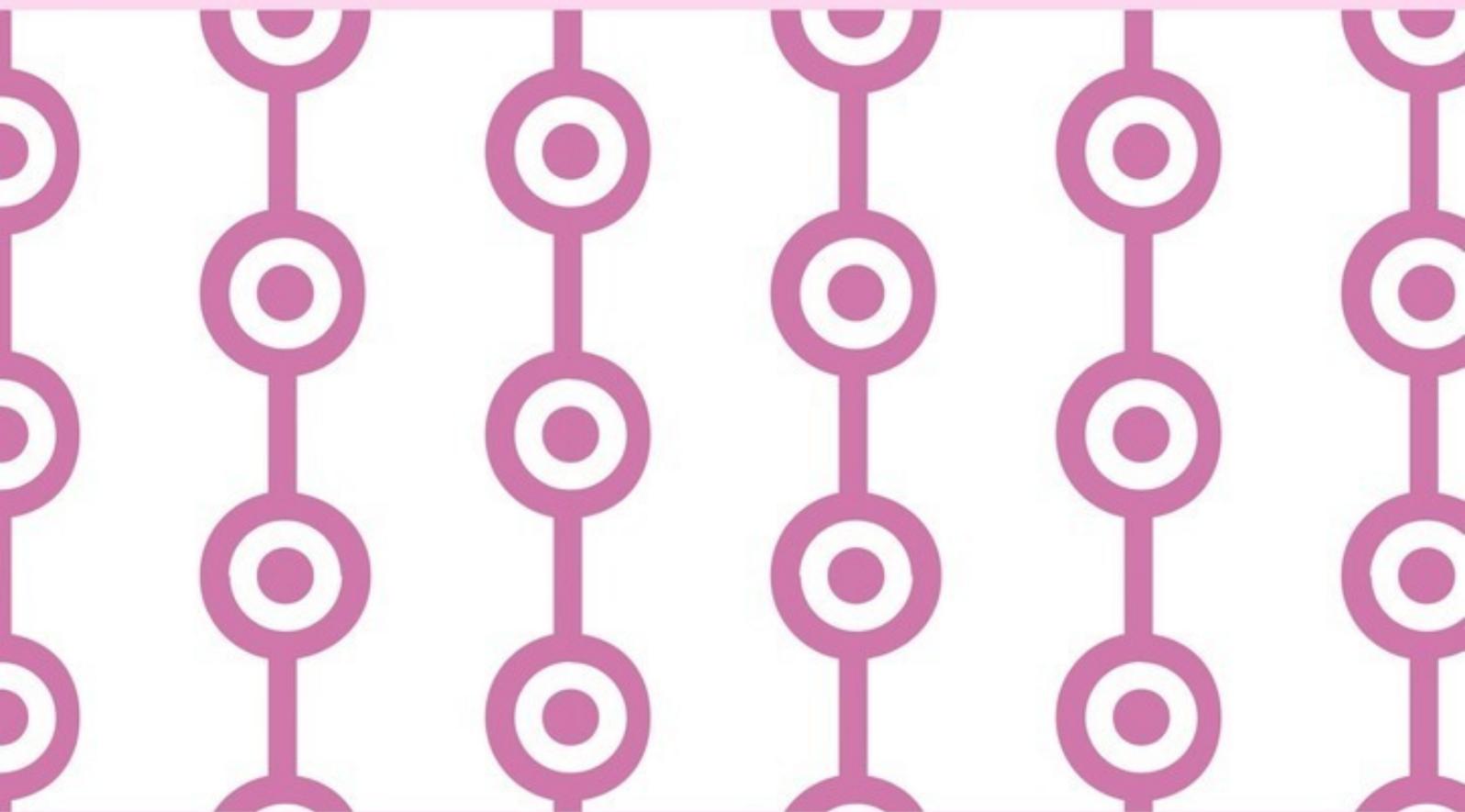


Андрей Ивахнов



ЗДРАВСТВУЙ, ВСЕЛЕННАЯ!

Тогда всё было в первый раз

Андрей Ивахнов

Здравствуй, Вселенная!
Тогда всё было в первый раз

«Издательские решения»

Ивахнов А.

Здравствуй, Вселенная! Тогда всё было в первый раз /
А. Ивахнов — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-854999-1

Книга рассказывает о людях, шаг за шагом прокладывавших дорогу за пределы земной атмосферы, о раскрытых тайнах нашей планеты, околоземного пространства и дальнего космоса.

