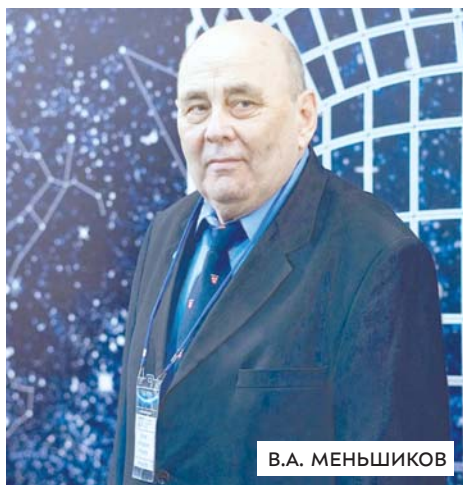
БАЙКОНУР — МОЯ

«Мне довелось участвовать более чем в шестистах пусках космических ракет, должности при этом я занимал различные — от начальника расчёта до руководителя запуска, заместителя начальника космодрома. И более шестисот раз я испытывал непередаваемое чувство гордости за тружеников космодрома и за страну, за собственную причастность к делу освоения космоса».

В.А. МЕНЬШИКОВ

ЛЮБОВЬ КЛЮЕВА,
ФОТО ИЗ АРХИВА В.А. МЕНЬШИКОВА
И ОТКРЫТЫХ ИСТОЧНИКОВ

Валерий Александрович Меньшиков — генерал-майор, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, испытатель и создатель ракетно-космической техники, испытатель космодрома «Байконур», Почётный гражданин городов Советска, Королёва и Байконура, лауреат Премии правительства РФ, член бюро РАН по космосу, действительный член 10 общественно-научных академий, в том числе Российской инженерной академии, Академии военных наук, Международной академии астронавтики, член Союза писателей России. Он выпустил 78 книг и имеет десятки патентов.


В.А. МЕНЬШИКОВ

Сегодня он гость нашей редакции, делится своими воспоминаниями о нелёгких, но таких манящих ступенях к звёздам…

— После окончания Пермского высшего командно-инженерного училища я попросился распределиться на Байконур, куда было мало желающих. И который затем на много лет стал моим родным домом, — начал свой рассказ Валерий Александрович. — Поезд от Москвы до Тюра-Тама в 1968 году шёл двое суток. У вагона нас ждал представитель отдела кадров, — как я позже узнал, подполковник К. Роскин. Он проводил нас в автобус до Ленинска. На другой день, прибыв в часть, я представился командиру, полковнику А.А. Тимошину и получил благословение замполита — молодого майора В. Серекова. А уже на следующий день начальник штаба майор Г.А. Коростелев вручил мне пистолет ТТ в потёртой кобуре и назначил дежурным по заправочной станции, где в то время шли автономные испытания систем и их приём в эксплуатацию. Так началась моя служба на космодроме, на знаменитой «двойке». Полетели дни, месяцы, годы…

На всю жизнь сохранилось воспоминание о первой испытательной работе — заправке технологической ракеты Н-1 с лунным кораблём Л-3. Это пятиступенчатая сверхтяжёлая ракета имела стартовый вес 2500 тонн, а высоту — 110 м. Я занимался её заправкой, энергообеспечением, руководил аварийно-спасательной командой. Целых десять октябрьских дней отрабатывали оборудование, «вылизывали» неисправности, приобретали навыки работы на сложной космической технике. У этих ветеранов мне и приходилось многому учиться. Должность энергетика поставила меня в центр событий. У каждого расчёта — свой манёвр, а энергетик должен обеспечить всех. Опыт, приобретённый на этой должности, очень пригодился мне в дальнейшей работе и службе.

Через 2 года мне предложили перейти на Гагаринский старт, где я проработал 7 лет. В одном расчёте у меня было 8 человек, и все 8 разных национальностей, но граждане СССР. Все жили одной великой идеей — стать первыми и лучшими в космосе. Тогда всё делали впервые. И предвидеть всё было просто невозможно.

