его из всех программ полетов. Юрий Алексеевич молча выслушал этот суровый приговор.

Отпустив всех, Каманин оставил меня одного.



- Я хочу, чтобы следующим полетели вы, - сказал Каманин, смотря мне в глаза. – Это не прихоть, не блажь должностного лица, это... да, в общем, вы сами хорошо понимаете... Сейчас конструкторское бюро проведет некоторую доработку корабля. Будет проведена серия испытаний, технологических пусков. Разумеется, на это уйдет много месяцев...»

Космический корабль «Союз» действительно был возвращен на завод для проведения дополнительных испытаний бортовых систем. После доработок снова начались беспилотные запуски. 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 - «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 в экипажи для полетов на «Союзах» были введены новые космонавты на замену выбывшим – погибшему Владимиру Комарову и отстраненному от полетов Юрию Гагарину, которого было решено «поберечь и больше в космос не пускать».

Учитывая испытательский опыт Георгия Берегового, он из третьего экипажа был переведен в первый. Окончательный состав экипажей для полета на «Союзах» теперь выглядел так:

1. Основной экипаж: Георгий Береговой, Валерий Быковский, Евгений Хрунов, Алексей Елисеев.

2. Дублирующий экипаж: Борис Волынов, Андриян Николаев, Виктор Горбатко, Валерий Кубасов.

3. Резервный экипаж: Георгий Шонин, Владимир Шаталов, Петр Колодин, Владислав Волков.

Георгий Тимофеевич впервые стал командиром в основном экипаже космического корабля.

Правда, ему было рекомендовано сбросить вес с 86 килограммов до 80 килограммов – для обеспечения правильной центровки в космическом корабле «Союз». Требования к центровке были строго определены конструкторами «Союза» – она обеспечивала лучшую переносимость космонавтом перегрузок при посадке в

усложненных условиях (отказ двигателей мягкой посадки, боковой ветер силой свыше 15 метров в секунду, уклоны местности). Стремление Берегового совершить космический полет было так велико, что к осени он действительно довел свой вес практически до требуемой нормы - 80,4 килограмма. При таком весе центровка космонавта в кресле-ложементе в спускаемом аппарате космического корабля «Союз» уже практически укладывалась в допустимые пределы.

Практическая подготовка к новому космическому полету началась в июне 1967 года. Но уже с осени и до января 1968 года Валерий Быковский, Евгений Хрунов, Борис Вольнов, Андриян Николаев, Виктор Горбатко и Георгий Шонин сдавали последнюю экзаменационную сессию и защищали дипломные работы в академии имени Н.Е.Жуковского. На весь этот период подготовка экипажей была приостановлена.

Был и еще один крайне неприятный для Георгия Берегового факт. 21 октября главный конструктор «Союза» В.П.Мишин заявил, что на следующем корабле полетит только Константин Феоктистов, а Георгия Берегового он и близко не подпустит к кораблю. Феоктистов работал в конструкторском бюро, которое после смерти Сергея Павловича Королева возглавил Мишин, и Василий Павлович хотел видеть командиром следующего «Союза» только своего сотрудника.

В феврале 1968 года экипажи «Союзов» вновь начали подготовку к полету, но уже в других составах. Валерий Быковский был окончательно переведен на программу облета Луны на корабле «Л-1». Теперь в первом экипаже стали готовиться Г.Береговой, Б.Вольнов, Е.Хрунов и А.Елисеев; во втором - Г.Шонин, А.Николаев, В.Горбатко и В.Кубасов; в третьем - В.Шаталов, А.Филипченко, П.Колодин и В.Волков.

В течение полутора лет после катастрофы «Союза-1» были проведены необходимые доработки космического корабля. Но если в 1966-начале 1967 года многие руководители советской космической программы

действовали зачастую авантюристически и принимали далеко не самые разумные решения, то теперь, после гибели Владимира Комарова, стали излишне осторожничать и перестраховываться. И это можно было понять. К середине 60-х годов прошлого века авторитет СССР как первой космической державы был непререкаем. США были очень сильно уязвлены падением своего престижа из-за запуска первого искусственного спутника Земли Советским Союзом. Еще большее «щелкнул Америку по носу» Юрий Гагарин, совершив первый полет человека в космическое пространство. Американцам было обидно быть только вторыми. Устами президента США Джона Ф. Кеннеди они так сформулировали свои задачи в космосе: «В ближайшее десятилетие американцы должны быть на Луне... США должны догнать и перегнать СССР в космосе - это наша национальная задача». Тогда, в начале шестидесятых эти мечты и планы на фоне советских космических успехов вызывали только ироническую усмешку. Но уже к концу десятилетия стало совершенно ясно, что мечты о высадке на Луну скоро станут реальностью.

Чем же ответил на этот вызов Советский Союз? В 1962 году была заложена сверхмощная ракета-носитель Н-1 с расчетом, что первый ее полет состоится через четыре года. В 1964 году началась разработка кораблей «Восход» - модернизированного для полета двух или трех космонавтов «Востока». Кроме того, С.П.Королев обещал в 1963-1964 годах построить космический корабль «Север» - первый вариант «Союза». В начале шестидесятых ни у кого из руководителей советской космонавтики не было сомнений в том, что СССР не уступит своего первенства в космосе. Проектанты и конструкторы верили в безграничные возможности своей техники. Планы космической экспансии поддерживало руководство страны во главе с Первым секретарем ЦК КПСС Н.С.Хрущевым. Но уже к середине шестидесятых годов стало чувствоваться начало

отставания Советского Союза в исследованиях космического пространства. Космические корабли «Восходы» дали возможность советским космонавтам совершить еще два блестящих полета, но после них была допущена величайшая глупость и ошибка – был запрещен полностью подготовленный длительный космический полет на «Восходе-3». Строительство «Восходов» как «неперспективных кораблей» было прекращено - на этом настояли кураторы советской космонавтики из ЦК КПСС и Советского правительства. Высказывалось мнение, что нужно форсировать строительство «Союзов» и ракеты Н-1. В конечном итоге это форсирование привело к неоправданной ничем спешке, спешка – к принятию авантюристических по своему содержанию решений запускать космические корабли «к праздничным датам», что в конечном итоге вылилось в гибель Владимира Комарова, а трагедия с Комаровым породила массовую перестраховку. Даже уже на надежной и отработанной технике космонавтов теперь все же опасались посылать в космос.

30 октября 1967 года впервые в истории космонавтики на орбите была выполнена автоматическая стыковка искусственных спутников Земли «Космос-186» и «Космос-188». 15 апреля 1968 года этот эксперимент был успешно повторен искусственными спутниками «Космос-212» и «Космос-213». Таким образом, сложнейшая научно-техническая задача по стыковке на околоземной орбите двух космических аппаратов оказалась блестяще решенной. Георгий Береговой и его коллеги по подготовке к новому космическому полету очень внимательно следили за всем процессом сближения и стыковки кораблей, находясь в Центре управления полетами в Евпатории.

28 августа 1968 года был запущен еще один космический корабль 7К-ОК «Союз» под названием «Космос-238», благополучно вернувшийся на Землю. Все пять беспилотных полетов кораблей серии «Союз», выполненные после гибели В.М.Комарова, прошли

успешно. Государственная комиссия приняла решение о подготовке нового пилотируемого полета. В новом полете предполагалось сделать то, что не удалось сделать в апреле 1967 года - осуществить стыковку двух космических кораблей, что позволило бы начать подготовку к запуску долговременных орбитальных станций.

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.

Хотя общая договоренность о новых космических полетах уже была достигнута, но из-за чрезмерной перестраховки и боязни отправить в полет космонавтов, практически весь май 1968 года прошел в острых

дискуссиях о дальнейшей судьбе программы полетов на кораблях «Союз». В ходе совещаний конструкторов и представителей Центра подготовки космонавтов рассматривались разные варианты космических программ:

- первоначальный вариант «1+3» (один космонавт на активном корабле и три на пассивном с переходом двух из них в активный корабль);

- более осторожные варианты «1+2» (с переходом одного космонавта) и «2+2» (без перехода);

- «очень осторожный» вариант «0+1» (просто стыковка с беспилотным кораблем).

Каманин, остро чувствующий ситуацию, записал в своем дневнике в те дни:

«Сейчас решается вопрос: «Что дальше делать с «Союзами»?». Мишин - за пилотируемый полет, космонавты тоже, а Устинов, Афанасьев, Дементьев и Смирнов хотят выполнить еще два технологических пуска. «Союз» после последних доработок выглядит уже хорошим кораблем, но у него есть еще два слабых места - запасная парашютная система и САС (система аварийного спасения - С.Ч.). По завершении доработок совершены три посадки кораблей после космического полета, выполнено 23 приземления макетов при сбросе с самолетов. Основная парашютная система вполне надежна, но запасная система и САС имеют много отказов (порывы строп и куполов). Вероятность использования САС и запасной парашютной системы невелика - в такой обстановке Королев взял бы на себя всю ответственность и пошел бы на полет. Космонавты и специалисты ВВС поддержали бы такое решение. Но, к сожалению, Мишин - не Королев, он занял уклончивую позицию: «Сам я не буду предлагать пилотируемый полет, если ЦК меня заставит - я пойду на такой полет».

Короче говоря, сейчас над многими довлеет чувство перестраховки. ВВС поддержали бы решение о полете, но такого решения нет. Все эти проволочки и колебания отнимают массу времени - есть опасение, что

до сентября-октября 1968 года мы не будем иметь пилотируемых полетов в космос».

И Каманин оказался прав: нерешительность руководителей космической программы и опять появившиеся технические проблемы на кораблях «Союз» действительно сдвинули сроки запусков на осень 1968 года.

А экипажи космонавтов продолжали свои тренировки. Теперь, после принятия общего решения о выполнении новой космической миссии в 1968 году, в состав первого экипажа предполагалось включить космонавтов Константина Феоктистова, Георгия Берегового, Бориса Волынова, Евгения Хрунова и Алексея Елисеева. Их дублерами планировались Георгий Шонин, Андриян Николаев, Виктор Горбатко и Валерий Кубасов.

На место пилота для полета на корабле «Союз – 2» с активным стыковочным узлом претендовали 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.

Еще за год до описываемых событий, в мае 1967 года в Государственную комиссию поступило заявление от летчика-космонавта СССР К.П.Феоктистова с просьбой назначить его командиром следующего корабля серии «Союза». Стремление Феоктистова совершить второй полет в космос активно поддержал Главный конструктор В.П.Мишин и некоторые другие руководители из конструкторского бюро. Генерал Н.П.Каманин, напротив, был настроен резко отрицательно в отношении нового полета К.П.Феоктистова, тем более в должности командира корабля, считая его непригодным по состоянию здоровья. В итоге в июне 1967 года К.П.Феоктистов начал готовиться к космическому полету на базе Центрального конструкторского бюро экспериментального машиностроения, поскольку его



подготовке в Центре подготовки космонавтов всячески противился генерал Н.П.Каманин. И все же в феврале 1968 года Н.П.Каманин под воздействием нажима вынужден был согласиться на подготовку в ЦПК Феоктистова, который стал готовиться в первом экипаже Георгия Берегового.

Каманин в своем дневнике дает откровенную оценку этому факту:

«Длительное время (почти год) Мишин настаивает на включении К.П.Феоктистова в состав первого экипажа «Союза» в качестве командира активного корабля. Мы (ВВС и МО) категорически возражали и возражаем против участия Феоктистова в полете на «Союзе» из-за его слабого здоровья и плохого самочувствия в полете на «Восходе». Кроме того, имеется решение ЦК КПСС и правительства, согласно которому командирами космических кораблей должны назначаться только космонавты из военных летчиков, да и в интересах обороны страны МО больше, чем промышленность, нуждается в кадрах командиров кораблей, обладающих опытом стыковки в космосе. Мишин, по-видимому, все-таки понял, что ему вряд ли удастся протолкнуть кандидатуру Феоктистова, и в сегодняшней беседе он впервые начал употреблять выражение «если Феоктистов не полетит...» Мы договорились о назначении экипажей для «Союза» в таком составе: первый экипаж - Феоктистов, Береговой, Волынов, Хрунов, Елисеев; второй экипаж - Шонин, Николаев, Горбатко, Кубасов. В этот список Феоктистов включен условно: в ближайшие дни его кандидатура будет рассматриваться на медицинской и Государственной комиссиях. В случае если кандидатура Феоктистова не пройдет, Мишин предложил назначить командиром активного «Союза» инженера Елисеева. В этом экспромте сказался весь Мишин: до пуска осталось 2-3 месяца, Елисеев уже год готовится к выходу в открытый космос, а командиром активного корабля он ни одного дня не готовился, и, не имея летной подготовки, он в сравнении

с Береговым (по опыту полетов и испытаний) выглядит как котенок перед львом. Но все это мало смущает Мишина, и он готов драться за кандидатуру Елисеева. Я сказал, что подготовить Елисеева к роли командира корабля за три месяца нельзя, но все же обещал рассмотреть это предложение Мишина и дать ему официальный ответ».

А 21 апреля 1968 года Каманин вообще берет на себя всю ответственность и отстраняет Феоктистова от участия в подготовке. Он считает, что в испытательный полет на двух «Союзах» со стыковкой кораблей в космос пойдут Георгий Береговой, Борис Волынов, Евгений Хрунов и Алексей Елисеев или их дублеры – Андриян Николаев, Георгий Шонин, Виктор Горбатко и Валерий Кубасов.

Свою оценку этому «спору в верхах» через много лет дал и один из тех, кто готовился лететь в космос на первых «Союзах» - летчик-космонавт СССР Борис Валентинович Волынов:

«Порой споры высокопоставленных деятелей достигали нешуточного накала. Играли роль не только личные симпатии и антипатии, неформальные связи, но и узковедомственные интересы: руководители предприятий старались «продвигать» своих конструкторов, а военные, естественно, - своих летчиков. Острых противостояний было немало. Приведу лишь пару примеров. В 1967 году (уже после трагической гибели Владимира Комарова) один из тогдашних главных конструкторов стал жестко настаивать на том, чтобы в следующем пилотируемом полете (планировалось провести стыковку двух «Союзов») командиром активного корабля стал ведущий специалист ракетно-космического предприятия, доктор технических наук Константин Феоктистов (участвовавший ранее в суточном орбитальном рейсе на «Восходе»). Однако помощник Главнокомандующего ВВС по космосу Николай Петрович Каманин категорически возражал против этого, так как, во-первых, Феоктистов не имел

соответствующей летной подготовки и, во-вторых, у медиков были серьезные замечания по его здоровью. В дело включились высокие инстанции. Кандидатуру Феоктистова (хочу заметить, замечательного человека, прекрасно знающего корабль) поддерживали первый заместитель заведующего оборонным отделом ЦК КПСС Борис Строганов, ответственный работник Военно-промышленной комиссии Совета Министров Георгий Пашков и многие другие. В бесконечных «обсуждениях вопроса» участвовали маршалы, генералы...

Более десяти месяцев продолжалась «эта глупейшая возня» (слова Н.Каманина). Помощника Главкома по космосу вызывали «на ковер» в ЦК КПСС и Военно-промышленную комиссию, но принципиальный генерал не отступал. В конце концов, командиром корабля был назначен не Феоктистов, а Георгий Береговой. Но и он прошел не «на ура». Оппозиция на этот раз была не среди промышленников, а непосредственно в руководстве ВВС. Против назначения Георгия Тимофеевича командиром корабля был исполняющий обязанности Главкома генерал Кутахов (он предлагал другого кандидата), а также начальник Центра подготовки космонавтов генерал Кузнецов. Не поддерживали кандидатуру Берегового и некоторые уже летавшие космонавты. Однако и здесь победа осталась за Каманиным.

Вся эта «верхушечная» лихорадка по поводу того, кто полетит, а кто останется за бортом, была не на пользу делу, нервировала космонавтов, порой приводила к принятию не самых лучших решений».

Был и еще один человек, который очень хотел полететь в космос на «Союзе». Юрий Алексеевич Гагарин был дублером Владимира Михайловича Комарова, и после катастрофы «Союза-1» дал публичную клятву – научить летать новый космический корабль. Но руководство страны решило Гагарина в космос больше «не пускать». А он по-прежнему рвался к звездам. И, в конце концов, добился, что ему разрешили пройти курс

летней переподготовки на самолете МиГ-15УТИ, который должен был открыть Гагарину дорогу к новому старту. Однажды Федор Демчук, шофер Гагарина, в неподходящий момент вошел в кабинет своего шефа и стал свидетелем выяснения отношений между Георгием Береговым и Юрием Гагариным. «Береговой был постарше, но еще не летал в космос, - вспоминал Демчук много позднее. – Он отпускал всякие замечания насчет Гагарина, что, мол, слишком молод для звания Героя Советского Союза, слишком зазнался. Он обозвал Гагарина выскочкой, и Гагарин ответил: «Пока я руковожу, вы никогда в космос не полетите». Потом они еще какое-то время препирались».

Что касается взаимоотношений с Юрием Гагариным, то Георгий Тимофеевич никогда – даже в советское время, когда не слишком было принято об этом писать, - не скрывал, что они были сложными. В книге «Космос - моя работа» в 1989 году он писал:

«Мои отношения с Юрием Гагариным начались не сразу, не складывались они легко и впоследствии. Он, как и многие, не одобрил моего решения и если открыто и не осудил, то не высказал и явного одобрения... Юрий Гагарин серьезно и упорно готовился ко второму полету в космос».

Но, увы, Юрию Алексеевичу Гагарину не удалось снова слетать в космос. 27 марта 1968 года он разбился во время тренировочного полета.

В конце мая 1968 года подготовка к стыковке двух «Союзов» шла уже полным ходом. Первоначально полет Георгия Берегового и трех его коллег со стыковкой кораблей на орбите планировался на вторую половину июня – начало июля 1968 года. Однако, в середине мая испытания космического корабля «Союз» 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.

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 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 балансирующий 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, руководители советской космонавтики 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».

Генерал Каманин негодовал по поводу принятого решения:

«Всего девять дней назад Мишин и его заместители с пеной у рта доказывали надежность «Союзов» и необходимость пилотируемых полетов на них. Мишин тогда отстаивал вариант «2+2» (по два человека на каждом корабле). А вчера на совете главных конструкторов Мишин внес предложение: в первой половине августа поднять в космос два корабля «Союз», осуществить автоматическую и ручную стыковку, но... отправить в пилотируемый полет только одного космонавта. Это уступка более осторожной позиции Устинова, Смирнова и Келдыша. Короче говоря, это уступка всем перестраховщикам. «Дополнительная проверка кораблей с меньшим риском», - так сформулировал это предложение Келдыш. Все главные конструкторы поддержали Мишина. Мы (военные) вынуждены были согласиться.

После закрытия совета, почти в том же составе, обсуждали кандидатов на полет в новом варианте «0+1». Неожиданно для всех Мишин назвал первым кандидатом К.П.Феоктистова. Я высказался против, большинство заняло нейтральную позицию, Гуровский и Керимов поддержали Мишина. Решили готовить трех командиров кораблей (один основной и два дублера). Я назвал трех кандидатов на полет: Береговой, Воынов, Шаталов. Все согласились с моим предложением при условии, если кандидатура Феоктистова отпадет. В ходе споров о том, кто должен лететь, Мишин даже Анохина вспомнил, но его кандидатуру никто не поддержал».

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 Волынов и Владимир Шаталов).

Вариант «1+3» (корабли «Союз–4» и «Союз–5»): командир активного корабля — Борис Волынов, командир пассивного корабля — Георгий Шонин, выходящие космонавты - Евгений Хрунов и Алексей Елисеев (дублиеры – Владимир Шаталов, Анатолий Филипченко, Виктор Горбатко, Валерий Кубасов).

И тут генерал Н.П.Каманин решил просто таки на виртуозную интригу против В.П.Мишина и его протеже на предстоящий космический полет летчика-космонавта СССР К.П.Феоктистова. Он решил бить «перестраховщиков» их же аргументами: включить в экипажи для предстоящего полета только еще не летавших в космос космонавтов, так как после гибели В.М.Комарова, а затем и Ю.А.Гагарина в марте 1968 года члены Государственной комиссии посчитали нежелательным участие летчиков-космонавтов СССР в первых испытательных полетах «Союзов». Теперь ранее готовившийся к полету Андриян Николаев и совершенно неприемлемый для генерала Каманина Константин Феоктистов были выведены из состава экипажей и прекратили подготовку к предстоящему космическому полету.



Путь в космос для Георгия Тимофеевича Берегового был теперь полностью открыт. Позднее Береговой с гордостью напишет в книге своих воспоминаний:

«Во всех предыдущих запусках имя летчика-космонавта объявлялось непосредственно перед стартом. Первого среди равных до этого момента не было: каждый дублировал другого. На этот раз порядок был изменен: Береговой, Шаталов, Волынов - такова была внеалфавитная очередность названных еще в Москве фамилий, и означало это, что Шаталов и Волынов - дублиеры, а преимущественное право лететь предоставляется мне».

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 начале августа космонавты приступили к непосредственной подготовке к полетам. По вечерам, в свое свободное время, Георгий Береговой часто приходил на тренажер «Волга», на котором отрабатывались ручное маневрирование и стыковка космических кораблей «Союз» и устраивал себе дополнительные, не предусмотренные расписанием тренировки.

Именно эта уверенность в своих знаниях и навыках пилотирования космического корабля «Союз» дала все основания Георгию Тимофеевичу вступить в спор с руководителями Центра управления полетами. В августе 1968 года Георгий Береговой и его дублер Владимир Шаталов (еще один дублер – Борис Волынов – был в отпуске) приехали в рамках подготовки к предстоящему космическому полету в Центр управления полетами в Евпатории. Завязалась беседа о роли человека в предстоящих космических полетах. Кто-то из управленцев предложил провести в будущем полете стыковку космических кораблей без участия человека – мол, именно так «Союзы» уже дважды успешно стыковались. Наверное, предлагавшие рассчитывали на

одобрение этого предложения космонавтами: ведь при автоматической стыковке объем работы для космонавта в полете уменьшался в несколько раз. Человек становился всего лишь зрителем, наблюдая за процессом стыковки, который полностью выполняла автоматика космических кораблей. Но не тут-то было! Не проявив привычного почтения к техническому руководству полетами, И Георгий Береговой, и Владимир Шаталов в один голос заявили, что человеку нужно наоборот больше доверять во время выполнения космических рейсов. Да и вообще опытных летчиков, как это давно уже принято в авиации, необходимо привлекать не только к тренировкам к полету на готовом космическом корабле, но и к самой разработке пилотируемой космической техники уже на самых ранних этапах. Георгий Береговой смело заявил, что члены Государственной комиссии, техническое руководство ряда предприятий и прочие руководители космической отрасли СССР проявляют излишнюю осторожность, на годы растягивают беспилотные пуски. Особенно заметно это стало после трагической гибели В.М.Комарова. Если форсировать запуски космических кораблей с человеком на борту, утверждал Георгий Тимофеевич, то и новые конструкции пилотируемых кораблей будут создаваться гораздо быстрее. Пройдут годы и сама жизнь покажет, что Георгий Береговой и Владимир Шаталов были, безусловно, правы в той беседе в евпаторийском ЦУПе летом 1968 года.

15 сентября 1968 года в Центре подготовки космонавтов Георгий Береговой, Борис Воинов и Владимир Шаталов, готовившиеся к полету на «Союзе-3» по программе «0+1», сдали комплексные тренировки на тренажере «Волга». В ходе тренировок в реальном масштабе времени отрабатывался «суточный полет».

Позднее в книге «Космическая академия» Георгий Тимофеевич Береговой напишет:

«Экзамены в космической академии принимает государственная комиссия, состоящая из ведущих

специалистов Центра подготовки космонавтов и предприятий промышленности.

«Дипломной работой», по существу, является непосредственная подготовка к полету, которая заканчивается также медкомиссией, сдачей множества теоретических и практических экзаменов и зачетов. Причем, если в вузах для получения диплома необходимы оценки не ниже «3», то для допуска к полету в составе основного или дублирующего экипажа оценки должны быть не ниже «4». При удовлетворительной оценке экипаж могут либо отстранить от полета, либо, если комиссия посчитает причины вескими (например, чрезмерная усталость экипажа вследствие интенсивной непосредственной подготовки), - назначить пересдачу экзамена.

Самыми сложными являются экзамены по реальной работе на тренажерах космических аппаратов. Эти экзамены, по существу, подводят итог непосредственной подготовки к полету и составляют выпускной этап в космической академии».

Вот на этом комплексном выпускном экзамене в сентябре 1968 года, - последнем рубиконе перед предстоящим космическим рейсом, - Георгия Берегового едва не срезали...

Неожиданно при сдаче экзамена Георгий Береговой - основной кандидат на предстоящий полет - получил общую оценку только «удовлетворительно», а его дублиеры Б.Волынов и В.Шаталов - «хорошо» и «отлично» соответственно.

Каманин подробно проанализировал происшедшее в своем дневнике:

«Вчера Мишин с явным удовольствием сказал мне: «Мы вашему первому кандидату «тройку» вчера поставили...» Говоря так, он имел в виду полковника Берегового - первого кандидата для полета на «Союзе». Генерал Кузнецов опять допустил грубейшую ошибку в подготовке космонавтов: в то время, когда я был в отпуске, он решил организовать для Берегового,

Волынова и Шаталова зачетный «суточный полет» на тренажере. Тренажер был недостаточно хорошо подготовлен, программу «полета» на нем не освоили ни космонавты, ни сами руководители тренировки. Ошибки тренажера, руководителей тренировки и тренируемых дали в сумме только удовлетворительный результат при оценке подготовленности Берегового. Вторым проверялся Волынов - он получил «хорошо». Проверившийся третьим Шаталов учел опыт Берегового и Волынова и получил отличную оценку. Береговой, бесспорно, лучший кандидат на полет, но плохая организация тренировки привела к печальному для него результату. Генералу Кузнецову даже не пришла в голову мысль о том, чтобы перед зачетной тренировкой рассмотреть со специалистами всю программу «полета» на тренажере или хотя бы не проверять Берегового первым. Мишин и его представители уже два года пытаются доказать, что лучшим кандидатом для полета на «Союзе» является Феоктистов, и любой промах наших (военных) космонавтов они используют как свидетельство своей правоты».

Генерал Каманин вызвал к себе Георгия Берегового и долго беседовал с ним о состоявшейся комплексной тренировке с отрицательным результатом. Николай Петрович пришел к выводу, что полковник Береговой правильно оценивает ошибки, допущенные им при комплексной тренировке на тренажере «Волга», и сознает, что всего лишь удовлетворительная оценка его знаний может повредить ему как первому кандидату на очередной космический полет, вызвав у руководства сомнения в возможности успешного выполнения предстоящего полета. Каманин морально был на стороне Георгия Тимофеевича. Но одновременно он, изучив конкретные материалы прошедшей тренировки и побеседовав с врачами, инженерами и методистами, пришел к выводу, что у Георгия Берегового имеются недостатки внимания, памяти и логики мышления. Каманин решает 24 сентября еще раз проверить

Берегового на комплексной тренировке, а 27 сентября устроить всем космонавтам окончательный экзамен по готовности к полету. «Если и в этих двух ответственных проверках Береговой допустит ошибки, - решил генерал Каманин, - то придется, по-видимому, пересмотреть наше решение о назначении его в полет».

Конечно, с оценкой «удовлетворительно» за комплексную тренировку лететь в космос Георгию Береговому никто бы не позволил. По требованию генерала Каманина 24 сентября была проведена повторная тренировка. Но и на ней Георгий Тимофеевич получил только оценку «хорошо» - да и то с натяжкой, а оба его дублера – твердые оценки «отлично».

Моральное и психологическое состояние Георгия Берегового после прошедших тренировок начинает серьезно беспокоить Николая Петровича Каманина. Но он понимает, что Береговой на тренировке 24 сентября мог просто переволноваться. И он решает только после экзаменов 27 сентября и медицинского обследования 3-5 октября основательно подумать, кого же из космонавтов – Бориса Волынова, Владимира Шаталова или все-таки Георгия Берегового - назначить первым кандидатом в полет на космическом корабле «Союз-3».

Тем временем слухи о том, что Берегового «зарезали» на экзамене и поэтому он уже не рассматривается как основной кандидат для полета на «Союзе-3» стремительно распространяются среди всех, кто имеет хоть какое-то отношение к предстоящему космическому рейсу. 26 сентября на прием к генералу Каманину приходит писатель Евгений Иванович Рябчиков. Рябчиков являлся автором сценария кинофильма о космонавте Георгии Береговом. Съёмки фильма подходили к концу, и Евгения Ивановича беспокоили намеки некоторых товарищей из Центра подготовки космонавтов на то, что Береговой не полетит в космос. Для Рябчикова это означало бы, что авторский коллектив, полгода проработавший над съёмками фильма, трудился впустую. Каманин совершенно

откровенно рассказал Рябчикову о своих сомнениях в кандидатуре Берегового и о том, что судьба Георгия Тимофеевича как космонавта, возможно, будет решена завтра на экзаменах. Писатель Рябчиков не менее откровенно рассказал Н.П.Каманину о том, что еще год назад - при первых встречах с Георгием Береговым - ему пришлось выслушать сомнения самого Берегового в том, что его допустят в космический полет: «Начальник ЦПК генерал Н.Ф.Кузнецов и космонавты из первого, «гагаринского» космического отряда настроены против моего полета».

27 сентября состоялась последняя тренировка космонавтов. Экзамены для Георгия Берегового, Бориса Волынова и Владимира Шаталова были назначены на десять часов утра. Каманин решает слегка подбодрить Георгия Берегового перед предстоящим испытанием. За час до начала экзаменов он побеседовал с Георгием Береговым и предупредил его, что как председатель экзаменационной комиссии сделает все возможное, чтобы исключить возможные попытки необъективной оценки знаний Георгия Тимофеевича со стороны отдельных членов комиссии. Каманин попросил Берегового держаться поспокойнее и доказать, что он отлично подготовлен к предстоящему космическому полету. Георгий Тимофеевич поблагодарил Каманина за проявленное внимание и доверие к нему и твердо заверил генерала: «Я иду на экзамен, как в бой, и оправдаю ваше доверие».

Обстановка для экзаменуемых была довольно сложной. Им разрешили при подготовке к ответам пользоваться только теми материалами, которые будут с ними в полете (бортжурнал, инструкции). Каждый экзаменуемый должен был ответить на пять обязательных и три дополнительных вопроса. Вопросы были трудными и охватывали весь объем знаний, необходимых космонавту для успешного выполнения предстоящего космического полета на «Союзе-3». Во время экзаменов проводилась киносъемка, что тоже не

способствовало экзаменуемым космонавтам в подготовке к ответам и во время самих ответов на вопросы экзаменационной комиссии.

Каманин очень волновался за Георгия Берегового. Но Георгий Тимофеевич сдержал свое обещание, и действительно очень уверенно прошел экзамен. Каманин констатировал, что Береговой держался безукоризненно и отвечал на вопросы четко и немногословно. Чувствовалось, что он отлично знает корабль «Союз», все его системы и оборудование, хорошо представляет условия полета и сумеет применить на практике свои знания и опыт летчика-испытателя. Борис Волинов и Владимир Шаталов также показали глубокие знания. Все трое получили отличные оценки.

Но недоброжелатели Георгия Берегового тоже не думали складывать оружие. Генерал Каманин вспоминал: «3 октября 1968 года имел большой и неприятный разговор с генералом Кузнецовым и космонавтами Николаевым и Беляевым. Будучи членами экзаменационной комиссии, они 27 сентября поставили Береговому оценку «пять» и вместе с другими поставили свои подписи под заключением: «...годен к полету на космическом корабле «Союз»...» А сегодня все трое высказывают сомнения в способности Берегового успешно выполнить космический полет: «Провалы в памяти, невнимательность, ошибки в логике мышления...» Я догадывался, что они настроены против Берегового, но, думаю, после подписания ими экзаменационного акта и нашего доклада правительству о готовности трех космонавтов к полету на «Союзе» не совсем этично высказывать сомнения в кандидатуре Берегового. Выслушав эти сомнения, я хотел было прервать и крепко отругать капитулянтов, но желание понять мотивы негативного отношения к Береговому взяло верх, и я дослушал все их высказывания до конца».

Интрига получила свое развитие через два дня. Каманин пишет в своем дневнике:

«5 октября

Имел сегодня разговор с генералом Кутаховым, исполняющим должность Главкома. Он напомнил мне, что Шаталов является его выдвигенцем в космонавты, и сказал: «Не в службу, а в дружбу... Устрой так, чтобы Шаталов полетел в космос одним из первых...» Мне уже было известно, что 3 октября Кутахов принимал Шаталова и обещал ему свою поддержку. Я ответил, что Шаталов готовится к предстоящим полетам на «Союзах», но пока что в роли дублера, и что его полет наиболее вероятен только в 1969 году - после того, как слетают Береговой и Вольнов.

Итак, в ВВС выявились уже четыре «противника» Берегового - Кутахов, Кузнецов, Николаев, Беляев. Много их и в ЦКБЭМ (нельзя забывать, что мы отбили кандидатуру Феоктистова, заменив его Береговым). В этих условиях малейший промах Берегового будет использован против него. Но меня это не пугает: я уверен, что самым лучшим кандидатом на полет является Береговой. Хотя окончательное решение о том, кто первым полетит на «Союзе», будет принято, как всегда, на космодроме, когда все три кандидата полностью закончат все тренировки и пройдут медицинские обследования и весь цикл предполетной подготовки».

Для Георгия Тимофеевича Берегового началась очень напряженная жизнь. В комнате учебного отдела на стене был вывешен огромный лист ватмана с программой завершающей подготовки к предстоящему полету. На нем с помощью символов указывалось содержание каждого часа подготовки на все дни, вплоть до вылета космонавтов на космодром. Кружок обозначал очередную тренировку на комплексном тренажере, квадрат – лекцию специалистов по оборудованию или бортовым системам космического корабля, контур самолета - полеты на невесомость и т.д. Как только элемент подготовки космонавты выполняли, символ



закрашивался. Ко дню вылета на космодром символы были покрашены все.

Георгий Береговой готовился к полету очень тщательно и добросовестно. Каждое утро он заходил в учебный отдел и смотрел, что запланировано на текущий день. Потом следовала серия тренировок по предписанному графику. Вечером можно было отправляться домой, чтобы отдохнуть, но Береговой использовал свободное время иначе. Помимо основной программы, он часто брал в секретной библиотеке Центра подготовки космонавтов технические описания бортовых систем «Союза» и еще на два-три часа углублялся в их самостоятельное изучение.

7 октября 1968 года Георгий Береговой, Борис Волынов и Владимир Шаталов на три дня улетели на двух самолетах на космодром Байконур. Им предстояли завершающие тренировки на корабле «Союз». Тренировки прошли успешно. Все три космонавта вновь показали отличное знание бортовых систем космического корабля.

Теперь Георгий Тимофеевич вышел на финишную прямую. Вопрос о его полете в космос должен был окончательно решиться после заседания Государственной комиссии, которая и определяет, кто из космонавтов полетит. Но Береговой уже поверил в свою счастливую звезду, в то, что не пройдет и месяца, как он окажется на космической орбите. Конечно, могли быть еще технические сложности, например, с выведением беспилотного корабля «Союз-2» на орбиту, то есть накануне запланированного старта Георгия Тимофеевича. Если бы что-то случилось с «Союзом-2», полет Георгия Берегового вполне могли бы отменить. Но вероятность такого развития событий была не слишком высока. Аварии на ракетах-носителях происходили сравнительно редко, поскольку этот тип ракеты был уже хорошо отработан и надежен в эксплуатации. Да и корабль после трагической гибели Владимира Комарова в апреле 1967 года прошел многократные испытания.

Поэтому вера Георгия Тимофеевича в то, что его полет в космос обязательно состоится уже в ближайшие недели, крепла с каждым днем. Осознание этого факта заметно изменило его настроение в лучшую сторону. Он стал и более оживленным, и более сосредоточенным. Эмоционально он был уже почти в космическом полете.

14 октября 1968 года состоялось заседание Военно-промышленной комиссии под председательством Л.В.Смирнова. После доклада генерала Н.П.Каманина было единогласно принято решение готовить пуск двух кораблей «Союз» в период 24-26 октября 1968 года. Командиром активного корабля «Союз» утвердили полковника Георгия Тимофеевича Берегового, а его дублерами — подполковников Бориса Валентиновича Волынова и Владимира Александровича Шаталова.

15 октября 1968 года космонавты вылетели на космодром для заключительной предстартовой подготовки и старта в космос.

«Прощались обычно, как всегда, - вспоминала Лидия Матвеевна Береговая. – Георгий Тимофеевич сказал: «До свидания...» Знаете, ведь все летчики немножко суеверны. Они не любят прощаться, не любят придавать значение своему уходу. Так было и в тот раз».

«Холодный пасмурный день, - напишет позднее Георгий Тимофеевич Береговой в своей книге воспоминаний «Угол атаки» о своих чувствах в день отлета на космодром Байконур. - Аэропорт «Внуково», как всегда, заполнен пассажирами. С ревом прибывают и взлетают самолеты на Баку, Грозный, Киев, Минеральные Воды. Толчея возле справочной. Бортпроводницы успокаивают нервных пассажиров: кто-то из них летит в первый раз и волнуется. В качестве пассажира, а не пилота я тоже лечу на ИЛ-18 впервые и тоже волнуюсь. Рядом со мной Волынов и Шаталов.

Дома я не сказал, что мне отдано предпочтение. До космического рейса еще долгих две недели. А это много. Слишком много. Наши космические врачи строже и

*Летчик, испытатель, космонавт*

беспощаднее вагонных контролеров: если что не так, мигом ссадят тебя на Землю с трапа корабля. Достаточно подхватить в канун старта легкий насморк или любую другую, пусть даже пустяковую, болезнь, так и останешься с занесенной на ступеньку ногой. Дорога, в которую ты столько лет снаряжался, для тебя станет вновь закрыта: вместо первого ты станешь третьим, а вместо команды с наземного пульта управления услышишь успокоительное: «Ну что ж, в следующий раз...»

## **9. Главная космическая «интрига» 1968 года**

В советской космической программе в области пилотируемых полетов можно выделить ряд последовательных этапов.

Первый в мире космический полет Юрия Алексеевича Гагарина на корабле «Восток» 12 апреля 1961 года показал принципиальную возможность полета человека в космос. Суточный космический полет Г.С.Титова в августе 1961 года дал ученым и инженерам ценные сведения о поведении в космосе в течение суток и человеческого организма, и бортовых систем пилотируемого космического корабля. Был получен бесценный опыт для подготовки последующих более длительных по времени полетов космонавтов. В первых в мире групповых полетах советских космонавтов А.Г.Николаева и П.Р.Поповича, В.Ф.Быковского и первой женщины-космонавта В.В.Терешковой была доказана возможность многосуточного космического полета человека и возможность управления сразу несколькими космическими аппаратами, находящимися на околоземной орбите. В ходе двух групповых полетов советских космонавтов («Восток-3»-«Восток-4» и «Восток-5»-«Восток-6») была выполнена расширенная программа медико-биологических и научных исследований, получены данные для дальнейшего совершенствования космической техники.

Следующий этап советской космической программы связан с созданием многоместных кораблей серии «Восход». В октябре 1964 года полет летчика-космонавта В.М.Комарова, научного сотрудника – космонавта К.П.Феокистова и врача-космонавта Б.Б.Егорова показал новые возможности советской космической техники. Этот выдающийся эксперимент

позволил изучить работоспособность и взаимодействие в полете группы космонавтов – специалистов различных отраслей науки и техники, провести физико-технические и медико-биологические исследования в космосе.

При полете экипажа П.И.Беляева и А.А.Леонова на многоместном космическом корабле «Восход-2» впервые в истории космонавт А.А.Леонов совершил выход в космическое пространство из корабля, практически доказав тем самым возможность пребывания и работы космонавта в открытом космосе.

Космические корабли «Союз» характеризуют еще один этап в развитии советской пилотируемой космонавтики. Наличие на корабле двух жилых отсеков – спускаемого аппарата и орбитального (бытового) отсека, предназначенного для проведения научных исследований и отдыха экипажа, - надежные бортовые системы, экономичные двигательные установки, разнообразное научное оборудование и широкие возможности маневра в космическом полете обеспечивали выполнение на кораблях «Союз» разносторонней программы комплексных исследований околоземного космического пространства. Работы по программе «Союз» были направлены и на создание уже в ближайшей перспективе обитаемых орбитальных станций.

Было ясно, что после трагической гибели В.М.Комарова в апреле 1967 года пилотируемые полеты на космических кораблях «Союз» возобновятся. Во всем мире с обостренным вниманием ждали нового советского запуска в космос.

Дополнительную интригу в эти ожидания вносила и практическая реализация национальных программ исследования Луны, которые выполняли США и СССР. Президент США Джон Ф. Кеннеди пообещал, что американские астронавты высадятся на лунную поверхность до конца десятилетия. Срок высадки приближался, американцы готовили пилотируемую лунную экспедицию и не скрывали этого. Чем ответит на

этот вызов СССР? Есть ли вообще у Советского Союза своя программа пилотируемых полетов к Луне и высадки на ее поверхность космонавтов? Не является ли космический корабль «Союз» именно тем космическим кораблем, на котором советские космонавты будут летать к Луне?

Ответы на некоторые из этих вопросов зарубежные космические аналитики и широкая мировая общественность получили в конце сентября 1968 года. В период с 15 по 24 сентября 1968 года состоялся первый в мире рейс автоматической космической станции по маршруту Земля - Луна - Земля с приводнением в Индийском океане. «Зонд-5» обогнул Луну и благополучно вернулся на Землю. 3 октября 1968 года на борту океанографического судна «Василий Головин» спускаемый аппарат «Зонда-5» прибыл в Бомбей. 4 октября на самолете Ан-12 «Зонд-5» был доставлен из Бомбея в Москву.

За рубежом не без оснований посчитали этот запуск отработкой пилотируемого космического корабля для полетов к Луне в беспилотном режиме. Так это на самом деле и было: наименование «Зонд» было присвоено космическому кораблю «Л-1», который разрабатывался С.П.Королевым, а затем и его преемником В.П.Мишиным именно для облета Луны. Успешный полет «Зонда-5» показал, что следующим в очереди космических стартов СССР вполне может стать пилотируемый полет советских космонавтов к Луне. Осознание этой возможности еще более усилило внимание к советской пилотируемой космической программе и ожидания нового полета в космос советских космонавтов.

Советский Союз действительно готовил осенью 1968 года пилотируемую экспедицию для облета Луны. В конце сентября были уточнены составы экипажей для лунной облетной программы. Было решено готовить для этой цели три экипажа:

- 1) Алексей Леонов и Олег Макаров;

- 2) Валерий Быковский и Николай Рукавишников;
- 3) Павел Попович и Виталий Севастьянов.

Но со сроками начала советских пилотируемых полетов к Луне пока никакой ясности не было. «По решениям высоких инстанций, - писал в своем дневнике генерал Н.П.Каманин, - эти полеты должны быть выполнены в текущем (т.е. в 1968 – С.Ч.) году, но все графики и планы поломаны из-за большого числа аварий и происшествий. Наиболее вероятно, что пилотируемый облет Луны будет совершен в апреле или мае 1969 года».

Во второй декаде октября 1968 года свою лепту в космическую интригу «Кто первым облетит Луну и высадится на ее поверхность – СССР или США?» внесли и американцы. После полуторалетней задержки из-за гибели на стартовой позиции астронавтов Вирджила Гриссома, Эдварда Уайта и Роджера Чаффи в начале 1967 года, 11 октября 1968 года начался первый пилотируемый космический полет по программе «Аполлон». На околоземную орбиту на космическом корабле «Аполлон-7» отправились Уолтер Ширра, Донн Эйзел и Уолтер Каннингем. Полет завершился успешно, и весь мир замер в ожидании: чем же ответит на него СССР?

В СССР тоже очень многие – и прежде всего, советские космонавты, - высказывались за скорейший полет пилотируемого корабля «Л-1» к Луне. Всех очень нервировали планы американцев опередить в облете Луны Советский Союз: США были намерены уже в декабре 1968 года осуществить облет Луны кораблем «Аполлон-8» с тремя астронавтами на борту. Фрэнк Борман, Джеймс Ловелл и Уильям Андерс собирались не просто обогнуть Луну на космическом корабле, но и выйти на круговую орбиту вокруг Селены, провести циклы научных исследований и лишь затем стартовать обратно к Земле. Некоторые руководители космической отрасли в СССР считали предстоящую лунную эпопею американцев чистой авантюрой: США на тот момент не имели опыта возвращения кораблей на Землю со

второй космической скоростью. Ракета-носитель «Сатурн-5», которая должна была вывести «Аполлон-8» к Луне, была еще недостаточно надежна - было проведено всего два ее запуска, один из которых оказался лишь частично удачным.

Рискнет ли СССР совершить полет к Луне осенью 1968 года, чтобы опередить американцев? Куда полетят на космическом корабле «Союз» советские космонавты – сразу к Луне или сначала испытают космический корабль на околоземной орбите? Мир терялся в догадках относительно советских космических планов.

Между тем кандидаты на предстоящий космический полет Георгий Береговой, Борис Волынов и Владимир Шаталов 15 октября 1968 года прибыли на космодром Байконур для заключительной предстартовой подготовки.

Ленинск – административный и управленческий центр космодрома Байконур... Георгий Береговой уже не один раз бывал здесь. Но как за последние годы изменилось все вокруг! Прямо в степи выросло замечательное здание аэровокзала, с удобными разъездами и стоянкой для машин. Асфальтовая дорога соединила город и аэропорт. На летном поле сразу несколько самолетов, прилетевших из разных городов Советского Союза - в подготовке очередного старта в космос участвовала практически вся страна.

Изменился и сам город. Там, где стояли кварталы деревянных домиков для командированных на космодром гражданских и военных специалистов, теперь возвышаются аккуратные блоки удобных четырех и пятиэтажных многоквартирных домов. Заметно подросли высаженные вдоль всех городских улиц деревья. На улицах стало больше детей и молодежи – значит, у Ленинска теперь есть свое собственное, местное население. На центральной площади города, напротив служб управления космодромом, - новое здание гостиницы. Она так и называется - «Центральная».



Но космонавтов поселили не здесь, а на «семнадцатой площадке» - так в целях секретности иногда именовалась гостиница «Космонавт», расположенная в Ленинске. Гостиницу недавно сдали в эксплуатацию. Это было небольшое двухэтажное здание из бетона и стекла. Просторный холл был выполнен в виде зимнего сада. Для проживающих были предусмотрены уютные одноместные и двухместные номера, в которых имелись телевизоры, телефоны и душ. Из широких окон до самого горизонта была видна пустынная осенняя степь.

На космодроме в октябре 1968 года отмечалась вспышка гриппа. Поэтому меры предосторожности при общении с космонавтами ввели просто драконовские. Георгий Береговой и его коллеги были практически начисто избавлены от лишних, с точки зрения врачей, контактов. Для всех, кто активно контактировал с космонавтами, медики ввели трехсуточный «адаптационный» период. Категорически запрещалось пожимать руки космонавтам.

Космонавтов разместили в отдельном крыле здания гостиницы «Космонавт». На входе в эту часть здания поставили специального часового, чтобы предотвратить любые контакты Берегового и его коллег со всеми друзьями и знакомыми – с теми, кто непосредственно не был задействован в подготовке космического полета. Космонавтам рекомендовалось личное общение заменить разговорами по телефону. Весь обслуживающий персонал в гостинице – повара и официанты в столовой, горничные и администраторы – были одеты в марлевые маски, которые дважды в день менялись. Не менее трех раз в день проводилась тщательная санитарная уборка всех помещений, в которых бывали космонавты.

Во время предполетной пресс-конференции журналистов и операторов телевидения тоже одели в марлевые маски и отсадили от космонавтов подальше.