ISBN 978-5-44-854999-1

© Ивахнов А.
© Издательские решения

Содержание

Космические целинники	6
Тюратам	6
Плакали мужики	7
А ещё был случай...	8
Запах космоса	9
Всё путём	9
Время скоротечно	11
А ещё был случай...	13
«Заря» на связи	14
Незаменимые есть	14
По московскому времени	16
Флагман	17
А ещё был случай...	19
Из ряда вон	20
Реанимация	20
Конец ознакомительного фрагмента.	22

Здравствуй, Вселенная! Тогда всё было в первый раз

Андрей Ивахнов

© Андрей Ивахнов, 2017

ISBN 978-5-4485-4999-1

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Сегодня разве что специалисты знают о том, что делают на орбите космонавты и астронавты. Сообщения об их стартах и посадках теряются в соседстве с «яркими» сюжетами: об авариях, разбойных нападениях, погодных катаклизмах. А ведь десятки лет назад не было ни дня без сообщений о работе советских космонавтов, проводимых ими наблюдениях и экспериментах. Дело в том, что тогда на орбите всё делалось, как правило, впервые. «Космические» репортажи и воспоминания о событиях тех славных лет интересны не только с исторической, но и с познавательной точки зрения.

Космические целинники

Тюратам

В Казахстане, неподалеку от строптивой реки Сырдарьи, была небольшая железнодорожная станция Тюратам. Находившийся рядом с ней населённый пункт прежде состоял из двух небольших домиков да нескольких десятков вросших в землю глиняных мазанок.

12 января 1955 года здесь остановился железнодорожный состав. От него отцепили два вагона-теплушки, из которых вышли люди в одинаковых полушубках. Один из них представился начальнику станции как инженер Игорь Денежкин. Это была первая группа, которой предстояло подготовить всё необходимое для размещения основного отряда строителей космодрома Байконур, а также материалов и техники.

Три месяца спустя здесь уже стояли семь пассажирских вагонов, в которых разместился штаб стройки во главе с Георгием Шубниковым. Выпускник Ленинградского института промышленного строительства, Шубников в годы войны занимался инженерным обеспечением боевых операций частей Советской Армии. С первых мирных дней он трудился над восстановлением народного хозяйства. Его отряд строителей, по существу, и составил костяк коллектива, соорудившего космодром в Казахстане.

В Тюратам стали прибывать грузовые вагоны, и вскоре эта маленькая станция оказалась так забита материалами, техникой, что поезда шли как в коридоре. Сотни автомашин развозили материалы на строительные площадки. Одновременно закладывались бетонные заводы, большой растворный узел, механизированные склады, налаживались лесопильное и деревообделочное производства. Поднимались стены мастерских по ремонту автомобилей и строительной техники, возводилось жильё.

В апреле 1955 года был уложен первый кубометр бетона автомобильной дороги, ведущей к будущей стартовой площадке. С этого и началась прокладка «дороги» во Вселенную.

Есть в календаре день, который на страницах летописи строительства космодрома встречается дважды. 5 мая 1955 года было заложено первое здание столицы космодрома – города Ленинска, а 5 мая 1957 года Государственная комиссия подписала документ о приёме космической гавани в эксплуатацию.

Газеты много писали в ту пору о трудовых подвигах молодёжи, осваивавшей в Казахстане и других районах страны целинные и залежные земли. О подвиге строителей космодрома стало известно лишь много лет спустя. Между тем, именно в тот короткий период различных наград страны были удостоены 243 строителя Байконура.

Плакали мужики

Впервые я приехал на Байконур в 1964 году. Работал мастером на строительстве одной из стартовых площадок. В моём подчинении были несколько бригад узбеков, совсем почти мальчишек, приехавших на эту большую стройку заработать на калым. Они трудились не менее напряжённо, чем целинники. Отработав две смены, едва волочили ноги, не раздеваясь бросались на койки в своём бараке. И вдруг – посыльный: «Мастера к начальнику!». А через несколько минут мои ребята, ещё с закрытыми глазами, молча лезли в бортовую автомашину. Сроки поджимали, уговаривать никого было не надо. Гласила космодромная молва, что с нашей площадки, как только кончим дело, полетят на новом корабле сразу трое «космических братьев». За это стоило не жалеть себя.

Запомнился первый увиденный мною старт. Не люди летели – небольшая автоматическая станция. Нас эвакуировали на безопасное расстояние. Замерли в напряжённом ожидании строители, водители у своих грузовиков. Вспышка, облако дыма, громовые раскаты...

Но не это произвело тогда на меня такое сильное впечатление. Мы все орали «Ур-р-р-а-а-а!», обнимались, а кругом было слышно: «Ты помнишь, сколько мы туда бетона перевозили...», «Мужики, а ведь без нас бы...». Плакали мужики, смахивали рукавами счастливые слёзы. Хоть и были все трезвые.

А ещё был случай...

Когда вопрос о космическом первопроходце был решён, на космодроме спортивный комиссар Иван Борисенко объяснял Юрию Гагарину, как регистрируются космические рекорды.

