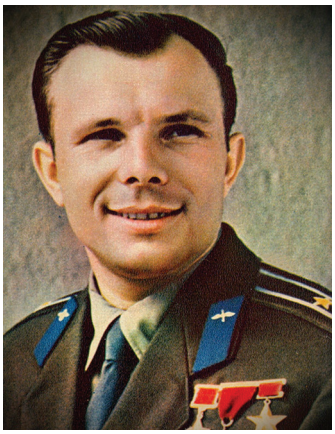
# Юрий ГАГАРИН – КУРСАНТ, ЛЕТЧИК И КОСМОНАВТ

## Yuri GAGARIN – CADET, PILOT AND ASTRONAUT

**Гончаревский / Goncharevsky V.**
Вилен Степанович
доктор технических наук, профессор,
заслуженный деятель науки и техники РФ.
ФГКВОУ ВО «Военно-космическая
академия имени А. Ф. Можайского» МО РФ,
почетный профессор.
г. Санкт-Петербург



*Юрий Алексеевич Гагарин*

Ключевые слова: космический полет – space flight; курсант – cadet; летчик – pilot; космонавт – astronaut.

В основу статьи положены воспоминания о Юрии Гагарине, с которым автор был знаком с курсантских времен до его трагической гибели.

Article is based on the memories of Yuri Gagarin, with which the author was familiar with for student times until his tragic death.

Прошло уже более полувека с того памятного дня 12 апреля 1961 года, когда начал свое движение по околоземной орбите первый в мире пилотируемый космический корабль «Восток», созданный в нашей стране. Хотя полет Ю. А. Гагарина продолжался всего 108 минут, он по своему масштабу: мировоззренческому, политическому, техническому – во многом превзошел любые человеческие достижения геоцентрического характера. Было доказано, что человек может жить и работать в космосе, открыты качественно новые возможности освоения космического пространства с непосредственным участием человека. Мир тогда явился свидетелем небывалого торжества отечественной науки и техники, а Гагарин стал не только первым человеком, шагнувшим в космос, но и живым символом экономической и интеллектуальной мощи нашей страны. Эту трудную роль он с достоинством играл до самого конца своей недолгой жизни. Мне довелось познакомиться с этим уникальным человеком в те уже сравнительно далекие годы, когда он еще только готовился стать профессиональным военным летчиком, будучи курсантом авиационного училища. Этому знакомству сопутствовали следующие обстоятельства.

В марте 1957 года я окончил радиотехнический факультет академии имени А. Ф. Можайского. В то время она называлась Ленинградской Краснознаменной Военно-Воздушной Инженерной Академией имени А. Ф. Можайского (ЛКВВИА им. А. Ф. Можайского) и готовила специалистов для Военно-воздушных сил (ВВС) Советской армии и Военно-морского флота. Мне была присвоена квалификация «инженер по радиотехнике ВВС», и я был направлен для прохождения дальнейшей воинской службы в Оренбургское военно-авиационное училище летчиков (ОВАУЛ), где в течение двух лет работал преподавателем.

Училище располагалось в Оренбурге на высоком правом берегу реки Урал в старинном здании бывшего второго (2) кадетского корпуса. Оно было знаменито своими выпускниками. Там в свое время учились такие выдающиеся летчики как В. П. Чкалов, А. К. Серов, С. И. Грицевец, первый в мире испытатель реактивного самолета Г. Я. Бахчиванджи и др. Среди выпускников училища было более 300 Героев Советского Союза. Девять из них удостоились этого звания дважды (Грицевец, Беда, Бегельдинов, Луганский, Осипов, Полбин, Смирнов, Федоров). Срок обучения в училище был три года. Оно готовило в это время летчиков-истребителей. На вооружении училища стояло два типа самолетов: одноместный истребитель МИГ-15 бис и двуместный учебно-тренировочный истребитель УТИ-МИГ-15, в авиации такой самолет называли «спарка». Это были первые поставленные на вооружение отечественные реактивные истребители, до этого использовались винтомоторные поршневые самолеты, в частности на таких самолетах я еще проходил эксплуатационную практику во время обучения в академии. Таким образом, в училище мы учили наших курсантов летать на самолетах типа УТИ-МИГ-15 и МИГ-15 бис.

Сначала они летали с летчиком-инструктором на спарке УТИ-МИГ-15, а затем самостоятельно на истребителе МИГ-15 бис. Конкретно в мою частную задачу

*Оренбургское военно-авиационное училище летчиков*

входило изучение с курсантами радиооборудования этих самолетов, обучение их правильно и грамотно эксплуатировать это оборудование на земле и в полете.

