Поехали!..
Словно вдоль по Питерской, промчался над Землей

Было фантастически интересно



Алексей Елисеев, космонавт-испытатель, дважды Герой Советского Союза [1]. «Весной 1957 года, получив диплом инженера, я пришел на работу в секретный научно-исследовательский институт, занимавшийся ракетной техникой... Я был уверен, что мне с работой повезло.

Настроение резко изменилось в конце 1957 года. 5 октября по дороге на работу я узнал из газеты, что накануне был запущен первый искусственный спутник Земли. Первое впечатление было такое, как будто случилось что-то невероятное – в голове не укладывалось. Оторвавшись от газеты, я обратил внимание, что в трамвае пассажиры говорят только на эту тему. Все явно потрясены сообщением и возбуждены. Нескрываемый интерес, восторг, гордость витали в воздухе. Меня одолевали те же самые чувства...

В нашей лаборатории в этот день никто не работал. Рассуждали о том, какой ракетой и по какой траектории был выведен спутник, над какими районами Земли он пролетает и так далее. Участвовать во всех этих разговорах было очень интересно... Позднее я узнал, что ракеты проектируют в конструкторском бюро, которое возглавляет Сергей Павлович Королев. Туда недавно ушел один из инженеров нашей лаборатории, и мне удалось с ним встретиться... После этой встречи я стал подумывать о смене места работы.

В следующем году в нашей лаборатории произошло большое событие, о котором нигде не объявляли. Мне под большим секретом сообщили, что Борис Викторович Раушенбах, который возглавлял сектор динамики ракет, получил от Королева задание на создание системы управления космическим аппаратом, причем совершенно фантастическим – аппаратом, который должен был полететь к Луне и сфотографировать ее обратную сторону. Ничего более интересного и более ответственного представить себе было невозможно... Через некоторое время появились слухи о том, что сектор Раушенбаха будут переводить в конструкторское бюро Королева. И это еще больше подстегнуло меня добиваться перехода...

И вот в конце 1959 года я впервые с трепетом вхожу на территорию конструкторского бюро С.П.Королева. Я иду по ней с мыслями о том, что здесь работают люди, которые осуществили прорыв в космос. Здесь собраны лучшие инженерные силы страны, а может быть, и мира. И я буду работать с ними рядом. Даже не верится...

Я нашел свой отдел, знакомых мне людей... Мне показали стол, который ждал меня. Оставалось узнать, какую работу мне предложат. Это мог сделать только Борис Викторович Раушенбах. Наконец он

пришел. Увидев меня, со свойственной ему улыбкой воскликнул:

– Ааа, появились! Очень хорошо, заходите.

Я зашел к нему в кабинет.

– Ну как, у вас все в порядке?

– Да.

– Замечательно. Вам показали, где вы будете сидеть?

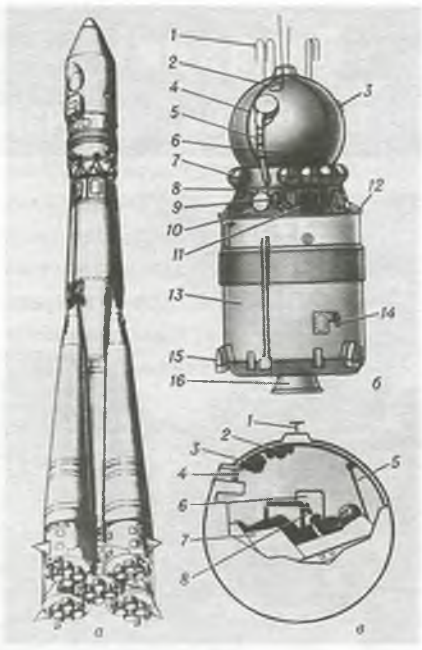
– Да.

– Тогда попросите, чтобы вам дали почитать эскизный проект по 3КА, а потом мы с вами поговорим.

И я вышел из кабинета, не зная ни что такое 3КА, ни какой проект я должен читать. Когда я вернулся в комнату, которая теперь станет моей, ребята пояснили, что 3КА – это служебное название космического корабля для полета человека. Над ним работать только начали. Я был поражен. Сказанное произвело на меня какое-то двоякое впечатление. С одной стороны, я понял, что они занимаются вполне реальной и очень интересной работой, а с другой – я не мог представить себе, что полет человека в космос действительно произойдет.