– И всю эту документацию в Париж повезёте? – спросил вдруг Гагарин.

– Обязательно повезём.

– Счастливчики. А я вот в Париже ни разу не был. А без меня всё это утвердят? Может, возьмёте с собой?

Запах космоса

Всё путём

Космическая вахта Леонида Кизима, Владимира Соловьёва и врача-исследователя Олега Атькова длилась 236 суток. После полёта Олег рассказал о своей роли в экипаже.

– Не страшно было, когда полетели?

– Очень волнующие моменты – старт и спуск, они никому не безразличны. Хочется не только жить, но и выйти из этой ситуации с честью. В момент старта пульс у меня был около 120: обычная реакция человека, столкнувшегося с неизведанным. Скопил глаза на командира, а он абсолютно спокоен. Значит, «всё путём», как говорит наш Денисыч (Леонид Кизим). Володя в тот момент тоже смотрел на командира. Каждой клеточкой ощущаем время и ждём пятьсот какой-то секунды, когда должна наступить невесомость.

– И когда она наступила...

Была такая сложная гамма ощущений, что я не знаю, с чем это сравнить. Всё равно, как если бы вы делали очень тяжёлую работу и не успели передохнуть, а на вас наваливается ещё большая. Вы в постоянной мобилизации – и на долгий срок.

– Как переносили отдалённость от Земли, от родных?

– Чем больше ты занят, тем лучше для тебя. В стрессовых ситуациях работа облегчает жизнь. Не даёт расслабиться предаться переживаниям, которые потом могут привести к психологическому упадку. Мы все просили Землю: давайте ещё работы! Всякие были дни. Трудные и лёгкие, минуты веселья, минуты грусти. Но тяжело на душе не было.

Работа втроем специфична. Двоим труднее, потому что очень непросто удерживать между собой равновесие. В жизни, вы ведь знаете, кто-то бывает лидером по характеру. В космическом полёте есть командир, но это не значит, что он всегда лидер.

– Значит, возможен и неофициальный лидер?

– В длительных полётах лидерство – вещь переменная. На разных этапах разные лидеры. Нельзя быть компетентным во всех вопросах. А в космосе всё проверяется компетентностью, и лидерство тоже.

Мы не обсуждали этот вопрос, просто всем экипажем стремились сделать свою работу хорошо. Бывало, кто-то занимался чистым делом, а кто-то потихоньку выполнял не самую приятную, но необходимую – допустим, ассенизаторскую обязанность. Выполнил, остальные увидели, что это уже сделано, и всем приятно.

– А случилось ли, что кто-то из вас был в обиде на товарища?

– Обида – nepозволительная роскошь в космосе. Нас спланивали работа и уважительное отношение друг к другу – как к человеку, как к профессионалу в своём деле. Каждый понимал, что выбор всех троих не случаен. На Земле тысячи и тысячи людей вложили очень много времени, сил и бессонных ночей в то, чтобы мы выполнили их задание. Это обстоятельство было решающим, чтобы не предаваться амбициям, своим желаниям или нежеланиям.

– Чем пахнет космос?

– Этот запах появляется в станции, когда открывается люк из переходного отсека после выхода в открытый космос. Запах жжёного дюралюминия с «привкусом» вакуумной термоизоляции. Его нельзя ни с чем спутать.

– Какие моменты полёта были особенно трудными?

– Например, когда мы закрывали люк за первой экспедицией посещения. Такие экспедиции – как приезд дорогих гостей. Вы радуетесь дважды: когда они приезжают, и когда уезжают (шучу, конечно). Когда мы закрыли люки за своими «гостями», в первые часы после этого

перекинулись всего несколькими словами. Сразу навалилась усталость. Каждый думал: они-то скоро будут дома, смогут пойти в настоящую баню, поесть настоящего борща, а нам ещё полгода жить без этого...

Но было немало и весёлого. В один из банных дней решили постричься. Я сказал: «Ребята, я помню, как меня стригли, и, наверное, смогу так же сделать сам». Сразу вырос в их глазах. Постриг командира, потом бортинженера, они остались довольны. Предложили постричь меня пополам: одну половину командир, другую – бортинженер. Я был тронут их вниманием, но заявил, что техника стрижки у них разная, поэтому пусть это сделает кто-то один.

– Как вы оцениваете свой космический полёт?

– Каждый полёт закладывает новый кирпичик в фундамент знаний о неизведанном. О космосе, о возможностях организма. О том, кто мы есть на Земле, зачем живём. Такой кирпичик принесли и мы. Мы проделали 160 миллионов километров, кому-то предстоит лететь дальше. Мы сделали всё, чтобы им было чуточку легче, чем нам.

Время скоротечно

150 суток продолжалась вахта Владимира Ляхова и Александра Александрова на орбитальной станции «Салют-7». Александр позволил опубликовать выдержки из его личных записей, сделанных во время полёта.