Но одновременно космонавтам разрешалось посещать кинозал, бассейн, теннисные корты и волейбольную площадку. Правда, делали они это теперь строго по расписанию, и за их контактами теперь внимательно следили медики.

На все десять предстартовых дней был установлен такой общий распорядок: ровно в 7 часов 30 минут - подъем, потом зарядка в парке при гостинице, завтрак в столовой, обязательный ежедневный врачебный осмотр. Около девяти часов утра Береговой, Воынов и Шаталов уезжали на специальном автобусе в монтажно-испытательный корпус на второй площадке космодрома Байконур. В МИКе готовили к старту их космический корабль. Космонавты вместе с методистами приступили к окончательной отработке бортжурналов - очень трудоемкой, но крайне важной работе. Каждый космонавт должен был своей рукой записать в бортжурнал весь порядок работы в космосе по программе полета и предусмотреть свои действия в различных нештатных ситуациях.

Распорядок дня космонавтов был разработан совместно врачами из Военно-воздушных сил и представителями Министерства здравоохранения СССР. В нем было учтено абсолютно все – вплоть до плана киносъемок и встреч космонавтов с корреспондентами центральных газет и журналов. Предлагалось ввести и ряд новшеств, которых не было при подготовке предыдущих космических полетов. Например, предусматривалось, что, начиная с полета «Союза-3», предстартовую ночь космонавты и их дублеры будут проводить теперь не на второй площадке в домике космонавтов, в котором перед своим стартом ночевал еще Юрий Гагарин, а в более благоустроенной гостинице «Космонавт» на 17-й площадке в Ленинске.

16 октября 1968 года состоялось заседание Государственной комиссии. Главные конструкторы космического корабля, ракеты-носителя, руководители организаций, обслуживающих все системы стартового

комплекса доложили: ракеты-носители, корабли «Союз» (активный и пассивный), оборудование старта к пускам готовы. Было принято решение: осуществить запуск беспилотного пассивного корабля «Союз-2» 24 октября, а активного корабля «Союз-3» с космонавтом на борту – 25 октября.

Совещания на космодроме проходят по-деловому. Обычный короткий доклад руководителя совещания, замечания и вопросы присутствующих, определение перечня проблем, которые предстоит решить. У каждого из испытателей на Байконуре своя, строго ограниченная полномочиями и инструкциями сфера работы. За чужие дела никто не берется. На совещаниях обязательно определяются сроки выполнения всех поручений и ответственные исполнители. Устанавливается четкий контроль за выполнением порученных заданий. Ведется подробная и тщательно подготовленная документация. И при всем этом – чувствуется наличие полной творческой инициативы. Никто на совещаниях не давит своим авторитетом, хотя в словесных спорах не единожды сходятся доктора и кандидаты наук, лауреаты Государственной и Ленинской премий, руководители крупнейших заводов и академики. В общении между людьми нет ни грамма заносчивости или кичливости. Царит очень доброжелательное и уважительное отношение всех ко всем. Но одновременно резко и решительно пресекаются малейшие попытки направить русло делового разговора в сторону или уйти от прямого ответа. Здесь, за столом совещаний, в цене краткая и четкая информация, образные сравнения и даже острое слово и шутки. На все совещания в обязательном порядке приглашаются только те, от кого непосредственно зависит решение того или иного вопроса. Несостоятельные и случайные люди, слабые и неподготовленные к общей работе специалисты как-то незаметно сами собой испаряются...

И еще один штрих к картине предстартовой подготовки Георгия Берегового в октябре 1968 года.

Генерал Каманин даже после удачной сдачи всех экзаменов в Звездном городке не перестает пристально следить за Георгием Береговым. В своем дневнике он запишет:

«Два дня внимательно присматриваюсь к Береговому (он разместился в комнате рядом со мной). Встречи на занятиях, в столовой, на спортплощадке и в гостинице не дают оснований сомневаться в способности Берегового выполнить полет. К полету он готов, и я надеюсь, что он его успешно выполнит. Но я не могу отделаться от мысли, что по своим личным качествам он, пожалуй, уступает Шаталову и Волинову. Береговой излишне замкнут, его личная организованность безупречна, он может допускать небрежность в одежде, речь его несколько затруднительна. Эти мелкие недочеты в поведении Берегового проявляются только на фоне таких «эталонных» космонавтов, как Шаталов, Волинов, Хрунов, а в целом он достоин самой высокой оценки. Дай бог, чтобы все космонавты к 47 годам сохранили весь букет достоинств, которыми обладает Береговой - опытный летчик-испытатель».

23 октября 1968 года в 18 часов в спортзале гостиницы «Космонавт» на 17-й площадке состоялось заседание Государственной комиссии. В. П. Мишин выступил с докладом о готовности ракет-носителей и кораблей «Союз» к космическому полету:

- Ракета-носитель и космический корабль «Союз» прошли весь цикл необходимых заводских испытаний и проверок. Закончен этап сборки и подготовки ракеты и корабля на космодроме. Командно-измерительный комплекс подготовлен для выполнения сложного эксперимента в ходе орбитального полета двух космических аппаратов. Готовясь к очередному полету пилотируемого корабля «Союз», мы провели дополнительный комплекс испытательных работ, которые дали положительные результаты. Совместно с другими службами проведены многочисленные

испытания по сбросу спускаемых аппаратов с самолетов. Все эти эксперименты подтвердили правильность наших расчетов и надежность работы парашютной системы. Докладываю членам Государственной комиссии, что ракетно-космический комплекс готов к запуску. Прошу дать разрешение на вывоз ракет-носителей и космических кораблей на стартовую позицию.

Государственная комиссия дает «добро» на космическую экспедицию двух «Союзов».

Генерал Н.П.Каманин доложил о готовности к полету космонавтов:

- Государственной комиссии представляются кандидаты на очередной космический полет: Георгий Тимофеевич Береговой, Борис Валентинович Волынов и Владимир Александрович Шаталов. Все они успешно прошли программу подготовки к полету и на экзаменах получили отличные отметки. Командиром космического корабля «Союз» предлагается утвердить полковника Берегового Георгия Тимофеевича. Его первым и вторым дублерами – подполковников Волынова Бориса Валентиновича и Шаталова Владимира Александровича.

Государственная комиссия проголосовала. Единогласно решено назначить командиром корабля «Союз» Г.Т.Берегового, а его дублерами - Б.В.Волынова и В.А.Шаталова.

Далее слово было предоставлено будущему пилоту «Союза-3». Георгий Тимофеевич Береговой был краток:

- Товарищ председатель Государственной комиссии, члены Государственной комиссии! Принятое вами решение ко многому меня обязывает. Я прошел подготовку по специальной программе. Врачи дали заключение о годности к полету. Приложу все старания и умение, чтобы успешно выполнить задание Родины. Благодарю за оказанное доверие.

С приветствиями к космонавтам обратились С.А.Афанасьев, М.В.Келдыш, К.А.Керимов. Затем

выступали ученые, представители предприятий, различных служб и организаций. Они говорили о большом значении предстоящего полета, о перспективах, которые открываются в связи с новыми стартами «Союзов», желали успеха Георгию Береговому.

После окончания заседания Государственной комиссии В.П.Мишин и Н.П.Каманин с группой ученых и специалистов провели беседу с космонавтами о порядке выполнения научно-технических экспериментов на орбите и уточнили план телерепортажей с борта корабля. Генерал Каманин также договорился с Георгием Береговым о «кодировании» его сообщений с орбиты. Сообщение «Все системы корабля работают нормально, самочувствие отличное» будет означать, что полет можно продолжать по полной программе. Если космонавтом оценка состояния систем корабля или личного самочувствия будет дана только на «хорошо», - это будет значить, что требуются консультации с руководителями полета и специалистами. А оценка «удовлетворительно» - требуется срочная помощь и посадка корабля на Землю.

24 октября по сложившейся на космодроме традиции Георгий Тимофеевич Береговой и его дублиеры приехали на вторую площадку Байконура, где посетили домик С.П.Королева и домик космонавтов, в котором перед своими стартами ночевали все первые советские космонавты. Потом переехали на 31-ую площадку, на которой в 16 часов состоялась встреча космонавтов с военными и гражданскими испытателями - с теми, кто готовил ракету-носитель и космический корабль «Союз-3» к полету. На встречу пришло свыше полутысячи человек, в том числе присутствовали и все члены Государственной комиссии. Георгию Береговому предстояло первым из советских космонавтов стартовать в космос с 31-й площадки космодрома Байконур – до этого все пилотируемые запуски «Востоков», «Восходов» и «Союзов» осуществлялись с первой, «гагаринской» площадки. Береговой во время

митинга у подножия ракеты-носителя держался очень спокойно и уверенно, он очень удачно ответил на все приветствия и пожелания благополучного полета.

25 октября Георгий Береговой присутствовал на пуске ракеты-носителя с беспилотным космическим кораблем «Союз-2». День выдался солнечный, но прохладный. Столбик на термометре замер где-то в районе нуля, ветер иногда достигал пяти метров в секунду.

Пуск состоялся ровно в 12 часов дня. Все прошло очень четко, как в лучшие времена при Королеве. Георгий Береговой был молчалив и сосредоточен. Он, не отрывая глаз от бинокля, долго смотрел вслед яркому пылающему пятну двигателей ракеты-носителя «Союза-2». Завтра на такой же ракете в космос предстояло стартовать и ему.

«Последние команды слышатся в репродукторах громкой связи, - писал на страницах «Комсомольской правды» журналист Ярослав Голованов. – Корпус ракеты уже освобожден от ферм обслуживания. Еще миг, и рыжий бурун пыли, поднятой ураганом ее двигателей, закружится над степью. Чуть тронется, потянется в высь ракета. Почти бесшумно, в земляном глубоком гуле восстанет, осмолив все вокруг, шар белого пламени, полетит все быстрее и быстрее за облака, и упадет сверху, сокрушая все звуки земли, страшный победный грохот. Это необыкновенное зрелище рождает необыкновенные чувства, но я заставил себя оторваться от ракеты для того, чтобы увидеть лица людей, следящих за ней. Это тоже необыкновенное зрелище, достойное кисти великого художника. И среди десятков лиц, больше, чем когда-либо так не похожих друг на друга, я сразу увидел лицо Берегового. В глазах его не было восторга, он смотрел изучающе, внимательно, пылливо, для него это было не зрелище, а работа. Когда ракета ушла за облака, один из нас (журналистов – С.Ч.) сказал ему:

- Красивый старт. Ничего не имею против, если его завтра так же повторят...

Он улыбнулся:

- Я, пожалуй, тоже не имею...»

Через 30-40 минут были получены доклады с измерительных пунктов: корабль «Союз-2» выведен на расчетную орбиту.

Вечером Георгий Тимофеевич Береговой провел предполетную пресс-конференцию, в которой участвовали двенадцать корреспондентов от центральных советских газет, Всесоюзного радио и Центрального телевидения, несколько фото- и кинооператоров. Береговой спокойно и уверенно отвечал на все вопросы журналистов, много шутил.

- Ваши увлечения помимо работы?

- Хобби?

- Ну, да, хобби.

- Модное слово. Люблю путешествовать. Нынешним летом объездили с женой Север, Прибалтику, побывали в пушкинских местах. Она ведь у меня историк, и особенно интересно было нам в Новгороде, в Пскове. Я снимал фильм. Привез двенадцать отснятых катушек пленки по тридцать метров каждая. Вот, пожалуй, киноаппарат тоже мое увлечение, люблю снимать.

- Сколько времени вы провели в кабине «Союза»?

- Если говорить о тренировках, то много, - улыбнулся в ответ Георгий Тимофеевич. – Ну, а если вы имеете в виду тот конкретный корабль, который уже стоит на старте, то я работал в нем дважды по несколько часов.

«Эта беседа еще раз убедила нас, - отметит Ярослав Голованов в своей корреспонденции, - что первое впечатление о космонавте не было обманчивым. Уже возвращаясь к нашему «Рафику» (машине, которую журналистам выделили для поездок на Байконуре – С.Ч.), мы все, перебивая друг друга, говорили: «Какой



*Летчик, испытатель, космонавт*

отличный парень, какой обаятельный, приятный человек!»

После общения с прессой Георгий Тимофеевич отправился отдыхать в свой номер в гостинице «Космонавт». Завтра полковнику Береговому предстоял старт в космос. Дорога, по которой он настойчиво шел вперед свыше пяти лет, наконец-то, привела его к желанной цели.

## **10. «Аргон» над планетой**

(26 октября 1968 года, первый день космического полета)

Георгий Береговой проснулся в семь часов пятнадцать минут утра по звонку будильника. Решил, чтобы не тратить ни одной минуты на лишние переживания, строго следовать графику индивидуальной предстартовой подготовки, в котором друг за другом значились утренняя физзарядка, ежедневный обязательный медосмотр, завтрак... Медицинский осмотр не выявил никаких отклонений, которые могли бы помешать Георгию Тимофеевичу занять место в кабине «Союза-3». Предполетное взвешивание показало, что вес Берегового - 80 килограммов 200 граммов, это практически норма.

Завтрак был уже почти космический - в тубах в столовую были поданы печеночный паштет, творожная паста с изюмом и сок из свежей, будто только что собранной с куста, черной смородины. На вопрос генерала Каманина о самочувствии Береговой коротко ответил: «Спал хорошо, все нормально».

В 7 часов 30 минут состоялось окончательное заседание Государственной комиссии с заслушиванием докладов о полной готовности ракеты-носителя, космического корабля, космонавтов и всех служб космодрома к предстоящему пуску. Было принято решение осуществить пуск «Союза-3» с космонавтом Георгием Береговым на борту в 11 часов 34 минуты по московскому времени.

Центральный комитет ВЛКСМ попросил космонавта взять с собой в космос небольшую коробочку со значками в честь 50-летия комсомола, которое отмечалось в октябре 1968 года. Эти значки потом будут вручать как сувениры лучшим

комсомольцам Советского Союза. У Георгия Тимофеевича был и свой «сувенир» - наручные часы отечественной марки «Победа», изготовленные на 2-м Московском часовом заводе и принадлежащие брату Берегового - генерал-лейтенанту Михаилу Тимофеевичу Береговому.

Пора ехать на стартовую позицию. Береговой переодевается в полетный костюм из тонкой, но плотной шерсти: легкая голубая куртка, серые, зауженные внизу брюки, синяя шерстяная шапочка с коротким козырьком, черные полуботинки.

Ровно в девять часов утра автоколонна из двух автобусов и нескольких машин отъезжает от гостиницы «Космонавт» в направлении на 31-ую стартовую площадку космодрома. В машинах едут врачи, инженеры, научные работники, военные испытатели и специалисты.

За окном автобуса потянулась унылая, грязно-пыльного цвета осенняя степь. Порывы холодного ветра гонят по ней темно-серые травяные шары перекасти-поля, вскидывают вверх мелкие камешки и комочки земли...

«Береговой сидит у окна в центре салона, - вспоминал космонавт Алексей Станиславович Елисеев. - Мы занимаем места вокруг него, едем на стартовую площадку. Все стараются шутить, по очереди запевают песни - и так почти всю дорогу. Кинооператор Центра подготовки много снимает - это для истории. Сзади идет пустой резервный автобус. Въезжаем на стартовую площадку. Пока нас не видят, прощаемся, желаем успешного полета. Береговой с доброй улыбкой говорит: «К черту!» - и выходит».

На часах - 9 часов 20 минут. Впереди – ажурные конструкции стартового комплекса. Ночью прошел небольшой дождь. Над стартовой площадкой висит какая-то ватная, напряженная тишина. Ветер стих, и только легким дуновением покачивает в степи высохшую траву...

Береговой выходит из автобуса и упругим, уверенным шагом направляется к членам

Государственной комиссии. Словно на одном дыхании, без запинки следует доклад председателю Госкомиссии К.А.Керимову:

- Товарищ председатель Государственной комиссии! Полковник Береговой к космическому полету готов!

Чувствуется, что космонавт спокоен, собран, уже полностью настроен на предстоящую работу.

- Желаю вам успешного полета и благополучного возвращения на родную Землю! – голос генерала чуть дрогнул. Керимов, кажется, в этот момент волнуется больше, чем сам Береговой.

Космонавт благодарит и направляется к ракетеносителю, чтобы занять свое рабочее место в космическом корабле.

Несколько шагов, и вот уже металлические ступеньки, ведущие к лифту... Последние напутственные слова провожающих, друзей по отряду космонавтов и дублеров, обычное «ни пуха, ни пера», со столь же обычным ответом «к черту!»... Береговой поднимается по ступенькам, и лифт, металлически громыхнув, ползет вверх, к вершине ракеты.

Там, на высоте, Георгий Тимофеевич еще раз окидывает взглядом стень, приветливо машет руками провожающим, и направляется к входному люку космического корабля.

Еще несколько бесконечно долгих предстартовых минут... С помощью врачей и испытателей космонавт входит сначала в орбитальный отсек «Союза», а потом перебирается вниз, в спускаемый аппарат. Садится в свое кресло-ложемент. Последние напутствия испытателей и инструкторов. Закрывается люк спускаемого аппарата. Герметизируется округлая дверь в орбитальный отсек. Все, теперь он в корабле один.

Начинается завершающий цикл подготовки к запуску космического корабля. Он продлится еще целых два часа. Идут телеметрические проверки, и стартовая

площадка постепенно пустеет, скоро возле ракеты не останется ни души.

И все-таки ракета-носитель заставила всех хорошенько понервничать. Пройдет почти три десятилетия после полета в космос Георгия Тимофеевича Берегового, и лишь в конце 90-х годов космонавт Алексей Станиславович Елисеев расскажет в своей книге воспоминаний «Жизнь – капля в море» о том, что в действительности происходило на стартовой площадке перед запуском «Союза-3»:

«Только приехав с наблюдательного пункта (уже после запуска ракеты-носителя с космическим кораблем «Союз-3» - С.Ч.) в монтажно-испытательный корпус, мы узнали, что на стартовой площадке происходили драматические события, которые чуть было не привели к отмене пуска. Во время проверок систем ракеты оказалось, что один из приборов вышел из строя. Его следовало заменить. Условия площадки никак для этого не подходили. Нормально замена должна производиться в теплом помещении при горизонтальном положении ракеты. А в этот день было очень холодно, и ракета стояла вертикально. По всем правилам полагалось эвакуировать космонавта, слить топливо и увезти ракету, старт перенести. Но в это время один из молодых солдат, участвовавших в подготовке ракеты, добровольно вызвался заменить прибор прямо на стартовой позиции. Он пояснил, что знает, где и как он установлен, и может сделать это быстро. Руководители пуска заколебались. Доступ к прибору был неудобный. При вертикальном положении ракеты, да еще на холоде парнишка вполне мог что-нибудь уронить в приборном отсеке или повредить разъем, и тогда забот бы прибавилось. Но откладывать старт тоже крайне не хотелось. И с предложением согласились. Принесли запасной прибор, инструменты, пришел контролирующий офицер, и приступили к работе.

Доступ к прибору был через маленький люк, в который мог пролезть только человек некрупного

телосложения и, конечно, без верхней одежды. Парень снял тулуп и полез. Как рассказывают, работал он предельно аккуратно. Ребята, стоящие снаружи, ему помогали - подавали инструменты, принимали гайки, потом забрали неисправный прибор, передали исправный, светили в люк фонарем, держали наготове тулуп, чтобы сразу согреть храбреца... Прибор был установлен. Повторные проверки показали, что все было сделано безукоризненно. Береговой узнает об этой истории уже после полета, и будет благодарить парня от всего сердца за мужество».

А тогда, в октябре 1968 года, космонавта не стали тревожить. С Георгием Береговым поддерживают двустороннюю связь в постоянном режиме, ни на секунду не перестает работать и бортовая телекамера, отслеживая все движения космонавта. До пятнадцатиминутной готовности с космонавтом переговоры по радиосвязи ведут генерал Николай Петрович Каманин и космонавт Андриян Григорьевич Николаев. Потом включается бункер управления пуском, и на связь выходят председатель Государственной комиссии Керим Алиевич Керимов и Главный конструктор Василий Павлович Мишин.

По сложившейся традиции Георгий Тимофеевич зачитывает текст своего предстартового заявления:

«Дорогие товарищи и друзья!

Штурм космоса продолжается успешно. Осуществлена автоматическая стыковка советских спутников на околоземной орбите. Выполнены исторические полеты космических станций «Венера-4» и «Зонд-5». Эти новые выдающиеся достижения советской науки и техники в исследовании космоса – результат творческих дерзаний и героического труда нашего народа.

Мне оказано большое доверие: совершить полет на космическом корабле «Союз-3». Новый космический полет будет произведен в канун 51-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. И мы

посвящаем его этой знаменательной дате. Я готов выполнить почетное задание Родины. Заверяю Центральный Комитет ленинской Коммунистической партии, Советское правительство, наш народ, что отдам все силы и знания для выполнения возложенных на меня ответственных задач.

До скорой встречи, дорогие друзья, на родной Земле!»

...Над опустевшей стартовой площадкой звучит долгожданная команда:

- Ключ на старт!

Пошли электронные часы. Пуск ракеты рассчитан с точностью до третьего знака секунды.

В последний раз автоматика «опрашивает» бортовые системы и двигатели: давление, напряжение, температура... Все в полном порядке, можно стартовать.

На экране телевизора видно, как в тревожном ожидании замер космонавт.

Береговой почувствовал легкий толчок. Это пошлись в стороны четыре фермы, которые поддерживали ракету. Космонавту сейчас их не видно: иллюминаторы в кабине корабля наглухо закрыты аэродинамическим обтекателем, который при взлете примет на себя всю силу сопротивления атмосферы.

Вот фермы окончательно разошлись, ракета теперь на стартовом столе совсем одна. Мгновения до запуска двигателей...

- Команда «Зажигание»!

- Есть зажигание!

Разгорающаяся вспышка пламени где-то под подножием ракеты.

- Предварительная!

Пламя становится все сильнее.

- Промежуточная!

Ракета словно дрожит от возбуждения, клубы огня, пыли и дыма закрывают ее основание.

- Главная, подъем!

- Прошла команда «Пуск»!

И в ответ совершенно спокойный голос Георгия Берегового:

- Понял, пуск.

Грохот двигателей, ракета приподнимается над стартовой площадкой и, ускоряясь с каждым мгновением, устремляется в небо.

Когда ракета-носитель оторвалась от стартового стола 31-й площадки космодрома Байконур, часы показывали 11 часов 34 минуты 18,1 секунды 26 октября 1968 года. Космический старт Георгия Тимофеевича Берегового стал реальностью...

- Как самочувствие? – традиционный вопрос оператора связи космонавту на первых же секундах после запуска.

- Нормально, - кратко отвечает Береговой. Его лицо совершенно спокойно, глаза чуть прищурены.

Только в момент старта космонавт чувствует разницу между тренажером и реальным космическим кораблем. В учебном корабле нет ни грохота, ни вибрации, ни впечатывающей в кресло силы нарастающей перегрузки. В тренажере можно только мысленно представлять себе воздействие всех этих факторов, а в реальном полете, в настоящем космическом корабле, который уносится в космос, начинаешь сопоставлять свои представления, физически испытывая на себе и шум, и вибрацию кабины, и наваливающиеся на тебя перегрузки.

«Мысленно я дорисовываю воображением не раз виденную картину.. – напишет позднее Георгий Береговой в своей книге «Угол атаки». - Вибрация ракеты усиливается, с ее обшивки осыпается иней, одновременно внизу вспыхивает бурлящий клуб ослепительного бледно-оранжевого пламени, а все вокруг сотрясает мощная волна грохота... Грохот нарастает, раздирая воздух стремительно расходящимися в пространство волнами; подпирающий работу столб пламени растет вверх, ракета плавно сходит со стартового стола и на какую-то неуловимую



сознанием долю секунды будто зависает в воздухе... Но это лишь обман чувств, шок, вызванный грандиозностью и фантастичностью зрелища. На самом деле ракета сначала медленно, а затем все быстрее и быстрее набирает скорость... Проходит несколько стремительных, но в то же время необъятно емких секунд, и высоко в небе, там, куда только что ушла ракета, уже гаснет крохотное пятнышко слабого света - последний зримый след выходящего на заданную орбиту космического корабля...»

- Сто секунд, полет нормальный! – оператор с пункта управления начал счет секундам полета. – Давление в камерах сгорания в норме! Ракета-носитель идет устойчиво!

Начались дистанционные радиотехнические измерения траектории летящей в космос ракеты. Полученные данные поступают в координационно-вычислительный центр и вводятся в электронные машины. Они практически мгновенно решают сложнейшие навигационные задачи и дают ответ на вопрос: соответствует ли траектория расчетной? Какими будут параметры орбиты космического корабля?

На 290-й секунде полета кабину космического корабля внезапно залил яркий, как луч прожектора ночью, поток света. Это сработали пиропатроны, отбросив в пространство ставший ненужным после прохождения плотных слоев атмосферы аэродинамический обтекатель. Во время отделения аэродинамического обтекателя был хорошо слышен скрежет. словно невидимый меч ударил по этому колпаку, и он, разрубленный вдоль, разлетелся двумя половинками в стороны. Теперь иллюминаторы в спускаемом аппарате больше ничего не закрывает и в них можно взглянуть.

- Головной обтекатель сброшен! – доложил на Землю Береговой.

- Не волнуйся, дождя теперь уже не будет! – шутливо отозвался с Земли космонавт Андриян Николаев.

Потом Георгий Береговой почувствовал, как отработала первая ступень ракеты-носителя и включилась вторая. Легкая вибрация стенок корабля, которая началась сразу после старта, еще продолжается.

В динамиках периодически слышится голос оператора, который считает секунды полета, и тот же взволнованный голос, наконец, объявляет:

– Полет нормальный! Все параметры ракеты-носителя и космического корабля в норме.

- На борту все в порядке, - откликается Георгий Береговой. - Самочувствие хорошее.

Разгоряченные двигатели выработывают последние сотни килограммов топлива, фыркают, выключаясь, и наступает тишина. Космический корабль вышел на орбиту.

«Перед тем как окончательно успокоиться, - вспоминал позднее Георгий Тимофеевич Береговой, - оставалось только одно: благополучно миновать момент отделения корабля от ракеты. Момент этот, образно говоря, должен точно «попасть в яблочко». Диаметр мишени пять-шесть секунд. Перед подходом к ней ракета-носитель добирает последние метры скорости. Если отстрел ракеты произойдет чуть раньше, скорости не хватит и корабль, вместо того чтобы выйти на расчетную орбиту, не сумеет преодолеть притяжение Земли и, описав кривую, приземлится или приводнится где-нибудь у черта на рогах. Скажем, в Индийском океане или в пустыне Гоби... Наоборот, если корабль отделится от ракеты-носителя чуть позже, скорости будет излишек и корабль выйдет на орбиту с координатами икс, зет и игрек. Что лучше - сказать трудно. Твердо можно быть уверенным лишь в одном: орбита с подобными «координатами» - это далеко не самое лучшее, о чем можно мечтать.

Словом, отделиться нужно не «чуть раньше» и не «чуть позже», а точно вовремя. Только тогда все будет хорошо, только тогда можно будет, как говорится, спокойно жить и спокойно работать.

Отделение корабля от ракеты-носителя происходит автоматически: вмешаться в это деликатное дельце я не могу - я могу только контролировать его ход по хронометру. Пассивно контролировать, по принципу: «Ай-ай-ай!.. Что же вы со мной, черти полосатые, делаете!» Но ракету отделяют не черти, а автоматика. Сто раз выверенная и перепроверенная.

Я знаю ее, я горжусь ею, я верю ей; я сижу и гляжу на циферблат хронометра... Тик-так, тик-так, тик...

Глубокий вздох... Все в порядке!

- Находишься на расчетной орбите! - информирует меня Земля. - Корабль «Союз-3» идеально выдержал заданные параметры. Все бортовые системы функционируют нормально.

Выдох... Все! Я начинаю спокойно жить и спокойно работать».

Последние уточняющие траекторные измерения. Звонки в Москву из Центра управления полетом: «Все прошло нормально, корабль на орбите, космонавт чувствует себя хорошо!». И радиэфир замирает минутной паузой. А потом в пространство над планетой летит заранее подготовленный текст сообщения ТАСС:

«НА ОРБИТЕ – «СОЮЗ-3»

26 октября 1968 года в 11 часов 34 минуты московского времени на орбиту искусственного спутника Земли мощной ракетой-носителем выведен космический корабль «Союз-3».

Космический корабль пилотирует гражданин Советского Союза, летчик-космонавт, Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР полковник Береговой Георгий Тимофеевич.

С космическим кораблем «Союз-3» установлена надежная двусторонняя радиосвязь. Сообщения с борта корабля передаются на частотах 15,008; 20,008 мегагерц.

По докладу летчика-космонавта товарища Берегового Георгия Тимофеевича, самочувствие его хорошее.

Космический корабль «Союз-3» выведен на орбиту, близкую к расчетной, с параметрами:

- период обращения вокруг Земли – 88,6 минуты;
- максимальное удаление от поверхности Земли (в апогее) – 225 километров;
- минимальное удаление от поверхности Земли (в перигее) – 205 километров;
- наклонение орбиты – 51 градус 40 минут.

Бортовые системы корабля «Союз-3» функционируют нормально. Давление и температура находятся в заданных пределах. Летчик-космонавт товарищ Береговой Георгий Тимофеевич приступил к выполнению программы полета».

Над планетой зазвучал новый космический позывной – «Аргон». Георгий Тимофеевич доложил в Центр управления полетом об успешном выходе космического корабля «Союз-3» на расчетную орбиту.

С первых же минут космический рейс Георгия Берегового стал неординарным событием. Первый раз на орбиту поднялся участник войны, фронтовой летчик, Герой Советского Союза, получивший это звание за 186 боевых вылетов на знаменитых штурмовиках Ил-2, заслуженный летчик-испытатель СССР.

И, прежде всего, живейший отклик полет Георгия Берегового нашел в его родном Енакиеве. На площади около городского автовокзала состоялся многотысячный митинг жителей города.

«Георгий Тимофеевич начинал свою трудовую жизнь на Енакиевском металлургическом заводе, и мы этим гордимся, - писал в газете «Енакиевский рабочий» начальник смены мартеновского цеха Юрий Варванский. – Пока он будет летать в космосе, мы решили стать на ударную вахту. В день его вылета наша смена сварила 100 тонн сверхплановой стали, а с начала месяца у нас 500 тон металла, выплавленного дополнительно к плану.

Каждый сталевар решил подготовить свой подарок. Вот что сказал, например, заслуженный металлург республики, орденоносец Егор Семендяев:

- Пусть наша скоростная плавка будет скромным подарком космонавту.

Такие же обязательства взял и сталевар Петр Фурса. Вот это по-рабочему!»

«Первый день полета в космосе Г.Т.Берегового мастера подземной углевыемки отметили выдачей награда 2000 тонн сверхпланового угля», - сообщал помощник главного инженера треста «Орджоникидзеуголь» Г.Суслин.

«Все доменщики желают Георгию Тимофеевичу доброго здоровья, счастливого полета и успешного приземления», - писал в газету оператор доменного цеха металлургического завода М.Середенко.

...Как Георгий Береговой ни старался точно уловить момент перехода от перегрузки к состоянию невесомости, переход все равно произошел неожиданно.

Первое впечатление после выключения двигателей ракеты-носителя и наступления невесомости было, что корабль вдруг перевернулся вверх ногами. Береговой повис на ремнях, которыми был прикреплен к креслу-ложементу.

Он прислушался к своим ощущениям. Было такое впечатление, будто опрокинулся лицом вниз, резко рванулся вперед и падаешь, стремительно вываливаясь из ложемента сиденья, к которому был только что прижат давящей невидимой рукой перегрузки, притиснут бешеной силой стартового ускорения. В момент выключения ракетного двигателя и перехода к состоянию невесомости тело космонавта еще продолжает движение вперед по инерции. Отсюда и ощущение, что ты как будто отклеиваешься от кресла-ложемента. Мгновенно, разом исчезают стартовые перегрузки, и ты, двигаясь по инерции, стремительно устремляешься вперед, словно отделяясь душой от тела.

Твой организм, твое сознание, еще не понимающие, что такое невесомость и как она действует, воспринимают происходящее, как падение, как резкий кувырок вперед. Первая реакция – схватиться за подлокотники ложементов. Потом понимаешь, что ты все-таки не вывалился из кресла и по-прежнему висишь над ложементом, удерживаемый ремнями. Тут сознание выдает вторую совершенно неверную подсказку: что корабль перевернулся, и это ты висишь вниз лицом. Тело прошибает холодный пот, легкая тошнота подкатывает к горлу. Сердце колотится где-то у самой шеи. Виски сдавило какой-то невидимой силой. Чтобы унять бухающее сердце, делаешь несколько глубоких вдохов, но проходит две-три минуты, пока усилием воли не заставишь себя поверить: все нормально, космический корабль не перевернулся. Просто наступила невесомость. Вытираешь пот со лба и с интересом осматриваешься вокруг.

Внутри кабины корабля в условиях невесомости всплывают мельчайшие пылинки и даже мелкий мусор. Нет, конечно, при подготовке к старту все отсеки корабля очень тщательно чистят, но частицы пыли, мелкие песчинки, какие-то ниточки и прочая мелочь все равно попадают в помещения «Союза» во время его обслуживания испытателями на старте и при посадке космонавтов в корабль. Тогда они совершенно незаметны для глаз. А сейчас все это всплыло в воздух и в потоке яркого солнечного света, который льется из иллюминаторов, повисло в кабине корабля. Похожие на маленькие звездочки пылинки, соринки и песчинки медленно перемещаются перед глазами, устраивают танцы со сложными пируэтами при малейшем движении воздуха. Общее впечатление от всего происходящего очень необычное, ни с чем, ранее видимым не сравнимое. Кажется, что ты оказался внутри какой-то призрачной вселенной, светила которой живут по своим собственным законам. Конечно, готовясь к полету, Георгий Береговой, как и все другие космонавты,

проходил неоднократные тренировки в так называемом «бассейне невесомости», оборудованном в самолетолaborатории, специально приспособленном для отработки действий космических экипажей в условиях невесомости. Но там, в самолете, который делает «горку, 25 - 30 секунд – вот самый большой отрезок времени, в течение которого появляется состояние невесомости. И совсем другое дело, когда космонавт находится в космическом полете. Невесомость становится постоянным атрибутом жизни. Плавай, сколько хочешь, изучай реакцию собственного организма на потерю веса хоть на протяжении всего полета.

Если сейчас выглянуть в иллюминатор, то и там увидишь целый фейерверк светящихся частиц, плывущих рядом с космическим кораблем. Никаких звезд не видно, а эти мельчайшие частички, подсвеченные солнцем, – такой же мусор и пыль, как и внутри корабля, хорошо различимы на фоне черного бархата неба. Малейшая пылинка, которая при отделении от последней ступени ракеты-носителя отошла от корабля, выглядит крошечной серебристой звездочкой и, медленно вращаясь вокруг центра притяжения, парит рядом с летящим по околоземной орбите «Союзом».

Жизнь космонавта на орбите начинается с вживания, с приспособления сознания и человеческого организма к новым условиям окружающего пространства, и прежде всего, - к условиям невесомости. Одновременно по программе полета начинается работа: с обзора пультов управления, световой индикации, с проведения большого объема технических работ на борту - всего того, что относится к обязанностям летчика-космонавта.

Георгий Береговой контролирует выполнение автоматикой корабля раскрытия солнечных батарей и антенн. Полтора года назад, во время трагически закончившегося полета Владимира Комарова, именно в этот момент начались первые неприятности – не

открылась одна из двух батарей. Сейчас же все проходит нормально.

Следующая полетная операция – проверка герметичности орбитального отсека. Все в полном порядке, утечки воздуха нет. Береговой выравнивает давление между орбитальным отсеком и спускаемым аппаратом. Расстегивает ремни, которые фиксировали его в кресле-ложементе, и открывает переходной люк между отсеками. Теперь можно начинать обживать корабль.

Прежде всего, нужно привыкнуть к новому порядку вещей в условиях невесомости. На Земле сила притяжения строго обуславливает и определяет расположение всех вещей и предметов, которые окружают людей. Это расположение, как правило, статично. То есть если предметы не перемещает сам человек или какая-то иная сила, то они не меняют своего положения и не двигаются. Можно положить книгу на стол и не беспокоиться, будет ли она на том же месте спустя пару минут. Даже если предмет случайно упал со стола, ясно, где его искать – на полу.

А в условиях невесомости все предметы словно оживают. Здесь не нужен стол или другая подпорка, на которую можно положить предмет. Любая вещь может быть оставлена прямо в воздухе, в плавающем состоянии. Но нет никакой гарантии, что через пару минут вы найдете свою вещь на месте. Как бы вы не «затормаживали» предмет, у него всегда остаются – или появляются из-за движения воздуха, - остаточные скорости. Вещь оставленная в свободном полете в невесомости через некоторое время обязательно «уйдет». И найти ее будет трудно: это на Земле, когда тела имеют вес, упавший предмет оказывается на полу. В невесомости предметы «уходят» со своего места в любом направлении, часто – совершенно непредсказуемо. Искать такой «ушедший» предмет потом можно часами, а то и днями. У Георгия Берегового в первые же часы космического путешествия уплыл



секундомер. И только через несколько дней он случайно обнаружился за настенной панелью космического корабля.

Эти необычное поведение предметов в условиях невесомости вызывает необходимость постоянной фиксации всех вещей, с которыми космонавт имеет дело в ходе космического полета. В невесомости приходится фиксировать научное оборудование, кинофотоаппаратуру, предметы туалета и все прочее.

Совершенно иными вдруг сделались и звуки в окружающем Георгия Берегового мире. Это не была давящая, ватная тишина сурдокамеры. Это не было обычное богатство звуков повседневной городской жизни – голоса людей, шум проезжающих мимо по улице машин, чьи-то шаги в коридоре. Гамма звуков резко сузилась, хотя вовсе и не сошла на нет. Береговой прекрасно слышал шум от работы гонявшего воздух в спускаемом аппарате вентилятора, жужжание электромоторов, пыхтение регенерационных установок, легкое дребезжание холодильно-сушильного агрегата, тиканье бортовых часов, пощёлкивание программных механизмов... И это было все, весь набор звуков. Весь остальной мир, весь окружающий корабль космос погрузился в полное безмолвие, стал похож на полностью оглохшего и онемевшего великана.

Георгий Береговой достаточно быстро привык к изменению звуковой гаммы и реагировал теперь только когда появлялся новый звук: включался программный механизм или срабатывал какой-либо привод. Тогда он сразу же настораживался, мысленно анализировал бортовые системы и выяснял причину появления нового звука. Скоро Георгий Тимофеевич свыкся с необходимостью постоянного «прослушиванию» жизни космического корабля и к анализу работы его бортовых систем по звукам. Так, по изменению звукового режима работы программного механизма он научился четко определять момент вхождения в зону наземных пунктов радиосвязи. Но это привычка сформировалась уже

ближе к концу космического полета, а в первый день на орбите слух космонавта был обострен, любой новый звук воспринимался как потенциальная опасность.

Вот это «вживание» человека в мир невесомости и новых звуков и было тем, что принято называть адаптацией организма к условиям космического полета. Уже после завершения космического полета Георгий Береговой отметит в своих воспоминаниях:

«Адаптация - процесс независимый, самостоятельный; организм вживается в новую среду как бы сам по себе, независимо от сознания. Ему требуется только время. А время, как известно, бежит быстрее, когда сознание не томится бездействием, не изнывает от праздного ожидания, а за что-нибудь зацепилось. Ну, хотя бы за любопытство. Особенно если оно проявляется в качестве своего благородного синонима - любознательности.

Кому, будем откровенны, неинтересно знать, что происходит с собственной его персоной, если он попал в новую не только для него самого, но и для всякого другого человека на Земле обстановку? Почему, скажем, человек сорока семи лет от роду и с высшим образованием за плечами не может вдруг записать пару слов в блокнот, а лишь продирает концом карандаша бумагу? Или не способен с первого раза быстро ухватить пальцами свой собственный нос?»

Георгий Береговой знал, что когда человек попадает в какие-то резко отличающиеся от нормальных условия, вначале начинают перестраиваться его центральная нервная и сердечно-сосудистая системы. Затем настает черед для перестройки менее важных органов. Таков железный закон выживаемости: сперва отдать все возможные ресурсы главному, а затем уже обратить внимание на все остальное, второстепенное.

Но для Георгия Берегового, как летчика-космонавта, для утвержденной программы космического полета, которая уже на первом витке предусматривала сближение и стыковку с «Союзом-2», главным сейчас

являлась именно перестройка второстепенных ресурсов человеческого организма. Сердце и нервы особой заботы пока не требовали - они справятся с адаптацией к новым условиям сами по себе. А вот нарушение координации движений в условиях невесомости становилось серьезной проблемой, учитывая тот факт, что в ближайшие полтора-два часа Георгия Тимофеевича ждала сложная и серьезная работа по управлению маневрированием, сближением и соединением в единое целое двух космических аппаратов. Должна закончиться перестройка не только жизненно важных органов космонавта, но и вернуться к норме нарушенная при появлении невесомости координация движений. Георгий Береговой понимал, что до тех пор, пока не прошло необходимое для такого изменения время, полагаться на привычную мышечную память и выработанный на тренировках на Земле автоматизм собственных движений при управлении космическим кораблем не стоит. Любое движение рук, всего тела в первые часы космического полета лучше все-таки держать под контролем и сознательно корректировать.

В первые же минуты космического полета Георгий Тимофеевич обратил внимание на довольно необычный оптический эффект:

«...Я столкнулся с необычным восприятием всего облика нашей планеты, такого привычного для тех, кто ходит, плавает и летает над ней на небольшой высоте. С самолета Земля выглядит гигантской чашей. Вы находитесь как бы над центром. А из космоса, наоборот, Земля кажется выпуклой. И меня, летавшего на самолете много лет, это поразило больше всего. Движение космического корабля еще более усиливает физическое ощущение выпуклости планеты. Удивляет широта обзора. К тому же непрерывное изменение оттенков нашей планеты. На каждом витке все по-новому. Меняются облака, их форма. От положения Солнца изменяется подсветка Земли».

Однако времени любоваться красотами планеты, следить за перестройкой собственных реакций, заниматься самонаблюдениями и самоанализом было уже некогда. Программа космического полета предусматривала начало активных действий космонавта в первые минуты после выхода «Союза-3» на околоземную орбиту. С Земли поступила команда, которая, хотя Георгий Тимофеевич и был к ней готов, все же заставила его сердце сжаться острым волнением. Береговому предстояло провести сложный маневр по сближению с беспилотным кораблем «Союз-2», а потом выполнить причаливание к нему и собственно стыковку.

Работа предстояла очень ответственная и серьезная.

А в эфир, между тем, ушло еще одно бодрое сообщение ТАСС о ходе космического полета, в котором о предстоящих динамических операциях двух кораблей на околоземной орбите не было ни слова:

«Космический корабль «Союз-3» продолжает свой полет. В процессе вывода и в полете по орбите космонавт выполнил все операции по заданной программе, обстоятельно докладывал о работе систем корабля. Самочувствие летчика-космонавта товарища Берегового Георгия Тимофеевича хорошее».

Тишь да гладь, да Божья благодать!

## 11. Стыковка, которая не удалась

(26 октября 1968 года, первый день космического полета)

Даже через несколько лет в совместной книге А.Романова, Л.Лебедева и Б.Лукьянова «Сыны голубой планеты» основная цель космического полета Г.Т.Берегового формулировалась так:

«...отработка процессов сближения и маневрирования с помощью систем ориентации и управления космического корабля, отработка средств и методов астронавигации, проведение широкого комплекса научно-технических, медико-биологических исследований».

И ни единого словечка о планировавшейся стыковке!

Примерно через три часа после начала космического полета «Союза-3» в радиоэфире прозвучало еще одно сообщение ТАСС, в котором, наконец, сообщалось о динамических операциях на околоземной орбите:

«В соответствии с программой полета на первом витке корабль «Союз-3» производил сближение с беспилотным кораблем «Союз-2». На первом этапе сближение до расстояния 200 метров осуществлялось автоматической системой. Последующие операции по сближению проводил летчик-космонавт товарищ Береговой с использованием системы ручного управления.

С борта корабля «Союз-3» велась телевизионная передача.

По данным телеметрических измерений, бортовые системы кораблей функционируют нормально. Давление и температура находятся в заданных пределах.

Летчик-космонавт товарищ Береговой продолжает успешно выполнять намеченную программу экспериментов и исследований».

Но о планировавшейся в ходе полета стыковке – опять ни слова не сказано.

Более того, уже после завершения космического рейса «Союза-3» орган ЦК КПСС газета «Правда» 17 ноября 1968 года опубликует развернутую информацию о полете Георгия Берегового, в которой так будет описан процесс взаимодействия двух кораблей в космическом полете:

«После отделения корабля «Союз-3» от носителя он (т.е. космический корабль – С.Ч.) осуществил радиопоиск «Союза-2», после чего начался процесс сближения космических кораблей. После автоматического сближения кораблей до расстояния между ними 200 метров последующее сближение проводилось под управлением летчика-космонавта. После выполнения этой операции корабли разошлись на расстояние 565 километров, а затем вновь сблизились. При повторном сближении Г. Т. Береговой производил фотографирование «Союза-2» и проводил измерения параметров относительного движения кораблей».

...Подтверждена правильность технических решений, положенных в основу создания нового типа пилотируемого космического корабля с широкими маневренными возможностями. Доказана рациональность его конструкции и надежность бортовых систем. Отработаны процессы маневрирования на орбите при автоматическом и ручном управлении. В результате проведенных научно-технических экспериментов получены новые ценные данные.

Полетами космических кораблей «Союз-2» и «Союз-3» сделан новый шаг в области совершенствования маневрирующих пилотируемых кораблей и создания орбитальных станций».

Из приведенного выше текста, опубликованного в «Правде», совершенно ясно, что в полете «Союза-2» и

«Союза-3» планировалось только маневрирование и сближение космических кораблей, но речи об их стыковке не было.

Обратимся к воспоминаниям о первом дне космического полета самого Георгия Тимофеевича Берегового:

«Автоматически включились бортовые двигатели, и «Союз-3», изменив траекторию полета, направился к точке, в которой должно было состояться космическое рандеву. Оба корабля оказались поблизости друг от друга - их разделяло лишь несколько километров. Сблизившись до двухсот метров, корабли пошли параллельным курсом, - видеть все это, должен сказать, было незабываемым счастьем. «Союз-2», бесшумно несется сейчас в двухстах метрах от моей кабины. По программе нужно свести корабли еще ближе - на расстояние нескольких метров! Пришел черед действовать мне.

Беру управление на себя...

...Осторожно двигаю ручками управления... Расстояние между кораблями постепенно уменьшается - значит, двигаюсь вперед. Увеличиваю тягу маневровых двигателей - сближение продолжается... Вот он, «Союз-2», совсем рядышком, рукой достать!

Отпускаю ручку. Летим по инерции по своим орбитам. Корабли, имея небольшую разницу в скорости, начинают медленно расходиться... Снова берусь за ручки, снова сближаю корабли...»

О планировавшейся стыковке и в мемуарах самого Георгия Тимофеевича – тоже ни слова!

Более того, вот текст официальных телеграмм, которыми обменялись космонавт Береговой и советские руководители в ходе космического полета. Материалы были опубликованы в советской прессе еще во время космического полета:

**«РАДИОГРАММА С БОРТА КОСМИЧЕСКОГО КОРАБЛЯ «СОЮЗ-3».**

*Летчик, испытатель, космонавт*

Докладываю Центральному Комитету Коммунистической партии Советского Союза и Советскому правительству - полет проходит нормально.

Успешно выполнил маневрирование и сближение с космическим кораблем «Союз-2». Настроение бодрое. Горячо благодарю Центральный Комитет родной партии и Советское правительство за оказанное мне доверие. Полет проходит по программе. Выполняю научные эксперименты. Системы работают отлично. Состояние отличное.

