



Поздравляю прокопчан с Днем космонавтики,  
а также с 80-летием города Прокопьевска. Дорожите им.

Стр. 2-3

ПРОКОПЧАНЕ

# ПУТЬ К ЗВЕЗДАМ

Полвека назад началось освоение космоса

Наш собеседник Борис Валентинович Волынов - космонавт первого набора. На счету дважды Героя Советского Союза Бориса Волынова два полета в космос: в 1969 и 1976 году. Но прежде чем попасть в отряд космонавтов, нужно было пройти жесткий отбор.

Отбором и подготовкой будущих космонавтов занимались ВВС Вооруженных Сил СССР. Непосредственно отбор был поручен группе специалистов Центрального военного научно-исследовательского авиационного госпиталя. В космонавты выбирали военных летчиков-истребителей в возрасте до 35 лет, ростом до 175 см, весом до 75 кг. 24 февраля 1960 года начальником Центра подготовки космонавтов (ЦПК) был назначен полковник медицинской службы Евгений Анатольевич Карпов.

- Карпов лично первым отбирал кандидатуры, - рассказывает Борис Волынов. - Это биолог, который отвечал за все эксперименты. Он и собачек в космос отправлял. Нами занимался Институт авиационно-космической медицины. Это единственный институт, которому было разрешено проводить эксперименты над живым человеком. На нас определяли пределы нагрузок, которые способен выдержать человек. У меня как-то спрашивал молодой космонавт, который уже два полета совершил: а на чем «срезался» такой-то космонавт? Говорю: на нагрузке 10g, а все из первого отряда прошли 12g. Так этому молодому космонавту было трудно поверить в то, что мы это смогли выдержать. Сейчас максимум 8g проходят. Я все, что требовалось в те времена, испытывал. Может, поэтому жив и остался.

К 7 марта 1960 года была отобрана группа из 12 будущих космонавтов. Всех сразу готовить было невозможно, поэтому летом 1960 года из нее выделили шесть космонавтов: Юрий Гагарин, Герман Титов, Андриян Николаев, Павел Попович, Григорий Нелюбов и Валерий Быковский. Эта группа продолжила непосредственную подготовку к первому полету человека в космос.

Юра слетал в 1961 году 12 апреля. Титов - в авгу-

ПРОКОПЧАНЕ

# Путь к звездам

## Полвека назад началось освоение космоса

В преддверии этой даты главный редактор «Шахтерской правды» Владимир Кулешов встретился в Москве с нашим земляком космонавтом Борисом Волыновым.

сте того же года, провел сутки на орбите. Сказал после: больше не полечу! Оказывается, нужно было тренировать вестибулярный аппарат, иначе начиналась сильная «морская болезнь». Этого никто прежде не знал, не мог предусмотреть, предупредить. Данная проблема стала полной неожиданностью для Титова. Представьте, один на орбите, никто не поможет в случае чего. Потом выяснилось, что привыкание к невесомости происходит через трое суток.

**- К этому вас не готовили, а к чему и как готовили?**

- Нас готовили с помощью парашютных прыжков. По два раза в день прыгали, с задержкой раскрытия парашюта 50 секунд, за месяц нужно было сделать 35 прыжков. Благодаря занятиям гимнастикой в школе я с 17 прыжками стал отличником. Приземляться нужно было с катапультируемого аппарата на парашюте. Поэтому все должны были в совершенстве владеть парашютом, уметь обращаться с ним так же уверенно, как ногами при ходьбе. Ни праздников, ни выходных. Постоянная подготовка на секретном аэродроме. Готовил нас Николай Никитин, руководитель парашютной подготовки советских космонавтов, испытатель космической техники и средств спасения. Учил жестко, умел преподать свой предмет. Прыгали на воду и в скафандре, который весит более сорока килограммов. Плюс еще серийный запасной парашют. Нагрузка серьезная.

Только отпрыгал, через сутки подготовки - в сурдокамеру на десять дней. Это полная изоляция от внешнего мира. Замкнутая камера очень небольшого объема, где можно только встать с кресла или же полуоткинуться в нем для сна. В ней нужно было провести 10-15 суток



Б.В. Волынов в Звездном городке.