...Володя сказал: «Пошла!». Я и сам почувствовал, как дрогнула ракета. До свиданья, Земля! Шли плавно, потом услышали стук – это сошёл головной обтекатель. Сразу в иллюминаторы хлынул свет. Боковушки закончили работу тоже плавно. Ракета немного повисла, затем пошла вторая ступень. Корабль задрожал, мы почувствовали перегрузку. Довольно звучно отделилась вторая ступень. Сразу ощутили сильный толчок третьей ступени, заброс за спину. Почувствовали невесомость. Я нашел момент посмотреть в иллюминатор. Плывут континенты, океан. Такое впечатление, что лежишь вперёд спиной и вниз головой.

...За первые дни полёта неприятной была только головная боль, которая появилась после стыковки, трудового дня, беспокойной ночи в бытовом отсеке. Потом стало легче, но чувствую – что-то не так, как на Земле. Нет резвости и обычного хода мыслей, движения скованно. После занятий физкультурой возникла тяжесть в голове, общее состояние было не совсем приятное.

...Понемногу укладывается наш быт. Нашли курагу, и вроде бы стали ближе к земной жизни. Но что-то есть, что отделяет от привычного, земного. Вспоминается всё так, будто это было очень давно и не с тобой, и неизвестно, когда ещё будет скоро.

...Занимались съёмками, много отсняли интересного. Сменили бельё, я сделал себе головную горячую ванну. Наливаешь воду на полотенце и протираешь. Получается неплохо.

...Болят пальцы, кисти, вчера много ими работали. На пальцах много заусенцев, ногти слабые и ломаются. Досаждают яркий свет от облаков через иллюминаторы. Глаза болят и слезятся. Очень устаём к концу дня, и нервы уже не такие, как утром. Просыпаемся свежие, но с неохотой.

...Занимался пайкой. Олово паяется так же, как и на Земле, но только приобретает шарообразную форму, если отрывается от паяльника. И может попасть в глаз, что и не замедлило сделаться.

...Все процессы в наших организмах здесь какие-то замедленные – например, рост ногтей на руках и ногах. А вот в «Оазисе» за пять дней стебельки карликовой пшеницы вымахали до пяти – семи сантиметров в длину. Приятно смотреть на зелень, это наши питомцы.

...Приходил на связь корреспондент радио, задал вопрос о впечатлениях за это долгое время. Всем кажется, что мы летаем давным-давно. Мы судим иначе. Время скоротечно, его невозможно повернуть вспять. Надо много сделать, а времени остаётся не так уж много.

...День стыковки с «Прогрессом-17». В отсеках снова очень чётко чувствуется запах калёного металла. Точно, – это запах космоса. И какая-то мелкая пыль. А на стыковочном узле налёт как графитовый, пальцами проведёшь – он чёрный.

...Беседа с Землёй, коснулись вопроса об отношениях в экипаже. Это дело очень сложное. Иногда здесь надо идти на расстановку точек над «i», а иногда не замечать чего-то. В теории всё это ясно, а в реальности, когда уже навалилась усталость, всё сложнее. Очень серьёзно воспринимаешь вещи, которые на Земле пропустил бы мимо ушей. Это происходит из-за дефицита контактов. Ясно одно: условия жизни и работы на борту очень далеки от земных.

...Обсудили с заместителем руководителя полёта Виктором Благовым вопрос, любопытный для оставшихся на Земле. Пол и потолок у нас здесь, в условиях невесомости, всегда остаются полом и потолком. Человек стремится к ориентации и к порядку при любых обстоятельствах.

...Подумалось: чтобы работа была в радость, надо, чтобы члены экипажа были совершенно единомышленниками. Если идти с хорошим пониманием друг друга, лёгкостью отношений и прочным взаимоуважением, любые сроки полёта – нипочём. У нас с Володей именно так.

...Невесомость приносит только неудобство и вред. Уплыла гайка – чтобы её взять, надо нежно или очень резко сомкнуть вокруг неё пальцы, иначе она улетит в самый тёмный угол, и там её не найдёшь. Если не закрепился хорошо, будешь болтаться и сделать руками ничего не сможешь. Все вещи всплывают из мешков и ящиков. Не говоря уже об организме, который всё-таки не хочет жить в невесомости.

А ещё был случай...

Уже много недель Пётр Климук и Виталий Севастьянов живут в космическом доме. В какой-то момент командир загрустил. Ему захотелось побыть одному: вспомнить свой земной дом, своих близких. Пётр уплыл из станции в транспортный корабль, задумался.

В это время Виталию понадобилось о чём-то у него спросить. Перед тем, как войти в корабль, он деликатно постучал пальцем в крышку люка.

