

Е. Н. АНДРЕЕВ

75-724  
А 656

# НЕБО- ВОКРУГ МЕНЯ



Е. Н. Андреев «Небо вокруг меня». М., Изд-во ДОСААФ СССР, 1983

Автор книги Герой Советского Союза, заслуженный мастер спорта СССР Евгений Николаевич Андреев рассказывает о рабочих буднях испытателей парашютов. Вместе с автором читатель «совершит» немало разнообразных прыжков с парашютом, не раз окажется в сложных ситуациях.

Москва... Ясное зимнее утро. Полна движением площадь имени 50-летия Октября. А рядом покой заснеженного Александровского сада, величественные Кремлевские стены. Каждый раз, бывая здесь, вновь и вновь дивишься этой красоте, остро ощущаешь, как по-особенному дорога тебе столица.

С волнением вхожу в здание Президиума Верховного Совета СССР. Уже идет регистрация прибывших на торжественный акт вручения правительственных наград. Вижу немало известных людей — маршала Н. С. Скрипко, генерала армии М. М. Попова, адмирала Н. В. Исаченкова. К столу регистрации подхожу одновременно с могучим, добродушным великаном.

— Андреев,— басит он, и я сразу же узнаю известного киноактера.

— И я — Андреев,— говорю вслух неожиданно для себя.

Обмениваемся дружеским рукопожатием.

Присутствующих приглашают в Георгиевский зал для вручения наград.

Прошло почти двадцать лет с того памятного события, а мне оно помнится, будто было вчера. Мысленно возвращаясь к нему, я вспоминаю своих наставников, товарищей по парашютному спорту и испытательной работе, перебираю один за другим эпизоды своей жизни.

## ПЕРВЫЕ ШАГИ

Мне было четырнадцать, когда началась война. В ремесленном училище, куда меня направили, в нашей группе токарей было три парня и двадцать три девочки. Новое дело освоили быстро: сказались выучка в детдоме, где имелись столярная и слесарная мастерские, и где я провел многие часы за тисками и верстаком.

Практику наша группа проходила на Серовском металлургическом заводе. Работать приходилось и в ночные смены. Девчонкам поначалу было особенно тяжело. Покрасневшие веки сами опускались, рука теряла твердость, ломались резцы. Нам, мальчишкам, тоже хотелось спать, но мы старались не показывать вида, подбадривали девчонок.

Когда погнали от Москвы фашистов, мы радовались еще потому, что это и наш труд, бессонные ночи влились в стремительный натиск советских войск, в беспощадный удар по фашистам.

Осенью 1942 года по окончании ремесленного училища меня направили на один из оборонных заводов. Как я обрадовался, когда узнал, в выпуске какой продукции буду участвовать. Весь заводской двор был уставлен танками.

Я точил болванки и представлял, как мои снаряды разят фашистов. После пяти выточенных болванок делал стойку на одной руке. И забава, и разминка.

Завод увеличивал выпуск танков. Для обкатки и испытания боевых машин не хватало механиков-водителей, и я узнал, что меня переводят в сборочный цех помощником механика-водителя. Конечно, очень обрадовался, так как появилась реальная возможность научиться водить грозную машину. С завистью смотрел я на танкистов, приезжавших на завод за новыми машинами, ловил каждое слово из рассказов о танковых боях.

Вскоре моя мечта самому испытывать танки исполнилась. Но первая же доверенная мне для обкатки машина вышла из повиновения. Когда я дал газ и отпустил сцепление, машина, вместо того чтобы плавно выползти из сборочного цеха, ринулась на ворота, затрещали доски. В довершение всего танк наехал на аккумулятор, который случайно оказался у входа в цех. Пришлось мне тогда выслушать немало нелестных слов от начальника цеха и инженера. Зато навсегда сделал для себя железным правило: пока не уверен в себе, не изучил досконально машину, не начинай движение. Если же создалась непредвиденная ситуация, не теряйся, не суетись, действуй хладнокровно и с умом. Этот случай стал уроком на всю жизнь.

Зато сколько радости было управлять машиной, когда научился этому. Потянешь резко на себя рычаг, и тяжелый танк, словно ужаленная собачонка, завертится на одном месте. Еще несколько маневров рычагами и педалями, и машина, будто сорвавшись с цепи, устремляется вперед, а затем, набрав скорость, послушно замирает на двух-трех метрах от препятствия. Через несколько месяцев, в течение которых мне не раз доставалось от старших механиков за лихую езду, я стал общепризнанным виртуозом-водителем.

Как все мальчишки военной поры, я рвался воевать. Когда приезжали бойцы за отремонтированной техникой, упрашивал их взять с собой. Отвечали, что маленький.

Обидно было слышать такое, и пришло решение искать другие пути, чтобы попасть на фронт.

Однажды поздней ночью сел в один из погруженных на железнодорожную платформу танков и терпеливо стал ждать, когда эшелон тронется в путь. На рассвете сквозь сон, наконец, услышал, как на стыках рельсов все торопливее застучали колеса. Но доехать до фронта не удалось. Меня обнаружили и отправили обратно.

Около двух лет проработал на заводе. За это время основательно познакомился с техникой, полюбил ее на всю жизнь. А главное — прошел рабочую школу. Рабочий коллектив дал мне хорошую моральную, волевою и физическую закалку, окончательно сформировал характер. Именно он помог мне преодолеть все невзгоды, стать на ноги и смело смотреть в будущее.

## ПУТЬ В АВИАЦИЮ

Это не будет правдой, если скажу, что с детства грезил авиацией. Была у меня другая мечта — стать моряком. Почему моряком? Наверное потому, что по моим представлениям моряки были самыми смелыми людьми. Не раз перечитывал я рассказы К. Станюковича, В. Вишневского, А. Новикова-Прибоя.

В ноябре 1943 года меня призвали в армию. Надеялся, что попаду на флот. Но оказался в пехоте...

Алма-Ата встретила нас, молодых солдат, сильным морозом. Сразу же началась напряженная учеба.

В мороз, при пронизывающем ветре, по глубокому снегу делали мы многокилометровые переходы. На плечах одного из солдат — станок пулемета весом в тридцать два килограмма, на плечах другого — пудовое тело «максима». Закаленному трудом, заводскими буднями, мне приходилось легче, чем остальным, и я, по возможности, выручал бойцов своего расчета, командиром которого меня назначили. Перекладывал на свои плечи станок или тело пулемета и тащил его без усталости целые километры, давая отдохнуть товарищам.

По окончании учебы мне присвоили звание младшего сержанта и оставили в запасном полку. Рапорты командованию с просьбой перевести в действующую армию оказались тщетными. «Вы нужны здесь», — слышал одну и ту же фразу.

Затем меня неожиданно направили на медицинскую комиссию. По приказу Ставки Верховного Главнокомандования шел отбор в авиацию. Так весной 1944 года

оказался я в Армавирской школе пилотов, которая в те военные годы базировалась в Средней Азии.

Учеба с первых дней захватила меня. Мечтал побыстрее научиться летать и отправиться на фронт бить фашистов. Ведь, судя по сообщениям с фронта, война шла к концу, и хотелось успеть сразиться с врагом.

Сдан последний зачет, и получено разрешение на взлет с инструктором. Я разместился в передней кабине, инструктор, старший лейтенант В. Беляев, в задней. На земле весь полет был отработан до мелочей, но волновался я страшно. Сидел, крепко вцепившись в ручку управления, поставив ноги на педали. Когда начал вращаться винт и дрожь самолета передалась всему телу, услышал в наушниках голос инструктора:

— Андреев! Первый полет выполняю я. Вы только легонько держитесь за ручку. Зачем так зажали?

Почувствовав, что ручка управления вырывается из рук, я разжал пальцы.

— Вот так,— одобрительно сказал инструктор.— Выруливаем.

Лопасты винта начали вращаться быстрее и вдруг слились в один прозрачный круг. Самолет покатился по полю аэродрома на старт. Инструктор поднял руку, запрашивая разрешение на взлет. Стартер махнул белым флажком, и сектор газа под моей рукой ушел вперед.

В гуле мотора потонули другие звуки. Самолет, все убыстряя бег, запрыгал на кочках. В этот момент почувствовал, как ручка управления пошла вперед. Хвост самолета отделился от земли, колеса в последний раз чиркнули по взлетной полосе, и машина повисла в воздухе.

«Да-а. Это не танк»,— подумалось мне тогда. На ручке и педалях ощущались любые манипуляции инструктора.

Высотомер показывал двести метров. Я смотрел на землю, голубое небо и испытывал неповторимое чувство полёта. Воздушный простор манил все дальше и дальше. Но самолет, к сожалению, уже шел на посадку.

Через некоторое время вновь вырулили на взлетную полосу.

— Второй полет будем выполнять вместе,— сказал инструктор.

Теперь я уже сам поднял руку, запрашивая разрешение на взлет. Увидев взмах белым флажком, послал сектор газа вперед. Самолет тронулся, затем помчался по взлетной полосе и, казалось, тут же оторвался от земли.

После посадки, выбравшись из кабины, попросил инструктора сделать замечания по полету.

— Все в порядке. Будешь летчиком,— улыбнулся тот.

Шла последняя зима Великой Отечественной войны. Советская Армия изгнала захватчиков с территории Советского Союза. Школа пилотов перебралась в Армавир, на свою основную базу. Вскоре я попал в группу курсантов, которую направили в командировку на завод за истребителями Яковлева. По пути удалось побывать в родном городе, после долгой разлуки встретиться с сестрой. На заводе увидел мальчишек у станков. Вот оно, наше детство. Детство, сражавшееся с фашизмом. После этого желание было одно — скорее в небо.

## СТАНОВЛЮСЬ ПАРАШЮТИСТОМ

Вновь учеба. А в свободное время весь коллектив школы трудился над восстановлением разрушенного фашистами авиационного хозяйства. Груды битого кирпича и щебня остались на месте учебных корпусов и служебных зданий школы. По краям аэродрома торчали обгоревшие остовы ангаров.

Однажды, разбирая завалы, я познакомился с Григорием Портом. На груди старшины красовался значок парашютиста с подвеской, на которой стояла цифра 300.

— Это что же, столько напрыгали? — удивился я. Старшина утвердительно кивнул головой.

— А как бы мне прыгнуть? — спросил его.

— Подожди, начнем летать — напрыгаешься.

Но мне не терпелось. И я стал частым гостем в парашютной комнате, расспрашивал старшину об устройстве парашюта, помогал распускать и просушивать на воздухе огромные шелковые купола. Так началась наша дружба. Григорий Порт научил меня укладывать парашюты, и я стал проворно справляться с никелированным крючком, которым втягивают стропы в соты ранца — ячейки.

Однажды старшина встретил меня вопросом:

— Хочешь стать укладчиком парашютов?

Я с готовностью кивнул головой, решив, что пока полетов нет, можно поработать и укладчиком.

— Тогда садись и пиши рапорт командованию. Должность укладчика не занята.

Через несколько дней приказом по Армавирской школе пилотов меня назначили укладчиком парашютов. Новая должность была на редкость ответственной. От укладчика парашютов требуется безупречная точность, исключительная внимательность, строжайшая дисциплина. Вроде бы не сложно натягивать тугие резинки, прицепляя их прочными крючками к петлям клапанов. Но это только на первый взгляд. Перепутаешь крючки — ранец в воздухе не раскроется.

Многие профессиональные укладчики в дальнейшем становятся парашютистами. Немного позже мне пришлось услышать имя, а затем и лично познакомиться с Николаем Васильевичем Низяевым, уложившим за свою жизнь свыше тридцати тысяч парашютов. Когда-то он работал с Валерием Павловичем Чкаловым, укладывал парашюты другим прославленным летчикам — Владимиру Коккинаки, Михаилу Громову, Марине Расковой.

Долгое время Н. В. Низяев одновременно с укладкой парашютов занимался испытанием их новых образцов. Причем первый экспериментальный прыжок он совершил в сорокатрехлетнем возрасте. Ученики Н. В. Низяева, среди которых В. Петренко, Н. Жуков, П. Ищенко, стали известными испытателями и рекордсменами.

Мысленно я уже не раз висел под шелковым куполом парашюта. Казалось, что все уже знаю по книжкам, учебным плакатам. Готовился к первому прыжку и практически — тренировался на подвесной системе, трамплине, спортивных снарядах. К тому времени у меня был первый разряд по гимнастике и специальные упражнения давались легко, приносили большое удовольствие.

День первого прыжка. Сажусь в кабину старенького, выдавшего виды По-2. На высоте восьмисот метров летчик сбавил обороты, кивком головы дал знак приготовиться к прыжку. Я вылез из кабины, встал на плоскость крыла и правую руку перенес на вытяжное кольцо. Страх не было, просто казалось, что очень долго стою на плоскости. Наконец услышал: «Пошел!» — и оттолкнулся от самолета.

Когда мне показалось, что скоро земля, рванул вытяжное кольцо. Сильный динамический удар — и мое стремительное падение прекратилось. Шелковый купол плавно и приветливо раскачивался над головой. Поудобнее устроившись в круговой лямке подвесной системы, стал рассматривать наш городок. Скорость снижения сначала не ощущалась, потом земля стала надвигаться все стремительнее.

— Развернись, развернись по ветру! — кричали с земли.

Наконец понял, что кричат мне, и стал поспешно разворачиваться. Приземлился удачно. Купол парашюта лег рядом.

Освободившись от подвесной системы, увидел старшину Порта.

— Молодец! Поздравляю! — Григорий, подбегая, протягивал мне руку.

**Я — ИСПЫТАТЕЛЬ**

С тех пор мною овладела страсть к прыжкам с парашютом. Перечитал о них все, что мог достать. Так я узнал, что начинателем советского парашютизма был военный летчик и планерист Леонид Григорьевич Минов. В 1929 году он первым среди советских

авиаторов выполнил прыжок с парашютом. А 26 июля 1930 года в Воронеже Минов выполнил показательный прыжок с парашютом. Этот день стал днем рождения советского парашютизма.

Леонид Григорьевич подготовил немало своих последователей. Среди них Я. Мошковский, К. Затонский, И. Поволяев, И. Мухин и другие. За выдающиеся заслуги в развитии советского парашютизма 16 августа 1934 года Л. Г. Минову первому в нашей стране присвоено звание мастера парашютного спорта СССР.

Знакомясь с биографиями известных парашютистов-рекордсменов, я понял, что нашел свое призвание, и уже не мыслил себя без неба.

В один из дней лета 1947 года меня вызвали в штаб училища к начальнику парашютно-десантной службы майору Кобзеву. Он начал издаലെка: что думаете делать дальше, любите ли прыгать?.. И только потом спросил: Испытателем хотите быть?

Это прозвучало так неожиданно, что в первое мгновение я усомнился в услышанном. Мне предлагают стать испытателем? Конечно же, сразу согласился.

В ноябре 1947 года прибыл к новому месту службы и был зачислен в группу подполковника В. Г. Романюка — впоследствии Героя Советского Союза, заслуженного мастера спорта, заслуженного тренера СССР. Увидев его, удивился. В те времена, по незрелости своей, считал, что не так должен выглядеть столь прославленный испытатель. Казался он, на первый взгляд, весьма обыкновенным, к тому же был очень моложавым. А ведь за ним насчитывалось более полутора тысяч прыжков, о его высотных рекордах знал весь мир.

В годы Великой Отечественной войны Василий Григорьевич служил в воздушно-десантных войсках, готовил солдат и офицеров для выполнения заданий в тылу врага. Одна из крупных операций воздушных десантников была осуществлена зимой 1942 года во время контрнаступления Советской Армии под Москвой силами 4-го воздушно-десантного корпуса. В районе южнее и юго-западнее Вязьмы было десантировано свыше 10 тысяч человек, 320 минометов, 541 пулемет, 300 противотанковых ружей. Десантники совместно с 1-м гвардейским кавалерийским корпусом и партизанскими отрядами овладели значительным районом, который удерживали несколько месяцев. В боях они уничтожили 15 тысяч гитлеровцев, освободили более двухсот населенных пунктов.

К концу войны все соединения десантников стали гвардейскими. Многие воины и командиры были награждены орденами и медалями. А 126 самым отважным было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

Советские десантники в годы Великой Отечественной войны отличались высокой моральной и физической подготовкой. Они наряду с летчиками-фронтовиками имели более высокую парашютную подготовку, чем враги, более надежные средства приземления.

В одном из документов, захваченном у врага, сообщалось, что около 60 процентов немецких летчиков, совершивших вынужденные прыжки с парашютами во время боевых действий, получили серьезные травмы или погибли.

Когда осенью 1947 года я вошел в состав группы подполковника В. Г. Романюка, на вооружение нашей армии как раз стали поступать скоростные реактивные самолеты. В связи с этим появились новые средства спасения экипажей. Испытатели должны были проверить их надежность, помочь конструкторам устранить недочеты, составить инструкции пользования спасательными средствами и приборами при высоких скоростях и на большой высоте. Вот эту технику и предстояло испытывать нашей группе.