Курсант Ю. А. Гагарин поступил в наше училище в октябре 1955 г. без вступительных экзаменов, так как имел диплом с отличием об окончании Саратовского индустриального техникума и свидетельство об окончании Саратовского аэроклуба. Когда я прибыл в училище, он уже учился на выпускном курсе. Курсантов-выпускников у нас было много, но с Гагариным я познакомился достаточно близко и хорошо благодаря следующим обстоятельствам:

– во-первых, он имел воинское звание «сержант» и был командиром учебной группы курсантов;

– во-вторых, Гагарин был хорошим спортсменом, был членом сборной команды училища по легкой атлетике и баскетболу. Я сам в то время активно занимался спортом, особенно интенсивно – легкой атлетикой, и тоже был членом сборной команды училища по легкой атлетике и поэтому всех членов нашей команды знал хорошо. Мы вместе тренировались и выступали на различных соревнованиях. Так, летом 1957 года команда нашего училища в легкоатлетической эстафете 4х100 м, в составе которой первый этап бежал я, а второй этап – курсант Гагарин (у меня лучше получался старт, а у Гагарина – прохождение виража), стала чемпионом Южно-Уральского военного округа. Эта победа далась нам особенно непросто. Известно, что успех в данном виде легкоатлетических соревнований во многом зависит не только от личных результатов членов команды в беге на 100 метров, но и от четкости передачи эстафетной палочки на отдельных этапах. Так как не все члены нашей команды имели достаточно высокие личные результаты, то на тренировках перед спартакиадой мы много времени уделили отработке техники этой передачи. Кроме того, важно было учесть и правильно использовать индивидуальные особенности бега каждого участника, чтобы грамотно распределить их по отдельным этапам. Первый этап должен бежать тот, у кого лучше получается уход со стартовых колодок, заключительный – лучший финишер, а остальные этапы – участники, у которых лучше получается вход и выход из виража. Вот все эти нюансы были учтены нашим представителем и тренером начальником физподготовки училища майором Николаем Алексеевичем Котенко. В результате мне было доверено бежать на первом этапе, а передавал я эстафетную палочку на втором этапе курсанту Юрию Гагарину. На остальных этапах выступали два курсанта выпускного курса. Вот за счет всего этого нам удалось выиграть у других команд, в частности у сильной команды Оренбургского артиллерийского училища, личные результаты участников которой были в среднем выше, чем у нас;

– и в-третьих, возраста был я с некоторыми выпускниками примерно одинакового. С Гагариным, в частности, мы оказались полными ровесниками, так как родились, де-факто, в один день и в один год, 8 марта 1934 года, только, чтобы не попасть на женский день, мои родители записали меня, де-юре, на 7 марта, а его записали, как он сам об этом рассказывал, на 9 марта. Были мы холостяками и поэтому, несмотря на различия в служебном положении (в воинских званиях и должностях я был офицером и их наставником), на танцы в клуб нашего училища ходили вместе. Там, кстати, Гагарин и познакомился со своей будущей

*Учебно-тренировочный истребитель УТИ-МИГ-15*

*Истребитель МИГ-15 бис*

*Курсант Ю. А. Гагарин*

*Ю. Гагарин, В. Горячева*

женой – Валей Горячевой, я тоже её знал. Валя Горячева была на год младше нас. После окончания десятого класса работала на городском телеграфе, училась в медицинском училище. Ее отец, Иван Степанович Горячев, работал поваром в санатории «Красная поляна», очень вкусно умел готовить пищу, в частности такое блюдо как «беляши». Когда Юра ходил в гости к Горячевым на улицу Чичерина, его там этим блюдом баловали.

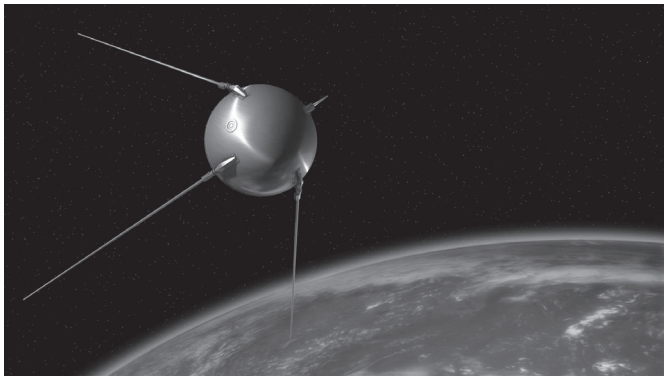
Учился Гагарин в нашем училище хорошо. Первый самостоятельный полет на самолете МИГ-15 бис он совершил 27.03.1957. И вот такое совпадение, что и последний свой полет через 11 лет на самолете того же типа он выполнил в день 27 марта, только 1968 г., в день своей трагической гибели.