Летчик-космонавт Г. Береговой.

(Опубликовано: «Правда», 27 октября 1968 года).

**«ПРИВЕТСТВЕННАЯ ТЕЛЕГРАММА  
РУКОВОДИТЕЛЕЙ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВА  
КОСМОНАВТУ Г. Т. БЕРЕГОВОМУ.**

Дорогой товарищ Береговой Георгий Тимофеевич!

От имени Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР сердечно поздравляем Вас с успешным началом полета и выполнением задания по маневрированию и сближению космических кораблей на околоземной орбите. Весь наш народ с неослабным вниманием следит за Вашим полетом. Крепко обнимаем Вас и желаем благополучного приземления.

До встречи на родной Земле!

Л. Брежнев, Н. Подгорный, А. Косыгин

(Опубликовано: «Правда», 27 октября 1968 года).

И снова ни слова о планировавшейся стыковке! Словно и не планировали ничего, не готовили космонавтов к этому полету более полугода...

Но ведь стыковка планировалась! И готовились проекты совсем других приветственных телеграмм – с борта экспериментальной орбитальной станции, которую предполагалось образовать из состыкованных «Союза-2» и «Союза-3».



Что же произошло? Почему и ЦК КПСС на пару с Советским правительством, и средства массовой информации, и руководители космической отрасли, - да и сам космонавт, - умалчивают о факте подготовки стыковки двух космических кораблей в октябре 1968 года?

Ответ очень прост. Стыковку «Союза-2» и «Союза-3» выполнить не удалось. Полет Георгия Берегового начался с неудачи. Но стоит ли говорить о неудаче, если есть возможность ее замолчать? Пусть все – и прежде всего, советский народ, - будут уверены: в космосе все прошло гладко. В полном соответствии с программой полета. Никакой стыковки не планировалось, дорогие товарищи. Предполагалось только маневрирование и сближение двух космических кораблей, которое – как и все в советской космонавтике – прошло без сучка и задоринки.

Попробуем разобраться в том, что же действительно произошло в тот октябрьский день 1968 года на космической орбите – в день, который, наверное, стал одним из самых трудных в жизни летчика-космонавта СССР Георгия Тимофеевича Берегового.

По принятой для полета «Союза-2» и «Союза-3» методике стыковки, сразу после старта активный космический корабль (т.е. тот корабль, который оснащен активным, «штыревым» стыковочным узлом и будет выполнять большую часть маневров на орбите – С.Ч.) выводился в зону ближнего сближения до расстояния 10-20 километров с пассивным кораблем (т.е. с кораблем, имеющим воронкообразный стыковочный узел – С.Ч.). После этого в автоматическом режиме начинала работать радиотехническая система сближения двух кораблей «Игла», которую только контролировал командир «Союза-3». С 200 метров космонавт переходил на ручное управление и выполнял сначала причаливание, а затем стыковку двух космических кораблей.

Владимир Сергеевич Сыромятников в книге «100 рассказов о стыковке и о других приключениях в космосе и на Земле» очень хорошо и точно описывает весь комплекс управления движением и стыковкой «Союза-3», который был задействован в космическом полете:

«На расстояниях в 100-200 м при относительных скоростях порядка 1 м/с законы орбитального полета практически не оказывают влияние на относительное движение, а космонавт может управлять кораблем почти как самолетом. Через оптический прибор под названием «визир специальный космонавта» (ВСК) он наблюдает цель: на таком расстоянии она хорошо видна. Когда расстояние уменьшается до нескольких десятков метров, становится видной специальная мишень, которая служит для окончательного выравнивания кораблей таким образом, чтобы стыковочные агрегаты расположились соосно, без боковых и угловых отклонений. Для управления в темноте, при полете в тени Земли, на пассивном корабле установлены специальные огни, почти как на самолете. Для управления поступательным движением корабля и угловыми поворотами (то есть ориентацией) имеются две ручки управления движением и ориентацией - РУД и РУО. У каждой ручки - три степени подвижности по числу степеней свободы корабля: первая - вверх-вниз, влево-вправо, вперед-назад, вторая - по тангажу, рысканию и крену, как эти углы называют в авиации и в ракетной технике. При такой ничем не ограниченной свободе движения управлять кораблем совсем не просто. Полная свобода, похоже, одинаково опасна как на Земле, так и в космосе. Требуется навык, который приобретается на специальных тренажерах».

Как же на самом деле проходил космический полет корабля «Союз-3», пилотируемого Георгием Тимофеевичем Береговым, 26 октября 1968 года?

Старт космического корабля «Союз-3» прошел без замечаний. Баллистики постарались с расчетами: после выхода «Союза-3» на околоземную орбиту он оказался всего лишь на расстоянии одиннадцати километров от

«Союза-2». Вскоре от радиотехнической системы сближения и стыковки «Игла» прошел сигнал «Захват цели». Началось автоматическое сближение двух космических кораблей.

Программой полета предусматривалось, что сближение и стыковка произойдут вне зоны радиовидимости наземных средств командно-измерительного комплекса, когда космический корабль на первом витке уйдет на теневую сторону Земли. Было решено, что дальнейшее сближение с беспилотным кораблем будет производиться в автоматическом режиме, а с расстояния примерно 150-160 метров Георгий Береговой начнет сближение вручную.

Так как баллистики при подготовке полета изначально рассчитали проведение стыковки на затемненной, - так называемой «ночной» - части околоземной орбиты, то для визуального ориентирования космонавта на борту «Союза-2» зажигались специальные сигнальные огни, расположенные в виде пирамиды.

Автоматическое сближение «Союза-2» с «Союзом-3» проходило нормально, никаких неисправностей на борту обоих кораблей отмечено не было. Генерал Н.П.Каманин позднее вспоминал:

«Выходя из бункера (управления – С.Ч.), я услышал сообщение по громкоговорящей связи: «Расстояние между кораблями 8 километров, скорость сближения 15 метров в секунду». Когда я приехал на КП, там уже все поздравляли друг друга с удачным началом полета».

Беспилотный «Союз-2» возник в поле зрения Георгия Берегового откуда-то из глубин космического пространства сначала в виде едва различимой, но яркой точки, которая постепенно увеличивалась в размерах, и постепенно превратилось в светящее пятно. Где-то с расстояния полкилометра уже четко просматривались очертания конструкции беспилотного корабля.

Когда расстояние между кораблями сократилось примерно до двухсот метров, «Союз-2» уже напоминал Георгию Береговому большую серебряную птицу, у которой вместо крыльев широко раскинулись в стороны панели солнечных батарей. Теперь эта «космическая птица» парила совсем рядом с «Союзом-3». Казалось, можно рукой дотянуться: обычные наземные ориентиры отсутствовали, и достаточно большой по своим размерам космический корабль «Союз-2» казался Георгию Береговому крошечным, словно игрушечным, и висевшим в бархатной черноте космоса очень близко.

Система управления еще раз провела оценку взаимного расположения кораблей. Оказалось, что угол по крену «Союзом-3» выбран не полностью. Корабль летел, чуть завалившись набок.

Едва слышно заворчали за бортом малые двигатели системы ориентации и стабилизации «Союза». Глухим кашлем отозвались, заработали и маневровые. Два корабля медленно сходились в околоземном космическом пространстве.

Строго по полетной инструкции на расстоянии около ста шестидесяти метров от пассивного беспилотного «Союза» Георгий Береговой взял управление сближением и предстоящей стыковкой на себя.

Вот в этот момент судьба и сыграла злую шутку с космонавтом...

Полной адаптации Георгия Тимофеевича к условиям невесомости еще не произошло – ведь полет по орбите длился пока менее часа. Координация движений и пространственная оценка расположения окружающих объектов в условиях невесомости у космонавта были нарушены. А выполнялась сложнейшая управленческая операция...

На дальности тридцать метров от «Союза-2» Береговой затормозил и пришел к выводу, что надо повернуть «Союз-3», иначе стыковочный штырь его

активного корабля правильно не состыкуется с воронкой пассивного корабля.

Но вместо того, чтобы слегка повернуть свой корабль по крену, выровнять его, Георгий Береговой слишком сильно повернул его. Береговому показалось, что корабли шли на сближение в перевернутом положении, и он «вручную» перевернул свой корабль вдоль продольной оси «Союза-3». А на самом деле это коварная невесомость, к которой космонавт еще не успел толком адаптироваться до начала процесса сближения и стыковки, «перевернула» Георгию Тимофеевичу зрение. В те напряженные минуты полета он видел все за бортом корабля словно «вверх ногами».

Теперь корабли действительно оказались в перевернутом положении относительно друг друга на 180 градусов, а космонавт не заметил этого и был уверен, что процесс сближения идет нормально. Георгий Тимофеевич не обратил внимания на то, что бортовые огни на концах солнечных батарей «Союза-2» после выполненного им маневра заняли неправильное положение. Эти динамические эволюции кораблей были выполнены еще в зоне радиовидимости с Земли, но никто из операторов в Центре управления полетом и наземных измерительных пунктов на них не прореагировал.

Береговой доложил на Землю: «Дальность - сорок. Сближение идет нормально». Шеститонные космические корабли теперь отделяло друг от друга расстояние всего сорок метров. Еще две-три минуты и произойдет долгожданная стыковка... Но в это время оба корабля вышли из зоны радиовидимости наземных пунктов слежения. Связь с Землей прервалась. Космонавту Береговому теперь предстояло действовать самостоятельно, без помощи операторов и специалистов из Центра управления полетом.

Сближение кораблей продолжалось. Но вдруг пассивный корабль «Союз-2» стал отворачивать по углу рысканья от перевернутого «вверх ногами» «Союза-3».

Так и должно было случиться: автоматика «Союза-2» предохраняла корабли от неправильной стыковки, которая могла бы закончиться столкновением двух многотонных космических аппаратов. И стыковка не состоялась лишь из-за рассогласованности двух космических кораблей по курсу.

После того как первая попытка стыковки не удалась и автоматика развела корабли на безопасное расстояние, Георгий Береговой предпринял попытку облететь отвернувшийся от него «Союз-2» и попробовать снова пойти с ним на стыковку. Но и эта его попытка не увенчалась успехом. Береговой по-прежнему не замечал, что «Союз-3» по отношению к «Союзу-2» летит «вверх ногами». Автоматика беспилотного корабля вновь предотвратила столкновение, отвернув «Союз-2» в сторону от продольной оси.

В своей книге воспоминаний Георгий Тимофеевич позднее напишет:

«Наконец я сбросил тягу до минимума: корабли сближались теперь совсем медленно, их относительная скорость практически подходила к нулю. Абсолютная же скорость была огромна: оба они неслись над Землей, покрывая за час двадцать восемь тысяч километров! Здесь, на орбите, особенно если не смотреть вниз, на Землю, чудовищная эта скорость никак не чувствовалась. Оба корабля будто неподвижно повисли в пространстве.

Когда они сблизилась до нескольких метров, двигатели отключились. Некоторое время корабли шли борт к борту, но вскоре в силу разницы орбит опять стали расходиться в стороны. Я вновь включил тягу, и вновь корабли сошлись. Ручное управление действовало безотказно.

Я неохотно вернул ручку управления в нейтральное положение и несколько минут следил, как удаляется «Союз-2», уменьшаясь в размерах, чтобы вновь исчезнуть, раствориться в беспредельных

просторах космоса до новой, запланированной на следующие сутки встречи...»

Конечно, по соображениям цензуры космонавту нельзя было написать всю правду...

Георгий Береговой принимает совершенно верное решение: сближение приостановить, дождаться выхода кораблей на освещенную часть орбиты и проконсультироваться с Центром управления полетом по сложившейся ситуации.

Но тут опять отсутствие адаптации Георгия Тимофеевича к условиям невесомости сыграло роковую роль. Координация его движений была все еще нарушена, он нечаянно зацепил одну из ручек управления. Включились двигатели. «Союз-3» начал вращаться. Береговой сразу же точно оценил ситуацию и вернулся к активному управлению кораблем, пытаясь восстановить его ориентацию. Это было сделать очень сложно, поскольку «Союз-3» по-прежнему совершал полет на теневой части орбиты. В течение трех минут космонавт настойчиво выправлял крен. Наконец, ему удалось сориентировать «Союз-3» в требуемое программой полета положение. Но на эту операцию космонавт израсходовал около 40 килограмм топлива. Георгий Береговой понял, что продолжать дальше сближение двух космических объектов уже просто опасно – запасы топлива на корабле упали до критической отметки. Рабочее тело – перекись водорода - для системы ориентации и стабилизации «Союза-3» было израсходовано практически полностью.

Уже после полета, на заседании Государственной комиссии, Георгий Береговой анализировал свои действия на участке сближения двух космических аппаратов:

«С 200 метров я стал управлять причаливанием вручную. Корабли сблизилась до 30-40 метров. В этот момент я ясно увидел, что бортовые огни «Союза-2» образуют трапецию, и я никак не могу загнать их на одну линию. Я понял, что стыковки не будет, и решил

«зависнуть» и ждать рассвета (т.е. выхода «Союза-3» из тени на освещенную Солнцем сторону Земли - С.Ч.). На светлой стороне Земли я увидел вблизи «Союз-2», но курсы кораблей расходились на 30 градусов».

Космический корабль вышел на освещенную часть орбиты, радиосвязь с Землей восстановилась. Как только корабли вновь появились в зоне связи, все поняли, что «слепая» - на затемненной части орбиты - стыковка двух космических аппаратов не состоялась.

«Казалось, все идет очень хорошо: через полтора часа после пуска «Союза-3» корабли должны пройти над нами жестко состыкованными, - вспоминал генерал Каманин. - Но вот голос Берегового разбивает все наши надежды: «Стыковка не произошла из-за рассогласованности кораблей по курсу...»

Расшифровав данные телеметрии, поступившей с бортов «Союза-2» и «Союза-3», в Центре управления полетом определили, что сближение и причаливание двух космических кораблей до расстояния 200 метров проходило штатно. На участке автоматического сближения на корабле «Союз-3» двигатели причаливания и ориентации израсходовали 30 килограмм рабочего тела. А после перехода на ручное сближение, всего за 2 минуты активного маневрирования, космонавт израсходовал целых 40 килограмм. Общий расход составил 70 килограмм из суммарных запасов 80 килограмм. В Центре управления полетом немедленно забили тревогу: оставшихся 8-10 килограммов рабочего тела едва хватало на построение ориентации космического корабля перед посадкой на Землю...

Делать повторную попытку стыковки было уже нельзя. В целях экономии рабочего тела в последующие дни космической экспедиции решили вообще не проводить динамических операций по управлению полетом. Для дальнейшего управления полетом и выяснения причин невыполнения стыковки Государственная комиссия в полном составе вылетела



из Байконура в Крым, в Центр управления полетом в Евпатории.

Увы, Георгию Тимофеевичу Береговому не удалось состыковать два космических корабля.

Уже после завершения космического полета техническая комиссия Центрального конструкторского бюро экспериментального машиностроения, исследовав все имевшиеся данные о полете «Союза-3» и «Союза-2», полностью восстановила реальную ситуацию в ходе орбитальной миссии Георгия Берегового. Вывод комиссии был жестким и однозначным: причиной невыполнения программы космического полета явилась ошибка космонавта. Мол, именно из-за ошибки Георгия Тимофеевича Берегового и сорвалась стыковка...

Такого же мнения до конца своих дней был и «конкурент» Берегового на стадии подготовки к полету на «Союзе-3» летчик-космонавт СССР, доктор технических наук, профессор Константин Петрович Феоктистов:

«Георгий Тимофеевич допустил грубейшую ошибку - не обратил внимания на то, что корабль, к которому он пытался причалить, перевернут «вверх ногами». Мигающие огни беспилотного корабля оказались сверху, а должны были быть внизу. Не на своем месте были и непрерывно светящиеся огни. Поэтому при приближении «Союза-3» беспилотный «объект» непрерывно «отворачивался». На ошибочные маневры Береговой израсходовал все топливо, предназначенное для сближения кораблей».

Сказано жестко, но вот справедливо ли?

У космонавта Алексея Станиславовича Елисеева иное мнение: «...Специалисты разобрались в происшедшем. Все бортовые системы (космических кораблей «Союз-2» и «Союз-3» - С.Ч.) работали абсолютно нормально. Причаливание не получилось потому, что в самом его начале беспилотный корабль оказался перевернутым почти «головой вниз» по отношению к кораблю Берегового. Если бы

автоматическое управление продолжалось, то корабль был бы развернут в правильное положение в дальнейшем процессе причаливания. При ручном управлении это должен был сделать космонавт. Но на тренировках такая ситуация никогда не отрабатывалась. В начале причаливания встречный корабль всегда занимал положение ближе к правильному, чем к перевернутому. И космонавты к этому привыкли. На экране тренажера приближающийся корабль напоминал самолет. Развернутые в стороны солнечные батареи были похожи на крылья. Для создания условий стыковки космонавты разворачивали свой корабль так, чтобы батареи-крылья занимали на экране горизонтальное положение, и этого было достаточно - все получалось. На расположение остальных элементов конструкции никто не обращал внимания космонавтов. А оказалось, что следовало бы. При правильном положении корабля главная антенна радиосистемы сближения находится над батареями, а при неправильном - под ними. В полете Береговой она оказалась снизу. Когда Береговой считал, что он разворачивает корабль в правильном направлении, на самом деле он пытался увести его еще дальше от правильного. Система управления этого делать не позволяла... Жаль, все это выяснилось поздно».

Все сказано точно и исчерпывающе ясно. Но вот только возникает вполне закономерный вопрос: почему «Союз-2» перед заключительным этапом стыковки «оказался перевернутым»? Кто должен был на Земле отслеживать пространственную ориентацию беспилотного корабля?

## **12. Неудачная стыковка: причины и следствия**

Попытаемся по возможности объективно установить степень личной вины Георгия Тимофеевича Берегового в том, что 26 октября 1968 года не удалось выполнить стыковку космических кораблей «Союз-2» и «Союз-3».

Каковы действительные причины того, что стыковка не удалась?

1. Техническая комиссия ЦКБЭМ назвала в качестве главной причины ошибку космонавта. Но почему Береговой ошибся? Только потому, что еще не адаптировался окончательно к условиям космического полета. А почему не адаптировался? Потому, что период острой адаптации организма космонавтики наложился на сложнейшую операцию – стыковку, которую, к тому же, предстояло выполнить на темной стороне орбиты. Кто же так «замечательно» составил программу полета, что стала возможной ошибка космонавта?

Многое, что пришлось испытать Георгию Береговому в полете на «Союзе-3», никто из организаторов космического рейса на Земле просто не предусмотрел. В результате этой непредусмотрительности сама программа подготовки космонавтов к полету была составлена с изъянами.

Главная причина неудачи при попытке стыковки «Союза-2» и «Союза-3» связана не с ошибкой космонавта, а с ошибками в расчетах и предположениях организаторов и планировщиков всего космического полета. Наземные службы - конструкторы-проектировщики, баллистики и специалисты по автоматике - невольно создали такие условия в ходе космического рейса, что космонавт в сложной цепи управления орбитальным полетом стал самым напряженным, а с учетом его еще незавершившейся

адаптации к новым условиям работы, – еще и самым слабым звеном при проведении стыковки. Именно поэтому Георгий Береговой оказался не готов выполнить сложную динамическую операцию на орбите.

2. Вторая причина нестыковки «Союзов» тесно связана с первой. Это неадаптированность Георгия Берегового к условиям космического полета.

Следует признать, что еще при подготовке космического рейса, многие не соглашались с проведением стыковки на неосвещенной части орбиты. Некоторые специалисты понимали, что без определенного периода адаптации к невесомости и привыкания к ощущениям реального полета решить поставленную задачу с ходу будет очень сложно. Но голос этой трезвомыслящей части управленцев был очень слаб. На их мнение высокие «компетентные» чины просто не обратили внимания.

Невесомость, безусловно, негативно подействовала на Берегового. И особенно сильно это воздействие ощущалось именно в первые часы космического полета. Ведь сколько ни рассказывай на Земле о длительной невесомости, сколько ни описывай ее воздействие действие на человека, каждый человеческий организм реагирует на нее все-таки индивидуально, по-своему, а психические реакции космонавта в этот момент вообще слабо предсказуемы.

Вдумаясь, космонавт только что перенес стартовые перегрузки и предстартовое волнение. А тут сразу же еще одно испытание – длительная невесомость. Не имея достаточно времени, чтобы привыкнуть к состоянию невесомости, «подвешенности» внутренних органов, головокружению и неприятным ощущениям периодически подкатывающей тошноты, космонавт должен был осуществить стыковку вручную, да еще и в полной темноте!

Когда у Георгия Берегового спросили, что он чувствует в невесомости, он откровенно ответил:

«Примерно то же, что чувствуешь после хорошей пьянки!»

Георгий Тимофеевич записал в бортжурнале, что считает нецелесообразным выполнять в первые часы полета операции, связанные с точными, требующими четкой согласованности движениями. Вернувшись на Землю, Георгий Береговой подробно рассказал о своих наблюдениях специалистам. Мнение космонавта было учтено, поскольку уже в следующем групповом полете космических кораблей (Владимира Шаталова на «Союзе-4» и Бориса Волынова, Алексея Елисеева и Евгения Хрунова на «Союзе-5») начало активных действий обеих экипажей было запланировано не на первом, как для командира «Союза-3», витке, а значительно позже, через сутки после старта с Земли.

Георгий Береговой отмечал:

«На мой взгляд, и этого недостаточно; но я понимаю, что моя точка зрения, скорее всего, содержит немалую примесь субъективности. Вероятно, частичное - в той мере, в которой это необходимо на практике, - привыкание к невесомости наступает довольно быстро. Но одно бесспорно: полная адаптация организма в условиях космического полета требует значительно большего времени».

3. С незавершившейся адаптацией космонавта к условиям невесомости очень тесно связана и еще одна причина нестыковки «Союзов» - это изменение ощущений и динамики движения человеческого тела при отсутствии веса.

Вот как описывал свои ощущения летчик-космонавт Олег Григорьевич Макаров в очерке для сборника «Салют-6»: орбиты мира и дружбы»:

«Если человек сидит в кресле, то ему может показаться, что он висит на ремнях кресла вниз головой. Может показаться, что он лежит то на груди, то на спине, то на боку - эти иллюзии называются иллюзиями переворачивания. Может создаться иллюзия беспрерывного падения. Ложная информация поступает

и от полукружных каналов: человеку может показаться, что он находится в постоянном вращении, которое ему никак не удастся остановить. Все эти явления сопровождаются беспокойством и потерей общей ориентировки в пространстве».

По признаниям самого Георгия Тимофеевича, в первые минуты космического полета Береговому казалось, будто его тело хотя и медленно, но непрерывно вращается вдоль незримой горизонтальной оси - так, будто бы он крутил в воздухе неправдоподобно замедленное сальто. Впрочем, ощущение это возникало лишь тогда, когда космонавт закрывал глаза. Стоило их открыть - и головокружение пропадало. Понадобилось немало времени, чтобы Георгий Береговой смог приспособиться к новым условиям и выполнять работу, требующую точности движения и хорошей координации.

4. Не стоит забывать и такую причину неудачи в космосе, как попытка выполнить сложнейшую полетную операцию на неосвещенной солнцем стороне Земли. Цель – космический корабль «Союз-2» - предстала перед Георгием Береговым в виде нескольких мигающих огней. В условиях невесомости правильно сориентировать по ним свой корабль было совсем не простым делом. Другие видимые ориентиры просто отсутствовали в поле зрения космонавта. Стоит ли удивляться, что в таких экстремальных условиях провести стыковку не удалось?

5. Не слишком удобной оказалась на практике и система управления «Союзом». Она могла эффективно использоваться только очень умелым оператором, уже имеющим опыт управления космическим кораблем и адаптировавшимся к условиям невесомости. Маневр по стыковке космических кораблей - это достаточно тонкая операция. Относительная скорость двух кораблей – то есть скорость самого маневра – очень невелика. Космонавт, да еще на теневой части орбиты, при визуальной ориентации ее практически не ощущает. А ведь при такой непростой операции, как стыковка, смотреть космонавту-оператору приходится, что

называется, в оба. Причем не в переносном, а в самом буквальном смысле этого слова. Нужно одновременно держать в поле зрения и приборы на пульте, и окружающее пространство, ситуацию в котором можно оценить, только выглянув в иллюминатор или заглянув в визир оптической ориентации.

6. Сыграло свою негативную роль и ослабление тактильных ощущений космонавта во время управления космическим кораблем. На «Союзе» были ручки управления, но усилия на них практически отсутствовали. Ручки управления двигались очень уж мягко. Поэтому тактильные и внутримышечные анализаторы летчика-космонавта почти не были включены в работу и оставались бездействующими, по крайней мере, на первой, наиболее сложной фазе полета. Фактически космонавт «не чувствовал» свой корабль. В результате в условиях отсутствия веса и в темноте ему казалось, что корабль не управляем.

7. Вынужденная бездеятельность большинства анализаторов человека-оператора неизбежно приводит к перегрузке органов зрения. Береговому пришлось одновременно следить и за приборами на пульте управления «Союзом», и за Землей в иллюминаторе, и за положением объекта сближения в визире-ориентаторе. Что же удивительного, если при восприятии всей этой массы информации только с помощью глаз, зрительные анализаторы космонавта с ней попросту не справились, что, в конце концов, и привело Георгия Берегового к ложным заключениям о взаимном положении «Союза-2» и «Союза-3»? Описывая свои ощущения при сближении с «Союзом-2», Георгий Тимофеевич откровенно признавался:

«Чувствую, что устал. Не физически. Сказывается огромное внутреннее напряжение и... нагрузка на глаза. На их долю выпала львиная часть работы. Закрываю глаза и чувствую, как в них начинает рябить «задним числом»...

8. Негативно сказалось и отсутствие постоянного канала связи между космонавтом и Землей. У Георгия Берегового возникли сложности при стыковке. Вот тут очень кстати были бы советы специалистов и хотя бы моральная поддержка из Центра управления полетом. Но управленцы не имели возможности в реальном масштабе времени вмешаться в процесс стыковки двух космических аппаратов и скорректировать действия космонавта, посоветовать ему, как лучше поступить и что делать дальше. Центр управления полетом в Евпатории не был соответствующим образом оборудован, а зоны радиосвязи космического корабля с Землей связи были очень короткими.

9. Следующий фактор – одиночество космонавта в самом корабле. Береговой стартовал в космос один. А ведь не зря народная поговорка гласит: «Одна голова – хорошо, а две – лучше»! Надежной связи с Землей не было, но не было на борту «Союза-3» и других космонавтов, с которыми можно было бы вместе обсудить и оценить полетную ситуацию. Более того, «Союз-2» летел в беспилотном варианте, и с его борта тоже никто не мог помочь Георгию Береговому правильно оценить взаимное расположение двух кораблей. Кстати сказать, этот «рекорд Берегового» держится уже более сорока лет: никогда до Георгия Тимофеевича и никогда после него ни один космонавт в ходе космического полета не пытался выполнить стыковку на первом витке в полном одиночестве, да еще и на теневой части орбиты!

Кстати, большую роль коллективных действий в космосе через несколько месяцев после завершения космического полета Г.Т.Берегового подтвердит и председатель Государственной комиссии генерал К.А.Керимов. Вот как он будет напутствовать экипажи «Союза-4» и «Союза-5» (Владимира Шаталова, Бориса Волынова, Алексея Елисеева и Евгения Хрунова) перед их космическим полетом, в котором предполагалось выполнить стыковку двух кораблей:



«Вы понимаете, что произойдет, если не будет стыковки? Задание на 90 процентов будет не выполнено, а нас всех вместе с вами будут считать виновниками срыва полета. Поэтому действуйте осмотрительно - ведь у вас четыре пары глаз, а не одна, как у Берегового».

10. Не было у Берегового и мощного компьютера, который мог бы просчитать варианты сближения двух космических аппаратов и помочь космонавту правильно оценить ситуацию, выдать хотя бы сообщение «Ошибка по крену». В этом смысле техническое оснащение «Союза» оставляло желать лучшего.

11. Конечно, можно было бы обойтись и без компьютеров, если бы космонавт действовал в ситуации, которая ему хорошо известна и знакома. На Земле нужно было на тренажерах симитировать и то, что увидит, и то, что будет делать на орбите пилот «Союза». Нужно было понять, как будут реагировать на его команды оба сближающихся корабля, как они будут двигаться друг относительно друга по всем шести степеням свободы, как будет изменяться окружающая обстановка. Но наземный комнатный тренажер имитировал космос не полностью. Первые тренажеры были вообще далеки от совершенства. Следует также отметить, что процесс сближения двух кораблей в перевернутом положении на тренажере «Волга» при подготовке к полету Георгия Берегового на «Союзе-3» вообще не отрабатывался. Космонавт оказался в совершенно новой для него ситуации.

12. Не надо сбрасывать со счетов и появление в условиях космического полета новых раздражителей, которых при тренировках на Земле не было и эффект воздействия которых на психику космонавта в условиях острой перенастройки его организма на новую окружающую среду вообще не учитывался. И первым таким раздражителем была сама Земля. Георгий Береговой так описывал свои ощущения в первые минуты космического полета:

«Космос подавлял своим торжественным, бесстрастным величием. От него веяло глухим отчуждением. Но помимо космоса была Земля. Стоило только взглянуть вниз, в иллюминатор, чтобы понять, как она прекрасна. Поначалу Земля просто ошеломляла буйным великолепием красок. Никогда прежде я не видел ничего подобного. Я понял, что человеческие слова тут бессильны, это нужно увидеть своими глазами. И я смотрел, неотрывно смотрел на Землю. Она была необыкновенна! В первые минуты я просто не мог оторваться от иллюминаторов».

13. Хватало в полете и других раздражителей. Очень мешали медицинские датчики, «расклеенные» по всему телу космонавта. Опыт полета Георгия Берегового показал, что даже в непродолжительном полете несъемные медицинские датчики раздражают кожу и серьезно мешают работе космонавта.

14. В первый день полета у Георгия Берегового были проблемы с желудком, что тоже отвлекало космонавта от работы. Генерал Каманин с сарказмом констатировал в своем дневнике:

«На космодроме было свыше 70 врачей и специалистов Минздрава, они неоправданно часто отрывали Берегового и его дублера от предстартовой подготовки, но не смогли обеспечить нормальную работу желудка космонавта в первый день полета и полное использование им рациона питания».

15. В невесомости – особенно в начальный период ее воздействия на человека - изменяются и двигательные реакции космонавта. «Мне надо было достать киноаппарат, - рассказывал Георгий Тимофеевич Береговой уже после полета. – Я повернулся и прежде, чем вытянуть руку по направлению к киноаппарату, почувствовал произвольную паузу, своеобразный пробел в намерении. В следующий момент деятельность продолжалась».

16. Одно время бытовало мнение, что негативную роль в ходе неудавшейся стыковки «Союза-2» и «Союза-

3» сыграл и «преклонный возраст» космонавта Берегового. Якобы 47-летний человек, как правило, уже имеет естественную, возрастную дальность зрения. В условиях плохой видимости снаружи и малой освещенности внутри кабины корабля он плохо различает предметы внутри космического аппарата и за его бортом. Да и лишний раз прочитать бортовую инструкцию без очков такому оператору трудно. Эффект возрастной дальности зрения вполне терпим в условиях Земли, но может обостриться в условиях невесомости и привести к ошибкам человека-оператора.

Что тут сказать? Медицине, конечно, виднее, но... Уже после полета Георгия Берегового было много стыковок, которые с успехом выполняли люди куда старше 47-летнего Георгия Тимофеевича. И никакого влияния на их результат «эффекта возрастной дальности зрения», вроде бы, не наблюдалось.

Если проанализировать все факторы, которые привели к неудавшейся стыковке «Союза-2» и «Союза-3», неминуемо приходишь к выводу, что техническая комиссия ЦКБЭМ, мягко говоря, поторопилась списать все просчеты только на сделанную космонавтом ошибку. Кому-то очень нужен был «стрелочник». Его и попытались слепить из космонавта Георгия Тимофеевича Берегового. Но эта затея и в те уже далекие от нашего времени годы не удалась ее инициаторам. Советскому руководству были нужны только победы в космосе. Поэтому в сообщениях ТАСС не было ни слова о несостоявшейся стыковке из-за «ошибок» космонавта Берегового. Просто сделали вид, что никакой стыковки и не планировалось – было задумано изначально только маневрирование и сближение двух космических кораблей на орбите. Вечером 26 октября ТАСС бодренько сообщал:

«На 18 часов 45 минут московского времени корабль «Союз-3» завершил пять оборотов вокруг Земли. При очередном сеансе радиосвязи с космическим кораблем «Союз-3» летчик-космонавт Береговой Георгий

Тимофеевич доложил, что программа полета успешно выполняется. Самочувствие его хорошее.

Бортовые системы космического корабля «Союз-3» функционируют нормально: давление в кабине корабля - 760 миллиметров ртутного столба, температура - 17 градусов Цельсия.

В соответствии с намеченной программой была осуществлена ориентация космического корабля на Солнце.

На пятом витке полета летчик-космонавт Береговой переходил в отсек корабля, смежный с кабиной космонавта, предназначенный для выполнения научных исследований и отдыха космонавта.

С 19 часов 18 минут 26 октября до 5 часов 16 минут 27 октября корабль «Союз-3» будет совершать полет вне зоны радиовидимости с территории Советского Союза.

В течение этого времени летчик-космонавт товарищ Береговой будет отдыхать».

Сегодня, с позиций будущего, хорошо виден напускной, явно надуманный характер обвинений против космонавта Георгия Берегового. И не случайно крупнейший российский специалист по вопросам стыковки Владимир Сергеевич Сыромятников на этот счет сделал вывод в своей книге «100 рассказов о стыковке и о других приключениях в космосе и на земле»:

«Обидно за космонавта, заслуженного летчика-испытателя, уважаемого человека. В силу всех обстоятельств он ошибся и не мог исправить свои ошибки, а также недоработки многих людей на Земле. Можно понять причину неудачи, можно понять переживания одного человека и многих причастных к этому событию людей. Нельзя согласиться с тем, как результаты полета преподносились народу так называемыми средствами массовой информации, нередко - дезинформации. Кому-то это было выгодно. Считалось также, что иначе пострадает престиж страны и дело социализма. Где они теперь? Может быть, как раз

поэтому не осталось ни того, ни другого, впрочем, не только поэтому».

А вот сам Георгий Тимофеевич выводы из случившейся с ним на орбите неприятности сделал. Когда в 1972 году тогда уже генерал-майор Береговой станет начальником Центра подготовки космонавтов имени Ю.А.Гагарина, он будет особое внимание уделять совершенствованию тренажерной базы Центра, тщательной и безукоризненной подготовке космических экипажей. Береговой уже будет знать на своем личном опыте, что космос никому не прощает даже малейшей ошибки.

### **13. «Самочувствие хорошее, настроение – паршивое»**

(26 октября 1968 года, первый день космического полета)

Стыковка была отменена, но космический полет Георгия Берегового продолжался. Режим труда и отдыха космонавта в полете корабля «Союз-3» исходил из продолжительности одного цикла (сон - бодрствование), соответствующего нормальным земным суткам. Треть суток отводилась на сон. Спал Георгий Береговой в орбитальном отсеке на диване, привязав себя к нему, чтобы не «плавать» в невесомости. После сна космонавт в течение 25 минут выполнял разнообразные физические упражнения. Суточный рацион питания Георгия Тимофеевича состоял из первого и второго завтраков, обеда и ужина. С помощью телеметрической системы в полете осуществлялся регулярный медицинский контроль за состоянием здоровья космонавта.

Вторая половина первого дня космического полета была занята проведением медицинских тестов, контролем над бортовыми системами космического корабля и наблюдениями за земной поверхностью. Конкретной и детальной расписанной программы полета на этот и все последующие дни у Георгия Тимофеевича не было. При подготовке космического полета никто и предположить не мог, что стыковка не состоится. Поэтому многие исследования на «Союзе-3» строились путем импровизации.

Ближе к вечеру телеметрия выдала информацию, которая вызвала некоторую тревогу в Центре управления полетом. Датчик и индикатор влажности в орбитальном отсеке выдавали заниженное ее значение – около 8 процентов. Решили ничего не предпринимать и подождать до утра следующего дня. Специалисты

оказались правы: занижение «самоустранилось». Видимо, это был просто мелкий сбой в показаниях приборов, вызванный воздействием невесомости. На следующее утро все параметры атмосферы в кабине «Союза-3», включая влажность (20—30 процентов), находились уже в пределах нормы.

Георгий Береговой был очень расстроен тем, что стыковка с «Союзом-2» не удалась. Вечером с космонавтом несколько раз беседовали Василий Павлович Мишин, Николай Петрович Каманин, его коллеги по космическому отряду. На вопрос руководителей полета «Как самочувствие?», Георгий Тимофеевич откровенно и прямо ответил: «Самочувствие хорошее, настроение – паршивое».

Все понимали, как сейчас тяжело Георгию Тимофеевичу от осознания факта, что полетное задание осталось не выполненным, и как могли подбадривали космонавта, старались настроить его на выполнение других задач космического полета.

## **14. Маневрирование на околоземной орбите**

(27 октября 1968 года, второй день космического полета)

Утром 27 октября 1968 года ТАСС опубликовал очередное «бодренькое» сообщение о ходе космического полета:

### **«КОРАБЛИ «СОЮЗ-2» И «СОЮЗ-3» В ПОЛЕТЕ**

Сегодня, 27 октября 1968 года, в 5 часов 16 минут московского времени космический корабль «Союз-3», пилотируемый летчиком-космонавтом товарищем Береговым, вошел в зону радиовидимости дальневосточных измерительных пунктов, совершая 13-й оборот вокруг Земли.

После 10-часового перерыва наземная служба слежения снова установила прямую радиосвязь с товарищем Береговым. Георгий Тимофеевич доложил, что он хорошо отдохнул, самочувствие отличное, все системы корабля работают отлично.

В 4 часа 30 минут по московскому времени он приступил к выполнению программы второго дня полета.

Товарищ Береговой спал в специальном отсеке, предназначенном для проведения исследований и отдыха. Сон был хороший. После сна он сделал комплекс физических упражнений и позавтракал с аппетитом.

Служба медико-биологического контроля подтвердила, что состояние здоровья летчика-космонавта товарища Берегового хорошее. Во время сна пульс был равен 56-60 ударам в минуту, частота дыхания 16 в минуту. В настоящее время частота пульса составляет 64-66 ударов в минуту. По данным



телеметрии, изменений в кардиограмме нет. Организм его хорошо приспособился к условиям космического полета.

Давление в кабине корабля нормальное и составляет 780 миллиметров ртутного столба, температура 21 градус Цельсия.

Дальневосточные измерительные пункты принимали с борта корабля «Союз-3» четкое телевизионное изображение космонавта.

Пролетая над территорией Вьетнама, летчик-космонавт товарищ Береговой передал приветствие героическому народу Вьетнама: «С борта космического корабля «Союз-3» шлю горячий привет мужественному вьетнамскому народу, ведущему героическую борьбу против американских агрессоров, за свою свободу и независимость».

27 октября летчику-космонавту товарищу Береговому предстоит выполнить большую программу научных исследований. С ним поддерживается устойчивая радиосвязь».

Реальная действительность, как всегда, была очень далека от радостно-оптимистических восторгов крупнейшего советского информационного агентства. Георгий Береговой очень плохо спал в свою первую ночь на околоземной орбите:

После полета он признается:

«Впечатления от всего пережитого за первый день моей космической одиссеи были настолько богаты, что первую ночь в космосе я практически почти не спал. Тем более что сыграл на бессонницу и еще один немаловажный в этом смысле фактор - само состояние невесомости. Одно дело невесомость в земных условиях, на тренировках - каких-нибудь несколько десятков секунд и совсем иное - невесомость длительная, можно сказать, стабильная. Заснуть с непривычки в таких условиях штука довольно сложная. Свободное парение в воздухе, как выяснилось, не самая удобная кровать, хотя, пожалуй, самая мягкая. Только

вот проку от подобной «мягкости» ни на грош. Шевельнул, скажем, во сне ногой и сразу - по принципу реактивной отдачи - поплыл в сторону. Поплыл - значит, проснулся».

В свою первую в космосе ночь Георгия Берегового донимала только одна мысль: почему не удалась стыковка? Полного анализа телеметрии еще не было, и еще никто - ни космонавт, ни управленцы в наземном Центре управления полетом, - не знал, что «Союзы» сближались в перевернутом положении. Все были уверены, что произошел какой-то отказ техники. Но какой? Это оставалось неясным.

Георгий Тимофеевич не мог заснуть потому, что искренне не понимал, как же это могло случиться? Как он, летчик-испытатель с огромнейшим опытом и отлично подготовленный космонавт, мог не выполнить программу полета? Что произошло?

Самое обидное было то, что поправить уже ничего было нельзя. Рабочего тела для двигателей причаливания и ориентации на борту осталось очень мало. Его хватало только на ориентацию корабля для посадки на Землю.

Мучительно было и его вынужденное одиночество. На долгие десять часов он ушел из зоны радиосвязи с Центром управления полетом. Обсудить с кем-то происшедшее, хотя бы просто отвести душу в беседе было невозможно даже теоретически. Он оказался отрезанным от всего мира почти так же, как когда-то во время своей «отсидки» в сурдокамере. Только в сурдокамере ты знаешь, что за тобой все время наблюдают другие люди. Даже сквозь бетонные стены и массивную металлическую дверь ты чувствуешь их теплые чувства, любовь и заботу. И одиночество становится уже даже не совсем одиночеством...

А здесь, на орбите, чувствовалось леденящая пустота, мертвая бесконечность, полное отсутствие людей.

Неприятные мысли о несостоявшейся стыковке назойливо лезли в голову... Иногда Береговой все же забывался в коротком сне, но через десяток-другой минут просыпался. Вскидывался испуганно от легких движений собственного тела, еще не научившегося отдыхать в невесомости.

Первым утром на связь с Георгием Береговым вышел генерал Каманин. Конечно же, снова обсудили вчерашние события, но ни к каким новым выводам так и не пришли. Нужно было дождаться окончательного анализа телеметрии специалистами из Центра управления полетами и Центрального конструкторского бюро экспериментального машиностроения, чтобы сделать какие-то хотя бы предварительные допущения или выводы.

В течение дня ТАСС буквально засыпал радио- и телеэфир совершенно однотипными сообщениями о полете космических кораблей «Союз-2» и «Союз-3»:

«Космический корабль «Союз-3» продолжает полет по орбите. На 10 часов 56 минут московского времени корабль «Союз-3» завершил 16-й оборот вокруг Земли. Летчик-космонавт товарищ Береговой в очередном сеансе радиосвязи доложил о том, что выполнил все намеченные на этот период научные эксперименты.

В частности, во время полета летчик-космонавт проводил наблюдение светящихся частиц, фотографировал облачный и снежный покров Земли, дневной и сумеречный горизонты Земли.

В заключение сеанса радиосвязи летчик-космонавт товарищ Береговой сообщил: «Полет проходит нормально. Замечаний по работе систем никаких нет. Самочувствие отличное».

«Космический корабль «Союз-3» находится на орбите искусственного спутника Земли вторые сутки. За истекший период был полностью выполнен намеченный объем научно-технических и медико-биологических экспериментов и исследований.

В ходе полета осуществлялось широкое маневрирование космического корабля «Союз-3» с помощью автоматической системы и ручного управления при сближении с беспилотным кораблем «Союз-2». С целью изменения орбиты корабля «Союз-3» летчик-космонавт товарищ Береговой производил самостоятельно ориентацию корабля в пространстве и включение бортовой двигательной установки.

В течение суток летчик-космонавт проводил с помощью оптических приборов и без них наблюдение звездного неба и Земли, фотографировал облачный и снежный покров земной поверхности, а также видимый горизонт Земли.

Во время полета в соответствии с принятым режимом работы и отдыха летчик-космонавт товарищ Береговой принимал пищу, выполнял физические упражнения, переходил в смежный отсек корабля и спал в нем в течение семи часов.

Товарищ Береговой поддерживал постоянную радиосвязь с Землей, докладывал руководителям партии и правительства о ходе полета и передавал приветствия народам нашей планеты.

Анализ медицинской телеметрической информации подтвердил, что состояние основных физиологических функций: кровообращения и дыхания на участке выведения на орбиту, при переходе к состоянию невесомости и в продолжающемся орбитальном полете у Берегового Георгия Тимофеевича хорошее, адекватное действию факторов полета. Приспособление организма космонавта к условиям полета завершилось в короткое время: электрокардиограмма, сейсмокардиограмма и пневмограмма находятся без отклонений от нормы.

Психофизиологический анализ действий космонавта при выполнении сложных научных и технических экспериментов, функциональных проб, радиопереговоров, а также деятельности космонавта при наблюдении за ним во время телевизионных передач

*Летчик, испытатель, космонавт*

свидетельствует о сохранении высокой работоспособности летчика-космонавта товарища Берегового.

Полет космического корабля «Союз-3» продолжается. Береговой Георгий Тимофеевич успешно выполняет намеченную программу космических исследований. С ним поддерживается постоянная устойчивая радиосвязь».

«На 18 часов 50 минут московского времени 27 октября корабль «Союз-3» завершил 22, а корабль «Союз-2» 38 оборотов вокруг Земли.

В течение дня в соответствии с программой проводилось маневрирование (вручную и автоматическими средствами) и повторное сближение кораблей «Союз-2» и «Союз-3». После сближения корабли вышли на орбиты со следующими параметрами.

Параметры орбиты космического корабля «Союз-3»:

- период обращения вокруг Земли - 88,6 минуты;
- максимальное удаление от поверхности Земли (в апогее) - 252 километра;
- минимальное удаление от поверхности Земли (в перигее) - 179 километров;
- наклонение орбиты - 51,7 градуса.

Параметры орбиты космического корабля «Союз-2»:

- период обращения вокруг Земли - 88,4 минуты;
- максимальное удаление от поверхности Земли (в апогее) - 231 километр;
- минимальное удаление от поверхности Земли (в перигее) - 181 километр;
- наклонение орбиты - 51,7 градуса.

В течение дня проводились сеансы телевидения с демонстрацией работы космонавта. В процессе полета космонавт проводил научные исследования и наблюдения.

Состояние здоровья летчика-космонавта товарища Берегового хорошее. Частота пульса 63 удара в минуту, частота дыхания 16 в минуту.

Все системы космических кораблей «Союз-3» и «Союз-2» работают нормально. Давление в кабине корабля «Союз-3» составляет 785 миллиметров ртутного столба, температура 23 градуса Цельсия.

С 18 часов 50 минут 27 октября до 4 часов 48 минут 28 октября космический корабль «Союз-3» будет совершать полет вне зоны радиовидимости с территории Советского Союза. В течение этого времени летчик-космонавт товарищ Береговой будет отдыхать в смежном отсеке».

Из этих официальных сообщений было ясно, что полет проходит нормально, самочувствие космонавта хорошее. «Союз-3» снова маневрировал и сближался с «Союзом-2».

Правда, с позиций знаний сегодняшнего дня возникает вопрос: как «Союз-3» мог маневрировать и сближаться с беспилотным кораблем, если вчера после неудачной попытки состыковаться рабочего тела в его баках осталось только для посадочных операций?

Ларчик открывается просто. Составители сообщений для ТАСС чуть-чуть лукавили. Орбиты «Союза-2» и «Союза-3» были еще накануне сформированы так, что корабли, находясь в свободном полете, 27 октября непременно бы сошлись снова до расстояния нескольких сотен километров. То есть формально сближение было, только теперь оно осуществлялось, в основном, за счет простого действия законов баллистики.

