

12 апреля 2011 года — 50 лет первого полета человека в космос

Накануне празднования 50-летия полета первого человека в космос, которое будет отмечаться в 2011 году, на сайте Федерального космического агентства открыт новый раздел, посвященный Юрию Алексеевичу Гагарину и всему, что связано с зарождением эпохи пилотируемой космонавтики в мире.

Лучшие материалы из этого раздела с сайта Роскосмоса будут опубликованы в специальном издании, которое готовится к выпуску к 2011 году. Любая информация о том времени важна для воспитания подрастающего поколения. Наши дети зачастую не знают, кто такие Гагарин, Королев и Циолковский. В Роскосмосе считают, что этот недочет необходимо исправить.



Биография Ю.А.Гагарина

Юрий Алексеевич Гагарин родился 9 марта 1934 г. в деревне Клушино Гжатского района Западной области РСФСР (ныне Гагаринский район Смоленской области), неподалеку от города Гжатск (ныне Гагарин). По происхождению является выходцем из крестьян: его отец, Алексей Иванович Гагарин (1902-1973), — плотник, мать, Анна Тимофеевна Матвеева (1903-1984), — свинарка.

Детство Юрия прошло в деревне Клушино. 1 сентября 1941 г. мальчик пошел в школу, но 12 октября деревню заняли немцы и его учеба прервалась. Почти полтора года деревня Клушино была оккупирована немецкими войсками. 9 апреля 1943 г. деревню освободила Красная армия, и учеба в школе возобновилась.

24 мая 1945 г. семья Гагариных переехала в Гжатск. В мае 1949 г. Гагарин окончил шестой класс Гжатской средней школы, и 30 сентября поступил в Люберецкое ремеслен-

ное училище №10. Одновременно поступил в вечернюю школу рабочей молодежи, седьмой класс которой окончил в мае 1951 г., а в июне окончил с отличием училище по специальности формовщик-литейщик.

В августе 1951 г. Гагарин поступил в Саратовский индустриальный техникум, и 25 октября 1954 г. впервые пришел в Саратовский аэроклуб. В 1955 г. Юрий Гагарин добился значительных успехов, закончил с отличием учебу и совершил первый самостоятельный полет на самолете Як-18. Всего в аэроклубе Юрий Гагарин выполнил 196 полетов и налетал 42 часа 23 мин.

27 октября 1955 г. Гагарин был призван в армию и отправлен в Оренбург, в 1-е военно-авиационное училище лётчиков имени К. Е. Ворошилова. Обучался у известного в те времена летчика-испытателя Я. Ш. Акбулатова. 25 октября 1957 г. Гагарин училище закончил с отличием. В течение двух лет служил в 169-м истребительном авиационном полку 122-й истребительной авиационной дивизии Северного флота, вооруженном самолетами МиГ-15бис. К октябрю 1959 г. налетал в общей сложности 265 часов.

В 1959 г. женился на Валентине Ивановне Горячевой. 9 декабря 1959 г. Гагарин написал заявление с просьбой зачислить его в группу кандидатов в космонавты. Уже через неделю его вызвали в Москву для прохождения всестороннего медицинского обследования в Центральном научно-исследовательском авиационном госпитале. В начале следующего года последовала еще одна специальная медкомиссия, которая признала старшего лейтенанта Гагарина годным для космических полетов. 3 марта 1960 г. приказом

Главнокомандующего ВВС Константина Андреевича Вершинина зачислен в группу кандидатов в космонавты, а 11 марта Гагарин вместе с семьей выехал к новому месту работы. С 25 марта начались регулярные занятия по программе подготовки космонавтов.

12 апреля 1961 г. с космодрома Байконур впервые в мире стартовал космический корабль "Восток", на борту с пилотом-космонавтом Юрием Алексеевичем Гагариным. За этот подвиг ему было присвоено звание Героя Советского Союза, а начиная с 12 апреля 1962 г. день полета Гагарина в космос был объявлен праздником — Днем космонавтики.