– Кто там? – раздалось в ответ...

«Заря» на связи

Незаменимые есть

Благодаря телевидению, многие люди знают Виктора Благова в лицо. В дни работы советских космических экипажей, во время самых ответственных операций на орбите, он неизменно находился за своим пультом в главном зале Центра управления полётом. Менялись руководители полётов, обычно это кто-то из опытных космонавтов, а заместитель руководителя – постоянно Благов, управленец-профессионал.

Детство Виктора прошло в Туркмении. Как и все мальчишки в классе, он мечтал об авиации. После окончания школы стал студентом Московского авиационного института. Там увлёкся реактивными двигателями, а после окончания института стал ими заниматься всерьёз. Позже учреждение, в котором работал Благов, присоединили к конструкторскому бюро, которым руководил Сергей Королёв.

Виктор вспоминал, как он участвовал в проектировании и компоновке спускаемого аппарата знаменитого «Востока», как долго они выбирали его форму. Наконец, Королёв остановился на шарообразной, так как она самая простая. Но разместить внутри такого аппарата параллелепипеды приборов оказалось непросто. Поначалу на орбиту отправился упрощённый вариант пилотируемого корабля, затем для отработки всех этапов полёта были запущены на орбиту пять беспилотных «Востоков» – с животными и манекенами человека.

Благов никогда не забудет энтузиазма тех дней. Никто не думал о личном времени. По домам расходились лишь поздно вечером. Конструкторы буквально вырывали готовые чертежи из рук проектировщиков. Если возникали новые идеи, поправки вносили прямо в конструкцию. Молодым инженерам полностью доверяли, их престиж в организации был очень высок.

Выпускали весёлые стенные газеты. Проектировщики в заметках напоминали конструкторам, что, дескать, космические аппараты – это не пушки, которые те делали раньше, у них разные весовые категории. Конструкторы в ответ высмеивали передаваемые им проекты, – например, чертёж, а на нём – лишь ось изделия и пояснение: «Остальные данные будут выданы дополнительно».

Однажды Королёв привёл в цех шестерых молодых офицеров. Инженеры стояли полукругом и смотрели, как один из лётчиков снял ботинки и полез в кабину «Востока». В дальнейшем именно он отправился в первый рейс. Когда Юрий Гагарин полетел, Благов и его товарищи компоновали уже новые корабли.

Как-то раз главный конструктор пришёл в комнату проектировщиков, взял первую попавшуюся рабочую тетрадь и начал рисовать. Записал основные параметры нового корабля, требования к нему. Шестеро проектировщиков приступили к работе, каждый разрабатывал свой вариант. Королёв приходил каждый день, один за другим браковал варианты. В конце концов остался единственный – с внешней надувной шлюзовой камерой. На него навалились всем миром, и скоро Алексей Леонов доказал на орбите, что главный конструктор в своём выборе не ошибся.

С большим энтузиазмом было воспринято предложение запустить в космос орбитальную станцию. Всем не терпелось это осуществить. Проектирование, конструирование, изготовление, испытания – всё делалось на одном дыхании. Для экономии времени многие основные системы станции – ориентации, управления бортовым комплексом и другие – были взяты от кораблей «Союз». Сложнейшую машину создали по существу за один год.

Как же Виктор, убеждённый проектировщик, стал заместителем руководителя полётов? А кому же, как не инженерам конструкторского бюро, знающим все достоинства и недостатки космических систем, управлять их полётами?

Когда начала осуществляться советско-американская программа «Союз» – «Аполлон», было принято решение создать Центр управления полётом неподалеку от Москвы. В 1973 году Виктор и его товарищи уже сидели за пультами нового Центра. Постепенно здесь сложился крепкий коллектив энтузиастов, готовых и умеющих найти выход из самых неожиданных ситуаций.

Управление полётами – лишь часть их работы. Задолго до старта они составляли программы, готовили многие тома полётной документации. Во время полёта на каждые сутки составляли длинные «простыни» почасовых суточных программ: чем станут заниматься в тот или иной момент космонавты, какие операции или манёвры будут проводиться в автоматическом режиме. Расписывали работу Центра управления, станций слежения. Подготовка каждой такой программы – это сотни телефонных звонков, согласований, уточнений. Трудностей с каждым годом было всё больше, поскольку полёты становились всё продолжительнее, зачастую космонавты меняли друг друга на орбите. Приходилось управлять одновременно несколькими космическими аппаратами.

Многие товарищи Благова по конструкторскому бюро, по группе управления полётами стали лётчиками-космонавтами. А разве ему не хотелось слетать в космос? После такого вопроса на лицо Виктора как бы ложится тень. Оказывается, он подал заявление с просьбой зачислить его в отряд космонавтов в числе первых инженеров конструкторского бюро. Но на начальном этапе не подошёл по параметрам. В то время рост космонавта не должен был превышать 1 метра 75 сантиметров, он же – на девять сантиметров выше.