Что же касается маневрирования космического корабля «Союз-3», то оно действительно состоялось в течение дня 27 октября. Посовещавшись, Василий Павлович Мишин и Николай Петрович Каманин поставили перед Георгием Береговым достаточно сложную динамическую задачу: вручную выполнить ориентирование корабля «Союз-3», а затем - закрутку его

на Солнце. Обе эти операции Георгий Тимофеевич провел уверенно, четко и с большой экономией рабочего тела, чем еще раз подтвердил свой высокий уровень готовности к космическому полету и то, что его адаптация к работе в условиях невесомости завершилась. Если бы те, кто еще на Земле планировал всю космическую миссию «Союза-2» и «Союза-3», предусмотрели сближение и стыковку кораблей не в первые сутки полета, а на вторые, Береговой непременно состыковал бы два космических корабля. Но, увы...

Позднее Георгий Береговой вспоминал:

«...Когда на другой день с Земли поступил приказ приготовиться к вторичному сближению с моим, теперь уже двухдневным, попутчиком в космосе - беспилотным «Союзом-2», я чувствовал себя бодрым, свежим - как утром.

Сближение, как и в первый раз, началось под контролем автоматики. Затем снова наступила пора взяться за ручки управления самому, и автоматика по команде с Земли покорно передала власть над кораблем в руки человека.

Но далось это уже гораздо легче - организм к тому времени успел освоиться с невесомостью, что и не замедлило сказаться на результатах.

Не стану подробно рассказывать, как протекало само маневрирование - процесс этот и сложен, да и заинтересовать может лишь узкий круг специалистов, - скажу одно: по оценкам с Земли ручное управление кораблем прошло успешно, в соответствии с заданиями программы».

А вот в ходе активного маневрированием «Союза-2» возникли некоторые проблемы. Центр управления полетом попытался осуществить астроориентацию беспилотного космического корабля «Союз-2». Попытка оказалась безуспешной. Астродатчик «45К» не захватил выбранную звезду. При попытках астроориентации практически все рабочее тело из двигателей ориентации

беспилотного корабля было израсходовано впустую. Конструкторы предложили впредь вообще отказаться от установки на «Союзы» астродатчиков «45К».

В ходе полета не забывали и о его пропагандистко-политическом аспекте. 27 октября Береговой отправил телеграмму руководителям советского государства в ответ на вчерашние приветствия и поздравления:

**«СЕРДЕЧНАЯ БЛАГОДАРНОСТЬ КОСМОНАВТА**

С борта космического корабля «Союз-3» космонавт товарищ Береговой Георгий Тимофеевич передал:

- Сердечно благодарю Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза и Советское правительство за теплое приветствие и добрые пожелания. Приложу все силы, чтобы успешно выполнить задание. Летчик-космонавт Береговой»

Генерал Каманин в своем дневнике в записях за 27 октября отметил, что связь с «Союзом-3» по ультракоротким радиоволнам была очень хорошей. Береговой довольно часто вел телевизионные репортажи. Телевидение на борту «Союза-3» работало намного лучше, чем во всех предыдущих космических полетах. Ясно были видны не только лицо Берегового и оборудование спускаемого аппарата и орбитального отсека, но даже буквы и цифры, которые космонавт записывал в свой бортовой полетный журнал.

Во второй день полета на связи с Георгием Береговым дежурили Владимир Шаталов и Борис Волинов. Каманин отметил, что особенно хорошо и остроумно ведет переговоры Владимир Шаталов.

Записи в полетном журнале в ходе полета Береговой делал практически постоянно, как только выдавалась свободная минутка. Записывал свое мнение о работе бортовых систем, описывал увиденные в иллюминатор объекты на поверхности Земли. Ежедневно перед отходом ко сну просматривал написанное за день и вносил коррективы и дополнения.

Писать в невесомости так, как и на Земле, он научился к концу второго дня полета. Если в первые



сутки движения рук и пальцев были еще недостаточно координированными, и карандаш космонавта часто просто рвал бумагу на листах бортового журнала, то уже к вечеру 27 октября наземные навыки письма восстановились полностью.

Во вторые сутки полета Георгий Береговой выполнил очень много наблюдений поверхности Земли. Если поначалу для ориентации «на местности» ему еще нужна была карта, а то и подсказки из Центра управления полетом, то к концу дня космонавт при взгляде в иллюминатор уже практически сразу узнавал район земной поверхности, над которым в данный момент пролетал «Союз-3». Как признался после полета Георгий Тимофеевич, наблюдение Земли из космоса навело его на мысль, что сама наша Земля – это огромный космический корабль, который несется в бескрайнем космосе. Этот корабль имеет ограниченные природные ресурсы. Поэтому его экипаж – человечество – должен беречь свою планету, ее ресурсы, беречь самого себя. Позднее, уже после возвращения на Землю, эти философские размышления космонавта воплотятся в книгу «Космос – землянам».

А на Земле во второй половине дня генерал Н.П.Каманин провел заседание посадочной группы, на котором было принято решение посадить космический корабль «Союз-2» завтра, 28 октября 1968 года, на 49-м витке полета с точкой прицеливания в районе около города Караганда в Казахстане.

## **15. «Союз-2» - полет завершен, «Союз-3» - полет продолжается**

(28 октября 1968 года, третий день космического полета)

Утренние новости 28 октября 1968 года снова начались с сообщения ТАСС о ходе космического полета корабля «Союз-3» с космонавтом Георгием Береговым на борту:

### **«СОЮЗ-3» ПРОДОЛЖАЕТ ПОЛЕТ**

28 октября 1968 года в 4 часа 48 минут московского времени космический корабль «Союз-3», совершая 29-й оборот вокруг Земли, вошел в зону радиовидимости дальневосточных измерительных пунктов.

К этому времени летчик-космонавт товарищ Береговой перешел из смежного отсека, где он спал, в кабину корабля. С космонавтом был проведен сеанс радио- и телевизионной связи.

По данным с борта космического корабля «Союз-3», состояние космонавта хорошее, все системы корабля функционируют нормально.

После 25-минутного комплекса физических упражнений и завтрака летчик-космонавт товарищ Береговой приступил к выполнению программы третьих суток полета».

Георгий Береговой так определил свое самочувствие на третьи сутки полета:

«...Спалось хорошо. Проснулся я на другой день в половине пятого утра; проснулся и решил, что с адаптацией, скорее всего, покончено. Правда, определить это самому без помощи специальных, выполненных на Земле анализов невозможно. Но, во всяком случае, настроение было у меня, что называется, самое отменное, лучше вроде бы и желать нельзя».

В первой половине дня Центр управления полетом был занят подготовкой посадки космического корабля «Союз-2». Георгий Береговой с нетерпением ждал возвращения на Землю беспилотного корабля – это была генеральная репетиция его посадки.

Космический корабль «Союз-2» успешно приземлился с недолетом в 45 километров до расчетной точки. Фото- и кинооператоры обнаружили и провели съемки спускаемого аппарата беспилотного корабля, когда он еще находился в воздухе, спускаясь на парашютах. Всего через 8 минут после приземления «Союза-2» около него сел первый поисковый вертолет. За все время работы поисково-спасательной службы это был лучший результат поиска.

Около полудня радио передало сообщение ТАСС:

«28 октября 1968 года космический корабль «Союз-2» в соответствии с программой совершил посадку в заданном районе территории Советского Союза. В 10 часов 25 минут по команде с Земли на корабле «Союз-2» была включена тормозная двигательная установка. В 10 часов 51 минуту корабль вошел в плотные слои атмосферы и совершил управляемый спуск с аэродинамическим качеством и приземлился. Корабль спустился на парашюте с использованием на последнем участке системы мягкой посадки. В процессе полета космического корабля «Союз-2» была полностью выполнена намеченная программа по отработке систем корабля, а также по совместному маневрированию и сближению кораблей «Союз-2» и «Союз-3».

«Известие, приятное во всех отношениях», - припомнилась мне на радостях гоголевская строка, - прокомментировал Георгий Береговой. - Итак, «Союз-2» уже на Земле! Сначала я проводил его в космос, потом встретился там с ним, затем мы дружно и в полном согласии выполнили все запланированные задания по совместному маневрированию и, наконец, дружески распрощались...»

На радостях космонавт даже устроил себе роскошный праздничный обед: вобла, куриное филе, печенье, какао с молоком и чернослив. Все это было «сервировано», конечно, либо в жидком, либо в пастообразном виде, в привычных для космического полета тубах. Но от этого торжество не перестало быть торжеством.

В тот же день Георгий Береговой провел специальный репортаж для миллионов телезрителей на Земле с борта космического корабля «Союз-3». ТАСС в своем очередном сообщении дал следующую оценку работе Георгия Тимофеевича в качестве телекомментатора:

«Союз-3» продолжает полет. На 12 часов московского времени корабль «Союз-3», пилотируемый летчиком-космонавтом Береговым Георгием Тимофеевичем, совершил 33 оборота вокруг Земли.

Все системы корабля продолжают функционировать нормально. Давление и температура поддерживаются в заданных пределах. Самочувствие товарища Берегового хорошее. Космонавт продолжал проводить запланированные научные эксперименты: визуальное наблюдение облачного покрова земной поверхности и наблюдение звездного неба. На 33-м витке он обнаружил три очага лесных пожаров, в районе экватора отчетливо видел грозовые явления. С космонавтом поддерживается устойчивая двусторонняя радиосвязь.

Полет космического корабля «Союз-3» продолжается.

28 октября 1968 года в 12 часов 15 минут московского времени на 34-м обороте вокруг Земли летчиком-космонавтом товарищем Береговым был проведен очередной телевизионный репортаж с борта космического корабля «Союз-3».

Миллионы телезрителей были свидетелями обстоятельного рассказа космонавта об устройстве

кабины корабля и смежного отсека, предназначенного для научных исследований и отдыха.

Телезрителям было показано внутреннее устройство кабины, пульта управления, с помощью которых космонавт осуществляет управление кораблем, расположение ручек управления, приборов и иллюминаторов. Наличие большого количества иллюминаторов создает хорошие условия для наблюдений космонавта.

Космонавт продемонстрировал невесомость, выпуская из рук переносную телевизионную камеру, которая свободно плавала в кабине.

С помощью этой телевизионной камеры телезрители могли наблюдать картину, которую видит космонавт во время полета через иллюминаторы космического корабля: Землю с очертаниями берегов и морей, облачный покров.

Космонавт Береговой продолжает проводить научно-технические эксперименты, отработку бортовых систем управления, систем жизнеобеспечения и терморегулирования.

Состояние здоровья Георгия Тимофеевича Берегового хорошее. Все бортовые системы корабля функционируют нормально».

На тридцать шестом витке Георгию Береговому в соответствии с программой полета предстояло перевести «Союз-3» с помощью ручного управления на другую орбиту. Исходя из показаний датчиков, космонавт сориентировал корабль в пространстве и включил его двигатель. После этого маневра необходимо было еще раз сориентироваться, но уже на Солнце, и произвести затем стабилизацию корабля в нужном положении. И все это требовалось сделать при минимальном запасе топлива на борту «Союза-3»!

Первая ориентация необходима была для того, чтобы тяга двигателя оказалась направленной в нужную для изменения траектории полета сторону. Вторая обуславливалась тем, что электросистема корабля

питалась от установленных на нем солнечных батарей. Поэтому плоскости батарей должны были находиться под прямым углом к лучам Солнца.

«С каждым часом я чувствовал, что все лучше и лучше осваиваюсь с кораблем, - напишет уже на Земле Георгий Тимофеевич в книге своих воспоминаний. - Давно остался позади начатый еще на космодроме процесс вживания в него. Теперь я уже не вживался, а, скорее, сживался с ним. «Эх, полетать бы так недельку, а то и две! - думал я. - А то только-только начнешь привыкать, только-только вработаешься - и на тебе, пора на Землю!»

«Союз-3» подчинился командам космонавта и послушно перешел на новую орбиту. На следующем витке Центр управления полетом подтвердил, что параметры орбиты точно соответствуют расчетным. Береговой еще раз показал свое мастерство космического пилота. Георгий Тимофеевич настолько почувствовал уверенность в своих силах, что у него даже возникла мысль попросить Центр управления полетом о продлении его орбитальной миссии на несколько дней. В переговорах со специалистами и конструкторами космонавт отметил хорошую маневренность корабля «Союз», большую его надежность и высокую эффективность работы автоматики и ручного управления.

Оценивая результаты работы космонавта на третьи сутки полета, ТАСС констатировал:

«На 19 часов 23 минуты московского времени 28 октября космический корабль «Союз-3» совершил 38 оборотов вокруг Земли.

В соответствии с программой отработки систем корабля «Союз-3» летчик-космонавт товарищ Береговой на 36-м витке осуществил с помощью ручного управления ориентацию корабля в пространстве и включил бортовой двигатель. После выполнения этого маневра космонавт сориентировал корабль солнечными

батареями на Солнце и произвел стабилизацию его в этом положении.

Параметры орбиты космического корабля «Союз-3» после проведенного маневра составляют:

- период обращения – 88,8 минуты;
- максимальное удаление от поверхности Земли (в апогее) – 244 километра;
- минимальное удаление от поверхности Земли (в перигее) – 199 километров;
- наклонение – 51,7 градуса.

Летчик-космонавт товарищ Береговой по установленному распорядку с аппетитом принимал пищу. Рацион космонавта включает разнообразные полноценные продукты. Например, обед третьего дня полета состоял из воблы, куриного филе, печения, какао с молоком и чернослива.

По данным телеметрии, докладу космонавта и наблюдениям за ним во время телевизионных передач, состояние здоровья и самочувствие Берегового Георгия Тимофеевича хорошее. В течение всего третьего дня полета частота пульса космонавта находилась в пределах 63 – 68 ударов в минуту, частота дыхания – 12 – 15 в минуту.

С 18 часов 30 минут 28 октября до 4 часов 30 минут 29 октября космический корабль «Союз-3» будет находиться вне зоны радиовидимости с территории Советского Союза. В это время летчик-космонавт товарищ Береговой будет отдыхать в отсеке, смежном с кабиной космонавта».

В ходе полета Георгий Береговой проводил и другие научно-исследовательские эксперименты. Ему было поручено, в частности, проследить за работой автоматической системы астроориентации «Союза-3». Такой же эксперимент днем раньше выполнял беспилотный корабль «Союз-2» и тогда астроориентацию выполнить не удалось. Теперь Земля хотела выполнить такой же эксперимент под контролем человека-оператора. Георгию Береговому было рекомендовано

следить за всеми эволюциями «Союза-3» и, если не произойдет захват звезды астродатчиком «45К», немедленно выключить автоматику, чтобы не расходовалось напрасно рабочее тело.

Эксперимент начался. «Союз-3» начал автоматическую ориентацию. Но вскоре Береговой доложил, что после того, как прошла ориентация на Солнце, корабль начал вращаться в поисках «опорной» звезды. Корабль сделал два с половиной оборота, но опорной звезды так и не нашел. Георгий Тимофеевич выключил автоматику. Этим экспериментом уже окончательно был забракован астродатчик «45К».

Наблюдая за работой автоматики, Береговой одновременно сам настойчиво искал звезды на дневной части неба. Ему удалось трижды «засечь» яркую одиночную звезду, но определить ее принадлежность к какому-либо созвездию он не смог.

До полета Георгия Берегового считалось, что с борта космического корабля, находящегося над освещенной стороной Земли, не видно звездное небо, его созвездия. И поэтому, когда Георгий Тимофеевич, находясь над светлой стороной Земли, заметил одну из крупных звезд и сообщил об этом в Центр управления полетом, ему не поверили. Кто-то из «неверующих» даже грубо сострил по этому поводу, намекая на то, что их товарищ имеет воинское звание полковник и после космического полета может получить звание генерал-майора с одной большой звездочкой на погонах:

– А лампасы генеральские ты там не видишь?..

Уже потом, после полета Георгия Тимофеевича, во время других космических стартов, было установлено, что даже на освещенной Солнцем части орбиты хорошо видны Сириус, Канопус, Вега. А вот звезды меньшей величины над светлой стороной Земли обнаружить не удавалось. На темном фоне дневного неба видны только крупные звезды. Над ночной же, теневой стороной Земли все они, мелкие и крупные, горят значительно ярче, не мигая.



Были в ходе космического полета и довольно курьезные ситуации. Георгий Тимофеевич вспоминал:

«Как известно, в невесомости предметы стремятся от вас куда-то убежать. К моему секундомеру во избежание этого незапланированного «бегства» была прикреплена веревочка с ворсовой «скрепкой».

Просыпаюсь как-то утром - нет секундомера! Целый день искал: пропал, да и только. На следующий день смотрю на приборную доску и глазам не верю: торчит из-за доски мышиный хвост и даже как будто нахально шевелится. «Вот те на, - думаю. - На корабле - и вдруг мыши!..» На самолетах это порой случается. Подкрался потише, поймал и тащу за хвостик.

Вытаскиваю - секундомер!»

## **16. Рабочие будни на околоземной орбите**

( 29 октября 1968 года, четвертый день космического полета)

29 октября 1968 года исполнилось 50 лет Всесоюзному Ленинскому коммунистическому союзу молодежи (ВЛКСМ). Конечно, Георгий Береговой не мог не поздравить комсомольцев всей страны с космической орбиты, о чем тут же не преминуло сообщить ТАСС:

**«ПОЛЕТ «СОЮЗА-3» ПРОДОЛЖАЕТСЯ**

В 7 часов 28 минут московского времени 29 октября 1968 года во время прохождения космического корабля «Союз-3» над территорией Советского Союза с летчиком-космонавтом Береговым начался очередной сеанс радиосвязи и осуществлялась передача телевизионного изображения из кабины корабля. Проводились траекторные измерения и прием телеметрической информации.

Все системы корабля «Союз-3» функционируют нормально. Во время сеанса радиосвязи космонавт Береговой охарактеризовал работу систем корабля и свое состояние словами: «Все идет превосходно».

С борта космического корабля «Союз-3» летчик-космонавт товарищ Береговой передал поздравление советской молодежи: «Сердечно поздравляю комсомольцев и комсомолок, юношей и девушек нашей Родины со славным юбилеем – 50-летием Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи.

Летчик-космонавт Береговой».

Полуденный выпуск новостей ТАСС содержал новую информацию о космическом полете Георгия Берегового:

«29 октября в 10 часов 11 минут московского времени космический корабль «Союз-3» завершил 48-й

оборот вокруг Земли. Трое суток находится в космическом полете Герой Советского Союза полковник Береговой Г. Т.

За истекший период летчик-космонавт товарищ Береговой выполнил большую программу научных и технических экспериментов, неоднократно осуществлял при помощи различных бортовых систем ориентацию и маневрирование корабля в пространстве вручную и с использованием автоматики космического корабля. В течение всего полета летчиком-космонавтом точно выполнялся принятый распорядок дня: работа по программе чередовалась с отдыхом, выполнением физических упражнений и приемом пищи.

Анализ медико-биологических данных показывает сохранение высокой работоспособности, активности и быстрой приспособляемости космонавта к условиям космического полета. Так, если при выведении корабля «Союз-3» на орбиту частота пульса космонавта составляла 102 – 103 удара в минуту, на первых витках орбитального полета она снизилась до 75, то к концу первых суток и в дальнейшем частота пульса не превышали 65, снижаясь во время сна до 52 ударов в минуту. Аналогичным образом устанавливалась и в последующем стабилизировалась частота дыхания космонавта.

Все системы обеспечения жизнедеятельности космонавта работают нормально: температура воздуха в кабине корабля колеблется в пределах 17 – 21 градуса Цельсия, давление около 800 миллиметров ртутного столба.

В период полета астрофизические обсерватории и геофизические станции страны зарегистрировали увеличение солнечной активности. Однако уровни солнечной радиации, измеренные в отсеках корабля «Союз-3», соответствуют расчетным и не превышают безопасных для космонавта величин. Самочувствие товарища Берегового Георгия Тимофеевича хорошее,

работоспособность его продолжает сохраняться на высоком функциональном уровне.

Летчик-космонавт товарищ Береговой продолжает выполнять намеченную программу исследований, поддерживая с Землей постоянную устойчивую радиосвязь».

На четвертые сутки космического полета «Союза-3» Георгий Береговой выполнил наблюдения поверхности Земли, ее облачного и снежного покровов. В соответствии с программой Георгий Тимофеевич осуществил значительный объем научных исследований и наблюдений. В частности, во время орбитального полета космонавт вел наблюдение звездного неба и Земли, светящихся частиц, тайфунов, циклонов и лесных пожаров, проводил медико-биологические исследования. С борта «Союза-3» производилось фотографирование дневного и сумеречного горизонтов Земли, земной поверхности. Кстати, только по одной фотографии, сделанной Георгием Береговым с борта космического корабля, был позднее составлен комплект тематических карт масштаба 1:600000 пустынного района на территории Советского Союза площадью 250 тысяч квадратных километров. До полета «Союза-3» карт этого района просто не существовало.

В тот же день Георгий Береговой провел еще один телерепортаж для советских телезрителей, что тут же снова отметил ТАСС в своем сообщении:

«На 14 часов 37 минут московского времени 29 октября 1968 года космический корабль «Союз-3» совершил 51 оборот вокруг Земли. В течение дня с летчиком-космонавтом Береговым регулярно проводятся сеансы радио- и телевизионной связи.

На 50-м витке космонавт провел очередной репортаж из космоса, в котором подробно рассказал о своих наблюдениях звездного неба, о взаимном расположении Солнца, Луны и созвездий. Затем он показал, как размещены продукты питания и запасы

воды в отсеках корабля, и продемонстрировал их потребление.

Космонавт ознакомил с устройством кабины и смежного отсека, значительный объем которых, а также рациональное размещение оборудования позволяют космонавту свободно работать и отдыхать в полете. Он поделился своими впечатлениями о перемещении внутри корабля в состоянии невесомости.

- Такое плавание очень приятно и доставляет большое удовольствие, - сказал он.

Летчик-космонавт Береговой выполнил ряд исследований, предусмотренных программой, в частности, он провел эксперимент по отработке астроориентации и осуществлял ориентацию корабля с помощью системы ручного управления.

Состояние здоровья и настроение летчика-космонавта хорошее, все системы корабля работают нормально».

В этот же день Георгий Береговой успешно выполнил полный цикл тренировки на случай посадки корабля вручную. С помощью ручного управления он сориентировал корабль по посадочному варианту. Затем почти целый виток удерживал его в этом положении с помощью гироскопов, а в заданное время включил на три секунды тормозную двигательную установку. Эксперимент прошел нормально, замечаний по работе бортовых систем корабля и космонавта не было. Георгий Береговой еще раз доказал свою высокую квалификацию космонавта.

А в Центре управления полетом на Земле, между тем, продолжался детальный анализ всех телеметрических данных, полученных во время неудачной попытки состыковать два «Союза» 26 октября. Генерал Каманин вспоминал:

«Сегодня я и космонавты провели беседу с Главным конструктором системы «Игла» Арменом Сергеевичем Мнацаканяном и просмотрели пленки телеметрии, зарегистрировавшие процесс сближения

кораблей «Союз-2» и «Союз-3». За 20 минут сближения в автоматическом режиме было израсходовано 30 килограммов рабочего тела, а за 2 минуты ручного управления - 40 килограммов. Установлено, что при сближении кораблей до 200 метров и менее они были сориентированы неправильно: один из них находился в «перевернутом» положении относительно другого. Это могло произойти только по двум причинам:

- 1) неправильная установка на кораблях сигнальных огней;
- 2) ошибка космонавта при ориентировании активного корабля.

Для обеспечения стыковки кораблей «Союз» на каждом из них имеется по два постоянных (верхних) и по два мерцающих (нижних) сигнальных огня. Специалисты подтвердили, что на «Союзе-2» и «Союзе-3» сигнальные огни установлены правильно: постоянные - сверху, а проблесковые - снизу. Получается, что стыковка не состоялась из-за перепутывания сигнальных огней космонавтом. Береговой долго не мог ответить на вопрос: «В каком положении наблюдали огни?» По телевизору мы видели его некоторую растерянность, он пытался найти ответ в бортжурнале, а не найдя, уклончиво сказал: «Огни были как обычно...»

Такой ответ всем показался подозрительным - Береговой явно не помнил, вверху или внизу были мерцающие огни. Но я не спешил обвинять в неудаче только Берегового: если даже такой опытный летчик-испытатель не смог вручную осуществить стыковку кораблей, значит система стыковки слишком сложна для работы с ней в условиях невесомости. Эта система значительно отличается от той, которая установлена на тренажере «Волга», и не была испытана в ручном режиме управления. Осуществлять стыковку на первом же витке полета в ночное время очень трудно: космонавт только что перенес значительные перегрузки при взлете и еще не полностью адаптировался к невесомости. Все это дает основание возложить ответственность за срыв

стыковки не только на Берегового, но и на А.С.Мнацаканяна, В.П.Мишина, Н.Ф.Кузнецова, да и на всех нас - членов Госкомиссии, - утвердивших чрезмерно сложное полетное задание».

Вечером было опубликовано еще одно сообщение ТАСС:

«На 19 часов 03 минуты московского времени 29 октября 1968 года космический корабль «Союз-3» завершил 54-й оборот вокруг Земли. Летчик-космонавт товарищ Береговой выполнил всю намеченную на этот день программу научно-технических исследований и экспериментов.

По данным телеметрии и докладу космонавта, бортовые системы корабля «Союз-3» функционируют хорошо. Давление и температура в отсеках корабля находятся в нормальных пределах. Состояние здоровья и настроение товарища Берегового хорошее.

В 18 часов 08 минут московского времени космический корабль «Союз-3» вышел из зоны радиовидимости с территории Советского Союза. Космонавт перешел из кабины корабля в смежный отсек, где он будет отдыхать».

29 октября 1968 года генерал Н.П.Каманин провел заседание посадочной группы. Были заслушаны четыре доклада:

- 1) о состоянии корабля «Союз-3»;
- 2) о состоянии космонавта;
- 3) о данных баллистических расчетов точки прицеливания и трассы спуска;
- 4) о метеоусловиях в районе посадки.

Посадочная группа приняла решение осуществить посадку корабля «Союз-3», пилотируемого космонавтом Георгием Тимофеевичем Береговым, 30 октября на 81-м витке полета. Район посадки назначили в 50-100 километрах севернее города Караганды.

Вечером генерал Николай Петрович Каманин провел беседу с Георгием Тимофеевичем Береговым и сообщил ему данные о прогнозе погоды в районе

*Летчик, испытатель, космонавт*

предполагаемой посадки. Ожидалось, что температура в тот день будет 10 градусов ниже нуля, а сила ветра достигнет 7-8 метров в секунду. Генерал Каманин приказал Береговому немедленно надеть теплую одежду сразу же после посадки корабля на Землю. А если поисковая группа будет запаздывать с прибытием к приземлившемуся кораблю, постараться самостоятельно выйти после приземления из спускаемого аппарата.



## 17. «Здравствуй, Земля!»

(30 октября 1968 года, пятый день космического полета)

Ночь перед днем посадки... Георгий Тимофеевич вспоминал, что он спал хорошо. А вот его родные очень волновались, хотя и старались этого не показывать.

«Нет-нет, я не волновалась, - вспоминала Лидия Матвеевна Береговая. – Впрочем, это не то слово. Я ждала... А вы знаете, что такое уметь ждать? Не скрою, тогда ночью мне было как-то не по себе. Вечером зашла к матери. Уже поздно, а Мария Семеновна не спит. Собрала кипу газет, смотрит снимки, читает сообщения. Говорю: «Спите, мама». А она мне: «Ты приляг, а я почитаю».

По сообщениям ТАСС, утро 30 октября началось для Георгия Берегового «как обычно»:

**«ИЗ СТЕНОГРАММЫ РЕЙСА**

30 октября 1968 года в 4 часа 08 минут начался новый рабочий: день в космосе товарища Берегового Георгия Тимофеевича.

Как обычно, товарищ Береговой после сна выполнил комплекс физических упражнений, позавтракал и приступил к работе.

На 61-м витке с корабля «Союз-3» получена радиотелеметрическая информация о нормальной работе систем корабля и параметрах его орбиты.

В сеансе радиосвязи летчик-космонавт сообщил, что самочувствие его отличное, и подтвердил, что системы космического корабля «Союз-3» работают нормально.

С летчиком-космонавтом поддерживается постоянная устойчивая радиосвязь».

На первом утреннем сеансе связи с «Союзом-3», длившемся всего пять минут, Центр управления полетом

успел получить от Георгия Берегового полные данные о его самочувствии и состоянии бортовых систем. Космонавту были переданы все необходимые распоряжения по подготовке к спуску на 81-м витке полета.

Николай Петрович Каманин отметил в своем дневнике:

«Все предыдущие дни связь на коротких волнах проходила с большими помехами, а сегодня - в день посадки – коротковолновая связь работала отлично. Мы хорошо слышали голос Берегового на расстоянии более десяти тысяч километров».

ТАСС выдал в эфир последнее сообщение об орбитальном полете «Союза-3»:

«30 октября о 7 часов 08 минут до 7 часов 20 минут с космическим кораблем «Союз-3» был проведен очередной сеанс радиосвязи.

Летчик-космонавт товарищ Береговой Георгий Тимофеевич доложил о том, что все системы корабля работают хорошо, давление и температура в отсеках корабля находятся в заданных пределах, и он продолжает выполнять намеченную программу экспериментов и исследований. Самочувствие товарища Берегового отличное. Он по-прежнему сохраняет высокую работоспособность».

Ко второму сеансу связи с «Союзом-3» на командном пункте собрались все члены Государственной комиссии - С.А.Афанасьев, М.В.Келдыш, В.П.Мишин, К.А.Керимов, Н.П.Каманин и другие. Каманин провел совещание посадочной группы, на котором особенно тщательно были изучены данные метеосводок и прогнозов погоды. За минувшие сутки в районе посадки погода явно улучшилась. Посадочная группа приняла решение выдавать необходимые для спуска и посадки команды: включение тормозной двигательной установки в 9 часов 45 минут на 149 секунд с тормозящим импульсом 95 метров в секунду. При этом предполагалось, что срабатывание парашютной системы

«Союза-3» произойдет в 10 часов 12 минут на высоте около 7000 метров.

В последние часы своего космического полета Георгий Береговой очень много времени уделял оптическим наблюдениям Земли:

«...На Землю, конечно, смотришь во все глаза! Пролетаю над Атлантическим океаном... Красота - взгляда не оторвешь. Буйство красок! При такой скорости быстро меняется угол падения и отражения солнечных лучей, в связи с этим меняется и цвет океана. Сравнить попросту не с чем. Любое, пусть самое качественное, цветное фото - слишком грубо.

А вот в иллюминаторе появилась Африка. Четко различима длинная, на несколько десятков километров, сплошная полоса дыма: горят леса. Особенно много очагов лесных пожаров наблюдалось в те дни в Южной Африке.

А вот и тайга, наша, сибирская... Здесь, к счастью, все в порядке: ни огня, ни дыма. Где-то бродят по ней, необъятной, геологи - ищут сибирскую нефть, уголь, руду. Кому-то повезет, а кто-то и с пустыми руками вернется. Сибирь хотя и не космос, а пешком и там много не выходишь».

В своих воспоминаниях Георгий Тимофеевич дипломатично умолчал о том, что вдоволь насмотреться на просторы родной страны из космоса ему было все же не так просто. Завесу приоткрыл несколькими месяцами позднее космонавт Владимир Шаталов на предполетной пресс-конференции перед стартом на «Союзе-4».

- Будет ли прямой телевизионный репортаж (во время полета «Союза-4» - С.Ч.) и сложно ли это? – спросили журналисты космонавта.

- Честно говоря, это сложно, - откровенно признался космонавт. – Не в техническом смысле, конечно. Дело в том, что телевизионная передача идет, когда корабль проходит над нашей страной. Космонавту, конечно, хочется посмотреть самому на родную Землю, а тут самая работа для телевидения. Вы знаете, Георгию

Береговому из-за этого почти не удалось увидеть свою страну из космоса.

На 80-м витке Георгий Береговой доложил на Землю о выполнении намеченной на этот день программы научно-технических исследований и экспериментов.

Теперь предстояла подготовка к посадке и возвращение на Землю. И тут снова начались неприятности. Георгий Береговой доложил, что при предварительном тестировании тормозной двигательной установки команда на спуск не прошла. Это была очень неприятная новость и для Центра управления полетом, и для космонавта. Она означала, что возможен отказ либо системы управления космическим кораблем, либо его двигательной установки. Эти отказы могли привести к тому, что «Союз-3» останется на орбите и не вернется на Землю. Жизнь Георгия Берегового могла оказаться под угрозой.

Специалисты Центра управления полетом немедленно начали анализ сложившейся ситуации. Все ждали сообщений телеметрии, всем очень хотелось надеяться, что космонавт ошибся. Но телеметрия бесстрастно подтвердила доклад Георгия Берегового: «Команда не прошла». Было принято решение повторить передачу команды. После нескольких минут томительного ожидания в главном зале Центра управления полетом услышали радостный возглас Георгия Берегового: «Команда прошла!» Вслед за ним и телеметрия подтвердила прохождение главной команды на спуск.

Но перед посадкой предстояло выполниться еще десятки ответственных операций, прежде чем нога космонавта ступит на Землю. Требовалось осуществить ориентацию космического корабля по «посадочному» варианту, включить и выключить его тормозную двигательную установку, провести разделение отсеков – отделить приборно-агрегатный и орбитальный отсеки от спускаемого аппарата.

Береговой делает последние записи в боржурнале. Он внимательно осматривает орбитальный отсек, который перед посадкой будет отделен от спускаемого аппарата и сгорит в атмосфере.

Георгий Тимофеевич переносит результаты исследований в спускаемый аппарат: кино- и фотокассеты, боржурнал, оборудование. Раскладывает и упаковывает разные приборы и приспособления в патронташи и ящики «серванта». К сожалению, очень многое из уникального оборудования пришлось оставить в орбитальном отсеке – вместимость спускаемого аппарата «Союза» не беспредельна.

Космонавт аккуратно заdraивает люк-лаз, соединяющий оба отсека, закручивая запорный штурвал до упора. Затем проверяет герметичность спускаемого аппарата после сброса давления из орбитального отсека, поглядывая на секундомер. Давление в спускаемом аппарате не падает. Значит, герметичность в порядке. Теперь настал черед выполнения предпосадочных операций.

Георгий Тимофеевич усаживается в кресло-ложемент и привязывается ремнями. Потом выполняет ориентирование космического корабля по местной вертикали и по курсу. Теперь земная поверхность уплывала из-под «Союза-3», а тормозной двигатель нацеливался строго по курсу.

Правильно сориентировать космический корабль, летящий на теневой части орбиты, да еще и над затененным океаном было достаточно сложно. Была вовремя включена автоматическая программа спуска, но и сам Георгий Береговой был начеку, чтобы в любой момент, если подведет автоматика, взять управление кораблем на себя и принять правильное решение. Стрелка программного механизма на пульте управления медленно опускалась по вертикали до отметки «включение двигателя». А Георгий Тимофеевич не отрывал взгляда от окошка специального визира-ориентатора, с нетерпением ожидая выхода «Союза-3» из

земной тени, чтобы до включения тормозной двигательной установки корабля еще раз проверить правильность его ориентации.

После выхода корабля на освещенную часть орбиты Земли выяснилось, что ориентация в полном порядке. Можно было включать тормозной двигатель.

Но все же несколько неприятных минут космонавту и Центру управления полетом пришлось пережить и на посадочном 81-м витке. Георгий Береговой вручную сориентировал «Союз-3» перед посадкой, а затем включил систему ионной ориентации и датчик построения местной вертикали с помощью инфракрасного излучения. Однако на пульте не зажглось табло «Поток ионов». Береговой доложил в Центр управления полетом, что аппаратура корабля не фиксирует поток ионов. Это могло быть следствием сбоя ионных датчиков или результатом неправильной ориентации корабля. Во втором случае тормозной двигатель «Союза-3» включать было нельзя – вместо торможения космический корабль мог получить разгонный импульс и уйти на совершенно новую орбиту, с которой посадка на Землю была уже невозможна. Георгий Береговой повторил посадочные операции, но поток ионов датчиками снова не был зафиксирован. Возникла реальная опасность нарушения ориентации корабля и невключения тормозной двигательной установки. В Центре управления полетом уже начали проявлять беспокойство, когда датчики построения местной вертикали, наконец, заработали. Прошли еще две-три гнетущие минуты ожидания... Все вздохнули с облегчением, когда из космоса донесся голос Георгия Берегового: «Есть поток ионов!».

Спустя несколько минут космонавт получил команду из Центра управления полетом начать посадку. Программа спуска на кораблях «Союз» могла включаться автоматически, по команде с Земли и вручную. Георгий Береговой включил программу самостоятельно. Космический корабль послушно повернулся вокруг

поперечной оси, чтобы направить сопло тормозного двигателя в противоположную направлению полета сторону. Для того чтобы сойти с космической орбиты и начать снижение в атмосфере Земли, необходимо было погасить скорость до расчетной величины.

Вскоре тормозная двигательная установка включилась. Толчок и ровный гул возвестили Георгию Тимофеевичу о том, что дорога к Земле началась. Появилась небольшая перегрузка.

«...Мой «Союз-3» качнулся, - вспоминал позднее Георгий Береговой, - и я услышал грозное гудение тормозного двигателя. Стало прижимать к креслу какой-то мягкой, но властной силой».

Через 146 секунд двигатель замолчал - он отработал положенное программой время и благополучно выключился. Это означало, что «Союз-3» пошел на спуск.

Примерно спустя 17 минут последовал новый толчок, более резкий, чем предыдущий. Это спускаемый аппарат «Союза-3» отделился от орбитального и приборно-агрегатного отсеков, которые сгорят, войдя в плотные слои атмосферы...

Спускаемый аппарат стремительно несся к Земле. В действие автоматически вступила система управляемого спуска, которая, последовательно включая специальные двигатели, расположенные на корпусе спускаемого аппарата, развернула «Союз-3» так, чтобы он, совершая аэродинамический управляемый спуск, прошел сквозь верхние слои атмосферы с наименьшими перегрузками и смог приземлиться в заданном районе.

На пульте перед Георгием Береговым загорелся транспарант «атмосфера» - космический корабль вошел в плотные слои атмосферы. На термометре в спускаемом аппарате значились все те же семнадцать градусов по Цельсию - система терморегулирования «Союза» работала надежно. Для сравнения: всего в нескольких десятках сантиметров, снаружи на обшивке

спускаемого аппарата температура достигала нескольких тысяч градусов.

Плавно нарастают перегрузки. На «Востоках» и «Восходах» они доходили до восьми - десяти единиц. А здесь, на «Союзе», благодаря тому, что аппарат имеет другую аэродинамическую форму, перегрузки значительно меньше – всего лишь порядка четырех-пяти единиц.

Георгий Береговой и не заметил, как исчезла невесомость. Перегрузки росли, но они мало отличались от тех, которые Георгий Тимофеевич «освоил» на тренировках при вращении на центрифуге, готовясь к космическому полету.

Спускаемый аппарат «Союза-3» со стороны сейчас напоминал огромный огненный факел, летящий вниз на бешеной скорости.

Корабль начало трясти, ощущение было такое, будто едешь в телеге по булыжной мостовой.

Стекла иллюминаторов резко изменили цвет, потускнели. Десяток-другой секунд и по иллюминатору побежали быстрые язычки пламени. По стеклу поползли капли расплавленного вещества, и оно стало темнеть от копоти, бушующий снаружи огонь перестал просматриваться изнутри спускаемого аппарата. Георгию Береговому был слышен только чудовищный гул за бортом корабля.

Шум и треск нарастали. Казалось, что сейчас неведомая сила просто разорвет корабль. Это горел и испарялся верхний слой теплозащитного покрытия спускаемого аппарата – своеобразная плата за полет с орбиты сквозь атмосферу до самой поверхности Земли. Ощущение было не из приятных. Но Береговой был спокоен, хотя отчетливо представлял себе, что сейчас находился в центре огромного огненного клубка, трясущегося при встрече с неоднородными слоями атмосферы, словно автомобиль на дороге с ухабами. Гул, скрип, скрежет и треск за бортом не прекращались...



Связь с Центром управления полетом прервалась почти сразу же после доклада Георгия Берегового о выключении тормозной двигательной установки. Через несколько минут прекратилась связь и по коротковолновому каналу – когда спускаемый аппарат отделился от орбитального и приборно-агрегатного отсеков. Центр управления полетом получил сообщение от службы наблюдения, что в этот момент «Союз-3» находился на удалении около 2200 километров от места предполагаемой посадки. Вскоре локаторы сил Противовоздушной обороны СССР «захватили» корабль и стали выдавать данные по параметрам его траектории спуска. Система управления спуском работала отлично, и траектория была очень близка к расчетной.

Трасса спуска «Союза-3» проходила через Аральское и Каспийское моря, на них в этот день бушевали штормы, не позволяющие малым поисковым судам выйти в открытое море и затрудняющие посадку на воду самолетов-амфибий «Бе-2». Хотя вероятность приводнения космического корабля в Аральском, а тем более в Каспийском, морях - при отказе системы управления спуском и большом недолете до района посадки – была очень невелика, генерал Н.П.Каманин все же приказал выйти в море более крупным судам, а на берегу посадить дежурные вертолеты службы поиска.

Во время полета в атмосфере Георгий Береговой заранее включил магнитофон и вел репортаж. Он последовательно рассказывал о поведении спускаемого аппарата на всех этапах спуска до самого момента касания земной поверхности. Выглянув в покрытый копотью иллюминатор, космонавт отметил, что «Союз-3» вращается вокруг своей продольной оси с постепенным замедлением.

«Когда я вновь заглянул в иллюминатор, - вспоминал после завершения полета Георгий Тимофеевич, - Земля была уже совсем рядом. «Мать честная! - мелькнуло в голове. - Да где же я ахнусь?! До Земли рукой подать, а подо мной еще только Аравийский

полуостров!» Но, взглянув на приборы, успокоился: высоты было более чем достаточно... Опять, как в первые минуты после старта, подвело зрение. Весь спуск - от включения двигателя до приземления - занимает каких-нибудь полчаса. Глазам же, для того чтобы реадаптироваться, перестроиться снова с космических на земные условия, этого мало. Они все еще настроены на «космическую дальность». Привыкнув видеть Землю с высоты орбиты, какие-то семь-восемь десятков километров показались мне сгоряча сущим пустяком. Не дотяну, дескать, при такой высоте туда куда надо, сяду где-нибудь па склонах Иранского нагорья».

На самом же деле спуск «Союза-3» проходил строго по программе полета. Система управления спуском исправно выдавала команды, ориентируя спускаемый аппарат так, чтобы обеспечить его мягкую посадку точно в заданном районе Советского Союза. Но, хотя Георгий Береговой и следил за показаниями приборов на пульте управления, отчетливо сознавая, что спуск в атмосфере проходит без отклонений, его глаза по-прежнему отказывались принимать очевидное: Земля все еще казалась ему значительно ближе, чем это было на самом деле...

Наконец, отстрелилась крышка люка парашютного контейнера на спускаемом аппарате. Резкие рывки и удары. Один, второй, третий... Это вступили в действие вытяжной и тормозной парашюты, а затем, наконец, развернулся и огромный основной купол. До приземления теперь оставались считанные минуты...

Уже в момент раскрытия парашюта на высоте примерно 7000 метров спускаемый аппарат «Союза-3» наблюдался экипажем поискового самолета. Оранжевый купол парашюта был хорошо виден на фоне ясно-синего неба. Впервые за время осуществления космических полетов в СССР была выполнена телесъемка приземляющегося корабля.

Георгий Береговой еще раз выглянул в иллюминатор и заметил, что спускаемый аппарат

«Союза-3» направляется на зеленоватое поле, засеянное, кажется, озимыми хлебами. Чувствовалось, что под действием ветра, корабль все сильнее и сильнее раскачивается на длинных парашютных стропах.

Снижение на парашюте продолжалось 13 минут со скоростью около 4-5 метров в секунду.

Георгий Тимофеевич сгруппировался в кресле-ложементе, ожидая скорого касания. Сейчас главное - плотнее прижаться к ложементу, на всякий случай, чтобы избежать синяков. Шумно срабатывают за бортом корабля двигатели мягкой посадки.

Едва ощутимый толчок. «Союз-3» опустился на Землю.

«Мягко, по-матерински бережно Земля приняла мой аппарат, - напишет позднее Георгий Береговой в своих мемуарах. - И только тут я почувствовал, как сжалось на какой-то миг сердце, а в душу внезапно ворвалась жаркая волна радости: «Земля! Выходит, здорово я по тебе соскучился...»

Посадка космического корабля «Союз-3» произошла 30 октября 1968 года в 10 часов 25 минут по московскому времени в 70 километрах севернее города Караганда в Казахстане. Продолжительность полета Георгия Тимофеевича Берегового составила 3 суток 22 часа 50 минут 45 секунд. После касания Земли корабль еще дважды перевернулся из-за воздействия остаточной скорости и сильного бокового ветра.

Как и планировалось, сразу после посадки, выглянув в иллюминатор и убедившись, что спускаемый аппарат надежно лежит на Земле, Георгий Береговой командой с пульта управления отстрелил сначала одну стренгу парашюта, а затем и вторую. Корабль остался лежать на боку.

Космонавт расстегнул ремни, которые удерживали его в кресле, и попытался сесть. Сразу почувствовалось, что тело после четырех суток в невесомости как-то «потяжелело». Тяжелыми стали руки, явно «прибавил в весе» и бортжурнал.

Уже в момент приземления корабля рядом с ним на расстоянии примерно пятидесяти метров сел один из поисковых вертолетов. Георгий Береговой еще не успел даже открыть люк спускаемого аппарата, а спасатели из службы поиска были уже рядом с «Союзом-3» и заглядывали в иллюминаторы.

Береговой быстро переоделся в теплую одежду и открыл люк спускаемого аппарата. Первым в кабину корабля ворвался свежий и холодный степной ветер.

Когда космонавт ступил на землю, она показалась ему мягкой, словно поролон. Было ощущение, что и ноги - будто стали ватными, а вместо суставов - металлические шарниры. Это были последние «напоминания» об оставшейся в космосе невесомости. Впрочем, через несколько минут все эти ощущения пропали.

Немедленно после выхода космонавта из спускаемого аппарата в Центр управления полетом был отправлен доклад: «Система посадки сработала отлично, корабль «Союз-3» приземлился, не долетев до расчетной точки всего 10 километров, космонавт Георгий Береговой вышел из корабля, самочувствие космонавта нормальное». Генерал Каманин отдал распоряжение доставить Георгия Берегового на космодром Байконур к 18 часам вечера.

Не прошло и получаса после посадки, как в эфир ушло заранее подготовленное сообщение ТАСС:

**«СОЮЗ-3» УСПЕШНО ПРИЗЕМЛИЛСЯ**

30 октября 1968 года в 10 часов 25 минут московского времени космический корабль «Союз-3», пилотируемый летчиком-космонавтом товарищем Береговым Георгием Тимофеевичем, совершил посадку в заданном районе территории Советского Союза.

Спуск с орбиты космического корабля «Союз-3» так же, как и корабля «Союз-2», был управляемым, с использованием аэродинамического качества. Для осуществления управляемого спуска была проведена ориентация корабля в пространстве в нужном для спуска

направлении. Тормозной двигатель проработал 145 секунд, сообщив кораблю нужный импульс торможения, после чего космический корабль «Союз-3» начал снижаться с орбиты. Затем было произведено отделение спускаемого аппарата от корабля и разворот его с помощью двигателей управления спуском для ориентированного входа в плотные слои атмосферы. При полете спускаемого аппарата в атмосфере система управления выдавала команды для соответствующей ориентации аппарата и обеспечила точную посадку в заданном районе территории Советского Союза. На последнем участке была введена в действие парашютная система, а в непосредственной близости от Земли были включены двигатели мягкой посадки.

Георгий Тимофеевич Береговой после приземления чувствует себя хорошо. На месте посадки его встретили друзья и корреспонденты.

Полет космического корабля «Союз-3» продолжался четверо суток. Программа научных и технических исследований, проводимых летчиком-космонавтом Георгием Тимофеевичем Береговым, успешно завершена».