В 1966 г. Гагарина избрали Почетным членом Международной академии астронавтики, а в 1964 г. он был назначен командиром отряда советских космонавтов. В июне 1966 г. Гагарин уже приступил к тренировкам по программе "Союз". Он был назначен дублером Комарова, который совершил первый полет на новом корабле. Гагарин защищает дипломный проект в Военно-воздушной инженерной академии им. Жуковского.

17 февраля 1968 г. Юрий Алексеевич защитил в ВВИА им. профессора Жуковского дипломный проект. Государственная экзаменационная комиссия присвоила полковнику Ю. А. Гагарину квалификацию "летчик-инженер-космонавт". До последних дней Гагарин исполнял обязанности депутата Верховного Совета СССР.

27 марта 1968 г. он погиб вблизи деревни Новоселово Киржачского района Владимирской области во время одного из тренировочных полетов. Похоронен у Кремлевской стены на Красной площади.

Звания

- Летчик-космонавт СССР (14 апреля 1961)
- Герой Советского Союза (14 апреля 1961)
- Герой Социалистического Труда Чехословацкой Социалистической (28 апреля 1961)
- Герой Социалистического Труда Народной Республики Болгария (23 мая 1961)
- Герой Труда Демократической Республики Вьетнам
- Президент Общества советско-кубинской дружбы
- Почетный член Общества «Финляндия-Советский Союз» и других.
- С 1966 г. являлся почетным членом Международной академии астронавтики.

Ордена

- Ленина (СССР)
- Георгия Димитрова (Болгария)
- Карла Маркса (ГДР)
- Звезда II класса (Индонезия)
- Орден "Крест Грюнвальда" (Польша)
- Знамени I степени с бриллиантами (Венгрия)
- "Ожерелье Нила" (Египет)
- Большая лента Африканской Звезды (Либерия)
- "За заслуги в области воздухоплавания" (Бразилия)
- Первый кавалер ордена "Т'Пайя-Хирон" (Куба, 18 июля 1961).

Медали и дипломы

- Медаль "Золотая Звезда" (СССР)
- Золотая медаль имени Константина Циолковского "За выдающиеся работы в области межпланетных сообщений" (АН СССР)
- Медаль де Лаво (ФАИ)
- Золотая медаль правительства Австрии, 1962
- Золотая медаль и почётный диплом " "Человек в космосе" Итальянской ассоциации космонавтики
- Золотая медаль "За выдающееся отличие" и почётный диплом Королевского аэроклуба Швеции
- Большая золотая медаль и диплом ФАИ
- Золотая медаль Британского общества межпланетных сообщений, 1961
- Медаль Колумба (Италия)
- Золотая медаль города Сен-Дени (Франция)
- Золотая медаль Премии "За храбрость" Фонда Маццотти (Италия), 2007 и другие.

По материалам <http://ru.wikipedia.org>

Воспоминания Юрия Гагарина

В пресс-службу Роскосмоса была передана уникальная книга "Космонавты рассказывают..." издательства "Детская литература", выпущенная в 1964 г. Вот уже более 40 лет Юрий Гагарин, Герман Титов, Валентина Терешкова ведут диалог с читателем со страниц этой книги. Сегодня мы публикуем отрывки из воспоминаний Юрия Гагарина "Выку Землю".

ПОКА — ВСЕ ЗЕМНОЕ

Детство мое прошло в деревне Клушино, Смоленской области, затем — в небольшом городке Гжатске. Отец и мать, так же как и деды и бабки, — крестьяне. Мои родители сейчас — люди пожилые. Я помню, как в деревне говорили: "Золотые руки у Алексея Гагарина!"

И в самом деле, у отца спорилась любая работа — и столяра, и каменщика, и пахаря, и слесаря. К этому он приучал и нас, трех братьев и сестру. И мы гордились, когда впервые что-нибудь получалось самостоятельно: удалось ли запрячь лошадь, насадить топор на топорнице, поправить забор...

Мама удивительно много читала. Она могла ответить почти на любой мой вопрос. Мне она казалась, да и сейчас кажется, неисчерпаемым источником жизненной мудрости.

