

*Мы живем,
пока о нас помнят друзья и товарищи,
пока мы помним о них, о родителях и близких*

Содержание

Предисловие	3
Школа-колония имени С.Т. Шацкого	5
Военное лихолетье	11
Новое время, новые задачи	16
Операция «ОСОАВИАХИМ»	19
Главсевморпуть	34
Памятные встречи	57
<i>Василий Сталин</i>	57
<i>Кирилл Флоренский</i>	58
<i>Сергей Хрущев</i>	60
<i>Сергей Волкеништейн</i>	61
<i>Анатолий Ляпидевский</i>	63
<i>Фидель и Рауль Кастро</i>	64
Общественная деятельность	68
1995 год. Вместо послесловия	74
58 лет спустя	76
<i>Близкие</i>	77
<i>Друзья — товарищи</i>	78

Предисловие

Я, Ратнер Владимир Михайлович, родился 23 апреля 1922 года в Москве в семье демобилизованного военнослужащего Ратнера Михаила Павловича, служившего в 10-й армии под командованием С.М. Кирова. Это было время становления страны после многих лет военной разрухи и новой экономической политики (НЭП).

16 августа 1927 года я потерял мать, Софью Иосифовну, которая скончалась от брюшного тифа в возрасте 26 лет. Дед Павел отвез меня, пятилетнего, на воспитание к своим хорошим знакомым под Одессу в немецкое село Люстдорф в большую крестьянскую семью Фольмер. Дело в том, что мои дедушка и бабушка больше пяти лет прожили в Германии, где дедушка представлял интересы русской шоколадной фабрики «Енем». Они прониклись глубоким уважением к немцам, к Германии и очень много рассказывали мне об этой стране.

В Люстдорфе воспитание велось исключительно на немецком языке, поскольку он был родным для семьи Фольмер. Естественно, живя одной жизнью с этой семьей, я впитывал немецкие обычаи и традиции, знакомился с фольклором. В этой семье я чувствовал себя уютно и защищено.

Много лет спустя, в процессе своей трудовой деятельности в течение десятилетий, я находился в контакте с немецкими специалистами как из ГДР, так и из

Западной Германии. В обеих странах я подолгу бывал в длительных командировках, связанных с научно-исследовательской работой.

В семье Фольмер я прожил три года. После чего меня забрал в Москву мой отец. И я поступил в первый класс знаменитой теперь московской школы у Никитских ворот.

Так случилось, что в одном классе со мной учился и сын «вождя всех народов» Василий Сталин, имевший в школе прозвище «Васька Рыжий». Когда же мы перешли в пятый класс, в школу привели и сестру Василия, Светлану — она стала первоклассницей.

В 1932 году мой отец женился на дочери старшей сестры моей матери, совсем молодой женщине, приехавшей из Киева в Москву на учебу в институт. Лето 1936 года стало одним из рубежей моей жизни. Взаимоотношения с молодой мачехой, несмотря на родство, не сложились, и к четвертому году совместного сосуществования закончились взрывом.

Во время очередной ссоры, воспользовавшись тем, что отец был в командировке, я выстрелил в нее из отцовского именного нагана.

Результатом этого семейного конфликта стало для меня четырехлетнее пребывание в школе-колонии им. С.Т. Шацкого под Москвой на станции Обнинское (ныне город Обнинск Калужской области).

Школа-колония имени С.Т. Шацкого

Народный комиссар Внутренних дел РСФСР Феликс Дзержинский в своем обращении к интеллигенции призвал ее помочь в решении проблемы детской беспризорности, охватившей страну в годы, последовавшие за гражданской войной и разрухой. Эта задача стояла в те годы не менее остро, чем сегодня, в наши дни.

Станислав Теофилович Шацкий, как и Антон Макаренко, откликнулся на этот призыв.

Станислав Теофилович, один из лучших педагогов того времени, получил в свое распоряжение бывшее поместье фабриканта Саввы Морозова и приступил к организации школы-колонии для детей, которых собирали на улицах Москвы и других городов. Необходимо заметить, что супруга Станислава Теофиловича Шацкого, Валентина Николаевна, также была человеком весьма образованным — она руководила Московской консерваторией.

Ко времени моего определения в школу-колонию самого Шацкого уже не было в живых, но дело, начатое им, продолжалось. В школе-колонии проходили перевоспитание трудные дети, к которым я и был причислен.

Труд воспитанников был организован в двух направлениях: сельскохозяйственном и, если можно так выразиться, в индустриальном. Первое направление должно было обеспечить членов школы-колонии продуктами

питания, для чего нам были переданы 148 гектаров обрабатываемой земли. И эти гектары, действительно, нас полностью кормили.

К тому же мы, члены коллектива, получали столь необходимые жизненные и трудовые навыки: учились доить коров, запрягать лошадей, косить, пахать, печь хлеб, работать на тракторе, управлять автомобилем.

Второе направление было не менее интересным — на металлообрабатывающих станках мы делали водопроводную арматуру. И это тоже давало школе хорошую прибыль.

В школе-колонии был очень приличный оркестр народных инструментов, в котором занимались не меньше сорока человек. И, конечно же, мы не могли обойтись без духового оркестра. Оба коллектива выступали на всех праздниках и вечерах.

Очень хорошо была поставлена спортивная работа. Футбольная команда и лыжники были среди молодежных команд района лучшими.

Военной подготовкой у нас руководил отставной офицер, инвалид, участник Гражданской войны. При его активном участии в школе был по всем правилам сооружен зимний тир, в котором и я проходил военную подготовку и учился метко стрелять.

В 1938 году на деньги, заработанные от продажи в Москве клубники и малины, школа-колония приобрела три планера, и к нам на работу был приглашен руководитель летной школы. С этого момента для желающих и прошедших медицинскую комиссию открылся путь в большую авиацию. ЦС ОСОАВИАХИМа на лето вы-

делил нам самолет У-2 с инструктором и необходимым количеством горючего. С этого момента полеты в небе над Обнинском прекращались только ночью либо из-за ненастной погоды.

Нужно еще отметить, что заработанные честным трудом деньги зачислялись каждому воспитаннику на его сберегательную книжку и выдавались на выпускном вечере по окончании срока пребывания в колонии. Таким образом, мы вступали в большую жизнь, имея неплохое материальное обеспечение, — и это делало нас в какой-то мере независимыми в выборе дальнейшего пути.

Главный воспитательный принцип, заложенный Станиславом Теофиловичем, состоял в том, что у любого члена коллектива не должно оставаться такого свободного времени, когда ему нечем заняться. Все часы и минуты от подъема до отбоя должны были быть заняты работой, учебой, физподготовкой и участием в кружках.

И так жил весь наш огромный «муравейник», в котором постоянно находилось не менее 350 воспитанников.

Не менее важным был и другой принцип воспитания: мы все время общались с молодежью окрестных сел и деревень. Парни и девчонки из Белкина, Самсонова, Белоусова обучались в старших классах общеобразовательной школы, входившей в структуру колонии. Они принимали участие во всех школьных мероприятиях и, конечно, проведении праздников. Это была живая связь с окружающим миром, не прерывавшаяся ни на один день. И мы чувствовали себя полноправными гражданами страны, а не изолированными преступниками.

Четыре года пребывания в школе-колонии не прошли даром. Они заложили во мне основные представления о том, как надо жить и работать в коллективе и, конечно же, дали многочисленные трудовые навыки, которые оченьгодились, когда я поступил в Высшее военно-морское училище им. Ф.Э. Дзержинского, а также в период Великой Отечественной войны. И я снова и снова от всего сердца благодарю весь персонал школы-колонии за все, что было для меня сделано. Я вспоминаю этих людей самыми добрыми словами.

30 июня 1939 года начался новый этап моей жизни. Я поступил в Ленинградское Высшее военно-морское училище, одно из лучших в стране, имевшее славную историю и богатые традиции.

Руководителем группы Д-IV в наборе 1939, в которую я вошел, был назначен молодой офицер, окончивший наше училище по курсу Д двумя годами раньше и успевший уже послужить на одной из подлодок в составе Северного флота. В этом офицере — к сожалению, не могу точно вспомнить его фамилию — не то Левицкий, не то Левитин, — прекрасно сочетались человеческие качества и преподавательские способности. Он был классный специалист по эксплуатации всех силовых установок на подводных лодках того периода.

Учеба должна была продлиться четыре года, в течение которых мы, молодые курсанты, обязаны были приобрести солидные знания по многочисленным специальным предметам, необходимым флотскому офицеру, а также физике, математике, механике и иностранному языку.

Но 22 июня 1941 года началась Великая Отечественная война. Обучение в училище было досрочно закончено 1 августа 1941 года. Каждый из нас получил звание младший техник-лейтенант и был направлен для дальнейшего прохождения службы на флот.

Я в числе двенадцати выпускников вошел в группу, которая должна была проходить практику на учебной базе подводных лодок в г. Луге Ленинградской области. Но прежде предстояло получить сами лодки, которые строились на известном Сормовском заводе, под Горьким.

Шестого сентября наша группа прибыла в г. Синельниково, и затем в пешем строю мы еще 17 суток добирались до известных на всю страну Гороховецких лагерей. Дело в том, что поезда в это время шли только в сторону фронта, на Запад, и в Ленинград. В тыл же двигались только санитарные эшелоны. К тому же питание мы должны были получать на железнодорожных станциях, в комендатурах. И нам пришлось двигаться вдоль железной дороги.

Так мы в полном составе и прибыли в Гороховец 21 сентября.

Уже на следующий день началась наша учеба (а точнее — работа) на верфях. Здесь заканчивалась подготовка к спуску подводных лодок, которые уже следующей весной, используя период большой воды, должны были, пройдя через водные системы Волго-Балтийского и Беломорско-Балтийского каналов, попасть на Северный флот.

Осень наступила рано. По Волге уже шла шуга, все говорило о близости суровой зимы.

Расположились мы в летнем лагере, не приспособленном для зимнего проживания. Спали, не раздеваясь. На всю казарму была одна печка-буржуйка, она не могла протопить насквозь продуваемое помещение.

Постепенно мы начали привыкать к новым условиям, налаживать привычный флотский быт. Однако 10 ноября я совершенно неожиданно получил назначение в одну из частей бомбардировочной авиации. Часть эта располагалась в Горьком и входила в состав 16-й воздушной армии, которой командовал генерал-полковник С.И. Руденко.

Как известно, приказы не обсуждаются. И с этого момента началась новая страница моей жизни, связанная уже с авиацией.

Военное лихолетье

Сначала мы базировались на аэродроме в Горьком, затем — в Щелково, под Москвой. А потом были еще аэродромы Смоленска, Брянска, Минска, потом Быдгоша, Познани и Щецина в Польше. Последним стал военный аэродром в Берлине.

Надо честно сказать, что в бытовом отношении наша жизнь на двух первых аэродромах по фронтовым меркам была просто шикарной: мы располагались в благоустроенных казармах Московского военного округа. А уже начиная со Смоленского аэродрома все стало по-другому. Там мы жили в землянках, выкопанных рядом с посадочными полосами.

Здесь нужно сказать несколько слов о том, в каком режиме проходила наша служба.

Самолеты нашей части уходили на задания, как правило, перед заходом солнца, с таким расчетом, чтобы попасть в район бомбометания в темное время суток и вернуться на базу к рассвету.

Мы встречали вернувшиеся машины и, как только они заруливали на стоянки, укрывали их маскировочными сетками и начинали осматривать, делали заявки на запчасти и необходимый ремонт, выслушивали заявления летчиков о дефектах, выявленных в полете, выполняли необходимые регулировки и регламентные работы. Все это, понятно, в любую погоду, при любом морозе

и ветре, когда руки примерзали к металлу, физически самой трудной работой была подвеска бомб, когда мы выматывались до последней степени.

Вечером машины снова уходили на задание и началось самое ужасное, что невозможно передать никакими словами — ожидание. Это великолепно показано в кинофильме «В бой идут одни старики».

Время ожидания зависело от оперативного задания, которое получала вылетевшая группа, и могло длиться до половины суток. Привыкнуть к ожиданию было невозможно.