...Первые незабываемые минуты после посадки, объятия и поцелуи поисковиков и коллег по отряду космонавтов. Тут как тут вездесущие журналисты. Берегового фотографируют, просят дать автографы.

Космонавт разминается около спускаемого аппарата. Ощущение «ваты» в ногах прошло, но ноги все еще тяжеловаты и заметно непослушны.

Спасатели настойчиво предлагают Георгию Береговому быстрее пройти в вертолет – все-таки в осенней казахстанской степи довольно прохладно. Георгий Тимофеевич совершает последние формальности по передаче полетных документов и корабля спасателям и поисковикам. Наконец, юркий вертолет с космонавтом на борту отрывается от земли и берет курс на Караганду.

Примерно двадцать минут полета до аэродрома Береговой отдыхал и отвечал на вопросы врачей. После посадки в Караганде, космонавта перевезли в гостиницу. Первым делом врачи устроили ему достаточно серьезный медосмотр. Затем космонавту предоставили возможность помыться и накормили обедом. Через несколько часов отдыха – снова в полет, теперь уже на самолете. Курс – на аэропорт Крайний в Ленинске.

На Байконуре медики уже готовились к встрече космонавта. В гостинице «Космонавт» они заняли почти все номера.

От прожекторов воздух на аэродроме Крайний кажется голубым. Все с нетерпением посматривают на небо. Наконец, из-за темных облаков появляются огни заходящего на посадку «АН-10». Самолет касается земли, останавливается. Георгий Береговой легко спускается по трапу.

Короткий рапорт космонавта председателю Государственной комиссии генералу К.А.Керимову:

- Товарищ председатель Государственной комиссии! Полет космического корабля «Союз-3» успешно завершён. Командир корабля полковник Береговой.

И Георгий Тимофеевич попадает в жаркие объятия председателя Государственной комиссии Керима Алиевича Керимова, генерала Николая Петровича Каманина, Главного конструктора Василия Павловича Мишина. Кинорепортеры снимают встречу героя с теми, кто провожал его в полет

Затем ребяташки в пионерских галстуках из местной школы вручают космонавту цветы, а самый голосистый «от имени и по поручению» произносит:

- Георгий Тимофеевич, сердечно поздравляем вас с благополучным возвращением на нашу родную землю и желаем пионерского задора в космических делах!

Береговой благодарит, улыбается, пожимает протянутые руки. Космонавт и встречающие садятся в машины. Теперь путь лежит в Ленинск, в гостиницу

«Космонавт». Здесь Георгия Тимофеевича уже с нетерпением ожидают медики для более детального послеполетного обследования.

Вечером в программе «Время» дикторы зачитывают еще одно СООБЩЕНИЕ ТАСС О ЗАВЕРШЕНИИ ПОЛЕТА КОСМИЧЕСКОГО КОРАБЛЯ «СОЮЗ-3»:

«Как уже сообщалось, 30 октября 1968 года в 10 часов 25 минут московского времени космический корабль «Союз-3», пилотируемый летчиком-космонавтом товарищем Береговым Георгием Тимофеевичем, после четырехсуточного полета по околоземной орбите совершил посадку в районе города Караганда.

Товарищ Береговой сообщил встретившим его друзьям, корреспондентам и спортивным комиссарам, что чувствует себя хорошо, и дал высокую оценку техническим характеристикам космического корабля «Союз-3».

После этого летчик-космонавт товарищ Береговой Георгий Тимофеевич прибыл на космодром для послеполетного медицинского обследования и доклада руководителям полета о выполнении программы испытания корабля и проведенных исследованиях.

Космический корабль «Союз-3» совершил 64 оборота вокруг Земли. Во время этого полета было осуществлено многократное маневрирование корабля «Союз-3» на орбите с применением различных методов его ориентации, было проведено двукратное сближение с космическим кораблем «Союз-2», а также проведен полный комплекс испытаний систем корабля в условиях космического полета.

Выполнен большой объем научных исследований и наблюдений. В частности, проводились наблюдения звездного неба, Земли и светил, фотографирование облачного и снежного покрова, дневного и сумеречного горизонтов Земли, обнаружение тайфунов и циклонов, исследование яркости Земли, психофизиологические

исследования работоспособности зрительного анализатора в условиях космического полета.

Во время всего полета состояние летчика-космонавта товарища Берегового было хорошим: частота пульса находилась в пределах 62 – 76 ударов в минуту, частота дыхания 12 – 18 в минуту.

По данным телеметрических измерений, радиопереговоров и телевизионного наблюдения, работоспособность товарища Берегового в течение всего полета находилась на высоком уровне. Системы жизнеобеспечения работали нормально и создавали комфортабельные условия в кабине корабля.

В течение полета с летчиком-космонавтом товарищем Береговым поддерживалась постоянная устойчивая радиосвязь. С борта космического корабля «Союз-3» летчик-космонавт Береговой провел несколько телевизионных репортажей об оборудовании корабля и условиях работы космонавта во время полета по околоземной орбите.

Важнейшим результатом полета космического корабля «Союз-3» явилась отработка процессов маневрирования и сближения с помощью различных систем ориентации и управления полетом космического аппарата на орбите, оценка удобств работы с оборудованием корабля, отработка элементов навигации по небесным светилам.

Получены важные технические данные о работе всех систем корабля при полете по орбите, маневрировании и при посадке на Землю. Экспериментальные исследования, проведенные летчиком-космонавтом товарищем Береговым Георгием Тимофеевичем на борту корабля «Союз-3», имеют важное значение для развития техники пилотируемых полетов и проведения научной деятельности космонавтов на орбитальных станциях научного и народнохозяйственного назначения.

Результаты полета космического корабля «Союз-3» обрабатываются и изучаются».



## 18. Земные будни

31 октября 1968 года, на следующий день после посадки космического корабля «Союз-3», состоялось заседание Государственной комиссии, на котором был выполнен первый – по горячим следам – «разбор полетов». Заседание началось ровно в десять часов. Первое слово было предоставлено Георгию Тимофеевичу Береговому. В течение более чем часа космонавт обстоятельно рассказал о подготовке к космическому полету, начале работы на околоземной орбите, о ходе полета, о возвращении на Землю. Береговой сделал краткие выводы о научно-технических результатах всей экспедиции на борту «Союза-3», о выполнении поставленных перед ним заданий, о работе бортовых систем двух космических кораблей, а также доложил свои предложения и замечания.

Космонавт вернулся на Землю с огромным числом ценных наблюдений и замечаний, которые должны были помочь устранить ошибки и недоработки в подготовке новых космических экипажей, усовершенствовать космические корабли серии «Союз». Поэтому специалисты внимательно слушали Георгия Берегового и «мотали на ус» - ведь в космонавтике мелочей не бывает. Полет «Союза-3» был испытательным, и очень ценно было получить всю информацию о поведении корабля на орбите из первых рук.

Особое внимание, конечно, было уделено попытке стыковки кораблей «Союз-2» и «Союз-3» и выяснению причин, объясняющих, почему она не состоялась. Вот что рассказал сам Георгий Тимофеевич:

«Сближение кораблей от 11000 до 200 метров проходило нормально. В 200 метрах от «Союза-2» я стал управлять причаливанием вручную. Корабли сблизались до 30-40 метров, и в этот момент я ясно увидел, что огни «Союза-2» образуют трапецию, и я никак не могу загнать

их на одну линию. Я понял, что стыковки не будет, и решил «зависнуть» и ждать рассвета. На светлой части Земли увидел корабль «Союз-2» на удалении 30-40 метров. Курсы кораблей расходились на 30 градусов. Я сделал попытку приблизиться к «Союзу-2», но при дальнейшем сближении курсы кораблей расходились еще больше. Решил при полете к территории СССР получить консультацию командного пункта и заснять на фотопленку корабль «Союз-2». Когда я отстегнулся от кресла-ложемента и полез за фотоаппаратом, то ремнями или ногой нечаянно задел за ручку управления. Я заметил, что ручка управления включена на расход горючего, когда более 30 килограммов горючего было уже израсходовано».

Добавил космонавт и дополнительный штрих в оценку своего самочувствия в космосе:

«В первый день полета при незафиксированном положении было впечатление запрокидывания головы назад. При резких движениях головой были неприятные ощущения и при фиксированном положении тела. В последующие дни подобных явлений я не наблюдал».

Затем настал черед выступать специалистов, готовивших и обеспечивших осуществление космического полета. Несмотря на неудачу со стыковкой, все присутствующие на заседании выразили свое удовлетворение результатами полета, много говорили о работе отдельных систем космического корабля, о большом объеме проделанных испытаний, научных и технических исследованиях. Было констатировано, что полет космических кораблей «Союз-2» и «Союз-3» явился важным этапом в развитии техники пилотируемых орбитальных кораблей.

Комментируя выполненные эксперименты по сближению двух космических аппаратов, выведенных на близкие орбиты, академик Анатолий Аркадьевич Благонравов заметил:

- Выражение «ручное управление» применительно к пилотированию «Союза-3» не следует понимать

слишком буквально. Ведь космонавту, управляющему маневровыми двигателями, помогают бортовые электронно-вычислительные устройства, все современные средства космической навигации. Технические возможности «Союза» позволили космическому кораблю обрести широкую свободу маневра в пространстве. И если раньше космические корабли можно было в известной мере сравнить с поездами, движущимися по незримым рельсам орбит, то «Союзы» уже с полным правом можно назвать космолетами, которые способны изменять орбиту. Бесспорно, будущее за такими космолетами. И летчику-космонавту Георгию Береговому выпала завидная судьба сделать крупный шаг по пути к этому будущему.

Государственная комиссия решила продолжить анализ результатов полета.

После завершения заседания некоторые члены Госкомиссии дали интервью представителям центральных советских средств массовой информации. В частности, Председатель Государственной комиссии генерал К.А.Керимов сказал:

- Георгий Тимофеевич Береговой сделал обстоятельный доклад о своих впечатлениях и научных исследованиях, о работе отдельных систем и агрегатов корабля. Об этом будет выпущен специальный отчет. Я только должен сказать, что задание он выполнил, вел себя как испытатель-космонавт отлично.

Результаты полета прокомментировал и Главный конструктор «Союза» В.П.Мишин:

- Этот полет продемонстрировал, что техника работала отлично. Космонавт вел себя безупречно. Он летчик-испытатель, заслуженный летчик, и тут он проявил свои лучшие качества, действовал спокойно, уверенно.

Генерал Н.П.Каманин тоже дал оценку завершившемуся космическому рейсу:

- Мне бы хотелось добавить несколько слов о посадке корабля. Все предыдущие наши космические

корабли, как известно, совершали посадку на территории Советского Союза в заданных районах с хорошей точностью, но этот корабль в точности посадки превзошел все предыдущие. Еще в воздухе, в тот момент, когда только раскрывалась парашютная система, самолеты, вертолеты обнаружили спускающийся корабль, и не успел корабль приземлиться, как к нему подошли люди из поисковых и спасательных партий. Корабль показал свою надежность, космонавт на всех этапах полета действовал «отлично».

Такая же высокая оценка результатов полета Георгия Тимофеевича Берегового на «Союзе-3» прозвучала и в специальном послании советского руководства, которое ТАСС обнародовал вечером 31 октября в информационной телевизионной программе «Время»:

«Ученым и конструкторам, инженерам, техникам и рабочим, всем коллективам и организациям, участвовавшим в осуществлении космического полета космонавта на корабле «Союз-3» и выполнении заданий по маневрированию и сближению с кораблем «Союз-2» во время орбитального полета, советскому космонавту, товарищу Береговому Георгию Тимофеевичу

Дорогие товарищи!

В эти дни, в канун пятьдесят первой годовщины Великой Октябрьской социалистической революции в историю освоения космического пространства вписано новое достижение советской науки и техники.

Запуск в Советском Союзе беспилотного космического корабля «Союз-2» и корабля «Союз-3», пилотируемого космонавтом Береговым Георгием Тимофеевичем, позволил осуществить ряд новых научных и технических экспериментов и исследований, необходимых для дальнейшего изучения и освоения космоса.

После успешного выполнения научно-технических исследований и экспериментов в околоземном

космическом пространстве корабли были возвращены на Землю в заданный район с высокой точностью.

Космические корабли «Союз-2» и «Союз-3», созданные нашими учеными, конструкторами, инженерами, техниками и рабочими, выполнили задания в сложных условиях космического полета. В продолжение всего полета аппаратура и системы кораблей «Союз-2» и «Союз-3» действовали четко и надежно.

Советский народ гордится новым достижением нашей Родины в освоении космического пространства и подвигом космонавта товарища Берегового Г. Т.

Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза, Президиум Верховного Совета СССР и Совет Министров СССР сердечно поздравляют Вас, дорогой товарищ Береговой Г. Т., с успешным осуществлением космического полета и выполнением возложенного почетного задания.

Горячо поздравляем ученых, конструкторов, инженеров, техников и рабочих – всех, кто участвовал в создании кораблей «Союз-2» и «Союз-3» и в успешном осуществлении их полета.

Слава советским ученым, конструкторам, инженерам, техникам и рабочим – создателям замечательных космических кораблей!

Слава доблестным советским космонавтам!

Слава Коммунистической партии Советского Союза – вдохновителю и организатору всех побед советского народа!

Центральный Комитет КПСС, Президиум Верховного Совета СССР, Совет Министров СССР».

Вечером в гостинице «Космонавт» Георгий Береговой готовился к предстоящим ему церемониальным мероприятиям – рапорту советскому руководству после прилета в аэропорт Внуково в Москве, докладу во Дворце съездов в Кремле и к выступлению по Центральному телевидению.

Настало время прощания с космодромом, с людьми, которые готовили к полету ракеты-носители и космические корабли «Союз-2» и «Союз-3». 1 ноября 1968 года в 8 часов 50 минут самолет Ил-18 с Георгием Береговым и сопровождающими его лицами вылетел из аэропорта Крайний в Ленинске в Москву.

И вот – Внуково. В Москве погода оказалась неважной: сплошная низкая облачность, ветер, дождь. Во время пролета над столицей москвичи так и не увидели самолет с космонавтом, сопровождаемый почетным эскортом семи истребителей.

Ил-18 коснулся взлетно-посадочной полосы, серая бетонная лента замедлила свой бег в иллюминаторе. Лайнер вырулил к правительственным трибунам и замер возле красной ковровой дорожки. Легкий толчок возвестил пассажиров, что трап подан. Распахнулся входной люк самолета, Георгий Береговой легко сбежал по ступенькам трапа, и, печатая шаг по ковровой дорожке, направился к трибуне, на которой находились Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев, председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин и другие партийные и советские руководители.

Оркестр прекратил исполнение авиационного марша, и в звенящей тишине прозвучал четкий доклад командира космического корабля «Союз-3»:

- Докладываю Центральному Комитету Коммунистической партии Советского Союза, Президиуму Верховного Совета СССР, Советскому правительству. Полет космического корабля «Союз-3», посвященный 51-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции, успешно завершен. Программа научных экспериментов в космическом полете выполнена. Все системы корабля работали нормально. Самочувствие отличное. Готов к выполнению новых правительственных заданий. Командир космического корабля «Союз-3» полковник Береговой.

Звучат куплеты Государственного гимна Советского Союза. Гулко разносится в осеннем воздухе двадцать один залп артиллерийского салюта.

Руководители Коммунистической партии и Советского правительства по очереди крепко обнимают и целуют героя-космонавта. Затем наступает очередь сердечных объятий родных и близких, товарищей по отряду советских космонавтов.

К присутствующим на правительственной трибуне подбегают одетые в белоснежные рубашки юные пионеры. Ребята салютуют герою космоса, руководителям партии и правительства, всем, кто находится на трибуне, пионерским салютом и вручают им большие букеты цветов.

Георгия Берегового представляют главам дипломатических миссий, работникам дипломатического корпуса иностранных государств.

Космонавт и руководители партии и правительства здороваются с присутствующими на встрече в аэропорту представителями трудящихся столицы и сердечно отвечают на их приветствия. Звучат громкие возгласы «Ура!», произносятся здравицы в честь Коммунистической партии и Советского правительства, в честь славных побед нашей великой Родины в космосе. Гремят бурные и продолжительные аплодисменты. Представители трудовых коллективов Москвы вручают цветы герою-космонавту.

По живому коридору встречающих Георгий Тимофеевич прошел к выходу из аэровокзала. По рядам людей катился шквал аплодисментов. Георгию Береговому жали руки, дарили цветы, просили дать автографы. Космонавт улыбался в ответ, благодарил, раздаривал цветы, которых ему вручили так много, что их совершенно невозможно было удержать в руках.

Вместе с руководителями Коммунистической партии Советского Союза и Советского правительства герой-космонавт направляется к ожидающим их машинам правительственного кортежа. Трогается с места

почетный эскорт из десяти мотоциклистов. Вслед за ним колонна автомобилей выезжает на шоссе, ведущее к городу-герою Москве.

В Кремле во Дворце съездов состоялся торжественный митинг и правительственный прием в честь Георгия Берегового.

«Многосуточный полет убедительно показал, - сказал с трибуны митинга Георгий Тимофеевич, - что корабль «Союз» - это замечательный космический аппарат, принципиально новый по конструкции, способный решать большой круг испытательных, научно-исследовательских, экспериментальных задач».

После выступления Георгия Берегового слово было предоставлено Леониду Ильичу Брежневу.

«Полет летчика-космонавта Берегового и выполненная им широкая программа научных исследований и экспериментов – это новый важный шаг в исследовании космоса, - констатировал Генеральный секретарь ЦК КПСС. – Во время полета товарища Берегового миллионы людей на всей планете могли убедиться в совершенстве нашей космической техники».

Председатель Президиума Верховного Совета СССР Николай Викторович Подгорный вручил Георгию Береговому высокие государственные награды. Руководство страны высоко оценило полет Георгия Тимофеевича: его наградили второй звездой Героя Советского Союза, присвоили звание летчика-космонавта СССР и звание генерал-майора авиации. На следующий день все центральные газеты страны опубликовали соответствующие указы Президиума Верховного Совета СССР:

**«УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР  
О НАГРАЖДЕНИИ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА  
ЛЕТЧИКА-КОСМОНАВТА тов. БЕРЕГОВОГО Г. Т.  
ОРДЕНОМ ЛЕНИНА И ВТОРОЙ МЕДАЛЬЮ  
«ЗОЛОТАЯ ЗВЕЗДА»**



*Летчик, испытатель, космонавт*

За осуществление космического полета на корабле «Союз-3» и проявленные при этом мужество и героизм наградить Героя Советского Союза летчика-космонавта тов. Берегового Георгия Тимофеевича орденом Ленина и второй медалью «Золотая Звезда» и установить бронзовый бюст Героя на его родине.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР Н.Подгорный

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР М.Георгадзе

Москва, Кремль. 1 ноября 1968 г.

УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР  
О ПРИСВОЕНИИ ЗВАНИЯ «ЛЕТЧИК-КОСМОНАВТ СССР»

тов. БЕРЕГОВОМУ Г. Т.

За осуществление космического полета на корабле «Союз-3» присвоить звание «Летчик-космонавт СССР» гражданину СССР Герою Советского Союза тов. Береговому Георгию Тимофеевичу.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР Н. Подгорный

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР М. Георгадзе

Москва, Кремль. 1 ноября 1968 г.»

Итак, за космический полет Георгий Тимофеевич получил вторую медаль «Золотая Звезда» Героя Советского Союза (номер медали - 48). Он стал единственным среди советских космонавтов, кто был удостоен первой звезды Героя за подвиги в Великую Отечественную войну, а второй - за полёт в космос.

5 ноября 1968 года в Актовом зале Московского государственного университета имени М. В. Ломоносова состоялась пресс-конференция дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР, генерал-

майора Георгия Тимофеевича Берегового. Пресс-конференцию открыл президент Академии наук СССР академик М. В. Келдыш. Далее на пресс-конференции выступили: Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР, доктор технических наук К. П. Феоктистов, который рассказал об устройстве кораблей типа «Союз», предназначенных для проведения научных и технических исследований на орбите спутника Земли и член-корреспондент АН СССР О. Г. Газенко, рассказавший о медицинском обеспечении космического полета. Овацией встретили журналисты появление на трибуне дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР Георгия Берегового. С огромным интересом был выслушан его рассказ о «звездном рейсе».

Георгий Тимофеевич рассказал, что после выведения космического корабля «Союз-3» программой полета предусматривалось сближение с кораблем «Союз-2» и совместное маневрирование. При этом дальнейшее сближение до расстояния 200 метров осуществлялось автоматически, а последующее сближение и маневрирование - с помощью ручного управления.

В своем выступлении космонавт отметил исключительно высокие качества и маневренные характеристики космического корабля «Союз-3», а также высокую надежность и эффективность работы систем автоматики и органов ручного управления.

- Как летчик-испытатель, - подчеркнул с трибуны Георгий Тимофеевич, - я остался очень доволен возможностями корабля. Он послушен в управлении, легко подчиняется воле космонавта, а сами процессы при выполнении динамических режимов просто и надежно контролируются хорошо продуманной системой индикации на пульте космонавта.

Затем космонавт и ученые ответили на многочисленные вопросы советских и зарубежных журналистов.

Кстати, дотошные журналисты подметили присутствие определенной «магии чисел» в биографии космонавта – слишком часто в ней встречалось число «три». Третий сын в семье. В летную школу поступил в 1938 году – если последовательно сложить все цифры, тоже получится «три». Трижды был сбит во время войны. Первая полученная Береговым Золотая звезда Героя Советского Союза имела номер 2271 – в сумме тоже «три». Был дублером командира «Восхода-3». В космос полетел на «Союзе-3». В возрасте 48 лет за космический полет был награжден второй Золотой звездой Героя с номером 48 (в сумме – снова «три»). Советский космонавт номер двенадцать («тройка» в сумме). Как же тут не уверовать: Бог любит троицу!

9 ноября 1968 года Георгию Береговому было присвоено квалификационное звание «Космонавт 3-го класса».

Академия наук СССР наградила Георгия Тимофеевича Берегового медалью имени Константина Эдуардовича Циолковского – золотой настольной медалью, присуждаемой за выдающиеся работы в области межпланетных сообщений.

Георгий Тимофеевич стал почетным гражданином городов Калуга (Россия), Винница, Енакиево, Луганск (Украина), Плевен и Сливен (Болгария).

В зарубежье завершившийся космический полет Георгия Берегового рассматривали, прежде всего, в контексте «лунной гонки» СССР и США. Иногда космическому кораблю, на котором летал в космос Георгий Тимофеевич, приписывались гипертрофированные свойства. Так, например, газета французских коммунистов «Юманите» отмечала, что «размер космического корабля «Союз-3» был значительно большим, чем у американского» (хотя на самом деле американский «Аполлон» по своим размерам существенно превосходил «Союз» - С.Ч.). Корреспондент Ассошиэйтед Пресс в Москве со ссылкой на некоего эксперта констатировал, что после полета «Союза-3»

«русские теперь в состоянии совершить что-то захватывающее».

Многие аналитики на Западе по-прежнему полагали, что «Союз» – это пилотируемый корабль для будущих полетов советских космонавтов к Луне. Наиболее точно мнение западных специалистов по советской космической программе передал Марк Курлански в книге «1968»:

«В конце октября Советы запустили «Союз-3» с человеком на борту и, как никогда прежде, приблизились к тому, чтобы достичь Луны».

Наверное, с позиций сегодняшнего дня полет Георгия Тимофеевича Берегового на космическом корабле «Союз-3» выглядит скромно и неброско. Но не будем забывать, что именно с космического рейса Георгия Берегового берет начало новая страница в величественной эпопее торжества научно-технической мысли, именно этот полет стоит в истоках славных достижений советской космонавтики, связанных с полетами космических кораблей «Союз», орбитальных станций «Салют», орбитального комплекса «Мир», реализацией пилотируемых полетов по программе «Интеркосмос» и многого другого.

## 19. Космонавт-наставник

Оценивая итоги космического полета Георгия Тимофеевича Берегового, Н.П.Каманин в своей книге «Летчики и космонавты» писал:

«Весь советский народ, все прогрессивные люди планеты Земля сердечно приветствовали эту победу в космосе, отдавая должное мужеству и опыту 47-летнего летчика-космонавта СССР, дважды Героя Советского Союза, генерала Г. Т. Берегового. Теперь он щедро делится своим опытом и знаниями с молодыми космонавтами, готовит их к грядущим рейсам в космос и сам думает о повторных полетах».

Космический полет Георгия Тимофеевича Берегового был по достоинству оценен и на международном уровне. Весной 1969 года Совет Международной авиационной федерации (ФАИ) принял на своем заседании, состоявшемся в Париже, решение о присуждении золотой медали имени Ю.А.Гагарина советскому космонавту, дважды Герою Советского Союза Георгию Тимофеевичу Береговому. Международная золотая медаль имени первооткрывателя космоса по решению ФАИ присуждается ежегодно за достижение наивысших результатов в освоении космического пространства в мирных целях. Космонавт Береговой стал первым лауреатом медали имени Юрия Гагарина.

А вот на Родине дела обстояли не столь радужно... Причины срыва стыковки во время космической экспедиции «Союза-2» и «Союза-3» долго и всесторонне изучали. В конце концов, техническая комиссия Центрального конструкторского бюро экспериментального машиностроения нашла «стрелочника» – якобы в «нестыковке» виноват исключительно сам космонавт Георгий Береговой.

Правда, и в те уже далекие от нас годы, и тем более сегодня, когда стали известны многие новые факты из истории космонавтики, с этим «приговором» технической комиссии мало, кто согласился. Думается, что во много раз большую часть вины за то, что не удалось состыковать два космических аппарата в октябре 1968 года, следует возложить на тех, кто планировал весь космический полет. Но, увы, - тех, кто неправильно спланировал программу космического рейса, лишь слегка пожурили. Впрочем, официально полет признали успешным. Георгий Тимофеевич Береговой получил вторую звезду Героя Советского Союза и стал «Летчиком-космонавтом СССР».

Вскоре после завершения полета Георгия Берегового было принято решение, 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).

В ноябре 1968 года утвердили экипажи для предстоящей космической экспедиции:

- космический корабль «Союз-4» - Владимир Шаталов (дублер Георгий Шонин);

- космический корабль «Союз-5» - Борис Волинов, Алексей Елисеев, Евгений Хрунов (дублеры - Анатолий Филипченко, Валерий Кубасов, Виктор Горбатко).

14 декабря 1968 года основной и дублирующий экипажи сдали итоговые экзамены по готовности к полету. Георгий Береговой был единственным космонавтом, получившим реальный опыт полета на космическом корабле «Союз», и поэтому активно включился в процесс подготовки к космическому полету своих коллег и часто выступал в роли консультанта при отработке на тренажерах тех или иных полетных операций.

Несмотря на то, что экзамены были уже сданы, тренировки было решено продолжить. Вплоть до конца декабря оба экипажа тренировались на комплексном

тренажере. Георгий Береговой снова помогает своим товарищам-космонавтам отрабатывать 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.

Казалось бы, все шло хорошо, но... В конце декабря поступило новое «ценное указание» из партийных верхов: секретарь ЦК КПСС Дмитрий Федорович Устинов в предстоящем космическом полете рекомендовал заменить ручную стыковку двух кораблей 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.

Во время обсуждения пожелания Устинова на заседании Государственной комиссии дебаты были бурными. Георгий Береговой занял четкую и бескомпромиссную, но вместе с тем и мудрую позицию:

«Мне трудно высказываться по этому вопросу. В полете на «Союзе-3» я должен был защитить космонавтов от засилья автоматов, но этого у меня не получилось. Причины моей неудачи вам известны, и все же я за ручную стыковку и против излишней автоматизации кораблей. У американцев возможности автоматики намного лучше наших, и все-таки они все основные операции по управлению полетом корабля поручают астронавтам».

Мнение заслуженного космонавта сыграло свою роль. Против «рекомендации» товарища Устинова единогласно выступили и оба экипажа, которые готовились к стыковке в космосе, - и основной, и дублирующий. Секретарю ЦК партии пришлось уступить мнению космонавтов.

25 декабря 1968 года готовившиеся к космическому полету космонавты под руководством Георгия Берегового провели тренировки в кабине кораблей «Союз». Они проверили все виды связи на различных этапах полета (старт, одиночный полет, полет состыкованных кораблей, переход из корабля в корабль), а также связь космонавтов с Землей из открытого космоса. Кроме того, были проиграны действия экипажей в различных нештатных ситуациях.

Итоги «звездного рейса» Георгия Берегового нашли свое отражение в подготовке космического полета кораблей «Союз-4» и «Союз-5». Теперь программа предстоящей экспедиции была скорректирована с учетом всех тех факторов, которые помешали Георгию Тимофеевичу Береговому в октябре 1968 года выполнить стыковку двух космических аппаратов. Но всего, как известно, не предусмотреть. Владимира Шаталова на предполетной пресс-конференции спросили:

- Что вы скажете о трудностях предстоящего полета?

- Полет Берегового был генеральной репетицией, - откровенно ответил командир «Союза-4». – Перед этим полетом («Союза-4» - С.Ч.) мы рассмотрели тысячи вариантов ситуаций. Но калейдоскоп факторов, как известно, очень богат. Если какая-либо неожиданность «выскочит», когда я буду за противоположной стороной земного шара, то придется решать самому...

Конечно, опасения, что снова что-то пойдет не так, были. Но в целом по рекомендации Георгия Берегового в полете «Союза-4» и «Союза-5» уже были созданы все условия для успешной стыковки: сближение кораблей предполагалось провести над территорией СССР, при наличии связи с Центром управления полетом и под наблюдением наземных специалистов. Заключительный этап стыковки должен был осуществляться на освещенном Солнцем участке орбиты. В случае необходимости в любой момент Центр управления



полетом смог подсказать космонавтам в случае необходимости, что следует делать, чтобы избежать ошибок. И результаты такого разумного планирования космической миссии не замедлили сказаться.

14 января 1968 года Владимир Шаталов стартовал в космос на корабле «Союз-4». 15 января в космический полет на «Союзе-5» отправились Борис Волинов, 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.

Что чувствовал в те январские дни Георгий Тимофеевич Береговой? Генерал Каманин 16 января, в день стыковки двух «Союзов» на околоземной орбите, записал в своем дневнике:

«Сегодня у Берегового было много переживаний, ему пришлось наблюдать отличную работу своих товарищей там, где сам он наделал много ошибок. Последнее время я внимательно наблюдаю за Береговым - мне хотелось бы видеть в нем будущего руководителя Центра (подготовки космонавтов – С.Ч.) имени Гагарина».

И Николай Петрович Каманин постепенно начинает помогать Георгию Береговому с формированием у него навыков командира-воспитателя, усилением таких личных качеств, как собранность и ответственность.

Кстати, о степени участия Георгия Тимофеевича в обеспечении успешного полета «Союза-4» и «Союз-5» говорит и такой факт. Перед стартом «Союза-4» журналисты поинтересовались у Владимира Шаталова:

- Правда ли, что во время полета вы будете отвечать на наши вопросы? Может быть, для экономии времени вы возьмете вопросы сейчас?

- Ужасно не люблю заранее написанных сценариев, - в ответ засмеялся космонавт. – Лучше будет, если вы

свои вопросы передадите прямо на узле связи Береговому. Он их мне передаст по радио.

Георгий Тимофеевич взвалил на себя работу не только космонавта-консультанта, но и фактическое сопровождение всего полета даже на уровне коммуникаций.

В те январские дни 1969 года после успешного завершения полета космических кораблей «Союз-4» и «Союз-5» судьбе было угодно еще раз испытать на прочность Георгия Тимофеевича Берегового – теперь уже на Земле.

22 января 1969 года Москва приветствовала вернувшихся из космического полета космонавтов Владимира Александровича Шаталова, Бориса Валентиновича Волынова, Алексея Станиславовича Елисеева и Евгения Васильевича Хрунова. Десятки тысяч москвичей торжественно встречали героев, едущих из аэропорта «Внуково-2» до Кремля. Еще в аэропорту Генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев сказал шоферу своей машины и сопровождавшим его охранникам, что люди вышли встречать космонавтов, поэтому нужно пропустить их машину вперед, а самим стать внутри колонны.

Из радиотрансляторов, установленных на улицах, дикторы комментировали проезд правительственного кортежа, не единожды упоминая о том, в какой именно машине находится Генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев – теперь эта машина, следовала сразу же за головной, в которой ехали космонавты Владимир Шаталов, Борис Волынов, Алексей Елисеев и Евгений Хрунов. А в третьей по счету машине находились встречающие - Георгий Береговой, Алексей Леонов, Андриян Николаев и Валентина Терешкова...

Это сообщение по радио транслировалось на весь город. Слышал его и младший лейтенант Советской Армии Виктор Ильин. Он похитил милицейскую форму своего брата – сотрудника милиции, взял его и свой пистолеты и приехал к Боровицким воротам Кремля,

через которые должны были проследовать правительственные машины. Ильин встал в оцепление, между милиционерами, одетыми в такую же форму. Причем встал на стыке двух команд. Те, кто был правее и левее его, не будучи с ним знакомыми, принимали Ильина за офицера из соседнего подразделения. Правда, один бдительный офицер из охраны КГБ все-таки заподозрил что-то неладное, подошел к Ильину и спросил: «Ты почему здесь стоишь?» На что Ильин с улыбкой уверенно ответил: «Поставили, вот и стою». Вопросов у комитетчика больше не возникло, ведь шла, в общем-то, обычная работа по охране советских руководителей, какой спецслужбы занимались совместно с милицией много раз и прежде.

Когда подъехали правительственные машины, Ильин, зная по радио, что Брежнев едет во второй машине, пропустил первую, выскочил на проезжую часть дороги навстречу второй, выхватил оба пистолета и с обеих рук стал стрелять по сидевшим в «Чайке» людям.

Но Леонида Ильича Брежнева во второй машине не было. Словно предчувствуя что-то, Генеральный секретарь ЦК КПСС приказал шоферу своего автомобиля и охране ехать не через Боровицкие, а через Спасские ворота. А в правительственном кортеже третья машина с космонавтами Береговым, Леоновым, Николаевым и Терешковой стала второй...

Ильин успел выпустить по машине с космонавтами все патроны, которые были в магазинах пистолетов, произведя в общей сложности четырнадцать выстрелов. Во второй машине сквозь стекло он ясно увидел Брежнева, за которого принял Берегового. Ошибке способствовало легкое внешнее сходство Берегового с Генеральным секретарем ЦК КПСС - у Георгия Тимофеевича были такие же густые и темные брови...

Присутствующие в оцеплении милиционеры и сотрудники Комитета государственной безопасности были настолько растеряны в момент покушения, что

обезоружили и схватили Ильина только после того, как он расстрелял обе обоймы из своих пистолетов.

Береговой сидел впереди, справа от водителя. Пули миновали его только по счастливой случайности. Он был лишь легко ранен осколками лобового стекла. Повезло и другим космонавтам: Николаев тоже получил только легкие ранения осколками стекла, а на шинели Леонова потом в трех местах были обнаружены касательные следы от пуль. А вот водитель машины Жарков был убит наповал.

В своем дневнике Николай Петрович Каманин делает запись за 24 января:

«В сегодняшних газетах опубликовано сообщение о провокационных выстрелах по космонавтам в Кремле 22 января. Зарубежная пресса обсасывает эту «косточку» в своих интересах: «Заговор против правительства», «Подпольная организация», «Стреляли в высших советских руководителей» и т.п. На предстоящей пресс-конференции космонавтам могут быть заданы вопросы об этом инциденте. Я обещал Андропову и Замятину, что Береговой и Леонов могут выступить и подтвердить, что стреляли в космонавтов».

Подготовка к новым космическим полетам шла своим чередом. На октябрь 1969 года был запланирован еще один эксперимент со стыковкой на орбите. Теперь предполагалось состыковать два космических корабля «Союз» («Союз-7» и «Союз-8»), а третий «Союз» («Союз-6») должен был подлететь к ним на минимальное расстояние и выполнить фотографирование состыкованных объектов. В космос должны были лететь: на «Союзе-6» – Георгий Шонин и Валерий Кубасов, на «Союзе-7» – Анатолий Филипченко, Владислав Волков и Виктор Горбатко, на «Союзе-8» – Владимир Шаталов и Алексей Елисеев. Георгий Береговой с первого дня подготовки снова включился в работу с космическими экипажами. 11, 12, 13 октября 1969 года все три «Союза» по очереди ушли в полет. Все ожидали, что 14 октября состоится стыковка космических

кораблей. Но действительность оказалась совершенно иной...

Обратимся за подробностями того осеннего дня 14 октября к книге воспоминаний 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.Ч.) 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».

Георгий Береговой весь день 14 октября 1969 года работал в Центре управления полетом. Ситуация сложилась сложная, но шанс выполнить стыковку еще оставался. Обнадёживало то обстоятельство, что все три «Союза» ушли из зоны радиосвязи с территории СССР 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.

Второй «стыковочный» день оказался не менее драматичен, чем первый. С раннего утра и до позднего вечера Георгий Береговой работал в Центре управления полетом. Но стыковка «Союза-7» и «Союза-8» снова оказалась под вопросом. В 12 часов 40 минут 15 октября корабли сошлись на расстояние всего 1700 метров, и экипажи начали маневрирование для сближения и причаливания. Владимир Шаталов четыре раза включал двигатели, но из-за отсутствия точных данных по скорости сближения и взаимному положению кораблей причаливание не состоялось. «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. Георгий Береговой и его коллеги понимали всю сложность и опасность ситуации, которая сложилась на околоземной орбите, но реально ничем не могли помочь экипажам.

Неудавшиеся попытки осуществления стыковки вручную - без участия радиотехнической системы стыковки «Игла» - наконец-то многим открыли глаза на то, что было ясно еще год назад, после полета Георгия Берегового на «Союзе-3»: имеются серьезные изъяны в самой системе подготовки и управления полетами. В бортовых системах космических кораблей «Союз» все было рассчитано на безупречную работу автоматики, а

если она отказывала, космонавты оставались без надежных средств управления. Владимир Шаталов и Алексей Елисеев лучше кого-либо другого из отряда космонавтов были подготовлены для стыковки в космосе, и если они, видя «Союз-7», не смогли к нему причалить, то это лишний раз подтверждало невозможность ручного сближения без минимально необходимого для этой цели оборудования кораблей.

Итак, вторая попытка состыковать два «Союза» 15 октября тоже сорвалась. Космонавты сблизили 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.

Почти через тридцать лет один из ведущих разработчиков советской космической техники Борис Евсеевич Черток 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. Эту операцию не смогли выполнить два экипажа из пяти космонавтов при полной поддержке Центра управления полетом на Земле. В какой-то степени неудачная стыковка «Союза-7» и «Союза-8» еще раз косвенно «реабилитировала» Георгия Берегового: всем стало окончательно ясно, что стыковочные операции –

сложнейшая процедура, чреватая любыми неожиданностями. С позиций горького опыта, полученного в октябре 1969 года, годичной давности полет «Союза-3», в котором Георгию Береговому предлагалось без связи с ЦУПом на первом же витке выполнить стыковку космических кораблей на теневой части орбиты, представлялся теперь просто авантюрой.

В 1970 году стыковок советских космических кораблей не было. В течение года состоялся только один космический полет: 18 суток на орбите работал экипаж «Союза-9» в составе Андрияна Николаева и Виталия Севастьянова. К полету примерно такой же продолжительности, но на «Восходе-3» Георгий Береговой готовился еще в 1966 году. Поэтому и в подготовке экипажа «Союза-9» Георгий Тимофеевич тоже принял само активное участие.

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, начав 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 свои 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 назвали «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 ракета-носитель «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.

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 корабля 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 на базе Центрального конструкторского бюро экспериментального машиностроения, подготовка к работе с оборудованием и бортовыми системами орбитальной станции ДОС-7К и космического корабля «Союз».

Георгий Береговой снова помогал готовить космические экипажи. К полету готовились Владимир Шаталов, Алексей Елисеев и Николай Рукавишников, а также их дублиеры Алексей Леонов, Валерий Кубасов и Петр Колодин.

19 апреля 1971 года на орбиту была выведена первая советская орбитальная станция «Салют». 23 апреля к станции стартовал экипаж в составе Владимира Шаталова, Алексея Елисеева и Николая Рукавишникова. 24 апреля состоялась стыковка космического корабля «Союз-10» со станцией, но полного стягивания двух космических аппаратов не произошло: между ними осталось расстояние примерно 9 сантиметров. Анализ ситуации показал, что произошла поломка стыковочного узла космического корабля «Союз-10». Космонавты досрочно вернулись на Землю.

«Салют» продолжал полет по орбите, и к нему было решено направить еще одну экспедицию космонавтов. 21 мая 1971 года космонавты Георгий Береговой, Алексей Леонов, Валерий Кубасов, Петр Колодин, Георгий Добровольский, Владислав Волков и Виктор Пацаев вылетели на космодром в кратковременную командировку. Цель командировки - дать экипажам практику работы с модифицированной системой стыковки. Георгий Береговой непосредственно руководил подготовкой экипажей Леонова и Добровольского к новому космическому полету.

6 июня 1971 года космический корабль «Союз-11» стартовал в космос с экипажем в составе Георгия Добровольского, Владислава Волкова и Виктора Пацаева. На следующий день состоялась успешная стыковка корабля со станцией «Салют». Космонавты перешли на борт станции и проработали на ней до 30 июня 1971 года. Их с нетерпением ждали на Земле, но полет закончился катастрофой. На этапе спуска произошла разгерметизация спускаемого аппарата, и трое космонавтов погибли, поскольку в космический полет их отправили без скафандров.

3 июля на заседании Государственной комиссии была намечена программа и план расследования происшествия. Было создано десять подкомиссий, которым было поручено в недельный срок представить материалы расследования. Председателем одной из комиссий стал Георгий Береговой. Расследованием было установлено, что космонавты Георгий Добровольский, Владислав Волков и Виктор Пацаев погибли из-за преждевременного открытия воздушного клапана в спускаемом аппарате корабля. Правда, причину такого преждевременного срабатывания клапана так точно и не установили...

Георгий Береговой очень переживал гибель своих товарищей по космическому отряду. Размышляя о происшедшем, он пришел к выводу, что в систему подготовки советских космонавтов нужно вносить серьезные изменения.

У Георгия Тимофеевича появляется возможность начать постепенное реформирование процесса подготовки экипажей к космическим полетам. Еще в ноябре 1968 года в ходе беседы с К.А.Вершининым генерал Н.П.Каманин высказал ему свои соображения по дальнейшему продвижению по службе Георгия Берегового. Каманин сказал, что ему хотелось бы в недалеком будущем освободить генерала Н.Ф.Кузнецова от должности начальника Центра подготовки космонавтов и заменить его генерал-майором

Г.Т.Береговым. Решение о снятии Н.Ф.Кузнецова созрело у Каманина еще более двух лет назад, и тогда же он начал готовить Юрия Алексеевича Гагарина к роли руководителя Центра. Но Юрий Гагарин трагически погиб в авиационной катастрофе в марте 1968 года, а другого кандидата, способного заменить Н.Ф.Кузнецова, в распоряжении Каманина пока не нашлось. У Николая Петровича Каманина было желание выдвинуть руководителя космонавтов из рядов самих космонавтов. Он внимательно изучил кандидатуры уже летавших в космос Андрияна Николаева, Павла Беляева, Германа Титова, Алексея Леонова. Каманин пришел к выводу, что ни один из них еще не имеет должного управленческого опыта, чтобы возглавить ЦПК. Из числа космонавтов Георгий Береговой больше других отвечал требованиям, предъявляемым к должности начальника ЦПК, но он практически не имел опыта руководящей работы. Именно поэтому Каманин решил дать Береговому возможность приобрести опыт самостоятельной деятельности в качестве руководителя, назначив его ответственным за выполнение программы «Союз». К.А.Вершинин одобрил планы Н.П.Каманина по продвижению Георгия Берегового на должность начальника ЦПК.

Николай Петрович Каманин не любил откладывать дела в долгий ящик. В первой декаде февраля 1969 года по инициативе генерала Каманина принимаются рекомендации: Георгия Берегового, Андрияна Николаева и Германа Титова назначить заместителями начальника Центра подготовки космонавтов.

Но уже 20 марта 1969 года планы реформ в Центре подготовки космонавтов резко меняются. Военный совет принимает неожиданное решение: освободить генерала Н.Ф.Кузнецова от обязанностей начальника ЦПК и назначить начальником НИИ ЦПК имени Ю.А.Гагарина генерал-майора Г.Т.Берегового. Заместителем Георгия Берегового утвержден Андриян Николаев. Каманин ставит задачу Береговому – немедленно начать прием

дел у бывшего начальника ЦПК Н.Ф.Кузнецова. С 21 марта 1969 года Георгий Тимофеевич приступает к работе.

Но, увы... В должности начальника ЦПК Георгий Тимофеевич Береговой проработал всего восемь дней. 28 марта 1969 года новый Главнокомандующий Военно-воздушными силами СССР маршал авиации П.С.Кутахов вызвал к себе генерал-полковника Н.П.Каманина и приказал передачу дел от Н.Ф.Кузнецова Г.Т.Береговому прекратить. Приказы Кутахова об увольнении Кузнецова и назначении Берегового были отозваны обратно.

Кутахов явно метался и не знал, какое решение нужно принять. До заседания Военного совета ВВС 19 февраля он высказывался за оставление генерала Н.Ф.Кузнецова на должности начальника Центра подготовки космонавтов, а на самом заседании проголосовал за смещение Н.Ф.Кузнецова и назначение на его место генерал-майора Г.Т.Берегового. Но уже на второй день после заседания Военного совета П.С.Кутахов отказался подписывать приказ о назначении Г.Т.Берегового, а еще через день подписал и его, и приказ о назначении комиссии по сдаче и приему дел. Оба эти приказа были объявлены всему офицерскому составу Центра подготовки космонавтов, Н.Ф.Кузнецов приступил к сдаче дел... Но Главнокомандующий Военно-воздушными силами СССР маршал авиации П.С.Кутахов снова передумал...

Это решение Главкома ВВС привело к созданию нервозной обстановки в Центре подготовки космонавтов. В соответствии с директивой Главного штаба ВВС о переходе Центра на новый штат с 25 марта около 30 человек уже были переведены на руководящие должности, в том числе космонавты Алексей Леонов, Андриян Николаев, Герман Титов.

Поскольку решение Военного совета о нецелесообразности назначения на должность начальника Центра подготовки космонавтов генерала Н.Ф.Кузнецова оставалось в силе, П.С.Кутахов приказал

подыскивать нового начальника из числа командующих воздушными армиями и их заместителей.

Н.П.Каманин в этой обстановке бюрократической круговерти проявил талант настоящего дипломата. Он отправился на прием к маршалу авиации П.С.Кутахову и убедил его, несмотря на то, что подавляющее большинство личного состава Центра подготовки космонавтов было настроено против Н.Ф.Кузнецова, временно оставить Кузнецова начальником НИИЦПК при условии, что первым заместителем у него будет космонавт Г.Т.Береговой. 1 апреля 1969 года П.С.Кутахов подписал приказ о назначении генерала Н.Ф.Кузнецова временно исполняющим должность начальника НИИЦПК. 9 апреля был подписан приказ о назначении генерал-майора Г.Т.Берегового первым заместителем начальника НИИЦПК. Конфликтная ситуация в Центре подготовки космонавтов в какой-то мере разрядилась.

Правда, административная интрига на этом не закончилась. Н.Ф.Кузнецов вовсе не желал допускать Георгия Берегового в свое управленческое «хозяйство». Кузнецов направляет Берегового в многочисленные поездки и не привлекает к активной руководящей деятельности. И только когда Н.Ф.Кузнецов в конце августа 1969 года слег с инфарктом, а затем был направлен в отпуск на сорок пять суток, Георгий Тимофеевич начинает по настоящему руководить Центром подготовки космонавтов.