В процессе выполнения самостоятельных последующих полетов он летал отлично, умел принимать правильные решения, даже в сложной обстановке, и выходить успешно из трудных различных положений. Припоминаю два эпизода из его летной практики. Летом 1957 года, во время самостоятельного полета на одноместном истребителе МИГ-15 бис его самолет при заходе на посадку столкнулся с птицей. Гагарин доложил руководителю полетов о столкновении, вошел в посадочную «коробочку» и, удерживая самолет на курсе, повел его на посадку. Пилотировать поврежденный самолет было трудно: птица порвала обшивку, нарушила аэродинамику истребителя, что сильно усложняло пилотаж. Несмотря на это Гагарин уверенно посадил самолет.

Примерно месяц спустя во время аналогичного полета его самолет попал в сильнейшую пылевую бурю. В условиях весьма ограниченной видимости, шквального ветра он сумел опять четко и грамотно посадить свой самолет.

И еще один пример находчивости, но уже не из летной практики, а из жизни. Однажды, будучи дежурным по училищу, я проверял самоподготовку курсантов и зашел в класс, где занималась учебная группа, командиром которой был Гагарин. В этом классе находился реактивный двигатель ВК-1 истребителя МИГ-15 в препарированном виде, и курсанты изучали различные его агрегаты. Когда я вошел в класс, Гагарин подал команду и доложил мне: «Товарищ старший лейтенант! Группа занимается самоподготовкой. Командир группы сержант Гагарин». Я почувствовал запах табачного дыма, а так как я никогда в жизни не курил, то я остро реагирую на малейшее его присутствие. Поэтому я спросил Гагарина: «Товарищ сержант! Почему в аудитории курили?», а он мне сразу отвечает: «Товарищ старший лейтенант! Мы изучали систему подачи топлива в камеры сгорания двигателя по трубопроводам. И чтобы определить, где конец этой системы, и каков путь следования топлива по ней, мы вдували в её начало табачный дым и смотрели, а где же он выйдет». Я оказался в замешательстве: наказывать за такую разумную инициативу (табачный дым использовался в качестве технического средства обучения) вроде было нельзя, поэтому мне пришлось ограничиться общей фразой: «Все равно, товарищ сержант, в классе курить нельзя».

Мне представляется, что неотъемлемой чертой гагаринского характера была неутолимая жажда знаний. Во время учебных и самостоятельных занятий в классе и в процессе полетов на аэродроме Гагарин, в отличие от большинства других курсантов, не только старательно изучал инструкции по использованию и эксплуатации радиооборудования самолетов, но и проявлял неподдельный повышенный интерес к принципам и деталям его построения и работы. Об этом свидетельствовали те многочисленные дополнительные вопросы, которые он задавал мне по данной тематике. Особенно это относилось к устройству и функционированию радионавигационного оборудования истребителя МИГ-15, в частности к таким его бортовым приборам как авиационный радиокомпас АРК-5, радиовысотомер РВ-2



*Первый искусственный спутник Земли*

и маркерный радиоприемник МРП-48. В наличии этой черты характера у Гагарина я смог убедиться и в процессе нашего дальнейшего знакомства уже после того, как он слетал в космос и стал самым знаменитым человеком планеты.

Наступила осень 1957 года, и пришел день 4 октября – день начала космической эры в истории человечества, когда в нашей стране был запущен первый в мире искусственный спутник земли (ИСЗ).

На следующий день в нашем училище состоялся митинг личного состава по поводу этого события. На нем выступили представители командования, преподавательского и инженерно-технического состава. А от курсантов, что весьма символично, выступил курсант выпускного курса сержант Гагарин Ю. А., так как он был командиром учебной группы курсантов, отличником учебы и незадолго до этого был награжден почетной грамотой ЦК ВЛКСМ за успешное выполнение полетного задания в аварийной ситуации (посадке самолета после столкновения с птицей). Слушая его выступление, никто из нас тогда не мог даже предположить, что этот молодой человек через каких-то три с половиной года первым шагнет в космос. Но именно это случилось 12 апреля 1961 года.