Коллектив, в который я попал, состоял из опытных специалистов: В. Г. Романюка, А. И. Колоскова, Н. Я. Гладкова, П. Ф. Ищенко и других. Все они имели большой опыт в испытании парашютов и впоследствии щедро делились им со мной. Обстановка в группе была творческая, взаимоотношения дружеские, благожелательные. Поэтому быстро шло мое становление как испытателя. Особенно много помогал мне Василий Григорьевич Романюк, который постоянно держал меня в поле зрения. Около

двадцати лет проработали мы вместе. Нас и сейчас связывает большая дружба, дружба ученика и учителя. В настоящее время Василий Григорьевич на заслуженном отдыхе, но не ушел от дел парашютных. Часто выступает с лекциями, докладами, участвует в качестве судьи в различных соревнованиях по парашютному спорту.

## ПЕРВЫЕ ИСПЫТАНИЯ

Василий Григорьевич Романюк вызвал меня к себе и предложил первое серьезное испытание нового тренировочного парашюта — с треугольным куполом.

Позади необходимая подготовка к прыжку. И вот я в воздухе на самолете Ил-12. Высота тысяча триста метров. В раскрытую дверь пассажирской кабины хорошо виден аэродром и большое поле, куда приземлялись парашютисты.

Прозвучал звонок — сигнал к прыжку. Я подошел к обрезу двери и по команде «Пошел!» покинул машину. После нескольких секунд свободного падения выдернул кольцо. Купол парашюта раскрылся без задержки. Осмотрел его. Повреждений не было. Приготовился к встрече с землей.

Так началась моя работа испытателя...

Хронометражист на земле тем временем записывал в журнале против номера парашюта и моей фамилии время свободного падения, раскрытия парашюта, снижения, скольжения, скорость приземления. За первым испытательным прыжком с новым парашютом последовал второй, третий, четвертый... Ведь практика показывает, что каждая новая конструкция, как бы тщательно она ни была проверена на земле, окончательно показывает себя только в воздухе. Только испытатель может сделать заключение, годен ли к эксплуатации данный парашют.

В свое время авиация привела к развитию парашютного дела, и до сих пор именно она диктует ему новые задачи, заставляет конструкторов создавать новые типы парашютов. Большой вклад в развитие парашютостроения в нашей стране внес руководитель мастерской-лаборатории Михаил Алексеевич Савицкий. В первую мировую войну он был солдатом-летчиком. Во время гражданской служил в ВВС Красной Армии. По окончании гражданской войны Михаил Алексеевич закончил Военно-воздушную академию имени Н. Е. Жуковского и стал специализироваться в области конструирования парашютов. Он выполнил более тридцати крупных научно-исследовательских, экспериментальных, конструкторских и проектных работ. На пять конструкторских разработок получил авторские свидетельства.

Под руководством М. А. Савицкого конструкторы Н. Лобанов, Ф. Ткачев, И. Глушков и другие проделали огромную творческую работу. Они искали для парашютов наиболее выгодные аэродинамические формы куполов, то есть куполов с минимальной площадью, с максимально безопасной скоростью снижения и хорошей устойчивостью. Эта задача оказалась весьма сложной. Одни купола обладали хорошей устойчивостью, но массовое изготовление таких парашютов требовало слишком больших материальных затрат и труда. Другие, наоборот, имели экономически выгодные показатели, но парашюты с ними были недостаточно устойчивы в воздухе — сильно раскачивались, а следовательно, не могли гарантировать безопасность приземления.

Большую помощь конструкторам оказывали научно-исследовательские лаборатории и институты, работая над проблемами аэродинамического сопротивления и воздухопроницаемости различных тканей. Эти качества тканей тесно связаны между собой: чем больше воздухопроницаемость ткани, тем меньше сопротивление купола и нагрузка, которую испытывает летчик при раскрытии парашюта, тем устойчивее в воздухе купол. И наоборот.

В свою очередь конструкторы парашютов при помощи испытателей выяснили, что воздухопроницаемость ткани незначительно изменяет скорость снижения, зато при почти одинаковых скоростях снижения парашют из ткани с большей воздухопроницаемостью дает при раскрытии значительно меньшую нагрузку на

парашютиста, чем купол из более плотной ткани. В результате совместных поисков промышленность выработала для парашютов шелковые ткани, обладающие прекрасными аэродинамическими качествами и высокой прочностью.

Привели к положительным результатам также и упорные поиски наиболее выгодной формы купола. Мастер парашютного спорта СССР инженер Николай Лобанов сконструировал первый советский парашют с квадратным куполом. Испытывал эту конструкцию один из старейших парашютистов нашей страны Николай Остряков.

Продолжать традиции парашютистов-испытателей было для меня высшей честью. И я без усталы работал над совершенствованием своего профессионального мастерства.

А впереди ожидали следующие испытания.

Все лето над аэродромом утюжил небо новый тяжелый бомбардировщик. Параллельно отработывались способы аварийного покидания различных точек самолета, разрабатывалась инструкция по прыжкам с парашютом из разных кабин многоместной машины. Ответственная работа легла на плечи испытателей. От них требовалось найти безопасные способы отделения от самолета, чтобы рекомендовать эти способы будущим членам экипажа.

Несколько дней ушло на изучение кабин, расположенных в различных частях фюзеляжа. Не все они отличались удобным выходом. К тому же было начало декабря, стояли необычные для этой поры двадцатипятиградусные морозы, на парашютистах топорщились толстые меховые комбинезоны, которые усложняли выход из узких проемов люков.

В первых полётах мне пришлось покинуть самолет через люк передней ноги шасси. На высоте тысяча триста метров я отделялся на различных скоростях полета, определяя наиболее безопасный способ прыжка.

Затем на мою долю досталась задняя точка — кабина воздушного стрелка. Выбираться из этой кабины требовалось не вниз, как в предыдущем случае, а в сторону, через отверстие в борту. На скорости свыше трехсот километров в час покинуть боковой люк и отделиться от самолета удалось без особого труда.

Второй раз пришлось прыгать при скорости триста пятьдесят километров в час. По сигналу штурмана начал выбираться из кабины кормового стрелка. Но когда вылез в боковой люк до половины, встречный поток воздуха перегнул меня пополам, прижал к борту самолета. С большим трудом протиснулся через узкое отверстие люка еще немного. Теперь, если собрать силы, можно выкарабкаться наружу. Оочевенными руками начал по сантиметру вытягивать комбинезон из люка. Изловчившись, оттолкнулся от фюзеляжа и вырвался из смертельных тисков.

Все это длилось какие-то секунды. Но мне показалось, что прошла вечность. Ощувив свободное падение, раскрыл парашют, по привычке оглядел купол и тут же перевел взгляд на землю, чтобы отыскать аэродром, площадку приземления и людей, ожидающих моего возвращения. До них было далеко. Пока я барахтался в люке, самолет успел пролететь значительное расстояние. Теперь нужно было умело использовать ветер, чтобы, управляя куполом парашюта, приземлиться поближе к аэродрому. Это удалось. Встретился с землей на самом краю площадки. Лишь погасив купол и отстегнув карабины подвесной системы, почувствовал, как устал, и опустился на легкий, рыхлый снег.

Подполковник В. Г. Романюк, подробно разбирая этот прыжок, признал мои действия правильными и поблагодарил за выдержку и находчивость.

В ту зиму довелось участвовать также в испытаниях новой парашютной системы оригинальной конструкции. Она имела специальное устройство, которое стабилизировало тело парашютиста в вертикальном положении (вниз ногами) до самого раскрытия основного купола. В каждом прыжке приходилось падать как бы стоя, со скоростью тридцать пять метров в секунду. Прыгал с высоты двух тысяч метров, затем трех, четырех и, наконец, с высоты шести тысяч метров. Кругом лишь свистящий, рассекаемый твоим



телом воздух, а над головой маленький купол, называемый стабилизирующим устройством.

На высоте семьсот метров срабатывал автомат, заключенный в маленькую неприметную коробочку, и с громким выхлопом над парашютистом раскрывался большой белый купол.

Об этом умном и надежном приборе, заключенном в коробочку, хочется рассказать особо. Ведь он когда-то совершил революцию в парашютном деле. С ним прыгают в настоящее время авиационные спортсмены, воины-десантники с любых высот и в самых сложных погодных условиях. Что бы ни случилось после отделения от самолета (растерялся ли человек, потерял ли сознание, ранен ли), парашютный прибор, получивший название ППД-1, точно, секунда в секунду, раскроет купол парашюта, обеспечит благополучное приземление.

Изобрели ППД-1 в 1936 году талантливые изобретатели братья Доронины.

Николай, Владимир и Анатолий родились в Сибири, в Омской области. Все они работали на железной дороге: Николай — кондуктором, Владимир — слесарем в паровозном депо, Анатолий — монтером. Общей чертой в характере братьев была их страсть к изобретательству, к созданию новых механизмов. Мальчишками они долго возились над постройкой аэросаней. Будучи подростками конструировали ветряные двигатели.

Судьба братьев сложилась так, как сложилась судьба миллионов советских юношей и девушек. Комсомольцев Дорониных направили на учебу. В Москве они успешно окончили рабфак, затем Николай и Анатолий поступили в институт инженеров транспорта, а Владимир в авиационный институт.

Однако случилось так, что вопросами, связанными с авиацией, занялись все трое. Как-то вечером в студенческом общежитии узнали они о гибели двух советских парашютисток — Тамары Ивановой и Любы Берлин. Их парашюты раскрылись слишком поздно.

— А что если попробовать сделать прибор, который бы сам в нужное время раскрывал парашют? — предложил Николай Доронин.

Идея пришла, но осуществить ее было трудно. Ни один из братьев никогда в жизни не видел близко парашюта и, конечно, не знал, как он устроен. И все же студенты-комсомольцы не отступали.

В один из октябрьских дней 1936 года в газетах появилось обращение Центрального совета Осоавиахима к изобретателям, рационализаторам, научно-исследовательским учреждениям, конструкторским бюро с предложением принять участие в разработке и создании прибора, который мог бы автоматически раскрывать парашют. Здесь же излагались основные требования к прибору. Они были весьма жесткими. Прибор должен раскрывать парашют на любой заданной высоте, работать безотказно и позволять парашютисту пользоваться существующим приспособлением для ручного раскрытия. Кроме того, прибор должен быть небольшим, не стеснять движений человека, не мешать, ему при отделении от самолета и во время приземления, не менять регулировку при толчках и ударах, устанавливаться на заданную дистанцию или высоту раскрытия парашюта непосредственно перед прыжком и приводиться в действие в момент отделения парашютиста от самолета, быть простым в изготовлении и безотказно работать при температуре от минус шестидесяти до плюс сорока градусов Цельсия.

Такие же высокие требования предъявлялись к точности показаний прибора, к материалам, из которых он должен быть изготовлен.

Владимир первым узнал об обращении и, прихватив газету с собой, после занятий помчался к Николаю и Анатолию.

— Вот читайте. Оказывается, конкурс объявлен. Не зря стараемся.

Братья отвезли чертежи и описание прибора на комиссию. Прошла одна, другая неделя — никаких вестей. «Наверняка работу посчитали никчемной,— решили Доронины.— Ведь конкурс-то всесоюзный, в нем участвуют крупные специалисты».

Братья уже перестали ждать ответа, когда Николай получил адресованное ему письмо. Развернув сложенный вдвое официальный бланк со штампом, он прочитал: «Приглашаем Вас прибыть на заседание конкурсной комиссии, имея при себе прибор, представленный Вами на конкурс в чертежах».

В приемной учреждения, где заседала комиссия, толпилось немало изобретателей. Большинство — пожилые, солидные люди. На такое представительное заседание Доронины попали впервые. Николай держал упакованный в бумагу прибор под мышкой, а Анатолий, прихватив по пути доску, теперь не знал, куда ее пристроить.

— А это зачем? — не сдержав улыбки, спросил один из седовласых участников конкурса.

Анатолий смутился. На помощь ему пришел Владимир.

— Для опыта,— ответил он.

Ни перед одним экзаменом в институте братья не волновались так, как сегодня. Когда их вызвали, Николай, как старший по возрасту, шагнул через порог первым.

— Моя фамилия Доронин. Я студент Московского института инженеров транспорта,— представился он.— А это,— Николай повернулся в сторону Владимира и Анатолия,— мои братья. Владимир — студент Московского авиационного института, Анатолий учится вместе со мной.

— Позвольте,— поднялся со своего места секретарь комиссии, не отрывая взгляда от списков участников конкурса,— у нас значит, что вы инженеры.

— Пока еще нет,— уточнил Николай.— Но скоро будем.

В состав комиссии входили известные ученые, специалисты в области аэродинамики, самолетостроения, представители заводов, изготавливающих парашютную технику, конструкторы, прославленные спортсмены-парашютисты.

— Ну что же, товарищи будущие инженеры. Показывайте ваш прибор.

Благожелательный тон несколько успокоил Дорониных. Николай положил прибор на

стол и, как на экзамене, стал объяснять его устройство.

— В основу полуавтомата,— доложил он,— заложен переконструированный часовой механизм серийного будильника...

Владимир и Анатолий следили за выражением лиц членов комиссии и при этих словах заметили, как многие улыбнулись: полуавтомат на основе будильника...

А Николай, уже ни на что не обращая внимания, продолжал:

— Прибор раскрывает парашют в любое заданное время в пределах до ста восьмидесяти секунд. Он прост, действует безотказно.

— Хорошо-хорошо, достаточно! — остановил председатель. Обратившись к членам комиссии, негромко спросил:

— Начнем?

Сидевшие за столом согласно кивнули. Председатель попросил Николая:

— Будьте добры, покажите ваше изобретение. Николай шагнул к столу, передал прибор одному из членов комиссии.

Осмотрев прибор со всех сторон, председатель вернул его и распорядился:

— Задание такое. Парашютист совершает прыжок с большой высоты. Купол парашюта должен раскрыться через сто четырнадцать секунд после отделения от самолета. Включайте прибор.

Николай начал заводить ключом механизм. Владимир в это время вышел из комнаты и тут же вернулся, держа в руке доску. Члены комиссии недоуменно переглянулись.

Николай поднял левой рукой прибор, а правой рванул за шнур. Выдернув пусковую шпильку, он положил прибор на стол. Члены комиссии, включив секундомеры, приготовились засечь время срабатывания прибора.

Но тут случилось то, над чем потом долго и от души смеялись члены комиссии. Анатолий быстро шагнул к столу, взял прибор, размахнулся и с силой бросил его в угол. Прибор стукнулся о стенку, отскочил на пол, покатился.

— Что вы делаете? — воскликнул кто-то из членов комиссии. Не на шутку встревожились и другие, сидящие за столом. Неожиданный поступок Анатолия не поддавался объяснению.

Анатолий между тем нагнулся, поднял прибор, привязал к нему кусок прочного шпагата и начал крутить устройство над головой. Но на этом странные манипуляции студентов-изобретателей не закончились. Владимир извлек из кармана гвоздь, положил на стол доску и начал прибором, словно молотком, забивать этот гвоздь.

Одни из членов комиссии пожимали плечами, другие смеялись. Все, что делали студенты, в правила испытаний никак не входило.

Наконец Николай взял прибор из рук Владимира, посмотрел на шкалу и, передавая его председателю комиссии, пояснил:

— Через пять секунд сработает...

И председатель, и члены комиссии с любопытством смотрели теперь на серенькую коробочку, которую только что бросали на пол, которой безжалостно забивали гвоздь.

Через пять секунд раздался резкий щелчок: сработала мощная пружина, предназначенная для выдергивания вытяжного троса парашюта из конусов ранца. Некоторые члены комиссии от неожиданности вздрогнули. Они и ждали этого щелчка, и в то же время сомневались: сработает ли устройство после такого варварского обращения?..

Посмотрели на секундомеры. Прибор, как и было задано, отреагировал точно через сто четырнадцать секунд.

Только теперь, когда стало очевидно, что изобретатели вполне нормальные люди, а их детище от ударов ничуть не пострадало — за столом комиссии раздался громкий смех. Смеялись все, а громче всех хохотал председатель.

Когда оживление улеглось, члены комиссии засыпали Дорониных вопросами: откуда родом, давно ли занимаются изобретательством, куда намерены поехать после окончания институтов и т. д. Студенты явно понравились членам комиссии. Чтобы создать такой прибор, мало иметь способности — надо быть еще и одержимыми, упорными в достижении цели.

Из трехсот с лишним конструкций, рассмотренных конкурсной комиссией, первое место присудили полуавтомату братьев Дорониных. Их прибор оказался прост, дешев в изготовлении, безотказен — словом, полностью отвечал предъявленным требованиям.

Что же это было за устройство? Заводная плоская пружина, передаточный, как и в будильнике, механизм в виде системы зубчатых колес, промежуточный механизм хода. Сбоку коробки припаяна трубка, в которой размещена мощная спиральная пружина, соединенная с часовым механизмом системой специальных рычагов и вытяжным тросом, идущим к конусам ранца парашюта. Специальная пружина в нужный момент и раскрывала парашют. Масса прибора со всеми узлами крепления его на ранце и на подвесной системе парашюта не превышала восьмисот граммов. Устройство не могло самопроизвольно включаться в работу и не препятствовало раскрытию парашюта ручным способом.

