

Wladimir Komarow: »Unser größter Wunsch ist eine Landung auf dem Mond«

Wladimir Komarow, Chefpilot des Raumschiffes „Wos-chod“, war kürzlich bei den Journalisten der Presseagentur Nowosti (APN) zu Gast. Er schilderte ihnen, wie er zur Raumfliegerei kam und was die Besatzung beim Flug der „Wos-chod“ erlebte.

Mein Vater war Arbeiter. Ich bin in Moskau geboren und habe hier bis zum Kriegsausbruch gelebt. Als 1941 der Krieg begann, war ich 14 Jahre alt. Wie alle Jungen meines Alters wollte auch ich unbedingt gegen die Faschisten kämpfen und so reichte ich in der Moskauer Offizierschule der Luftstreitkräfte ein Aufnahmegesuch ein.

Später wurde diese Schule nach Sibirien verlegt, mit ihr natürlich auch ich. 1944 kehrte sie nach Moskau zurück, ein Jahr darauf beendete ich diese Spezialschule.

Ich diente in verschiedenen Fliegertruppenteilen, dann wurde ich in die Akademie der Luftstreitkräfte aufgenommen.

„Fliege langsam und niedrig“

Als ich an der Militärakademie studierte, bat ich die ganze Zeit, man möge mich zur Fliegerei zulassen. Denn wer auch nur einmal geflogen ist, auch nur einmal ein Flugzeug gesteuert und gefühlt hat, wie es seinem Willen, der geringsten Handbewegung gehorcht, wer die Weiten des grenzenlosen Himmels gesehen hat, der will sich nie mehr weder vom Flugzeug noch vom Himmel trennen.

Die meisten geben das Fliegen bloß deshalb auf, weil ihre Gesundheit nicht mehr auf der Höhe ist. Und man muß sagen, daß sie das mit großem Bedauern tun. Daher bestürmte ich auch während meines Studiums an der Akademie den Kursleiter ununterbrochen, er solle mich doch zur Fliegerei zulassen.

Meine beharrlichen Gesuche blieben offensichtlich nicht wirkungslos und übten einen entsprechenden Einfluß aus, so daß ich schließlich und endlich in die Gruppe der Raumflieger aufgenommen wurde. Gerade als ich vor meiner Diplomarbeit stand, ließ mich der Kursleiter rufen und sagte: „Du wolltest fliegen, nun, diese Möglichkeit besteht.“ Ich fragte, wie, wo, als was. Da meinte er: „Genau weiß ich es selbst nicht, jedenfalls wirst du hoch fliegen.“

Im Flugwesen ist es so: je höher, desto besser. Meine Mutter bat mich allerdings immer, ich solle langsam und niedrig fliegen. Sie dachte, das wäre ungefährlicher. In Wirklichkeit ist es aber gerade umgekehrt. Mit großer Geschwindigkeit und hoch zu fliegen ist ungefährlicher, als niedrig über der Erde.

Der Weg in die Raumfliegerabteilung

Ich dachte natürlich nicht im entferntesten, daß ich in den Kosmos fliegen sollte. Man hatte mir gesagt, du wirst fliegen, und das war für mich die Hauptsache.

Dann begann das Training, die Vorbereitung. Unsere Gruppe war nicht groß. Heute kennen Sie alle meine Kameraden sehr gut — Juri Gagarin, German Titow, Andrijan Nikolajew, Pawel Popowitsch. Wir begannen zusammen.

Bei einer unserer ersten Begegnungen mit dem Chefkonstrukteur sagte er zu mir: „Du bist hier der Älteste, hast die Akademie absolviert, du wirst der erste Chefpilot eines mehrsitzigen Raumschiffes sein.“ Ich nahm das als Scherz auf und schenkte diesen Worten keine besondere Bedeutung. Damals dachte niemand von uns daran, daß es bald zu einem Flug von bemannten Sputniks, und noch weniger natürlich, daß es so rasch zum Flug eines dreisitzigen Raumschiffes kommen würde.

Kosmonauten zu Besuch in der APN-Redaktion



Bei diesem Flug waren wir von den unbequemen und schweren Schutzanzügen bereits befreit. Bis die Kosmonauten für die vergangenen Flüge ihre Schutzanzüge angezogen hatten, mußten sie schwitzen und verloren eine Menge Zeit.