при полной звукоизоляции, светоизоляции, изоляции по газовому составу. День распisan по часам графиком работ. Никто с нами за это время контактов не поддерживал. Знаю, что американцы тоже подобные испытания проводили, так были случаи, когда на третьи сутки люди бились кулаками и ногами в стенки, галлюцинации появлялись. Очень высокая вероятность возникновения стресса. Мне удалось все спокойно перенести (в СССР первым прошел сурдокамеру Валерий Быковский, вторым - Борис Волынов. Вслед за ними это испытание выдержала большая часть отряда. - Прим. ред.).

С сурдокамерой в истории нашего отряда связан трагический случай. Валентин Бондаренко в сурдокамере находился уже десять суток. У ног космонавта стояла электрическая плитка, на которой он разогревал себе пищу. Разогревая, Валентин одновременно начал разматывать бинт, фиксировавший на руке один из

датчиков. Время что ли хотел сэкономить? Конец бинта попал на горячую плитку. И все бы ничего, если бы не среда в сурдокамере, которая на 40% состояла из кислорода. Кислородом была пропитана одежда и все, что окружало космонавта. Искра. Быстротекущий пожар... К моменту, когда Валентина извлекли из сурдокамеры, кожа его обгорела практически полностью. Это было 23 марта, незадолго до полета Юрия Гагарина. Надо понимать, на что шел Гагарин, с таким настроением. Ведь только-только похоронили Бондаренко.

Действительно, психологически первым космонавтам было очень тяжело. У конструкторов, ученых, медиков, специалистов, готовивших полеты, опыта еще было маловато. Ценой проб и ошибок искали верные пути. Порой ошибки происходили на глазах космонавтов. Борис Волынов вспоминает один из таких случаев:

«Поздно ночью в 23.18 должен был пройти старт

беспилотного корабля. На наблюдательный пункт нас не пустили. Но ночью и из нашего расположения было хорошо видно. И вот ракета пошла, пошла, пошла-а! Кричим: ура-а! Красиво. Завтра на таком же полетит человек. И тут на высоте она начинает разваливаться на куски, охваченная пламенем. Старт был неудачным. Приезжает Сергей Королев. Серьезнее обычного, бледный, взгляд суров.

- Видели? - спрашивает космонавтов.

- Видели... - отвечаем. На душе тяжко.

- Так вот завтра такого не будет! Будет нормальный старт. Всем спать. Отбой! - сказал, повернулся и ушел».

Старт с космонавтом В. Быковским на следующий день действительно прошел удачно. Но трудно представить, что он пережил эмоционально.

**- Борис Валентинович, с момента начала подготовки до первого вашего полета прошло девять лет. Долго ждать пришлось. Почему?**

- Действительно, срок немалый. Я готовился к нескольким полетам, но порой буквально за несколько дней до старта вдруг ставили других. Тасовались экипажи, переносились полеты, интриги какие-то возникали... Я заявлял руководству, что уже надублировался! Сколько лет уже готовлюсь?! Конкуренция между нами была большая. Если кто-то лучше тебя, то уже не ты полетишь. Потом я понял, как в ЦК выбирали кандидатов для полетов. Там, наверху, был у меня «друг», который побаивался, что в прессе появится информация, что моя мать по отчеству Израилевна. Это тоже сыграло свою роль.

В 1966 году начались испытания нового корабля - «Союз», который должен был сменить «Восток». Изначально эта идея родилась у Сергея Павловича Королева вскоре после полета Юрия Гагарина. Увы, главный конструктор не дождался до того дня, когда начались летные испытания «Союза».

Три испытательных полета беспилотных образцов так или иначе закончились неудачей. Корабли «Союз» нельзя было считать отлаженными, однако для них уже придумали дерзкую, эффектную программу. На трехместном «Союзе-1» стартует Комаров, на следующий день на «Союзе-2» летят Быковский, Елисеев и Хрунов. «Союз-1» подходит к «Союзу-2» и стыкуется с ним. Елисеев и Хрунов через открытый космос переходят в корабль Комарова, и все идет на посадку. Гладко было на бумаге...

23 апреля 1967 года Владимир Комаров взлетает нормально. Наступает этап раскрытия солнечных батарей. Но открылась только одна. Центровка нарушена, энергии не хватает... Сбои начались один за другим... Все поняли, что остается только идти на посадку. Посадка

не удалась. Спускаемый аппарат на скорости 40 метров в секунду в землю ударился. Комаров погиб. Все разбирались, и мы тоже пытались понять, что он делал в последние минуты, в какой позе был. Выяснился один опасный для жизни космонавта момент. В спускаемом аппарате стоит регенерационный патрон. Когда спуск идет, он дает воздух для дыхания. И имеет такое свойство - при повышении температуры начинает активно выделять кислород. Так случилось и с Комаровым: удар, пожар, выделение кислорода. А в кислородной среде все активно горит. Почти мгновенная смерть. То есть причину выявили. Шум, скандал на всех уровнях. Дали год на доработку.