К учебному я относился серьезно. Не гнался за хорошими отметками в дневнике, а просто хотел знать как можно больше, научиться всему как можно быстрее.

Но я оговорился: "в дневнике". На самом деле в клушинской школе, порог которой я переступил 1 сентября 1941 г., дневников не было и в помине. Шла война. В одной классной комнате одновременно занимались два класса — первый и третий. Потом, во вторую смену, — второй и четвертый. Даже тетради были редкостью. Часто приходилось писать на полях газеты, на кусках обоев...

С войной пришлось столкнуться рано. Как-то, возвращаясь с ребятами из школы, мы увидели невысоко в небе два советских самолета.

— Смотрите-ка! — крикнул кто-то из товарищей. — Неужто один — подбитый?

В самом деле, маленький истребитель заваливался то на одно крыло, то на другое и все ниже и ниже клонился к земле. Другой большими кругами летал над ним, как одна птица — над другой, подбитой. Летчику, наверное, стоило больших сил удержать самолет от падения. Ему удалось, наконец, посадить машину на торфяном болоте за окли-

цей. При посадке самолет переломился, но пилот успел выпрыгнуть из кабины.

— Другой садится! — закричали мы и, конечно, бросились к болоту.

Действительно, второй самолет приземлился рядом, на лугу.

Летчик не бросил друга в беде. Они переночевали в Клушине, а утром оба улетели на исправной машине.

"Сам погибай — товарища выручай" — эту поговорку мне пришлось не раз слышать позже, от бывших фронтовиков, от инструкторов в аэроклубе, от командиров в авиационных частях, в которых я служил. Но я уже давно знал, что означает эта поговорка: случай с двумя летчиками, их дружбу и мужество я никогда не забуду.

Война принесла много лишений. Мы переехали в Гжатск, но и там пришлось хлебнуть немало горя и нужды. На счету был каждый кусок хлеба. И в 1949 г., когда мне исполнилось 15 лет, я решил оставить учебу в средней школе и овладеть каким-нибудь ремеслом, чтобы быстрее начать помогать родителям.

Цель была ясна: поступить работать на завод и потом уже продолжать учиться заоч-но. Многие гжатские ребята так и делали.

Конечно, и матери, и отцу не хотелось расставаться со мной. Им казалось, что я еще маленький, хотя сами в таком возрасте уже работали по-взрослому. В конце концов, решили, что я поеду в Москву, к дяде, который подскажет, как поступить дальше. Дядя посоветовал мне пойти в ремесленное училище при заводе сельскохозяйственных машин в Люберцах, московском пригороде.

В училище определилась моя будущая профессия, которой не суждено было стать основной: формовщик литейного цеха. Профессия не из легких. Она требует не только знаний и опыта, но и большой физической силы. Но свободное время оставалось. Его хватало и на выполнение комсомольских поручений, и на игру в баскетбол, которой я всегда увлекался, несмотря на свой, мягко говоря, не слишком высокий рост.

Труднее стало, когда я поступил в вечернюю школу рабочей молодежи. Приходилось жалеть, что в сутках только двадцать четыре часа. Но школу я кончил. И тогда дирекция ремесленного училища помогла мне и несколько моим друзьям поступить в индустриальный техникум в Саратове на Волге. По той же литейной специальности, далекой от самолетов и тем более от космических дел.

Тем не менее, именно с Саратовым связано появление у меня болезни, которой нет названия в медицине, — неудержимой тяги в небо, тяги к полетам.

КАК ЭТО НАЧАЛОСЬ

В техникуме работали самые различные кружки и секции. Я продолжал играть в баскетбол, любил плавать. Но появилось особенное пристрастие к физике. Видимо, сказывалось влияние моего первого преподавателя физики в гжатской школе, — Лев Михайлович Беспалов умел заинтересовать ребят. В техникуме уроки физики вел Николай Иванович Москвин. Мы смотрели, как на волшебство, на самые простые опыты в физическом кабинете.