Нельзя не вспомнить о немецкой педантичности, которая в полной мере проявилась в первый период военных действий, вплоть до Сталинградской операции. Регулярные, с точностью до минуты, хоть часы проверяй, бомбежки наших базовых аэродромов наносили нам ощутимые потери в боевых машинах на земле.

После Сталинградской битвы немецкая авиация потеряла превосходство в воздухе, изменился сам «настрой на войну», если так можно выразиться, и стало не до педантизма. К тому и же и наша авиация сильно изменилась. Фронт получил новые машины с очень хорошими боевыми качествами, превосходящие машины немецкого люфтваффе. Это были «Яки» и «Лавочкины» отечественного производства, а также английские «Спитфаеры» и американские «Аэрокобры», поступавшие по ленд-лизу. Не последнее значение имел и тот факт, что после Сталинградской битвы советские летчики уже не оборонялись, а сражались за Победу, в которой теперь никто не сомневался.

Я опускаю подробности четырех лет войны, наполненные тяжким трудом, болью потерь друзей, лишениями и испытаниями. Все это в той или иной мере выпало на долю всех советских людей. Все это носит сугубо личный характер и вряд ли заслуживает внимания читателя, тем более что и к основной теме нашего повествования моя военная служба вплоть до мая 1945 года прямого отношения не имеет.

Перенесемся сразу в май 1945 года.

Перед началом Берлинской операции местом базирования нашей части был аэродром в польском городе Щецин. 2 мая 1945 года подразделение обслуживающего персонала перебазировалось на взлетную площадку поближе к границе с Германией, поскольку стало известно, что с часу на час нам предстоит перелететь на Адлерсхофский аэродром, расположенный уже непосредственно в восточной части Берлина. Вскоре такой приказ поступил.

Перебазирование осуществлялось на двух транспортных самолетах. Моя группа шла во втором эшелоне. Машины были здорово перегружены запасными частями и специальными смазочными материалами. Чтобы облегчить работу пилотов, приняли решение максимально слить горючее, оставив его всего на 2,5 часа полета. Это решение оказалось верным.

И вот под крыльями нашего старенького транспортного ЛИ-2, ставшего за пять лет родным, поверженная Германия и яркое зеленое пятно Адлерсхофского аэродрома. На этом аэродроме располагался DVL —

Центральный научно-исследовательский центр военно-воздушных сил Рейха.

Перед перебазированием я и ребята из моей группы переоделись во все лучшее, что у нас было. Но не успели мы зарулить на отведенную стоянку, как пришел приказ приступить к обслуживанию машин, идущих на посадку.

Их было столько, что над аэродромом буквально не было видно неба. В воздухе стояло марево от распыленного несгоревшего топлива, остававшегося за каждым взлетающим или садящимся самолетом, а они шли один за другим, и им не было конца. Казалось, будто в воздухе вращаются крылья гигантской фантастической мельницы.

Машины садилась лишь для того, чтобы заполнить баки горючим и подвесить бомбы — а затем сразу уходили на взлет. Шла заключительная фаза Берлинской операции, подводившая черту четырем с лишним годам войны.

На нашу команду легла самая безумная нагрузка, какую только можно было вообразить. Вскоре от нашего новенького обмундирования осталось промасленное, воняющее керосином и маслом тряпье.

И наступило, наконец, долгожданное утро 9 мая 1945 года.

Светлое чистое небо над аэродромом, абсолютно тихо. Тишина такая, что от нее болят уши. Мы уже ото-спались — впервые за последние трое суток. Вскоре стало известно, что в берлинском районе Карлсхорст командующими вооруженных сил стран антигитлеровской

коалиции подписан протокол о безоговорочной капитуляции Германии. На этом была поставлена точка во Второй мировой войне.

Мы с друзьями присоединились к артиллеристам ПВО и на их студебекере отправились в центр Берлина к поверженному рейхстагу, и там, на одной из стен, поставили свои автографы. Потом помянули всех тех, кто навечно остался в земле — в России, Польше, Венгрии, Болгарии, Чехословакии, Югославии, да и в самой Германии. Мы дали друг другу слово, что, пока живы, будем помнить их и этот день. Будем помнить, как бы в дальнейшем ни складывались наши судьбы.

Новое время, новые задачи

Здесь, в послевоенном Берлине, начался новый этап моей жизни. Волею командования я был откомандирован в состав группы советских специалистов по ракетной технике Сергея Королева и Бориса Чертока, прилетевших из Москвы. Поскольку особых заслуг я за собой не числил, в решении командования сыграло роль, вероятно, мое знание немецкого языка и, может быть, еще знание авиации.

Новые руководители, как теперь принято говорить, «ввели нас в курс дела». Дело это показалось мне чрезвычайно интересным. Настолько интересным, что даже мысли о демобилизации и предстоящей гражданской жизни как-то отошли на второй план.

Нам рассказали, что еще до начала Второй мировой войны во многих развитых странах, таких как Германия, Англия и США, велись работы по ракетной технике. В ходе войны практически во всех армиях мира появились ракетные установки. Начиная с 1942 года руководство нацистской Германии взяло курс на достижение технического превосходства над странами антигитлеровской коалиции. К июлю 1942 года были определены основные лётно-технические данные одного из образцов самолета-снаряда Fi-103 «Вишневая косточка». Первый обстрел Лондона такими самолетами-снарядами состоялся в ночь с 12 на 15 июня 1944 года, о чем немец-

кое радио сообщило 25 июня. Новое оружие получило название V-1 — «Оружие возмездия -1» — с дальностью стрельбы до 500 км.

В дальнейшем на заводах Германии было развернуто производство V-2 — «Оружия возмездия-2». По Англии было выпущено 4520 ракетных снарядов.

Что касается Советского Союза, то у нас серьезные работы по созданию ракетного оружия дальнего действия начались лишь с 1944 года. Хотя о реактивных установках «Катюша» мы, конечно, знали давно.

Задача нашей группы состояла в том, чтобы собирать все материалы, имевшие отношение к секретным разработкам немецких специалистов в ракетной области. Группа С.П. Королева двигалась в железнодорожном составе вслед за американскими войсками, отходившими за установленную демаркационную линию. Вскоре стало ясно, что мы приблизились к городу Нордхаузен, где располагались подземный завод «Дора» и концентрационный лагерь смерти, поставлявший рабочую силу для этого завода. Это был один из главных центров, на котором создавалось «Оружие возмездия». Руководил центром Вернер фон Браун. Вместе с группой ведущих специалистов немецкого ракетостроения, создателей ракетных комплексов V-1 и V-2, фон Браун был вывезен американскими спецслужбами в США, где в дальнейшем принял активное участие в работах по созданию нового поколения американских ракетных комплексов.

20 мая 1945 года инженер-полковник Вайсблат, командир нашего подразделения, выдал мне предписание

явиться в распоряжение инженер-майора Бориса Чертока.

Группа, в состав которой я вошел, состояла из 284 человек и размещалась в населенном пункте Пенемюнде на берегу Балтийского моря — в одном из центров ракетостроения немецкого вермахта, освобожденном частями Красной Армии 4 мая 1945 года.

Руководством группы советских специалистов была разработана детальная программа, которая должна была обеспечить в кратчайшие сроки сбор данных о производстве ракет типа А4/V-2. Программа получила кодовое название «ОСОАВИАХИМ». Борис Черток и его заместитель по руководству группой инженер-майор Александр Исаев поставили мне задачу участвовать вместе с немецкими рабочими в маркировке и упаковке имущества, подлежащего отгрузке. Этим же я занимался и в группе Сергея Королева, для чего периодически приходилось выезжать в Нордхаузен.

Операция «ОСОАВИАХИМ»

На полянах бывшего военного экспериментального учреждения в Пенемюнде с 5 мая 1945 года паслись кони советских кавалеристов. По деревьям в поисках личных трофеев победы бродили солдаты. В лучшем случае они довольствовались курами или несколькими кроликами. В коровниках бывшего имения у пенемюндского порта вскоре снова появились молочные коровы, которых пригнали со всех концов острова для снабжения солдат. Постепенно между русскими солдатами и немецким населением стали устанавливаться некоторое взаимопонимание, складываться отношения мирного сосуществования, в результате чего молоко перепадало и детям немецких специалистов, работавших на электростанции и других объектах.

Как вскоре стало ясным, большинство испытательных стендов, производственных цехов, мастерских и лабораторий в Пенемюнде пострадало от бомбежек далеко не так сильно, как предполагали вначале. Вот только от ракет V-2, в которых мы были особенно заинтересованы, не осталось и следа. Только на территории военно-воздушной базы в Пенемюнде-Вест нашлись остатки арсенала V-1.

Начали с того, что составили чрезвычайно четкие и подробные чертежи всех цехов, производственных помещений, лабораторий, испытательных стендов —

и лишь после этого стали демонтировать установки и приборы.

Среди местного населения скоро распространились слухи о том, что русские, якобы, намерены восстановить Пенемюнде в строгом соответствии с оригиналом в Сибири, чтобы быстрее освоить собственное производство ракет с немецким ноу-хау.

В какой-то степени это соответствовало действительности. В Москве еще задолго до окончания войны стали интенсивно готовиться перенимать технические решения и немецкий опыт строительства ракет дальнего действия. Все крупные специалисты испытательного ракетного НИИ-1 получили соответствующие офицерские звания и были откомандированы на фронт. Их задача состояла в том, чтобы отлавливать всю информацию, касающуюся ракетного производства, изымать образцы такой техники и всю документацию. Борис Черток, который в НИИ отвечал за прямоточные воздушно-реактивные и жидкостные ракетные двигатели, прибыл в Пенемюнде, например, в звании майора. Много лет спустя, в начале 90-х годов, он вспоминал, что это место было «первоклассным исследовательским центром». Разбирая немецкие архивы, советские ученые в полной мере узнали, «в какой огромной мере развилась ракетная техника в Германии».

И все же спустя какое-то время основной интерес московских специалистов по ракетной технике сместился с Пенемюнде на Нордхаузен в Тюрингии. Отсюда только что ушли американские войска. И именно здесь, а не в Пенемюнде, началась операция советской

тайной службы, получившая название «ОСОАВИАХИМ» — аналог американской операции «Пэперклип».

«ОСОАВИАХИМ» была второй из трех операций по вывозу немецких ученых и авиационной и ракетной техники в СССР. Свое название операция получила от основанного в 1927 году Общества содействия обороне, авиационному и химическому строительству. Очевидно, это непонятное и совершенно не военное сокращение было выбрано потому, что стратегическое военное внимание СССР, прежде всего, сконцентрировалось на областях оборонной, авиационной и химической промышленности.

5 июля 1945 года, через один день после ухода американцев из Тюрингии, советские специалисты по ракетной технике прибыли в Нордхаузен. Для размещения своих служебных помещений они выбрали город Бляйхероде. С этого момента Борис Черток и его коллега Александр Исаев стали заниматься в меньшей мере самолетостроением, а в большей всем тем, что относилось к производству ракет и что не успели вывезти американцы. Прежде всего составлялся перечень всех оставшихся деталей производства и осуществлялись демонтаж и разборка немногих оставшихся ракет типа V-2, готовых к применению.

По сути, без согласования с Москвой, они основали на месте институт РАБЕ по строительству ракет, который должен был послужить, прежде всего, сохранению немецких ноу-хау для их использования в собственных разработках ракет дальнего действия.

Черток сам назначил себя директором института и стал приглашать на работу ведущих специалистов, которые остались в Германии. Местом жительства он случайно или намеренно (скорее — второе) выбрал как раз ту виллу, на которой последним жил Вернер фон Браун.

Хотя институт РАБЕ по понятным причинам вел скрытую работу, каждый день туда приходило все больше специалистов, которые до этого работали в авиационной промышленности Германии или в области разработки ракет. Для многих из них в эти послевоенные месяцы главным была не перспектива устроиться на работу и получить вознаграждение за нее, а просто-напросто гарантированное снабжение продуктами питания. По согласованию с военной администрацией немецкая группа, которая вскоре возросла до 200 человек, снабжалась мукой, белым хлебом, сливочным маслом и салом, — а на сало, как говорится, ловятся мыши. Этому опыту последовали и американцы в баварском городе Ландсхуте. Там в то же самое время семьям бывших сотрудников центра в Пенемюнде предоставлялась привилегия делать покупки в магазине, предназначенном для снабжения оккупационной власти.