Я очень хорошо помню дни, последовавшие после 4 октября 1957 года. Когда по радио объявили об этом событии, улицы Оренбурга заполнили толпы возбужденных, радостных, ликующих людей с самодельными транспарантами и плакатами. На их лицах читались истинный восторг и неподдельная радость за столь выдающееся достижение нашей отечественной науки и техники. А потом по местному радио (городской радиотрансляционной сети) объявили, что такого-то числа, в такое-то время, в таком-то секторе ночного неба (а в Оренбурге в это время в основном небо было безоблачным) наблюдайте движение этого ИСЗ. Горожане в указанное время, стар и млад, выходили на улицы с биноклями, с подзорными трубами. На улицах в это время гасилось электрическое освещение. И когда на темном небе появлялась медленно движущаяся маленькая звездочка, а по включенным уличным репродукторам звучали позывные этой звездочки, восторг был непередаваемым. Такая же картина наблюдалась и после 3 ноября 1957 года, когда в СССР был запущен спутник с собакой «Лайка» на борту – это было первое живое существо в космосе. Среди наблюдателей, естественно, находились я и курсанты нашего училища, в том числе и Юрий Гагарин. Вряд ли он тогда мог допустить мысль, что через некоторое время люди будут так же наблюдать за его космическим полетом. С места расположения нашего училища открывался прекрасный вид на тот участок неба, где появлялись ИСЗ. США оказались в эти дни в шоковом состоянии, бывшего в то время президентом страны генерала Д. Эйзенхауэра американцы буквально забросали телеграммами, письмами и др. Их основное содержание: «Как так могло случиться, что русские здесь нас опередили?». США сумели запустить свой первый ИСЗ «Эксплорер-1» только спустя четыре месяца, 31 января 1958 г., да и масса его была в 10 раз меньше нашего ИСЗ, а именно 8,3 кг.

Окончил училище Гагарин в ноябре 1957 года по первому разряду, то есть с отличием. В его выпускной аттестации было написано:

«За период обучения в училище показал себя дисциплинированным, политически грамотным курсантом. Уставы Советской Армии знает и практически их выполняет. Строевая и физическая подготовка хорошая. Теоретически подготовлен отлично. Летную программу усваивает успешно, а приобретенные знания закрепляет прочно. Летать любит, летает смело и уверенно. В полетах спокоен, инициативен, усталости в полетах не наблюдается. В усложненной обстановке действует правильно... Государственный экзамен по технике пилотирования и боевому применению сдал с оценкой «отлично». Материальную часть самолета эксплуатирует грамотно. Делу Коммунистической партии Советского Союза и социалистической Родине предан.

Вывод: достоин выпуска из училища летчиком истребительной авиации с присвоением воинского звания «лейтенант»

26 октября 1957 г.».

В день выпуска из училища, 6 ноября 1957 года, Юра с Валей сыграли свадьбу, и мне довелось присутствовать на этом веселом, радостном празднике, на котором отмечалось не только их бракосочетание, но и «обмывались» новые лейтенантские звездочки и погоны.

Гагарин, как окончивший училище с отличием, имел право выбора места дальнейшей воинской службы, ему, в частности, предлагали остаться в училище летчиком-инструктором. Это было для него заманчивое предложение, во-первых, интересная работа по подготовке новых летчиков-истребителей, а во-вторых, у родителей Вали в Оренбурге было хорошее жилье со всеми удобствами, поэтому для молодоженов были все условия для дальнейшей жизни и работы в комфортной обстановке крупного областного города.

Однако Юрий принимает совсем другое решение, проявив и здесь свой незаурядный характер. Он просит, чтобы его направили в боевую строевую часть, причем в самые сложные климатические условия на север, за полярный круг. Просьба его была удовлетворена, и таким образом он попадает в истребительный авиационный полк Северного Флота, базировавшийся на Кольском полуострове за полярным кругом, селение Луостари в районе пгт Никель Мурманской области. Кстати, первым командиром этого полка был прославленный летчик-североморец дважды Герой Советского Союза подполковник Б. Ф. Сафонов. Из этого полка Гагарин и был в дальнейшем, в 1959 году, отобран кандидатом в отряд космонавтов.

После выпуска из училища Юра вместе с Валей уехали сначала в отпуск к родителям Гагарина в город Гжатск (сейчас г. Гагарин) Смоленской области, а оттуда он отбыл к месту дальнейшей воинской службы на Кольский полуостров, и больше я о нем никакой информации не имел.