Проект мне принесли. Сам я его получить не мог, поскольку он выдавался строго по списку, а меня в нем не было. В проекте описывался будущий корабль: его внешний вид, размеры, вес, составляющие его отсеки. Была изображена кабина, в которой должен находиться космонавт, рассказано, как устроены бортовые системы.

Отдел Раушенбаха предложил автоматическую систему управления, которая должна обеспечить нужную ориентацию корабля при возвращении с орбиты на Землю. Я, естественно, особенно внимательно читал том с описанием этой системы... Меня восхитили грамотность и мужество людей, взявшихся за создание системы. Проверить ее работу на



Земле было невозможно. Значит, нельзя было ошибиться. И они верили, что не ошибутся! А ведь большинство из них – мои сверстники, всего два-три года назад окончившие институты.

Для того чтобы понять сам подход к проектированию, я повторял все сделанное авторами до тех пор, пока не приходил к их же результатам. Конечно, я потратил на это много времени, но зато после такой тренировки считал себя готовым подключиться к работе. И я опять пошел к Раушенбаху...

Борис Викторович в своей спокойной манере сообщил:

– Я предлагаю вам заняться ручным управлением.

И прежде чем я успел что-то сообразить, начал пояснять:

– Мы сейчас поняли, какой нужно делать автоматическую систему управления, но в корабле будет находиться человек. Ему надо дать возможность самостоятельно вернуться на Землю, если случится что-нибудь опасное для его жизни. Это и психологически очень важно. Космонавт должен сознавать, что даже если средства управления с Земли или бортовая автоматическая система не будут работать, он сможет сам обеспечить свою безопасность. Ему нужна простая ручная система.

Чтобы вернуться на Землю, надо затормозить корабль, то есть надо увидеть, куда корабль летит, развернуть его двигателем навстречу полету и включить двигатель. Вы понимаете, что, находясь на орбите, определить направление полета можно только глядя на Землю. Значит, для ручного управления на борту должен быть прибор, с помощью которого космонавт сможет видеть Землю, и что-нибудь напоминающее авиационный штурвал. Вы знаете из проекта, что иллюминаторы будут маленькие и космонавт должен через них смотреть, сидя в кресле. Приблизиться к ним глазами он не сможет. Для наблюдения Земли надо придумать что-то похожее на широкоугольный фотообъектив. Авиационный штурвал тоже в кабине не установишь – для него нужно много места. Хотелось бы использовать небольшую ручку, но такую, с которой было бы удобно работать. Связь между отклонениями ручки и движениями корабля должна восприниматься естественно, как будто ручка сама поворачивает корабль. Вы понимаете, о чем я говорю?

– Да.

– Тогда начинайте заниматься этим прямо сейчас, времени у нас очень мало.

Я вернулся от Раушенбаха, поняв то, о чем он мне говорил, но не имея ни малейшего представления о том, как к этой задаче подступиться...

В целом первое задание в отделе Раушенбаха было для меня несложным, но оно являлось частью фантастически интересной задачи. Я оказался среди людей, которые готовят полет человека в космос, и стал участником этой подготовки...»

Сообщение ТАСС, 12 апреля 1961 года

«12 апреля 1961 года в Советском Союзе выведен на орбиту вокруг Земли первый в мире космический корабль-спутник «Восток» с человеком на борту. Пилотом-космонавтом космического корабля-спутника «Восток» является гражданин Союза Советских Социалистических Республик летчик майор Гагарин Юрий Алексеевич.

Старт космической многоступенчатой ракеты прошел успешно, и после набора первой космической скорости и отделения от последней ступени ракеты-носителя корабль-спутник начал свободный полет по орбите вокруг Земли... Период выведения корабля-спутника «Восток» на орбиту товарищ Гагарин перенес удовлетворительно и в настоящее время чувствует себя хорошо...

В 10 часов 25 минут московского времени, после облета земного шара в соответствии с заданной программой, была включена тормозная двигательная установка и космический корабль-спутник с пилотом-космонавтом майором Гагариным начал снижаться с орбиты для приземления в заданном районе Советского Союза».