Уже месяц спустя, в конце июля 1945 года, в южном Гарце полным ходом шла подготовка к воссозданию производства ракет типа V-2. В Клайнбодунгене, недалеко от Бляйхероде, перестраивался завод по ремонту, на котором проверялись и готовились к сборке не вывезенные американцами остатки ракет А4. Рядом с каждым советским военным инженером непременно работал немецкий специалист. Привлечение все новых инжене-

ров и ученых-ракетчиков к работам осуществлялось без проблем, поскольку в окрестных гостиницах и пансионах жили около трехсот эвакуированных из Пенемюнде специалистов со своими семьями. Все они имели соответствующее документальное подтверждение своей прошлой деятельности.

Там исполняющий обязанности директора д-р Эрнст Штайнхофф увольняющимся специалистам по ракетной технике выдавал свидетельства, в которых была четко названа приобретенная ими в Пенемюнде техническая квалификация.

Инженеру Лео Шлюсселю из Фрайбурга, например, было выдано свидетельство, в котором «гражданскими выражениями» говорилось о том, что он с 1941 года занимался «подготовкой сбрасывания испытательных предметов и их сбрасыванием» и что он лучшим образом сотрудничал с «испытательной группой свободных полетов больших ракет дальнего следования».

Директор Штайнхофф всегда желал своим прежним сотрудникам «всего хорошего в дальнейшей профессиональной карьере», как будто он был абсолютно уверен в том, что они вскоре смогут применить свой профессиональный опыт в области военной техники на американской или на советской стороне.

В институте РАБЕ привлечением и переманиванием из других оккупационных зон высококвалифицированных немецких специалистов по поручению Чертока занимался старший лейтенант Василий Харчев, выпускник военной Академии военно-воздушных сил в Москве. Любопытно, что такой агитацией в нашу пользу занимался не только

никому не известный младший офицер (ему это вменялось служебными обязанностями), но и всемирно известный ученый Альберт Эйнштейн: еще в 1946 году он советовал своим немецким коллегам подавать заявления о приеме на работу в СССР начальнику Советской военной администрации Василию Соколовскому.

Старания советской стороны оказались успешными. Среди многочисленных ученых и инженеров, которые в те времена добровольно перешли на нашу сторону, были дипломированный инженер Хельмут Грёттруп, который «как одержимый ракетчик с богатым опытом и умением» в Пенемюнде работал ассистентом у д-ра Эрнста Штайнхоффа; специалист по аэродинамике д-р Вернер Альбринг и специалист по гироскопам д-р Курт Магнус из гёттингенского университета.

По всей вероятности, их решение пойти на договорной основе на долгосрочное сотрудничество с советскими властями опиралось на самые различные мотивы. Политических симпатий, однако, ни в одном из этих случаев не существовало. Скорее всего, соблазнительным был шанс сразу и на месте в наилучших условиях продолжить деятельность в узко специализированной области исследований. Очевидно, военная конечная цель их деятельности ученым, которым тогда было едва за тридцать лет, не казалась нравственно неприемлемой, тем более что большинство из них уже на протяжении нескольких лет выполняли исследовательские задачи для немецкой военной промышленности.

Генерал-майор Лев Гайдуков, начальник чрезвычайной технической комиссии, предлагал им гарантирован-

ное рабочее место в сфере ракетных исследований в Германии. Вместо военного плена или лагеря им обещали, как и их коллегам, которые перешли к американцам, немедленное продолжение карьеры в качестве ученых. Это означало не только лаборатории, разработки, испытательные и производственные устройства, но и квартиры, специальное снабжение продуктами питания, в том числе и для семьи, и, не в последнюю очередь, высокую зарплату.

К осени 1945 года основная советская команда в Бляйхероде значительно увеличилась. Специалисты самых разных направлений включались в нее либо путем откомандирования из оккупационных войск, либо по переводу из московских научно-исследовательских институтов. В их числе были и многие будущие главные конструкторы советской ракетостроительной промышленности: В. Кузнецов, В. Мишин, Н. Пилюгин, М. Рязанский. Все они были одеты в строгую военную форму, хотя сами чувствовали себя глубоко гражданскими «технарями».

Так как вскоре выяснилось, что не хватает значительной части технической документации, касающейся конструкции и производства ракет типа V-2, В. Мишин начал ее систематические поиски в других странах, оккупированных Германией в период войны, и, в конце концов, кое-что нашел в Чехословакии.

С помощью немецких инженеров разбирали все, до самой маленькой детали, проверяли принцип работы каждого узла и составляли новые чертежи. Чем больше работа продвигалась вперед, тем сильнее возрастала заинтересованность Москвы. Участились всевозможные

проверки, в том числе с участием военных самого высокого ранга.

Вслед за комиссией, которую возглавлял заместитель министра обороны Рябиков, вскоре последовала другая, которой руководил 37-летний генерал-полковник Дмитрий Устинов. Забегая вперед, отметим, что позже, после долгих лет партийной и военной службы, этот человек станет одним из самых влиятельных государственных деятелей Советского Союза. Будучи очень подкованным технически, обладая великолепной интуицией, высочайшей работоспособностью, он, занимая пост Министра обороны, умел увязывать интересы своего ведомства с государственной политикой, направлять оборонную промышленность в нужное русло и жестко реализовывать все свои идеи, подчиняя их интересам партии и народа.

Устинов моментально понял, что институт Чертока по ракетостроению (РАБЕ) не соответствует масштабам важности проблемы. Воссоздать всего лишь производство V-2 по немецкому образцу — этого было недостаточно. Дмитрий Федорович безошибочно оценил перспективность идеи и нащупал главное: используя немецкие разработки, советское ракетостроение в состоянии совершить «прыжок через время».

Первым шагом в этом направлении стал тут же созданный институт «Нордхаузен», которому РАБЕ был подчинен как филиал, занимающийся разработкой систем управления.

Генерал-майор Лев Гайдуков, который до этого занимался ракетами типа «Катюша», стал директором ин-

ститута и в первую очередь уделил внимание реконструкции, дальнейшему развитию производства и испытаний V-2. При этом он, кроме предприятий в Тюрингии, подключил к этой теме берлинские и пенемюндские оккупационные учреждения.

Заместителем и главным инженером у Гайдукова стал Сергей Королев, который, таким образом, впервые после шести лет заключения в лагере получил возможность занимать ответственную должность в сфере ракетных исследований. В период между осенью 1945 года и весной 1946 года чрезвычайная техническая комиссия создала так называемый центральный завод на севере Тюрингии, в котором были объединены прежние испытательные и производственные учреждения «среднего завода» и учреждений-правопреемников Пенемюнде. В октябре 1946 года тут снова работало более 5000 немецких специалистов. Руководил этим предприятием в качестве генерального директора Хельмут Грёттруп. Отсюда исходили и связи с исследовательскими учреждениями в Берлине и Пенемюнде.

К многочисленным причастным учреждениям относилось, например, «Совместное советско-германское конструкторское бюро» на бывшем Рейнском металлургическом заводе в городе Зёммерде. Пенемюндские инженеры, конструкторы, химики и физики воссоставляли по памяти инструкции, протоколы и технологические карты производственных процессов. Результаты сравнивались с данными и описаниями технического бюро и пенемюндской чрезвычайной комиссии, и, таким образом, пробелов в сумме докумен-

тов по реконструкции V-2 становилось все меньше и меньше.

В то же самое время на разных отдельных предприятиях «Центрального завода» уже началось производство, заключались договоры с предприятиями-поставщиками в советской оккупационной зоне, а оплачивались эти заказы в основном поставками продуктов питания.

Вагоностроительному заводу в Аммендорфе даже заказали специально оборудованный поезд, в котором размещался полный мобильный институт по исследованию ракет с лабораториями и мастерскими. Советская сторона была особо заинтересована в дальнейшем развитии старого пенемюндского проекта двухступенчатой ракеты типа A9/A10, который существовал только на чертежах. Эта ракета планировалась для нанесения ударов по объектам непосредственно на территории Америки. При этом особое внимание уделялось дистанционному управлению полетом ракеты.

Осенью 1946 года на так называемом советско-германском центральном заводе начинали монтировать сегменты ракет из первых реконструированных приборов и деталей конструкции. Однако вскоре советская сторона сначала перенесла сроки окончания всех работ. Затем были отменены отпуска. Никто здесь не догадывался, что все это — лишь прелюдия предстоящих грозных событий.

Между тем еще за полгода до этого, 13 мая, в обстановке строжайшей секретности в Москве было принято решение не продолжать производство ракет в Германии,

а в рамках тайной операции перевезти тщательно отобранных специалистов и оборудование в СССР. Это и было началом операции «ОСОАВИАХИМ».

20 октября 1946 года немецкие и советские специалисты обсуждали свои дальнейшие планы, касающиеся центрального завода. Хельмут Греттруп только в 22 часа закончил совещание. Так как генерал Гайдуков после этого пригласил всех на дружеский ужин в ресторан «Япония», день подошел к концу с большим количеством водки и искренними тостами за сотрудничество между русскими и немцами.

Тем временем полным ходом шла подготовка секретных служб к предстоящей эвакуации центрального завода. Генерал НКВД Иван Серов, который после 1954 года стал руководителем всего КГБ, уже за несколько недель до этого приказал проверить возможности использования всех 5000 немецких специалистов, которые работали для советской военной промышленности, и составил узкий круг особо нужных лиц.

Поиск, конечно же, распространялся и на учреждения в Пенемюнде. Поскольку и советские специалисты, и военные обладали только небольшой информацией о предстоящей операции, неожиданный удар в ночь на 21 октября был нанесен обеим сторонам. Генерал тайной службы Серов, который во время войны отвечал как за контрразведку «СМЕРШ», так и за диверсии и разведку в тылу вермахта, и после войны остался верен своим методам. Он привлек к выполнению задачи оперативные группы, привыкшие действовать жестко и быстро.

Имея на руках списки имен и адреса, в которых были перечислены и члены семей востребованных лиц, они начали операцию ранним утром между 3:00 и 5:00 часами. Первым делом растерявшихся немецких ученых и инженеров принудили подписать заявление о том, что они согласны впредь продолжать свою работу в СССР. За этим последовал приказ об их немедленном вывозе. Каждый из «избранных», независимо от того, подписал ли он такое заявление сразу или еще не подписывал, был вынужден за несколько часов собрать все свои вещи. На армейских грузовиках их отвезли на вокзал Клайнбодунген и оттуда на поезде особого назначения — в Москву.

В общей сложности из советской оккупационной зоны в Советский Союз отправились 92 поезда с людьми и оборудованием.

Интернирование касалось специалистов-ученых самого разного профиля, но, прежде всего, из областей, важных для техники вооружения, а также инженеров и квалифицированных рабочих. Таких «избранных», не считая членов их семей, набралось 175 человек. И для них, таким образом, началось многолетнее принудительное пребывание в СССР. Только в декабре 1951 года первые группы стали возвращаться в ГДР. Хельмут Грёттруп в ноябре 1953 года последним покинул СССР и переехал в ФРГ.

К «багажу», который советские ракетостроители из Бляйхероде и его окрестностей взяли с собой в Москву, в свой новый НИИ-88, помимо ряда реконструированных ракет типа А4, относилось и тринадцатитомное

«Собрание материалов для изучения захваченной реактивной техники».

В написании этих материалов активно участвовал Сергей Королев. В частности, он оценивал в них сильные и слабые стороны немецкой ракеты типа А4 и намечал уже тогда новые подходы советских исследований в ракетной технике.

К сентябрю 1947 года в безлюдной степи, переходящей в пустыню, недалеко от городка Капустин Яр на Волге был учрежден первый в Советском Союзе ракетный полигон. А уже 18 октября 1947 года там была запущена и первая реконструированная ракета типа А4. Вслед за первым последовало еще 11 запусков. Все это — при непосредственном участии немецких специалистов.