«По два-три раза в неделю бываю в Центре, учу Берегового работать и пытаюсь делать все возможное для того, чтобы он почувствовал себя руководителем, а его подчиненные признали в нем начальника, - напишет генерал Каманин в своем дневнике. - Мне хотелось бы видеть Берегового хорошим начальником Центра, а многих из космонавтов - командирами отрядов, начальниками отделов и управлений и более высокими руководителями нашей программы пилотируемых полетов».

В сентябре-октябре 1969 года вступила в завершающую стадию подготовка к групповому космическому полету трех кораблей – «Союза-6», «Союза-7» и «Союза-8». На космодроме Георгий Береговой впервые работал руководителем предполетной подготовки космонавтов. По общему мнению членов Государственной комиссии, Георгий Тимофеевич отлично справился со своими обязанностями.

Но как только генерал Кузнецов поправился, он с новыми силами занялся интригами против Георгия Берегового. Николай Петрович Каманин 29 апреля 1970 года сделал в своем дневнике следующую запись:

«Генерал Кузнецов продолжает плести интриги, ссорить космонавтов между собой и натравливать их, а также своих заместителей на руководство ВВС. Особенно много усилий он направляет на подрыв авторитета Берегового. Так, вчера Кузнецов представил мне написанный по его приказу рапорт начальника строевого отдела, в котором доказывается, что Береговой уехал в Сочи без разрешения старших начальников. Стряпая этот «документ», он забыл, что сам лично подписал приказ об отпуске Берегового. Кузнецов постоянно пытается внушить мне свое мнение о Береговом как о бездельнике, фактически ничего не делающем в роли заместителя начальника Центра. Он «забыл», что на протяжении восьми месяцев своего отсутствия по болезни Береговой работал и за себя, и за него».

Кроме административных забот, в жизни Георгия Тимофеевича после полета в космос появился и еще один новый аспект – общественная деятельность. Теперь Береговой был человеком известным всей планете, и очень многие искали с ним встречи или готовы были пригласить Георгия Тимофеевича в гости.

В новом статусе летчика-космонавта СССР Георгий Береговой в 1969 году посетил, прежде всего, свою родину – город Енакиево. В тот день, когда Георгий Тимофеевич прибыл в родной город, десятки тысяч



горожан вышли на улицы города, чтобы выразить свое восхищение человеком, который поднял славу небольшого шахтерского города в полном смысле слова до космических высот. Космонавт выступал перед общественностью города, встречался с трудовыми коллективами и ветеранами войны и труда. Встречи проходили в теплой, можно сказать, родной обстановке. Георгий Тимофеевич позднее говорил, что больше всего ему запомнилась из той поездки встреча с шахтерами. Так уж получилось, что до этого приезда в Енакиево Георгий Береговой ни разу не был на шахте, хотя и считал себя уроженцем Донбасского края.

«Когда Георгий Тимофеевич приехал на нашу шахту, - вспоминает Владимир Шевцов, работавший парторгом на шахте «Октябрьская» комбината «Донецкуголь», - опекать гостя, одевать его перед спуском выпала честь мне. Подготовка к спуску удивления у Берегового не вызвала. Но то, что он увидел под землей, его очень поразило. Мы побывали на участке, где бригадиром был Герой Социалистического Труда Николай Гринда. Полезли в лаву. Условия там не такие уж и тяжелые, комплекс был, мощность нормальная. Высота - где-то 1 метр 20 сантиметров. А когда вылезли из лавы, летчик-космонавт сказал: «Я все видел в жизни. Знаете, и космос – не такая уж простая «штука». Но перед людьми, работающими под землей, склоняю голову».

На встрече с трудовым коллективом шахты Георгию Береговому подарили по традиции каску и шахтерскую лампу. Чуть позже пошили для Георгия Тимофеевича мундир почетного шахтера и отправили в Звездный городок.

Тогда же представители трудового коллектива шахты имени Карла Маркса треста «Орджоникидзеуголь» обратились с письмом в Президиум Верховного Совета СССР. В письме говорилось:

«Трудящиеся шахты имени Карла Маркса треста «Орджоникидзеуголь» города Енакиево Донецкой

области знают космонавта Берегового Георгия Тимофеевича как жителя города Енакиево. Здесь прошли детство, школьные годы и первая трудовая деятельность космонавта. Мы считаем, что Родиной космонавта Георгия Тимофеевича (Берегового – С.Ч.) является город Енакиево. Просим Президиум Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик установить бюст космонавта Георгия Тимофеевича Берегового на его Родине, в городе Енакиево».

Еще в 1968 году, в первый же день космического полета «Союза-3», бригады сталеваров Николая Шумского с Енакиевского металлургического завода и забойщиков Алексея Аносова с шахты имени Карла Маркса включили космонавта Георгия Берегового в состав своих трудовых коллективов почетным членом и регулярно выполняли за него нормы.

Сразу несколько предприятий Енакиево выступили с инициативой выдвинуть кандидатуру Георгия Тимофеевича в депутаты Верховного Совета СССР. Береговой дал согласие баллотироваться. Выборы состоялись 14 июня 1970 года. Депутатом Георгий Тимофеевич был избран едва ли не единогласно. Впоследствии он в течение многих лет как депутат оказывал существенную помощь в развитии города Енакиево. Георгий Тимофеевич был частым гостем города и официально, и в частных поездках. Он не раз заезжал к себе домой, когда была жива его мама Мария Семеновна. Бывал Георгий Тимофеевич в родном городе и со своей семьей, которую очень любил. Береговой всегда охотно встречался с одноклассниками, с товарищами по аэроклубу, учащимися местных школ, с производственными коллективами. Каждый его приезд оставлял в сердце енакиевцев неизгладимый след доброты, любви к Родине и людям.

В мае 1970 года побывал Георгий Тимофеевич и в Луганске – городе, где он получил авиационное образование, стал военным летчиком. 22 мая 1970 года он прилетел на самолете из Донецка, где гостил до этого.

Самолет приземлился на аэродроме Ворошиловградского высшего военного авиационного училища штурманов. Это учебное заведение выросло из той самой школы военных пилотов, которую в 1941 году окончил Георгий Береговой.

У трапа самолета прославленного космонавта встречали школьники с букетами цветов. На митинг около клуба ВВВАУШ собрались сотни людей, приветствовавшие космонавта цветами и аплодисментами. Торжественную встречу открыл начальник училища Герой Советского Союза, генерал-майор М.А.Лашин. Георгий Тимофеевич в своем выступлении поблагодарил присутствующих за теплую встречу, немного рассказал о своем космическом полете и планах на будущее. Затем космонавт осмотрел учебную базу училища – аудитории, учебные классы, тренажерную технику. В большом зале клуба состоялась встреча Георгия Тимофеевича с преподавателями училища и курсантами.

Во второй половине дня 22 мая Георгий Береговой встречался с трудовым коллективом тепловозостроительного завода имени Октябрьской Революции. В сборочном цехе космонавт «порулил» тепловозом. Георгия Тимофеевича символически зачислили почетным членом в бригаду П.Я.Мостипатенко.

23 мая почетный гость Ворошиловграда встретился в Доме культуры имени Ленина с молодежью города. В окончании встречи заместитель председателя городского исполнительного комитета Семен Иванович Пирогов зачитал решение о присвоении Г.Т.Береговому звания Почетного гражданина Ворошиловграда. Космонавту был вручен специальный диплом и лента Почетного гражданина.

Поездки в Енакиево и в Луганск были поездками «для души». Но Георгию Тимофеевичу часто случалось выезжать для встреч с общественностью и по указаниям вышестоящих начальников. Георгий Береговой был

очень хорошим рассказчиком и открытым, компанейским человеком. Поэтому его пытались привлекать в дополнительные поездки по стране вместе с должностными лицами разного ранга. Иногда такое «участие в мероприятиях» серьезно мешало работе и службе. Генерал Н.П.Каманин вспоминал:

«Вечером 18 декабря 1968 года в Центр подготовки космонавтов позвонил член Военного Совета ВВС генерал-лейтенант Мороз. Он собирается ехать в Горький для встречи с избирателями и намеревается взять с собой космонавта Берегового, который сейчас очень занят подготовкой экипажей для «Союзов». Я пытался уговорить Мороза не брать Берегового в эту поездку, но он, по-видимому, обещал руководителям Горьковской области «прихватить» с собой Берегового, и теперь ему трудно отказаться от своей затеи. Я вынужден был доложить Главкому, что участие Берегового в этой поездке может нанести урон его деловому авторитету и качеству подготовки космонавтов к предстоящему космическому полету».

Впрочем, и само командование Вооруженных Сил СССР часто привлекало Георгия Тимофеевича для участия в своих мероприятиях – ведь в начале 70-х годов прошлого века он был единственным космонавтом, который носил генеральские погоны. Например, 30 января 1971 года в Центре подготовки космонавтов была проведена встреча офицерского состава Центра с руководящим составом штаба Объединенных Вооруженных сил Варшавского договора. На встрече присутствовали 29 генералов (по два-три человека от каждой страны - участника договора). С докладом о Вооруженных Силах коалиции социалистических стран выступил генерал армии С.М.Штеменко. Докладчик рассказал о структуре и боевом составе Объединенных Вооруженных Сил, о работе штаба и о последних крупных маневрах войск участников Варшавского договора на территории ГДР (после доклада был показан фильм об этих маневрах). Встреча закончилась ужином,

на котором Штеменко и его зарубежные коллеги пожелали космонавтам новых успехов. Со стороны руководства Центра подготовки космонавтов Г.Т.Береговой, А.А.Леонов и В.А.Шаталов пожелали гостям крепить содружество армий социалистического лагеря и совершенствовать их боевую готовность.

Появились у Георгия Тимофеевича обязанности и по партийной линии. Так, например, он был избран делегатом XXIV съезд КПСС, который проходил в марте 1971 года.

Еще один круг новых обязанностей Георгия Берегового – дипломатическо-представительский. С начала 70-х годов в Звездный городок стали довольно часто приезжать зарубежные гости. Нередко космонавтов отправляли и на дипломатические приемы в посольства зарубежных государств. Руководители зарубежных стран – особенно социалистических – отвечали взаимностью, и некоторые советские космонавты удостоивались государственных наград той или иной страны. Так, Георгий Тимофеевич Береговой в 1970 году стал Героем Социалистического труда Народной Республики Болгария.

Оценивая общественную деятельность коллектива Звездного городка, генерал Каманин в январе 1971 года писал:

«За 10 лет космонавтами проведено свыше шести тысяч выступлений и выполнено около двухсот поездок за границу, больше всех в заграничных поездках участвовала Валентина Терешкова (42 поездки); создано более 30 кинофильмов, изданы сотни книг и статей. Громадную работу проводит музей Звездного - только в 1970 году его посетили 13 тысяч человек. За организацию и проведение большой пропагандистской работы Главком объявил благодарность Каманину, Горегляду, Кузнецову, Береговому, Николаеву, Терешковой, Леонову, Шаталову, Поповичу, Быковскому, Крышкевичу и Муравьеву».

Активно участвовал Георгий Тимофеевич Береговой и в начавшемся в конце 60-х годов минувшего столетия диалоге с американскими астронавтами. Необходимость личных встреч и в перспективе сотрудничества советских и американских космонавтов была в первую очередь обусловлена тем, что Советский Союз и Соединенные Штаты Америки – это две ведущие космические державы, от которых в первую очередь зависело будущее мировой космонавтики.

Первым по приглашению Академии наук СССР в Советский Союз летом 1969 года прибыл известный американский астронавт Фрэнк Борман со своей семьей – женой и двумя сыновьями. Полгода назад Борман командовал космическим кораблем «Аполлон-8», на котором люди впервые облетели Луну.

Фрэнку Борману показали Звездный городок и его тренировочную базу. Тщательно ознакомившись с подготовкой советских космонавтов, Борман пришел к выводу, что она мало чем отличается от предполетной подготовки американских астронавтов.

- В среднем уровень подготовки и ваших, и наших парней один и тот же, - констатировал американский космонавт. - Мне хотелось бы, чтобы мой визит к вам приблизили день начала нашего сотрудничества в самых различных направлениях исследования космического пространства...

Очень понравился Фрэнку Борману музей Звездного городка, который ему показал Георгий Береговой.

- У нас в Хьюстоне ничего подобного пока нет, - признался Борман. Он снял с руки часы и сказал:

- Эти часы находились со мной на лунной орбите. Пусть они останутся в вашем музее.

Семья Фрэнка Бормана побывала в гостях у Георгия Берегового.

В сопровождении Георгия Берегового и других советских космонавтов Фрэнк Борман осмотрел достопримечательности Москвы, возложил венок на

могилу Неизвестного солдата возле кремлевской стены, побывал в Новосибирске, Евпатории и Ленинграде.

Фрэнк Борман был принят Председателем Совета Министров СССР А.Н.Косыгиным. Американский астронавт пригласил с ответным визитом в США советских космонавтов.

В начале октября ЦК КПСС рассмотрел вопрос об участии наших покорителей космоса в ответной поездке за океан и принял решение направить в Соединенные Штаты Америки Георгия Тимофеевича Берегового и Константина Петровича Феоктистова. Как и Фрэнк Борман, наши космонавты отправились в зарубежную поездку со своими семьями.

Спустя несколько часов после прибытия в Америку в Белом доме советскую космическую делегацию принял Президент США Ричард М. Никсон. Речь, как и во время встречи Фрэнка Бормана с А.Н.Косыгиным, зашла о перспективах космического сотрудничества СССР и США уже в ближайшем будущем. Пока это еще не был уровень реальных договоренностей, но по обоюдному настрою обеих сторон чувствовалось, что совместные экспедиции в космос уже не за горами.

Георгий Береговой и Константин Феоктистов посетили Центр пилотируемых космических полетов имени Джонсона в Хьюстоне. Они смогли ознакомиться с лунными скафандрами, макетами и тренажерами космических кораблей. На одном из тренажеров имитировались естественные условия космического полета, включая даже момент мягкой посадки на Луну. По предложению американских коллег, Георгий Тимофеевич Береговой и Константин Петрович Феоктистов на этом тренажере выполнили «стыковку» космического корабля «Аполлон» с лунным отсеком, управляемым снаружи одним из местных специалистов. «Стыковка» прошла успешно.

Во время этого посещения США Георгий Береговой с семьей побывал в гостях у Фрэнка Бормана – ответный жест гостеприимства.

В мае 1970 года Советский Союз посетил Нейл Армстронг – первый человек, который высадился на Луну. В Ленинграде, куда американский астронавт прилетел из Варшавы, его встретили Георгий Береговой и Константин Феоктистов. На приеме у Председателя Совета Министров СССР А.Н.Косыгина Нейл Армстронг высказался в том духе, что освоение космоса все настоятельнее требует объединенных усилий и широкого сотрудничества. Затем Нейл Армстронг прибыл в Новосибирск и принял участие в открытии выставки «Лунный камень», которая проходила тогда в новосибирском Академгородке. Там были представлены фотографии, сделанные американцами на Луне, а также образец лунного грунта, который был помещен в большую пластиковую сферу. В поездке по СССР американского космонавта сопровождали Георгий Береговой и Константин Феоктистов. Гостей приняли очень тепло.

«Было заведено, что летом почетных гостей всегда вывозили на Обское море, - вспоминает Нелли Куземо, сотрудник отдела внешних связей президиума Сибирского отделения Академии наук СССР. - Погода была замечательная, поехали на какие-то острова. Ну, как по-русски отдыхают? Устроили пикник: развели костер, сварили уху. На Армстронга даже нацепили поварской колпак. Это была такая веселая вылазка. На траве расстелили скатерти, поставили на них закуску. Ели уху и пили водку. На обратном пути мы попали в шторм. Катер был небольшой: все набились в трюм, как селетки в бочку. Стало душно, и я вышла на палубу, потом туда выбрались Береговой и Армстронг. Несмотря на непогоду, на ногах они стояли крепко, ведь космонавты - люди физически тренированные и привыкшие ко всяким перегрузкам».



Чуть позже гостили в Звездном городке еще два американских астронавта - Уильям Андерс и Юджин Сернан. Сопровождать их снова поручили первому заместителю начальника Центра подготовки космонавтов генерал-майору Георгию Тимофеевичу Береговому. Эта почетная обязанность – встречать зарубежных гостей – стала теперь постоянной для Георгия Берегового. Сохранилась она за ним и после 1972 года, когда он был назначен начальником Центра подготовки космонавтов имени Ю.А. Гагарина.

## 20. Начальник Звездного городка

С 26 июня 1972 года Георгий Тимофеевич Береговой заступил на должность начальника Первого научно-исследовательского института Центр подготовки космонавтов имени Ю.А.Гагарина.

Георгий Береговой и до этого тянул управленческую «ляжку» и за себя, и часто за своего начальника Н.Ф.Кузнецова. А теперь весь груз принятия решений оказался полностью на его плечах.

Прежде всего, забот требовала сама инфраструктура Звездного городка.

«Городок растет, - напишет в своем очерке для сборника «Звездный городок» Георгий Тимофеевич Береговой. - Над ним, как и над всей страной, высятся краны новостроек. Закладка каждого нового здания – большое событие, которое не проходит мимо внимания космонавтов.

Строители уже знают об этом и, прежде чем уложить на фундамент первый камень, приглашают на площадку космонавтов, сотрудников Центра. В обстановке, где официальность соседствует с юмором, в фундамент закладывается капсула с выгравированной на металле датой начала стройки. После этой церемонии присутствующие, включая строителей, фотографируются на фоне забора, ограничивающего стройку. И вот тут мы применяем один «запрещенный» прием. В момент фотографирования из-за забора поднимается лозунг примерно такого содержания: «Завершим строительство к ...!» При этом, естественно, указывается невыполнимо короткий срок. Всем ясно, что это шутка, но когда строители не укладываются в запланированные сроки, мы показываем им эту фотографию и, представьте, работа идет быстрее!»

Звездный городок по своей планировке похож на благоустроенный городской микрорайон. Здесь есть

школа, культурный центр, детский комбинат, полтора десятка магазинов. На берегу небольшого живописного пруда, по которому плавают белые лебеди, расположился специальный «космический» профилакторий. Здесь перед отлетом на Байконур космонавты проходят карантин, продолжительностью двадцать одни сутки. Такой срок медики обусловили тем, что инкубационный период большинства вирусов обычно не превышает двух-трёх недель. Во время карантина круг общения готовящихся к полету космонавтов ограничен. Кроме того, им приходится отказаться от некоторых бытовых привычек. Например, для космических экипажей в это предстартовый период исключается такая распространённая форма приветствия, как рукопожатие.

Старожилы Звездного вспоминают, что особенно городок расцвел и похорошел именно в годы, когда начальником ЦПК стал Георгий Береговой. У Георгия Тимофеевича хватало времени, чтобы заниматься и непосредственной подготовкой космонавтов в ЦПК, и коммунально-бытовыми проблемами Звездного городка.

В Звездном городке Георгий Тимофеевич вместе со своей семьей жил в доме номер 2. На небольшой площади напротив дома установлен памятник Юрию Алексеевичу Гагарину. Памятник появился здесь в 1971 году. Перед стартом и после полета сюда приходят космонавты и возлагают цветы, здесь начинается учебный год, сюда приезжают свадебные кортежи молодоженов. Кстати, именно с легкой руки Юрия Алексеевича Гагарина городок стал называться Звездным.

В конце 1959 – начале 1960 годов по решению Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР были утверждены научные, технические и организационные мероприятия для подготовки полетов человека в космос, для планомерного исследования и использования космического пространства. В соответствии с этими решениями в 1960 году и был

создан Центр подготовки космонавтов, которому в последующем было присвоено имя Юрия Алексеевича Гагарина.

Именно здесь, в Центре подготовки космонавтов, готовятся основные и дублирующие экипажи из одного, двух и трех человек. Подготовку проходят и командиры экипажей, и бортинженеры, и космонавты-исследователи.

За годы существования ЦПК его работа претерпела существенные изменения. На смену космическим кораблям «Восток» и «Восход» пришли сначала «Союзы», а затем и их модификации. В космос отправились орбитальные станции «Салют», «Алмаз» и «Мир». Раньше, еще на заре космической эры, главной заботой специалистов было подготовить организм космонавта к встрече с космосом, понять, способен ли человек вообще работать в космическом полете как управленец и оператор. Именно поэтому основное внимание уделяли подготовке космонавтов к встрече с невесомостью и с большими перегрузками, с другими негативными эффектами космического полета. Для этих целей широко использовались термобарокамера, центрифуга, сурдокамера. Именно такую подготовку прошел и Георгий Тимофеевич Береговой после своего зачисления в отряд космонавтов.

Уже после первых космических полетов знания о космосе и его воздействии на человека существенно пополнились. Специалистам ЦПК пришлось вносить изменения в методы подготовки космонавтов, создавать новые технические средства. Например, после того как узнали, что в период адаптации к невесомости у космонавтов кровь приливает к голове, разработали новые методы наземной тренировки экипажей, позволившие облегчить привыкание людей к условиям невесомости. Кроме того, были созданы специальные приспособления и разработаны методики, применение которых уменьшало прилив крови к голове.

После первого советского длительного полета по околоземной орбите космонавтов Андрияна Николаева и Виталия Севастьянова на корабле «Союз-9» в июне 1970 года выяснилось, что организм человека после пребывания в невесомости с трудом привыкает к земной тяжести. Путем создания новых технических средств специалисты нашли способы, как облегчить космонавтам встречу с земной гравитацией.

Для выполнения космического полета космонавтам нужны не только здоровье, но и обширные познания в самых различных областях науки и техники. Именно эти познания позволят экипажам космических кораблей не просто «проводить время» в космосе, а выполнять весьма разнохарактерные и сложные исследования на околоземной орбите и при полетах к другим планетам.

Эти знания космонавты начинают приобретать на этапе общекосмической подготовки. Она проводится в группах слушателей космонавтов по общей программе. Экипажи на этом этапе еще не формируются. Именно в этот период медики и психологи изучают индивидуальные особенности будущих пилотов космических кораблей. Это важно для подбора экипажей, поскольку обязательно приходится учитывать и взаимную психологическую совместимость, особенно – при длительных космических экспедициях. Кандидаты в космонавты, уже имеющие летную подготовку, и готовящиеся стать будущими командирами космических экипажей, на этапе общекосмической подготовки, как правило, приобретают еще и квалификацию летчика-испытателя. Сегодня несравненно усложнились космические программы. Член экипажа должен быть физически и психологически подготовлен к работе в непривычных условиях, безукоризненно знать космическую технику, быть отличным летчиком и грамотным исследователем.

«В то время в Звездном городке уже сформировалась профессиональная школа подготовки

космонавтов, - вспоминает космонавт Алексей Станиславович Елисеев. - Она имела прекрасные тренажеры и спортивные сооружения. В прикомандированном авиационном полку были разные самолеты и вертолеты. Сложился коллектив методистов, которые умели планировать подготовку, организовывать ее и проводить занятия. Конечно, все это стоило больших денег, но в руководстве Министерства обороны Звездный городок любили и денег на него особо не жалели».

На территории самого Центра подготовки космонавтов многое из того, что здесь сегодня имеется, было создано в те годы, когда Центр возглавлял Георгий Береговой.

Вот огромное здание цилиндрической формы. Внутри него находится центрифуга с радиусом восемнадцать метров. На ней могут воспроизводиться перегрузки, на самом пределе возможностей человеческого организма – порядка 25-30 единиц. Космические корабли «Союз» при управляемом спуске на Землю имеют перегрузку порядка пяти единиц, а при баллистическом – около девяти. Поэтому центрифуга используется на треть своих рабочих возможностей. Строительство центрифуги завершилось в годы, когда Центр подготовки космонавтов возглавлял Георгий Тимофеевич Береговой.

В годы работы Берегового окончательно были обустроены и тренажерные залы Центра подготовки космонавтов – зал тренажеров космического корабля и зал тренажеров орбитальных станций. В тренажерном зале «Союзов» за минувшие годы уже неоднократно менялось оборудование: сначала оно было адаптировано для работы с космическим кораблем «Союз», а потом с его модернизированными версиями – «СоюзТ», «СоюзТМ», «СоюзТМА». Планы подготовки космонавтов таковы, что сначала они изучают теорию, схемы, макеты, действующие модели всех узлов корабля и станции. И только затем приступают к занятиям на

специализированных тренажерах, отрабатывая до автоматизма отдельные полетные операции или целые этапы полета. Венчают процесс подготовки тренировки на комплексном тренажере, который позволяет имитировать весь полет от старта с космодрома и до посадки. Тренажеры оснащены электронно-вычислительными машинами, моделирующими поведение бортовых систем в зависимости от команд человека-оператора. На действия космонавта тренажер «реагирует» так же, как настоящий корабль. «Включаются» и «выключаются» двигатели, в иллюминаторах меняется окружающая корабль обстановка, изменяется положение Земли и звезд. Создается полная иллюзия движения космического корабля в пространстве.

Зал орбитальных станций видел тренажеры станций «Салют» первого и второго поколения, орбитального комплекса «Мир». Сегодня здесь тоже готовятся экипажи – те, которым предстоит многомесячная вахта на Международной космической станции. Орбитальные станции и комплексы – это самые настоящие научные лаборатории в космическом пространстве. На борту этих космических аппаратов может работать только человек, досконально знающий их оборудование, хорошо знакомый с методикой всех проводимых на борту экспериментов. Оборудование орбитальных станций год от года становится все сложнее. Чтобы его освоить, нужны недели, месяцы, а то и годы напряженной работы - ведь на орбитальной станции установлены десятки приборов и установок.

«Количество различных технических средств для подготовки космонавтов росло и требовало расширения площадей для их размещения, - напишет Георгий Тимофеевич в статье, опубликованной в газете «Вечерняя Москва» 12 апреля 1982 года. – В Центре (подготовки космонавтов – С.Ч.) были построены специальный корпус медико-биологической подготовки, новый лабораторный корпус».

Исследовательская программа, которую предстоит выполнить космонавтам, тщательно отрабатывается на аналогах научной аппаратуры. В роли преподавателей обычно выступают сами авторы-постановщики экспериментов. Кроме того, космонавты перед полетом стажировались и в самих научных учреждениях. Но обычно таких учреждений перед каждым полетом набирается несколько десятков, если не сотен. На всех из них просто физически невозможно побывать. Поэтому аналоги научной аппаратуры и устанавливаются на тренажерах. Именно поэтому сам процесс тренировки космонавтов на тренажерах приобретает все большее значение.

То, что тренажерную базу Центра подготовки космонавтов нужно существенно модернизировать, Георгий Тимофеевич понял еще с первого дня работы в должности начальника ЦПК. Но обновление удалось сделать не сразу. Хотя многое из оборудования Центра удалось обновить при подготовке советско-американского полета «Союз» - «Аполлон», но на полную модернизацию тренажерного комплекса не хватало финансов. И еще нужен был во главе всего тренажерного комплекса ЦПК человек, понимающий, как много процесс тренировки значит для подготовки космических экспедиций. Оптимальной кандидатурой на эту должность был бы только тот, кто лично прошел через горнило подготовки к космическому полету, и сам совершил рейс в космос. Береговой нашел такого человека. Большую помощь в модернизации тренажерного комплекса Центра подготовки космонавтов Георгию Тимофеевичу Береговому оказал его коллега-космонавт Георгий Степанович Шонин, который с 1976 года стал отвечать за все тренажерное хозяйство ЦПК.

Георгий Шонин был человеком со сложной «космической» судьбой. Он пришел в отряд космонавтов вместе с Юрием Гагариным, еще в начале 1960 года, а полететь в космос смог только в конце 1969 года в качестве командира космического корабля «Союз-6». Несколько раз Шонина снимала с подготовки медицина,



но все медицинские придирки оказались просто чепухой. Он был «рекордсменом» отряда космонавтов по части дублирования – не раз Шонин провожал в полет своих коллег, а сам оставался на Земле. Он готовился лететь в космос в длительную экспедицию в июне 1966 года на корабле «Восход-3», но за несколько дней до старта полет отменили.

В октябре 1969 года Георгий Шонин все-таки поднялся в космос. Он мастерски выполнил сближение своего корабля с «Союзом-7». Вместе с Валерием Кубасовым выполнил первую в мире сварку в космосе в условиях полного вакуума. Этот эксперимент едва не закончился катастрофой – расфокусировавшийся в магнитном поле Земли сварочный луч начал резать стенку отсека космического корабля. Шонин и Кубасов в сложной обстановке смогли не только завершить научную программу, но и вернуть полученные результаты на Землю.

Именно Георгий Шонин должен был возглавить первый экипаж, который готовился к полету на станцию «Салют» в апреле 1971 года. Но за два месяца до старта из-за психологического срыва, вызванного очень интенсивной подготовкой, его отстранили от участия в программе. Шонин очень переживал свою «космическую опалу».

22 января 1976 года 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.

Да, Георгий Степанович был Героем Советского Союза и летчиком-космонавтом СССР. Но после психологического срыва при подготовке к полету на орбитальной станции «Салют», после всех кривотолков и косых взглядов некоторых коллег по космическому отряду, назначение начальником одного из важнейших управлений ЦПК из «простых космонавтов», в которые его «опустили» в 1974 году, казалось просто

невероятным. Герман Титов, например, был уверен, что за Георгия Шонина «замолвил словечко» кто-то из очень авторитетных людей. 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 Н.П.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 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 по инициативе Георгия Берегового встал вопрос о совершенствовании работы тренажерной базы ЦПК и назначении ее нового руководителя. Эта тема не однажды обсуждалась во

время встреч Валентина Глушко и начальника ЦПК генерал-лейтенанта Георгия Берегового.

- Георгий Тимофеевич, а почему бы вам не назначить руководителем тренажерного комплекса когонибудь 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...

Георгий Тимофеевич Береговой не любил принимать импульсивные решения в обстановке, которая не требовала принятия таких решений. Поэтому он дипломатично пообещал академику Глушко подумать над его предложением.

Георгий Береговой 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 ту полосу жизненных неудач, которая началась для него в феврале 1971 года. А что лучше всего лечит от пагубных привычек? Конечно, работа!

Генерал Береговой не ошибся в Георгии Шонине.

Для нас, луганчан, однако, важно и другое: Георгий Береговой учился в штурманском училище в Луганске, Георгий Шонин был родом с Луганщины. Проявилось ли в назначении Георгия Степановича наше традиционное луганское братство, наш луганский патриотизм? Вполне может быть. Генерал Береговой никогда не был равнодушен к судьбам своих земляков, дончан и луганчан.

Георгий Шонин серьезно взялся за порученное ему Георгием Тимофеевичем Береговым новое дело. Тренажерная база ЦПК стала стремительно обновляться.

Шонин обратил внимание на предложения по созданию тренажеров, которые поступили от инженеров и конструкторов из Новочеркасска. По распоряжению Георгия Тимофеевича Берегового вскоре в Ростовскую область отправилась делегация Центра подготовки космонавтов во главе с начальником управления, летчиком-космонавтом Георгием Шониным. Он должен был 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.

Но даже самый «умный» наземный тренажер не дает представления о некоторых особых физических условиях космического полета. Никак, например, невозможно смоделировать на Земле длительную невесомость. А тренировка экипажей космических кораблей в условиях хотя бы кратковременной потери веса просто необходима – и сам космонавт, и наблюдающие за ним медики должны получить представление о том, как организм будет реагировать на полную потерю веса.

Для проведения таких тренировок в Центре подготовки космонавтов есть специальные самолеты – «летающие лаборатории», в которых космонавты знакомятся с миром без тяжести. Когда самолет летит по параболе, делая «горку», находящиеся в нем люди оказываются в невесомости. Это состояние длится всего лишь до 15 - 25 секунд. Длительное время для тренировок в невесомости использовались самолеты-лаборатории УТИ-МиГ-15 и Ту-104. По инициативе Георгия Тимофеевича Берегового они были заменены на самолеты-лаборатории Ил-76. Их салон имел объем около 400 кубических метров. В нем могли размещаться объекты для тренировок массой до шести тонн – отдельные отсеки космического корабля или орбитальной станции. Самолет оборудовали системой съема и регистрации технической и медицинской информации.

Но, увы, длительную невесомость на самолете-лаборатории получить невозможно. А что делать, если экипаж нужно подготовить для достаточно длительной работы – по крайней мере, пять-шесть часов - в условиях невесомости, да еще и вне космического корабля?

Длительные операции в невесомости обрабатываются в специальном бассейне в так называемой «гидроневесомости». Именно в годы работы Георгия Тимофеевича Берегового был введен в строй новый бассейн; диаметр его круглой ванны составляет 23 метра, а глубина - 12 метров. В нем целиком умещается макет орбитальной станции, базового блока орбитального комплекса или космического модуля вместе с пристыкованным к нему макетом космического корабля. Космонавты в модернизированных для пребывания под водой скафандрах, имеющих на глубине 3-5 метров нулевую плавучесть за счет размещения на них дополнительных «грузов», могут часами проигрывать те или иные операции по монтажу и ремонту космических конструкций в условиях, близких к реальной невесомости.

С первых дней существования отряда космонавтов в программу подготовки космических экипажей входят полеты на самолетах и прыжки с парашютом. Полеты на самолетах и прыжки с парашютом помогают сформировать у космонавтов профессиональные качества, необходимые для выполнения космических полетов: оперативность мышления, эмоциональную устойчивость, психологическую готовность к действиям в сложных условиях полета, способность переносить воздействие факторов космического полета. Георгий Береговой как летчик-испытатель на своем опыте неоднократно убеждался, что профессиональный пилот должен обладать всеми перечисленными выше качествами. Поэтому методика летной подготовки в годы, когда Георгий Тимофеевич руководил Центром подготовки космонавтов, была значительно усовершенствована.

В семидесятых годах минувшего века для изучения космической навигации, а также для лучшей отработки методик научных исследований с использованием небесных светил по инициативе руководства Центра подготовки космонавтов с помощью

специалистов из Германской Демократической Республики (предприятие «Карл Цейс Йена») был создан и введен в эксплуатацию космический планетарий. На нем можно точно воспроизвести расположенные около 900 звезд и созвездий всей небесной сферы, движение Солнца, Луны и планет.

Особой популярностью у космонавтов пользуются так называемые «пробы на выживаемость». Их содержание, или «сюжеты», постоянно меняются, но суть самих «проб» остается прежней – это психологическая закалка экипажей космических кораблей, подготовка их к преодолению любых неожиданностей, любых трудностей. Георгий Береговой всегда считал «пробы на выживаемость» одним из наиболее ценных элементов в морально-физической подготовке космонавтов. Именно поэтому методика их проведения была серьезно усовершенствована в годы, когда Георгий Тимофеевич руководил Центром подготовки космонавтов. Пробы на выживаемость теперь проводились в самых разных местах: в подмосковном лесу, в гористой местности, в среднеазиатской пустыне, на крайнем севере.

По инициативе Георгия Тимофеевича Берегового в начале 70-х годов прошлого века были созданы дополнительные части для поиска и эвакуации космонавтов с места приземления. Кстати, одну из таких частей с 1972 по 1985 год возглавлял луганчанин – полковник Леонид Степанович Брежнев.

«Георгий Тимофеевич Береговой был моим начальником, - вспоминает Леонид Степанович. Раз в месяц я летал на доклад в Звездный городок на «разбор полетов». Что могу сказать о нем (о Г.Т.Береговом – С.Ч.)? Летчики вообще – это прямые ребята. А Береговой был не просто летчиком, а летчиком-испытателем, фронтовиком, в отряде космонавтов пользовался большим авторитетом. Человек с особым складом характера, прочными нравственными ценностями, такие люди, как правило, очень добрые и свято верят в

доброту. Береговой мог принять единственно правильное решение».

Особое значение в подготовке космонавтов в семидесятые годы стало уделяться отработке посадки космического корабля на воду. В октябре 1976 года спускаемый аппарат космического корабля «Союз-23» совершил посадку на заледеневшее озеро Тенгиз. Космонавтов Вячеслава Зудова и Валерия Рождественского удалось с трудом спасти, несколько часов они были на грани смерти. После этого случая по распоряжению Георгия Тимофеевича Берегового тренировкам по подготовке космических экипажей к возможной посадке на водную поверхность стали уделять гораздо большее внимание.

Дотошность и строгость инструкторов, работавших в Центре подготовки космонавтов, не нравилась очень многим начальникам из высоких кабинетов. Иногда доходило до настоящих скандалов.

«Лавры Королева, связанные с запуском первого искусственного спутника Земли, первого космонавта Юрия Гагарина и всего первого, что произошло при Королеве, видимо, не давали покоя академику Глушко, - вспоминает испытатель космической техники и писатель Иосиф Давыдов. - Возглавив НПО «Энергия», он начал многочисленные кадровые перестановки и всякие реорганизации на фирме, в том числе предполагались серьезные изменения и в программах космических полетов. Одним из нововведений стала разрабатываемая программа сенсационного, по мнению Глушко, полета космического корабля с чисто женским экипажем. Очевидно, ему вспомнились годы, когда так звучно и эффектно освещались в прессе и по радио полеты наших женщин - летчиц Валентины Гризодубовой и Марины Расковой. Хотелось такое же звучание придать и полету в космос экипажа, в составе которого были бы только женщины. И такой экипаж был подобран. Это Светлана Савицкая - командир экипажа, выдающаяся летчица-испытатель, уже побывавшая в космосе, и двое



членов экипажа: врач - Елена Доброквашина и бортинженер - Екатерина Иванова. Все трое были увлечены космонавтикой и на протяжении ряда лет готовились к космическому полету, но, правда, в составе мужских экипажей. Благодаря чисто женской организованности, пунктуальности и ответственному подходу к выполняемой работе, уровень летной и технической подготовки этого экипажа был по отдельным показателям даже выше, чем у мужских экипажей.

Это были смелые, целеустремленные, готовые на любые испытания и проверки, молодые женщины. И профессиональный, и интеллектуальный уровень подготовки женского экипажа был вполне достаточным, чтобы выполнить непродолжительный космический полет самостоятельно без мужской поддержки. Но загвоздка оказалась в другом: никто не мог дать гарантии, что посадка спускаемого аппарата с женским экипажем непременно будет «сухой». Именно поэтому программой предусматривались тренировки экипажа на случай вынужденной посадки спускаемого аппарата на море. И вот тут-то еще раз подтвердилась простая истина, что физические возможности женщин все же ниже, чем у мужчин. И особенно их хрупкость проявилась во время морских тренировок на выживание.

Известно, что три четверти планеты - моря и океаны. Поэтому тренировка на случай аварийной посадки на море проходила в условиях, максимально приближенных к реальным. На тренировке, имитирующей возможную ситуацию, экипаж должен был покинуть спускаемый аппарат, находящийся на плаву в море не более чем за 42 секунды, поскольку считалось, что через 42 секунды он мог затонуть. Мужчины во время тренировок укладывались в эти нормативы. Смешанные экипажи, в состав которых входила одна женщина, тоже выполняли эту физически тяжелую тренировку, когда нужно было в скафандрах выскочить в штормовое море из корабля, прихватив с собой

двенадцатикилограммовый НАЗ (носимый аварийный запас) и бортовую документацию. Эта задача оказалась не под силу женскому экипажу из-за их чисто физических возможностей. Многократные повторы тренировок не дали результатов. Женский экипаж не укладывался в жесткие временные нормативы. Отчет о тренировках был объективен. Вывод был таков: в случае вынужденной посадки на море в экстремальной ситуации женский экипаж не сможет покинуть спускаемый аппарат и погибнет либо весь, либо частично.

Под этим выводом после детального анализа и многочисленных пере проверок результатов подписался автор этих строк (т.е. И.Давыдов – С.Ч.), отвечавший за тренировку. Заключение, подписанное заместителем начальника Центра подготовки космонавтов по летно-космической подготовке генералом Алексеем Леоновым, было предельно категорично. Из-за невозможности покинуть спускаемый аппарат в случае приводнения космического корабля посылать в полет женский экипаж нецелесообразно. Полет может быть выполнен только в смешанном составе, при наличии хотя бы одного мужчины. Отчет утвердил начальник Центра подготовки космонавтов генерал Г.Т. Береговой.

Узнав об этом, женский экипаж обратился с жалобой к главному идеологу этого полета - Генеральному конструктору академику Глушко. Всем, кто готовил этот полет, было ясно, что проку космонавтике он не принесет, ничего нового не даст. Ясно было, что это чисто престижный полет: только советские женщины могут совершить первыми такой подвиг. И тут появилось основание остановить ненужную трату сил и средств.

Но не тут-то было. Авторитет академика Глушко, как Генерального конструктора и члена ЦК КПСС был велик. И с этим авторитетом он приехал в Центр подготовки космонавтов к генералу Береговому. Разговор был достаточно жестким. Из него следовало, что задачей Берегового и Центра является подготовка

космонавтов, а не определение участников и состава экипажей».

В этой конфликтной ситуации Георгий Тимофеевич Береговой поступил по настоящему мудро. Не желая вступать в открытую конфронтацию с академиком Глушко, он собрал общее совещание работников Центра, заручился их общей поддержкой и распорядился подкорректировать отчет так, что он стал устраивать обе стороны конфликта. А в космос женский экипаж так и не пустили...

Именно в годы работы Георгия Тимофеевича Берегового Центр подготовки космонавтов стали называть «школой космонавтов». Через ЦПК за годы его работы прошло несколько сотен кандидатов в космический полет. Увы, из каждого нового пополнения, прибывавшего в Звездный, лишь немногим кандидатам удавалось достичь цели и слетать в космос. Вот один из ярких примеров. 3 мая 1967 года в ЦПК были зачислены 12 человек: В. Белобородов, Ю. Малышев, В. Козельский, В. Коваленок, В. Ляхов, В. Исаков, В. Писарев, С. Гайдуков, М. Сологуб, Н. Порваткин, В. Алексеев, М. Бурдаев. А слетали в космос только трое – Юрий Малышев, Владимир Коваленок и Владимир Ляхов...

## **21. Космические программы и космические экипажи**

За годы работы во главе Центра Георгия Берегового были подготовлены десятки космических экипажей по нескольким крупным программам.

Продолжалась подготовка космических экипажей по программе пилотируемой экспедиции на Луну. Ракета-носитель Н-1 должна была доставить космический корабль Л-3 с двумя космонавтами на окололунную орбиту. Один из космонавтов через открытый космос переходил на лунный посадочный корабль и совершал высадку на Луну. После завершения программы научных исследований корабль стартовал с Луны и стыковался с орбитальным кораблем Л-3. После обратного перехода космонавта на корабль Л-3, лунный посадочный корабль отстыковывался, а Л-3 с космонавтами возвращался на Землю.

К этому полету готовились несколько экипажей, в том числе Алексей Леонов и Олег Макаров, Валерий Быковский и Николай Рукавишников, Павел Попович и Виталий Севастьянов. Скорее всего, именно Алексей Леонов должен был стать первым советским человеком на Луне.

Но ракета-носитель Н-1 так и не смогла ни разу подняться в космос. После четырех взрывов Н-1 на участке выведения на орбиту, программу создания этой ракеты-носителя закрыли. Космические экипажи были переведены для участия в других программах.

В 1975 году состоялась совместная советско-американская космическая экспедиция – экспериментальный полет «Аполлон» - «Союз». В рамках ее осуществления на орбите побывали два советских космических корабля – «Союз-16» и «Союз-19». К космическому полету были подготовлены четыре экипажа: Алексей Леонов и Валерий Кубасов, Анатолий

Филипченко и Николай Рукавишников, Владимир Джанибеков и Борис Андреев, Юрий Романенко и Александр Иванченков.

Работать с иностранными космонавтами и делегациями из зарубежья всегда непросто. Эта работа требовала от Георгия Тимофеевича много и нервных, и душевных сил. Вспоминает Геннадий Бочаров, корреспондента «Комсомольской правды»:

«Звездный городок, особенно его производственная зона, при Береговом стремительно расширились. В моду входили международные обмены, контакты (брежневская «разрядка»). После знаменитой экспедиции «Союз» - «Аполлон» особый акцент был сделан на советско-американское сотрудничество в космосе. Американские астронавты стали регулярно посещать Звездный, а советские - Хьюстон.

Однажды за пару дней до прилета в Звездный городок американского астронавта Ш., уже облетевшего Луну, в Звездном произошло ЧП. В такой ярости, как в те дни, Берегового еще не видел никто.

ЧП состояло в том, что в предыдущий свой прилет американец подарил музею Звездного городка часы, в которых он летал на Луну. Подобный сувенир в то время оценивался в Америке не меньше чем в миллион долларов. Но астронавт предпочел подарить его русским коллегам.

За два дня до нового визита в Звездный часы из музея исчезли.

Часы украли.

Могучий торс Берегового мелькал во всех уголках Звездного городка. На уши были поставлены все. Асы из КГБ, из МУРа прочесывали окрестные леса, жилой сектор Звездного городка и центрифуги, потрошили макеты космических аппаратов.

Двадцать четыре часа поисков. Результат - ноль.

«Боинг» из Вашингтона приземляется в Шереметьево.

Береговому докладывают: астронавт выезжает в Звездный.

Береговой собирается опечатать музей. Решает объявить американцу, который наверняка пожелает взглянуть на свою дорогую вещицу под стеклом, что экспонаты музея подвергаются какой-то особой обработке.

Телефонный звонок.

Голос оперативника:

- Товарищ генерал-лейтенант! Часы нашли. Будем у вас через 20 минут.

- Через 15!!! - кричит не скрывающий яростной радости Береговой. - Молнией!

...Спустя неделю после отлета американца в США мы сидели в кабинете Георгия Тимофеевича и, ухахатываясь, слушали скрытую часть этой истории. В кабинете нас было трое: сам Береговой, Николай Степанович Зацепа - заслуженный штурман-испытатель СССР (нагрудный знак № 1, врученный ему Ворошиловым в Кремле), мой дорогой друг, трагически рано ушедший из жизни спустя пару лет после этого веселья, и я. Береговой наливал и в третий раз сообщал: нашли в деревеньке! Рядом с нами. У старого часовщика, ни сном, ни духом не ведавшего об их генезисе. Николай Степанович заливался мальчишеским смехом и переспрашивал: «А где недоумок, который украл?»

- В канаве, наверное, где же еще? – смеялся Береговой. - Это известный в деревне алкоголик.

Он и выменял у старика из часовой мастерской бутылку водки на часы.

Передохнув, Береговой спрашивал и у себя, и у нас: «Ну как, ну как это возможно - попасть к нам в Звездный? И попасть в музей? И вскрыть витрину? И украсть? И незамеченным уйти? Непостижимо. Россия!».

После трагической гибели космонавтов Георгия Добровольского, Владислава Волкова и Виктора Пацаева в июне 1971 года возобновить пилотируемые полеты в космос СССР удалось только осенью 1973 года.

В 70-е годы состоялись три автономных полета космических кораблей «Союз» (без стыковки с орбитальной станцией или другим космическим кораблем). В сентябре 1973 года был выполнен двухсуточный испытательный полет космического корабля «Союз-12» - первый полет в космос советских космонавтов после гибели в июне 1971 года Георгия Добровольского, Владислава Волкова и Виктора Пацаева. Для этого полета были подготовлены экипажи Василий Лазарев и Олег Макаров, Алексей Губарев и Георгий Гречко. В декабре 1973 года с телескопом «Орион» на борту выполнил космический полет корабль «Союз-13» (основной экипаж – Петр Климук и Валентин Лебедев, дублирующий экипаж – Леонид Воробьев и Валерий Яздовский). В сентябре 1976 года стартовал в космос «Союз-22», оснащенный многозональной фотокамерой МКФ-6, созданной специалистами из Германской Демократической Республики. Для этого полета были подготовлены экипажи Валерий Быковский и Владимир Аксенов, Юрий Малышев и Геннадий Стрекалов.