Он выбрал рискованный полет

Алексей Елисеев, космонавт-испытатель, дважды Герой Советского Союза [1]. «...О полете Гагарина я услышал по радио. Несмотря на то, что о подготовке полета мне было давно известно, сообщение произвело на меня впечатление взорвавшейся бомбы. Я не знал заранее ни даты старта, ни фамилии космонавта.

И вот свершилось! Человек в космосе! Летит над Землей!



Один в этом бескрайнем безжизненном пространстве! Какая фантастика!

Едва ли кто-нибудь может представить себе, что у него сейчас в душе. Восторг от того, что он ощущает и видит? Торжество сбывшейся мечты? Радость личного подвига? Или что-то еще? Наверное, последнее время он жил мыслями об этом полете. И не изучение корабля или парашютные прыжки заполняли его внутренний мир, а что-то более сильное. То самое, что подвигло его на полет.

Ведь он, будучи совсем молодым, понимал, что реально рискует своей жизнью, но, тем не менее, решился и достиг цели!

Никогда раньше я не задумывался об этом. Мы обсуждали технические вопросы, спорили о том, какое управление для человека будет удобным и какое неудобным, но не принимали во внимание внутреннее состояние будущего космонавта. Ведь заявляя о желании лететь, он должен был себе ответить на вопрос: правильно ли он распоряжается своей жизнью?

И это тогда, когда нет войны, есть хорошая профессия, семья и так много интересного вокруг. Но он выбрал столь рискованный полет...»

Только бы слетал и вернулся живым

Валентина Пономарева, участница отряда космонавтов Центра подготовки космонавтов [2]. «Только бы слетал и вернулся живым!» — сказал Королев после старта ракеты-носителя. Он выразил общую мысль: все — и руководители космической программы, и создатели ракетно-космической техники, и те, кто готовил космонавта к полету, — все думали: «Только бы слетал и вернулся живым!»

Конечно, тщательно готовили технику, старались предусмотреть все, даже самое невероятное. Все, что можно было проверить, проверили и тысячу раз перепроверили на мышах и собаках. Собаки (которые возвращались), возвращались в полном здравии. А человек? Что станет с его психикой, когда он увидит, что Земля, на которой он родился и жил и которая всегда казалась ему необъятной, так мала, что её можно охватить одним взглядом?! От одного этого может помутиться рассудок. И мало ли какие ещё сюрпризы может преподнести Космос... Эти опасения невозможно было проверить, чтобы отбросить, и нельзя было отбросить, не проверив. Оставалось одно — попробовать.

Ветераны космической техники, руководившие подготовкой и проведением первых пилотируемых полетов, хотя и признаются, что во время вывода корабля на орбиту в бункере царило «колоссальное напряжение», тем не менее единодушно заявляют, что у них была «стопроцентная уверенность» в благополучном возвращении Гагарина.

Однако если бы при выводе на орбиту на ракете произо-

шла авария, катапультируемое кресло оказалось бы бесполезно, и шансов остаться в живых у космонавта было бы немного. А если бы ракета, потеряв управляемость, начала «кувыркаться» (что в практике запусков случалось), направление катапультирования могло оказаться любым, в том числе и к земле. К тому же двигатели кресла не обеспечивали увод на безопасное расстояние, и горящая ракета могла упасть рядом с космонавтом. Существовала также опасность приземления в котлован, в который отводится выхлоп двигателей. А котлован за его размеры и форму на космодроме называли стадионом.

Конечно, для спасения космонавта делалось все возможное. Ту часть котлована, на которую он мог приземлиться, закрыли металлической сеткой, которую на космодроме называли «батут». Поблизости соорудили бункер, где дежурила бригада спасателей. В случае аварии они должны были выскочить, подхватить космонавта и утащить в бункер. Как пишет обо всех этих мерах летчик-космонавт Константин Петрович Феоктистов, принимавший участие в проектировании корабля «Восток», «все это сейчас может показаться неправдоподобным в своей примитивности, но тогда ничего другого придумать было нельзя».