По высказываниям Бориса Чертока сразу же после этого советские ученые и инженеры взялись за создание собственной, «отечественной ракеты». Немецкие специалисты к этому времени сделали то, что от них ожидалось, но их еще долгое время не отпускали домой.

Время течет неумолимо. Члены руководящего состава операции «ОСОАВИАХИМ», которых я упомянул, своим гигантским трудом заложили основу оборонного щита нашей Родины. Все они ушли... Пусть земля благодарной России будет им пухом!

Мое участие в работе группы советских специалистов по ракетной технике продолжалось до 17 августа 1945 года, то есть вплоть до начала работ по демонтажу объектов в Пенемюнде. Это был сравнительно короткий период жизни. Но именно он послужил фунда-

ментом дальнейшей жизнедеятельности и практической работы.

Отсюда я начал свой путь в послевоенное мирное время. Колоссальный опыт, накопленный мной за период работы в группе, — это неоценимое богатство, которого хватило на всю жизнь. С большинством из членов этой группы совместная трудовая деятельность продолжалась еще многие годы.

За время моего нахождения при группах Бориса Чертока и Сергея Королева в связи с проходившими переформированиями боевых частей не стало и моего родного подразделения. Я получил назначение в Отдел полевого ремонта самолетного парка, размещавшегося на немецком авиационном предприятии на аэродроме «Клоча» под г. Дрезденем. Инженер-подполковник Вайсблат, мой прежний командир, получил назначение на должность начальника этого отдела.

Летные подразделения сдавали на углубленные ремонты летную технику, как отработавшую регламентные сроки, так и поврежденную в воздухе и на земле. Отдел в своем распоряжении имел транспортные средства. Это были студебекеры с прицепами для доставки самолетов на ремонт.

На этом авиаремонтном предприятии я продолжал работать вплоть до демобилизации. Весь рабочий персонал предприятия полностью состоял из пожилых немцев с очень высокой квалификацией. И сегодня я считаю своим долгом сказать, что поручаемые им работы выполнялись добросовестно, с высоким качеством и большой ответственностью. Машины, прошедшие ремонт, на

летных испытаниях не имели серьезных замечаний со стороны летного персонала.

Демобилизовали меня 14 февраля 1947 года. Все было очень торжественно (демобилизовался я один). Все наше подразделение было построено на одной из рулежных дорожек. Командир подразделения зачитал перед строем приказ о моей демобилизации и благодарность, которая была мне высказана за отличную службу командующим группы советских войск в Германии. Командование подарило мне целый чемодан всяких мелочей, необходимых в гражданской жизни, и пожелало успехов в учебе и труде.

На проводах присутствовали мои немецкие товарищи, с которыми я проработал без малого два года. Первым попутным грузовым рейсом меня отправили в Москву, во Внуково. Так закончился период моей военной службы.

Главсевморпуть

Следующие несколько лет жизни были мной потрачены на продолжение прерванного войной образования.

С 1 сентября 1946 года я был зачислен на вечерний III курс Московского автомеханического института, на факультет «Двигатели внутреннего сгорания». (Мне были засчитаны предметы, которые я сдал в период обучения в Высшем военно-морском училище.) Одновременно с учебой в институте я работал директором автобазы Министерства строительного и дорожного машиностроения.

В 1950 году закончил учебу, получил диплом инженера-механика по двигателям внутреннего сгорания. И 14 апреля 1950 года от «Главсевморпути» на мое имя пришло приглашение на работу в Главное Управление полярных станций на должность главного механика Челюскинского арктического района и полярной станции «Мыс Челюскина».

Приглашение принял с радостью — для меня, молодого специалиста, оно было очень престижно. С этим назначением начался трехлетний период моей работы в районе крайнего Севера.

В октябрьское предрассветное утро мы вылетели на краснокрылой машине (это был ИЛ-14) с Тушинского аэродрома Управления полярной авиации Главсевморпути, взяв курс на Архангельск. Там мы дозаправились,

залит по пробки основные и дополнительные баки (на машинах, которые эксплуатировались в районах крайнего севера, в салоне был установлен дополнительный топливный бак емкостью 1000 литров), и, пообедав, снова взлетели, взяв направление на поселок Амдерма. Аэропорт в Амдерме имел достаточно современную по тем временам взлетно-посадочную полосу, позволявшую принимать самолеты всех классов.

В Амдерме на конце полосы оставили мешки с почтой и посылки, и, не выключая двигателей, снова взлетели и взяли курс на остров Диксон. На Диксоне все повторилось с абсолютной точностью: так же в конце полосы оставили почту и багаж, получили от диспетчерской сведения о погоде на маршруте и так же взлетели в направлении мыса Каменного, который находится в устье Оби. На аэродроме мыса Каменный снова дозаправились, снова плотно пообедали, и, получив разрешение, вылетели на полярную станцию «Мыс Челюскина», самую северную точку российской части евразийского материка. На местности эта географическая точка обозначена каменной гурией.

В этих краях зимние температуры несколько выше, чем в восточных районах, где они достигают 50–55 градусов ниже нуля и держатся довольно долго. До мыса Каменного еще доходят остатки теплых течений, и потому зимой здесь не бывает холоднее 30–35 градусов. Да и период холодов здесь намного короче, чем на востоке.

Север — это огромные, бескрайние совершенно пустынные пространства. Сколько ни всматриваешься сверху — под самолетом не заметно никаких признаков

жизни. И потому с особой радостью уже в темноте мы вдруг увидели среди этого бесконечного океана тьмы несколько электрических огней и посадочную полосу, которую обозначали бочки с горящей в них соляжкой.

Площадка здесь расположена на песчаной косе, намытой океаном, — поэтому она короткая и позволяет садиться только самолетам типа АН-2, ЛИ-2 и ИЛ-14.

Встречать нас вышло практически все население поселка, свободное от вахты. И дело не в том, что мы особо важные гости, просто каждый садящийся борт — это новости с Большой земли, это новые люди и свежие газеты. И то и другое — крайний дефицит.

Вместе со встречающими мы разгрузили самолет. Потом укрыли крылья чехлами, надели капоты на моторы и, несмотря на позднее время, отправились в каюткомпанию, где собрались уже все зимовщики. Тут и состоялось наше «крещение», превращение в зимовщиков.

В нашу честь были подняты кружки с традиционными 100 граммами и руководитель полярной станции капитан-директор 1-го ранга Ф. Юзефович сказал краткую речь. На закуску была подана традиционная строганина, мороженая красная рыба, наструганная тончайшими ломтиками...

Историческая справка

Комитет северного морского пути (Комсевморпуть) был образован еще в период гражданской войны в соответствии с Постановлениями Совета Министров Временного сибирского правительства от 3 мая 1918 года и 25 апреля 1919 года. Задачами ко-

митета являлось установление морской связи блокированной Сибири с портами Западной Европы через Ледовитый океан, необходимое для расширения торговли и развития внутренних районов Сибири.

Несколько позже Постановлением Совета труда и обороны от 15 июня 1928 года это учреждение, доказавшее свою жизненную необходимость, было реорганизовано в торгово-промышленно-транспортный комбинат под названием Северо-Сибирское государственное акционерное общество.

В 1932 году было создано Главное управление Северного морского пути (Главсевморпуть). Его сразу возглавил и был бессменным начальником на протяжении семи лет легендарный полярный исследователь, ученый с мировым именем, академик, Герой Советского Союза Отто Юльевич Шмидт.

15 марта 1953 года. Главное управление Северного морского пути было передано в систему Министерства морского и речного флота СССР.

К моменту моего прибытия на станцию «Мыс Челюскина» на ее территории, кроме самой полярной станции, располагались приписанные к ее составу представительства смежных организаций со своим персоналом. К таким относились Управление полярной авиации (УПА), обслуживающее посадочную полосу; персонал маяка и туманной станции, обеспечивающие прохождение судов по СМП, а также метеостанция и синоптические бюро, без которого были бы немыслимы регулярные полеты авиации.

Основной задачей, поставленной передо мной руководством Главсевморпути, было создание на мысе Челюскина принципиально нового энергетического комплекса, работающего на нетрадиционных видах энергии.

Проще говоря, мы должны были наладить производство водорода из морской воды и затем, в порядке эксперимента, попытаться перевести обычные дизельные установки на работу на водороде вместо солянки. Если бы этот эксперимент удался, наши полярные станции получили бы энергию в неограниченном количестве.

Любопытно отметить, что на полярной станции существовали совместно как бы две системы энергообеспечения. Одна система — постоянного тока от аккумуляторных батарей большой мощности — предназначалась для приемной радиостанции. (Использование постоянного тока позволяло свести до минимума помехи от генераторных установок.) Вторая — переменного тока — обеспечивала энергией передающие радиоустройства. Они вместе с генераторами располагались примерно в двух километрах от приемных станций.

На передающей станции были установлены сравнительно свежие дизельные генераторы производства Челябинского тракторного завода, в то время как агрегаты на приемной станции давно отработали свой ресурс, поскольку их получили из Америки по ленд-лизу еще во время войны. Никаких запасных частей к ним не было — но они все еще работали, поскольку смекалка российских механиков пределов не знает: в генераторы «впихивали» все от советских механизмов, что хоть как-то подходило по размерам.

Осуществив профилактические работы и обеспечив надежность всех работающих систем, мы приступили к выполнению главной задачи — созданию нового энергетического комплекса.

Прежде всего нам следовало смонтировать и запустить большой ветряной двигатель ВД-18 — он должен был обеспечить ток электролизер, устройство для разложения воды на кислород и водород. Эта задача не являлась чем-то особо сложным, и мы с ней справились довольно быстро и успешно. Затем был установлен на заранее выбранном месте дизель-генератор.

Здесь нужно пояснить, что попытки использовать водород в качестве топлива предпринимались в разных странах, в том числе и в Германии. В Советском Союзе этим занимался один из харьковских институтов. Но одно дело — эксперимент на Большой земле, в условиях лаборатории, когда все под рукой, любую деталь можно заказать и переделать сколько угодно раз. Совсем другое — когда это происходит за Полярным кругом, где малейший просчет даже в составлении списков оборудования отодвигает срок выполнения работы на целый год, до следующей навигации.

Что греха таить — такие просчеты были, и их не могло не быть — ведь мы были первыми, до нас этого не делал никто. Однако никакие трудности нас не могли остановить. В феврале 1952 года наступил период пуско-наладочных работ. С пуском ветряного двигателя проблем не возникло. Он исправно заработал и дал нам первичную электроэнергию — постоянный ток для

электролизера. Погода в тот день нам благоприятствовала, сила ветра была в пределах расчетной.

С электролизером было немного сложнее. Возникли трудности с заполнением его морской водой, но и с этим мы справились, и в конце февраля получили первые кислород и водород. Кислород тогда мы не планировали использовать и просто выпускали в воздух, а полученный водород должен был по трубопроводу подаваться к дизельному генератору. Однако мы решили подстраховаться и сначала запустили дизель, используя в качестве топлива природный газ. Запас его у нас был, мы завезли необходимое количество баллонов с материка. Дизель проработал на газе четыре часа, и мы убедились, что долгое его хранение на берегу и монтажные работы не сказались отрицательно на его состоянии.

После этого мы приступили к проверке герметичности газопроводов от электролизера до генератора. Это было самое слабое место проекта, поскольку качество сварки оставляло желать лучшего. Обнаруженные недостатки устранялись тут же.

И вот наступил день 15 февраля 1952 года, когда комиссия, созданная по приказу начальника полярной станции «Мыс Челюскина» приняла решение выйти на испытание комплекса. Он был запущен и проработал почти час. На 47-й минуте горение водорода вошло в неуправляемую фазу. Произошел взрыв головок цилиндров дизель-генератора.

К счастью, благодаря предусмотрительно принятым мерам безопасности никто не пострадал. Более того — ветродвигатель вообще остался цел и проработал потом

вплоть до 1956 года, когда неожиданный порыв ветра застал его следящие системы врасплох: они не успели повернуть лопасти в нужное положение — и одна из них сломалась.