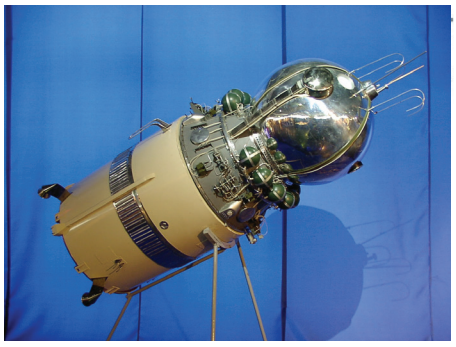
*Герб города Гагарин*

Напомнил он о себе спустя 3,5 года, когда я, поступив в октябре 1959 г. в адъюнктуру академии им. А. Ф. Можайского, переехал из Оренбурга в Ленинград. 12 апреля 1961 года я работал с утра в читальном зале академической технической библиотеки и услышал, как по радио заиграли кремлевские куранты. Затем голосом нашего знаменитого диктора Юрия Левитана было сказано, что сейчас будет передано важное правительственное сообщение. Мы сразу же «навострили уши», что же такое произошло? А в 10 часов 02 минуты Всесоюзное Радио передало сообщение Телеграфного агентства Советского Союза (ТАСС): «Внимание, говорит Москва! Говорит Москва! – знакомый голос Ю. Левитана. – Работают все радиостанции Советского Союза, передаем сообщение ТАСС «О первом в мире полете человека в космическое пространство». 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 майор Гагарин Юрий Алексеевич».

Государственная комиссия по пуску космического корабля «Восток» утвердила Гагарину следующее задание, подписанное С. П. Королевым и начальником Центра подготовки космонавтов (ЦПК) Н. П. Каманиным: «Выполнить одновитковый полёт вокруг Земли на высоте 180–230 километров, продолжительностью 1 час 30 минут с посадкой в заданном районе. Цель полёта – проверить возможность пребывания человека в космосе на специально оборудованном корабле, проверить оборудование корабля в полёте, проверить связь корабля с Землёй, убедиться в надёжности средств приземления корабля и космонавта».

Запуск корабля «Восток» состоялся в 9 часов 07 минут, а сообщение ТАСС было передано в 10 часов 02 минуты, то есть когда Гагарин был еще на орбите, поэтому мы все не отходили от приемников, ждали и волновались, как же завершится этот беспримерный полет. И вот спустя час, а точнее в 11 часов 12 минут было передано сообщение об успешной посадке корабля.

Известно, что полетел Гагарин в космос старшим лейтенантом, а через 108 минут (время первого космического полета) вернулся майором. Именно это обстоятельство сначала заставило меня сомневаться, когда я слушал сообщение ТАСС, тот ли это Юрий Алексеевич Гагарин, которого я знал в Оренбургском училище, так как тот Гагарин никак не мог пройти за три года



*Космический корабль и ракетоноситель "Восток"*

путь от курсанта до майора (на это тогда нужно было минимум 10 лет). Но потом, когда передали его автобиографию и то, что ему присвоили звание «майор», минуя звание «капитан», мои сомнения рассеялись. Кстати, на присвоении Гагарину майорского звания настоял Н. С. Хрущев, так как Министр обороны СССР Маршал Советского Союза Р. Я. Малиновский считал это нарушением Положения о присвоении воинских званий.

Я очень хорошо помню этот день, 12 апреля 1961 года. В Ленинграде была прекрасная весенняя погода, огромные массы людей заполнили все улицы нашего города, стихийные демонстрации, митинги, ленинградцы несли сделанные наспех транспаранты и плакаты типа: «Чур, я второй!». Человеку в авиационной форме одежды (а «Можайка» тогда носила именно эту форму) в тот день было опасно появляться на улице, люди подбегали и начинали «качать». И так было по всей стране, народ встречал с огромным энтузиазмом эту нашу победу.

Встретился я снова с Ю. А. Гагариным в августе 1965 года, работал я в это время уже преподавателем в академии им. А. Ф. Можайского (в 1963 году я закончил адъюнктуру, защитил кандидатскую диссертацию и был назначен преподавателем этой академии) и поехал на космодром Байконур руководить войсковой стажировкой наших слушателей. И вот там как-то лицом к лицу столкнулся с Юрием Алексеевичем (он был в это время уже заместителем начальника ЦПК и приехал туда на подготовку очередного космического полета). Он меня сразу узнал, прошло не так уж много времени, как мы с ним последний раз виделись. Внешне и я и он изменились незначительно, а вот наши воинские звания оказались совсем другие, в училище он был сержант, а я – старший лейтенант, а здесь он оказался полковником, а я – майором. Он пригласил меня к себе в гостиницу, и там мы вспомнили Оренбург и наше училище. Он только что был там, в отпуске у родителей жены, заходил в училище, был у самолета, на котором он летал, его установили во дворе училища как памятник.