Прибор разместили на лямке подвесной системы парашюта, ниже вытяжного кольца раскрытия главного купола. Вытяжной трос в металлической оплетке проходил сквозь шланг, который лежал на левом плече парашютиста. Крепился шланг на специальной скобе, пришитой на верхнем клапане ранца парашюта. Конец вытяжного

троса присоединялся к верхней шпильке вытяжного кольца. Такое крепление прибора гарантировало парашют от преждевременного раскрытия в случае зацепления шлангом за что-либо в самолете перед прыжком и обеспечивало свободный доступ к вытяжному кольцу раскрытия главного купола.

Для приведения прибора в действие при заведенной пружине требовалось лишь выдернуть гибкую пусковую шпильку, и механизм начинал работать. Через заранее установленное на шкале прибора время пружина автоматически раскрывала парашют.

Над изобретением механизмов, предназначенных для раскрытия парашютов, трудились многие специалисты и до Дорониных. Их приборы делились на две группы. Первые были в полном смысле слова автоматами, вторые — полуавтоматами, т. е. нуждались в том, чтобы летчик или спортсмен непосредственно перед прыжком вводил их в действие, после чего они в заданное время раскрывали парашют. Но положительных результатов добиться не удавалось.

На земле новоявленный прибор Дорониных действовал безотказно. Однако окончательное заключение о его пригодности можно было сделать только после его проверки в воздухе, при прыжках с парашютом. Испытания эти провели Н. Аминтаев, Ю. Гульник и В. Романюк.

Работа по созданию прибора, раскрывающего парашют, оказала решающее влияние на дальнейшую судьбу братьев Дорониных. Они прочно связали свою жизнь с авиацией.

В 1957 году трагический случай оборвал жизнь Анатолия Дмитриевича Доронина. Он погиб при испытании нового образца парашюта, совершая свой тысяча четыреста сорок второй прыжок. Владимир Дмитриевич и Николай Дмитриевич после гибели брата с удвоенным упорством продолжали создавать новую парашютную технику. Гибель брата не заставила их бросить работу испытателей. Они сами проверяли в воздухе действие своих конструкций, разрабатывали новые замечательные приборы.

После ППД-1 появилось еще несколько интересных изобретений такого же назначения. Автором одного из них был инженер Леонид Саввичев. Его ПАС-1 срабатывал не через заданное время, а на заданной высоте. Действие прибора обуславливалось анероидом, реагирующим на изменение барометрического давления. Устройство Леонида Саввичева предохраняло парашютистов пусть от очень редких, но все же возможных ошибок летчика.

Представьте себе, что летчик ошибся и «выбросил» вас для выполнения прыжка с задержкой раскрытия парашюта на высоте не в пять тысяч метров, а в четыре. По расчету вы должны падать, не раскрывая парашюта, четыре тысячи метров. Это значит, что прибор-автомат, действующий по принципу часового механизма, раскроет парашют у самой земли или вообще не успеет сделать этого... Конечно, парашютист может понять ошибку пилота и сам раскрыть парашют. Но если прыжок происходит ночью или в условиях плохой видимости? Прибор же ПАС-1 в любом случае сработает в тысяче метрах от земли и прекратит свободное падение парашютиста.

После Великой Отечественной войны Леонид Саввичев и братья Доронины объединились и сконструировали новый прибор для автоматического раскрытия парашюта, в котором были объединены часовой механизм и анероид. Прибор оказался чрезвычайно удачным, обладая всеми положительными качествами прежних конструкций.

Нет нужды говорить о психологическом аспекте изобретений братьев Дорониных и Леонида Саввичева. Юноши и девушки, впервые отважившиеся на прыжок, десантники, спортсмены могут безбоязненно доверить свою жизнь парашюту, зная, что надежные приборы обязательно выручат их в трудную минуту.

Много прыжков с приборами братьев Дорониных совершили испытатели нашей группы, опробывая новую парашютную технику.

А впереди ждала новая работа. На смену шелку приходил капрон. Конструкторы предложили парашюты из капроновых тканей. Вновь и вновь парашютисты-испытатели поднимались в небо. Новый материал рвался, плавился при раскрытии, и прошло немало времени, прежде чем капроновые купола стали прочными и надежными, вытеснив из парашютостроения дорогостоящий шелк.

### ПРЫЖКИ НА ВОДУ

В самый разгар лета меня вызвал Романюк.

— Плавать умеешь? — спросил он, едва я переступил порог его кабинета.

— Не очень хорошо.

— Поехали, искупаемся.

Я был несколько удивлен. Во-первых, было не так жарко, а во-вторых, знал, как относится Романюк к тем, кто развлекается в рабочее время.

— Поедем, поедем. Освежимся немного,— уже настойчиво предложил Василий Григорьевич и подтолкнул меня к двери. Машина стояла у подъезда, и через час мы оказались на берегу неширокой речки.

— На тот берег переплывешь?

— Пожалуй, да! Мы вошли в воду.

— А теперь обратно,— предложил Василий Григорьевич, когда подплыли к противоположному берегу.

Уже натягивая гимнастерку, я услышал неожиданное предложение:

— Нужно испытать новую спасательную лодку для летчиков. Возьмешься?

— Что за лодка?

— Из прорезиненного шелка. Для спасания летчиков на море. Ты бы как раз подошел. На воде прилично держишься...

Через несколько дней я перебрался в Крым. Лодка оказалась необычной. Она легко складывалась и без труда умещалась в парашютном ранце рядом с куполом парашюта. Чтобы приводнившийся человек не утонул до того, как сумеет надуть лодку, была она снабжена специальным баллоном. При попадании баллона в воду в нем начиналась химическая реакция, и лодка наполнялась воздухом. В настоящее время устройство лодки для спасания летчиков несколько изменено. Лодка еще в воздухе до приводнения летчика собственной тяжестью вводит в действие баллон и наполняется воздухом.

Работа прошла обычным порядком. В дальнейшем, когда значительно увеличились скорость и высота полетов и появилось разнообразное высотное снаряжение, нашей группе не раз приходилось иметь с ним дело. Испытания есть испытания, и они преподносили сюрпризы.

...На Черном море стояла изумительная погода. Мы много купались и загорали и в комплексе с этим приятным занятием изучали новый носимый аварийный запас (НАЗ). В него входили: лодка, продукты, медикаменты, радиостанция и много разных мелочей, которые могут пригодиться в аварийной обстановке. Среди них были даже рыболовные снасти. Мы быстро освоились со своими задачами на берегу и лихо вскрывали консервные банки, быстро настраивали радиостанцию и орудовали рыболовными снастями.

Но вот первый летный день. Дул порывистый ветер, на воде было беспокойно — волнение три-четыре балла. Я прыгнул с высоты две тысячи метров. Через двадцать секунд выдернул вытяжное кольцо парашюта. Автоматически отметил про себя, что динамическая нагрузка при наполнении парашюта нормальная, распределилась равномерно. Дернул шнур, зачековывающий лодку, и она, вывалившись из ранца парашюта вместе с НАЗом, стала быстро наполняться воздухом. Снижаясь, успел заметить, что лодка сильно парусит, раскачивая при этом купол парашюта, а фал, которым она закреплена, все время запутывает мне ноги.

Стал готовиться к приводнению. Расстегнул замок подвесной системы, вывел из «окон» ножные обхваты и, коснувшись воды, выскользнул из подвесной системы парашюта. При этом со мной должны были остаться только лодка и НАЗ, а парашют, наполненный ветром, отсоединиться. Но ничего подобного не произошло. Тарированная застрочка соединительного звена не разорвалась. Купол не погас, а потащил меня за правый бок, где был закреплен фал лодки. Я изрядно нахлебался воды, но в конце концов разорвал звено вручную, освободился от парашюта и, подтянув лодку к себе, влез в нее.

Вот тут-то и начались неприятности. Когда втащил НАЗ в лодку, оказалось, что молния намокшего ранца не расстегивается. Наконец справился с ней, но теперь молчала радиостанция, что бы я с ней ни делал.

По программе мне предстояло воспользоваться продуктами и рыболовными снастями. Консервные банки, с которыми мы так легко расправлялись на берегу, никак не вскрывались, нож был маленький и неудобный.

С рыболовными снастями столь же не повезло. К тому же лодку все время приходилось удерживать носом к волне.

Конструктор НАЗа был серьезно озадачен, когда после первых же прыжков получил столько замечаний. Однако большинство недостатков было довольно быстро устранено и последующие испытания прошли нормально.

Вспоминаю также случай, который произошел со мной в Заполярье.

Работа шла серьезная. Испытывался высотный морской костюм. Температура воды в Баренцевом море была плюс один градус Цельсия, не прекращался сильный ветер.

Высотный костюм значительно усложняет выполнение прыжка на воду. Гермошлем, парашют с носимым аварийным запасом, лодка и кислородный прибор, различные разъемы, герметичные перчатки — все это заставляло тщательно готовиться к прыжку, четко оговаривать с ведущим инженером каждый пункт задания.

Испытания подходили к концу. Мне предстояло выполнить последний прыжок с последующим подъемом с поверхности воды спасательным вертолетом. Пункт программы довольно безобидный. Но накануне в гостинице разговорился с моряком, который долго служил в этих краях. Он рассказал, как в этом районе в годы войны акула «схарчила» раненого летчика. Настроение было испорчено. Ночью снились кошмары, и утром встал совершенно разбитым. На здоровье свое я пожаловаться не мог, так как знал причину своего скверного настроения. Врач заметил мое состояние, но объективные данные — давление крови, пульс, температура — были нормальные, и он успокоился.

Меня начали одевать. Сначала — высотный костюм, затем вентиляционный, утеплительный и, наконец, гермооболочку. Я не думал о трудности задания, о том, что придется падать несколько тысяч метров, не раскрывая парашюта. Все мои мысли были об акулах.

Взлет. И странное дело: все мои страхи позади. Я не раз замечал за собой такую особенность, прорабатывая особо сложные задания. Так было и на этот раз. Подошел к двери, закрыл остекление гермошлема и покинул самолет.

Врач сидел у дверей и внимательно наблюдал за мной. Отделившись от самолета, я приложил правую руку к гермошлему, а потом помахал ею в знак приветствия — традиционная привычка всех парашютистов-испытателей. Врач в ответ улыбнулся и тоже помахал рукой.

Впереди были: минута стремительного падения, три минуты снижения на парашюте и около часа пребывания на воде. Кажется немного, но сколько нужно сделать за это время!

Первая часть задания самая легкая. Падать, не раскрывая парашюта, приятно и привычно. Вижу наш поисковый корабль, рядом с ним быстроходный катер. На гребнях волн белые барашки — море неспокойно.

На высоте тысячи метров раскрыл парашют. Все нормально. Выпустил лодку и начал готовиться к приводнению. С уменьшением высоты почувствовал, как

стремительно перемещаюсь по горизонту: очень сильный ветер. Вот и вода — холодная и неприветливая. Сразу же погасил купол, хотя стропы так и рвались из рук. Затем осмотрелся. Лодки, которая должна была быть со мною рядом, не оказалось. Крутая волна то высоко поднимала меня, то стремительно опускала вниз. Стало не по себе — я ничего, кроме воды, не видел. Наконец во время одного из взлетов заметил лодку. Ярко-оранжевая, как апельсин, она быстро удалялась от меня, гонимая ветром.

В этот момент я почувствовал, как ледяная вода медленно заполняет мой костюм, и понял, что произошло. Лодку накрыло волной, когда парашют тащил меня за собой, шнур, связывающий меня с лодкой, оборвался в месте крепления к гермооболочке, вырвав из нее большой кусок.

Ситуация сложилась неприятная. Над поверхностью моря оставалась только голова в гермошлеме, костюм терял свою положительную плавучесть. Можно было надуть резиновый ворот, но для этого требовалось дернуть грушу включения специального баллона, чего нельзя было сделать, так как ворот находился под надетой на меня подвесной системой парашюта.

В перчатках действовать неудобно. С усилием отсоединил все разъемы, снял подвесную систему и дернул за грушу спасательного ворота. Тот стал медленно наполняться воздухом.

Теперь об этом эпизоде не могу вспоминать без улыбки. Помня об акулах, я тогда все время поджимал ноги, стараясь стать поменьше и незаметнее. Но это, конечно, было бесполезно. В своем костюме, отливающим серебром, я был похож на большую рыбу и, видимо, мог служить хорошей приманкой.

Быстроходный катер где-то нырял в волнах, вертолета тоже не было. Наконец на небосклоне показалась точка, которая быстро приближалась. Это за мной.

Бортмеханик спустил трап. Я отрицательно помахал рукой. В костюме, полном воды, мне по трапу было не подняться. Тогда на тросе выпустили кольцо, чтобы я застегнул его вокруг себя. Однако был сильный ветер, летчик не мог удержать вертолет надо мной и еще дважды повторил заход. Только в третий раз я справился с карабином кольца, облегченно вздохнул и как-то весь обмяк — сказалось большое нервное напряжение.

На борту включили электролебедку и стали медленно поднимать меня к обрезу двери. Когда оставался буквально один метр и, казалось, можно было уже ухватиться за стойку шасси, трос лебедки заело. Глядя на суету бортмеханика и его помощника, понял, что придется начинать все сначала.

Вертолет снизился, я коснулся поверхности воды и расстегнул карабин кольца. Пятнадцать минут, которые ушли на исправление лебедки, показались вечностью.

Позже, когда отдыхал на Черном море, еще долго вспоминался горько-соленый вкус ледяной воды сурового Баренцева моря.

Надо сказать, что незадолго до первого полета человека в космос наш коллектив провел испытания средств спасения космонавтов. Это наши парашютисты испытывали систему катапультирования кресла первого космонавта, парашют, скафандр, участвовали в проверке шлюза, через который Алексей Леонов вышел в открытый космос. Кроме того, мы помогали будущим космонавтам в совершенстве освоить парашютную систему, технику выполнения прыжка. Особенно много и плодотворно работали при подготовке космонавтов и отработке средств их спасения П. Долгов, Н. Никитин, П. Ищенко, В. Петренко, В. Данилович, Г. Николаев.

Всем нам было приятно работать с Юрием Гагариным, Германом Титовым, Павлом Поповичем, Борисом Вольтовым, Павлом Беляевым, Андрианом Николаевым и другими первооткрывателями космоса. Тесная дружба связала испытателей и космонавтов. Пока не было Звездного, мы, как говорится, жили под одной крышей, часто проводили вместе свободное время.

## В ВЕК БОЛЬШИХ СКОРОСТЕЙ

Мои первые шаги как парашютиста-испытателя совпали с началом бурного развития реактивной авиации. Возросшие скорости полета выдвинули перед конструкторами средств спасения множество вопросов, которые требовали немедленного разрешения. В отдельных случаях экипажи самолетов стали опасаться прыжков с парашютом, причем предметом, внушающим опасения, был, конечно, не парашют, в надежности которого летный состав не сомневался, а способ отделения от самолета. Так, некоторым пилотам казалось, что, выпрыгнув из кабины, они неминуемо попадут под удар стабилизаторов. Такое предубеждение, естественно, тормозило действия летчиков, и удобные моменты для спасательного прыжка иногда упускались. Такие случаи, пусть даже единичные, заставили предпринять срочные меры. Летчик должен чувствовать уверенность в том, что, покидая самолет в аварийной обстановке, спасет себе жизнь.

В марте 1950 года нам предстояло прыгать с реактивного истребителя Як-17. Новый самолет имел низко расположенный стабилизатор. Причем стабилизатор находился очень близко от кабины. Первые прыжки на скорости триста километров в час прошли благополучно. Было принято решение увеличить скорость до трехсот тридцати километров в час. Несколько человек испытателей, в том числе и я, выполнили прыжки и на этой скорости — все в порядке.

В воздухе парашютист-испытатель майор Огурцов. Мы, его товарищи, стоим на старте и внимательно наблюдаем за самолетом. Вот парашютист отделился и черная точка стремительно понеслась вниз. Купол парашюта наполнился. Но в это время летчик передал:

— Слышал удар о стабилизатор.

Все тотчас поспешили к месту приземления парашютиста. У майора Огурцова оказался перелом обеих ног.

Стало очевидным, что на большой скорости самолеты-истребители через борт покидать опасно.

Затем мы выясняли возможность прыжка с парашютом из реактивного бомбардировщика конструкции А. Н. Туполева.

Первый предполетный разбор. Его проводил известный летчик-испытатель Герой Советского Союза генерал-майор авиации П. М. Стефановский.

Генерал-майор П. М. Стефановский высоко ценил труд парашютистов-испытателей. За время службы в авиации он несколько раз вынужденно покидал самолет и спасался с помощью шелкового купола. Замечательная судьба у этого человека, и я позволю себе несколько отвлечься от основной темы.

Петр Михайлович Стефановский пришел в Военно-Воздушные Силы в 1928 году. Вскоре после завершения учебы в Качинской авиационной школе молодой пилот был направлен работать летчиком-испытателем.