Когда стали принимать в отряд людей любого роста, Виктор снова напомнил о себе, но руководство его не отпустило – посчитали, что если Благова не будет за пультом, обнажится важный участок работы в группе управления. Так его мечта осталась неосуществлённой.

По московскому времени

Едва ракета-носитель с космическим кораблём отделяется от стартового «стола», в командном бункере, на наблюдательном пункте и в подмосковном Центре управления полётом раздаются сообщения: «10 секунд полёта, двигатели работают устойчиво...», «20 секунд, полёт нормальный...», «30 секунд...»

На протяжении всего активного участка полёта измерительные пункты космодрома непрерывно принимают информацию о работе систем ракеты. Перекрестье огненных струй из двигателей носителя превращается на небе в едва различимую звёздочку, потом совсем пропадает из вида, однако на наблюдательном пункте все остаются на своих местах, ждут главного сообщения. И вот, наконец, в динамиках радостный голос комментатора: «530 секунд, есть отделение третьей ступени ракеты-носителя. Космический корабль вышел на орбиту искусственного спутника Земли!»

Теперь эстафету связи с кораблём принимают наземные измерительные пункты – НИПы. Зоны их радиовидимости перекрывают всю территорию нашей страны, над которой пролетают космические корабли и орбитальные станции.

Сразу же после выведения корабля начинаются траекторные измерения. Баллистические группы НИПов определяют параметры движения корабля и немедленно сообщают их в Центр управления полётом. Наиболее важные данные высвечиваются на табло в главном зале и дисплеях операторов дежурной смены группы управления полётом.

Переговоры с космонавтами ведутся по особым каналам радиосвязи. Впервые такие переговоры состоялись 12 апреля 1961 года, когда приёмо-передающая радиостанция «Заря» связала Сергея Павловича Королёва с первым космонавтом планеты Юрием Гагариным. В память о той исторической беседе Центр управления полётом ещё долго сохранял позывной «Заря».

В августе 1962 года состоялись первые телевизионные репортажи из космоса. Миллионы телезрителей увидели на своих домашних экранах Андрияна Николаева и Павла Поповича, совершавших первый в истории групповой полёт. Со временем встречи работающих на орбите экипажей с телезрителями стали традицией.

Телевизионные приёмники имеются и на борту космических станций. В дни отдыха космонавты встречаются с семьями, друзьями, любимыми артистами, смотрят видеозаписи или телепрограммы, транслируемые с Земли.

Режим космонавтов строится по московскому времени. Каждое утро после 8 часов, когда орбитальный комплекс входит в зону радиовидимости одного из измерительных пунктов, в отсеках станции раздаётся голос оператора связи. Космонавты и те, кто обеспечивают их полёт на Земле, ведут переговоры о запланированных на этот день работах, особенностях проводимых исследований и экспериментов. В минуты отдыха операторы рассказывают космонавтам о том, как живут их семьи, что происходит в мире.

На протяжении дня радиосвязь «Орбита-Земля» включается не менее 10 раз. Много это или мало? Вот как ответил на подобный вопрос Юрий Романенко, вернувшийся на Землю после 326-суточной космической экспедиции:

– Иногда нам даже надоедают эти частые встречи с Землёй. И порой возникает желание на связь не выходить. Но и в космосе нет покоя – кругом всевидящее око Земли. Ну, а если говорить серьёзно, то у нас тёплые, человеческие отношения с операторами Центра, они наши товарищи – и по работе, и после работы. Возможно, сложные психологические ситуации возникнут при полётах на другие планеты. Но ещё раз хочу подчеркнуть, что у нас тесный контакт с Землёй, мы никогда не чувствовали себя оторванными от неё.

Флагман

Почётное название «Флагман» как нельзя лучше подходило судну «Космонавт Юрий Гагарин». Среди научных судов мира оно было самое крупное (в два раза больше «Титаника»!), самое красивое, издалика похожее на белый блестящий айсберг, увенчанный ажурными чашами антенн дальней космической связи. Благодаря гению наших проектировщиков и золотым рукам корабелов-балтийцев, в «Космонавте Юрии Гагарине» органично слились понятия «наука-космос-море».

...Катер подошёл к борту судна, спустили трап, но, чтобы подняться на него, нужно было выждать момент, когда волна подкинет катер, и трап поравняется с его бортом. Мгновение – и ты на борту судна, а твои товарищи уже где-то далеко внизу, в ожидании нового всплеска волны.