Потом мы еще неоднократно встречались с ним в Звездном городке под Москвой, куда я приезжал в командировки по вопросам нашей совместной научно-исследовательской работы с ЦПК. Учитывая важность и исключительную сложность операции сближения и стыковки объектов на орбите, в ЦПК в то время было особое внимание уделено изучению системы управления встречей КА на орбите космонавтами, планировавшимися к полетам на кораблях типа «Союз». Так как я принимал непосредственное участие в разработке этой системы, то для оказания помощи в решении данной задачи в нашей академии коллективом авторов (мне было доверено руководить этим коллективом) были подготовлены учебное пособие и учебный кинофильм,

*Самолет, на котором обучался летному мастерству первый в мире космонавт Ю.А.Гагарин*

ЧЕЛОВЕК В КОСМОСЕ!

КАПИТАН ПЕРВОГО ЗВЕЗДОЛЕТА—НАШ, СОВЕТСКИЙ!

Великая победа разума и труда

МИР РУКОПЛЕЩЕТ ЮРИЮ ГАГАРИНУ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Орган Центрального Комитета ВЛКСМ

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА

Четверг, 13 апреля 1961 г.

Цена 2 коп.

К Коммунистической партии и народам Советского Союза!

К народам и правительствам всех стран!

Ко всему прогрессивному человечеству!

ОБРАЩЕНИЕ

Центрального Комитета КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и правительства Советского Союза

направленные затем в ЦПК.

Кроме того, по рекомендации Гагарина, который в то время уже занимал пост заместителя начальника ЦПК, в начале 1968 г. командование академии поручило мне прочитать в ЦПК ряд лекций по методам и системам управления встречей на орбите, включая систему управления сближением кораблей «Союз». Лекции проходили в Звездном городке. Кстати, в числе слушателей кроме Гагарина, который тоже готовился к полету на корабле «Союз», тогда оказался еще капитан Леонид Денисович Кизим, будущий дважды Герой Советского Союза, генерал-полковник и начальник академии им. А. Ф. Можайского.

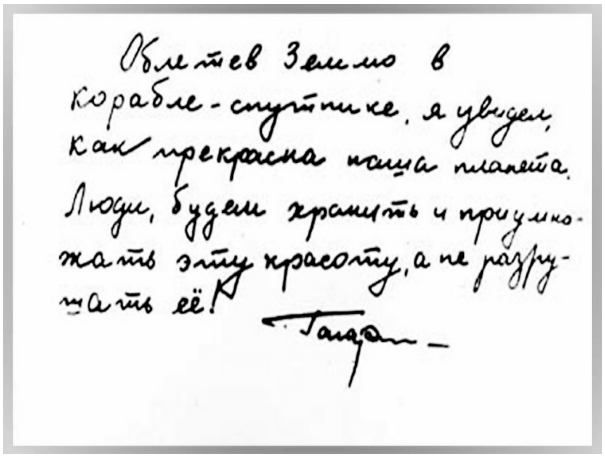
Гагарин и Кизим, как и ряд других космонавтов, проявили большой интерес к принципам построения системы сближения и, особенно к специфике свободного и управляемого относительного движения КА на этапе их причаливания. Так как большая часть отряда космонавтов, в том числе Гагарин и Кизим, состояла из профессиональных летчиков, то эта специфика была для них непривычна и не очень понятна. Например, у некоторых из них вызывал недоумение тот факт, что если космическому аппарату сообщить приращение скорости в направлении на цель, то он не полетит в этом направлении, а будет в зависимости от относительного положения аппаратов перемещаться либо вверх, либо вниз. Хорошее понимание и знание этих вопросов, как Л. Д. Кизим сам говорил мне в одной из бесед с ним, когда он был уже начальником нашей академии, помогло ему успешно осуществить те многочисленные операции стыковки, которые довелось ему выполнять в процессе его трех космических полетов.