К счастью, ничего катастрофического при выводе корабля «Восток» на орбиту не случилось, однако и не все прошло гладко: из-за отказа в системе радиоуправления ракеты высота апогея оказалась примерно на сто км больше расчетной. А с точки зрения последствий это вовсе не безобидно: время существования такой орбиты 23–25 суток, а ресурс системы жизнеобеспечения рассчитан на десять. И если бы отказал тормозной двигатель, по исчерпанию запасов воздуха космонавт погиб бы от удушья...

Спуск корабля с орбиты происходил по резервному варианту, и разделение приборного отсека и спускаемого аппарата произошло не через десять секунд, как предполагалось на земле и к чему готовился космонавт, а через десять минут. Кроме того, не разъединились кабели между приборным отсеком и спускаемым аппаратом, связка начала вращаться с большой скоростью, и этот «кордебалет», как выразился Гагарин в своем послеполетном отчете, продолжался до тех пор, пока кабели не перегорели в плотных слоях атмосферы. Можно себе представить, каково ему было сидеть в беспорядочно вращающемся корабле, не зная, когда и чем все это кончится.

Но все же «стопроцентная уверенность» в благополучном возвращении Гагарина имела основания — отработка техники проводилась самым тщательным образом, люди вкладывали в эту работу не то что всю душу, а, без преувеличения можно сказать, — всю свою жизнь. Но это — уверенность на эмоциональном уровне. А на рациональном уровне уверенность (да и то не »стопроцентную»!) дает положительная статистика, которой тогда ещё не было. А posteriori вероятность благополучного возвращения Гагарина разными исследователями была оценена в 40–70% ...»

Кого же берут в космонавты

Алексей Елисеев, космонавт-испытатель, дважды Герой Советского Союза [1]. «Я хорошо помню свою реакцию, когда впервые услышал об отборе кандидатов для первого полета от сотрудников нашего отдела, вернувшихся с казахстанского полигона, – места, откуда теперь стартуют космические ракеты. Там готовили к пуску первый беспилотный спутник-корабль. Ребята рассказывали, что на полигоне руководство обсуждало, какие профессии лучше формируют качества, наиболее важные для космонавта. Первыми были названы летчики-истребители. Каждый из них приучен к высоте и к тому, что один несет всю ответственность за полет. Вторыми рассматривали моряков-подводников. Они могут подолгу находиться в изоляции, в отрыве от нормальной земной жизни, и при этом выполнять очень ответственные функции. Наконец, в качестве третьей группы были названы инженеры – люди, которые профессионально наиболее подготовлены к тому, чтобы изучить устройство корабля и контролировать его работу.

Когда произнесли слово «инженеры», меня как будто ударило электрическим током, словно кто-то сказал «ты». И какая-то внутренняя дрожь пробежала, как если бы выбор был уже сделан...

Позднее я узнал, что выбор остановили на летчиках и отобрали 6 человек. Однажды я видел их на территории нашего предприятия. Они быстро переходили из одного здания в другое, явно стараясь быть незамеченными. Я испытал тогда чувство глубокого уважения к этим людям. Нужно было обладать сильным характером, чтобы взяться за грандиозное дело.

В подготовке космонавтов к первому полету мне не довелось принимать участия. Я занимался лишь вопросами, связанными с созданием системы управления.

В то время нам многое было неясно. Мы, например, не зна-

ли, будет ли видна Земля из корабля ночью; можно ли отличить ночную Землю от звездного неба – огни больших городов иногда светят так же, как звезды. Не знали, удастся ли определять направление полета, когда корабль будет находиться над океаном, – на поверхности воды ориентиров нет, а достаточных данных о том, как часто будут встречаться облака и как они выглядят сверху, у нас не было. Система давала возможность космонавту разворачивать корабль в любом направлении, но определять положение корабля он должен был визуально, и мы надеялись, что после полета космонавт расскажет, в каких ситуациях это возможно, а в каких нет.

Как много было дебатов по поводу того, разрешать ли космонавту участвовать в управлении кораблем! Существовало мнение, что он может не справиться с психологической нагрузкой полета и начнет действовать безрассудно. В этом случае, взяв управление на себя, он может сам себя погубить. В результате решили усложнить процедуру включения системы до такой степени, чтобы при отсутствии здравого мышления космонавт не смог ее выполнить.