Согласно второй попытке планировалось, что вначале запустят беспилотный корабль. Если все в порядке, стартует корабль с одним человеком. Проводится стыковка - и ура-ура. Неприятности забыты. Что произошло на самом деле? Выбрали Георгия Берегового. У него огромный опыт выхода из экстремальных ситуаций, очень опытный летчик-испытатель. Он самый выдержанный психологически из нашего отряда. Но и самый возрастной. Итак, с 26 по 30 октября 1968 года Береговой совершил космический полет на космическом корабле «Союз-3». В полете была первая в истории попытка стыковки с беспилотным кораблем «Союз-2» в тени Земли. Полет продолжался почти четверо суток. Но ничего не получилось после нескольких попыток. Мы посмотрели по телеметрии и поняли, что он с электроникой не справился. Да, боевой летчик, но с электроникой особо не дружил, человек старой закалки. Ему дали второго Героя, официально вроде как все хорошо. Но на самом деле неудача. У нас на «фирме» дали разгону всем.

За месяц провели разбор полета, выявили ошибки. Начали готовиться к следующему полету. По новой сдавали экзамены по всем направлениям. Быстренько прошли медицинские комиссии и уже в декабре были на космодроме. То есть оперативно сработали.

По плану было так. Пер-

вым стартует Владимир Шаталов. Днем позже стартуем я в качестве командира корабля, бортинженер Алексей Елисейев и космонавт-исследователь Евгений Хрунов. Мы должны были состыковаться с Шаталовым, а потом Хрунов и Елисейев перейдут с корабля на корабль через открытый космос.

**- На каком корабле вы полетели?**

- Тут есть такая тонкость. Космический корабль при старте называется «Союз-4», если выходит на орбиту, то ему присваивается название «Союз-5». А до этого корабль именуется заводским изделием. Так вот мой корабль назывался «изделие 13». С этим числом у меня уже была история. Как-то прихожу в укладочную, туда, где парашюты укладывают. Все парашюты разобраны. Мой, который я сам укладывал, лежит. И лежит еще один, несобранный. Никто его не берет. Ко мне руководитель подходит и говорит: ты ведь не суеверный, бери этот себе как второй. А все вокруг помалкивают, поглядывают на меня. Подхожу, смотрю на шестизначный номер парашюта. А последние четыре цифры - 1313. Я взял и сделал с ним 35 прыжков. Все было нормально. И вот мне дают космический корабль под номером 13, представляете, какое совпадение?!

Кстати, 13 января должен был стартовать Шаталов, космонавт номер 13. Но полет не состоялся, отказал прибор на носителе. Выяснилось это всего за полчаса до старта! Мы жили с ним в одной комнате, так он пришел весь бледный. Но на следующий день он нормально стартовал, а через день уже мы троим.

Старт прошел без происшествий, но в первый раз все равно ждешь любых неожиданностей, находишься в напряжении, чтобы правильно и оперативно среагировать. Связь с Землей только над территорией СССР. Едва вышли из зоны связи, идем на седьмой виток, и сразу отказала одна из систем автоматики, доложить ничего не можем. Я уже выбираю по глобусу, куда нам сесть. А места сплошь дикие, нас ведь никто не найдет. Связь будет только на 13-м витке, в нашем распо-



**Космонавты Алексей Леонов, Борис Волинов, Андриян Николаев и Юрий Гагарин после удачной охоты.**

ряжении было пять часов. Но система все же заработала, полет продолжили.

Стыковку мы должны были сделать над территорией СССР, чтобы телекамеры на кораблях могли передать изображение происходящего на орбите. Баллистики заранее все рассчитали, когда и где мы сможем состыковаться. Иначе топлива может не хватить. Расчеты оказались верными, и мы в заданной точке оказались рядом.

Вначале сближение проводили автоматически, с помощью системы наведения и обнаружения «Игла». Она рассчитана на расстояние не более 24 километров. В 20 километрах друг от друга мы начали сближение. Подошли на сто метров и перешли на ручное управление. Главное, чтобы относительно друг друга у нас не было большой разницы в скорости.