В Саратове, конечно, пришлось изучать физику на другом уровне. В физическом кружке я подготовил и сделал два доклада. Первый — о работе русского ученого Лебедева о световом давлении. Тема второго выступления называлась "К.Э. Циолковский и его учение о ракетных двигателях и межпланетных путешествиях". Чтобы подготовиться к докладу, пришлось прочитать и сборник научно-фантастических произведений Циолковского, и много других книг.

...Лет с двенадцати я, как и все ребята, зачитывался произведениями Джека Лондона, Жюль Верна, Александра Беляева. На фантастические романы в гжатской библиотеке стояла очередь. Мы их пересказывали друг другу, завидовали тому, кто прочтет книгу первым.

Циолковский был совсем иным писателем. Меня увлекла его прозорливость, способность видеть будущее с необыкновенной точностью. Он писал, что за эрой самолетов винтовых придет эра самолетов реактивных, — и они уже летали в небе над Саратовом. Он писал о ракетах — и они уже поднимались выше над советской землей. Правда, пока еще в стратосферу.

Словом, то, что предвидел Циолковский, сбывалось на глазах: "Человечество не останется вечно на Земле, но в погоне за светом и пространством сначала робко проникнет за пределы атмосферы, а затем завоюет себе все околосолнечное пространство".

Пожалуй, именно с доклада о работах Циолковского и началась моя "космическая" биография. В литейшке родился летчик. Решил начать с аэроклуба. Признаться, мы с друзьями — Витей Порохней и Женей Стешиным — думали, что пройдет какая-нибудь неделя-другая и мы начнем летать. Оказалось, что все не так просто: нужно долго и упорно изучать теорию, овладеть практическими навыками, работать, работать и снова работать...

Помню день первого прыжка с парашютом. То ли было очень шумно в самолете, то ли я слишком волновался, но команду инст-

руктора вылезать на крыло не услышал. Только увидел его жест: порал!

Выбрался за борт кабины, глянул на землю. Никогда еще не приходилось бывать на такой высоте...

— Не трусь, Юрий, — визу девочки смотрят! — подбодрил меня инструктор.

В самом деле, на земле ждали своей очереди подруги по аэроклубу.

— Пошел.
Приземлился удачно. И потом все показалось простым, захотелось еще и еще спускаться под белым куполом.

После диплома уже просто не мог отступить, бросить воздушную стихию. Подал заявление в Оренбургское авиационное училище. И, хотя я не стал техником-литейщиком, сейчас могу сказать с уверенностью: и знания, полученные во время учения, и профессиональные навыки мне пригодились в жизни и нужны до сих пор.

Только однажды я чуть было не изменил своей мечте, чуть было не уклонился от избранного жизненного пути. И спасибо друзьям: они помогли не сделать ошибки.

Дело было так. В Оренбурге, на первом курсе авиационного училища, я получил грустное письмо из дома. Заболел отец, матери жилось нелегко. Потянуло в Гжатск. Появилась мысль: брошу-ка я все, уеду куда-нибудь поближе к семье, устроюсь на завод...

Поделился с друзьями тем, что было на душе.

— Юра, не унывай, — сказали они мне. — Не будь тряпкой. Кончишь училище и сможешь лучше помогать родителям.

Черные мысли улетучились наполовину. Совсем они исчезли после разговора с Валей. Тогда мы еще не были мужем и женой, но уже крепко дружили. Валя поняла мое душевное состояние. В день моего рождения она подарила мне фотоальбом с надписью: "Юра, помни, что кузнецы нашего счастья — это мы сами. Перед судьбой не склоняй головы".

Я прочитал эти строки и подумал: "Неужели курсант Гагарин всерьез хотел бросить авиационное училище? Неужели он решил отказать от любимого дела, от своей мечты?"

Пустое дело — рассуждать по методу "если бы да кабы". Но легко себе представить, что по-иному сложились бы мой жизненный путь, если бы я не прислушался к добрым советам Вали и других друзей.

МЫ РИСУЕМ КОСМИЧЕСКИЕ КОРАБЛИ

Годы учения в Оренбурге совпали с первыми советскими успехами в завоевании ко-

смоса. После запуска искусственного спутника в Ленинской комнате училища у радиоприемника разгорались жаркие споры: Теперь скоро и человек полетит в космос...