Продолжалась и работа с орбитальными станциями «Салют» первого поколения. В 1972 и 1973 годах состоялись два неудачных запуска станции. Только в декабре 1974 года на околоземной орбите начала работать долговременная орбитальная станция «Салют-4». Для работы на ней были подготовлены экипажи: Алексей Губарев – Георгий Гречко, Василий Лазарев – Олег Макаров, Петр Климук – Виталий Севастьянов, Владимир Коваленок – Юрий Пономарев. Первые три из этих экипажей совершили полеты в космос по программе «Салют-4».

Параллельно с «Салютом» велась и разработка военной орбитальной станции «Алмаз». В целях обеспечения секретности ее запускали в космос под названием «Салют». Было запущено три таких станции. Запущенный в 1973 году «Салют-2» не использовался в пилотируемом режиме из-за разгерметизации. «Салют-3»

и «Салют-5» работали на околоземной орбите соответственно в 1974 и в 1976-1977 годах. Для работы на этих орбитальных станциях были подготовлены экипажи: Павел Попович – Юрий Артюхин, Геннадий Сарафанов – Лев Демин, Борис Волынов – Виталий Жолобов, Вячеслав Зудов – Валерий Рождественский, Виктор Горбатко – Юрий Глазков, Анатолий Березовой – Михаил Лисун, Владимир Козельский – Владимир Преображенский. Первые пять экипажей слетали в космос по программе «Салют»-«Алмаз».

Отличная работа Центра подготовки космонавтов не осталась незамеченной руководством страны и Вооруженных Сил СССР. 14 февраля 1977 года Георгию Тимофеевичу Береговому было присвоено звание генерал-лейтенанта авиации.

В годы, когда Центром подготовки космонавтов руководил Георгий Тимофеевич Береговой, Звездный городок стал настоящей международной космической академией. В связи с этим появились и некоторые особенности в его деятельности. Одна из них – тщательная работа по преодолению языковых барьеров, ведь специфика работы в космосе требует идеального взаимопонимания членов экипажа и точнейших выверенных действий. Кроме того, при подготовке космонавтов из других стран требовалось сделать основной упор на отработку научной программы предстоящего полета – ведь за сравнительно короткий срок они должны были провести на орбите большую серию научных и технических экспериментов.

В 1977 году Советский Союз начал эксплуатацию орбитальных станций «Салют» второго поколения. За десять лет (с 1977 по 1986 год) на орбите работало две станции этого типа – «Салют-6» и «Салют-7». В отличие от предыдущих станций они были оснащены двумя стыковочными узлами, что позволило не только проводить на них длительные основные экспедиции, но и кратковременные экспедиции посещения. Кроме того, второй стыковочный узел сделал возможной стыковку



со станцией грузовых космических кораблей «Прогресс» и транспортных кораблей снабжения, которые стартовали на околоземную орбиту под названием «Космос». В полетах по программе «Салют» в 1977-1986 годах участвовали: Владимир Коваленок, Валерий Рюмин, Юрий Романенко, Георгий Гречко, Владимир Джанибеков, Олег Макаров, Александр Иванченков, Владимир Ляхов, Леонид Попов, Юрий Малышев, Владимир Аксенов, Леонид Кизим, Геннадий Стрекалов, Виктор Савиных, Анатолий Березовой, Валентин Лебедев, Александр Серебров, Светлана Савицкая, Владимир Титов, Александр Александров, Владимир Соловьев, Олег Атьков, Игорь Волк, Владимир Васютин, Александр Волков.

Наличие второго стыковочного узла на станциях «Салют» второго поколения позволило организовать и провести в 1978-1984 годах блистательную серию международных космических полетов. Сначала по программе «Интеркосмос» на околоземную орбиту отправились экипажи социалистических стран: Алексей Губарев (СССР) и Владимир Ремек (Чехословацкая Социалистическая Республика), Петр Климук (СССР) и Мирослав Гермашевский (Польская Народная Республика), Валерий Быковский (СССР) и Зигмунд Йен (Германская Демократическая Республика), Николай Рукавишников (СССР) и Георгий Иванов-Какалов (Народная Республика Болгария), Валерий Кубасов (СССР) и Берталан Фаркаш (Венгерская Народная Республика), Виктор Горбатко (СССР) и Фам Туан (Социалистическая Республика Вьетнам), Юрий Романенко (СССР) и Арнальдо Тамайо Мендес (Республика Куба), Владимир Джанибеков (СССР) и Жугдэрдэмидийн Гуррагча (Монгольская Народная Республика), Леонид Попов (СССР) и Думитру Прунариу (Социалистическая Республика Румыния). В 1982 году в космос стартовал советско-французский экипаж: Владимир Джанибеков, Александр Иванченков (оба – СССР) и Жан-Лу Кретьен (Французская Республика), а в

1984 году – советско-индийский: Юрий Малышев, Геннадий Стрекалов (оба – СССР) и Ракеш Шарма (Республика Индия).

Все экипажи по отечественным и международным программам были подготовлены блестяще. В этом убеждались не раз. Так, в августе 1979 года Владимир Афанасьевич Ляхов и Валерий Викторович Рюмин выполнили на орбите уникальную операцию в открытом космическом пространстве по отделению от станции «Салют-6» антенны радиотелескопа КРТ-10 диаметром десять метров, которая зацепилась за стыковочную мишень на агрегатном отсеке станции. Радиотелескоп был доставлен в космос грузовым космическим кораблем «Прогресс-7» в июле 1979 года, и космонавты полностью выполнили с его использованием большой объем научно-технических работ. Но потом антенна «закапризничала» и не пожелала уходить от станции. Ляхов и Рюмин специально не готовились выходить в космос в этом полете. Кроме того, шли 172 сутки их космической эпопеи. Космонавты устали, через несколько дней они готовились вернуться на Землю. Тем не менее, Ляхов и Рюмин блестяще выполнили выход в открытый космос и вручную отделили застрявшую около станции антенну космического радиотелескопа.

29 декабря 1981 года Георгий Тимофеевич Береговой вполне заслуженно стал лауреатом Государственной премии за подготовку экипажей для полетов по программе «Интеркосмос». И совсем не случайно, что Георгий Тимофеевич был награжден орденами и медалями многих социалистических стран: Народной Республики Болгария - медалью «Золотая Звезда» Героя Социалистического труда и орденом Георгия Димитрова, медалью «25 лет народной власти», медалью «100-летие падения Османского ига», медалью «100 лет со дня рождения Георгия Димитрова», Венгерской Народной Республики - орденом Государственного Знамени, орденом Красного Знамени с бриллиантами, Золотой медалью «За боевое

содружество», Польской Народной Республики - Крестом Грюнвальда III степени, Социалистической Республики Румынии - орденом Тудора Владимиреску V степени, Социалистической Федеративной Республики Югославия - орденом «Народный Герой Югославии» II степени. Все эти высокие награды многих государств - это еще один факт признания его заслуг как наставника и воспитателя космонавтов.

Каким начальником Центра подготовки космонавтов был Георгий Береговой? Прежде всего, справедливым. Он старался всегда поддержать своих ребят, которые готовились к космическим полетом, помочь им в сложных ситуациях. Вспоминает Леонид Каденюк, который в восьмидесятые годы готовился в подмосковном ЦПК по одной из общесоюзных космических программ:

«Я закончил школу в 16 лет, а в летное училище зачисляли 17-летних. Но я все равно пошел на районную медкомиссию. Мне отказали - приезжай на следующий год. Стал уговаривать, как сейчас помню, майора Владимира Ильича Михеева, и он позвонил в загс, где выписываются метрики, и произнес фразу, которую я запомнил на всю жизнь: «Давайте, - говорит, - поможем парню. Может, когда-нибудь будем встречать его на космодроме с цветами». Так я стал на год старше.

Но как-то, уже после отбора в отряд космонавтов, меня вызвал к себе начальник Центра подготовки космонавтов, дважды Герой СССР Георгий Береговой: «Слушай, кадровики обнаружили у тебя в документах, что твой брат родился 28 января 1951 года, а ты 28 января 1950-го. Как можно объяснить такое совпадение?» А мы с братом - двойняшки, родились с разницей в 15 минут, и не пытаюсь оправдываться, что, мол, родители так рассчитали, я сказал правду. В ответ Георгий Тимофеевич сказал, что его фронтовые друзья, чтобы попасть в авиацию, приписывали себе и по 5 лет. Пожал мне руку, и на этом вопрос был закрыт».

*Летчик, испытатель, космонавт*

Леонид Каденюк остался в отряде космонавтов СССР, а в 1997 году полетел в космос на американском космическом корабле «Спейс шаттл» и стал первым космонавтом независимой Украины.

## 22. По научным дорогам

Большое внимание в семидесятые годы Георгий Тимофеевич уделяет и научной деятельности. После полета на «Союзе-3» его начинают очень интересовать вопросы, связанные с психологической подготовкой космонавтов для участия в космических полетах. Один из знакомых Георгия Берегового – психолог по образованию – натолкнул его на мысль – защитить диссертацию по психологии летного труда.

«Сперва я, понятно, засомневался: какой, дескать, из меня кандидат наук; космонавт - профессия не кабинетная, а сугубо динамичная: все время на ногах, а когда в космосе, так и вверх ногами... – вспоминал позднее Георгий Тимофеевич. - Но собеседник мой оказался крепким орешком, он по роду службы и сам кое-что соображал в летной психологии, а вдобавок еще и в психологии обычной; знал, словом, когда и как человеку лучше внушить, что он сам давно чего-то хочет, но пока еще об этом не знает».

Ко времени этого разговора, в конечном итоге и определившего круг научных интересов Георгия Берегового, он уже лет пятнадцать собирал различные материалы по проблемам взаимоотношений «человек - машина». Собирать эти материалы он начал еще с начала 50-х годов, с тех пор, как стал работать летчиком-испытателем.

Георгий Тимофеевич сразу не рискнул заняться диссертацией, а решил вначале посоветоваться с известными в стране психологами – стоит ли заниматься такой сложной темой?

Президент Общества психологов СССР Б. Ф. Ломов, с которым при случае Береговой рискнул завести разговор о защите диссертации в области психологии летного труда, с энтузиазмом поддержал намерение

Георгия Тимофеевича заняться научной работой. Ломов сказал, что предложенная Береговым тематика – это дело из разряда тех, которые нужно было сделать еще вчера. По мнению Ломова, такая тема диссертации давным-давно назрела и давно требует своего решения. И поэтому именно Георгию Береговому как представителю людей, которые всю жизнь «просидели» внутри проблемы «человек - машина», - летчику-испытателю и космонавту - тут, как говорится, все карты в руки.

Для начала Георгий Тимофеевич привел в порядок накопившиеся за долгие годы работы в авиации и космонавтике бумаги, а заодно упорядочил и собственные мысли по теме предстоящего исследования. И только потом принялся за работу.

Итогом труда стала диссертационная работа, которая получила название: «К вопросу о роли человеческого фактора в космическом полете». 8 апреля 1975 года в Государственном институте физической культуры имени Лесгафта Георгий Береговой успешно защитил диссертацию и получил степень кандидата психологических наук.

«Все прошло гладко, - вспоминал он позже. - Официальные оппоненты, чьих вопросов я боялся хуже огня, своих вопросов не задали. Их задали те, от кого я их не ожидал и кого в связи с этим не приготовился бояться; видимо, именно по этой причине мне удалось ответить на них вполне вразумительно».

На страницах диссертации был тщательнейшим образом обобщен опыт работы Георгия Тимофеевича в авиации и космонавтике с упором на учет влияния на процессы управления космическим кораблем человеческого фактора. Но и в этой научной работе цензурные ограничения не позволили Береговому рассказать всю правду о своем полете на «Союзе-3», проанализировать психологические причины неудачной стыковки. Конечно, ценность анализа, проведенного в диссертационной работе, безусловно, возросла бы, если

бы можно было рассказать об уникальном летном эксперименте со всеми подробностями и откровенно. Но сложившаяся в СССР в те годы система «затушевывания» неудач и лакировки действительности оказывала влияние даже на анализ аварий и промахов, если в этом анализе мог быть затронут престиж страны в том смысле, как его тогда понимало советское руководство.

Кроме работ по психологии, Георгий Тимофеевич увлекся работами в области физики верхней атмосферы и даже стал соавтором ряда научных открытий в этой сфере. В государственном реестре имеется запись следующего содержания:

«Диплом № 106. Заявка от 9 августа 1971 года.

Авторы открытия: А.А.Бузников – кандидат технических наук, К.Я.Кондратьев – член-корреспондент АН СССР, А.И.Лазарев – доктор технических наук, М.М.Мирошников – доктор технических наук, О.И.Смокий – кандидат физико-математических наук, и летчики-космонавты СССР Г.Т.Береговой, А.Г.Николаев, В.И.Севастьянов – кандидат технических наук, и Е.В.Хрунов.

Название открытия: «Явление вертикально-лучевой структуры дневного излучения верхней атмосферы Земли».

Приоритет открытия: 19 мая 1971 года.

Формула открытия: «Установлено ранее неизвестное явление вертикально-лучевой структуры (горизонтальной неоднородности) дневного излучения Земли в переходной области от ночного эмиссионного слоя до зоны цветного сумеречного ореола».

30 июня 1978 года Георгий Береговой получил ученое звание старшего научного сотрудника.

Большое внимание Георгий Тимофеевич Береговой уделял и вопросам безопасности космических полетов – и на практике, и в теоретическом обобщении и решении существующих в этой сфере проблем. В 1977 году увидела свет книга «Безопасность космических

полетов», написанная Георгием Тимофеевичем в соавторстве с Артуром Андреевичем Тищенко, Георгием Петровичем Шибановым и Владимиром Ильичем Ярополовым. В книге сформулированы и рассмотрены общие понятия, терминология, приведены основные определения, проанализированы отличительные особенности безопасности космических полетов как научной дисциплины и факторы, влияющие на безопасность. Предложены различные критерии и показатели безопасности космической экспедиции, подробно рассмотрены возможности экипажа летательного аппарата, его роль в обеспечении безопасности полета, технические и организационные аспекты проблемы обеспечения безопасности экипажа на всех этапах рейса в космос. С момента издания книги прошло уже три с половиной десятилетия, но более обстоятельной работы по вопросам безопасности космических полетов так и не появилось. Работа Георгия Тимофеевича Берегового и его соавторов и сегодня остается основой для практической деятельности конструкторов и инженеров, разрабатывающих и эксплуатирующих космическую технику.

Особый пласт в научном творчестве Георгия Тимофеевича Берегового – это его работы, посвященные философскому осмыслению результатов и перспектив исследований космоса, их глобального влияния на будущее человечества, на становление землян в качестве космической цивилизации. Наиболее концентрировано выводы Георгия Тимофеевича в осмыслении результатов и перспектив космических исследований представлены в его книге «Космос – землянам», статье «В космосе много работы» в сборнике «Байконур» и ряде других работ, опубликованных в периодической печати.

«Проникновение человека в космос явилось мощным ускорителем научно-технического прогресса, - приходит к выводу Георгий Береговой. - Космические исследования вызвали к жизни новые отрасли



*Летчик, испытатель, космонавт*

современной науки и техники, стимулировали развитие существующих. Космонавтика поставила целый ряд необыкновенно сложных задач перед наукой, потребовала срочного решения многих научно-практических проблем, выдвинула вперед новые методы исследований. Сейчас невозможно оценить все перспективы, которые открылись перед человечеством».

## 23. На благо людей

Много сил и времени Георгий Тимофеевич отдавал и общественной деятельности. Он трижды избирался депутатом Верховного Совета СССР (8, 9 и 10-го созывов). В Верховном Совете страны Георгий Береговой представлял шахтерский край, Донбасс. Помощником депутата в те годы был Виктор Федорович Янукович, будущий Президент Украины. В свое время Георгий Тимофеевич Береговой помог Виктору Федоровичу Януковичу в сложной жизненной ситуации.

«Вместе мы находили единственно правильное решение выхода из, казалось бы, совершенно безнадежной ситуации, - вспоминал о совместной работе с Виктором Федоровичем Януковичем сам Георгий Тимофеевич. - У Виктора складывался непреклонный характер, состоящий из суммы таких качеств, как напористость в достижении поставленной цели, логика нестандартного мышления, организаторские способности. Знать нужды людей, смело идти на их решение и немедленно – таково кредо этого человека».

Писательница Вера Николаева в своей книге «Прикоснись к судьбе», увидевшей свет в 2004 году, напишет:

«Накануне Дня космонавтики представилась возможность пообщаться с вдовой Г.Т.Берегового Лидией Матвеевной, я восприняла это как подарок журналистской судьбы. Уж кому, как не ей и женам других космонавтов, известно, сколь трудно покорялись неведомые и невидимые дали их героям-мужьям! Да и с Украиной семья Береговых имеет непосредственную связь: Лидия Матвеевна родилась на Сумщине, а Георгий Тимофеевич - выходец из донбасского города Енакиева, где прошли его детство и предвоенная юность, а позже он был избран депутатом Верховного Совета СССР.

Но в процессе разговора неожиданно выяснилась еще одна очень интересная точка соприкосновения звездной семьи с Украиной, а точнее - с Премьер-министром Виктором Федоровичем Януковичем, в судьбе которого космонавт сыграл, можно сказать, определяющую роль...

Лидия Матвеевна вспоминает, какое обостренное чувство справедливости было присуще ее мужу. Возможно, это связано с тем, что ему самому в юности пришлось пережить огромную боль от невозвратной потери старшего брата Виктора, который для Георгия был непререкаемым авторитетом и примером. Виктору Береговому было всего двадцать шесть лет, когда его расстреляли по ложному доносу. Может быть, поэтому, в память о брате, Георгий Тимофеевич всегда считал своим долгом вмешаться в ситуацию, где требовалась его помощь для восстановления справедливости.

Конечно, таких поводов было немало, особенно, когда Георгий Тимофеевич стал депутатом Верховного Совета. Но один случай Лидия Матвеевна выделяет особо. В большом архиве Берегового сохранилась копия письма-обращения космонавта к председателю Донецкого областного суда, написанного им в 1978 году. Георгий Тимофеевич просил внимательно и по справедливости разобраться в судьбе молодого человека - Виктора Януковича, который попал «под каток» советской Фемиды.

Георгий Тимофеевич сначала сам вник в этот вопрос, - рассказывает Лидия Матвеевна, - ознакомился детально со всеми документами, которыми располагали правоохранительные органы, познакомился с самим Виктором Януковичем, поинтересовался мнением о нем тех людей, которые с ним работали. По возрасту Виктор был почти таким же, как наш сын. И тогда-то Георгий Тимофеевич убедился в том, что Виктор - очень способный, ответственный и трудолюбивый парень. А копии всех депутатских писем он хранил, осталось и это в нашем архиве.

- Получается, что Береговой сам был твердо убежден, что Янукович пострадал несправедливо?

- Безусловно! Иначе он не стал бы обращаться в высшую судебную инстанцию. Георгий Тимофеевич был очень принципиальным человеком. Просто так делать голословные заявления он себе никогда не позволял. Потом он мне рассказывал, что правда наконец-то восторжествовала. При внимательном изучении выяснилось: парень был изначально невиновен. Помню, Георгий очень радовался, что принял непосредственное участие в восстановлении справедливости. А отношения мужа и Виктора Януковича очень быстро переросли в дружеские...

Старая газета сохранила высказывание депутата Берегового о своем молодом помощнике:

«В те застойные годы очень немногих людей столь глубоко интересовали такие нерешенные проблемы, как расширение больниц, обеспечение медицинским оборудованием, на разрешении которых решительно настаивал мой молодой земляк. Мне помнится такая деталь, подлинно высвечивающая позицию его неугомонного характера. В пору, когда нам приходилось «прошибать барьеры» глухих бюрократических кабинетов, я задал ему вопрос: «Какое твое самое большое желание?». Виктор серьезно задумался и, улыбаясь, ответил словами Владимира Высоцкого: «Чтобы везде пускали!»

Дальнейшие наши встречи, ставшие традиционными, еще раз подтвердили мое первое впечатление: в этом парне, имеющем за плечами немало жизненных испытаний, огромная внутренняя энергия, широкий диапазон мышления, а главное – готовность доводить дело до конца. Нас объединили общие интересы, связанные с родным городом. Многие приходилось решать сообща. Виктор всегда по-юношески вспыльчиво возмущался бюрократической системой. В ее болотных топях частенько увязали наши благие намерения. Приходилось изрядно нервничать. Но

надежное присутствие моего молодого друга, его уверенное спокойствие с неизменным юмором благотворно сказывались на моем настроении».

Земляки Виктора Федоровича рассказали о таком эпизоде, связанном с Береговым. Это случилось уже тогда, когда Георгия Тимофеевича не было в живых. На торжествах, посвященных его памяти. Выступающие сменяли один другого. И вот на сцену пригласили Януковича. Он вышел и... не смог говорить. Большой, сильный, взрослый мужчина от волнения не мог произнести ни слова. Зал замер, а потом встал и зааплодировал. Люди увидели: это искреннее, настоящее, глубокое чувство».

- С семьей Виктора Федоровича мы очень дружны, - вспоминала Лидия Матвеевна Береговая. - Я признательна ему за то, что в Донбассе чтят память Георгия Тимофеевича Берегового. Когда Янукович смотрел фильм о Георгии, снятый в Культурном центре Украины, у него слезы на глазах выступили: «Георгий Тимофеевич был мне вторым отцом».

И Георгий Тимофеевич Береговой, и его жена Лидия Матвеевна неоднократно бывали на Донетчине и поддерживали дружеские отношения с Виктором Федоровичем Януковичем и его семьей.

Георгий Тимофеевич всегда старался помогать людям. Ему писали люди, оказавшиеся в самых отчаянных жизненных ситуациях, и Береговой всегда старался найти способ решить их проблемы.

...Шел 1978 год. Всю ночь 37-летняя крановщица, мать троих детей, Юлия Воробьева по приказу своего начальника писала социалистические обязательства. А утром все тот же начальник потребовал, чтобы она села в кабину неисправного крана – социалистические обязательства требовалось выполнять. Всего через несколько минут работы у тележки крана отказали тормоза. Все попытки Юлии остановить огромную машину не принесли успеха. Кран рухнул на землю.

Женщина чудом осталась жива. Пришла в себя только в палате реанимации. Открыла глаза и увидела... темноту. Травма головы привела к потере зрения.

Инвалид, с тремя детьми на руках, Юлия ютилась в двухкомнатной «хрущевке» в Петровском районе, на самой окраине Донецка. Квартира отапливалась старенькой печкой. Все просьбы в горисполком о выделении квартиры заканчивались отказами под тем или иным предлогом.

В отчаянии женщина написала письмо Георгию Тимофеевичу Береговому. Георгий Тимофеевич прочитал письмо. Конечно, можно было затеять переписку с руководством города, но он решил поступить проще. Береговой снял телефонную трубку, позвонил в Донецкий обком партии и сообщил, что решил приехать в гости к Юлии Воробьевой. И свершилось маленькое советское «чудо». Горисполком в спешном порядке выделил семье Воробьевых трехкомнатную квартиру, расположенную ближе к центру города.

Конечно, много внимания Георгий Береговой уделял проблемам Енакиево – города, который был его Родиной.

- Когда Георгий Тимофеевич был депутатом Верховного Совета СССР от Донбасса, - рассказывала Лидия Матвеевна Береговая, - к нам приезжал с делегацией мэр Енакиево Александр Нагорский, с которым мы с тех пор дружим.

Городу Енакиево действительно очень повезло, что его звездный сын не по депутатскому долгу, а по душе сошелся с тогдашним председателем городского совета Александром Нагорским. Помимо делового сотрудничества, их со временем связала надежная, верная и крепкая мужская дружба. Летчик-космонавт и мэр Енакиево смогли выстроить свои созидательные отношения так, что благодаря их совместным усилиям – депутатским Берегового и хозяйственным Нагорного – фактически сформировалось современное лицо города.

Как вспоминают, енакиевцы, именитого земляка по пустякам старались не беспокоить. Но уже первый наказ горожан-избирателей был из тех, которые в дальний ящик письменного стола не отложишь. В Енакиево остро не хватало жилья. По распоряжению из высоких партийных кабинетов ветхие деревянные заводские бараки без удобств списали еще на стыке 50-60-х годов. А построить новое жилье взамен снесенного все обещали и обещали. Более трехсот семей почти десять лет маялись без квартир.

- На строительство социально-культурных объектов в семидесятых годах существовал какой-то запрет, - вспоминает Анатолий Кузьменко, бессменный водитель мэра Александра Нагорского. - Наше начальство оббивало пороги кабинетов в Киеве и в Москве, объясняя, что шахтерам для оздоровления необходим бассейн, а для министров – эти просьбы были, как красная тряпка для быка. Просили найти другие формулировки, и городские начальники искали. Музыкальную школу, например, строили под видом общежития. И тут депутатом стал Береговой. Я всюду возил их с Нагорским по инстанциям. Можно сказать, сроднился с Георгием Тимофеевичем. И все равно был поражен, когда он пригласил меня, простого шофера, погостить в Звездный городок, и вручил памятную медаль об этом событии. Очень добрый был человек, открытый и уважительный.

Лишь после вмешательства депутата Верховного Совета СССР Георгия Тимофеевича Берегового дело сдвинулось с мертвой точки - в Енакиево началось строительство городской инфраструктуры «для народа». В достаточно короткие сроки были возведены Дворец культуры имени 40-летия Победы и Дворец спорта «Шахтер», психоневрологическая и противотуберкулезная больницы, здание крытого рынка, Дом связи, административное здание городского исполкома, детские сады, корпус металлургического техникума, школы и, конечно же, жилые дома. Был

открыт городской музей и произведена расчистка реки Булавин.

В начале 70-х в городе очень популярной была секция мотокросса при городском отделении ДОСААФ.

«Я занимался мотокроссом, но уже тогда хотелось попробовать себя в чем-то новом. Мотобол в то время был новым видом спорта, - рассказывает Юрий Лапшин. - Нравился он не только мне. Собралась группа энтузиастов. Но это удовольствие не из дешевых. Нужна хорошая база, нужна техника. А где ее взять?»

Сегодня Юрий Дмитриевич уже не помнит, кто подал идею обратиться к знаменитому земляку, летчику-космонавту Г.Т.Береговому. Георгий Тимофеевич в то время был депутатом Верховного Совета СССР, возглавлял Центр подготовки космонавтов. Как бы то ни было, ехать в Звездный городок пришлось Лапшину.

Решиться на это было нелегко, признается он сейчас. Все-таки молод был, да и разговаривать предстояло - шутка ли! - с легендарным человеком. Однако Георгия Тимофеевича идея увлекла. Пообщавшись час с Юрием, он тут же написал ходатайство директору Ковровского завода на получение мотоциклов, созвонился со Львовским автобусным заводом и получил добро на приобретение автобуса. Так завязался тесный контакт команды, которую назвали именем космического корабля, на котором летал Г. Береговой в космос, «Союз-3». Вскоре из Коврова получили новенькие мотоциклы «43-250» - таких еще вообще не было в Донецкой области».

Согласно существовавшему в СССР порядку, дважды Герою Советского Союза полагалась ещё одна государственная награда - прижизненная установка бронзового бюста на его родине. Георгий Береговой, несмотря на то, что родился в селе Федоровка на Полтавщине, попросил возвести этот монумент в Енакиево. Он всегда считал своей родиной шахтерский край, где прошла его юность, где он впервые поднялся в небо.



Но депутатские заботы Георгия Тимофеевича не ограничивались только одним городом Енакиево. Как мог, старался он помогать и другим шахтерским городам Донетчины. Без малого двадцать лет общался с космонавтом нынешний первый заместитель министра регионального развития, строительства и жилищно-коммунального хозяйства – а в те годы председатель городского исполкома Угледгорска - Юрий Егорович Хиврич. Мэр Угледгорска ездил к Береговому в Москву, был вхож в дом, тесно общался с семьей Георгия Тимофеевича. Результатом совместных действий мэра и депутата Верховного Совета СССР стали пешеходный мост, троллейбусная линия, железнодорожное депо. Радужный и общительный Георгий Береговой часто звонил в Угледгорск, всегда живо интересовался, как идут дела, внимательно выслушивал ответы, давал дельные советы, старался выкроить время и приехать на пуск городских объектов, гордился ими.

- В нашей старой школе дети занимались в три смены, поссовет ютился в бревенчатой хате, а пробить строительство новых объектов в «верхах» никак не получалось, - делится воспоминаниями председатель поселкового совета Ольховатки прошлых лет Виктор Данько. – По совету коллег из других городов, мы обратились к депутату Верховного Совета СССР Георгию Тимофеевичу Береговому. Не прошло и года, как наши мытарства закончились. И в московском Госплане, и в донецком областном совете, куда мы ездили с нашими бумагами, потом очень удивлялись: до таких верхов дошли, такие известные люди о нас хлопочут! Не все ведь знали, какого простого покроя был этот удивительный человек – Георгий Тимофеевич Береговой. Когда мы решили восстановить Ильинскую церковь, Георгий Тимофеевич специально для ведения работ из расформированной воинской части передал практически новый грузовик. Несколько лет и шахта «Ольховатская», и поселковые многоэтажные дома стояли без воды, и никому по существу не было дела до

наших проблем. Вмешался Береговой – и вскоре проложили восьмикилометровый водовод, который и сейчас служит поселку. Была загвоздка с кровлей для старообрядческого храма, так он, - уже не будучи депутатом, - в начале девяностых буквально выбил нам пять тонн листового алюминия.

Автору этой книги тоже довелось однажды воспользоваться помощью Георгия Тимофеевича Берегового. Весной 1983 года я учился в Московском авиационном институте и параллельно работал в студенческом строительном отряде. Я и мои коллеги-студенты демонтировали старый учебный корпус и рядом строили новое здание, намного превосходящее старое по размерам. Ребята мы были молодые и веселые. Поэтому кроме собственно строительных работ иногда устраивали различные розыгрыши и «капустники», а однажды, разбившись на две команды, провели самый настоящий КВН. В те годы, которые потом назовут «брежневскими» и «андроповскими», Клуб Веселых и Находчивых в телевизионном эфире прекратил выходить еще в начале 70-х, но по всей стране молодежь иногда устраивала всякие местные «кавээны».

Всех шуток нашего мини-КВН уже за давностью лет вспомнить не могу, но, помнится, был у нас номер, в котором использовался самодельный рукописный плакат с цитатой из романа французского писателя-коммуниста Робера Мерля «Остров»: «Пока человек молод, он не должен работать слишком много. Вот когда он состарится, тогда работа – удовольствие». После окончания КВН плакатик свернули и сунули куда-то внутри нашей «бытовки», в которой мы переодевались перед работой в сапоги, комбинезоны и телогрейки.

В конце мая 1983 года на стройку пришел проверяющий из пожарной части и вместе с главным прорабом отправился проверять все и вся. Пока мы были на работе, они вошли в нашу «бытовку» и среди всяческого непотребного хлама обнаружили

злосчастный плакат с цитатой. У проверяющего глаза полезли на лоб:

- Это у вас что, агитация с призывом прекратить работу?

- А черт его знает этих студентов, - главпрораб почесал затылок. – Они такое отчубучить могут, что мама не горюй!

- Вот вы бы и сигнализировали куда надо, - посоветовал проверяющий. – Во избежание неприятных последствий.

Наша студенческая бригада уже некоторое время была костью в горле главпрораба. Он очень хотел, чтобы студенты выполнили весь «фронт работ», а вот оплату не получили. Тогда с помощью всяческих бухгалтерских «шахер-махеров» сумма в пару десятков тысяч советских рублей могла бы перебраться в главпрорабовский карман.

Поэтому главпрораб с радостью воспользовался подсказкой проверяющего и буквально на следующий же день настроил «телегу» в инстанцию «куда надо». К доносу прилагался свернутый плакат, который бдительный руководитель стройки позаимствовал из нашей «бытовки». В обращении к компетентным органам главпрораб просил разобраться со студентами, которые призывают работников стройки не выходить на работу, а в качестве первой меры предлагал отстранить от работ студенческую бригаду.

А времена весной 1983 года были весьма «интересные». В ноябре 1982 года умер Л.И.Брежнев, Генеральным секретарем ЦК КПСС стал Ю.В.Андропов. И сразу же в СССР от Бреста до Чукотки и от Мурманска до Кушки началась кампания по укреплению дисциплины на производстве. А тут – шутка-ли! – в Москве, в одном из крупнейших вузов страны, буквально под носом у партийного руководства, бдительный строитель обнаружил крамолу: тайную студенческую организацию, которая ведет пропаганду забастовок. На памяти еще были «польские события» 1980-1981 годов, когда

независимый профсоюз «Солидарность» едва не опрокинул социализм в Польской Народной Республике. Поэтому за дело «компетентные органы» взялись с пол оборота и весьма рьяно.

Нашу студенческую бригаду немедленно отстранили от работ. Нас, студентов, по очереди стали вызывать в Главный учебный корпус Московского авиационного института, где вежливые товарищи со стальным взглядом настойчиво пытались выяснить, что мы на самом деле замыслили. Выясняли все досконально. Кто предложил провести КВН? Чья идея была написать плакат? Кто писал плакат? Откуда взялся текст для плаката? Я в этом деле проходил «по полной программе» - цитата была из книги, которая мне как раз и принадлежала.

К чести сотрудников Комитета государственной безопасности СССР, они достаточно быстро разобрались в ситуации и выяснили, что за самодеятельностью студентов нет никакой политики. Видимо, в «верхах» решили серьезного, – то есть уголовного, – хода «делу студентов» не давать. Зачем создавать антисоветскую студенческую псевдоорганизацию и разоблачать ее? Чтобы снова поднялся шум «на Западе» о нарушении прав человека в СССР? Поэтому руководству Московского авиационного института было предоставлено право разобраться в проблеме самостоятельно. Руководство же института вовсе не горело желанием принимать радикальные меры своими руками, и спустило «дело студентов» на уровень комсомольской организации института.

И тут обнаружилось, что среди институтских комсомольских вождей довольно высок уровень «кровожадности». Большинство молодежных деятелей стали требовать исключения всех членов нашей строительной бригады из рядов ВЛКСМ – в комсомоле, мол, не место «идейно не зрелым личностям», потенциальным забастовщикам. Для нашего

«режимного» вуза исключение из комсомола студента автоматически означало и исключение его из института.

С точки зрения комсомольских вождей я в этой истории оказался вообще закоперщиком всего и вся – раз цитата из принадлежащей мне книги, значит, я заранее замыслил использовать ее именно для агитации и призывов к оставлению работы.

Ситуация была практически почти безвыходной. В партийном комитете КПСС института очень косо смотрели на инициативу комсомольских вождей, но открыто цыкнуть на них не могли. Единственное, что смогли сделать – это рекомендовать комитету комсомола МАИ перенести «дело» примерно на месяц, чтобы разобраться более тщательно.

Меня вызвал к себе в кабинет декан нашего факультета «Космонавтики и летательных аппаратов» Борис Михайлович Панкратов:

- Дела ваши плохи. Хорошо, если бы за вас кто-нибудь заступился. Например, депутат Верховного Совета. У вас есть такие знакомые?

Я молча пожал плечами. Откуда у иногороднего студента знакомства в высшем органе законодательной власти страны?

- Вот телефоны приемных летчиков-космонавтов СССР Георгия Берегового и Павла Поповича, - Борис Михайлович протянул мне листок из своего рабочего блокнота. – Береговой – депутат Верховного Совета СССР, а Попович – депутат Верховного Совета Украинской ССР, оба - ваши земляки. Звоните, объясните ситуацию. Это ваш последний шанс.

И я «сел на телефон». Дозвониться удалось и до Поповича, и до Берегового. В приемной Берегового трубку телефона сначала сняла женщина, кажется, ее звали Зоя, - видимо, секретарь Георгия Тимофеевича. Я кратко и очень сбивчиво изложил свою проблему – волновался страшно! Секретарь переключила разговор на помощника Берегового. Он выслушал меня очень

внимательно, записывая имена и детали происшедших событий. Поинтересовался, откуда я:

- А, так вы почти земляк Георгия Тимофеевича! Хорошо, я доложу Георгию Тимофеевичу о вашем деле. Позвоните недельки через две-три!

Я решил позвонить в приемную известного космонавта ровно через три недели – чтобы «не гнать события». Но не прошло и десяти дней, как меня вызвали к ректору нашего института Ивану Тимофеевичу Белякову. В кабинете ректора уже находились Борис Михайлович Панкратов и секретарь комитета комсомола института.

«Вот и все, - подумал я. – Сейчас мне объявят и об исключении из комсомола, и об отчислении из института».

Однако Иван Тимофеевич еще раз подробнейшим образом расспросил меня обо всех перипетиях «студенческого дела», а потом повернулся к комсомольскому секретарю и сказал:

- По-моему, вы занимаетесь ерундой. Из мухи пытаетесь сделать слона...

- Но здесь же вопрос идеологический, - начал возражать институтский комсомольский вождь. – Вопрос государственной безопасности...

- У компетентных органов претензий к нашим студентам нет, - резко остановил его Беляков. – А что касается безопасности государства в общем...

Иван Тимофеевич взял со стола два листа бумаги с напечатанным на них текстом и протянул секретарю комсомольского комитета:

- Вот письма от космонавтов Берегового и Поповича, депутатов Верховных Советов, представителей государственных органов. Оба в защиту студентов. Какие еще вам нужны аргументы?

Секретарь не нашел что возразить.

На протяжении всего разговора наш декан сидел молча и только улыбался. Уже потом я сообразил, что не

только я звонил космонавтам с просьбой помочь студентам...

От нашей студенческой бригады отвязались. Мы отработали положенный срок до августа 1983 года и получили заработанные деньги. Никого из комсомола не исключили и из института не отчислили. Конечно, сыграло в этом свою роль и письмо, подписанное Георгием Тимофеевичем Береговым.

Береговой не только занимался профессиональной и депутатской деятельностью. Еще Георгий Тимофеевич очень любил киноискусство. У космонавтов есть целый ряд примет и традиций, которые принято неуклонно соблюдать. Например, с катастрофой «Союза-11» связан обязательный космический ритуал - предполётный просмотр ставшего легендарным фильма Владимира Мотыля «Белое солнце пустыни». Эта лента вышла на широкий экран во многом благодаря космонавтам, так как первоначально не попала в прокат. Были только пробные просмотры, и когда Андриян Николаев и Виталий Севастьянов на «Союзе-9» уходили в полет на восемнадцать суток, то попросили перед стартом показать этот фильм. Смотрел «Белое солнце пустыни» и экипаж «Союза-10», а вот перед стартом «Союза-11» демонстрировали другую ленту. После этого просмотр картины о приключениях товарища Сухова стал обязательным, а сам фильм - своеобразным талисманом покорителей Вселенной. Вспоминает Анатолий Кузнецов, легендарный «Федор Сухов» из знаменитого фильма Владимира Мотыля «Белое солнце пустыни»:

«Однажды была творческая встреча в Звездном городке, вел ее Георгий Береговой. Береговой спрашивает: «Вы свою картину хорошо помните?» Мы смело, безответственно так заявили: «Конечно!»

- Сейчас проверим. Для начала, товарищ Сухов, перечислите имена ваших жен.

Я бодро начал:

- Гюльчатай, Лейла, Зухра, Зульфия... Забыл. Жены не мои, - говорю. - Действительно, не мои - Абдуллы.

- Дальше. Сколько стоит Сухов?

В наших рядах возникла пауза. Никто из нас троих ответ не знал.

- Помните, вы лежите на песочке, идет разговор про Абдуллу, командир склонился и говорит: «Сухов, помоги, мы с тобой его враз прикончим. Ты один взвода, а то и роты стоишь...»

И еще был интересный вопрос: какую икру ел таможенник?

- Черную, - сказал я.

- Нет, - говорит Береговой.

- Как? Я же был на съемке, видел, как все готовили.

- Нет. Икра «проклятая»! Таможенник говорит: «Опять икра? Да не могу я ее, проклятую, каждый день есть!»

Желание сказать свое отеческое слово в воспитании поколения молодых людей и любовь к кино привели Георгия Тимофеевича Берегового и в консультанты, пожалуй, самого яркого советского детско-юношеского фильма на космическую тематику – дилогии «Москва – Кассиопея» и «Отроки во Вселенной». С просмотра этого фильма талантливого режиссера Ричарда Викторова начался путь в космонавтику для многих советских мальчишек и девчонок.

В 1982 году режиссер А. Зенякин на Центральной студии документальных фильмов снял фильм «Грань мужества», в котором Георгий Тимофеевич Береговой рассказал об экспериментах, проводимых в сурдокамере.

Георгий Тимофеевич Береговой очень любил и хорошие песни. В 70-80-е годы одной из самых любимых его певиц была Анна Герман. И настоящей трагедией для Георгия Берегового стала ее безвременная смерть...

«Хорошие песни любят все, - скажет позднее Георгий Тимофеевич в одном из интервью. - Когда мы



узнали, что в Москве гастролирует Анна Герман, мы попросили её выступить с концертом в Звездном городке. И такой памятный концерт состоялся. Мы видели перед собой не только замечательную артистку, но и просто добрую женщину, хорошего человека. На мой взгляд, важно, когда четко прослушивается каждое слово и тебе понятен смысл песни. Певица владела этим в совершенстве. И песни в её исполнении звучали как-то особенно, возвышенно... А как исполняла Анна русские песни, по своей природе очень мелодичные, напевные, красивые! Как поразительно доносила она до слушателей смысл каждой песни! Она как бы заставляла весь зал сопереживать. Взять хотя бы песню о Степане Разине. Анна поет, а у тебя перед глазами Волга и все огромное Степаново войско,двигающееся по великой русской реке. Анны Герман нет. Она ушла из жизни. Но люди всегда будут петь её песни, потому что в них частица души выдающегося мастера».

...Годы, неумолимые годы брали свое. 25 февраля 1982 года Георгий Тимофеевич был отчислен из отряда космонавтов.

Он еще пять лет руководил Центром подготовки космонавтов, готовил не только космические экипажи, но и свою достойную смену.

3 января 1987 года генерал-лейтенант Георгий Тимофеевич Береговой был уволен из Вооруженных Сил СССР в запас по возрасту.

## **24. Жизнь после космоса**

После увольнения из Вооруженных Сил СССР Георгий Тимофеевич не превратился в пенсионера – домоседа. Он начал работать в Вычислительном информационном центре «Лидар» Академии Наук СССР, а затем перешел на работу в совместное предприятие.

Георгий Тимофеевич был депутатом Верховного Совета СССР вплоть до мая 1989 года. Он никогда не был «свадебным генералом», который просто присутствует на заседаниях сессий союзного парламента раз в полгода. Береговой активно работал со своими избирателями, помогал им в решении проблем, выполнял их указы.

Но пришли иные времена. Для реализации политики «перестройки» команде М.С.Горбачева были нужны совершенно другие депутаты в высшем органе государственной власти.

Георгий Тимофеевич, уже даже не будучи депутатом Верховного Совета СССР, продолжал вести большую общественную работу. Постоянными были встречи с трудовыми коллективами, с военнослужащими, встречи с представителями общественности. Он немало времени и сил уделял работе с молодежью, пропаганде достижений авиации и космонавтики.

Георгий Тимофеевич долгие годы был командующим Всесоюзной комсомольской военно-спортивной игры «Орлёнок». Командовал Всесоюзным юнармейским движением и штабом единого молодежного военно-патриотического движения. Он был избран заместителем председателя Центрального правления Общества советско-венгерской дружбы. Входил в Президентский совет общества «СССР – Франция». Председательствовал в Центральном правлении Общества советско-польской дружбы. Георгий

Тимофеевич Береговой избирался председателем совета Межреспубликанского союза ветеранов и воинов запаса Вооруженных Сил СССР. Многие годы являлся членом Советского комитета за Европейскую безопасность. С 1969 по 1991 год был членом Союза журналистов СССР. Возглавлял комплексную экспедицию «Космос - землянам».

В 1988 году, во времена «перестройки», появилась информация о том, что старший брат Георгия Тимофеевича – Виктор Тимофеевич Береговой, - арестованный по доносу в 1938 году, был расстрелян на приисках около Золотой горы в Челябинской области. 9 сентября 1989 года Георгий Тимофеевич Береговой вместе с братом генерал-лейтенантом Михаилом Тимофеевичем Береговым принимает участие в траурном митинге и перезахоронении останков погибших в лагере заключенных...

Георгий Тимофеевич по-прежнему часто бывал на своей родине, в Енакиево. В тяжелое для города время конца 80-х – начала 90-х годов Береговой пытался хоть как-то помочь горожанам, морально поддержать их во времена «радикальных» рыночных реформ. Он всегда с охотой встречался и с ветеранами-фронтовиками, и с молодежью города. Часто бывал, например, в школе № 15 в Енакиево, посадил вместе с педагогами и учащимися школы сквер, который позднее был назван именем Г.Т.Берегового. В школе работал авиамодельный кружок, и Георгий Тимофеевич заинтересовался работами ребят, пригласил их на экскурсию в Звездный городок, прислал материалы для создания новых моделей- азросаней и мини-вертолета.

Продолжались и встречи Георгия Тимофеевича на международном уровне. В частности, он участвовал в международном слете «Орлов» - боевых летчиков-асов, ветеранов второй мировой войны и космонавтов мира, который раз в два года проходит в Алабаме, США.

Особенно много душевных сил вложил Георгий Тимофеевич в празднование пятидесятилетия Победы

над фашистской Германией. Он лично участвовал в праздничном Параде Победы 9 мая 1995 года.

В дружеских компаниях и на вечеринках Георгий Тимофеевич обычно был первым тамадой. Часто и много пить он не любил, но всегда мог произнести за столом хороший тост или острую шутку.

Очень любил петь романсы и душевные песни. Если в гости в Звездный городок приезжал Иосиф Кобзон, он непременно на пару пел вместе с Георгием Береговым «Землянку».

Еще любил танцевать медленные танцы, особенно – вальс.

Любил мастерить. Своими руками сделал мебель на даче, устроил антресоли в квартире.

Георгий Тимофеевич Береговой всегда был образцом человека высокой морали. Не терпел грязной ругани и мата. Из-за этого мог пойти и на конфликт даже со старшими по званию.

Георгий Тимофеевич постоянно и охотно общался с журналистами, корреспондентами радио и телевидения. Он рассуждал о проблемах космонавтики, говорил о перспективах исследования околоземного и межпланетного пространства, делился своими знаниями и опытом. В своем интервью «Голосу России» он говорил:

«Когда-то авиация была уделом отдельных смельчаков. Когда-то перелет из Москвы на Дальний Восток или в Америку — это было событие века. А сейчас самолеты летают постоянно, доставляя в любые точки земного шара пассажиров и грузы. Так и к космическим полетам со временем будет причастно все больше людей: инженеров, врачей, астрономов, журналистов, даже просто туристов. И кто знает, может, когда-нибудь люди встретят на космических трассах братьев по разуму с других планет? Это будет потрясающее событие! Хотел бы я его увидеть...»

Увы, эта мечта прославленного космонавта не сбылась. Это было одно из последних интервью Георгия Берегового...

В июне 1995 года Георгий Тимофеевич лег в клинику на операцию по шунтированию коронарных сосудов. Его родные вспоминали, что он чертил с врачами графики своих медицинских показателей, что-то прикидывал и подсчитывал, обсуждал предстоящую операцию. И пришел к тому же выводу, что и медики: операция на сердце необходима. Все должно закончиться благополучно.

Но сердце фронтовика, испытателя и космонавта, измотанное тревогами и опасностями, не выдержало нагрузки... 30 июня 1995 года Георгий Тимофеевич Береговой умер во время проведения хирургической операции.

