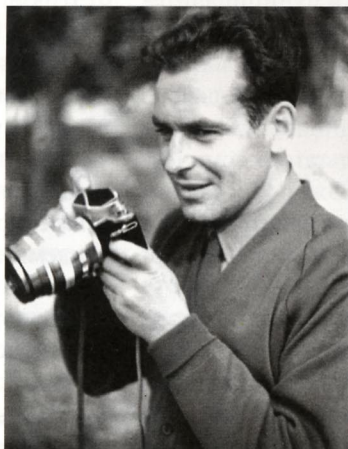


12 апреля мы отметили 50-летие полета Юрия Гагарина. Если Гагарин сделал первый виток вокруг Земли, то Титов совершил огромный прорыв, многократно увеличив время пребывания в космосе до 17 витков, что составило более суток. Сегодня об этом как-то подзабыли...



На приеме у генсека ООН У Тана



КРУЖИЛ НАД КРЯЖЕМ «ОРЁЛ»

6 августа 1961 года весь мир узнал о космическом полете «Орла» — Германа Степановича Титова. Для летчиков и десантников, которые базировались на военном аэродроме Кряж в пригороде Куйбышева (Самары) была объявлена «готовность номер один» — после приземления космонавта-2 им предстояло найти и доставить его в город, где бригада московских медиков должна была провести послеполетное обследование Титова.

Аэродром Кряж в 1960 году был определен как базовый для поисково-спасательных групп, обеспечивавших завершающий этап первых пилотируемых полетов. В Куйбышеве находился штаб Приволжского военного округа, и командующий ВВС ПриВО генерал-лейтенант Константин Терентьевич Цедрик отвечал за организацию поиска и эвакуации космонавтов.

По предложению подполковника Виталия Георгиевича Воловича, врача из ЦВНИАГа, летом 1960 года была сформирована группа молодых московских врачей (в ее состав входил студент 6-го курса Борис Егоров, будущий космонавт), которым предстояло пройти парашютную подготовку, чтобы в случае необходимости десантироваться на место посадки космонавта. Они вскоре приступили к тренировкам на Кряжском аэродроме. Руководил их подготовкой начальник парашютно-десантной службы ПриВО подполковник мастер спорта Василий Иванович Сараев.

Начиная с лета 1960 года военные летчики, базировавшиеся в ПриВО, постоянно принимали участие в поисках приземлившихся аппаратов с первыми животными на борту. В феврале 1961 года на Кряж из Подмоскovie, из

Люберецкого полка на неопределенное время были прикомандированы экипажи самолетов Ил-14 — поисковый, эвакуации и десантирования.

Когда 12 апреля 1961 года стало известно, что Юрий Гагарин приземлился в районе Энгельса, туда с Кряжа вылетел самолет-салон Ил-14 командующего ПриВО. Первоначально предполагалось, что на Кряжском аэродроме и будут встречать первого космонавта. Но весть о том, что кряжский экипаж улетел за Гагариным, моментально облетела военный городок. И, подлетая через два с небольшим часа к родному аэродрому, экипаж капитана Василия Григорьевича Баранова обнаружил, что все летное поле запружено народом. Экипажу дали команду лететь на заводской аэродром 1-го и 18-го заводов.

Но в августе 1961 года Кряжский аэродром все же стал по-настоящему космическим. 7 августа сюда доставили из Красного Кута Саратовской области Германа Степановича Титова, который завершил свой рекордный полет, проведя 25 часов 18 минут на околоземной орбите.

Титов Герман Степанович: «На месте посадки меня первыми встретили три человека, мотоциклиста. Подъехали,

так с подозрением на меня посмотрели. Потом, когда поняли, что к чему, объяснили: подумали сначала, что опять какого-нибудь Пауэрса сбили. Корабль мой раньше приземлился, я сверху видел, что автомобиль рядом стоит и уже люди толпятся возле шарика.

С места моей посадки в местный райком мы ехали на какой-то случайной «Волге», и у женщины, которая сидела рядом с водителем, голова была разбита — они, оказывается, рванули напрямую ко мне, в какую-то яму попали, она стукнулась головой.

Я говорю: «Давайте переведем, у нас в НАЗе есть какие-то медицинские штучки перевязочные». Она смеется: «Нет, не надо ничего, я самая счастливая женщина, я первая вас встретила на Земле».