Более тридцати лет давал он путевку в жизнь новым боевым машинам. В начале 30-х годов ему довелось испытывать первый советский тяжелый бомбардировщик ТБ-1 конструкции А. Н. Туполева. Вместе с известным летчиком М. М. Грозовым Стефановский оказал большую помощь конструкторскому бюро в усовершенствовании ТБ-1 — бомбардировщика, положившего начало целому семейству многомоторных самолетов — гордости авиации СССР.

Рекомендации молодого испытателя во многом помогли конструкторам при разработке следующей машины Р-6 (АНТ-7), а затем и четырехмоторного гиганта ТБ-3 (АНТ-6). Финалом испытаний ТБ-3 был беспримерный полет, в котором на самолете были подняты в воздух одновременно пять истребителей: два были прикреплены сверху на плоскостях, а три подвешены под крыльями и фюзеляжем.

П. М. Стефановский одним из первых среди летчиков-испытателей выполнил на реактивном истребителе фигуры высшего пилотажа. Родина по достоинству оценила его



героический труд. За испытания новых самолетов в мае 1947 года он награжден орденом Ленина, а в 1948 году удостоен звания Героя Советского Союза.

Слушая предполетный разбор Петра Михайловича, я невольно обратил внимание на пилота самолета, с борта которого должна была проводиться киносъемка, — красивого черноволосого майора с Золотой Звездой Героя Советского Союза на груди и большой орденой планкой. Он внимательно слушал указания генерала и что-то записывал в свой блокнот.

В дальнейшем мы стали добрыми друзьями. Это был Георгий Тимофеевич Береговой. Впоследствии он стал заслуженным летчиком-испытателем СССР, а затем вечное стремление к новому, неизведанному привело его в отряд космонавтов. В командировках, когда космонавты проводили тренировочные прыжки, а мы — очередные испытания, Георгий Тимофеевич с дотошностью, свойственной испытателю, выспрашивал меня о профессиональных тонкостях парашютного прыжка, заразительно смеялся над своими ошибками. Будучи в группе космонавтов Г. Т. Береговой довел счет прыжков с парашютом до пятидесяти. В своей книге «Небо начинается на земле» Георгий Тимофеевич подробно описывает свои прыжки с парашютом, в том числе и такой случай.

«...И все-таки ЧП ожидало меня не здесь, не на участке свободного падения, а в последние секунды перед приземлением, когда купол парашюта был раскрыт. Раскрылся он, правда, не совсем удачно: одна из строп зацепилась за мою ногу, и это было по моей оплошности. Я неправильно выдернул кольцо и слишком резко убрал руки. Лямки парашюта прошли у меня между ног, и левая нога попала в ловушку — теперь я снижался спиной вниз. Такое приземление хорошего не сулило: внизу обледеневшая, твердая как камень земля. Если не убьешься, то обеспечена травма позвоночника — и тогда прощай не только космос, но и небо.

Выручила быстрота реакции. Секунды были считанные, не оставалось времени ни на эмоции, ни на прикидки и рассуждения. Оценив ситуацию, я уже действовал, как автомат: точно и быстро. Но и время не стояло на месте, оставшиеся до земли секунды будто слились в единый миг.

Ногу удалось высвободить перед самой землей».

Перед полетом Г. Т. Берегового в космос мы разговорились на одной из тренировок. Он поблагодарил меня за обучение, а я, зная о предстоящем полете, пожелал ему успеха. Вскоре весь мир услышал о нем — ныне летчике-космонавте СССР, генерал-лейтенанте, дважды Герое Советского Союза, руководителе Центра подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина.

Программа выполнения прыжков с парашютом со скоростного реактивного бомбардировщика между тем продолжалась. Прыгать приходилось из двух точек: передней, где размещаются летчик и штурман, и задней, где находится стрелок-радист. Уже остались позади скорости четыреста, пятьсот, шестьсот километров в час. После прыжка на скорости пятьсот пятьдесят километров в час Николай Яковлевич Гладков закончил испытания. Просмотр киноплёнки и анализ показали, что дальше увеличивать скорость самолета опасно, ибо парашютист первоначально отходит от самолета, а затем, подхваченный потоком воздуха, идет по траектории на сближение с ним. Мне предстояло прыгать на еще большей скорости, так как я выполнял прыжки из кормовой кабины стрелка-радиста, где столкновение с самолетом не грозило.

Последний полет. Скорость шестьсот семьдесят километров в час. По команде «Приготовиться» открываю люк. Следует команда «Пошел». Сгруппировавшись, ныряю головой вниз. Страшный удар обрушивается на тело, как бы рвет его на части. С трудом выхожу из штопора и открываю парашют. Сильно болят ноги, мышцы рук и шеи. Приземлившись, падаю и не могу встать.

Просмотр киноплёнки показал, что, несмотря на то, что я сгруппировался, потоком меня буквально разбросало в воздухе, в результате чего получил растяжение мышц ног, рук, спины.

Все эти эксперименты выявили, что для спасения летного состава реактивных скоростных самолетов необходимы другие средства. Конструкторы предложили катапультные установки.

Катапульта — это, как известно, древняя метательная машина, швырявшая тяжелые камни в стены осажденных городов. Вот и на самолете установили специальное метательное устройство, которое в случае необходимости выбрасывает летчика из кабины вместе с креслом.

По замыслу изобретателей катапультирование должно было проходить так.

При необходимости покинуть самолет летчик сбрасывает фонарь кабины, ставит ноги на специальные подножки и нажимает рычаг спускового механизма, приводящий в действие пиропатрон (пороховой заряд), который, взрываясь, «выстреливает» из самолета сиденье вместе с пилотом вверх на несколько метров. Дальнейшее тоже несложно: летчик расстегивает ремни, крепящие его к сиденью. Если он этого не делает, то ремни расстегиваются прибором автоматически и сиденье отходит в сторону. Затем пилот действует, как и при обычном парашютном прыжке. Либо делает нужную ему задержку в раскрытии парашюта, либо сразу выдергивает вытяжное кольцо. Если он сам не может выполнить эти действия, то парашют автоматически раскрывается прибором.

Но как все будет на практике? Ведь по подсчетам в момент «выстреливания» на человека, главным образом на его позвоночник, должна действовать почти двадцатикратная перегрузка. Правда, такая перегрузка сохраняется всего лишь в течение нескольких долей секунды. Прежде чем приступить к катапультированию испытателей, врачи провели ряд опытов с животными, в частности с собаками. Их катапультировали на земле, на специальной установке. Когда выяснилось, что здоровью четвероногих экспериментаторов это не повредило, к опытам допустили парашютистов-испытателей.

Первый прыжок с парашютом методом катапультирования выполнил Г. А. Кондрашов.

Как только испытатель оказался "на земле, его окружили и засыпали вопросами.

— Все случилось так быстро, — отвечал он, — что боюсь что-нибудь напутать. Действовал строго по инструкции. Перегрузку ощущал — будто меня сильно встряхнули. Когда оказался в воздухе, освободился от сиденья, потом раскрыл парашют.

В том же году я впервые катапультировался из самолета МиГ-15 и сразу убедился, насколько легче покинуть самолет на скорости шестьсот километров в час методом катапультирования, нежели прыгая через люк.

## КАТАПУЛЬТИРОВАНИЕ НА СВЕРХЗВУКЕ

В дальнейшем нам много приходилось катапультироваться из различных самолетов, на разных скоростях и высотах полета. Особенно запомнились первые прыжки.

Однажды получили задание испытать катапультное устройство нового самолета. Перед этим предварительно изучили его, подолгу просиживая в кабине, мысленно нажимая на рычаги катапульты, продумывая последовательность работы всех систем, какое положение нужно занять перед выстрелом, как и что может произойти при стабилизации и отделении от кресла. В назначенное утро занял свое место в кабине истребителя. На кресле были установлены приборы для фиксации перегрузки при катапультировании и встрече со скоростным воздушным потоком. Последние напутствия друзей и конструкторов.

Вот и небо. Высотомер показывает полторы тысячи метров. Летчик переводит машину в горизонтальный полет, и стрелка указателя скорости ползет по кругу. Истребитель проглатывает километры пути, неудержимо набирая скорость.

Напряжение растет.

— Приготовиться! — раздался в наушниках голос летчика.

Я весь подобрался в кресле, положил руки на рычаги катапульты, смонтированные на поручнях сиденья, подогнул ноги. Взгляд скользнул по приборной доске, остановился на указателе скорости. Летчик передал команду:

— Пошел!

Тут же нажал рычаг катапульты. Выстрела не слышал. Резкий удар снизу выбросил вверх. Другой удар обрушился в воздухе. Встречный скоростной напор перехватил дыхание, заставил зажмуриться. Всем телом ощутил почти твердую плотность воздушной массы. Звенящая тишина окутала всего. Медлить нельзя. Теряя поступательную скорость, чувствовал, как увеличивается скорость свободного падения. До земли считанные сотни метров. Быстро отстегнул привязные ремни и расстался с креслом. Затем привычный рывок вытяжного кольца, и над головой распахнулся купол парашюта. Теперь можно поздравить себя с первым катапультированием.

После приземления обступили друзья. Хотелось тут же поделиться с ними первыми впечатлениями. Но подошел ведущий врач полковник Н. Ушаков и повел на стрельбище, где заставил стрелять из пистолета по мишени. Дело в том, что стрельба — один из элементов проверки работоспособности человека после катапультирования. С двадцатипятиметровой дистанции выбил сорок четыре очка из пятидесяти возможных.

После нескольких катапультирований на высоте тысяча пятьсот метров первая стадия испытаний закончилась. На второй, завершающей, стадии требовалось катапультиться с высоты четырех, шести, восьми и десяти тысяч метров. В этих высотных прыжках необходимо было длительное время нестись к земле в свободном падении вместе с креслом. В противном случае оно могло упасть далеко от испытателя и потеряться вместе со своими приборами. В испытаниях участвовали Николай Никитин, Владимир Петренко и я.

Катапультировались по очереди. Выстреливались из самолета и сотни секунд падали, не расставаясь с креслом. Лишь на высоте полторы тысячи метров отстегивались, отталкивали от себя кресло и в семистах метрах от земли раскрывали парашют. Кресло также опускалось на специальном парашюте.

После каждого приземления нам предлагалось стрелять по мишеням. Все стрельбы выполнялись на отлично.

— Новая катапульта не угрожает здоровью и жизнедеятельности летчиков, — заявил врач полковник Н. Ушаков членам государственной комиссии. Тут-то и произошел небольшой казус.

Один из членов государственной комиссии задал вопрос:

— А как стреляют испытатели в обычном состоянии? Таких данных у медиков не было.

На следующий день в тире из того же пистолета я стрелял как нарочно плохо. Врачу оставалось только удивляться.

За успешное испытание катапульты и высотные прыжки главнокомандующий Военно-Воздушными Силами наградил группу испытателей ценными подарками.

Когда вернулся из очередного отпуска, аэродром уже покрылся толстым слоем снега. Устройство, которому мы дали путевку в жизнь, находилось в серийном производстве.

Надо отметить, что организация испытательных прыжков по сравнению с организацией спортивных и тренировочных имеет свои особенности. Более повышенные требования, например, предъявляются к выбору площадки, на которую выполняются прыжки. При всяком парашютном прыжке место приземления находится на определенном расстоянии от линий электропередачи, различных высоких построек, рек, озер и т. п. Площадка для испытательных прыжков выбирается на еще большем удалении от опасных препятствий.

За пригодностью площадки для приземления парашютистов идет неослабное наблюдение в течение всего времени проведения испытаний: ведь препятствия на земле

могут возникнуть внезапно, причем самые неожиданные. Василий Григорьевич Романюк рассказывал об одном таком случае.

— Самолет, в котором разместилось полтора десятка испытателей, набирая высоту, взял заданный курс. Место прыжков находилось в сорока минутах полета от нашего аэродрома. Надо сказать, что редко приходилось встречать такую отличную площадку для парашютных прыжков. Большой ровный луг, покрытый высокой, сочной травой, и на десяток километров вокруг ни одного опасного для приземления препятствия. С одной стороны луг полукольцом окружал невысокий кустарник, в котором земляники было видимо-невидимо, с другой — простиралось поле пшеницы. После прыжков мы любили полежать на солнцепеке в высокой траве, поесть сладкой и душистой ягоды. Это были самые отрадные минуты в тех трудных, затянувшихся испытаниях.

Самолет, приближаясь к месту прыжков, прямо с ходу лег на боевой курс. Для летчика это не составляло труда. Он десятки раз доставлял нас сюда и настолько «пристрелялся», что мог найти зеленый лужок с закрытыми глазами. Затем последовала команда, и парашютисты один за другим оставили самолет.

Я, как и остальные испытатели, без задержки раскрыл парашют и, убедившись в его исправности, приступил к работе. Приспособление действовало отлично, и можно было с уверенностью сказать, что испытания закончены. Как всегда, сознание успешно завершённой работы принесло большое удовлетворение. Тут я вспомнил о приземлении и взглянул вниз.

Куда мне только ни приходилось приземляться: на леса, болота, подернутое первым ледком озеро, в придорожную канаву... Но то, что ожидало в этот раз, нельзя было предусмотреть, обладая даже самой богатой фантазией, на нашем зеленом лугу паслось большое колхозное стадо.

«Вероятно, ярославки», — попытался я определить породу коров черно-белой масти, мирно щипавших траву. А в следующее мгновение с тревогой подумал: «Как же теперь приземляться?»

Оставив самолет последним, я находился в воздухе выше своих товарищей и видел, чем завершился тот последний прыжок наших испытаний.

Первый парашютист угодил в самую середину стада. Он опустился прямо на корову, едва не сбив ее с ног, скатился на землю, но сразу вскочил. «Удачно прикорвался!»

Но тут события приняли опасный оборот. День был почти безветренный, и парашют испытателя, словно огромный разноцветный шатер, накрыл злополучную корову. Ошалев от страха, она дико заревела и понеслась галопом, таща за собой парашютиста, не успевшего освободиться от подвесной системы. Все это вызвало страшный переполох в стаде. Коровы бросились врассыпную.

В это время среди них стали опускаться другие парашютисты, и стадо совсем взбесилось.

Никогда не подозревал в этих, обычно флегматичных, животных такого буйного темперамента. Они металась из стороны в сторону, сталкиваясь друг с другом. Отчаянное мычание наполняло воздух.

Дальше было не до наблюдений. Ведь мне тоже предстояло опуститься в этот коровий бедлам. Управляя парашютом, я стал скользить в сторону, где, как будто, было меньше животных, и еще в воздухе расстегнул карабины подвесной системы. Приземлившись, я сразу освободился от парашюта и попытался устоять на ногах, но поскользнулся и упал. В тот же миг я увидел в пяти шагах от себя большого быка.

В отличие от коров он не бегал, не метался, а неторопливо шел на меня, низко опустив тяжелую лобастую голову и грозно напружинив могучий загривок. Я ясно видел в ноздрях быка большое металлическое кольцо со светлой полоской в том месте, где к нему обычно крепилась цепь, зарубцевавшийся разрыв на правом ухе и рога — широко

расставленные, массивные у основания и острые на концах, блестящие, будто отполированные.

Глядя на них, я понял, что не родился тореадором. Мне совсем не хотелось вступать с быком в единоборство. Первая мысль — вскочить и бежать. Но тогда бык наверняка бросился бы на меня, а на открытом месте от него не спасешься. Что же делать? Лежать и не шевелиться?! И вот, когда я уже думал, что моей карьере парашютиста-испытателя суждено закончиться на рогах колхозного быка, внезапно, словно в приключенческом кинофильме, пришло спасение. Оно явилось в образе пастуха— древнего деда с кнутом через плечо и суковатой палкой в руках. Несмотря на летнюю жару, он был одет в валенки, стеганый ватник и в старую смушковую папаху.

— Борька, не балуй! — крикнул дед, замахиваясь на быка суковатой палкой.

Бык мотнул головой и послушно остановился, а я проворно вскочил на ноги и малодушно спрятался за сгорбленную спину старого пастуха.

— С неба прыгаешь, а быка испугался,— усмехнулся дед.— Борька-то у нас не бодучий, только баловать любит. Племенной, лучший на всю область.

Пастух посмотрел на свое разбежавшееся стадо и с укоризной сказал:

— Эх вы, соколы, всю скотину разогнали...

От этих слов старого колхозника стало очень стыдно. Действительно, как же это могло случиться? Виноваты были все: испытатели, летчик, который вывозил нас на прыжки, и те, кто должны были ожидать парашютистов на месте приземления. Но надо сразу же сказать, что подобная небрежность в нашей практике встречается крайне редко,— закончил свой рассказ В. Г. Романюк.

Да, работа испытателя связана с определенным риском для жизни. Каждый из нас об этом знает. И все же мы вновь и вновь поднимаемся в небо для того, чтобы постигнуть неизведанное.

Мой товарищ Валентин Иванович Данилович был душой нашего коллектива. Не было среди нас лучшего, чем он, гимнаста, волейболиста, фотографа. Валентин одним из первых начал проводить фотосъемку в свободном падении и при снижении с уже раскрытым парашютом.