— Скоро? Больно ты быстрей! Лет через пятнадцать-двадцать... Тебя к тому времени уже спишут из авиации!

— Первым, конечно, на спутнике полетит ученый. Это же корабль-лаборатория...

— Совершенно не обязательно. Потребуется человек с железным здоровьем. Как у водолаза или летчика-испытателя,

— А, по-моему, для первого полета выберут врача. Ведь главное — проверить, как реагирует человеческий организм...

Конечно, к единому выводу мы никогда не приходили. И даже, набрасывая чертеж будущего космического корабля, все представляли его по-разному. Рисовал и я. Как мой тогдашний проект не похож на "Восток-1", с борта которого через пять лет я увидел Землю из космоса!

Особенно поразило нас сообщение о запуске второго искусственного спутника с собакой на борту. "Раз живое существо уже поднялось в космос, — подумал я, — почему бы не полететь туда человеку?" Я присоединился к той группе спорщиков, которая считала запуск первого космонавта делом недалекого будущего.

А время шло. Настали и счастливые события. Вернее, совпали: я надел форму лейтенанта авиации и женился на Вале. Многие дал мне Оренбург — и семью, и власть над самолетом.

Из приуральских степей путь наш лежал на Север, в край длинных полярных ночей. Там — служба, там — практика. Я много летал, а еще больше — учился. Занимался теоретическими дисциплинами, чтению отдавал почти все свободное время.

Принесешь, бывало, в комнату дров, за топлишь печь. Валя готовит ужин и просит:

— Почитай что-нибудь влух...

Даже романы и повести я старался выбирать из жизни летчиков. Да и Валю эта тематика быстро увлекла.

Так шла, бежала, летела вперед жизнь. Третья космическая ракета сфотографировала невидимую сторону Луны. "Какая изумительная точность! — отметил я мысленно. — Значит, уже совсем скоро..."

Через несколько дней я подал рапорт с просьбой зачислить меня в группу подготовки космонавтов, если, разумеется, такая группа уже существует.

Почему решился на такое заявление? Трудно ответить. Но теперь уж точно извест-

но, что решился не один я: подобных заявлений было немало, и не только от летчиков.

Кое-что у меня было в активе: я был молод, здоров, хорошо себя чувствовал во время полетов и прыжков с парашютом. Но, признаться, я не слишком надеялся на успех заявления. "Найдутся тысячи и тысячи лучше меня", — думалось мне.

Какова же была радость, когда пришел вызов из Москвы! Пройдена первая, тщательная медицинская комиссия, после которой пришлось вернуться на Север. Окончательный ответ не приходил долго. Валя чувствовала, что я волнуюсь, но не догадывалась о подлинной причине. Не стоило ей говорить, когда ничего еще не было решено. Ведь я знал, что Валя не встанет на пути моих планов и будет рада за меня. Мы уже привыкли жить одними мечтами, одними стремлениями.

...Хороший праздник — день рождения. Наверное, на тысячу людей находится не больше одного чудака, который не отмечает такой праздник. Мне же в канун двадцатипятилетия пришел редчайший из подарков: вызов в Москву. Я понял, что это значило.

ЭКСПУРСИЯ НА БОРТ "ВОСТОКА"

- Будем знакомы: Титов.
- Меня зовут Андриян...
- Гагарин, Юрий.

Первые встречи, первые знакомства. Все мы с интересом присматривались друг к другу. Славные ребята! Душевные, простые, обыкновенные!

Сразу прибавилось уверенности в силах.

Мы поселились под Москвой, в месте, которое сейчас принято называть "Звездный городок". Быстро пришлось убедиться: предстоит немало трудиться и учиться. И, главное, впереди было не так уж много времени: ученые и конструкторы практически заканчивали все необходимые приготовления.