Первое яркое впечатление: на «Космонавте Юрии Гагарине» качка не ощущалась абсолютно. Словно ты находишься в доме, покоящемся на твёрдом скальном основании. Второе впечатление – его громадность. Коридор, по которому мы шли к своим каютам, казался бесконечным. Кроме кают общей площадью 20 тысяч квадратных метров, там располагались 86 научных лабораторий, имелись несколько больших кают-компаний, кино- и спортивные залы, две библиотеки, бассейн, бильярдная, поликлиника.

Электростанции судна были способны обеспечить энергией целый город. Когда в результате урагана город-порт Ильичёвск со стотысячным населением и многими предприятиями остался без «света», судно пришло к нему на выручку и справилось со своей задачей блестяще.

В научно-популярных журналах вам, наверное, приходилось читать о проектах городов для Заполярья, в которых люди могли бы жить, работать, развлекаться, что-то покупать, – и всё это не выходя из дома. Или, точнее, из комплекса, ограждённого от лютых морозов за надёжными стенами. На Севере таких комплексов пока не построили, а на море именно таким был «Космонавт Юрий Гагарин». Его жителями были врачи, архивариусы, уборщики, канцеляристы, бухгалтеры, переводчики, аптекари, портные, киномеханики, повара.

О работе моряков судят по их делам, и вот лишь один пример. Космический корабль «Союз Т», на борту которого находилась Светлана Савицкая, готовился к стыковке с орбитальной станцией «Салют-7». Судно «Космонавт Юрий Гагарин» было единственным пунктом, который мог проконтролировать процесс сближения, связать космонавтов с Центром управления полётом. И вдруг – сбой в работе одного из дизель-генераторов, обеспечивавших электроэнергией научную аппаратуру. Немедленно включился в работу второй, дублирующий генератор, но из-за перегрузки вышел из строя и он.

Выключение аппаратуры судна всего на несколько минут могло поставить под угрозу весь успех стыковки. А тогда, как нам сказал капитан, «хоть бросайся от стыда за борт». Благодаря мастерству специалистов неполадка была устранена, электропитание приборов отключалось всего на 16 секунд.

Много раз, находясь в Крыму, где работала одна из наших наземных станций слежения, мы с интересом наблюдали, как громадные чаши антенн поворачиваются в сторону заданной точки на горизонте в ожидании орбитальной станции, и затем «ведут» её по небосклону, словно охотники, держащие цель постоянно «на мушке».

А теперь представьте себе ситуацию, когда такие же чаши находятся как бы на гигантских качелях. Судите сами: работать приходится при штормах, когда гигантское судно умещается на двух-трёх волнах. Здесь нужно отдать должное конструкторам: успокоители качки постоянно поддерживали судно в устойчивом положении, а антенны были устроены так, что, несмотря на огромную массу, в считанные секунды могли быть нацелены в заданную точку и «держат» её мёртвой хваткой.

Для того, чтобы всё это осуществить, требовалось филигранное мастерство людей, управляющих этой сложной техникой. Мне рассказали интересную подробность: чуткие приборы, связанные с электронными системами управления антеннами, принимали в расчёт не только волновые условия, но и колебания палубы, связанные с... хождением по ней хотя бы одного человека.

Каждому судну по истечении какого-то срока требуется заход в порт – для пополнения запасов пищи, питьевой воды, да и просто для того, чтобы хоть на короткое время моряки могли бы ощутить под ногами не палубу, а твёрдую землю.

В одном из рейсов, когда иссякли запасы, было принято решение сделать заход в порт Лас-Пальмас. Местная пресса раздула мыльный пузырь клеветы относительно назначения судна, и разрешение на заход в порт получено не было. В течение многих недель единственной пищей в его кают-компаниях были макароны и консервы. В ограниченно количестве выдавалась вода, которая вырабатывалась опреснительными устройствами. На судне действовал жесточайший режим экономии. Правда, на работе это не отразилось, задачу свою судно выполнило.

И в следующем рейсе не обошлось без недобрых выступлений в местной прессе, однако заход в этот порт был разрешён. С тем, чтобы рассеять миф о якобы немирном назначении судна, капитан устроил приём. На него были приглашены представители властей Лас-Пальмаса, деловых кругов, радио, телевидения. Гостям предоставили возможность посетить любое помещение судна, ознакомиться с работой его научных лабораторий.

Вечером, когда гости разъехались, а на судне готовились ко сну, радисты приняли телефонограмму: в местном госпитале умирает женщина, и для переливания нужна кровь редкой группы. Судовые медики по документам быстро выяснили, что такая кровь у трёх членов экипажа. На судно прибыли представители госпиталя, взяли кровь. Женщина была спасена. А на следующий день перед судном, на пристани, собрались толпы народа. Играли оркестры, звучали песни. Люди принесли угощения для членов экипажа, бросали на борт нехитрые подарки.