В Красный Кут за Титовым с Кряжского аэродрома полетели два самолета. В один из них чудом попал фотокорреспондент газеты «За Родину» Виктор Ляшенко.

Ляшенко Виктор Григорьевич: «Мы с Ильей Максимовым, собкором «Красной Звезды» по ПриВО, обратились к Цедрику: «Когда будете составлять список на встречу нового космонавта, включите и нас, чтобы мы полетели с группой, обеспечивающей посадку». Он говорит: «Ладно».

Наступило 6 августа. Я рыбачу, сижу в моторке на Волге. Транзисторный приемник с собой. Слышу — запустили космонавта. Я сматываю удочки, заезжаю





8 августа 1961 года. Куйбышев. Первая просека

в редакцию, забираю аппаратуру и еду на Кряж. Узнаем, что в Красный Кут отправляют два самолета — Ил-14 и Ли-2. У трапа штабного Ил-14 стоит заместитель Цедрика и самолечно сажает по списку: врач, дублер... Мы кинулись — нет, отвечает, вам на борт нельзя. Мы побежали к Ли-2. Алетчики были знакомые, говорят: «Ладно, полезай, только спрячься за ширму». В Ли-2 были не кресла, а обычные обшарпанные скамейки. Тут сели еще офицеры, которым предстояло работать на месте посадки. Взлетел самолет, и мы тут появились.

Приземлились в Красном Куте. Нас сходу облепила толпа, народ кричит — думали, что на нашем самолете кто-то из космонавтов прилетел.

Снаряжается ГАЗ-69 и едет в район, чтобы забрать Титова — он откуда-то звонил, докладывал Хрущёву. А я уже битый волк был в то время и про себя решил, что от трапа Ил-14 не отойду. Уж мимо трапа-то Титов не пройдет!

И вот возвращается ГАЗ-69. Народ хлынул. На крыло Ил-14 залезло много людей, раскачивают. Герман вышел из машины, его все руками хватают, кричат. Наши военные его окружили, проталкивают к трапу. И тут я один кадр сделал. А потом он поднялся и вошел в самолет, а сопровождающие сказали: «Сейчас мы вам его покажем, только вы слезьте с самолета». И действительно — он вышел на мгновение, говорит: «Спасибо за внимание», — и я щелкнул еще один кадр.

Сели мы в Ли-2, еще группа киношников московских добавилась. А Ли-2 стартует через 5-6 минут после Ила. Как быть? Мы же прилетим позже. Опять обращаюсь к знакомым летчикам. Они связались по радио, объяснили ситу-

ацию, и руководство, которое летело на Ил-14, согласилось, чтобы наш самолет в Кряже сел первым.

А согласились они, я думаю, не столько ради нас, а чтобы обмануть встречающих. Так и получилось. Ли-2 наш сел, зарулили к командному пункту, на главную полосу, нас облепили встречающие. Мы говорим: «Да не знаем мы ничего, нет здесь Титова».

Комне подбегает фотокорреспондент «Красной звезды»:

— Слушай, когда же прилетит Титов?

Я его спрашиваю:

— Машина у тебя есть?

— Есть.

— Давай, я сяду в вашу машину и скажу, куда ехать.

Ил-14 пошел на снижение, касается полосы и к нам рулит, а потом разворачивается и в конец полосы уходит. Когда он до половины полосы дошел, я говорю: «Все, давай, жми, мы сейчас подведем прямо к нему». А остальные пешком побежали.

Титов, когда в Красном Куте приземлился, весь был потный, мокрый. Комбинезон расстегнут. Ему привезли туда майорскую форму, пока летели до Куйбышева, в самолете его переодели. И он вышел уже в майорской форме. Здесь я два кадра сделал. Забирает его машина и сразу увозит на Первую просеку.

А я бегу в редакцию проявлять пленки».

По длинному коридору Государственной думы быстро шел плотный человек в сером костюме.

— Герман Степанович, я из Самары, вы назначали мне встречу...

Такое неожиданное продолжение в сентябре 1999 года получили «космические истории», которые я печатала в местных изданиях.