Можно по-разному оценивать результат нашей работы. Кто-то скажет — «полный провал», другие — «они сделали первый шаг в неизведанное». Вторая оценка, вероятно, будет точнее, поскольку идея использования водорода в качестве топлива не умерла, а лишь отступила на время. Ученые снова и снова возвращались к ней на новых витках овладения знаниями и технологиями, и когда сегодня, спустя полвека, на дороги выходят первые автомобили на водородном топливе, я все более убеждаюсь — мы работали не зря.

Контракт мой подошел к концу. И после оформления соответствующих документов 12 марта 1952 года я вернулся домой, в Москву. В дороге меня одолевали сомнения по поводу предстоящего трудоустройства. Но за меня все уже решили другие: меня ждала повестка из военкомата.

Я явился в отдел мобилизации резервистов буквально на следующий день после возвращения и тут же получил приказ отбыть в управление п/я 863. Под этим шифром значилось Главное автотранспортное управление, созданное по постановлению Правительства СССР и предназначенное для решения военно-транспортных задач, в частности — для строительства системы противовоздушной обороны Москвы и обеспечения ее транспортных потребностей. Сейчас, спустя полвека, эти работы уже не являются секретом, и я могу о них рассказать.

Фактически пункты ПВО располагались как бы на двух концентрических кольцах вокруг Москвы. Меньшее кольцо имело радиус примерно 40–50 км, большее — примерно 80–85 км. Нам же предстояло построить бетонные дороги, вдоль которых разместились бы площадки или стоянки для ракетных установок класса «земля — воздух», а также заправочные комплексы и иные служебные сооружения.

В состав Главного управления входило 10 управлений, каждое из которых, в свою очередь, состояло из одного армейского автомобильного батальона (автобата) полного состава.

Мне предстояло начать работать на одном из объектов этой системы в должности заместителя командира автобатальона по технической части, что полностью соответствовало полученному мной послевоенному образованию. Автобат входил в оперативное подчинение Главного автомобильного управления, которым командовал полковник Мартовицкий. В военное время он был начальником автомобильного управления одного из фронтов.

Когда я прибыл в назначенное место, никакого автобата там еще не существовало. Не было и автомобильной техники — ее лишь предстояло получить. Хотя уже были водители — 150 совсем молодых людей, только что закончивших автомобильные школы. Практических навыков у них не было. И это сразу дало себя знать. Из 150 первых самосвалов, которые мы получили здесь же, под Москвой, в Мытищах, невредимыми дошли до пункта размещения автобата только 130. Остальные полу-

чили серьезные механические повреждения и нуждались в ремонте. Мы обратились к командованию с просьбой усилить водительский состав — и вскоре получили пополнение из 50 резервистов, настоящих водителей-профессионалов. С ними мы уже вполне благополучно перегнали с московского завода ЗИЛ еще 50 автомобилей ЗИЛ-151.

Позже мы получали также автомобили с Ярославского и Минского заводов. ЯЗы шли главным образом в самосвальном исполнении, МАЗы — в бортовом. Для обеспечения транспортом руководителей предназначались 5 автомобилей «Победа» и столько же ГАЗ-67 армейского образца. Один из таких «газиков» по должности был приписан ко мне.

Свою работу мы начали с того, то соорудили ангар для проведения ремонтных работ и обслуживания техники, а также построили помещение для размещения станков и другого оборудования. Поскольку, кроме водителей, нам требовались и рабочие разных специальностей, главным образом — строительных, нам прислали 350 человек так называемого «спецконтингента». Это были люди, отбывавшие наказание со сроками не более 5 лет за совершенные ими уголовные преступления. Как правило, среди них не было рецидивистов, а преступления их носили чаще всего бытовой характер. Многие же и вовсе были осуждены несправедливо. Но — время было суровое и с такими «мелочами» мы тогда сталкивались постоянно. Хочу отметить, работали эти люди отлично, что называется не за страх, а за совесть, и своими специальностями владели мастерски.

Чтобы стимулировать их еще больше, им объявили, что при выполнении дневной нормы на 121 % день засчитывается за два, и после окончания строительства они будут досрочно освобождены. Не знаю, насколько сработал этот стимул, но, повторяюсь, трудились эти люди на совесть.

Военные водители при выполнении нормы на 121 % получали дополнительный двухнедельный отпуск.

Самосвалы, как и экскаваторы, работали в две смены. Водители также работали в условиях двухсменки. Автомобили практически приходили на базу только для заправки топливом и для ремонта.

Условия работы и для людей, и для техники были очень трудными. Достаточно сказать, что в районе строительства практически вообще не было дорог. Они появились лишь на заключительной стадии работы, спустя два года. Поэтому техника изнашивалась очень быстро. Но, надо отдать должное, — все наши заявки на запасные части и оборудование выполнялись без задержек и в полной мере.

Трудности возникли только со снабжением запасными частями автомобилей «студебекер», которых у нас насчитывалось 120 штук и которые были приписаны к «спецконтингенту». Но и тут мы нашли выход. Шаровые пальцы рулевого управления и крестовины мы производили в кооперации с собственным механическим заводом, а передние и задние рессоры использовали от автомобилей ЗИЛ-151, их было предостаточно.

Спустя два года, точно в назначенный срок, эта работа была завершена и принята Государственной комис-

сией с высокой оценкой. В лесах ближайшего Подмосковья расположились ракетные установки, о существовании которых москвичи и не подозревали. Отправляясь за грибами, некоторые из них натыкались в лесу на проволочные ограждения с грозными табличками «Запретная зона» или выходили на бетонные ленты шоссе, по которым движение было запрещено. Но военным не принято задавать вопросы. И многие десятилетия секрет оставался секретом. Как, впрочем, должно было быть.

Следующие 10 лет моей жизни и работы (а работа и была жизнью — такое это было время), прошли в НИИ-1, как назывался тогда сегодняшний Московский институт теплотехники. В тот период институт продолжал разрабатывать системы залпового огня разных назначений и весовых категорий. Однако к концу 50-х годов обозначились и твердо выдвинулись на роль главного оружия в мире межконтинентальные баллистические ракеты. Время бомбардировщиков, как основного оружия первого удара, закончилось, ушло в прошлое, и перед НИИ-1 встали совершенно новые задачи. Генеральным конструктором был назначен Александр Надирадзе, выпускник Московского авиационного института, уже получивший ученую степень кандидата технических наук, увлекавшийся авиацией и имевший пилотское свидетельство 3-го класса.

Надирадзе был одним из пионеров использования в ракетостроении композитных материалов в конструкциях корпусов, обтекателей и других деталей. Эти материалы резко изменили вес и габариты изделий, что, естественно, сразу дало увеличение дальности полета. Но

сам НИИ, понятно, композитных материалов не делал. Их разрабатывали и изготавливали предприятия-смежники, с которыми у института существовали договорные отношения.

География межкооперационных взаимных поставок того времени практически покрывала всю территорию Советского Союза. На нужды ракетостроителей работали заводы Украины, Белоруссии, Казахстана и России. Для оперативной связи между этими предприятиями при НИИ-1 было создано специальное авиационно-транспортное подразделение, состоявшее из 9 самолетов разных классов.

Руководителем этого подразделения был назначен Иванов Алексей Григорьевич. Он, в свою очередь, непосредственно подчинялся мне, поскольку я был куратором всех транспортных связей института.

При разработке космического корабля, на котором предстояло полететь в космос человеку, Сергею Королеву понадобились тормозные двигатели. Их проектирование и изготовление по решению Военно-промышленной комиссии при Правительстве СССР были поручены НИИ-1. Институт с этой задачей успешно справился. Параллельно с разработкой двигателя шел поиск топлива для него. Этим занимался закрытый институт в Подмоскowie. Как обычно, сроки были очень сжатыми, ни о каких отсрочках не могло быть и речи. Мне довелось участвовать в наземных испытаниях топлива на Люберецком полигоне.

Тогда же на НИИ-1 Правительством была возложена задача по разработке ракеты, работающей на

твердом топливе. И эта задача также была выполнена. В институте создали оперативно-тактическую ракету «Темп» с дальностью стрельбы 500–600 км.

20 мая 1960 года на полигоне Капустин Яр был осуществлен пуск первой в истории отечественного ракетостроения управляемой баллистической твердотопливной ракеты.

Так уж случилось, что с полигоном Капустин Яр я оказался связан гораздо крепче, чем думалось. Начальником штаба полигона многие годы служил генерал Александр Федорович Павлов. Моя первая жена, Галина Александровна, была младшей дочерью генерала. Мы познакомились с ней совершенно случайно в аэропорту Свердловска. А потом, уже став супругами, часто приезжали к ее родителям в Капустин Яр. Вот так бывает в жизни.

Позже основным ракетным полигоном СССР на многие годы станет известный всему миру Байконур в Казахстане.

Разработка ракеты «Темп», однако, неожиданно была прекращена в связи с необходимостью создания в срочном порядке по требованию Министерства обороны твердотопливной оперативно-тактической ракеты «Темп-С» с существенно большей дальностью полета.

Летные испытания этой ракеты начались 14 марта 1964 года и включали 29 пусков. Новый ракетный комплекс, получивший название «Темп-С» с дальностью стрельбы 900 км, был принят на вооружение в декабре 1965 года.

Созданию этих подвижных комплексов и их транспортным испытаниям я посвятил 10 лет своей жизни.

Моя работа была высоко оценена не только руководством института, но и правительством — я был награжден орденом «Знак Почета».

Много лет спустя напряженная работа НИИ-1 дала великолепный результат: в декабре 1998 года на боевое дежурство заступил первый ракетный полк с межконтинентальными твердотопливными комплексами «Тополь-М», имеющими дальность полета 10000 километров.

В мае 1965 года на основании Постановления Совета Министров СССР был создан новый академический институт по исследованию и использованию космического пространства в интересах фундаментальных наук. Практически институт формировался из отделов и лабораторий, уже работавших по обозначенной тематике, но принадлежавших прежде разным научным учреждениям и ведомствам. Директором вновь созданного Института космических исследований Академии наук СССР был назначен академик Г.И. Петров.

В январе 1966 года я получил от него приглашение на работу в институт. Это приглашение было мною принято.

О работе института можно говорить бесконечно долго, поскольку она охватывает такие сложнейшие направления космической физики, как астрофизика и физика планет и малых тел Солнечной системы, физика Солнца и солнечно-земных связей, космическая плазма и исследования в области нелинейной геофизики. ИКИ

были поручены также подготовка программ научных космических исследований; разработка и испытания комплексов научной аппаратуры по проектам, принятым Академией наук СССР, а позже — Российской академией наук и Российским космическим агентством, включенным в Федеральную космическую программу. Структура института со временем менялась. Но в те годы, когда я там работал, она выглядела примерно так:

- отдел астрофизики высоких энергий (академик Р.А. Сюняев),
- отдел физики планет и малых тел Солнечной системы (доктор В.И. Мороз),
- отдел физики космической плазмы (доктор Л.М. Зеленый),
- отдел прикладной космической миллиметровой и субмиллиметровой астрономии (доктор И.А. Струков)
- отдел оптико-физических исследований (доктор Г.А. Аванесов).

Институт уже тогда располагал мощной вычислительной базой для обработки научной информации. Кроме того, имелись технические и вспомогательные подразделения и службы, включающие опытное производство, конструкторский, технологический и технический отделы, контрольно-испытательную станцию, отдел научно-технической информации.

Почти 10 лет Институт возглавлял его первый директор академик Г.И. Петров. С 1975 по 1988 г. ИКИ руководил академик Р.З. Сагдеев. В 1988 году директором был назначен академик А.А. Галеев. С Институтом

связаны имена таких ведущих ученых страны, как академик Я.Б. Зельдович, член-корреспондент И.С. Шкловский. Сегодня здесь работают три академика Российской академии наук, свыше 40 докторов наук и почти 150 кандидатов наук.