...Мы едем на полигон. Валентину предстоит катапультирование на опытной катапультиной установке. В приказе по ее испытанию мы с ним записаны оба, но первый идет он. Установка принципиально отличается от существующих, в ней много новых элементов, которые может оценить только испытатель. Режим, по нашим понятиям, не сложный — высота шесть тысяч метров, скорость семьсот километров в час, отделение от кресла на высоте четыре тысячи метров, контрольное время стабилизации сорок секунд. Если кресло через сорок, максимум сорок пять секунд не отойдет, нужно отделиться от него по аварийной схеме и открыть запасной парашют. Эта операция займет еще восемнадцать — двадцать секунд.

Пройден медицинский контроль, надето снаряжение, я проверяю на Валентине монтаж парашюта, приборов.

— Все в порядке,— говорю ему и улетаю на вертолете на полигон. Там мы стоим группой и напряженно всматриваемся в небо, оттуда должны появиться самолеты.

— Идут!

Действительно, появляется пара сверхзвуковых истребителей. Один чуть впереди, за ним справа — самолет с кинооператором. Я напряженно всматриваюсь в небо, боясь пропустить момент катапультирования... Над ведущим появляется дымок.

— Пошел!.. Включаю секундомер.

Все ближе к земле черная точка. В бинокль вижу: стабилизации нет, кресло стремительно вращается. Контрольное время на исходе. Напряжение нарастает. Но вот кресло «отстреливается», вспыхивает купол парашюта. Смотрю на секундомер — сорок пять секунд. Валентин верен себе, ждал раскрытия парашюта до последней секунды

контрольного времени. Но вывод уже ясен: кресло не может обеспечить надежного спасения летного состава. Такое заключение и делает наша бригада.

Время шло. Мы занимались повседневной работой, но иногда наведывались на предприятие, где велись работы по устранению дефектов на катапультной установке. Через год катапультирование манекенов с различных высот и на различных скоростях полета показало, что установка доведена до нормы.

И опять слово за парашютистами-испытателями. Мы с Валентином летим на испытательный полигон. Снова тренажи, сдача зачетов. Прыжок предстоит сложный — высота двенадцать тысяч метров, скорость сверхзвуковая.

Спрашиваю Валентина:

— Ну как, готов? Может быть, я прыгну, ведь мне уже приходилось катапультироваться в этом режиме?

— Евгений Николаевич,— говорит Валентин,— разрешите мне закончить программу. А потом, вы еще не оправились от последнего катапультирования.

Действительно, при последнем катапультировании мне разбило лицо опытным гермошлемом, и хотя врач наложил швы очень аккуратно, шрамы еще заметны, они розовые и твердые.

Накануне испытаний прогуливаемся вечером возле гостиницы, обсуждаем предстоящий эксперимент, вероятность возможных отказов, необходимые в этом случае действия...

Утром все как обычно. Завтрак, врачи. Они наклеивают на Валентина датчики и облачают в высотный костюм.

Все готово. Садимся в автобус и едем к самолету. Валентин весел, шутит. У всех хорошее настроение, тем более, что погода весенняя, а эксперимент последний и после проделанной сложной работы предстоит возвращение домой.

У самолета специалисты вновь тщательно занимаются Валентином. Каждый, проверив свой узел катапультной установки, расписывается в ведомости готовности. Последним подхожу к Валентину я. Остекление гермошлема закрыто: идет десатурация — дыхание кислородом. Процесс совершенно необходимый для того, чтобы, дыша чистым кислородом, вытеснить из организма азот и тем самым предотвратить его выделение из организма на высоте. Если не проводить десатурации, то в полете пузырьки азота могут появиться в суставах рук, ног, причиняя при этом нестерпимую боль. Вот почему, оказавшись на большой высоте, все парашютисты как бы прислушиваются к своему организму, со страхом принимая всякие неудобства и малейшие боли за приближение кессонной болезни. В случае появления таких болей высоту полета нужно немедленно уменьшить, хотя бы на тысячу метров. Разумеется, повторять в этом случае набор высоты нельзя и, следовательно, выполнение задачи полета срывается.

Проверяю подсоединение приборов, монтаж запасного парашюта — все в порядке. Похлопываю Валентина по гермошлему, жму руку. Испытатель в ответ улыбается.

Проходит немного времени и на полосу, как и обычно, вырливает пара сверхзвуковых истребителей — первый с испытателем, второй с кинооператором на борту.

— Взлет разрешаю,— подается команда руководителя полетов, и пара, стремительно разбежавшись, уходит в весеннюю синь неба.

Идут минуты ожидания. Слышим команды штурмана наведения.

— На боевом! Пошел!

— Вот и все,— говорит руководитель полетов и протягивает мне руку.— Поздравляю!

— У нас это принято делать после приземления,— отвечаю я.

...Мы возвращаемся домой. Мерно гудят двигатели транспортного самолета. Кажется, никогда так не было тяжело на душе, Валентина больше нет... Трагическая

случайность... Она бывает и в обыденной жизни, но с теми, кто идет первым, она случается чаще. Трудно свыкнуться с мыслью, что нет этого красивого, обаятельного человека. У него за спиной был Московский авиационный институт, звание мастера спорта, шесть мировых и всесоюзных рекордов. Он был среди тех, кто создавал и отработывал методику подготовки космонавтов, собиравшихся выйти в открытый космос. Помните, мир восхищался: «Первое шлюзование на борту космического корабля!». Задолго до этого Валентин поднимался в воздух на борту огромной летающей лаборатории, «плавал» в костюме космонавта по «бассейну невесомости», искал лучший, наиболее удобный вариант действий в космосе для первопроходцев Вселенной. А затем наблюдал за подготовкой космонавтов П. И. Беляева, А. А. Леонова, Б. В. Хрунова. «Хороший, толковый парень»,— сказал о Валентине, вспоминая те дни, космонавт Алексей Архипович Леонов.

Листаю альбом фотографий. Валентин и Юрий Гагарин. Запись, сделанная рукой первого космонавта Земли: «Валентину Даниловичу с уважением. Гагарин». Портрет космонавта Комарова. Строчки на обороте: «Валентину Ивановичу Даниловичу с наилучшими пожеланиями. В. Комаров». А вот Данилович с легендарным летчиком-испытателем Гарнаевым.

Есть светлые, мужественные и очень скромные люди, к которым все относится с большой теплотой. К таким людям принадлежал и Валентин Данилович!

### ТРУДНЫЕ МИНУТЫ

В 1961 году мне довелось участвовать в установлении четырех групповых мировых рекордов. Два из них были на точность приземления, а два — ночной и дневной с высоты двенадцать тысяч триста метров с задержкой раскрытия парашюта. В этих прыжках нужно было дать заключение опытному комплекту кислородного снаряжения парашютиста-десантника.

Завоевание высоты — дело нелегкое. На протяжении всей истории развития авиации человечество стремилось выше поднять свои самолеты. И уже в ноябре 1935 года советский летчик Владимир Коккинаки на серийном отечественном самолете достиг высоты четырнадцать тысяч пятьсот пять метров, установив мировой рекорд. Это говорило о том, что наша авиация имеет огромные возможности для овладения высотными полетами.

Вслед за нашими летчиками на эти же высоты проникали и парашютисты-испытатели.

Чтобы подниматься на большие высоты, парашютист должен систематически тренировать свой организм, приучать его переносить пониженное атмосферное давление. При подъеме на высоту дыхание человека становится учащенным, увеличивается объем вдыхаемого им воздуха. На земле для нормального дыхания вполне хватает шести-семи литров воздуха в минуту. Вверху кислорода меньше, и на высоте около десяти тысяч метров парашютисту для поддержания жизни необходимо пропускать через легкие тридцать пять — сорок литров воздуха в минуту. Поэтому при полетах на высоте свыше четырех тысяч метров человек нуждается в искусственном кислородном питании.

Один из видов кислородного снаряжения нам и предстояло испытать.

Основной состав группы, тренером которой назначили меня, составляла молодежь. Это были парашютисты воздушно-десантных войск. Для них все было впервые: и прыжки с большой высоты, и кислородные маски, и спасательные парашюты, с которыми в свободном падении значительно сложнее управлять своим телом.

Сначала барокамера, чтобы отобрать людей, способных хорошо переносить высоту двенадцать тысяч метров. Несколько человек отсеялось. С остальными начались тренировочные прыжки с высот четыре и шесть тысяч метров. Молодые парашютисты учились падать на спине, чтобы на большой высоте не обморозить лицо, а дойдя до высоты пять-шесть тысяч метров, перевернуться и падать вниз лицом.

А потом наступила пора прыжков, ради которых мы тренировались. Особенно запомнился тот, что выполнялся ночью.

Мы, девять человек, сидим в самолете на десатурации, дышим чистым кислородом. Прошло сорок минут — хватит, пора взлетать. Самолет, управляемый Антоном Дегтярем и Игорем Марковым, уходит в небо.

Томительно долго тянется время в самолете. За бортом очень холодно, но мы одеты тепло. меховое обмундирование, унты, меховые шлемы. Лица парашютистов закрыты меховыми масками и совершенно неузнаваемы. Я сижу крайним у грузового люка и держу связь с экипажем, а также периодически запрашиваю парашютистов о самочувствии. В знак, что все нормально, каждый поднимает вверх большой палец.

Мы на боевом курсе. Штурман Вилен Муравьев открывает грузовой люк. Загорается желтая лампа. Ребята встают со своих мест и, тяжело переваливаясь с ноги на ногу, идут к нему. Загорается зеленая лампа. Один за другим проваливаются парашютисты в ночную тьму. Я благодарю по радио экипаж и отделяюсь последним. Падаю на спине, широко расставив ноги. Вверху яркие звезды. Падать тепло и удобно, несмотря на то, что температура шестьдесят градусов мороза. Но вот высота шесть тысяч метров, воздух потеплел, можно перевернуться лицом вниз. Внизу пустынная темнота, лишь ярко горит неоновый маяк, который служит для ориентировки штурмана и парашютистов. Там же пункт сбора.

Я все время падаю в направлении маяка, чтобы как можно ближе к нему приземлиться. Срабатывает сигнальный прибор — высота тысяча пятьсот метров. Если через двадцать секунд парашют не раскроется автоматически, открою его вручную. Среди кислородных шлангов отыскиваю вытяжное кольцо и берусь за него левой рукой. Прибор сработал четко: на высоте пятьсот метров парашют открылся. Свечу фонариком, осматривая купол: все в порядке. Тьма кромешная, на длинном шнуре опускаю фонарь вниз, чтобы вовремя встретить землю. Вот высветилось желтое пятно земли. Приземляюсь. Расстелив купол парашюта, встаю в его центр и вожу вокруг себя фонариком — нет ли змей, каракуртов или скорпионов, о которых много всякого наговорили.

Перед прыжком нам были выданы по две ракеты — красная и зеленая. Пользоваться ими нужно было после приземления. Если все в порядке — зеленой, случилось что — красной. Достаю зеленую ракету и пускаю ее в ночное небо. Вскоре загораются еще восемь зеленых ракет — значит, все хорошо... Но вдруг загорается красная ракета — одна... другая... третья... Что случилось? Однако ничего страшного не произошло. Просто парашютисты, сосчитав девять зеленых ракет, использовали красные в качестве салюта. Было понятно настроение людей, которые только что перенесли большое нервное напряжение. Первое испытание в своей жизни ребята выдержали с честью. Но надо подчеркнуть, что удалось это благодаря тяжелому, упорному труду во время подготовки, благодаря сознанию нужности выполняемого дела.

Оба эти фактора — первейшие условия в работе парашютистов-испытателей, главная гарантия ее успеха. Трудности, с которыми приходилось сталкиваться в небе, преодолевались не за счет смелости или каких-то других природных качеств, а прежде всего за счет опыта и подготовки, в основе которых лежал большой труд.

Помнится, катапультировался на высоте тысяча триста метров. Покинув самолет, начал отстегивать привязные ремни, чтобы освободиться от кресла. Но не тут-то было. Замок заело. Основной парашют зажат между креслом и мной. А земля стремительно надвигается снизу. Оставалось лишь несколько секунд свободного падения. Но замок заклинило намертво.

Есть запасной парашют. Но его купол рассчитан на тяжесть до ста килограммов. Вместе с креслом я весил более ста тридцати. «Выдержит ли?!» А земля совсем рядом. Делаю последние попытки освободиться от кресла. Напрасно. Скорость падения нарастает. Ровную линию горизонта уже вспорола невысокая башня. Медлить нельзя.



Выдергиваю кольцо запасного парашюта. Воздух ударил в раскрывшийся купол. Бросаю взгляд вверх. Разрывов нет. Новый материал выдержал, запас прочности оказался достаточным.

Но приземление вместе с креслом грозило немалыми неприятностями. Можно было поломать позвоночник или ноги. И когда до земли оставалось каких-нибудь двадцать метров, удалось, наконец, отстегнуть и отбросить в сторону присосавшееся кресло.

Приведу еще один пример.

Предстояло покинуть истребитель с опытной катапультной установкой на высоте двенадцать тысяч метров при скорости около четырехсот пятидесяти метров в секунду, то есть сверхзвуковой. Это был первый в истории нашей авиации эксперимент катапультирования на подобной скорости. До этого случаи покидания самолета на сверхзвуковой скорости были, но на значительно меньшей. К тому же они не всегда оканчивались благополучно. Так, в 1955 году американский летчик-испытатель Ф. Смит вынужден был покинуть самолет на большой скорости. Установленная на самолете катапульта оказалась совершенно непригодной к использованию в данной ситуации. К счастью, летчик чудом остался жив, хотя и находился в бессознательном состоянии пять дней. Воздушный вихрь сорвал с него шлем, кислородную маску, ботинки, носки, перчатки, часы, кольцо, изодрал всю одежду в клочья.

Естественно, что коллектив конструкторов, испытателей, инженеров и врачей скрупулезно готовился к испытаниям и очень волновался.

...Конец декабря 1963 года. День выдался облачный, пасмурный, холодный. Пройден строгий медицинский контроль. Надето летное снаряжение. Проверив в кабине истребителя все системы жизнеобеспечения и внутреннюю сигнализацию, подготовился к полету, удобно устроившись в кресле катапульты.

Растут обороты двигателя, летчик отпускает тормоза, и машина, сорвавшись с места, начинает стремительный разбег. Кажется, только оторвались от земли, а скорость уже шестьсот километров в час. На высоте в одиннадцать тысяч метров начал «трудиться» высотнoкомпенсирующий костюм. Поступает под давлением кислород, и гермошлем приходится немножко «осаживать» на место, так как он от избыточного давления поднимается вверх. Вот и заданная высота. Сейчас последует разгон самолета, чтобы обойти звуковую скорость. Рядом, крыло к крылу, копируя схему полета ведущего, летит операторский самолет.

Мысленно в который раз проигрываю всю последовательность эксперимента. Нельзя забывать ни об одной мелочи.

Испытываемое кресло имело пиротехническое и парашютное устройства, запас кислорода, приемно-передающую радиоаппаратуру, запас продуктов и предметов первой необходимости, которые были уложены в НАЗ — носимый аварийный запас. Опорные поверхности кресла выложены мягкими пластмассовыми подушками, выполненными по форме тела. Все предусмотрели конструкторы, всё десятки раз проверили на земле. Но при сверхзвуковой скорости катапультная установка проверяется впервые.

Так как внизу сплошная облачность, летчик заходит на сбрасывание по командам наземного штурмана наведения.

— Приготовиться!

— Есть приготовить!

Переключаю питание кислородом от бортовой системы самолета на свой кислородный прибор. Еще раз поправляю гермошлем.

— Киносъемка.— Это команда кинооператору, который идет с нами рядом.

— На боевом! На боевом, Женя!— это мне предупреждение перед последней командой. Включаю ответный тумблер световой сигнализации.

— Понял, порядок! — И кладу руки на оранжевые рукоятки катапульты.

— Пошел!

Сжимаю рычаги катапульты, с силой тяну их вверх — должен раздаться выстрел.

Однако его нет. Не могу до конца вытянуть ручки кресла. В кабине тесно, кроме того, движения стесняет высотный костюм, в который под избыточным давлением поступает кислород, да и запасной парашют мешает.

— Пошел, Женя, пошел! — тревожно кричит летчик.

И вот, вжавшись в катапультное сиденье, собрав в мощный рывок все свои силы, дотянул рукоятки до предела. Раздался выстрел. Огромная ударная сила выбросила меня вместе с креслом на безопасное от самолета расстояние.

Сейчас с удовлетворением вспоминаю о том, что этот полет помог устранить серьезные дефекты в конструкции катапульты. А тогда... Тогда я попал в вихревой штопор, так как стабилизации кресла не было. Земля, небо, солнце, облака — все слилось в одном гигантском круге, который вращался с невероятной скоростью. Отяжелели веки, заложило уши, что-то подступило к горлу. За две минуты пролетел около семи тысяч метров. Моих ладоней, которые использовал для выхода из штопора в качестве рулей, явно не хватало. Поставив руки на вывод, стал ждать высоты пять тысяч метров, где по заданию должен был отделиться от кресла и открыть парашют. На нужной высоте резко взял на себя ручку сброса кресла. Кресло отсоединилось, и тут же раскрылся парашют. Много еще предстояло сделать в этом прыжке: выпустить НАЗ, надувную лодку, оценить характер снижения. Но это — потом. Первым делом открыл остекление гермошлема, снял перчатки и протер глаза — и словно чем-то запорошило. На руках кровь, но странно: никаких порезов нет.