Во время наших встреч в Звездном городке я еще раз убедился в том, насколько у Гагарина была сильна тяга к получению новых знаний. Он детально изучил принципы построения системы радиоуправления встречей космических кораблей «Союз» и входившего в ее состав знаменитого бортового измерительного комплекса «Игла» и не стеснялся обращаться ко мне с просьбой, пояснить некоторые непонятные ему детали устройства и функционирования этого бортового оборудования. Во время этих бесед Гагарин рассказывал также о своих впечатлениях, переживаниях до, во время и после полета в космос. Во время движения по орбите больше всего его поразил вид нашей Земли из космоса, он говорил: «такая она прекрасная и как нам надо ее беречь».

Надо сказать, что Гагарин, как и Королев, ясно осознавал риск, на который идет первый космонавт планеты. Ведь даже расчеты показывали, что теоретическая вероятность успешного завершения полета составляла 0,875, а реальная была, конечно же, ниже. В своем письме, адресованном семье перед полетом и обнародованном только в 1991 г., он написал, что «в технику он верит. Она подвести не должна. Но ведь бывает, что на ровном месте человек падает и ломает себе шею. Здесь тоже может что-нибудь случиться». И оно действительно случилось, но, к счастью, без тяжелых последствий.

У корабля «Восток» все жизненно важные системы были задублированы, кроме тормозной двигательной установки (ТДУ). Поэтому для возможности аварийного спуска корабля в случае отказа ТДУ была выбрана орбита, которая обеспечивала время существования корабля на ней от 2 до 7 суток. Таким образом, резервным режимом спуска было естественное торможение в остатках атмосферы. На корабле был десятисуточный запас пищи и воды, что гарантировало спасение космонавта при этом режиме. Однако в реальном полете 12.04.1961 двигатель ракеты-носителя корабля «Восток» выключился на 15 секунд позже положенного, в результате корабль вышел на более высокую орбиту с апогеем в 327 км вместо расчетных 230 км. Время существования корабля на такой орбите составляло уже не 2–7 суток, а около 30 суток, то есть в сложившейся ситуации, если бы ТДУ не включилась, Гагарин неминуемо бы погиб. К счастью, она включилась, но отработала меньше положенного срока (40,1 сек, вместо 41 сек). Это привело, во-первых, к перелету в 600 км от расчетного места посадки, а во-вторых, к нарушению режима отделения спускаемого аппарата от приборного отсека. Разделение произошло позже намеченного срока с десятиминутным опозданием.

Диктору Всесоюзного радио Юрию Левитану было выдано три опечатанных конверта с тремя вариан-


Облетев Землю в корабле-спутнике, я увидел, как прекрасна наша планета. Люди, будем хранить и приумножать эту красоту, а не разрушать её!
Гагарин

тами сообщения ТАСС: первый вариант – успешный полет, второй – неудачный запуск, но космонавт жив, и третий – гибель космонавта.

И вот тогда, учитывая все это, на мой вопрос, а когда он больше всего волновался, я получил весьма неожиданный ответ. Он сказал, что больше всего он волновался не во время полета и даже не в тот момент, когда у него на корабле при посадке возникла нештатная ситуация и если бы не произошло разделение отсеков он неминуемо бы погиб. Самое большое волнение было, когда во время встречи его в Москве в аэропорту он шел по ковровой дорожке от самолета к правительственной трибуне для доклада Н. С. Хрущеву. У него развязался шнурок, а он боялся на него наступить и упасть.

Меня этот ответ удивил. Я сказал ему: «Как же так, если бы разделение отсеков не произошло, ты неминуемо бы погиб». Он ответил: «Да, это я знал, но я почему-то был уверен, что разделение произойдет, и вращение спускаемого аппарата прекратится, а вот упасть на Земле на виду у всего мира (встреча транслировалась по телевидению по всем каналам и по интервидению) – это, говорит, было пострашнее». Кстати, во время наших бесед я однажды его спросил: «А вот, Юрий Алексеевич, помнишь тот случай в училище, когда вы табачный дым использовали в качестве технического средства обучения, это был экспромт или домашняя заготовка?» Он ответил: «Да, помню, Вилен Степанович, прошу меня простить, грех на душе висит, это была домашняя заготовка, мы не одного Вас поймали на этом».