Сотрудники ИКИ принимали непосредственное активное участие в подготовке научных экспериментов, получении и обработке научной информации с космических аппаратов, запускаемых по национальной космической программе (автоматов серии КОСМОС, ПРОГНОЗ, МАРС, ВЕНЕРА, ЛУНА и др.), а также пилотируемых кораблей СОЮЗ и орбитальных научных станций САЛЮТ и МИР); проектов, осуществляемых в рамках международного сотрудничества (СОЮЗ – АПОЛЛОН, АРАКС, СНЕГ, РАДУГА, ИНТЕРКОСМОС, ОРЕОЛ, ВЕГА, ФОБОС, ГРАНАТ, КВАНТ, ГАММА и др.).

В рамках научно-технической и методической работы ИКИ РАН (в 1992 году ИКИ АН СССР был переименован в Институт космических исследований Российской академии наук ИКИ РАН и сейчас носит это имя) взаимодействует более чем со 100 научными организациями страны и десятками зарубежных научных организаций, в том числе Комиссией по планетным наукам общества Макса Планка (Германия).

В связи с необходимостью быть кратким, остановлюсь только на одном разделе программы Института, поскольку он имеет непосредственное отношение к ученым Германии. Я имею в виду дистанционное зондирование Земли из космоса.

Основным направлением работ по дистанционному зондированию Земли, выполняемых ИКИ, стало создание физических методов определения комплекса оптических и метеорологических параметров системы «поверхность — атмосфера», ответственных за формирование уходящего излучения.

На основе опыта, накопленного в ходе экспериментов, выполненных на спутниках серии КОСМОС совместно со специалистами Германии, была разработана спектрометрическая аппаратура МКС-М, которая прошла апробацию на спутниках ИНТЕРКОСМОС-20 и 21 и пилотируемой орбитальной станции САЛЮТ-7 в 1983–1985 гг. Модифицированный прибор МКС-М2 работал и на борту орбитальной станции МИР.

Результаты комплексных экспериментов показали, что аппаратура МКС-М при работе совместно с многозональной камерой МКФ-6М обеспечивают определение спектральных коэффициентов яркости водной поверхности с учетом атмосферной коррекции с точностью 15–20 %. Это дает возможность выделить 5–6 градаций состояния океанских и шельфовых вод, что позволяет судить о биопродуктивности и концентрации примесей. В кооперации со специалистами Германской демократической республики была создана специализированная многозональная космическая фотокамера МКФ-6 и проведены ее летно-конструкторские испытания (ЛКИ) на КК СОЮЗ-22.

Результаты этих испытаний подтвердили эффективность решений, реализованных в МКФ-6М, а полученные снимки широко использовались при решении

многих научных и практических задач исследования природных ресурсов Земли. Впоследствии такие фотоаппараты эксплуатировались в космосе и на самолетах; этими аппаратами по заказам различных научных и хозяйственных организаций были получены тысячи многозональных снимков различных районов планеты.

Несмотря на то, что пошел третий десяток лет с момента первого полета камеры МКФ-6 в космос, качество получаемых с ее помощью космических фотоснимков остается и сегодня непревзойденным. Методическая база, созданная на основе полетов самолета-лаборатории, позволила достаточно широко использовать полученную информацию в научных и практических целях. Кроме того, следует отметить две крупные, но пока не завершенные работы отдела в области исследований Земли из космоса: разработку совместно с немецкими специалистами методики и аппаратуры структурно-зональной космической съемки и структурно-метрического анализа получаемых изображений (проект ИРИС). В этих работах огромная заслуга принадлежит коллективу немецких ученых Производственного предприятия Карл-Цейс Йена, которые создали комплекс уникальной аппаратуры для исследований Земли из космоса.

Необходимо также хотя бы назвать людей, которые своим трудом воплотили мечту в реальность. Это авторы проекта Г.А. Аванесов, Я.Л. Зиман, Ю.М. Чесноков, Б.С. Дунаев, В.С. Севастьянов, К.Х. Мюллер (ГДР). В процессе создания МКФ-6 разработан метод оптимизации параметров космических фотосистем. Од-

новременно был создан многоканальный синтезирующий проектор МСП-4.

Летно-конструкторские испытания МКФ-6 были проведены на космическом корабле СОЮЗ-22 летчиками-космонавтами Владимиром Аксеновым и Валерием Быковским. За разработку и внедрение этой аппаратуры Я.Л. Зиману, Ю.М. Чеснокову, К.Х. Мюллеру (ГДР) в 1984 году присуждена Государственная премия СССР.

Усовершенствованная и модифицированная мультиспектральная камера, изготовленная предприятием Карл-Цейс Йена для совместного космического эксперимента СССР – ГДР, успешно использовалась на борту кораблей СОЮЗ-22, 31, на орбитальной станции САЛЮТ-6, а также на космическом корабле, пилотируемом генерал-майором, летчиком космонавтом-исследователем, доктором Зигмундом Йенном из Германии. Эта камера давала возможность делать мультиспектральные снимки поверхности Земли и разведывать природные ресурсы из космоса. Мультиспектральная камера и мультиспектральный проектор были продукцией высочайшего технического качества. В эти годы я исполнял обязанности члена консультативного и координационного штаба, и мне приходилось по служебным делам проводить много рабочего времени в Берлине, Йене. Впоследствии оба института по космическим исследованиям продолжали работать над научными исследованиями для мирного использования космоса.

Научно-технические и организационные работы по программе ИНТЕРКОСМОС между обоими институ-

тами по космическим исследованиям СССР и ГДР продолжались до января 1990 года. Экспертные группы встречались в Берлине или Москве по несколько раз в год для интенсивного обсуждения проблем.

С 1992 по 1994 год (более шести месяцев) я участвовал в проведении совместных работ при Европейском агентстве по космосу (ESA), трижды выезжал в Дармштадт по заданиям Совета.

Необходимо вспомнить, что период с 1975 по 1992 год отмечался колоссальным разворотом объемов исследовательских работ в области изучения космического пространства, как околоземного, так и дальнего межпланетного с помощью автоматов и экспедиционных кораблей с людьми на борту. Шло непрерывное соревнование между учеными США и стран социалистического лагеря. Объемы научно-исследовательских работ по программам Совета ИНТЕРКОСМОС и их финансирование также резко возросли, что потребовало от меня, как заместителя директора ИКИ и координатора этого направления, еще больших усилий. Я стал много времени проводить в научно-исследовательских институтах и на предприятиях Германии, расположенных в гг. Берлине, Иене, Потсдаме, Лейпциге, Дармштадте, Мюнхене.

В ходе подготовки совместного космического полета СССР-ГДР с участием немецкого космонавта усилились рабочие контакты между учеными и инженерами обеих стран. Для этого готовились и проводились научно-технические эксперименты с привлечением экспертов обоих институтов по разработке приборов и аппаратуры, а также специалистов по их изготовлению.

Ведущие ученые в области исследования и использования космического пространства Советского Союза — России — Германии письменно свидетельствуют о моем участии в совместных работах в период 1975—1991 годы.

Мое участие в работах с немецкими коллегами подтверждают со стороны России директор Института космических исследований Российской академии наук, доктор физико-математических наук, профессор, академик РАН А.А. Галеев; главный ученый секретарь Совета по международному сотрудничеству в области использования космического пространства ИНТЕРКОСМОС, кандидат технических наук В. Орешин. С немецкой стороны — проф. Карл-Хайнс Мюллер, научный директор Народного предприятия Карл-Цейс Иена, лауреат Государственной премии СССР; проф. Ральф Йоахим, научный директор Института космических исследований Академии наук ГДР (Берлин); проф. Рашид Сюняев, исполнительный директор Астрофизического института Макса Планка (Мюнхен); Вольфганг Ульрих, заместитель директора Института космических исследований (Академии наук ГДР (Берлин)) по производству.

Свою активную трудовую деятельность я закончил в Институте космических исследований Российской академии наук в 1996 году в возрасте 74 лет в должности советника директора Института академика РАН А.А. Галеева.

За время работы в Институте, а это 30 лет, третья часть всей моей жизни, я дважды был удостоен орденов «Знак Почета». Это очень высокая оценка моего труда,

и я искренне благодарен Правительству страны, в которой родился, много учился, помогал другим и мне помогали, жил, работал, заблуждался и приходил к истине, радовался и горевал, любил и ненавидел, обретал и терял друзей, воевал и создавал по мере сил.

Приношу свою огромную благодарность друзьям и коллегам, всем, кто помог мне собрать и опубликовать этот материал и рассказать в меру моих сил и возможностей о большой жизни, пришедшейся на бурный век мирового технического прогресса, период Второй мировой войны и смены политических устоев не только в стране, в которой я жил, но и в целом ряде стран Европы и Азии, в том числе — и в Германии.

Памятные встречи

За свою длинную жизнь мне посчастливилось встретиться с множеством интереснейших людей, которые так или иначе оставляли свой след в моей биографии, влияли на нее. О некоторых из них хочу сегодня вспомнить.

Василий Сталин

В самом начале своего повествования я упомянул о том, что учился в одной школе с Василием Сталиным, сыном Иосифа Виссарионовича Сталина. Детская дружба потом продолжалась еще многие годы, мы встречались при каждой возможности. Такие встречи происходили даже во время войны, когда я прилетал с фронта на аэродром во Внуково за запасными частями, необходимыми для проведения ремонтных работ.

В это время Василий летал в одном из авиационных подразделений, которое базировалось как раз на Внуковском аэродроме и обеспечивало охрану воздушного пространства над Москвой. Командовал этим подразделением генерал-майор Ченкотатзе. Это были сердечные встречи с воспоминаниями школьных дней.

Встречались мы в Москве и после моей демобилизации, когда Василий был уже в чине генерал-майора и в должности командующего авиацией Московского военного округа.

Встречи происходили как в его служебном кабинете, так и на стадионе «Динамо», который он посещал регулярно. Одна из встреч произошла в Казани, где Василий работал диспетчером на заводском аэродроме.

Последняя состоялась в 1994 года на одном из городских кладбищ Казани, где Василий похоронен в 1962 году.

Не могу в связи с этим не вспомнить об *Алексее Григорьевиче Иванове*. С ним я познакомился на аэродроме во Внуково, на одной из встреч с Василием. Тогда Иванов был штурманом подразделения, которым командовал Василий, а позже стал его адъютантом. После ухода в отставку в чине полковника Алексей Григорьевич был моим коллегой по работе в НИИ-1 и Институте космических исследований АН СССР. Это был настоящий товарищ, человек необыкновенно большой доброты к окружающим его людям.

Кирилл Флоренский

В конце 60-х и начале 70-х годов шло стремительное узнавание Луны. И в этом процессе участвовали ведущие ученые и научные организации многих стран. Но лидерами соревнования были, конечно, СССР и США.

При этом, как известно, в советских программах ставка делалась на изучение Луны с помощью специальных роботов, а американцы планировали высадку человека на Луну. Как все это закончилось — вы все прекрасно знаете.

В связи созданием в СССР Института космических исследований было решено в его составе организовать лабораторию Луны и планет. И с 1 января 1968 года такая лаборатория появилась. Ее первым заведующим стал Кирилл Павлович Флоренский, замечательный ученый, сын известного философа и математика Павла Александровича Флоренского.

В первые годы существования лаборатории ее работа носила сугубо прикладной характер — она обеспечила информацией о свойствах поверхности Луны те организации, которые непосредственно работали над созданием лунных посадочных аппаратов.

И это понятно: конструкторы луноходов должны были ясно представлять, с чем реально столкнутся их автоматические исследователи, какие встретятся уклоны и подъемы, какова прочность грунта, не будет ли он налипать на детали конструкции и т. д. Работа была удивительно интересной и нужной. От нас требовали все новых и новых сведений. И нередко представители заказчиков буквально вырывали из рук только что полученные данные и мчались на свои предприятия, чтобы успеть что-то изменить. А потом ставили перед нами новые задачи. Такая сумасшедшая гонка продолжалась около пяти лет.

В 1970 году наша станция «Луна-16» доставила первые образцы лунного грунта, которые мы с таким нетерпением ждали. Когда же на Луну садились первые космические аппараты с «Луноходом-1» (1970) и «Луноходом-2» (1973), сотрудники лаборатории Флоренского сидели у пультов управления вместе с земными

водителями луноходов, определяя пути движения этих экипажей по Луне.