Приземлился. Вторая половина зимнего дня, видимость плохая. Где-то недалеко летает поисковый вертолет — меня ищут. Уже который раз он проходит несколько в стороне. Достая сигнальный патрон и, когда вертолет показывается на горизонте, стреляю. Вертолет летит в мою сторону. Поднимаю над головой надувную лодку — она ярко-красная, и это помогает летчику ориентироваться. Вертолет зависает в стороне и садится. Только тут почувствовал, как устал и замерз. На мне был опытный капроновый летный костюм, который имел элегантный вид, но грел, прямо сказать, неважно.

Подбегают врачи, инженеры, парашютисты. Но смотрят как-то странно. В чем дело? Прошу дать зеркало. Мягко говоря, вид у меня оказался не бодрый, физиономия страшноватая. За две минуты штопора от перегрузки выступила кровь через кожу на лбу, на щеках, а белки глаз стали полностью красными. Но это — детали. Главное — эксперимент удался!

Это была работа, это был очередной испытательный прыжок. Единственная его особенность — многое проверялось впервые. Он помог устранить серьезные дефекты в новой катапультной установке, которая и сейчас надежно служит летному составу.

## ПРЕОДОЛЕВАЯ СЕБЯ

Одним из мастеров воздушных катапультных прыжков был парашютист-испытатель полковник Петр Иванович Долгов. Впервые я с ним встретился на III Всесоюзных соревнованиях парашютистов в Тушино в 1949 году. Познакомились. И с тех пор между нами завязалась большая мужская дружба. Она еще более возросла и окрепла с его переходом в наш коллектив.

Участник Великой Отечественной войны, награжденный многими боевыми орденами и медалями, Петр Иванович сразу пришелся по душе всем. Огромная выдержка и спокойствие даже в самых сложных ситуациях, пылкий ум, высокое личное мастерство позволили ему занять достойное место в среде парашютистов-испытателей и летчиков.

Те летчики, которым по ряду причин приходилось катапультиться из самолета и опускаться на землю на парашюте, своей жизнью во многом обязаны Петру Ивановичу Долгову. За тринадцать лет испытательной работы им многое сделано для отечественного парашютизма. Совершено тысяча четыреста восемь прыжков,

большинство из них — испытательные. Поставлено восемь мировых и всесоюзных рекордов. Дважды Петр Иванович участвовал в групповых прыжках из стратосферы с задержкой раскрытия парашюта. Им установлены одиночные мировые рекорды с немедленным раскрытием парашюта — ночью на высоте двенадцать тысяч девятьсот семьдесят четыре метра и днем на высоте четырнадцать тысяч восемьсот тридцать пять метров.

Петр Иванович Долгов за участие в испытании парашютных систем стал лауреатом Государственной премии, был награжден орденом Ленина.

С Петром Ивановичем мы во многих испытаниях участвовали вместе. Проверяли различные типы парашютов, катапультировались с самолетов. Вместе мы были и в этой памятной для меня командировке.

Весной 1954 года необходимо было провести цикл испытаний противоперегрузочного костюма и кислородной маски. Противоперегрузочные костюмы — это матерчатые жилет и брюки с резиновыми трубчатыми камерами. При возрастании ускорений в камеры автоматически подается сжатый воздух, и тогда костюм обжимает живот и ноги, препятствуя перемещению крови.

Надежность этого снаряжения поручили проверить П. И. Долгову, Н. К. Никитину и мне. Необходимо было выполнить программу катапультирований со скоростного бомбардировщика. Задание не очень сложное. Высота полторы тысячи метров, скорость семьсот пятьдесят километров в час, высота раскрытия парашюта восемьсот метров.

Штурманская кабина просторная, из нее очень хороший обзор. Выходим на последнюю прямую. Разгон, стрелка указателя скорости застыла на цифре семьсот пятьдесят, а высотомера — полторы тысячи. Впереди вижу площадку и расчетную точку катапультирования. Плотнее прижимаюсь к креслу, упираюсь ногами в его подножки, а головой — в заголовник. По команде стискиваю рычаги выстрела кресла. Меня выбрасывает из кабины и тут же пронзает резкая, обжигающая боль в бедре. Из-за несимметричного обтекания попадаю в штопор. Вижу, как моя правая нога, словно посторонний предмет, лежит горизонтально на потоке воздуха под углом в девяносто градусов к туловищу. Сомнений нет — перелом. Раскинул руки, вышел из штопора, выдернул кольцо парашюта. Перебитая нога висит за круговой лямкой подвесной системы. С трудом подтянув ее за штанину летного комбинезона, положил на вытянутую левую ногу. Открыл запасной парашют. К моему счастью, ветер был очень слабый, и купола парашюта послушно улеглись рядом. Тут же подъехал врач и с ним П. И. Долгов.

— Ну, что лежишь? — спросил Петр Иванович.

— Ногу сломал.

— Да нет, наверное, трещина, — усомнился Долгов. Но нога лежала так, что никакого сомнения относительно перелома не было.

Консилиум врачей в институте имени Склифосовского подтвердил первый диагноз. Заключение врачей: раздробленная кость срастись не может, слишком велика поверхность повреждения — более шестнадцати сантиметров рассеченного на мелкие кусочки бедра. Нужна немедленная ампутация правой ноги. «Стать инвалидом?! В двадцать семь лет!» Гибель планов, потеря любимой работы!

— Я не согласен! Все, только не ампутация! — категорически заявил я.

И вот, когда казалось, что приговор авторитетной медицины окончательный и обжалованию не подлежит, вступил в борьбу за мою судьбу доктор Алексей Васильевич Смирнов, лечащий врач. Он хорошо понимал, что такое для парашютиста потеря ноги. Договорившись с хирургами о методе лечения, Алексей Васильевич обнадежил:

— Попробуем обойтись без ампутации. Но от тебя потребуется огромное терпение. Будем вытягивать ногу, будем склеивать кости, вставлять штифты. Выдержишь?

Много часов прошло на операционном столе. Больше двух месяцев неподвижно лежал на спине с подвешенной на блоке ногой. Когда ногу освободили от гири и сняли с блока, по грудь наложили гипс. Тянулись дни, недели, месяцы. И все это время товарищи не забывали меня. Чаще всех навещал Петр Иванович Долгов. Рассказывал о работе, о том, что еще предстоит сделать. Больше всего благодаря ему я поверил, что буду еще прыгать. Твердую опору постоянно ощущал и в самом близком человеке — жене Валентине Владимировне. Она хорошо понимала, что происходит со мной, и сделала все, чтобы облегчить мою участь.

Наконец, гипсовая оболочка снята, сделан рентген. Кости срослись. Но правая нога, как ее ни тянули, стала короче на четыре сантиметра.

— Может быть, еще потянем? — спросили хирурги.

— Э, нет! Это как-нибудь переживем, — пошутил я,

обрадованный результатами лечения. И поблагодарил врачей за доброту и мастерство, начал усиленно тренироваться. По несколько часов в день проводил в гимнастическом зале: лазил по канату, вертелся на турнике, упражнялся на брусках, у шведской стенки. Через два месяца костыли сменил легкой тростью. Приехав долечиваться в санаторий, подолгу плавал в море, помногу ходил, стараясь не прихрамывать. Острую боль причиняла ежедневная разминка правой ноги. Это были минуты мученического напряжения воли. Но все переносил, чтобы подняться в небо.

Прошел год. Не раз и не два пытался получить разрешение вернуться к любимому делу. Но врачи отказывали. И вот по ходатайству начальника хирургического отделения военного госпиталя полковника Н. С. Ивлева, к которому присоединился и доктор А. В. Смирнов, собралась комиссия, возглавляемая генералом медицинской службы.

За столом — врачебно-летная комиссия и врачи-специалисты. Перед ними рентгеновские снимки, выписки из истории болезни, ворох анализов. Врачи внимательно рассматривают снимки, перекидываются медицинскими терминами и безнадежно качают головой. Я страшно волновался. Знал: в эти минуты решается вся моя дальнейшая судьба.

Алексей Васильевич Смирнов докладывает о результатах лечения. В конце просит комиссию сделать для меня исключение и допустить к работе.

Почти все члены комиссии возражают. Генерал строго смотрит на меня:

— Что вы сами-то думаете?

Я взволнованно вскочил:

— Товарищ генерал...

Мне надо было что-то сказать. Но слов не было... Тогда я подпрыгнул, сделал заднее сальто, затем акробатические кувырки через голову и два колеса.

Строгая комиссия сдалась. В тот же день с разрешения командования я выполнил первый тренировочный прыжок после полуторагодового перерыва.

## И СНОВА БУДНИ

Я вновь в строю. Это огромная радость: опять небо вокруг меня. Прыгаю много, с охотой.

Осенью 1957 года началась серия испытаний с целью достичь высоты пятнадцать тысяч метров на боевом бомбардировщике. В самолете, в бомболюке, был оборудован настил с рабочими местами для шести парашютистов-испытателей со всем необходимым для полетов на больших высотах: связью, кислородом, обогревом остекления гермошлема, контрольными приборами.

Первый прыжок предстоял днем. Пройдена последняя проверка, проведена десатурация. По команде встаем, отсоединяемся от бортовой кислородной сети (тут же автоматически включается парашютный кислородный прибор), подходим к проему, один за другим ныряем в него. Путевая скорость самолета около девятисот километров в час, поэтому штурман дал нам команду за десять километров до расчетной точки. Это

расстояние мы должны покрыть за три с половиной минуты свободного падения, падая около четырнадцати тысяч метров, не раскрывая парашюта.

В гермошлеме падать удобно: лицо не мерзнет, видимость отличная. Для того чтобы остекление гермошлема не замерзло, у каждого из нас на поясе смонтированы специальные батареи, которые обогревают его в процессе свободного падения.

В свободном падении, не раскрывая парашюта, мы пролетели почти четыре минуты. Международная авиационная федерация (ФАИ) утвердила этот прыжок в качестве нового мирового рекорда.

Среди экспериментальных высотных прыжков запомнился еще один, который мы выполнили через неделю.

...Реактивный самолет «Сокол» быстро набирает высоту. Пять... восемь... двенадцать... четырнадцать тысяч метров. Летчик включил микрофон, предупредил:

— Через несколько минут будем на заданной высоте.

Рядом сидит полковник Василий Григорьевич Романюк. Все участники прыжка в меховых комбинезонах, у каждого — кислородный прибор и специальное высотное оборудование. Когда стрелка высотомера остановилась у отметки 14800 метров, по команде «Приготовиться» Василий Григорьевич поднялся и направился к люку. Мы последовали за ним.

Люк открывается. Внизу непроглядная тьма.

Кабина осветилась зеленым светом сигнала к прыжку. Ныржаем в черную бездну...

Разреженный воздух почти не препятствует падению. Скорость стремительно нарастает. Внизу несутся к земле товарищи. Все они, управляя телом, скользят туда, где в глубине темноты мигают огоньки костров, зажженных для ориентировки.

У каждого парашютиста радиостанция, которую после приземления нужно включить, чтобы нас легче было разыскивать. Однако радиостанции не понадобились: все мы в свободном падении пришли очень близко к пункту сбора и приземлились не далее трехсот метров от него.

В этом ночном прыжке мы пролетели в течение почти двухсот сорока секунд более тринадцати километров. Это было впервые в истории парашютного спорта.

Без сомнения, читатель давно уже понял, что за каждым прыжком стоит кропотливый труд инженеров, летчиков, врачей, упорные тренировки парашютистов-испытателей.

Помнится, много лет назад к нам на испытания пришел спортивно-пилотажный самолет. Он мало чем отличался от самолетов-истребителей времен Великой Отечественной войны. Разве только был полегче и не имел вооружения. Предстояло проверить возможность безопасного покидания его в воздухе.

Во время войны, в критических ситуациях, многие летчики спасались, выпрыгивая с парашютом из подбитых, горящих самолетов-истребителей. Были и неудачные попытки прыжков, но далеко не всегда в условиях фронтовой обстановки можно было восстановить подлинную картину аварии или катастрофы, выявить причины, помешавшие благополучно приземлиться на парашюте. Поэтому конструкторское бюро, представившее на государственные испытания спортивно-пилотажный самолет, не могло твердо и уверенно ответить на вопросы о том, какие способы покидания этой машины наиболее надежны, какова предельно допустимая скорость полета для безопасного выполнения прыжка с парашютом? Предварительный аэродинамический расчет показывал, что при правильных действиях летчик может спастись, избежав опасного столкновения со стабилизатором, на скорости горизонтального полета самолета не более двухсот километров в час. Но это — теория. Практически же надо иметь запас на случай нечетких действий пилота из-за травмы или плохого самочувствия, из-за его сравнительно небольшого парашютного опыта...

Испытание было поручено провести молодому ведущему инженеру Александру Молодцову — парашютисту-испытателю с весьма небольшим стажем. Таким образом, ему самому предстояло проверить в воздухе свои расчеты.

Прыгать нужно было через борт передней кабины, так как никакого выреза или дверки в боковой стенке фюзеляжа не было. Запасной парашют не позволял просто перевернуться через борт, а вынуждал высоко вылезать из кабины, что невыгодно с точки зрения безопасности прыжка. «Окно» между задней кромкой крыла и передней (опасной!) кромкой стабилизатора едва превышало по размерам человеческий рост. Чтобы удачно проскочить в него, надо было хорошо сгруппироваться и исключительно точно выдержать направление толчка. По расчетам это направление должно быть в сторону крыла, так как скорость парашютиста относительно него была невелика и возможный при ошибке удар был бы скользящим. Страхующие функции должны были выполнять вынесенные вперед руки.

Александр Молодцов справился с заданием, его первый прыжок оказался удачным и полностью подтвердил наземные расчеты. Однако на этом работа не была закончена. Последовало детальное изучение материалов киносъемки, построение траектории парашютиста с учетом поправок на параллакс — видимое изменение положения предмета вследствие перемещения глаза наблюдателя, определение допустимого для безопасности прыжка запаса скорости полета самолета. Только после этого были составлены рекомендации летчикам по вынужденному покиданию этого самолета.

Вот что скрывается всего за одним, даже далеко не самым сложным прыжком парашютиста-испытателя.

Дни шли своим чередом. И каждый из них приносил новые заботы, дела. Словом, деловые будни.

Наверное, многие помнят конец 60-х годов, когда на воздушных трассах появился самый мощный в мире для того времени самолет «Антей», созданный советскими конструкторами под руководством лауреата Ленинской премии академика О. К. Антонова.

У нас на аэродроме «Антей» появился в 1967 году. И раньше приходилось видеть его, но в воздухе, и размеры его на большой высоте, естественно, скрадывались. А теперь в грузовой кабине по-настоящему почувствовалось, что это за громадина. Длина кабины самолета — тридцать три метра, а высота и ширина почти что четыре с половиной метра. В ней можно перевозить такие грузы, которые по габаритам не уместятся даже на железнодорожных платформах: мостовые краны, автобусы, буровое оборудование, электростанции, морские катера, фермы для мостов, автомобили «МАЗ»...

Наступил и наш черед принять участие в испытаниях «Антея». Мы в кабине воздушного гиганта. Внимательно наблюдаем за действиями экипажа. Это очень опытные специалисты. Они четко ведут подготовку к запуску, один за другим опробывают двигатели. Поступает разрешение на выруливание. Воздушный корабль трогается с места и плавно приплывает на взлетную полосу. Остановка. Звучит команда на взлет. Все быстрее и быстрее нарастает скорость. На приборе указателя скорости 100... 150... 200 километров в час... Момент отрыва от земли не почувствовался.

В первом заходе открывается рампа грузового люка. На ней нет еще ни поручней, ни ограждений. Все это появится потом, после наших требований. Сейчас парашютистам-испытателям предстоит определить, как воздействуют воздушные потоки на людей, находящихся на рампе. Она огромная, как сцена. Да и в названии что-то театральное — рампа. Пока мы на ней «выступаем», нас снимают кинооператоры. Один — из кабины «Антея», другие — с параллельно летящего самолета. Наконец, все предусмотренное в задании относительно рампы выполнено. Можно приступать к прыжкам. Открывается люк, рампа опускается. Два парашютиста, быстро пробежав по ней, покидают самолет. В воздухе они разворачиваются головой в направлении полета, приветственно машут нам

руками, продолжая свободное падение. Новые заходы воздушного корабля. Парашютисты-испытатели прыгают через боковые двери, с места штурмана, бортинженера. Наступает и моя очередь — покинуть самолет с места правого пилота.

Мы на боевом курсе. Пока место правого пилота занято заслуженным летчиком-испытателем СССР полковником-инженером А. С. Борзовым. Пора готовиться, Подхожу к нему и спрашиваю:

— Алексей Сергеевич, может быть, ты вместо меня прыгнешь? — Он смеется, отрицательно машет головой и освобождает место. Удобно устраиваюсь в его кресле и берусь за штурвал. Машина чутко реагирует на малейшее отклонение.