Система была заблокирована кодовым замком, похожим на те, которые сейчас устанавливают на входных дверях. Код космонавту не сообщали. Его напечатали на листе бумаги, который заклеили в конверт, а конверт должны были перед стартом уложить в один из имеющихся в кабине настенных карманов. Предполагалось, что если космонавт сможет найти код, ввести его и после этого включить систему, то он будет способен и разумно управлять кораблем. Любопытно было узнать, доставал ли Гагарин конверт? Я бы, наверное, достал и посмотрел код – на всякий случай, чтобы не терять времени, если нужно будет действовать быстро.

Удерживает ли он [*космонавт*] в памяти методику управления?.. Ничего сложного в методике не было, но когда от правильности действий зависит жизнь, могут возникать сомнения даже там, где просто.

Пока я пытался представить себе мысленно состояние космонавта на орбите, по радио передали новое сообщение: «Полет успешно завершен, корабль приземлился в заданном районе, Гагарин чувствует себя хорошо».

Тогда не стали объявлять о том, что Гагарин приземлился не в спускаемом аппарате, а рядом с ним. Корабль не имел системы мягкой посадки, поэтому было предусмотрено автоматическое катапультирование космонавта на небольшой высоте. После этого космонавт и аппарат снижались на разных парашютах независимо друг от друга. Судя по сообщению, все прошло благополучно».

Первым был Иван Иваныч

Валерий Куприянов, историк космонавтики [3]. «Серию пусков, предшествующих полету человека в космос, открыл полет первого корабля-спутника, выведенного на орбиту 15 мая 1960 года. Выведение и полет прошли успешно. При попытке отправить корабль к Земле произошел сбой в системе ориентации и тормозной импульс не уменьшил, а увеличил скорость корабля. Это было не очень приятно, но как шутил С.П.Королев: «Теперь мы научились маневрировать в космосе».



Следующий пуск, который состоялся 23 июля 1960 года, закончился неудачей, на начальном участке выведения полет был прерван из-за неполадок в ракете-носителе. Спускаемый аппарат, на борту которого находились собачки Чайка и Лисичка, аварийно отделился от носителя и разрушился при падении. Об этом запуске в то время в печати не сообщали.

19 августа 1960 года состоялся успешный запуск космического корабля-спутника, его назвали в официальных сообщениях вторым. На борту корабля находились в специальной кабине две собачки – Белка и Стрелка. Обычные беспородные дворняжки, породистые собаки хуже переносили подготовку к полету. После суточного полета они вернулись на Землю. Это был фантастический успех. В ходе этого полета отрабатывалось несколько вариантов систем ориентации, на борту корабля были установлены приборы для оценки радиационной безопасности полета и исследования рентгеновского излучения Солнца...

Полет следующего космического корабля с собачками Пчелкой и Мушкой, запущенного 1 декабря 1960 года, завершился неудачно – при возвращении на Землю спускаемый аппарат разрушился, спускаясь по нерасчетной траектории.

В декабре 1960 года была предпринята еще одна попытка запуска корабля с собачками на борту, это случилось 22 декабря. Однако не сработала третья ступень ракеты, и спускаемый аппарат приземлился в глухой тайге в районе реки Нижняя Тунгуска. Были

приняты все меры к тому, чтобы разыскать этот спускаемый аппарат... Корабль был найден. Собачки Комета и Шутка (Жулька и Альфа) перенесли огромные перегрузки при возвращении на Землю и сорокаградусный мороз в месте приземления. В разных источниках клички собак рознятся, что связано с обычаем давать более «благозвучные» имена перед запуском. Из-за отказа катапульты космические путешественницы остались в спускаемом аппарате, что спасло им жизнь. На вторые сутки после посадки они были спасены.

После этой неудачи была проведена очень серьезная работа по ужесточению приемки изготавливаемых объектов, предназначенных для запуска в космос. Были заново перепроверены все технические решения, обеспечивающие безопасное возвращение спускаемого аппарата на всех стадиях полета...