К полетам нас готовили специалисты самых различных областей знания. Мы изучали основы ракетной и космической техники, конструкцию корабля, геофизику, астрономию, медицину. Кроме теории, много времени уходило на физическую подготовку. Гимнастику сменяли игры с мячом, прыжки в воду с трамплина, велосипед. Регулярно, в любую погоду, под наблюдением врачей. А вскоре подошло время специальных тренировок — испытаний в сурдокамере, где царит абсолютная тишина, на стремительной центрифуге, в термокамере с обжигающим воздухом, в самолетах, где специально создается состояние невесомости.

Готовился и космический корабль. Его я впервые увидел летом 1960 г., за девять месяцев до старта. Будущий "Восток" всем сразу же понравился. Тогда же мы узнали, что оболочка корабля нагревается при входе в плотные слои атмосферы до нескольких тысяч градусов...

— Гагарину хорошо — он литейщик, привык стоять у раскаленных печей, — пошутил кто-то из товарищей.

— Пожалуй, несколько тысяч градусов многовато и для Юры, — отметил другой.

— Как-нибудь не расплавимся!

Здесь же мы познакомимся с тепловой защитой корабля. И, забегая вперед, скажу, что во время всех наших полетов температура в кабине была нормальной.

Я хочу рассказать о корабле. Космический корабль состоит из двух отсеков. Первый — "жилой". Это кабина пилота с рабочей аппаратурой. Второй отсек — тормозной установкой, которая обеспечивает посадку корабля.

Самый большой предмет в кабине — кресло. В него вмонтирована катапульта, схожая с теми, что имеются на реактивных самолетах. По команде кресло с человеком отделяется от корабля. Кроме катапульты, в кресло вмонтирована спасательная лодка, запас провизии, рация для связи в случае вынужденной посадки на воду, запас медикаментов.

Наверное, все или почти все читатели видели в кино или по телевидению внутреннее оборудование корабля. Там много сложной радиотехники, оптических устройств. За тем, что делается вне корабля, пилот наблюдает через иллюминаторы. Стекла иллюминаторов — особенные, не уступающие по прочности металлу. Но, кроме того, нужна и защита от ярких, не таких, как на Земле, солнечных лучей. Поэтому иллюминаторы снабжены шторками.

В кабине расположены аппараты и системы, обеспечивающие нормальные условия жизни и работы космонавта: температуру воздуха, влажность, содержание кислорода и так далее. Вы знаете, что никаких непредвиденных обстоятельств при посадке советских космонавтов не случилось. Все шестеро приземлились в заданном районе, и аварийный запас провизии никому не понадобился...

Мне кажется, нам очень повезло по сравнению с американскими коллегами и в таком отношении: кабины на наших кораблях намного просторнее, чем на американских. Судя по тому, что рассказывали Glenn и его товарищи, у нас были и другие преимущества. Например, температура поддерживалась в заданных нормах. А американские ученые, видно, не смогли окончательно преодолеть

перегрев... И еще-старт. Не завидую тому пилоту-космонавту, который сидит на космодроме и узнает, что запуск откладывается из-за таких-то и таких-то неполадок. У нас этого не было. Необычайная точность расчетов сопровождала нас во всем от старта до посадки.

Безукоризненно работали все приборы. Об одном приборе я расскажу вам подробнее. Он похож на глобус, на такой же глобус, который есть в каждой школе. Во время полета этот глобус вращается. И в любую секунду мы могли точно определять, над какой точкой Земли находится корабль. Управление кораблем настолько совершенно, что оно вызывало у нас, космонавтов, откровенное чувство восторга учеными и конструкторами.

Как вы знаете, в космос корабль выводится многоступенчатой ракетой. Как только "Восток" достигает заданной высоты, он отделяется от ракеты-носителя и продолжает полет самостоятельно. Скорость — около восьми километров в секунду.

Советские ракеты не имеют себе равных по мощи, надежности и точности работы. Ракета, которая вывела на орбиту Земли "Восток", имела общую мощность двигателей около 20 000 000 лошадиных сил.

СТО ВОСЕМЬ МИНУТ

Однажды я шагал по морозной, но уже охваченной предчувствием весны Москве.