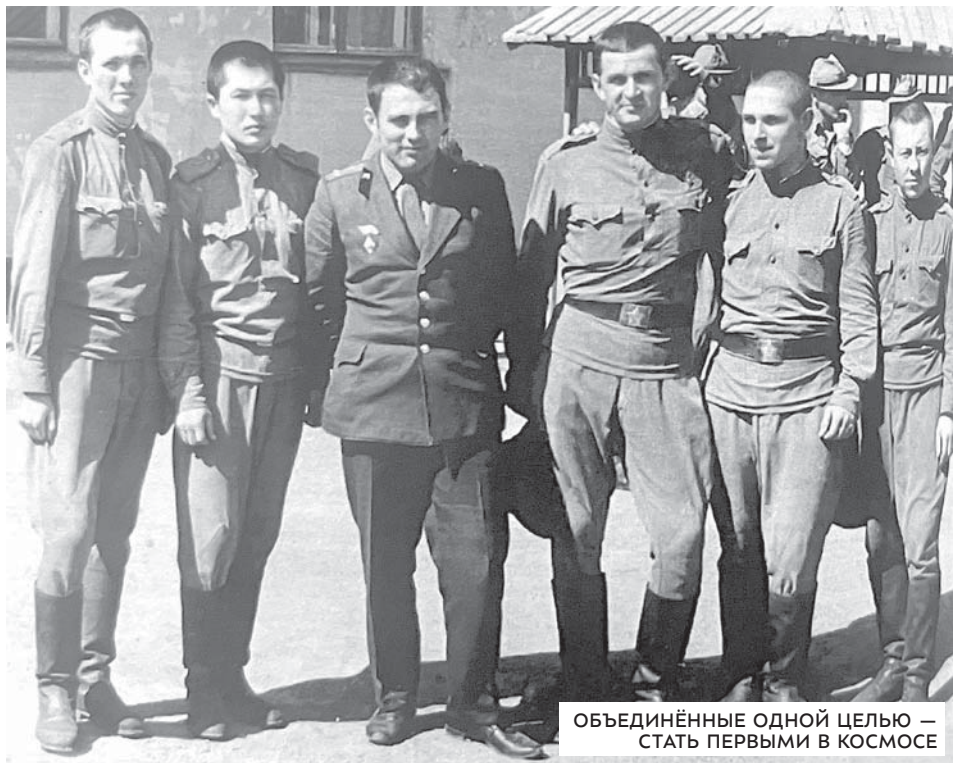
Вспоминается осень 1971 года. Успешно прошёл первый день испытаний ракеты-носителя с пилотируемым космическим кораблём. Собираемся домой. Вдруг налетел страшный ураган с дождём. Сорвана часть крыши с центральной распределительной подстанции, высоковольтное оборудование заливается водой. Температура минус десять, и всё, что падает с неба на землю, превращается в ледяную корку. Один за одним отключаются сооружения стартового комплекса, так как в ячейки масляных выключателей попадает вода. Оставив под напряжением стартовое сооружение (там стоит ракета и нужно термостатирование космического корабля), забираемся на крышу и начинаем её латать. Для заливки нужен битум — разводим костёр. У многих уже обожжены руки, так как при попадании влаги на жидкий битум отлетают капли этого «адского» вещества, и вся одежда покрывается чёрным льдом.

Четыре часа борьбы с ураганом — и его одолевают восемнадцатилетние парни, безымянные герои. Вот их имена: русский Ю.А. Костров, немец В.В. Гаас, татарин А.Н. Чилингиров, украинец В.В. Шраменко. И не было у них никаких национальных противоречий. Их объединяли солдатский долг и любовь к Отечеству.

Вообще, я считаю, что лучший критерий работы любого испытателя, — когда о результатах его труда говорят как можно меньше. Это значит, что он так «ведёт» свою систему, что, не привлекая к ней внимания, способен обнаружить все так называемые потенциальные ошибки, которые заложены конструкторами, производственниками и не замечены военпредами, а потом устраняет эти ошибки, задействовав наименьшее количество людей и материальных ресурсов. Уже на старте моим «контролёром» был подполковник Ю.Н. Мальцев. Без лишней суеты, спокойно, сдерживая иногда мои «партизанские» замашки, в многообразии различных решений он умел найти лучшее. При этом был на редкость исполнителен, скромен, благожелателен.

Сохранилась неплохая преемственность в испытательной среде. Бывшие молодые лейтенанты конца 1960-х годов, работавшие на Н-1, будучи полковниками, возглавили подразделения по бурановской тематике и внесли живую творческую струю в подготовку космического комплекса «Энергия-Буран».

И здесь очень пригодился их интеллектуальный потенциал. В этом коллективе я работал с 1982 года: сначала начальником лаборатории, затем — отдела наземного оборудования, стартового посадочного и технического комплексов. Всем этим солидным хозяйством руководил тогда капитан 1 ранга В.Е Гудилин. Удалось сохранить и творческую атмосферу в среде испытателей, характерную для Н-1.


ОБЪЕДИНЁННЫЕ ОДНОЙ ЦЕЛЬЮ — СТАТЬ ПЕРВЫМИ В КОСМОСЕ

Ритм работы по бурановской программе был, прямо скажу, бешеный. Как и всегда на Байконуре. Из собственной практики приведу в пример режим одной лишь недели. Понедельник — анализ состояния работы по имеющимся замечаниям. Вторник — вылет в Москву на очередное совещание Главных конструкторов. Среда — работа здесь же в НПО «Энергия» по замечаниям и неполадкам (до обеда). После обеда опять совещание или Совет. Четверг — обратный вылет на космодром. Пятница, суббота, нередко и воскресенье — доведение принятых решений до подчинённых, анализ хода испытаний на ракетно-космической технике. И так — месяцами, до самого запуска.

Чтобы стать классным испытателем, чтобы «чувствовать» системы, специалисту требуется десять—пятнадцать лет напряжённой работы. После этого он в полной мере осваивает профессию.

В 1980-е и 1990-е годы мне доводилось общаться с элитой испытателей. «Король» или «патриарх» испытателей в бывшем Советском Союзе — это, безусловно, генерал-майор А.А. Шумилин. Судьба так распорядилась, что сначала он был моим начальником, потом короткое время мне пришлось быть начальником Алексея Александровича. А в последние три года мы с ним шли в одной упряжке заместителей начальника космодрома. Но как бы ни менялось наше служебное положение, я всегда считал его своим учителем в вопросах методологии, организации и проведения испытаний. Не раз видел я Алексея Александровича в экстремальных ситуациях, и всегда он находил единственно верное в данной ситуации решение.

На одном из пусков 18 февраля 1988 года я был руководителем запуска от космодрома, а генерал Шумилин командовал боевым расчётом 1-го центра. При заправке баков ракеты перекисью водорода началось её интенсивное разложение. Возник пожар на кабине обслуживания. Распространение огня грозило такими же последствиями, которые произошли на по-