Am 12. Oktober standen wir zeitig früh auf — um vier Uhr dreißig Minuten —, erledigten die erforderlichen medizinischen Prozeduren, die größtenteils nicht zu den angenehmen gehören, frühstückten und fuhren zu dem Häuschen, wo die Kosmonauten eingekleidet werden.

Man gab uns wollene, leichte und bequeme Bekleidung sportlicher Art. Danach hatten wir noch genügend Zeit, um mit dem Chefkonstrukteur und den Kameraden zu sprechen, die uns begleiten gekommen waren.

Alles ging sehr exakt und gemessen vor sich, wir fühlten uns ausgezeichnet. Aufgeregt zu sein, hatten wir einfach keine Zeit.

Nicht so kompliziert wie es scheint

Der Flug war sehr interessant. Während das Raumschiff auf die Bahn gebracht wird, ist die Überbelastung spürbar, aber nicht übermäßig stark; wir konnten miteinander sprechen, konnten die Köpfe wenden und fühlten uns verhältnismäßig frei. Dann öffnet man das Bordbuch und schaut nach (so wie Schüler bei Prüfungen manchmal heimlich in ihre Spickzettel gucken), was im Moment zu tun ist.

Ihr Journalisten seid natürlich schon geflogen. Also, das Gefühl, das beim Start beziehungsweise beim Aufstieg einer TU-104 zu spüren ist, die leichte Überbelastung und das geringe Zittern, kann durchaus mit dem verglichen werden, was wir in der Kabine des Raumschiffes verspürten.

Die Trägerrakete arbeitete absolut einwandfrei. Alle Stufen lösten sich auf den Bruchteil einer Sekunde genau. Nachdem wir uns von der Trägerrakete gelöst hatten und auf die Bahn gekommen waren, trat der Zustand der Schwerelosigkeit ein. Man hatte uns darauf vorbereitet, daß wir uns in diesem Zustand ruhig verhalten und keine überhasteten Bewegungen machen sollten. Als wir aber durch das Bullauge sahen, wie wunderschön unsere Erde ist, als uns ein bisher unbekanntes Gefühl der Begeisterung erfaßte, hatten wir alle diese Ratschläge einfach vergessen. Wir riefen uns gegenseitig zu dem „eigenen“ Bullauge, und jedem schien, als sehe eben er das Allerinteressanteste.

Die anderthalb Stunden — die Zeit für eine Erdumkreisung — vergingen wie eine Minute. Wir konnten das Gefühl nicht los werden, daß wir dem Programm nachhinkten und nicht alles das erledigten, was uns aufgetragen war. Am nächsten Morgen, als unsere Flugzeit zu Ende ging, baten wir bei der Staatskommission um die Erlaubnis, den Flug wenigstens noch um 24 Stunden verlängern zu dürfen. Man erlaubte es aber nicht. Befehl ist Befehl, und so machten wir uns also zum Niedergehen fertig.

Kontrast gegenüber der Schwerelosigkeit

Was das Niedergehen betrifft, so muß gesagt werden, daß dieser Flugabschnitt bedeutend schwerer zu ertragen ist als das Einfliegen in die Bahn, die Überbelastung ist wesentlich größer. Das Training in der Zentrifuge hatte uns daran gewöhnt, sie zu ertragen. Wir hatten aber, weshalb weiß ich nicht, das Gefühl, als wären die Überbelastungen während des Fluges bedeutend größer und anhaltender gewesen. Offensichtlich machte sich der Kontrast gegenüber der Schwerelosigkeit bemerkbar, der schroffe Übergang von der Schwerelosigkeit zu den Überbelastungen.

Während eines bestimmten Abschnitts des Abstiegs begann sich im Bullauge eine rosige Färbung zu zeigen. Erst schien es uns, dies sei eine Flamme. Konstantin Feoktistow sagte uns aber, es habe sich einfach die Grenzschicht erhitzt.