Тысячи людей шли по улице Горького навстречу мне, обгоняли. И никто, конечно, не знал, что готовится грандиозное событие, подобного которому еще не знала история. Я постоял у кремлевской стены, еще раз взглянул на Мавзолей Ленина, спустился к Москве-реке... В ту же ночь вылетел в Байконур.

Вместе со мной на космодром летел Герман Титов, еще несколько космонавтов, группа научных работников и врач. Мы сидели с Германом рядом. Опасения тех, кто предлагал не предупреждать нас о дне полета, чтобы мы не нервничали, не оправдались. И я, и Герман, который был готов в случае необходимости занять место в кабине "Востока", чувствовали себя прекрасно.

Мы были готовы. Но долгожданное решение государственной комиссии было объявлено только на космодроме: я назначался командиром "Восток-1", Герман Титов — моим дублером.

До 11 апреля мы с Германом изучали график полета, отрабатывали все элементы задания. Нужно было запомнить все операции, которые предстояло выполнить в полете. Помогали нам в этом и создатель космического корабля, и видные советские ученые.

Привыкали мы и к "космической кухне" — сокам и паштетам, которые предстояло есть из особых туб.

День перед полетом был отведен для полного отдыха. В домике, где жили мы с Германом, звучала тихая музыка. О полете не разговаривали. Вспоминали детство, прочитанные книги, увиденные фильмы. Весело посмеивались друг над другом, вспоминая всякие забавные случаи и происшествия. Кроме врача, который был с нами почти постоянно, заходили друзья по отряду, Главный Конструктор (С.П. Королев — длительное время его фамилия оставалась секретной — ред.)

Спать легли в девять вечера. Помнится, снов я не видел. В половине шестого утра разбудил врач. Встал и Герман, напевая, как обычно; шутившую песенку. Последняя проверка. Все — в норме.

Мне помогли надеть скафандр. Тут же, кажется, я дал первые в жизни автографы.

Потом мы с Германом сели в специальный автобус, в котором начинается уже космическая жизнь. Скафандр подключается к приборам, подающим воздух.

У подножия ракеты — огромного, устремленного в небо сооружения — попрощался с провожающими и на лифте поднялся к вершине ракеты. Заявление, которое я сделал за несколько минут перед этим, широко известно. Оно было напечатано в газетах, передано по радио. Тем не менее хочется вспомнить несколько фраз, сказанных на космодроме. Они ведь точно отражали мое душевное состояние перед полетом, мои чувства и мысли:

"Счастливы ли я, отправляясь в космический полет? Конечно, счастлив. Ведь во все времена и эпохи для людей было высшим счастьем участвовать в новых открытиях. Сейчас до старта остаются считанные минуты. Я говорю вам, дорогие друзья, до свиданья, как всегда говорят люди друг другу, отправляясь в далекий путь. Как бы хотелось вас всех обнять, знакомых и незнакомых, далеких и близких!"

И вот я остался один, среди многочисленных приборов, освещенных искусственным светом. Лишь радио связывало меня с окружающим миром.

Конечно, я волновался — только робот не волновался бы в такие минуты и в такой обстановке. Но вместе с тем был уверен, что полет завершится успешно, что ничего такого, что не предвидели бы наши ученые и техники, не случится. Был уверен в совершенстве ракеты, скафандра, приборов, связи с Землей, качества пищи. Очевидно, и во мне были уверены. Все это, вместе взятое, и называлось "готовностью к космическому полету".

О чем я думал, сидя в кресле космического корабля перед стартом? Уже была проведена техника связи. Слышалась музыка: друзья позаботились, чтобы я не чувствовал одиночества. Оставалось шестьдесят минут "свободного времени". Еще не подсчитана скорость человеческой мысли, но какое расстояние может она преодолеть за час! Мне предстояло стать пионером, первым человеком, оторвавшимся от Земли, преодолевшим власть ее тяготения. Из всех человеческих дерзких мечтаний это, конечно, испокон веков считалось самым несбыточным, сказочным.

Двигатели ракеты были включены в 9 часов 07 минут. Сразу же начали расти перегрузки. Я буквально был вдавлен в кресло. Как только "Восток" пробил плотные слои атмосферы, увидел Землю. Корабль пролетал над широкой сибирской рекой. Отчетливо были видны островки на ней и освещенные солнцем лесистые берега.