Каковы же мои личные впечатления о Гагарине как о человеке? Известно, что С. П. Королев умел очень правильно подбирать кадры. Вот и выбор им кандидатуры Гагарина, на мой взгляд, был оптимальным. Именно таким, мне представлялось тогда и представляется сейчас, должен был быть первый космонавт планеты. Это был жизнерадостный, общительный, и доступный человек с широкой русской душой и знаменитой «гагаринской» улыбкой. В Гагарине было сочетание природного чувства достоинства, самообладания, простоты, скромности и уверенности в себе. Эти его человеческие качества с поразительной точностью разгадал С. П. Королев. Он с самого начала симпатизировал Гагарину. Ему нравился характер этого человека, его поведение. Вот одна небольшая деталь в поведении Гагарина, на которую обратил внимание Королев при первых встречах. Когда он привел первый отряд космонавтов в монтажно-испытательный корпус и предложил им посидеть в спускаемом аппарате корабля «Восток», то Гагарин перед входом туда снял обувь и только после этого сел в кабину.

Гагарин был очень дисциплинированным, трудолюбивым (его любимым словом было «работать») и талантливым человеком, обладал высоким чувством ответственности за порученное дело, постоянно стре-

*Ю. А. Гагарин, С. П. Королев*

мился к новым знаниям, к повышению уровня своего образования. Вот как говорил об этом Королев, когда Гагарин учился в академии им. Н. Е. Жуковского: «В Гагарине сочетаются природное мужество, аналитический ум, исключительное трудолюбие. Я думаю, что если он получит надежное образование, то мы услышим его имя среди самых громких имен наших ученых».

С Гагариным было легко: у него была простая манера общения, и ни разу я не ощущал ни малейшей тени превосходства или снисхождения после того, как он стал самым знаменитым жителем планеты Земля. Он покорял людей своим дружелюбием и простотой, откровенностью и жизнерадостностью. Мне представляется, что корни гагаринской скромности были не только прирожденными, но и заключались в его постоянном трудолюбии и особенно в уважении к работе другого человека. Он трезво оценивал и мог сравнить меру и вклад своего труда с мерой труда множества других людей, подготовивших его полет. Поэтому всемирная слава и известность, которая пришла к нему после полета в космос, не испортили Юрия. Они даже в какой-то степени тяготили его. И как-то, кстати, когда ему задали вопрос: «Что самое сложное, трудное было в вашей жизни?». Он ответил коротко: «Нести славу». "Звездная" болезнь, как говорится, обошла его стороной, он остался таким же простым и доступным человеком и оставался таким до своего последнего дня, трагического дня 27 марта 1968 года. Но жизнь его продолжается, и хотя формально в тот день состоялся последний полет Ю. А. Гагарина, мне думается, что по этому поводу очень правильные слова были сказаны в известной песне А. Н. Пахмутовой и Н. Н. Добронравова из знаменитого цикла «Созвездие Гагарина», а именно «...не будет, не будет полёта последнего, помнят люди твой первый полёт».

Похороны погибшего экипажа истребителя УТИ-МИГ-15 состоялись 30 марта 1968 г. в Москве на Красной площади. Урны с прахом Ю. А. Гагарина и В. С. Серегина были установлены в нишах Кремлевской стены.

На месте гибели экипажа у деревни Новоселово в 1975 году открыт мемориал. Памятник представляет собой 16-метровую стелу в форме крыла самолета, выполненную из красного гранита. На ее лицевой стороне высечены портреты Гагарина и Серегина, а у подножья размещена плита с их именами. На мемориале также установлен очень хорошо мне знакомый самолет УТИ МИГ-15, точная копия того, на котором они совершили свой последний полет, и того, на котором Гагарин учился летать в нашем училище в Оренбурге. В последующие годы, бывая в Москве, я неоднократно ездил туда специально, чтобы почтить их память.

Именем Гагарина назван город Гжатск Смоленской области, а также проспекты, площади и улицы многих населенных пунктов нашей страны.

Долгие годы, управляя полетом отечественных космических аппаратов, нес службу в акваториях океанов и морей земного шара флагман Космического флота СССР плавучий ОКИК (отдельный командно-измерительный комплекс) «Космонавт Юрий Гагарин». В 1981 году во время очередного посещения Одессы, замечательного города, где мне посчастливилось появиться на свет, я побывал на этом корабле. Несколько моих учеников, воспитанников академии им. А. Ф. Можайского, проходили там службу. Они подробно ознакомили меня с устройством и аппаратурой этого уникального ОКИК. Посещение его оставило неизгладимое впечатление. Очень жаль, что с распадом СССР было потеряно для нас и это достижение советской науки и техники.

Имя Гагарина навечно войдёт в историю мировой цивилизации как первого человека, шагнувшего в космос, и я очень благодарен судьбе, что мне посчастливилось быть знакомым с этим легендарным человеком.