Были подготовлены два зачетных пуска, которые состоялись 9 и 25 марта 1961 года. В ходе этих полетов была повторена полностью программа полета с человеком на борту. Старт, одновитковый полет, посадка. В кресле космонавта находился антропометрический манекен, его называли «Иван Иванович», сходство с человеком было полным, его даже одели почему-то в обычный костюм. После облачения в скафандр, на лицо Ивана Ивановича в пуске 25 марта положили лист ватмана с надписью «макет», чтобы не испугать тех, кто случайно мог найти его раньше спасателей. Для проверки голосовой связи в него был вмонтирован магнитофон, на который записали песню в исполнении хора им. Пятницкого, опять же для того, чтобы в случае неудачи не могло бы возникнуть и тени подозрения, что погиб человек, а не манекен. Собачку Чернушку в полете 9 марта разместили в малом контейнере, который расположили там, где при полете космонавта должен быть контейнер с пищей, предназначавшейся для космонавта во время его полета.

На второй пуск, состоявшийся 25 марта, пригласили «ударную» шестерку космонавтов из первого отряда. Всего в отряд было отобрано 20 молодых летчиков. К этому времени состав «ударной» группы выглядел так: Юрий Алексеевич Гагарин, Герман Степанович Титов, Григорий Григорьевич Нелюбов, Андриан Григорьевич Николаев, Павел Романович Попович, Валерий Федорович Быковский. Г.Г.Нелюбов и В.Ф.Быковский заменили первоначально входивших в группу Карташева Анатолия Яковлевича и Варламова Валентина Степановича, выведенных из нее по медицинским показаниям. С легкой руки Гагарина собачку, стартовавшую 25 марта, окрестили Звездочкой.

Пуски прошли успешно. Было принято решение: следующий полет – с человеком на борту. Государственная комиссия объявила: первым в полет отправится Юрий Алексеевич Гагарин, запасными будут Г.С.Титов и Г.Г.Нелюбов...»

С космическим спокойствием

Валерий Куприянов, историк космонавтики [3]. «Волнения перед стартом были. В ходе проверки герметичности датчик показал, что крышка люка, через которую космонавт садился в корабль, якобы закрылась не плотно. В острейшем дефиците времени группа испытателей, отвернув 30 гаек с замков, запирающих люк, поправила специальный электрический контакт прижима крышки, сигнализирующий о ее нормальном закрытии. Работали так быстро, что обменялись с Гагариным только взглядами, крышку вернули на место и после проверки герметичности подтвердили готовность к пуску.

При запуске корабля, в отличие от принятой практики, персонал не эвакуировали со второй площадки на восемнадцатый километр. С.П.Королев пошел на это нарушение правил безопасности, по-видимому, для того, чтобы психологически поддержать космонавта демонстрацией уверенности в успешном исходе запуска.

12 апреля 1961 года в 9 часов 07 минут мощная ракета с космическим кораблем «Восток» оторвалась от стартового стола. По громкой связи пронеслось знаменитое гагаринское «Поехали!».

Волновался ли Ю.А.Гагарин? Все отмечали его отличное, ровное настроение в день старта. Но вот что показало измерение пульса на разных стадиях подготовки, старта и полета, в определенной степени связанное с эмоциональным состоянием космонавта. За четыре часа до старта – пульс 65 ударов в минуту, за пять минут до старта – 108, на участке выведения – в конце первой минуты – выше 150, к концу участка выведения – опять около 108. В момент включения тормозной двигательной установки и при начале входа в атмосферу – 112. Во время полета в невесомости частота пульса была 97 ударов в минуту.

В процессе выведения на первых секундах полета был временный небольшой сбой в связи, который заставил всех поволноваться. Связь восстановилась...

Спуск корабля прошел по баллистической траектории. Перегрузки достигали 10 единиц, спускаемый аппарат был «отцентрован» так, что пере-

грузки действовали в направлении «грудь–спина». На высоте семи километров космонавт катапультировался из корабля и приземлился на своем парашюте. Приземление из-за несвоевременного прекращения работы ТДУ и задержки разделения отсеков произошло в районе города Саратова, что, по-своему, оказалось и символичным. Именно здесь Ю.А.Гагарин впервые поднялся в небо на самолете, именно здесь он проходил парашютную подготовку перед полетом в космос.