На месте командира корабля — заслуженный летчик-испытатель СССР полковник-инженер А. Тимофеев. Он внимательно следит за приборами, что-то корректирует. Сейчас он один управляет самолетом.

Команда «Приготовиться!». Схожу с кресла так, как предписано временной инструкцией, занимаю исходное положение для покидания. Рядом стрекочет кинокамера оператора, она фиксирует на пленку все мои действия. Вот уже открыта шахта аварийного люка. Она глубока как колодезь.

— Пошел! — звучит по радио команда штурмана. Убираю руки с обреза люка и, сгруппировавшись, ныряю вниз головой. Пролетать через шахты, люки, такие вот колодцы приходилось не однажды, но на этот раз сильно ударяюсь головой об одну из стенок. Несмотря на защитный шлем, в глазах поплыли оранжевые и зеленые круги. Но это единственная неприятность в этом прыжке.

Для парашютистов-испытателей работа с «Антеем» на этом не закончилась. Прыжков было много, и после каждого из них намечались меры по совершенствованию машины, вносились коррективы в методику покидания самолета.

Серьезной проверкой проделанной работы явились военные маневры «Двина», во время которых в выброске парашютного десанта принимали участие и самолеты «Антей». Руководитель учения Министр обороны СССР дал высокую оценку действиям парашютистов-десантников, в подготовке которых принимали активное участие парашютисты-испытатели.

За испытания «Антея» многие летчики и парашютисты-испытатели были награждены специальной медалью «За участие в создании самолета Ан-22». Этой медали был удостоен и я.

## ТРУД И СПОРТ ИДУТ РЯДОМ

Любовь к авиационному спорту в нашей стране огромна. В аэроклубах занимаются тысячи и тысячи юношей и девушек. На глазах растет спортивное мастерство советских парашютистов.

В 1949 году впервые довелось выступить на всесоюзных соревнованиях по парашютному спорту. На этих соревнованиях требовалось при выполнении задержки в раскрытии парашюта выдерживать только точно заданное время. Начиная с 1952 года по 1956-й при точном времени необходимо было уже стабильно падать в заданном направлении. А с 1956 года при задержке раскрытия парашюта следовало выполнять фигуры в горизонтальной плоскости, а затем чередовать их с фигурами в вертикальной плоскости — заднее и переднее сальто. Далее было введено новое упражнение — «эстафета». Суть его сводится к тому, что первый спортсмен выпрыгивает из самолета, а второму надо догнать его, взять из его рук эстафетную палочку, затем отойти в сторону на безопасное расстояние, чтобы не произошло столкновенья, и раскрыть парашют. Введение такого упражнения говорило о возросшем спортивном мастерстве большинства парашютистов.

В настоящее время групповая акробатика достигла такого совершенства, что спортсмены в воздухе строят различные фигуры, собираясь при этом в группы по десять, пятнадцать, двадцать человек и более.

На мою долю выпало установить восемь мировых групповых рекордов. Самым урожайным годом был 1961-й. Сначала установили два всесоюзных рекорда, которые превышали мировые на точность приземления с высоты тысяча пятьсот и две тысячи метров с немедленным раскрытием парашюта. Потом — два мировых по прыжкам с высоты двенадцать тысяч сто восемьдесят метров днем (путь свободного падения одиннадцать тысяч сто восемьдесят метров) и с двенадцати тысяч ста семидесяти пяти метров ночью (путь свободного падения одиннадцать тысяч сто восемьдесят метров). В этом же году впервые пришлось участвовать в первенстве армейских спортсменов в качестве тренера. Команда состояла из десяти человек и установила сразу пять всесоюзных и мировых рекордов, став чемпионом Вооруженных Сил.

С тех пор в течение многих лет приходилось тренировать молодых парашютистов. Конечно, трудно было совмещать основную работу с тренерской, но понимал, как важно передавать свой опыт молодежи. Ведь и сам когда-то учился у В. Г. Романюка, П. И. Долгова, Н. Я. Гладкова, Н. К. Никитина и других моих старших товарищей.

Радовало, что мой тренерский труд приносил неплохие результаты.

В конце 1961 года команда, в которую входил и которую тренировал, побила четыре мировых рекорда.

В 1965 году меня назначили тренером женской команды спортсменок-парашютисток воздушно-десантных войск. Девушки не подвели: установили четыре мировых рекорда группами по девять человек.

В апреле 1975 года десять спортсменов предприняли попытку установить групповой мировой рекорд в прыжке с задержкой раскрытия парашюта с высоты пятнадцать тысяч триста метров, посвященный 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

Задание почетное, но сложное. Надо было решить очень много вопросов, а времени оставалось мало. Последние высотные прыжки были много лет назад, состав парашютистов полностью обновился и, кроме меня, никто в команде с высоты пятнадцать тысяч метров не прыгал.

В группу входили разные по возрасту и подготовке парашютисты. Мастер спорта Е. Минаев — боевой штурман во время Великой Отечественной войны, мастера спорта В. Бессонов и В. Катков — бывшие десантники, опытнейшие парашютисты, имеющие на своем счету по несколько тысяч прыжков. Затем мастера спорта А. Данильченко, Ю. Кудряшов, В. Миронов, В. Молодцов, Б. Попов, С. Слезко. И наконец, два представителя воздушно-десантных войск — заслуженный мастер спорта А. Петриченко и мастер спорта А. Чесноков.

Идет дооборудование самолета, подгонка снаряжения, высотных костюмов, гермошлемов и другого обмундирования, укладываются парашюты.

Мы проходим подготовку в термобарокамерах на высоту шестнадцать тысяч метров. Включаем там свои парашютные кислородные приборы и «спускаемся» со скоростью свободного падения до высоты предполагаемого раскрытия парашютов — восьмисот метров. Одновременно выполняем тренировочные прыжки с высот две, три, пять и семь тысяч метров с задержкой раскрытия парашюта до восьмисот метров. Экипаж самолета тоже готовится. Проходит подготовку в барокамере, выполняет тренировочные полеты на высоту, составляет график предстоящего полета, определяет время открытия грузового люка и время разгерметизации на высоте. Возглавляет его заслуженный летчик-испытатель СССР Сергей Григорьевич Дедух. Все готово. Предстоит выполнить контрольный полет с парашютистами на борту. В этом полете все, как в рекордном: высота, проверка связи, информации парашютистов, разгерметизация, включение кислородных приборов и выход на рампу грузового люка. Только нет прыжка.

Контрольный полет показал, что экипаж, парашютисты и все наземные службы готовы к выполнению задачи.



24 апреля 1975 года. В час ночи подъем, медицинский осмотр, легкий завтрак. В высотной лаборатории надеваем костюмы, гермошлемы и едем на аэродром. Еще темно, и красавец Ил-76 стоит, подсвеченный огнями спецмашин. Поднимаемся по трапу в самолет, расходимся по своим рабочим местам, Там уже приготовлены парашюты: главный и запасной. Еще накануне подсоединены шланги кислородных приборов, кабели обогрева остекления гермошлемов, тросы включения страхующих приборов. Остается только все это надеть на себя и проверить работоспособность всех систем.

Внимательно следит за монтажом А. Голев. Инженер по образованию, он в прошлом — боевой летчик-истребитель. Ему не раз приходилось руководить высотной подготовкой парашютистов.

В последний момент, когда все готово, присоединяются барографы, которые зафиксируют результаты прыжка каждого парашютиста, чтобы потом вывести среднюю цифру свободного падения всей группы.

Судьями руководит представитель ЦК ДОСААФ СССР заслуженный мастер спорта СССР А. Сидоренко. Он тщательно проверяет пломбы на барографах, напоминает, как удобнее и быстрее выключить их после приземления.

Все проверено, все готово! Остекление гермошлемов закрыто — идет процесс десатурации. Слышу в наушниках шлемофона дружное дыхание парашютистов. Руководитель группы инженер Н. Невзоров дает экипажу команду на запуск.

В полете я все время на связи. Разговор идет обычный, словно выполняется рядовое задание. Но каждый знает, что стоят за этим десятки тренировочных полетов, определение наиболее выгодного режима набора высоты, времени включения взлетного режима двигателей на высоте. Никто до сих пор ничего подобного на этом самолете не выполнял.

Периодически экипаж запрашивает меня о самочувствии парашютистов. Они рядом: семь человек напротив и двое сбоку. Вижу, что все в порядке. Так и докладываю.

Разворот, и мы выходим на последнюю прямую. Заслуженный штурман-испытатель СССР А. Ядрышников предупреждает:

— Женя, через десять секунд разгерметизация.

Достаю табло и показываю его товарищам. Они притягивают гермошлемы, зная, что при разгерметизации с поступлением избыточного давления в высотные костюмы гермошлемы как бы отрываются от шейного кольца и их специальным приспособлением необходимо притянуть. В кабине появляется конденсат — большое облако тумана.

Какое-то время не видим друг друга. Но вот загорается желтая лампа, одновременно открываются створки грузолюка. Участники прыжка встают с мест, включают кислородные приборы, систему обогрева и медленно, широко расставив ноги и руки, двигаются к обрезу рампы грузолюка. Загорается зеленая лампа. Один за другим парашютисты плавно, вниз лицом отделяются от самолета. Насчитав девять отделившихся, докладываю и благодарю экипаж, желаю счастливой посадки и тоже покидаю борт корабля.

Падать нужно четыре минуты, и поэтому есть время для расчетов. Отделился последним, да еще задержался секунд на пять-шесть — это что-то около двух километров. Решаю идти на сближение с основной группой. Разворачиваясь, высматриваю маленькие точки на бескрайнем небе. Нахожу одну, вторую, третью... Изредка, когда солнце попадает на остекление их гермошлемов, они вспыхивают, как свет электросварки.

На исходе вторая минута. Падать легко и удобно, при глубоком вдохе слышен стук клапанов в кислородном приборе. Но вот остекление гермошлема начинает запотевать, видимость резко ухудшается. Высота пять тысяч метров. Проверяю тумблер системы обогрева — он включен. Принимаю решение открыть остекление гермошлема — на такой высоте это уже не опасно. Нащупываю с левой стороны гермошлема шарик, его надо потянуть вперед. На это уходит несколько секунд: в меховой перчатке не совсем удобно захватывать небольшой предмет. Остекление отходит вперед, обеими руками

сдвигаю его вверх. За это время делаю заднее сальто, а под конец падаю беспорядочно. Но теперь видимость отличная. Смотрю на высотомер — высота четыре тысячи метров — значит, на операцию открытия остекления гермошлема потребовалась тысяча метров.

Восстанавливаю стабильное падение лицом вниз, отчетливо вижу наземные ориентиры. Высота — меньше километра. Срабатывает сигнальный прибор — предупреждение о скором открытии парашюта. И вот плечи ощущают динамический удар. Купол наполнился нормально. Свободное падение длилось двести сорок секунд. Снижаясь, смотрю на площадку приземления. Она ровная и жесткая.

Ветер на высоте — одиннадцать-двенадцать метров в секунду. Снимаю предохранители с замков отцепки купола — это на случай, если будет тащить ветром после приземления. Купол парашюта перестает раскачиваться. Вертикально снижаясь, приземляюсь.

Сигнал подавать нет необходимости, невдалеке уже кружится вертолет, подбирая приземлившихся парашютистов.

В первую очередь снимаю гермошлем и слушаю, работает ли барограф? Услышав тиканье часового механизма, выключаю его. Сбрасываю парашют, отсоединяю шланги кислородного прибора, все собираю в парашютную сумку. Рядом зависает вертолет. Подбежавшие врачи, спортивные судьи поздравляют с необычным прыжком.

Спустя некоторое время Федерация авиационного спорта СССР сообщила, что наш рекорд утвержден в качестве мирового. В торжественной обстановке команде были вручены золотые медали и дипломы. Так в историю парашютного спорта была вписана еще одна славная страница, говорящая о большом мужестве советских парашютистов, об их беспредельной влюбленности в свою профессию, о готовности совершать подвиги во славу своей Отчизны.

В конце 60-х годов приходилось тренировать болгарских парашютистов, которые вели активную подготовку к штурму национальных и мировых рекордов.

В период моего пребывания болгары готовились к установлению двух мировых рекордов (ночью — с катапультированием на высоте шестнадцать тысяч метров и раскрытием парашюта на высоте семисот метров и днем — с катапультированием на высоте шестнадцать тысяч метров и немедленным раскрытием парашюта), а также четырех групповых национальных рекордов с самолета Ан-12 с высоты одиннадцать тысяч пятьсот метров.

Для выполнения первого прыжка с высоты шестнадцать тысяч метров была утверждена кандидатура майора И. Крумова, второго — старшины Ч. Джурова, слушателя Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского. Оба они успешно справились с поставленными задачами, установив мировые рекорды.

В 1969 году советские специалисты подготовили несколько групп болгарских парашютистов, которые установили семь национальных рекордов с высот одиннадцать и двенадцать тысяч метров днем и ночью, как с немедленным раскрытием, так и с задержкой раскрытия парашюта. Надо отметить, что нашей работой в Болгарии очень живо интересовался министр обороны НРБ генерал армии Д. Джуров. Он часто бывал на аэродроме, беседовал с нами о подготовке парашютистов, обнаруживая знания многих профессиональных вопросов, известных в основном парашютистам.

После окончания работы советским специалистам в торжественной обстановке были вручены юбилейные медали «25 лет болгарской Народной армии».

Не раз приходилось содействовать развитию спорта и в качестве парашютиста-испытателя. Несколько лет назад ЦК ДОСААФ СССР обратился к нашему коллективу с просьбой проверить возможность покидания нового планера в случае аварии, а также его спортивно-пилотажные качества. С этой целью была назначена бригада из ведущего инженера, летчика-испытателя и парашютиста-испытателя, которым предложили быть мне.

Теплым весенним днем прибыли на досаафовский спортивный аэродром. Аэродром маленький, утопает в зелени, взлетная полоса узкая, грунтовая. Вдали — ангар.

На стоянке спортивные самолеты, несколько планеров старых образцов и новый, который выгодно отличается от своих собратьев широтой размаха крыла, легкостью, изяществом. Этот красавец мог развивать скорость более двухсот километров в час. В свое время такой скоростью обладали далеко не все аэропланы.

Нахожусь в задней кабине. Застегнул привязные ремни, проверил механизм открытия фонаря. Летчик буксировочного самолета трогает свою машину с места. Наш планер после небольшой пробежки поднимается в воздух. Отрывается от земли и самолет. Вместе плавно набираем высоту.

Видимость отличная. Весь город в свежей весенней зелени. Вдали — Кавказский хребет, синяя полоса какой-то реки и белые квадраты цветущих садов. Неопишуемая красота одного из лучших уголков нашей Родины.

На высоте в полторы тысячи метров пилот планера Борис Щербина отцепляет трос, и мы продолжаем полет самостоятельно. Буксировщик уходит от нас и наступает необычная тишина. Чарующее впечатление от прекрасного кавказского пейзажа еще более усиливается.

Но вот к планеру пристраивается самолет с кинооператором на борту. Открываю фонарь кабины и рукой. Подаю сигнал, что можно снимать, затем методично, как требует инструкция, проделываю ряд приемов по аварийному покиданию планера и падаю лицом вниз. На высоте семьсот метров открываю основной парашют.

Первыми на земле подбегают вездесущие мальчишки. Они старательно помогают собрать парашют, засыпают меня вопросами.

А в голубом небе летчик Борис Щербина тем временем выполняет на планере целый каскад сложнейших фигур. Планер послушно подчиняется любому замыслу пилота. Хорошая машина.

Работа конструкторов заслужила самую высокую оценку.

Многие из тех, кого приходилось тренировать, стали чемпионами Вооруженных Сил, Советского Союза, мировыми рекордсменами. Большинству из них присвоено звание мастера спорта СССР и они сами стали воспитателями целой плеяды замечательных парашютистов. Среди них Ю. Беленко, Р. Силин, В. Катков, В. Бессонов, В. Кудреватых.

Возможно, вам приходилось смотреть кинофильмы «В небе только девушки», «Прыжок на крышу мира», «Под куполом неба»? Их снимал оператор-парашютист, многократный рекордсмен мира Роберт Силин.

Работая над фильмом «В небе только девушки», театрализованным представлением в воздухе, Роберт Силин совершил более ста прыжков, снял две тысячи уникальных метров пленки. Фильм обошел все экраны страны, демонстрировался на кинофестивале в Испании, где был удостоен первого приза. На II Всесоюзном кинофестивале спортивных фильмов его оператор был награжден золотой медалью.

А вот еще один из моих воспитанников — Юрий Беленко, мастер спорта, неоднократный рекордсмен страны. Занимаясь спортом, он воспитал в себе волю, хладнокровие, умение не теряться в самых трудных ситуациях.