Unser Raumschiff drang mit großer Geschwindigkeit in die dichten Atmosphärenschichten ein und begann daher zu leuchten. Sobald es in die dichten Schichten eintritt, fühlt man in der Kabine Schwingungen, es beginnen die allmählich zunehmenden Überbelastungen. Wenn diese den Höhepunkt erreichen, fühlt der Raumflieger einen starken Druck auf Brust und Bauch, das Atmen fällt schwerer. Nach einem gewissen Training kann der Mensch das aber ohne gesundheitlichen Schaden ertragen.

Wie wir „brannten“

Wir sahen also in den Bullaugen einen rosigen Widerschein. Dann zeigte sich eine Flamme; es waren keine züngelnden Flammen, aber jedenfalls war zu merken, daß wir „brannten“. Es war aber dennoch alles in Ordnung, das „Verbrennen“ des Wärmeschutzanstriches gehört zum natürlichen Prozeß des Niedergehens.

Nach dem Durchfliegen der dichten Atmosphärenschichten begannen die Schwingungen der Kabine zurückzugehen. Die Überbelastung wurde ebenfalls geringfügiger. Dann ertönte ein heftiger Knall, die Lucke wurde abgeschossen und der Brems-



Andrijan Nikolajew, Wladimir Komarow, Valentina Nikolajewa-Tereschkowa und Bernhard Liebscher, Redaktionsmitglied von „Zeit im Bild“.
Fotos: W. Malyschew APN

fallschirm hinausgeschleudert. Es schüttelte uns ein wenig, dann begann aber das eigentliche Landungssystem zu funktionieren. Das Raumschiff schwebte leicht, ohne zu schaukeln, nieder. Kurz über der Erde schaltete sich das System der weichen Landung ein, und wir setzten derart leicht auf, daß wir nachher nicht einmal den Abdruck finden konnten, den das Raumschiff hinterlassen hatte, als es die Erde berührte.

Später erzählten uns die Kameraden allerdings, man habe einen Abdruck von etwa 3 cm Tiefe aufgefunden. Wenn man berücksichtigt, daß die Landung auf einem Stoppelacker vor sich ging, muß das Aufsetzen im buchstäblichen Sinn des Wortes eine weiche Landung genannt werden.

Dann folgte ein herzlicher Empfang in Kustanai, wo man uns beglückwünschte und uns mit Medaillen für die Erschließung von Neuland auszeichnete. Allerdings wissen wir bis heute nicht, was für einen Beitrag wir in dieser Angelegenheit geleistet haben. Es ist natürlich angenehm, Auszeichnungen zu erhalten, aber unsere ganze landwirtschaftliche Arbeit hatte sich darauf beschränkt, daß wir drei Zentimeter Feld aufackerten. (Allgemeine Heiterkeit).

Unser Flug ist beendet, aber die Arbeit der Besatzung geht weiter. Wir arbeiten an dem Bericht über die Ergebnisse des Fluges. Wir wollen, daß es ein guter Bericht wird, der allen auf dem Gebiet der Kosmonautik Tätigen hilft.

Unser größter Wunsch ist ein Flug zum Mond, eine Landung auf dem Mond.

Nach diesem Bericht beantwortete Wladimir Komarow noch einige Fragen.

Frage: Muß ein Raumflieger unbedingt eiserne Nerven haben?

Antwort: Was mich persönlich betrifft, habe ich gewöhnliche Nerven. Es kommt vor, natürlich nicht während des Fluges, sondern im Leben, zu Hause, auf der Erde, daß ich aufgeregt bin, wie zum Beispiel heute zu Beginn meiner Ausführungen. Ich denke, ein Raumflieger braucht gewöhnliche, gesunde Nerven.

Frage: Wie sieht die Handsteuerung des Raumschiffes „Wos-chod“ aus?

Antwort: Ebenso wie die bei Flugzeugen; hier gibt es Umschalter, die sogenannten Kippschalter, wie auch gewöhnliche Hebel und Griffe, mit deren Hilfe das Raumschiff gesteuert wird. Das Lenken ist sehr leicht und frei durchzuführen; mir scheint, daß jedermann nach einer bestimmten Ausbildung imstande wäre, ein Raumschiff zu steuern.

Frage: Kann man ein glücklich gelandetes Raumschiff für einen nochmaligen Flug verwenden?