Однако постепенно научные проблемы ИКИ все больше ориентировались на дальний космос, в то время как характер работы лаборатории Флоренского становился геолого-химическим. Сам собой встал вопрос о передаче этой лаборатории другому ведомству. Это произошло в январе 1975 года, когда лаборатория перешла в ведение ГЕОХИ АН СССР.

Наши отношения с Кириллом Петровичем далеко выходили за пределы чисто служебных. Он был самым близким мне по духу человеком в институте. Я мог подняться к нему в любое время и поговорить *за жизнь*. Он научил меня резать дерево, научил его понимать. А когда уходил из института, сделал мне царский подарок: преподнес финский комплект инструментов для резьбы по дереву. Я храню его по сей день. Как и память об этом прекрасном человеке.

Сергей Хрущев

В период моей работы в НИИ-1 Сергей Хрущев, сын партийного вождя Никиты Сергеевича Хрущева, был заместителем, а впоследствии и директором одного из смежных институтов, с которым мы работали над общими задачами.

Сергей ежемесячно собирал у себя совещания по вопросам контроля за выполнением планов и заданий, что было вполне естественным и общепринятым делом. Я на этих совещаниях обычно представлял интересы

НИИ-1. Такие регулярные встречи происходили вплоть до моего перехода в ИКИ.

Потом мы не виделись много лет. Однако 29 октября 2002 года мы совершенно неожиданно встретились в «Русском доме» в Берлине. Как выяснилось, Сергей прилетел в Германию из Соединенных Штатов на презентацию своей книги, посвященной событиям в Карибском заливе и роли своего отца в этих событиях.

После презентации наша встреча продолжилась в ресторане. Мы много вспоминали о прошлой жизни в России. А потом Сергей уехал в Прагу, где также должна была состояться презентация.

Сергей Волкенштейн

Шестидесятые годы в Советском Союзе известны как годы «оттепели». После тотального запрета на все и вся жизнь в Советском Союзе стала более открытой. Появились всевозможные молодежные объединения и творческие союзы. Но особенно бурно стал развиваться туризм во всех его проявлениях.

В Москве сначала появились туристические секции при Московском городском спортивно-техническом клубе ДОСААФ. А затем был создан и Московский городской клуб автотуристов, в котором существовали секции автомобильного, мотоциклетного и мопедного туризма, безопасности дорожного движения, кинофото и другие.

Председателем правления этого клуба стал страстный автотурист, в недавнем прошлом известный военачальник

генерал-майор артиллерии, Герой Советского Союза Сергей Сергеевич Волкенштейн. Во время Великой Отечественной войны он командовал 17-й артиллерийской дивизией прорыва и участвовал в сражениях на Курской дуге, при форсировании Днепра, в Львовско-Сандомирской и Висло-Одерской операциях, в битве за Берлин и в освобождении Праги.

Работой в клубе Сергей Сергеевич занимался на общественных началах — но с той же энергией, с какой делал любое дело. При нем авторитет клуба вырос и упрочился, клуб распространил свое влияние далеко за пределы Москвы. По его почину стали возникать такие же клубы в других городах и областях. Московские туристы ежегодно совершали смелые туристические походы в самые отдаленные районы СССР. Сергей Сергеевич подавал личный пример. Одним из первых он был удостоен звания мастера спорта по туризму.

Так случилось, что я тоже увлекся автомобильными поездками, пришел в клуб — и тут познакомился, а потом и подружился с Сергеем Сергеевичем.

Нужно отметить, что, кроме чисто спортивных туристических походов, клуб большое внимание уделял вопросам военно-патриотического воспитания, и в этой работе опирался на помощь и поддержку Центрального комитета комсомола, его отдела военно-патриотического воспитания молодежи.

Особенно большой размах туристическое движение получило, когда был создан Всесоюзный штаб походов молодежи по местам революционной, трудовой и боевой славы советского народа и во главе этого движения

встал крупный полководец времен Великой Отечественной войны маршал И.С. Конев. Под девизами патриотического движения автомобилисты и мотоциклисты Москвы и других городов исколесили все дороги Советского Союза, побывали в самых отдаленных уголках страны. Одним из сложнейших походов, составивших гордость московского клуба, стало ралли «Родина» с финишем в г. Братске (1966). О нем я расскажу чуть позже.

Анатолий Ляпидевский

Так же, как с Сергеем Сергеевичем, на почве общего увлечения автомобильным туризмом я познакомился и подружился с человеком, чье имя на века вошло в историю отечественной авиации, — с генерал-майором, Героем Советского Союза А.В. Ляпидевским.

В конце тридцатых — начале сороковых годов не было в нашей стране паренька, который не знал бы этого имени. Участник знаменитой челюскинской эпопеи, летчик-испытатель первым получил звание Героя Советского Союза! Как его иногда называли — кавалер Золотой Звезды № 1!

Как и Волкенштейн, Анатолий Васильевич пришел в автомобильный туризм, повинувшись велению души, — и тут же был вовлечен в самую активную работу. А когда туризм стал общественно значимой и вполне организованной силой и для координации работы всех клубов и секций страны был создан Центральный клуб автотуристов (ЦКАМТ), Анатолий Васильевич совершенно естественно стал Председателем этого клуба.

Я был делегирован в правление ЦКАМТа от московского клуба. И потому мы встречались с Анатолием Васильевичем довольно часто — несмотря на загруженность основной работой, он не пропускал ни одного заседания и вникал во все тонкости работы клуба.

Фидель и Рауль Кастро

Однажды мне довелось побывать в командировке на Кубе и познакомиться с братьями Кастро. Перелет через Северный полюс до Кубы занял 16 часов. Несмотря на все удобства в салоне, такое длительное пребывание в воздухе утомляет. И потому, когда самолет приземлился в аэропорту Гаваны, мы не сошли, а буквально сползли на землю, в пекло с температурой +37 градусов. Мы — это два советских представителя. Ваш покорный слуга представлял на этот раз интересы Совета ИНТЕРКОСМОСа, а мой спутник Глеб Красовский — ИКИ РАН.

На летном поле у трапа нас встречали ответственный секретарь Совета ИНТЕРКОСМОС Республики Куба товарищ Хименес, а также помощник Президента кубинской Академии наук и представитель Министерства Обороны Кубы. И мы прямо с аэродрома отправились на первую официальную встречу, которая состоялась в научно-техническом управлении Министерства Обороны.

После этого в нашу честь был дан ужин. И лишь после ужина, уже поздно ночью, нас отвезли в отведенную резиденцию, на виллу, расположенную у самого океана.

Несмотря на усталость, мы с Глебом решили тут же искупаться. Но сопровождавший нас офицер вежливо объяснил, что этого делать не следует, поскольку сетка, ограждающая пляж, как раз сейчас порвана и находится на ремонте. А без ограждения купаться нельзя — акулы гуляют у самого берега.

Кстати, этот офицер, а также шофер и повар, были к нам прикреплены на все три месяца, что мы находились на острове. Нас это нисколько не тяготило, напротив, мы скоро привыкли к этим сердечным и доброжелательным людям, всегда готовым помочь и выполнить любую нашу заявку.

Рабочий график был составлен по армейскому образцу. Утром в 8:30 за нами заезжал ученый секретарь ИНТЕРКОСМОСа и мы ехали в Министерство Обороны, где проходили в течение дня заседания и консультации. Завтракали, обедали и ужинали мы на вилле.

В 15:00 мы отправлялись в Академию наук Кубы, которая сильно напоминала по архитектуре американский Белый дом. В 18 часов рабочий день заканчивался, и мы ехали, если было желание, на пляж, где было разрешено купание и где имелись спасатели. Вечером обычно нас «угощали» какой-нибудь развлекательной программой.

К 23 часам мы приезжали на виллу и день заканчивался. Так было все три месяца, которые мы прожили на острове.

Через две недели после прибытия на одно из практических занятий в Министерство Обороны приехал Рауль Кастро. Нас представили ему. На первый взгляд

он показался очень простым, даже несколько «домашним» человеком. Но дальнейшее общение с ним заставило пересмотреть эту оценку. Рауль — широко образованный военный и технический специалист, прекрасно понимающий нужды современной армии и особенности ее технического оснащения.

Так случилось, что как раз во время нашего пребывания на Кубе там состоялась очень представительная советская выставка. И по решению посла СССР нас с Глебом включили в состав делегации СССР по космической тематике.

За сутки до официального открытия выставки ее посетил Фидель Кастро. Его сопровождал Рауль. И здесь, в зале выставки, он представил Фиделю нас с Глебом, как своих советников в Министерстве Обороны.

Фидель — выше среднего роста, в штатском темно-синем костюме, белой сорочке; широкая с обильной проседью борода. К нашему стенду подошел широкой свободной походкой. С нами поздоровался по-русски: «Добрый день». Руку пожал крепко, по-мужски.

Закончив осмотр, во время которого активно задавал вопросы и вникал в ситуацию, поблагодарил нас за подробные объяснения. Поблагодарил руководство СССР за практическую помощь.

Поскольку речь шла, главным образом, о налаживании выпуска некоторых приборов космического назначения, Фидель особенно интересовался вопросами безопасности человека в космосе и, в частности, тем, как эта безопасность обеспечивается при выходе космонавта в открытый космос.

На следующий день был дан прием в честь открытия выставки. Наши места за столом оказались напротив мест Фиделя и Рауля.

И за столом продолжился разговор, начатый накануне. Мы обсуждали проблемы космической связи и ее практическое приложение...

В последний вечер пребывания на острове мы пошли прощаться с океаном. Было очень темно. Но вода то и дело озарялась подводным фосфоресцирующим светом — и это было ново и необычайно красиво...

Общественная деятельность

Заключительным аккордом моей общественной деятельности, как члена правления московского и центрального клубов автотуристов, стала организация юбилейной акции, посвященной 25-летию победы над германским фашизмом. Это было в 1970 году.

Акция была задумана и исполнена как мотопоход представителей молодежи всех республик СССР и социалистических стран Европы.

Естественно, центром подготовки стал московский клуб автотуристов, на базе которого формировалась советская команда. В политическом плане нас поддерживали Союз молодежных организаций СССР и Центральный комитет комсомола. Большую практическую помощь оказал ЦК ДОСААФ, обеспечивший колонну горюче-смазочными материалами на всем пути следования — а это более 5000 км.

Мотоциклетный поход получил название «**Знамя Победы**» — и он действительно проходил под тем самым знаменем, которое в мае 1945 года было водружено над поверженным рейхстагом. Руководителем похода стал один из героев Сталинградской битвы — командующий 13-й гвардейской армией генерал-полковник Александр Ильич Родимцев.

В окончательном варианте мы остановились на цифре 100 — столько мотоциклов вошло в состав колонны.

Стартовали мы с Красной площади в Москве. А дальше наш путь пролегал по тем местам, которыми с боями прошли части войск 13-й гвардейской армии генерала Родимцева и 17-й артиллерийской дивизии генерала Волкенштейна. Кстати, Сергей Сергеевич Волкенштейн также принял личное участие в походе.

Тогда, тридцать с лишним лет назад, еще были живы многие участники и свидетели былых сражений. Встречи с ними производили неизгладимое впечатление на всех нас, наполняли сердца чувством глубокой благодарности к людям, принесшим жизнь и свободу народам мира. Мы останавливались в местах особо сильных и памятных боев, в местах массовых захоронений воинов, чтобы отдать долг памяти, поклониться могилам павших, возложить на них цветы, еще и еще раз дать клятву быть бдительными и не допустить возрождения фашизма.

На мне лежало практическое руководство движением колонны. Обеспечить это было совсем непросто, учитывая бесконечные задержки для проведения митингов и встреч. График был чрезвычайно напряженным. Чтобы уложиться в него, приходилось сокращать время отдыха и во время движения поддерживать очень высокую скорость, одновременно обеспечивая безопасность участников. Но мы справились — за что выражаю огромную признательность всем мотоциклистам, с честью выдержавшим это испытание.