К сожалению, сегодня о судне «Космонавт Юрий Гагарин» приходится писать в прошедшем времени: после развала СССР его приватизировала Украина, а в 1996 году новые хозяева замазали краской на его корпусе часть букв и под новым названием «агар» продали его зарубежной фирме на металлолом.

А ещё был случай...

Орбитальная станция приближалась к самой южной точке своей орбиты. Владимир Ковалёнок и Виктор Савиных собрались читать телеграммы, и вдруг на листы бумаги упали розовые блики.

Оглянулись и увидели: иллюминаторы все алые, словно кто-то надел на них розовые фильтры. Цвет становился всё насыщеннее, в нём появились рубиновые оттенки, гранатовые... Пожар? В одно мгновение космонавты оказались возле иллюминаторов. За бортом орбитальной станции полыхало полярное сияние: снизу, сверху, – вокруг!

Бортинженеру вдруг пришла в голову интересная мысль. Он метнулся куда-то вглубь станции, нажал нужные кнопки, – и на борту погасли все светильники. А из динамика раздалась негромкая музыка.

– Так мы с Виктором, – рассказал командир экипажа, – стали слушателями первого в истории космического сеанса цветомузыки: полярное сияние плюс соло для вентилятора с оркестром...

Из ряда вон

Реанимация

В октябре 1984 года Леонид Кизим, Владимир Соловьёв и Олег Атьков завершили рекордную 237-суточную вахту на борту орбитальной станции «Салют-7». Они законсервировали космический дом и приготовили его к полёту в автоматическом режиме. Так бы он и плавал по расчётной орбите в ожидании очередных «жильцов», если бы не ЧП: 11 февраля 1985 года системы «Салюта-7» перестали отвечать на запросы и команды Центра управления полётом.

20-тонная станция, постепенно снижаясь, грозила рухнуть на Землю, причём трасса её неуправляемого спуска пролегла над городами Японии, США и Европы, о чём в этих странах были прекрасно осведомлены. Такого рода событие уже случилось несколько лет назад: из-за ошибок в управлении упала на Землю американская орбитальная станция «Скайлэб», и потом её обломки находили в Западной Австралии.

В нашем случае было принято решение: во что бы то ни стало вернуть станцию в рабочее состояние, а для этого отправить на орбиту самых опытных космонавтов. Выбор пал на Владимира Джанибекова, за плечами которого были четыре космические командировки, причём две из них – на «Салют-7», и на Виктора Савиных, ранее летавшего на станцию «Салют-6», где какое-то время проводил наблюдения и эксперименты вместе с Джанибековым.

Перед космонавтами стояла задача на грани фантастики: найти в околоземном пространстве мёртвую станцию, точных координат которой никто не знал, состыковаться с ней и, как минимум, выяснить, можно ли её восстановить или, в худшем случае, хоть как-то управлять её падением. Руководитель полёта Валерий Рюмин определил задачу проще: «...состыковаться фактически с 20-тонным булыжником, который „Салют-7“ представлял на тот момент».

Тотчас же «ремонтная бригада» начала усиленные тренировки. «Оттачивалась техника пилотирования, чтобы достичь ювелирной точности. Режим за режимом, стыковка за стыковкой, – инструкторы придумывали всё новые трудности, изобретали отказы различных приборов и систем... Когда стало ясно, что наши навыки и знания позволяют осуществить намеченное, было принято решение о старте» – записал в своём дневнике Виктор Савиных.

К тому времени был готов к полёту «Союз», превращённый в ремонтно-спасательный аппарат. «Под завязку» залили топливом баки, чтобы его хватило для манёвров перед ручной стыковкой. Убрали кресло третьего космонавта и загрузили дополнительные ёмкости с водой и продуктами питания. На иллюминатор установили прибор ночного видения и лазерный дальномер, чтобы космонавтам было легче отслеживать подход к станции.

Шестого июня ремонтники стартовали с Байконура, а через два дня, в 11 часов, они уже видели «беглянку» в иллюминаторе.

«Станция очень яркая. Сначала её не было видно, потом начала разгораться. Красная-красная, в десяток раз ярче, чем Юпитер. Дальность 7,2 километра, 4,4...» – докладывал на Землю командир экипажа.

Подлетев совсем близко, космонавты поняли, что «Салют-7» повернут к их кораблю нерабочим стыковочным узлом, поэтому придётся облететь станцию и подойти к ней «с другого бока», что и было успешно сделано.

Интенсивные тренировки не прошли даром: пристыковались к станции с первого раза. «Не радовались, потому что этому чувству в наших душах уже не было места. Напряжение, усталость, боязнь сделать что-то не так, когда уже ничего нельзя исправить – всё смешалось.

Мы молча сидели в своих креслах, а солёный пот стекал по разгорячённым лицам» – вспоминал Виктор Савиных.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.