Смотрел то в небо, то на Землю. Четко различались горные хребты, крупные озера. Видны были даже поля. Самым красивым зрелищем был горизонт — окрашенная всеми цветами радуги полоса, разделяющая Землю в свете солнечных лучей от черного неба. Была заметна выпуклость, округлость Земли. Казалось, что вся она опоясана ореолом нежно-голубого цвета, который через бирюзовый, синий и фиолетовый переходит к инсиня-черному...

Невесомость, к которой я быстро привык, сыграла со мной злую шутку. После одной из записей в бортовой журнал я отпустил карандаш, и он свободно поплыл по кабине вместе с планшетом. Но, неожиданно развязался узелок шнурка, на котором был закреплен карандаш, и он нырнул куда-то под сиденье. С этого момента я его больше не видел. Дальнейшие свои наблюдения пришлось передавать по радио и записывать на магнитофон.

За исключением этого небольшого происшествия, ничего непредвиденного не произошло. Заранее разработанный график полета соблюдался точно. До самого спуска все шло примерно так, как мы рассчитывали на Земле.

В 10 часов 25 минут автоматически было включено тормозное устройство. Корабль вошел в плотные слои атмосферы. Сквозь шторки, прикрывавшие иллюминаторы, я видел багровый ответ пламени, бушующего вокруг корабля. Невесомость исчезла, нарастающие перегрузки вновь прижали меня к креслу. Они увеличивались и были сильнее, чем при взлете.

В 10 часов 55 минут, через 108 минут после старта, "Восток" благополучно опустился на поле колхоза "Ленинский путь" у деревни Смеловки.

В ярко-оранжевом скафандре я, наверное, выглядел странно. Первые "земляне", женщина и девочка, боялись подойти ко мне поближе. Это были Анна Акимовна Тахтарова и ее внучка Рита.

Потом с полевого стана подбежали механизаторы, мы обнялись, расцеловались. За те неполные два часа, которые я провел в космосе, радио донесло и сюда, и во все концы Земли весть о запуске. Моя фамилия уже была известна тем, кто меня встретил.

"Восток" спустился в нескольких десятках метров от глубокого оврага, в котором шумели весенние воды. Корабль почернел, обгорел, но именно поэтому казался мне еще более красивым и родным, чем до полета.

Внучка лесника Рита Тахтарова сейчас уже ходит в школу. Я никогда не забуду, что она и ее бабушка были первыми людьми, встретившими меня после возвращения из космоса.

ЖДЕМ НОВЫХ СТАРТОВ!

Сейчас мне уже трудно так, как раньше, никак не замеченным и неузнанным, походить по вечерней Москве, прийти на Красную площадь. Популярность — вещь непоправимая. Приходится лишь думать: чему и кому ты ей обязан.

Один иностранный корреспондент спросил меня:

— Не устали ли вы, Гагарин, от той известности, которую получили ваше имя после 12 апреля 1961 года? Теперь, наверное, вам обеспечен отдых до конца жизни...

— Отдыхать? — возразил я ему. — У нас все трудятся и больше всего самые известные люди. Герои Советского Союза и Герои Социалистического Труда, а их в стране тысячи, стараются работать как можно лучше, увлекая других своим личным примером.

Дел после первых полетов в космос у нашей шестерки не убавилось, а прибавилось. Все мы продолжаем учиться. Совершенствуем знания в области космических полетов. Мы не ушли из отряда космонавтов, а продолжаем ежедневно работать в классах и лабораториях, передавая опыт своей смене.

Чудесные ребята готовятся продолжать наше дело! Им будет и легче, и сложнее, чем нам. Легче — потому что наша шестерка многое узнала и передаст им опыт. Труднее — потому что с каждым разом задания будут сложнее, аппаратура тоже.

Мои друзья, надеюсь, простят меня за то, что я открою наш общий секрет: не один из нас, космонавтов, слетавших в космос, не отказался от мысли еще раз "взглянуть" на нашу голубую планету...