В своем докладе Государственной комиссии Ю.А. Гагарин докладывал все очень скрупулезно. Например, что во время спуска на основном парашюте раскрылся ранец запасного, но купол его так и не наполнился, что оторвался закрепленный на отдельном фале НАЗ (носимый аварийный запас). Определенные трудности возникли при открытии клапана дыхания в воздухе....

Первыми людьми, которые встретили космонавта после полёта, оказались жена лесника Анна Акимовна Тахтарова и её шестилетняя внучка Рита. Вскоре к месту событий прибыли военные из близлежащей части. Одна группа военных взяла под охрану спускаемый аппарат, а другая повезла Гагарина в расположение части. Оттуда Гагарин по телефону отрапортовал командиру дивизии ПВО: «Прошу передать главкому ВВС: задачу выполнил, приземлился в заданном районе, чувствую себя хорошо, ушибов и поломок нет. Гагарин».

Что это было

Алексей Елисеев, космонавт-испытатель, дважды Герой Советского Союза [1]. «Итак, первый полет человека в космос состоялся! Что это значит?

Крупное научно-техническое достижение? Безусловно. Однако до полета Гагарина были выполнены два полета точно таких же кораблей по точно такой же программе, но с манекенами на борту. И они тоже завершились успешно. Просто о них не сообщалось.

Проверена возможность жизни человека в замкнутом пространстве? И это на Земле было сделано заранее.

Переносимость человеком перегрузок, которые сопутствуют полету? Это тоже было неоднократно проверено – при исследованиях на центрифуге.

Тогда что же произошло?

Главное значение события состоит, пожалуй, в том, что пройден важнейший психологический рубеж. Полет Гагарина показал, что человек может летать в космос. Человек может сохранять работоспособность и нормальное психическое состояние на всех этапах космического полета – при взлете на ракете, в длительной невесомости и тогда, когда спускаемый аппарат, словно метеор, в окружении раскаленной плазмы движется в атмосфере Земли».

Не испытать такого никогда

Валерий Куприянов, историк космонавтики [3]. «Ликованию жителей нашей страны не было предела, люди толпами валили на улицу, везде возникали стихийные демонстрации. Весь мир был восхищен этим свершением. Все понимали, началась новая эпоха – эпоха полетов человека в космос. Это казалось невероятным, это волновало и будило самые смелые фантазии. Людям моего поколения больше никогда не испытать такой радости и гордости за свою страну».

Алексей Елисеев, космонавт-испытатель, дважды Герой Советского Союза [1]. «Через день Юрия Гагарина встречала Москва. Такое впечатление, что вся Москва. Никого это событие не оставило равнодушным. Люди либо выходили на улицу, чтобы увидеть Гагарина своими глазами, когда он будет ехать с аэродрома в Кремль, либо следили за происходящим по телевидению. Состоялась церемония награждения, потом был митинг на Красной площади, руководство страны устроило большой прием, и всюду царила обстановка всеобщего торжества. Народ праздновал победу человеческого гения, мастерства и мужества. Гагарин стал символом этой победы...

До сознания всех дошло, что свершилось огромное событие. Перед людьми открылись неслыханные возможности – открылась дорога за пределы того, что принадлежит Земле. Полеты в космос – это полеты в новый мир. Пока трудно было представить, как это повлияет на нашу жизнь. Ясно только, что появился неисчерпаемый источник новых знаний, а может быть, и новых материальных ценностей. Теперь это навсегда. Дальше полеты будут более длительными и более сложными, но самый главный и самый трудный – первый шаг уже сделан...»

В космос навечно

Валентина Пономарева, участница отряда космонавтов Центра подготовки космонавтов [2]. «...27 марта 1968 года. День гибели Гагарина.

Ничто не предвещало беды, не было никаких предчувствий – день как день. Утром одни пошли на тренировки, другие поехали на полеты и Гагарин тоже. В обед, как всегда, собрались в столовой. Пришел Беляев с каким-то странным

неподвижным лицом. И я услышала, как он негромко сказал Жоре Шонину:

– Потеряна связь с Гагариным.

Шонин так же негромко спросил:

– Когда?