Летом 1999 года самарский предприниматель Николай Сорокин организовал общероссийскую акцию по защите орбитальной станции «Мир». Агитационный пробег по восьми городам России завершился в Москве. Среди участников акции была и я. После пресс-конференции, которую давал в Государственной думе Сорокин, я поднялась на пятнадцатый этаж, где находился кабинет депутата Германа Степановича Титова, и оставила его помощникам подборку самарских статей — мне показалось, что, может быть, Герману Степановичу будет приятно услышать привет через годы от тех, кто готовил первые космические старты.

Через несколько дней в моем гостиничном номере раздался телефонный звонок. Звонил сам Титов! Он вышел из отпуска, прочитал статьи, очень обрадовался, что в Самаре бережно хранят память об удивительных 60-х годах, и назначил время встречи.

Два свободных часа у него выкроились 24 сентября. Стоял теплый и солнечный день. Я напомнила Герману Степановичу о таком же солнечном дне в Куйбышеве-Самаре в 1961 году.

У Титова потептели глаза.

— Ваш город для меня все равно был и останется Куйбышев. Первый раз мы у вас оказались, когда летели всей группой на запуск Звездочки и облет района предполагаемой посадки делали. Это был последний запуск перед Юрой, по его схеме полета —



фотографию, которую сделал Виктор Ляшенко, — на ней первый космонавт обнимается со своим дублером на куйбышевском заводском аэродроме во второй половине дня 12 апреля 1961 года, Гагарина только что доставили в Куйбышев из Энгельса, Титов вместе с товарищами по отряду прилетел из Тюратама.

— Хорошая фотография! А то мне не верили, что я тогда к Юрке провалился!

Быстро пробежал взглядом газетную полосу с очерком о куйбышевском инженере Геннадии Сошнине, одном из авторов стихов на популярную мело-

дию — «Заправлены ракеты, конечно, не водою...»

Герман Степанович спросил:


— Так это ваш земляк? А я и не знал, что он из Куйбышева. Песню-то все мы пели... Ее у нас все до сих пор вспоминают. Она была, если хотите, каким-то гимном на космодроме. В 60-е годы существовала такая мода не мода, но движение бардов. И у нас там на Байконуре был свой поэтический клуб, было много стихов и книжек выпущено самиздатовских на Байконуре. Все у нас там было когда-то...

Прошло еще несколько дней. 2 октября 1999 года проходило торжественное собрание, посвященное годовщине запуска первого искусственного спутника Земли. Потом был концерт, который закончился исполнением песни «14 минут до старта». А потом на сцену вышел президент Федерации космонавтики России Герман Титов и обратился к залу:

— Я уверен, что собравшиеся здесь ветераны помнят, что мы пели песню «14 минут до старта» на другие, народные слова, которые написал инженер из Куйбышева Геннадий Сошнин...», — и беззапинки, на память прочитал все пять куплетов! Я стояла и тряслась — чтобы не «сели» батарейки в диктофоне! Чтобы не кончилась пленка! К счастью, все было нормально, и в моем архиве хранится теперь этот уникальный звуковой документ, подтверждающий, что замечательное космическое братство «шестидесятников» было и память о нем жива не только у наших ветеранов!

Так по предложению Германа Степановича Титова и при его помощи я стала записывать на диктофон рассказы наших космонавтов. И эти воспоминания оказывались неразделимыми с рассказами тех куйбышевских специалистов, кто готовил звездные старты, оставаясь на Земле.

Тогда, на Хованской, Герман Степанович Титов, вспоминая начало наших космических полетов, сказал: «История уходит вместе с нами. Упустишь момент — и все, человек ушел. И унес с собой кусочек какой-то, который уже никто не восполнит».

К счастью, несколько фрагментов этой живой истории XX века мы сохранить все же успели... 

Валентина Полетаева



Завтрак на Земле

одновитковый корабль запускался, пятый, по-моему.

Но первые годы после полета я больше был с авиацией связан и чаще приезжал не на «Прогресс», а на соседний авиационный завод. Я же начал заниматься «Спиралью» тогда, возвращением на крылышках из космоса. В 1967 году была моя последняя командировка как летчика-испытателя в Куйбышев. Мы с экипажем из Владимирки принимали Ту-95, доработанный для сброса модели «Спирали» из-под брюха, из бомбового люка.

А потом, все остальные годы я занимался космическими программами...

Во время нашей беседы на Хованской Герман Степанович разложил на столе самарские газеты, обратил внимание на