Вот уже между нами 30 метров. Зависли, скорость сближения нулевая. Можем состыковаться, но под нами Африка. Значит, стыковку никто не увидит. А будет ли еще такая хорошая возможность, неизвестно. И вот мы, удерживая эти метры между кораблями, тащились от Африки до Крыма. Вот нам передают, что нас и картинку с телекамер видят. Стыковку нам разрешают. Аккуратненько состыковались, как два вагона. И это при скоро-

сти кораблей более 28000 км/час. Эмоций и у нас, и на земле словами не передать! Немного передохнули. На следующий день у нас назначен переход. Все подготовили. Проверили скафандры, оборудование.

**- Как спалось, как отдыхали? Все-таки первый раз в космосе.**

- В бытовом отсеке было два спальных места, где можно зафиксироваться резинками. На третьего, то есть меня, отсек был не рассчитан. Я взял свой спальный мешок, зацепил его на крючок и разлегся, так сказать, на потолок. Там ведь свободно. Для нас было хорошо, что тогда создатели отсека рассуждали по-земному. Поэтому потолок оставался свободным от приборов, оборудования. А нам в космосе без разницы ведь.

Наступило время перехода Хрунова и Елисейева в другой корабль. Помогал надевать им скафандры. Люк закрыл за ними. В шлюзовом отсеке сбросил давление. Они проверили герметичность скафандров. Я проверил герметичность корабля. Это сейчас при стыковке космонавты переходят с корабля на корабль через стыковочный шлюз. А тогда только через открытое космическое пространство. Когда я им люк открыл, то у них обоих все параметры зашкалило в организме. Сказался стресс. По

идее, я должен был запретить им выходить в космос. Но через минуту, когда началась работа, все пришло в норму.

Управление двумя кораблями имеет свои сложности. Ведь все рассчитано на один корабль, а тут масса вдвое увеличилась. Так как топлива у меня было больше, то управлял я. Развернул так, чтобы солнце освещало путь ребятам. Они вышли и говорят: ни хрена ты сорентировал, теперь в гору переть. Я им: так невесомость же, какая вам разница?

Около часа длился переход. Даже выбраться из люка в скафандре не простое дело. Мы с Шаталовым им в случае чего помочь ничем не сможем, кроме как словами, если связь не прервется. Да и скафандры у нас нет. Но все прошло нормально. Шаталов принял ребят. Это была первая в мире стыковка на орбите и первый переход с корабля на корабль через открытый космос, а также первая космическая почта, т.к. стартовав позже Шаталова, мы взяли газету, в которой писали, что он в космосе, и ребята, перейдя к нему, передали газету. Опять буря эмоций. Потом мы расстыковались. Я остался на орбите, а они пошли на посадку. Сели нормально 17 января.

Подготовил  
**Игорь СЕМЕНОВ**

(Окончание следует)

В КУЗБАССЕ

## Новые рейсы

**С мая из Кемерова можно будет улететь в Минеральные Воды и Екатеринбург.**

Кемеровский аэропорт с 27 марта перешел на летнее расписание, которое обещает много нового. С мая этого года появятся рейсы в Испанию и Грецию. В Египет, Турцию, Таиланд, Китай самолеты также будут продолжать летать. Правда, в Таиланд и Китай вылетов станет меньше: 2-3 в месяц. А вот в Анталию, наоборот, планируют увеличить количество рейсов до 32 в месяц.

Изменения ожидаются не только на международных направлениях, но и на внутренних. Во-первых, увеличится количество вылетов в Москву. Ежедневно можно будет отправиться в Шереметьево, Домодедово и четыре раза в неделю - во Внуково. Проще станет добраться и до Владивостока: прямые рейсы будут осуществляться дважды в неделю. С июня по сентябрь будет курсировать самолет «Владивосток - Кемерово - Сочи» и по октябрь - «Кемерово - Сочи - Анапа».

Помимо этого, открываются два новых направления. Со 2 мая кузбассовцы могут отправиться в Минеральные Воды не только на поезде, но и самолетом - рейсом «Кемерово - Екатеринбург - Минеральные Воды». А с 7 мая будет выполняться рейс и «Кемерово - Екатеринбург - Краснодар».

- Пока запланировано по одному такому рейсу в неделю, но я не исключаю возможности, что по данным маршрутам они будут летать чаще, - сообщил директор ООО «Международный аэропорт Кемерово» Александр Рейх.

**Игорь ВАЛЕРЬЕВ**