Павел Иванович ответил:

– В 10.30.

А был уже второй час дня...

После обеда в »отрядную» комнату начал стягиваться народ. Сидели, ждали. Тревога росла. Никаких определенных известий не было. В конце дня сообщили, что обнаружено место падения самолета. В гибель Гагарина и Серегина никто не верил: надеялись, что они катапультировались. Ждали – вот-вот будет звонок откуда-нибудь из сельсовета, скажут, что вот пришли ваши, приезжайте за ними. По глубокому снегу в летном обмундировании нескоро ведь до жилья доберешься...

Истекло время рабочего дня, но никто не уходил. А звонка все не было... Наконец, собрались с духом и пошли домой. Около дома нас встретили женщины. Они уже знали, какое известие мы несем, только не знали – кому...

К ночи ничего не прояснилось. Оставалось надеяться на чудо, на то, что этого просто не может быть.

Рано утром на место падения самолета выехала группа поиска, в нее вошли и космонавты. Вернулись они измотанные и подавленные – целый день бродили по глубокому снегу, и страшно подумать, что они там находили...

Чудо не свершилось...

Вечером (или, может быть, ночью) этого дня была кремация. Помню мрачную черную дорогу. Наш автобус замыкал колонну, и на поворотах я видела бесконечную вереницу красных огней и их отражение



на мокром асфальте. Красное на черном – как символ трагедии.

В крематории нас повели вниз, к печам. Оба гроба стояли на подставках напротив топки. Служитель сказал: «Юрий Алексеевич первый» и вкатил гроб прямо в пламя. Эти слова пронзили меня острой болью – и здесь он был первый...

29-го урны с прахом были установлены для прощания в Центральном доме Советской Армии. Помню, в какой-то момент, уже в темноте, я стояла у окна и смотрела вниз, на длинную очередь, которая медленно двигалась к дверям. Кроме шарканья ног ничего не было слышно. Была уже ночь, а люди все шли, и шли, и шли...

Какой он был, Гагарин, мы до конца осознали тогда, когда его потеряли. Только потом я поняла, какое ощущение оставалось в душе от общения с ним, даже обыденного и мимолетного — ощущение глубины, значительности и силы личности. «Красивые — всегда смелы!» – сказал наш великий пролетарский писатель. А я сказала бы так: смелые – всегда красивы. Он был красив – настоящей и полной человеческой красотой.

Мы очень долго не могли смириться с его гибелью, это никак не укладывалось в сознании. Все наши мысли и разговоры крутились вокруг этого. Мы пытались понять, как же могло это произойти, как допустили. Искали тот роковой шаг, который привел к катастрофе, – как будто бы можно было его отменить! И без конца спорили, очень хотелось убедить себя, что все делалось правильно, что не было тут человеческой оплошности, а – Судьба...

Одни говорили, что нельзя было разрешать ему летать, он один на Земле на все времена – первый человек, поднявшийся в космос. И нужно было всячески ограждать его от риска, и не нужны были ему эти полеты. И если бы не этот злосчастный полет, был бы он сейчас с нами...

Но ведь он был летчик, – возражали другие – а жизнь летчика в том и состоит, чтобы летать. И ни за что не согласился бы он сидеть в золотой клетке. Я тоже так думаю – несмотря на непредставимую громадность потери – нельзя было ему не летать!

Удивительные слова сказал Гагарин перед стартом: «Вся моя жизнь кажется мне сейчас одним прекрасным мгновением». На наше горе слова эти оказались пророческими...

«Ты прожил, как молния, однажды блеснувшая и угасшая. А молнии высекаются в небе. А небо вечное. И в этом мое утешение». Эти потрясающие слова написал Чингиз Айтматов. Одно прекрасное мгновение Юрия Гагарина...»

Литература

1. Елисеев Алексей Станиславович. Жизнь – капля в море. Издательский Дом «Авиация и космонавтика». Москва, 1998.

2. Пономарева Валентина Леонидовна. «Гагарин слетал и вернулся живым». 12.04.2007. http://www.vokrugsveta.ru/authors/74.

3. Куприянов Валерий Николаевич. http://cosmosravelin.narod.ru/r-space/Gagarin2004/GP.html#top