В мае 1964 года в одном из южных городов нашей страны проходил тренировочный сбор ведущих армейских парашютистов. Позади у спортсменов было уже немало сложных прыжков. Юрий Беленко совершал очередной — одиночный прыжок на точность приземления с высоты тысяча метров. Покинув борт самолета и пролетев положенное время, раскрыл парашют, но от неожиданного сильного разрыва купола стропы перехлестнулись. Спортсмен раскрыл запасной. Но тот под напором воздушной струи также запутался в стропях нераскрывшегося главного парашюта. Земля приближалась. Чтобы преодолеть в свободном падении расстояние в тысячу метров, требуется всего лишь двадцать две-двадцать три секунды, Беленко уже пролетел половину пути. Катастрофа казалась неминуемой, но все это время парашютист распутывал стропы.

Но безуспешно. До земли — двести метров. И тут на помощь пришли товарищи, находившиеся на земле. Они схватили брезентовый «стол» (так называют полотнище из брезента, на котором укладывают парашюты) и бросились к месту возможного приземления. Расчет оказался точным. Жизнь Юры была спасена.

Большое мужество проявил Юрий Беленко. Когда он подлечился, стал продолжать тренировочные прыжки, выступать в соревнованиях.

Указом Президиума Верховного Совета СССР лейтенант Беленко награжден за мужество и отвагу орденом Красной Звезды, а воины, спасшие ему жизнь, — медалью «За боевые заслуги». После этого случая брезентовое полотнище стало обязательной принадлежностью на старте.

Мировым рекордсменом стал и Владимир Бессонов.

Он невысокого роста, крепкий, очень подвижный, обладает неистощимым чувством юмора. Знаем мы друг друга более двадцати лет. Когда я начал с ним первые тренировки, понял, что Володя прирожденный парашютист. Он отлично ориентировался в воздухе, быстро и грамотно принимал решения в критических ситуациях. Оставалось только развить эти качества.

В настоящее время Владимир Бессонов мастер спорта, многократный рекордсмен мира, участник многих уникальных прыжков — с высоты пятнадцать тысяч метров днем и ночью с задержкой раскрытия парашюта до пятисот метров. Он в первой группе выполнил первый в нашей стране прыжок на Памир. Теперь его все чаще называют Владимиром Петровичем. Он сам уже воспитал целую плеяду замечательных спортсменов.

Бывали в практике Владимира Бессонова очень трудные ситуации, но он всегда выходил из них победителем.

Однажды ему предстояло выполнить катапультирование с опытной установкой. Весь процесс катапультирования после выхода из самолета должен был сопровождаться репортажем испытателя с помощью радиопередатчика.

Мы стоим на полигоне рядом с поисковым вертолетом и ждем выхода самолетов на боевой курс. Видим, как из лидирующего выстреливается парашютист. По радио слышим голос Володи — он четко и спокойно докладывает о ходе эксперимента. Согласитесь, что это не так просто, когда несешься к земле со скоростью сто метров в секунду и еще не знаешь, как произойдет отход кресла и раскрытие парашюта. Но вот кресло отошло и раскрылся парашют — все облегченно вздыхают. Репортаж продолжается. Правда, вести его, снижаясь на раскрытом парашюте, значительно проще. Мы летим к месту предстоящего приземления испытателя. Видим, как тот касается ногами земли и гасит парашют. Все бегут к Володе, каждый старается оказать ему помощь. Он стоит и медленно расстегивает замок подвесной системы. Что-то не нравится в его лице. Нет обычной жизнерадостной улыбки, немного бледен.

— Володя, что с тобой?

— Кажется, сломал ногу. — Он слегка морщится и садится на распушенный парашют.

Врачи осторожно снимают с него обмундирование и летные ботинки. Да, нога сломана. Перелом произошел при выходе из самолета. Это серьезный дефект катапультиной установки, который будет со временем устранен. Но кто бы мог подумать, слушая спокойный и уверенный голос испытателя при стабилизации и снижении, что у него сломана нога. Надо обладать большим мужеством и выдержкой, чтобы с такой травмой довести эксперимент до конца.

Прошло полгода, и Владимир снова в строю, снова в небе. Очередная командировка. В одном из прыжков, когда программа испытаний уже заканчивалась, в купол парашюта, на котором снижался Бессонов, попал парашютист. До земли было около двадцати метров. Купол сложился, и скорость снижения резко возросла. Володя сгруппировался, сделал кульбит, но вертикальная скорость была слишком большой, и он получил серьезную травму — перелом костей таза со смещением.

Много сил приложили врачи, чтобы поставить на ноги Владимира. В главном военном госпитале имени Н. Н. Бурденко ему сделали блестящую операцию. Владимир стал медленно поправляться.

Именно тогда позвонили со студии документальных фильмов и сказали, что завтра по телевидению будет демонстрироваться фильм о парашютисте-испытателе Бессонове. Что делать? Володя прикован к постели, значит, не сможет посмотреть фильм, посвященный ему. Находим выход — привозим ему маленький переносной телевизор. Во вступительном перед демонстрацией фильма слове диктор сообщил, что Бессонов получил серьезную травму и сейчас находится в госпитале. Сколько было писем и телефонных звонков! Зрители хотели знать, что с Бессоновым, как его самочувствие?

Прошло полтора года.

Только мы, близкие друзья и товарищи Володи, знаем, чего они ему стоили. Костыли, потом палка, занятия гимнастикой. Даже в квартире он устроил подобие спортзала — турник, кольца, гантели, эспандер. Сейчас, когда все уже позади, скажу откровенно: мало кто верил, что Володя после такой травмы будет прыгать. Но воля и характер победили.

Вот таких мужественных людей воспитывает парашютный спорт.

### ШТУРМ СТРАТОСФЕРЫ

Весной 1962 года полковник В. Г. Романюк вызвал П. И. Долгова и меня к себе.

— Требуется испытать новое высотное снаряжение в условиях стратосферы. Прыгать будете почти из космоса. Опыта в мировой практике пока нет. Американцы бросали манекен с той высоты, с какой придется прыгать вам, но установленные на нем датчики зафиксировали большие перегрузки во время штопора при свободном падении, и они отказались от эксперимента с человеком. Командование предлагает поручить эти испытания вам.

П. И. Долгов и я тут же согласились выполнить это ответственное и необычное задание.

Размышляя над предстоящим прыжком, Петр Иванович Долгов разработал новую схему ввода парашюта, которую сам же и испытал, выполнив целую серию прыжков.

Для выполнения задания был выбран стратостат «Волга», на котором до нас никто не летал. П. И. Долгов был назначен командиром нашего экипажа.

Когда мы впервые увидели стратостат, удивили его размеры, сложная аппаратура. Большая герметичная кабина имела два отсека — командирский и экспериментальный.

Под руководством опытных специалистов быстро изучили материальную часть корабля, приборы, снаряжение и аппаратуру, находящиеся в гондоле. Затем приступили к освоению управления огромным летательным аппаратом. Вначале на небольших воздушных шарах поднимались от земли на двести — триста метров, учились изменять скорость подъема, пользоваться балластом. Затем начались высотные тренировки в барокамере.

Высота, с которой предстояло прыгать, немногим меньше тридцати тысяч метров. По заданию я должен был покинуть корабль и падать, не раскрывая парашюта, до высоты тысяча метров. Время свободного падения — пять минут, а наибольшая расчетная скорость свободного падения — двести сорок метров в секунду, то есть около девятисот километров в час. П. И. Долгову предстояло после покидания корабля сразу раскрыть парашют, то есть снижаться в течение тридцати восьми минут.

Кроме нашего, был назначен дублирующий экипаж в составе Василия Лазарева и Ивана Камышева.

Василий Лазарев — человек богатейшей биографии. Врач, летчик-испытатель и, наконец, летчик-космонавт, Герой Советского Союза. В сентябре 1973 года он вместе с

Олегом Макаровым совершил трехдневный полет на космическом корабле «Союз-12», вскоре полетел в космос снова...

Всю подготовку экспедиции в стратосферу проводили совместно. Когда прибыли в район полета, то долгими вечерами, находясь в гостинице, оживленно обсуждали каждый этап предстоящего испытания. Мысленно создавали различные аварийные ситуации и коллективно определяли порядок действий. Так составленная инструкция творчески дополнялась, уточнялась, отшлифовывалась.

Во время подготовки к полету в стратосферу я совершил свой юбилейный полуторатысячный прыжок. Это произошло утром, а чуть позднее почтальон пачками начал носить поздравительные телеграммы. Привез и приветственный адрес со множеством подписей моих товарищей по работе.

1 ноября 1962 года. Пять часов утра. Проходим тщательный медицинский осмотр и надеваем высотное снаряжение. Через час автобус привозит на аэродром. Специалисты проверяют корабль, и мы занимаем свои места. Начинается комплексная проверка всех систем.

— Все системы работают нормально,— докладывает Петр Иванович Долгов руководителю полета.

Время семь часов сорок четыре минуты. Последовала команда «Старт», и громадное сооружение высотой более ста метров медленно двинулось вверх. Нет привычного грохота двигателей, стоит тишина, только ожили стрелки многочисленных приборов и по радио запросили первые данные.

Каждый из нас заполняет график полета, передает данные на землю. Специальные датчики посредством телеметрии сообщают вниз о нашем состоянии: пульсе, артериальном давлении, частоте дыхания, работе сердца. С увеличением высоты небосвод меняет окраску. Сначала он становится бледно-голубым, потом сине-фиолетовым и, наконец, черным. В корабле тепло и уютно, а за бортом холодно. На высоте тринадцать тысяч метров термометр показывает шестьдесят пять градусов ниже нуля, потом немного теплеет, и температура устанавливается на отметке минус шестьдесят один градус Цельсия.

Высота двадцать две тысячи метров. Такой рубеж впервые в мире был достигнут 30 января 1934 года нашими советскими стратонавтами П. Ф. Федосеенко, А. Б. Васенко и И. Д. Усыскиным на стратостате «Осоавиахим-1».

Еще чуть более получаса подъема, и выходим в зону равновесия. Скороподъемность ноль. Высота двадцать пять тысяч четыреста пятьдесят восемь метров. Два часа двадцать минут потребовалось нам, чтобы набрать ее.

Петр Иванович Долгов запрашивает землю о разрешении выполнять задание.

— Разрешаю,— отвечает руководитель полета.

— Приготовиться к прыжку! — Это команда мне.

Начинаю разгерметизацию кабины, жду, когда в высотный костюм начнет поступать под избыточным давлением кислород. Срабатывает компенсирующее устройство костюма, и меня сжимает со всех сторон. Докладываю Долгову:

— Избыточное давление есть,— и получаю разрешение разгерметизироваться полностью.

Через стеклянную стенку гермоперегородки вижу спокойное, улыбающееся лицо Петра Ивановича.

— До свидания, Петя!

— Счастливого пути!

По старой традиции прикладываю правую руку к гермошлему для приветствия. Затем переносу ее на поручень кресла. Резко сжимаю рычаги кресла и выстреливаюсь в пустоту.

Привычной упругости воздуха не чувствуется. Чтобы меньше замерзло остекление гермошлема, переворачиваюсь на спину.

В беспредельной темноте черного неба светятся звезды, они кажутся очень близкими и какими-то не настоящими. Смотрю на высотомер — уже девятнадцать тысяч метров. На этой высоте падение происходит с наибольшей скоростью. Когда достиг высоты двенадцать тысяч метров, скорость уменьшилась, натяжные устройства высотного костюма ослабли. Свободно вздыхаю, выпрямляю тело и переворачиваюсь лицом вниз. Падать становится очень легко. Внизу Волга с ее многочисленными притоками. Хотя поверх высотного снаряжения надет морской спасательный жилет, купаться не хочется, решаю уйти от воды, выбрав ориентиром громадное поле, разворачиваюсь и под углом сорок пять градусов планирую в его сторону. На высоте тысяча пятьсот метров срабатывает сигнальное устройство. Через двадцать секунд прибор открывает парашют. В последний раз осматриваю свое снаряжение и берушь левой рукой за вытяжное кольцо. Выдергивать его не приходится, парашют открывается автоматически.

Осмотрел купол — все в порядке. Снял остекление гермошлема и определил примерную точку приземления. Вот и земля. Устоял на ногах и пробежал метров двадцать, пока погасил парашют. Расстелил купол на земле, чтобы меня быстрее обнаружили с воздуха, и лег в центре.

Все мысли теперь были с Долговым. Как он там? Напряженно вглядываясь в небо, увидел далеко в стороне два раскрытых купола, на которых снижался друг. Но Петра Ивановича уже не было в живых. В момент выхода из кабины корабля произошла нелепая случайность — разгерметизация скафандра. Отверстие с булавочную головку — но через него мгновенно вырвался кислород.

У испытателя хватило сил раскрыть парашют, предложенная им схема сработала безотказно, но сознание уже оставляло его. Купола парашютов бережно опустили тело Долгова на землю Родины, ради которой он жил и трудился.

Отважного парашютиста-испытателя похоронили недалеко от аэродрома, с которого он не раз поднимался в воздух, покоряя высоту, побивая рекорды.

Над аэродромом по-прежнему летают самолеты, оборудованные катапультами, которые испытывал П. И. Долгов, прыгают спортсмены с парашютами, надежность которых тоже проверял он. Значит, наш товарищ в строю завоевателей больших высот. Его дело продолжается.

Есть в Москве в Тушинском районе улица имени П. И. Долгова, а на ней средняя школа № 829. При школе создан музей, посвященный покорителям воздушного океана. Здесь имеются уникальные документы о П. И. Долгове, редкостные фотографии, вырезки из газет, интереснейшие экспонаты, собранные школьниками. Они — убедительное доказательство сердечной признательности подрастающего поколения смелым и мужественным людям.

1 ноября, в день гибели П. И. Долгова, пионеры школы № 829 возлагают на его могилу цветы. Я всегда присутствую при этой торжественной и грустной церемонии. Смотрю на серьезные лица мальчишек и девчонок и думаю, что, может быть, некоторым из них пример мужественного испытателя поможет в трудную минуту жизни принять правильное решение и до конца выполнить свой гражданский долг перед Родиной.

В память Петра Ивановича Долгова учрежден переходящий приз, который ежегодно разыгрывается между спортсменами-парашютистами.

Через несколько дней после полета в стратосферу вышел Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении П. И. Долгову и мне высшего отличия Родины — звания Героя Советского Союза.

Большой интерес к этому эксперименту проявили советские люди. Трудно было найти газету, журнал, которые бы не поместили подробных сообщений о нем, откликов читателей. В редакцию газет и непосредственно на мое имя шли и шли письма. Были даже с таким лаконичным адресом: Москва, парашютисту Андрееву. Допризывники и учащиеся старших классов спрашивали, как «поступить в парашютисты», как организовать аэроклуб, найти опытного тренера. В письмах содержались и заявки на

включение «в команду рекорсменов», просьбы сообщить «программу подготовки к космическим прыжкам», давались квалифицированные советы, «как лучше прыгать с высоты пятьдесят километров и выше». Многие спрашивали о моем здоровье. В связи с этим мне хочется сказать следующее.

Вот уже более тридцати лет прохожу летную комиссию. Кого только не встретишь в госпитале: и убеленного сединами генерала, и летающего еще с войны пилота, и известного космонавта. При всей разности выполняемых задач нас объединяет одно желание — пройти летную комиссию. А она с каждым годом все строже и придирчивее, по крайней мере, так кажется с возрастом. Во всяком случае, чтобы ее пройти, нужно иметь не только отличное здоровье, но и хорошую психологическую подготовку.

Несколько лет назад, ожидая приема к хирургу Николаю Сергеевичу Ивлеву, тому самому, который в 1955 году, когда я получил тяжелую травму, поверил в меня и допустил к выполнению испытательных прыжков, произошел интереснейший разговор с другим пациентом. Это был мужчина преклонного возраста с седой головой, но с молодыми и лукавыми глазами. Он спросил меня:

— Молодой человек, и давно вы проходите здесь летную комиссию?

— Давно, с сорок восьмого года.

— А я первый раз попал сюда в тысяча девятьсот тринадцатом году, когда упал на «Фармане» и поломал несколько ребер. Тогда меня привезли сюда на извозчике.

Это был Алексей Владимирович Шиуков — один из старейших русских летчиков. Удивительные вещи услышал от него. Он встречался с В. И. Лениным, командовал авиацией Западного фронта. Его рассказы были живыми, наполнены интересными деталями. И тогда я еще раз с благодарностью подумал о нашем нелегком труде, который заставляет постоянно держать себя в хорошей физической и психологической форме, о врачах, которые строго следят за нашим здоровьем.

В своих письмах пионеры, комсомольцы часто спрашивают, не жалею ли я о том, что связал свою жизнь с опаснейшей профессией — испытателя. Нет. Никогда не жалел, скорее считал, что мне крупно повезло. Эта работа приносит высочайшее удовлетворение. Чем сложнее испытание, тем радостнее его успешное завершение. Но чтобы иметь прочный запас мужества на многие годы надо вовремя искоренить физическую слабость, преодолеть страх. Лучше всего это удастся в юности. Тот, кто в молодые годы не пасует перед трудностями, не теряется при первой неудаче, может добиться любой высокой цели.