Antwort: Um einen Fachausschuss aus der Luftfahrt zu verwenden, kann gesagt werden, daß das Raumschiff einer „Nachfluguntersuchung“ unterzogen werden muß. Es müssen gewisse vorbeugende Arbeiten durchgeführt werden, und dann kann man es wohl nochmals verwenden. Selbstverständlich muß der Wärmeschutzanstrich erneuert werden. Alles andere hingegen bleibt absolut unversehrt und in Ordnung.

NEUE BRIEFMARKEN

Der dritte Jahrestag des ersten benannten Fluges in den Kosmos und der „Tag der Weltraumfahrt“ 1964 (12. April) wurden vom Ministerium für das Post- und Fernmeldewesen der Sowjetunion zum Anlaß genommen, neue Postwertzeichen der Briefmarkenserie „Zu den Sternen“ herauszugeben. Die Entwürfe zu diesen Marken lieferte der Maler Pjotr Bendel.

Eine Marke zeigt das Porträt von Konstantin Ziolkowski (1857—1935), der die Theorie der interplanetaren Flüge begründete, auf grünem Grund mit Sternen und Planeten sowie rechts eine emporstrebende Rakete.

Die Serie wird durch eine weitere Briefmarke mit dem Porträt des russischen Revolutionärs und Denkers Nikolai Kibaltschitsch (1853—1881) bereichert. Wenige Tage vor seiner Hinrichtung fertigte er im Gefängnis die Skizze eines Strahlflugkörpers an. Diese Skizze ist in die Komposition mit eingeschlossen.

Eine andere dieser Marken ist Friedrich Zander (1887—1933) gewidmet, einem Erfinder auf dem Gebiet der Raketentechnik, der originelle Konstruktionen von Strahltriebwerken entwickelte und

ein eigenes Projekt eines interplanetaren Raumschiffes entwarf.

Eine weitere Briefmarke gilt den sowjetischen Stratonauten Ussyskin, Wassenko und Fedossejenko, die 1934 mit ihrem Stratostaten eine Höhe von 22 000 Meter erreichten, zu jener Zeit eine Rekordhöhe. Blauer Sternenhimmel bildet den Hintergrund des Denkmals für diese tapferen Männer, die auf tragische Weise ums Leben gekommen sind.

Alle Marken sind 10-Kopeken-Werte. Sie sind im Tiefdruckverfahren und ohne Zähnung hergestellt. Die Größe des Markenbildes jedes Postwertzeichens beträgt 23,5x35,5 mm. Nach den gleichen Originalzeichnungen sind Werte mit Kammzähnung ausgeführt. Ein Teil der Briefmarken wurde unter Verwendung von Lumineszenzfarben hergestellt.

Jewgeni Aniskin entwarf drei Marken, die die wichtigsten Etappen in der Erschließung des Kosmos widerspiegeln. Auf einem 4-Kopeken-Wert sind auf rotem Grund drei sowjetische Erdsatelliten während des Flugs abgebildet.

Eine weitere Marke, von 6 Kopeken Wert, stellt die automatische Raumstation „Mars-1“ im Weltraum dar. Links von



der Raumstation sind die Planeten Erde und Mars zu sehen. Dazwischen die Zahl 106 Millionen Kilometer, die die Rekordentfernung für die Funkverbindung bezeichnet, die mit der automatischen Raumstation „Mars-1“ aufgenommen werden konnte.

„Der Mensch im Kosmos“ heißt der 12-Kopeken-Wert mit der Abbildung des Gesichts eines Kosmonauten im Raumanzug. Rechts ein Raumschiff. Alle drei Werte sind im Tiefdruckverfahren hergestellt. Die Größe des Markenbildes beträgt 23,5x35,5 mm. Diese Briefmarken sind sowohl ohne Zähnung als auch mit Kammzähnung herausgekommen.

Das Ministerium für das Post- und Fernmeldewesen der UdSSR gab darüber hinaus eine Postkarte, die dem „Tag der Weltraumfahrt“ gewidmet ist, sowie vier Briefumschläge heraus. Zwei dieser Briefumschläge haben die gleiche Zeichnung wie die auf den Werten „Die ersten Erdsatelliten“ und „Mars-1“. Auf einem Briefumschlag ist das Abzeichen des Kosmonauten abgebildet.

Maria Kowaljowa