- Георгий Тимофеевич шел легко на операцию, - вспоминает дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт Алексей Архипович Леонов. - Операция, которую, в общем-то, сейчас выполняют тысячам людей. Но он не выдержал наркоз. Конечно, это война... Все пять лет пройти с двадцатилетнего возраста! Потом испытания сложнейших самолетов. Все это, конечно, сказалось на общем состоянии здоровья Георгия Тимофеевича... Мы даже не попрощались, он не сказал, что он идет на операцию. Так, работали, работали, и вдруг он уехал. И все. Мы услышали со стороны, что произошла трагедия. И по-христиански, знаете, так неловко... Вроде бы работали, работали, - и расстались, не сказав даже друг другу: «До свидания»... Когда мы попрощались с Георгием Тимофеевичем в Звездном городке и вынесли гроб с телом на улицу, в это время прошли летчики-испытатели над Звездным городком - много самолетов, прошли много раз - попрощались с ним. Настоящие ребята и так поступили. Ведь пойти на это - надо было такие иметь разрешения! А они без всяких разрешений. Между собой договорились и прошли над нашим гарнизоном...

## 25. Человек и память

Георгий Тимофеевич Береговой был похоронен в первых числах июля 1995 года на 11-м участке Новодевичьего кладбища в Москве.

Георгий Береговой навсегда останется в нашей памяти не только мужественным фронтовиком, летчиком-испытателем и космонавтом. Прежде всего, он останется в нашей памяти Человеком...

Те, кому выпало счастье встречаться с Георгием Тимофеевичем, работать или служить с ним, никогда не забудут внимательный взгляд его темно-карих глаз из-под густых бровей, его жизнерадостность и неиссякаемую энергию, его доброту и человечность, умение сопереживать и сочувствовать. Поражает воля и целеустремленность Георгия Берегового, его принципиальность и трудолюбие, любовь к делу, которое он выбрал в свои юные годы и которому остался верен всю жизнь. Словно стремительная стрела, идущая от земли в синь купола небес, и дальше, в космические выси, человеческая судьба пронизала двадцатый век, оставив яркую память о Великом Человеке на скрижалях истории.

Сколько бы космонавтов не стартовали к звездам с земных космодромов, за Георгием Тимофеевичем Береговым навсегда останется, по крайней мере, один рекорд: он являлся старейшим землянином, побывавшим в космосе, - не по возрасту на момент полета, а по факту рождения. Береговой родился 15 апреля 1921 года, он на три месяца старше старейшего американского астронавта Джона Гленна (того самого, который первым из американцев выполнил в феврале 1962 года орбитальный космический полет на капсуле «Меркурий»-«Френдшип-7», а в 1998 году в весьма почтенном возрасте 77 лет совершил свой второй полет на орбиту на корабле «Спейс Шаттл»).

Многие годы после смерти Георгия Тимофеевича в его квартире все оставалось так же, как и при его жизни. Лидия Матвеевна поддерживала привычный домашний уют и безукоризненный порядок. Рабочий кабинет Георгия Тимофеевича обилием фотографий, памятных сувениров, макетами самолетов различных типов, ракет-носителей и космических кораблей, письмами и архивными копиями документов чем-то напоминал музей. Но только напоминал – создавалось ощущение, что человек, который работал здесь, словно вышел куда-то на минутку, и вот-вот вернется...

Лидия Матвеевна Береговая часто принимала гостей. В выходные дни обязательно приезжали дети из Москвы – сын, Виктор Георгиевич, и дочь, Людмила Георгиевна. Часто бывали и внуки. Их у Георгия Тимофеевича трое, причем двоих называли в честь деда – Георгиями. Звонили и приезжали друзья из тех городов и мест Украины и России, где довелось служить и работать Георгию Тимофеевичу при жизни.

В 1998 году Лидия Матвеевна Береговая вместе с детьми и внуками – Егором, Георгием и Михаилом - побывала в Енакиево и в Донецке – в те дни в крае шахтеров и металлургов праздновали 30-летие полета в космос Георгия Тимофеевича Берегового. Состоялась встреча гостей с председателем Донецкой областной государственной администрации Виктором Федоровичем Януковичем. Посетили гости и Енакиевский металлургический комбинат, где когда-то работал Георгий Тимофеевич, и Енакиевский аэроклуб, где он впервые поднялся в небо.

В школе № 37 (теперь она стала гимназией) города Енакиево, - на ее территории ранее располагались учебные классы школы № 5, в которой в юности учился Георгий Тимофеевич, - в музее народного образования открыли отдел, посвященный памяти Берегового. В экспозиции была собрана литература о космонавтике, о летчике-космонавте Георгии Тимофеевиче Береговом, о вкладе Украины в развитие космических исследований.

Обо всех этапах жизни прославленного летчика и космонавта - от школьных лет и до последних приездов его в город, в родную школу - рассказывали многочисленные фотографии. Среди самых ценных экспонатов магнитофонные ленты с записью голоса Берегового. Есть раздел, посвященный матери космонавта – Марии Семеновне. По сложившейся традиции, 12 апреля – накануне дня рождения Георгия Тимофеевича - в гимназии открывалась неделя науки, во время которой гимназисты защищали научные работы.

Здесь же, в Енакиево, был установлен бронзовый бюст дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта Георгия Тимофеевича Берегового и памятная стела. Один из проспектов и городской сквер называли именем Георгия Берегового. В местном краеведческом музее находилась экспозиция, посвященная герою-земляку. В 1993 году в музее открыли зал «Жизнь и деятельность дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта Г.Т.Берегового», в котором было представлено около двухсот экспонатов. Всего же в запасниках музея хранилось более пятисот различных предметов, связанных с жизнью и деятельностью Георгия Тимофеевича Берегового. В целом же, свыше тысячи экспонатов были посвящены истории покорения космоса. Среди предметов, которые передал городу лично Георгий Тимофеевич, - макеты орбитального отсека и спускаемого аппарата космического корабля «Союз», полетный скафандр «Сокол» и скафандр для выхода в космос «Ястреб». После смерти космонавта Берегового его семья передала в дар музею более тридцати предметов, которые рассказывают о жизни Георгия Тимофеевича – его генеральскую форму, фотоаппарат, документы и фотографии из семейного архива.

Мемориальная доска памяти космонавта установлена в подмосковном посёлке Чкаловский на доме номер 28 по улице Институтской, в котором с 1958 по 1966 годы жил Георгий Тимофеевич.



Георгий Тимофеевич Береговой стал первым из уроженцев Донбасса, которым посчастливилось подняться на космические орбиты. За ним в космос поднялись еще четверо уроженцев края: Георгий Шонин - в 1969 году на космическом корабле «Союз-6», Владимир Ляхов – в 1979 году на «Союзе-32», Леонид Кизим – в 1980 году на «СоюзеТ-3», Александр Волков – в 1985 году на «СоюзеТ-14». А к сорокалетию полета в космос Георгия Тимофеевича Берегового Донбасс подарил человечеству первую космическую династию – на Международную космическую станцию на корабле «СоюзТМА-12» отправился Сергей Волков, сын космонавта Александра Волкова.

В честь Георгия Тимофеевича в сентябре 1996 года была названа малая планета № 6319 в поясе астероидов.

Продолжала радовать болельщиков и спортивная команда по мотоболу «Союз-3», созданная при поддержке Георгия Тимофеевича Берегового. В 1976 году команда стала чемпионом Украины среди команд класса «Б», в 1979 год – впервые стала чемпионом Украины, а всего в разные годы Кубок Украины команда брала 4 раза. В 1983 году енакиевские спортсмены вышли в высшую Лигу Чемпионата СССР, а в 2009 году «Союз-3» стал чемпионом Украины и обладателем кубка.

Памятью о Георгии Тимофеевиче Береговом остались и его книги: «Земля-стратосфера-космос» (1969), «Угол атаки» (1971), «Грань мужества» (1972), «Оптические явления в атмосфере по наблюдениям с пилотируемых космических кораблей» (1972), «Небо начинается на Земле» (1976), «Безопасность космических полетов» (1977), «По зову сердца» (1981), «Деятельность космонавта в полете и повышение ее эффективности» (1981), «О времени и о себе» (1982), «Космос – землянам» (1983), «Три высоты» (1986), «Космическая академия» (1987) и другие.

Очень много очерков авторства Георгия Тимофеевича Берегового было опубликовано в

коллективных художественно-публицистических сборниках.

Есть и книги о Георгии Береговом, которые принадлежат перу профессиональных писателей и журналистов: Ребров М. Ф., «Я - «Аргон». О командире космического корабля «Союз-3» (1968), «Десятый старт. Сборник материалов о лётчике-космонавте Г. Т. Береговом» (1968), Сомов Г. А., «Четверо суток и вся жизнь» (1972), Рябчиков Е. И., «Георгий Тимофеевич Береговой» (1974), поэма Николая Поливина «Звездные вьюги» в сборнике «Байконур» и другие. Многие материалы из произведений Георгия Тимофеевича и очерков о нем были использованы при подготовке этой книги.

Виктор Георгиевич Береговой, сын космонавта, достойно продолжает дело отца. Он преподает в Московском авиационном институте, его работа самым непосредственным образом связана с космонавтикой.

Помнят о Георгии Тимофеевиче и те люди, с которыми он вместе когда-то работал. Бывший Президент Украины Виктор Федорович Янукович, когда приезжал в родной город Енакиево, всегда возлагал цветы к памятнику летчику-космонавту, дважды Герою Советского Союза Георгию Береговому. Не раз бывал Виктор Янукович и на могиле Георгия Тимофеевича на Новодевичьем кладбище в Москве.

По инициативе Виктора Януковича в Енакиево построен Свято-Георгиевский храм. На звоннице установлены новые колокола, самый большой из которых весит 1,6 тонн. Колокола отлиты на Донецком металлургическом заводе. На их поверхности нанесена мемориальная надпись – «В память о Георгии Береговом от семьи Янукович».

Во время визита на Луганщину, где Георгий Тимофеевич учился в летной школе и получил путевку в небо, Президент Украины Виктор Янукович посетил областной лицей с усиленной военно-физической подготовкой имени героев «Молодой гвардии» и

ознакомился с инновационным проектом «Создание государственного лицея-интерната с усиленной военно-физической подготовкой «Кадетский корпус имени героев «Молодой гвардии». В своем выступлении тогдашний глава государства отметил, что созданный одним из первых в Украине Луганский военный лицей является центром военно-патриотического воспитания молодежи и с честью хранит и продолжает боевые и армейские традиции Луганщины. Президент отметил, что в свое время школу военных пилотов, которая находилась здесь, окончили такие выдающиеся летчики, как Георгий Береговой, Николай Гастелло, Александр Молодчий, Александр Ефимов. Сегодня, отметил далее Виктор Янукович, лицей - учебное заведение, в котором созданы хорошие условия для обучения и воспитания личности с осознанной гражданской позицией, готовой к выполнению сложных профессиональных задач в Вооруженных Силах Украины. Как сообщил один из заместителей председателя Луганской областной государственной администрации, к юбилею Георгия Тимофеевича Берегового в Луганском лицее будет установлена мемориальная доска прославленному летчику-космонавту - выпускнику училища.

К 90-летию Георгия Тимофеевича Берегового Президент Украины Виктор Федорович Янукович издал Указ № 1071/2010, в котором говорится:

«С целью увековечивания памяти прославленного сына украинского народа, летчика-космонавта, общественного деятеля Георгия Тимофеевича Берегового и в связи с празднованием в 2011 году 90-летия со дня его рождения постановляю:

1. Кабинету Министров Украины:

1) разработать в двухмесячный срок и утвердить план мероприятий по празднованию 90-летия со дня рождения Георгия Берегового, предусмотрев, в частности:

- проведение в апреле 2011 года в городе Киеве, населенных пунктах, связанных с жизнью и

деятельностью Георгия Берегового, торжеств по случаю 90-летия со дня его рождения с участием представителей органов исполнительной власти и органов местного самоуправления, общественности:

- проведение в высших учебных заведениях, которые готовят специалистов для аэрокосмической отрасли, военных частях тематических мероприятий, посвященных жизни и деятельности Георгия Берегового;

- переиздание произведений Георгия Берегового, в частности на украинском языке, издание литературы и фотоальбома о его жизни и деятельности;

- чеканка юбилейной монеты, посвященной 90-летию со дня рождения Георгия Берегового;

- выпуск в обращение почтовой марки и конверта в честь 90-летия со дня рождения Георгия Берегового, осуществление спецгашения почтовой марки;

- создание новых, обновление существующих экспозиций в краеведческих музеях населенных пунктов, связанных с жизнью и деятельностью выдающегося летчика-космонавта;

- организация проведения в Украине ежегодных соревнований по авиационно-техническим видам спорта в честь Георгия Берегового;

- содействие развитию в Украине музеев авиации и космонавтики, предоставление поддержки развитию авиационно-технических спортивных клубов для подростков и юношества;

2) отработать совместно с соответствующими местными органами исполнительной власти и органами местного самоуправления вопрос сооружения в установленном порядке памятников и установку мемориальных досок в населенных пунктах, связанных с жизнью и деятельностью Георгия Берегового;

3) решить в установленном порядке вопрос о финансировании мероприятий, связанных с подготовкой и празднованием 90-летия со дня рождения Георгия Берегового.

2. Совету министров Автономной Республики Крым, областным, Киевской и Севастопольской городским государственным администрациям разработать план мероприятий по празднованию 90-летия со дня рождения Георгия Берегового и обеспечить его реализацию.

3. Кабинету Министров Украины, Совету министров Автономной Республики Крым, областным, Киевской и Севастопольской городским государственным администрациям отработать вопрос о присвоении в установленном порядке учебным заведениям, военным частям, научным учреждениям имени Георгия Берегового, соответствующего наименования улиц, проспектов, площадей в населенных пунктах.

4. Государственному комитету телевидения и радиовещания Украины обеспечить широкое освещение мероприятий по подготовке и празднованию 90-летия со дня рождения Георгия Берегового.

Президент Украины Виктор ЯНУКОВИЧ  
3 декабря 2010 года».

Как сообщалось в средствах массовой информации, члены семьи дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР Георгия Тимофеевича Берегового направили письмо-благодарность Президенту Украины Виктору Федоровичу Януковичу. «Позвольте нам поблагодарить Вас за то внимание к памяти о Георгии Тимофеевиче Береговом, которое нашло свое отражение в Указе Президента Украины №1071/2010», - говорится в письме.

Родственники летчика-космонавта обратились к Виктору Федоровичу Януковичу с просьбой поддержать две инициативы, которые были озвучены в городе Енакиево в период проведения 2-3 июня 2010 года международной научно-практической конференции «Технические музеи как инструмент сохранения исторического наследия и важный элемент развития

мировой цивилизации» и на которой присутствовал сын космонавта - Виктор Георгиевич Береговой.

«Первая касается создания под эгидой Международной ассоциации академий наук в городе Енакиево на материальной базе угольных шахт «Красный Профинтерн» и «Юный Коммунар» международного политехнического музея «Украинский техноленд», как единого научного, образовательного и туристического центра стран СНГ, который призван показывать миру, благодаря чему и кому человечество впервые вышло в космос.

А вторая - создание при Министерстве обороны Украины на базе части неэксплуатируемых зданий Енакиевского металлургического техникума, средней школы №3 и городского аэроклуба (одного из старейших в СССР и в Украине соответственно) военно-патриотического лицея с авиационным уклоном имени Г.Т.Берегового для старшеклассников (по примеру суворовских и кадетских училищ). Эта идея принадлежит енакиевцам, в их числе директору Енакиевского аэроклуба А.Пашневу, тренеру по вольной борьбе Енакиевской ДЮСШ А.Галюченко, майору в отставке Ю.Гольше», - говорится в письме.

Ваша поддержка в создании вышеупомянутых учреждений своим практическим воплощением станет лучшей памятью о летчике-космонавте СССР, дважды Герое Советского Союза, почетном гражданине города Енакиево Георгии Тимофеевиче Береговом», - подчеркнули родственники космонавта: брат Георгия Тимофеевича – Михаил Тимофеевич и дети космонавта - Виктор Георгиевич Береговой и Людмила Георгиевна Елисеева.

Согласно распоряжению «О мероприятиях по празднованию 90-летия со дня рождения Г. Т. Берегового», подписанным председателем Донецкой областной государственной администрации Анатолием Близнюком, с 9 марта по 8 апреля 2011 года на Донетчине прошел конкурс, посвященный памяти Георгия

Тимофеевича Берегового и Дню космонавтики. Участники конкурса «Георгий Береговой – путь во Вселенную» - ученики 5-11 классов - представили работы в номинациях «поисково-исследовательская работа (неизвестные факты, документы, фотографии)», «сочинение-эссе», «поэзия», «сочинение-размышление», «рисунок». На конкурс были поданы свыше 700 работ, из них: в номинации «Поэзия» - 160, «Эссе» - 195, «Произведение - размышление» - 88, «Научно-исследовательская работа» - 25, «Рисунок» - 64, «Творческие электронные презентации» - 231.

14 апреля 2011 года в рамках единого дня информации «К 50-летию первого полета человека в космос и в связи с 90-летием со дня рождения летчика-космонавта Георгия Берегового» заместитель председателя - руководитель аппарата Донецкой областной государственной администрации Борис Адамов провел в Донецком планетарии тематическую встречу с учащейся молодежью. Борис Адамов проинформировал учащихся о праздновании Дня космонавтики в Украине и мире, 90-летия со дня рождения летчика-космонавта, дважды Героя Советского Союза Г.Т.Берегового в Донецкой области, рассказал об известных космонавтах, ученых и конструкторов в сфере ракетостроения и космонавтики. Во время встречи состоялся показ видеофильма «Через тернии к звездам», который был подготовлен учениками Краснолиманской средней школы №4 в рамках регионального конкурса творческих работ, посвященных юбилею Г.Т.Берегового и Дню космонавтики. Борис Адамов поздравил авторов фильма и вручил грамоты и подарки всем победителям конкурса. Также перед присутствующими выступила директор коммунального учреждения Енакиевского городского совета «Музей космонавта Георгия Берегового» Ирина Заря. Она рассказала о знаковых событиях в жизни Г.Т.Берегового, презентовала Донецкому цифровому планетарию буклет «Сто жизней в одной», в котором представлены экспонаты выставки в

музее. Вниманию юных зрителей была представлена тематическая программа Донецкого цифрового планетария – полнокупольные фильмы «Звёздный сын Донбасса» (к 90-летию со дня рождения летчика-космонавта Г.Т. Берегового) и «Вперед к звёздам!» (к 50-летию первого полета человека в космос).

15 апреля 2011 года на сессии Донецкого городского совета было принято решение о присвоении Донецкому планетарию имени летчика-космонавта Георгия Тимофеевича Берегового. По словам мэра Донецка Александра Лукьянченко, «это связано с 50-летием первого полета человека в космос и 90-летием со дня рождения нашего земляка, дважды Героя Советского союза летчика-космонавта Георгия Берегового». Имя Берегового получил не только планетарий, но и десятки площадей, улиц и переулков целого ряда населенных пунктов в Донецкой области.

Основные мероприятия в связи с 90-летием со дня рождения Георгия Тимофеевича Берегового прошли в Енакиево.

По решению сессии городского совета Енакиево от 23 февраля 2011 года Енакиевский музей истории города получил имя дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта Георгия Берегового и стал официально именоваться «Музей космонавта Георгия Берегового». Музей истории города был создан по инициативе Георгия Тимофеевича еще тридцать лет назад.

В феврале 2011 года семью Береговых посетила делегация из Енакиево. Людмила Георгиевна, дочь Георгия Тимофеевича, ее муж Михаил Владимирович - кстати, сын заслуженного летчика-испытателя, Героя России Владимира Степановича Елисеева, - и их сын Георгий близко к сердцу приняли идею создания в Енакиево музея космонавта Г.Т.Берегового. Семья космонавта подарила начальнику отдела культуры и туризма Енакиевского городского совета В.Г.Крохмалюк и директору городского музея истории И.П.Заре для пополнения экспозиции около ста поистине уникальных



экспонатов. Среди них повседневная форма генерал-лейтенанта авиации с муляжами двух звезд Героя Советского Союза и наградной планкой, часы космонавта, его рабочий костюм, в котором Георгий Тимофеевич летал в космос, принадлежавший Береговому фотоаппарат «Polaroid», знак депутата Верховного Совета СССР, свидетельство военного летчика-испытателя первого класса, охотничий билет, удостоверение шофера-любителя и многие другие предметы. Самые ценные предметы – картины, портреты Георгия Тимофеевича, вазы с его изображением – были позднее присланы по дипломатической почте.

15 апреля 2011 года Енакиево для участия в торжествах в связи с 90-летием со дня рождения Георгия Тимофеевича Берегового посетил Президент Украины Виктор Янукович. В поездке его сопровождали брат Георгия Тимофеевича Берегового – Михаил Тимофеевич, дети космонавта Виктор Георгиевич и Людмила Георгиевна, трое его внуков, а также летчики-космонавты: дважды герой Советского Союза Алексей Леонов, герой Советского Союза Александр Волков, герой Российской Федерации Сергей Волков, герой Украины Леонид Каденюк, герой Советского Союза, президент Аэрокосмического общества Украины Виталий Жолобов. В торжественных мероприятиях приняли участие также вице-премьер России Сергей Иванов, министр обороны Украины Михаил Ежель, первый вице-премьер Андрей Клюев, руководители местной власти, а также сын Президента Украины Виктор Янукович.

Состоялась церемония возложения цветов к памятнику Георгию Береговому. Президент Украины Виктор Янукович вместе с родственниками летчика-космонавта Георгия Берегового высадил аллею рябин.

В рамках празднования 90-летия со дня рождения Георгия Тимофеевича Берегового Виктор Янукович принял участие в церемонии погашения почтовых марок, которые были выпущены к этой дате.

Он также осмотрел экспозицию «Сто жизней в одной», представленную музеем имени Георгия Берегового.

В Енакиево Президент Украины и сопровождающие его лица приняли участие в заупокойной литии по Георгию Тимофеевичу Береговому. После завершения литии Виктор Янукович передал в подарок храму Евангелие и сказал «несколько теплых слов о своем наставнике и друге» Георгии Тимофеевиче Береговом:

- Сегодня мы собрались здесь, чтобы почтить память Георгия Берегового, который оставил о себе прекрасный след в памяти людей. Все, что он делал - это подвиг от начала и до конца.

Президент Украины отметил, что «в своей жизни Георгий Тимофеевич сделал очень много хороших, полезных людям дел, и сыграл большую роль в жизни непосредственно города Енакиево».

«Его животворной энергии не было предела, он всегда хотел «охватить необъятное», но всегда доводил до конца все дела, которые начинал», - сказал Виктор Федорович Янукович.

Выступая в Енакиево на торжественном собрании, посвященном 90-летию со дня рождения Георгия Берегового, Президент Украины Виктор Янукович пообещал сделать все для того, чтобы Украина развивала потенциал ракетно-космической отрасли.

«Именно благодаря Георгию Береговому много лет тому назад я глубоко осознал важность развития ракетно-космической отрасли. И в настоящее время как Глава государства сделаю все для того, чтобы Украина развивала этот потенциал, развивала научно-технологический комплекс, у которого есть огромные перспективы именно в космической отрасли», - сказал Виктор Янукович в своем выступлении.

Виктор Янукович вручил также государственные награды. В соответствии с Указом Президента Украины, орденом «За заслуги» II степени награжден Герой

Советского Союза, президент Аэрокосмического общества Украины Виталий Жолобов, орденом «За заслуги» III степени - летчики-космонавты, Герой Украины Леонид Каденюк, Герой Советского Союза Александр Волков, дважды Герой Советского Союза Алексей Леонов, а также председатель совета ветеранов поселка Ольховатка Виктор Данько. «Орденом княгини Ольги» III степени награждена директор музея имени Г.Т. Берегового Ирина Заря.

К юбилею космонавта на улицах Енакиево было установлено 82 билборда, тематически посвященных 90-летию со дня рождения Георгия Тимофеевича Берегового. Идею провести конкурс дизайнерских проектов плакатов для билбордов в честь знаменитого летчика-космонавта подал заместитель Енакиевского городского головы Е.Ю.Озюменко. Конкурс прошел на уровне всей Донецкой области. Победу одержала молодежная общественная организация «Чистый Мир» из Енакиево. Разработчиком дизайна плакатов был Александр Климов, председатель «Чистого Мира». После утверждения организационным комитетом по празднованию 90-летия Г.Т. Берегового предложенных эскизов, десять видов плакатов были изготовлены, и члены общественной организации «Чистый Мир» расклеили их по городу своими силами.

К девяностолетию со дня рождения Георгия Тимофеевича Берегового в Луганском краеведческом музее была обновлена посвященная ему экспозиция.

В Луганске инициативная группа во главе с автором данной книги обратилась к представителям местной исполнительной власти и местного самоуправления с предложениями по празднованию 90-летия дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР Георгия Тимофеевича Берегового:

«1. Организовать группу из представителей органов исполнительной власти, местного самоуправления, представителей общественности для практической организации празднования юбилея

летчика-космонавта и общественного деятеля Берегового Г.Т.

2. 15 апреля 2011 года провести в Луганске торжественное собрание, посвященное юбилею летчика-космонавта СССР и общественного деятеля Г.Т.Берегового, с участием представителей исполнительной власти и органов местного самоуправления, представителей общественности.

3. 15 апреля 2011 года организовать проведение тематических уроков и лекций в школах, колледжах, университетах и иных учебных учреждениях в Луганске.

4. Решением органов местного самоуправления присвоить имя Г.Т.Берегового одной из средних школ в г. Луганске и установить на ней мемориальную доску.

5. Присвоить имя Г.Т.Берегового авиационно-техническому музею при Луганском авиационном ремонтном заводе, обратиться к Кабинету Министров Украины с предложением финансирования музея из государственного бюджета Украины. Установить мемориальную доску Г.Т.Берегового у входа в музей.

6. Присвоить имя Г.Т.Берегового детскому ракетно-модельному кружку в средней школе № 44 г. Луганска, обратиться к Кабинету Министров Украины с предложением финансирования кружка за счет средств государственного бюджета Украины.

7. Установить на площади имени Героев Великой Отечественной войны бюст летчика-космонавта и общественного деятеля Берегового Г.Т. (в парке напротив входа в здание Луганской областной государственной администрации).

8. Переименовать часть площади им. Героев Великой Отечественной войны в площадь имени Г.Т.Берегового (без изменения адресов прилегающих зданий).

9. Обновить соответствующие экспозиции в музеях города Луганска, посвященные Г.Т.Береговому.

10. Провести на телевизионных каналах Луганской государственной телерадиокомпании и Луганского

кабельного телевидения цикл передач, посвященных памяти Г.Т.Берегового.

11. Организовать публикации в луганских печатных средствах массовой информации цикла статей, посвященных памяти Г.Т.Берегового.

12. Разместить на рекламных плоскостях и на стенде «Известия Луганщины» информационные материалы о юбилее Г.Т.Берегового».

Кое-что из этих предложений было осуществлено. В марте 2011 года исполнительный комитет Луганского городского совета присвоил имя Георгия Тимофеевича Берегового средней школе № 29 города Луганска. А 15 апреля в средней школе №29 состоялось торжественное открытие мемориальной доски, посвященной дважды Герою Советского Союза, заслуженному летчику-испытателю СССР, летчику-космонавту Георгию Береговому. В память о Георгии Тимофеевиче курсанты Луганского областного лицея с усиленной военно-физической подготовкой имени Героев Молодой гвардии прошли торжественным маршем, а учащиеся школы подготовили рассказ об основных вехах жизни великого летчика-космонавта.

Школа №29 в Луганске неспроста получила имя Георгия Берегового. Здесь работает поисковый кружок «Исток», участники которого на протяжении последних шести лет собирают материалы о жизни и деятельности Георгия Тимофеевича. Эти материалы собраны в школьном музее, посвященном летчику-космонавту. Кроме того, в этом музее также находится скафандр, который в 1987 году подарил школе сам Георгий Тимофеевич.

«Мы гордимся тем, что можем называть Георгия Берегового своим земляком. Луганская земля всегда была щедра на людей талантливых, сильных духом и уверенно идущих к своей цели. И не случайно именем Георгия Берегового названа школа, расположенная на территории когда-то гремевшего на весь Советский Союз Ворошиловградского высшего военного авиационного

училища штурманов. Мы уверены, что воспитанники и этой школы, и все луганчане своими достижениями и успехами продолжают славные традиции наших знаменитых земляков», - отметил Луганский городской голова Сергей Кравченко в выступлении на открытии мемориальной доски.

16 апреля в Луганске состоялось открытие второй мемориальной доски великому летчику-космонавту. Память Георгия Тимофеевича была увековечена на территории Луганского областного лицея с усиленной военно-физической подготовкой имени Героев Молодой гвардии.

Весной 2011 года Луганский авиационный ремонтный завод вышел с инициативой в Министерство обороны Украины с предложением присвоить имя Георгия Тимофеевича Берегового заводскому авиационно-космическому музею.

На Полтавщине в селе Федоровка - где в 1921 году родился Георгий Тимофеевич - на территории общеобразовательной школы I-III степеней в апреле 2011 года был установлен гранитный памятник космонавту Береговому работы скульптора Николая Посполитака.

15-16 апреля 2011 года на Южной железной дороге состоялись торжества по случаю 90-летия со дня рождения дважды Героя Советского Союза, заслуженного летчика-испытателя СССР, лётчика-космонавта Георгия Берегового. На станции Карловка (участок железной дороги Полтава – Красноград) прошла церемония открытия вокзала и привокзальной инфраструктуры после масштабной реконструкции. На здании вокзала теперь установлена мемориальная доска в честь героя-фронтовика и героя-космонавта – Георгия Тимофеевича Берегового.

Реконструкция вокзала станции Карловка выполнена Южной железной дорогой не только в рамках празднования девяностолетия Георгия Тимофеевича Берегового, но и в соответствии с программой проводимой электрификации участка Полтава –

Красноград – Лозовая. Кроме Карловки, на этом участке в нынешнем году также будут реконструированы вокзалы станций Селещина, Красноград, Кегичевка, Сахновщина, проведена модернизация всей железнодорожной инфраструктуры.

16 апреля здесь же, в Карловке, был презентован фирменный поезд №92/91 «Георгий Береговой» сообщением Полтава – Москва, который сразу же отправился в свой первый рейс. Поезд «Георгий Береговой» сформирован из новых купейных вагонов производства Крюковского завода и плацкартных вагонов, прошедших в пассажирском вагонном депо Гребенка Южной железной дороги капитально-восстановительный ремонт с продлением срока службы (по стандартам железной дороги считается, что теперь это фактически новые вагоны). «Именной» поезд космонавта оснащен также «именными» новыми шторами, посудой и другими дорожными атрибутами.

16 апреля в 15.00 поезд «Георгий Береговой» был принят на первой платформе станции Харьков-Пассажирский. Здесь произошла смена электровоза ВЛ-82М на «именной» электровоз ЧС-2 «Георгий Береговой», который доставит состав в Москву.

Работники железной дороги в своих выступлениях на торжествах подчеркивали, что им особенно приятно дать имя космонавта фирменному поезду, поскольку Георгий Тимофеевич Береговой еще и сын работника Южной железной дороги - Тимофея Николаевича Берегового.

15 апреля 2011 года в Виннице в Военно-историческом музее Воздушных Сил Вооруженных Сил Украины прошла конференция по теме «Небо – мечта его жизни», посвященная 90-летию со дня рождения Георгия Тимофеевича Берегового. В конференции приняли участие ветераны Великой Отечественной войны, военнослужащие Винницкого гарнизона и школьники. Начальник Военно-исторического музея Владимир Дерновой и директор общественного музея Почетных

граждан Винницы Владимир Петров рассказали присутствующим об интересных и малоизвестных фактах из жизни известного космонавта. Затем участники конференции посмотрели видеофильм «Летчик-космонавт Георгий Береговой».

Национальный банк Украины ввел с 8 апреля 2011 года в обращение памятную монету «Георгий Береговой» номиналом 5 гривен. Монета, продолжающая серию «Выдающиеся личности Украины», посвящена дважды Герою Советского Союза, заслуженному летчику-испытателю СССР, летчику-космонавту Георгию Тимофеевичу Береговому, который совершил полет на космическом корабле «Союз-3» с первой в истории космонавтики попыткой стыковки с беспилотным кораблем. На аверсе монеты вверху размещен малый Государственный Герб Украины и надпись полукругом «Национальный банк Украины», стилизованная композиция запуска космического корабля «Союз-3», слева от которого надпись «Союз-3» / 26-30.10.1968. Справа год чеканки монеты - 2011, внизу номинал – 5 гривен. На реверсе монеты изображен портрет Георгия Тимофеевича Берегового, на фоне которого - факсимиле, справа – изображение стилизованного запуска ракеты и годы жизни космонавта 1921-1995, вверху полукругом размещена надпись – «Георгий Береговой». Монета изготовлена из серебра, весом 15,55 грамм, диаметр — 33,0 миллиметра.

9 по 25 апреля 2011 года в Украине состоялись три этапа соревнований по авиамodelьному спорту, также посвященных чествованию Георгия Тимофеевича Берегового.

«У человека - судьба, у человечества – история», - написал в одной из своих книг Георгий Тимофеевич Береговой.

Судьба самого Георгия Тимофеевича тесно сплелась с судьбой страны, стала ее неотъемлемой частью.



*Летчик, испытатель, космонавт*

Летчик-фронтовик, который мужественно и отважно дрался с посягнувшим на свободу Родины врагом.

Заслуженный летчик-испытатель реактивных самолетов, давший путевку в небо нескольким десяткам крылатых машин.

Космонавт, с полета которого началась целая эпоха в освоении околоземного космического пространства.

Талантливый руководитель, настоящий друг и учитель для десятков и сотен людей, которые прошли обучение в Центре подготовки космонавтов и продолжили славное дело изучения и освоения космоса.

Но самое главное – настоящий Человек, помогавший в беде, всегда приходивший на выручку, любивший людей.

Вот таким и шагнул в историю нашей страны и всей земной цивилизации дважды Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР, летчик-космонавт Георгий Тимофеевич Береговой.

## Литература

Береговой Г.Т., Григоренко В.Н., Богдашевский Р.Б., Почкаев И.Н. Космическая академия. М.: «Машиностроение» 1987.

Береговой Г.Т. Небо начинается на Земле. М.: Молодая гвардия, 1976.

Береговой Г. Т. Три высоты. М.: Воениздат, 1986.

Береговой Г. Т. Угол атаки. М.: Молодая гвардия, 1971.

Доран Джереми, Бизони Пирс. Гагарин: человек и легенда. М.: Колибри, 2011

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.

Космос – моя работа. Сборник. М.: Профиздат, 1989.

Каманин Н. Летчики и космонавты. М., 1971.

Каманин Н. Скрытый космос. М.: ООО ИИД «Новости космонавтики», 2001.

Кузнецов Н. Годы испытаний. Л.: Лениздат, 1987.

Мировая пилотируемая космонавтика: История. Техника. Люди. М.: Изд-во «РТСофт», 2005.

Николаева В. Прикоснись к судьбе. К.: ООО «Типография «Новый мир», 2004.

Остапенко О., Ерошкина Е. Космонавт с приставкой «самый». // Жизнь Луганска - № 16 (1088) от 13 апреля 2011 года, стр. 18-10.

Ребров М. Советские космонавты. М.: Воениздат, 1983.

*Летчик, испытатель, космонавт*

**Романов А., Лебедев Л., Лукьянов Б. Сыны голубой планеты. М.: Изд-во политической литературы, 1981.**

**Скобельский В. Перед шахтерами герой космоса встал на колени. // Голос Украины - № 69 (5069) от 15 апреля 2011 года, стр. 6.**

**Черток Б. Ракеты и люди: Лунная гонка. М.: Машиностроение, 1999.**

## **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>

Официальный сайт города Енакиево <http://enrada.gov.ua>

Энциклопедия космонавтики (Авторский сайт Александра Железнякова) <http://www.cosmoworld.ru>

Эпизоды космонавтики (Авторский сайт Сергея Хлынина) <http://www.epizodsspace.no-ip.org>

Сайт «Донбасс» <http://donbass.ua/news/region/2011/04/15/beregovoi-dostaval-zvezdy-s-frontovogo-i-mirnogo-neba.html>

## Содержание

- 7 От автора
- 9 Космонавт из Донбасса
- 11 Зов высоты
- 29 В боях за Родину
- 56 Испытатель крылатых машин
- 84 Следующая ступенька - космос
- 101 Что такое «общекосмическая подготовка»?
- 122 Долгая дорога к старту
- 147 «Союзы» начинают летать
- 195 Главная космическая «интрига» 1968 года
- 209 «Аргон» над планетой
- 228 Стыковка, которая не удалась
- 242 Неудачная стыковка: причины и следствия
- 253 «Самочувствие хорошее, настроение – паршивое»
- 255 Маневрирование на околоземной орбите
- 265 «Союз-2» - полет завершен, «Союз-3» - полет продолжается

- 273 Рабочие будни на околоземной орбите
- 280 «Здравствуй, Земля!»
- 296 Земные будни
- 308 Космонавт-наставник
- 337 Начальник Звездного городка
- 355 Космические программы и космические экипажи
- 364 По научным дорогам
- 369 На благо людей
- 385 Жизнь после космоса
- 389 Человек и память
- 409 Литература
- 411 Сетевые ресурсы интернета

*Литературно-художественное издание*

Серия «Звездные сыновья Луганщины»

Летчик, испытатель, космонавт

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»

Льотчик, випробувач, космонавт

Автор Сергій Чебаненко

Редактор Стрельников В.О.

Художник-оформлювач Чекмаєв К.Г.

Комп'ютерна обробка фотографій і верстка тексту Л.А.Дєв'ятова

Георгій Тимофійович Береговий - заслужений льотчик-випробувач, льотчик-космонавт, двічі Герой Радянського Союзу, єдиний з космонавтів, хто удостоєний цього звання ще в роки війни. Другою зіркою Героя Георгій Береговий був нагороджений в 1968 році за випробувальний політ на космічному кораблі «Союз-3». Цей політ став новим етапом у розвитку техніки пілотованих орбітальних кораблів. Надалі він п'ятнадцять років очолював Центр підготовки космонавтів, був учителем і другом для сотень людей, які продовжили славу справу вивчення та освоєння космосу.

Але чи насправді був таким гладким зоряний шлях льотчика і космонавта Георгія Тимофійовича Берегового?

Підписано до друку 02.02.2018

Формат 60x90 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](mailto:bookelight@gmail.com)

Надруковано з готових позитивів

У ФОП «С.А.М.»

Луганськ, вул. Дем'яніна, 31





**Георгий Береговой (крайний справа)  
на заседании авиамodelьного кружка**



**Военный летчик Георгий Береговой**



**Георгий Береговой (второй справа в верхнем ряду)  
среди однополчан**



**Герой Советского Союза**

## ГВАРДЕЕЦ БЕРЕГОВОЙ

На днях большая группа «Ильюшиных» появилась над крупной железнодорожной станцией немцев. Там стояло до десяти эшелонов, груженных техникой, боеприпасами. Четыре паровоза стояли под парами, готовые отправиться к фронту.

Преодолевав зажигательный огонь вражеских зенитных батарей, гвардеец старший лейтенант Береговой точно вывел свою группу на цель. Штурмовики сбросили бомбы группой. Станционные пути и постройка окутались черным дымом. Бомбы «Ильюшиных» разались на путях среди эшелонов.

Путь штурмовика Берегового не легок. Опасность угрожала ему не раз. Но гвардеец Береговой любит жизнь, сражается за нее, отважно дерется за счастье Родины и это придает ему силу.

В паре с младшим лейтенантом Приженниковым Береговой вылетел на штурмовку зорек противника. При выходе из атаки на «Ильюшиных» напа-

ли шесть «Фокке-Вульф-190». Положение было критическим. «Фоккеры» наседали сверху, сверху, со сторон. Стояло только на мгновение растеряться и враг сделал бы свое гнусное дело. Гвардеец Береговой смело встретил опасность, оценил всю серьезность обстановки и принял вызов врага. Он приказал Приженникову отбивать атаки немцев сверху и со сторон. На себя же он взял самое трудное — отражение попыток «ФВ-190» ударить по «Ильям» сверху. Советские штурмовики долго вели неравный бой.

Немцы ничего не могли сделать с двумя советскими штурмовиками. «Ильюшиным» отбили все атаки врага и вернулись на свой аэродром без единой пробоины.

Двадцатидвухлетний юноша Георгий Береговой оказался в жесточайших боях. Мужеством, умением, настойчивостью характерен каждый его боевой вылет. ~~А у него боев было пятьдесят!~~

Сержант Ф. СЕНТЕСОВ.

Фронтальная газета о Георгии Береговом, 1943 г.

# Передышки гитлеровцам не будет до самой их смерти!

Смерть немцам обеспечена!

## Крылья ПОВЕДЫ

Самолетов Красной Армии

№ 17

Суббота, 3 апреля 1944 года.

1944



### Герои наступления Георгий Береговой

Свои братья по оружию, советские бойцы, Георгий Береговой всегда во главе дружки, во главе взвода, во роты, во батальоны, в полки, в бригады, в дивизии, в армии, в фронте, в стране. Своим солдатским подвигом он завоевал славу и уважение к себе и к своей армии, к своей стране, к своему народу.



Своим героическим подвигом он завоевал славу и уважение к себе и к своей армии, к своей стране, к своему народу. Он завоевал славу и уважение к себе и к своей армии, к своей стране, к своему народу. Он завоевал славу и уважение к себе и к своей армии, к своей стране, к своему народу.

Публикация о Георгии Береговом, апрель 1944 года



Война закончилась, июнь 1945 года



**Летчик - испытатель Георгий Береговой, конец 50-х**



**Георгий Береговой с семьей**



**Тренировка по выживанию**



**Космическая теория...**



**... и практика. Занятия по фотоделу**



**Георгий Береговой в тренажере  
космического корабля «Союз»**



**Георгий Береговой перед посадкой в корабль**



**Во время полета**





**Телерепортаж с орбиты**



**После посадки**



**Георгий Береговой среди земляков**



**Георгий Береговой и Виктор Янукович в Енакиеве**



**Центр подготовки космонавтов,  
Георгий Береговой в рабочем кабинете**



**Американский астронавт Фрэнк Борман и Георгий Береговой**



**Георгий Береговой и венгерские космонавты**



Семёну  
Ивановичу  
Пирогову  
с уважением  
Береговой  
23.05.70г

**Фотокарточка Георгия Берегового с автографом,  
подаренная луганчанину С.И.Пирогову**



**Среди строителей**



**В гостях у металлургов**



**Георгий Береговой на праздничном параде**



**Американский астронавт Нил Армстронг и Георгий Береговой**



**В гостях у американских астронавтов**



**Валентина Терешкова, Георгий Береговой,  
Леонид Брежнев, Владимир Шаталов**



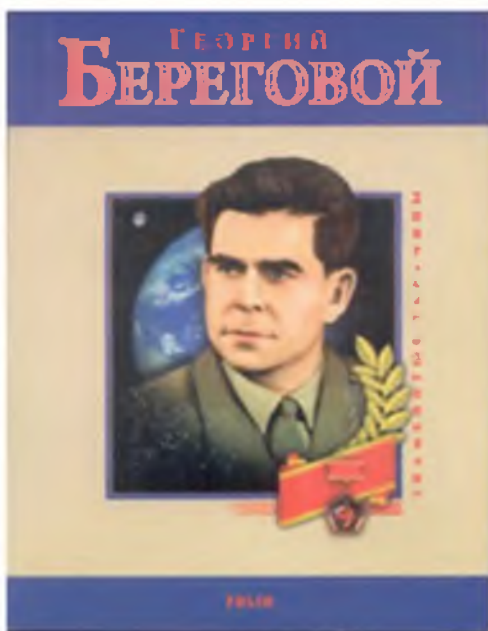
**Монумент супругов Береговых**



Сергей Чабаненко



**ДВЕНАДЦАТЫЙ  
КОСМОНАВТ**



**Книги о Георгии Береговом**



**В память о Георгии Береговом**



**Публикации о Георгии Береговом**



О ВРЕМЕНИ  
И О СЕБЕ

ЗВЕЗДНЫЙ СЫН ДОНБАССА

КОСМИЧНИЙ  
ВИПРОБУВАЧ

**Книги о Георгии Береговом**

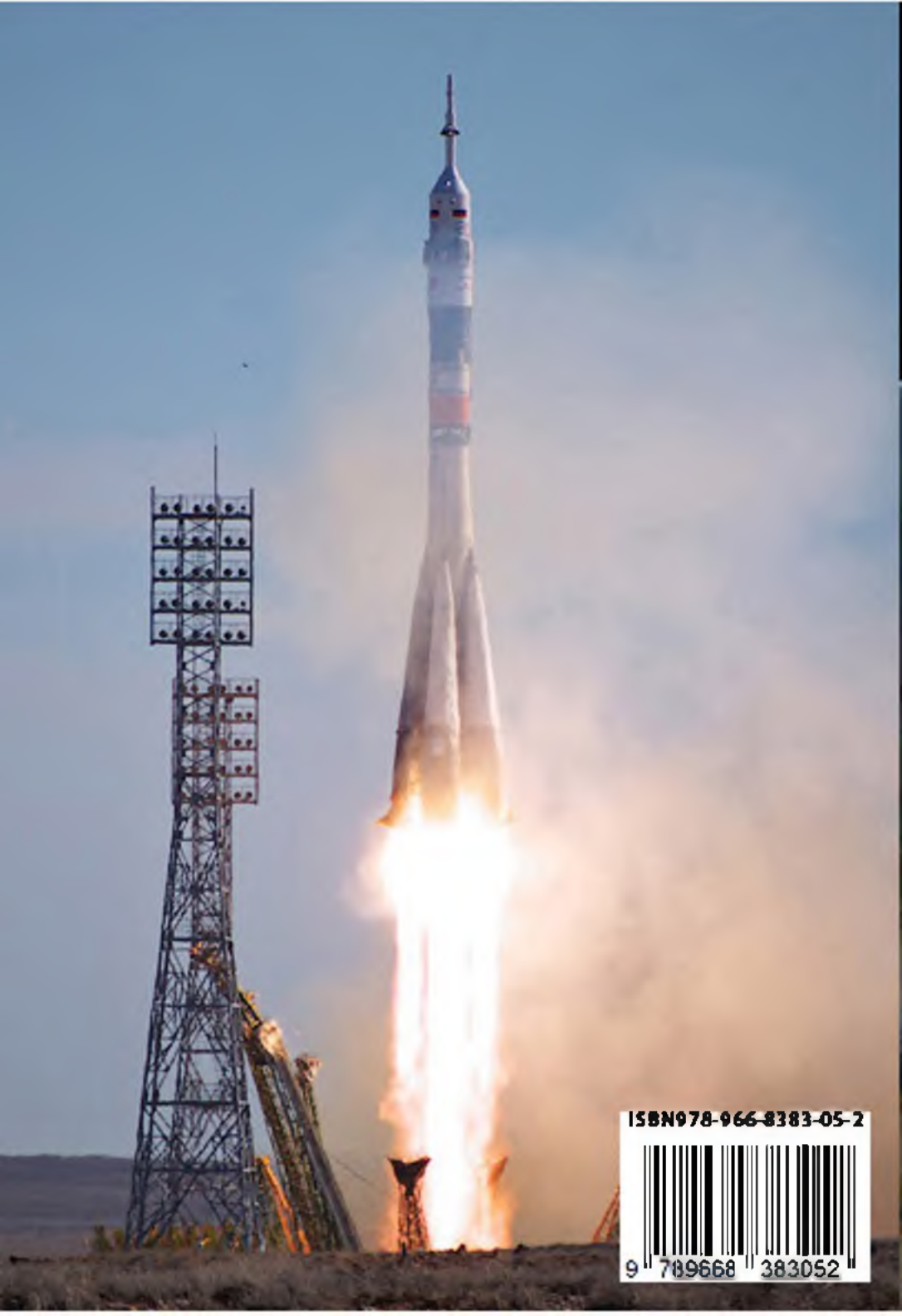


ПО ЗОВУ  
СЕРЦА

ЗВЕЗДНЫЙ  
ГОРОДОК



**Автор книги у мемориальной доски Г.Т.Берегового**



ISBN978-966-8383-05-2



9 789668 383052