Успех мотопохода «Знамя Победы» совсем не случаен. Он был подготовлен всем предыдущим опытом наших туристических походов. Но особенно важную роль в накоплении необходимого опыта сыграл мотоциклетный

поход «Москва — Братск», состоявшийся в 1966 году. Я упомянул о нем чуть выше. А теперь хочу рассказать об этом подробнее.

«Заветам Ленина верны» — под таким девизом в 60-е годы проходила серия туристических мероприятий, направленных на патриотическое и политическое воспитание молодежи. Клубы автотуристов имели собственное направление — они проводили походы в режиме туристических ралли. Смысл этого слова состоял в том, что клубы сами выбирали время старта и маршрут движения — но с таким расчетом, чтобы точно в назначенный день и час прибыть к месту финиша, указанному организаторами.

В 1966 году ралли получило собственное имя «Родина» и местом финиша был назван город Братск, где заканчивалось строительство крупной ГЭС и где по призыву комсомола работало огромное количество молодежи из всех уголков страны.

Я бы не хотел выглядеть таким розовым романтиком, восхваляющим прежние времена только потому, что я в то время жил. Времена были сложные. Не все в них было правильно. Но мы искренне любили ту большую страну со всеми ее проблемами и радостями, с бедами и неудачами, с планами и мечтами. Мы хотели увидеть и познать ее всю, «от Москвы до самых до окраин». Мы всем сердцем радовались, что со времен последней войны прошло уже больше 20 лет, что фашизм остался в прошлом как страница истории. И мы помнили завет Юлиуса Фучика, погибшего в фашистских застенках: «Об одном прошу тех, кто переживет это вре-

мя: Не забудьте! Не забудьте ни добрых, ни злых. Терпеливо собирайте свидетельства о тех, кто пал за себя и за вас. Придет день, когда настоящее станет прошедшим, когда будут говорить о великом времени и безымянных героях, творивших историю.

Я хотел бы, чтобы все знали, что не было безымянных героев, что были люди, которые имели свое имя, свой облик, свои чаяния и надежды. И поэтому муки самого незаметного из них были не меньше, чем муки того, чье имя войдет в историю. Пусть же павшие в бою будут всегда близки вам, как друзья, как родные, как вы сами!» Именно эти слова стали для нас лозунгом при подготовке к походу в Братск.

Мы посвятили эту экспедицию 25-й годовщине разгрома фашистских полчищ под Москвой, поставив своей задачей на всем пути следования от Москвы до Братска рассказывать комсомольцам и молодежи о тяжелых для Родины днях 1941 года, об участии москвичей в битве за свой родной город. Мы мечтали встретиться с уральцами и сибиряками — ветеранами битвы под Москвой, послушать их воспоминания и рассказать, какой стала Москва спустя четверть века.

В качестве пробных маршрутов, во время которых определялись водительские качества участников, способности лидеров руководить своими группами, мы посещали места боев и таким образом побывали под Вереей и Рузой, Волоколамском и Нарофоминском, в Яхроме и на Бородинском поле. Постепенно, по мере приближения времени старта, формировался руководящий состав похода, определялись «пятерки» со своими

лидерами, устанавливались определенные отношения и походная дисциплина.

Должен заметить, что руководством Центрального комитета комсомола я был уполномочен представлять его штаб, а правление московского клуба автомотористов дало мне задание ознакомиться с работой туристических клубов на всем пути следования и установить с ними деловые отношения.

Командором московской команды (именно так, а не иначе называлась в туристических кругах должность руководителя похода!) был избран инженер московского Почтамта, председатель нашей мотоциклетной секции Иосиф Ашкинази. Его заместителем, комиссаром пробега, был так же единогласно избран инженер одного из московских авиационных предприятий Борис Демченко.

И вот настал день 28 июня 1966 года, когда колонна из 28 мотоциклов и четырех автомобилей с развернутыми знаменами выстроилась на Манежной площади перед Кремлем. Нас приветствовали секретарь ЦК ВЛКСМ А. Чеснавичюс и секретарь московского горкома комсомола Матвеев. Нам пожелал счастливого пути наш дорогой Сергей Сергеевич Волкенштейн. Нам вручили гильзу от артиллерийского снаряда, наполненную землей со священных рубежей обороны Москвы, из окопов у разъезда Дубосеково. И мы стартовали.

О том, как проходил поход, можно было бы написать целую книгу. Мы проехали почти шесть тысяч километров, из которых лишь около двух тысяч имели асфальтовое покрытие. Мы находились в дороге чуть

больше месяца. Нас мыли дожди и обдували ветры, нас ели таежные комары. Мотоциклисты уставали до такой степени, что иногда засыпали прямо в седле и просыпались, только оказавшись в дорожной пыли. Мы видели Урал и целинные земли, научные городки Сибири и гигантские гидроэлектростанции, поражающие воображение космическим размахом строительства. Мы побывали на Байкале и осуществили свою мечту. Мы встречались с сотнями, тысячами людей — и рассказывали им о том, что видели в дороге.

Словом — это был великолепный поход. И он заслуживает отдельного рассказа. И этот рассказ существует, потому что по окончании похода у всех участников собрали их короткие заметки и воспоминания — и на их основе наш товарищ, школьный учитель, а впоследствии академик, президент Международной академии детско-юношеского туризма и краеведения Александр Александрович Остапец-Свешников написал отчет о походе. А моя покойная жена Галина проиллюстрировала его своими рисунками. И копии отчета вручили каждому участнику.

Я выполнил оба поручения, данные мне правлениями клубом автомотористов и лично Анатолием Васильевичем Ляпидевским и Сергеем Сергеевичем Волкенштейном. Как начальник штаба похода я обеспечил беспрепятственное продвижение колонны даже через те районы Сибири, где существовали ящурные карантинные. Как посланник автомотористов Москвы я побывал во всех клубах по пути следования и установил их прямую связь с Московским и Центральным клубами.

1995 год. Вместо послесловия

К великому моему сожалению, как и всей стране, Институту космических исследований РАН пришлось в полной мере испытать последствия скоротечной перестройки. Работа коллектива практически остановилась, поскольку прекратилось финансирование. Ведущие сотрудники Института в поисках заработка потянулись за рубеж по своим ранее наработанным связям с иностранными коллегами.

Учитывая возраст (мне к тому времени исполнилось 73 года), а также реальное состояние здоровья, мы с супругой приняли решение воспользоваться представившейся возможностью и переехать на жительство в Германию. За практическим решением этого вопроса обратились в Немецкое посольство в Москве и через 9 месяцев в ноябре 1995 года получили такое разрешение.

15 июля 1996 года я попрощался с сотрудниками Института и стал готовиться в дорогу. Решиться на это было не просто. Но мы решились.

28 июля 1996 года вышли из вагона поезда на перрон вокзала города Ганновер, столицы земли Нижняя Саксония Германии. Здесь нас встретили наши друзья Хромовы, работавшие по контракту в Институте Макса Планка в поселке Линдау. Вместе со своей живностью, двумя собачками и кошкой, мы поселились в уютном городке Нортхайм.

Официальные лица городка помогли нам организовать нормальную жизнь на новом месте, за что мы им

весьма признательны. Вскоре после приезда и устройства, моей супруге была предоставлена возможность учиться немецкому языку, что было совершенно необходимо, поскольку мы приехали не на день-два, а навсегда.

Учеба была бесплатной и даже со стипендией в течение 10 месяцев. В этом уютном городке мы прожили до 1 марта 1999 года, а затем по совету наших старых берлинских друзей и не без их помощи переехали в Берлин.

В Берлине мы также не остались без внимания и помощи со стороны властей района Райникендорф, где мы поселились. Когда по состоянию здоровья возникла необходимость в медицинской помощи — мы и в этом не получали отказа. Пользуясь случаем, хочу выразить самую сердечную благодарность коллективу медицинских работников клиники Шарите Берлинского университета им. Гумбольдта, которые помогали нам в самое тяжелое для нас время.

Живя в Берлине, я с благодарностью принял приглашение ответственного сотрудника посольства России в Германии господина Крючкова Бориса Ивановича принять в качестве гостя участие в работе IV Интернациональной конференции «КОСМОС-2001 — использование человечеством». Конференция проходила с 19 по 21 марта 2001 года в помещении «Русского дома» в Берлине и была очень актуальна и интересна.

С особым волнением я слушал доклады ведущих специалистов о перспективах сотрудничества между учеными России и Германии — того направления, в работе которого в период с 1976 по январь 1990 года я принимал самое активное участие.

58 лет спустя

В январе 2003 года я получил еще одно предложение, отказаться от которого было невозможно. Я выехал с берлинского вокзала в Пенемюнде, чтобы встретиться там с немногими оставшимися еще в живых немецкими специалистами, которые 58 лет назад были отправлены в Советский Союз. Я возвращался в юность, в те времена, когда служил под началом таких замечательных людей, как Сергей Королев, Борис Черток и Александр Исаев.

Увы — время сделало свое дело. От России во встрече участвовали всего два человека, от Германии — шесть. Мы обстоятельно ознакомились с экспозицией местного музея, в которой очень подробно показаны все этапы развития конструкции ракет и отражена роль Вернера фон Брауна в становлении этой отрасли науки. Встреча заняла шесть часов — и закончилась, как все заканчивается, и пришла пора возвращаться домой. Теперь уже — в мой берлинский дом.

Пользуясь случаем, еще раз благодарю руководство страны и администрацию технического информационного центра Германии за счастливую возможность увидеться со старыми товарищами, коллегами, за эту экскурсию в прошлое.

Близкие

Теперь, на одной из последних страниц моего повествования, я хочу вернуться к самому началу, к эпиграфу «Мы живем, пока о нас помнят». Я абсолютно убежден в справедливости этих слов. Так же, как и в том, что и близкие нам люди живут, пока мы помним о них. А потому считаю своим долгом сказать хоть несколько слов о тех, кто был со мной рядом.

Свою первую супругу, Галину Александровну Павлову, я встретил, как уже писал выше, в Свердловском аэропорту. Было туманное мартовское утро. Я летел по служебным делам в один из районов Дальнего Востока — но над всей Сибирью стояла нелетная погода, и мы сидели в аэропорту Свердловска в ожидании вылета. Прогуливаясь по зданию аэровокзала, я обратил внимание на девушку, которая явно тоже томилась ожиданием. Мы разговорились, познакомились. Галя, как выяснилось, летела к своей сестре в Севастополь...

Потом мы встретились в Москве. Потом — в Свердловске. А потом еще ждали целый год, пока она не закончила учебу в Уральском политехническом институте. После этого мы поженились, и Галя переехала в Москву.

Мы успели отпраздновать серебряный юбилей нашей свадьбы. А в возрасте 53 лет Галя скончалась от тяжелого онкологического заболевания.

Детей нам Бог не дал.

Вторично я женился на Динаре Алексеевне Заблевой, урожденной Юсуповой, продолжательнице одного

из стариннейших русских родов. Работала она в том же институте, где и я.

Сын Динары Алексеевны от первого брака, Олег Владимирович, окончил Омский юридический институт и сейчас в звании капитана работает в одном из управлений в Министерстве внутренних дел в Москве.

К великому сожалению, и второй мой брак окончился трагически. 15 марта 2002 года Динара Алексеевна скончалась также после тяжелого ракового заболевания. Ее похоронили в Москве на новом мусульманском кладбище, как того требует мусульманская вера, к которой принадлежала Динара.

У меня уже здесь, в Берлине, врачи обнаружили столь же злокачественную болезнь. По их рекомендации я стараюсь реже покидать этот город. Но совсем отказаться от поездок в Москву так и не смог. Там могилы друзей и предков. Там же я буду просить похоронить и меня.

Благодарю всех друзей и знакомых, окружающих меня в России и Германии, в Москве и Берлине за ту неоценимую моральную помощь и практическую поддержку, которую они оказали мне в последние годы.

Друзья — товарищи

Судьба моя сложилась так, что меня всегда окружали люди, которые разделяли мои взгляды, мысли и идеи. Они были моими единомышленниками, а многие — и учителями, у которых я учусь и по сей день.

В годы военного лихолетья таким учителем для меня был мой командир инженер-подполковник **Вайсблат**, человек, досконально знавший свое дело, дело ремонта самолетов всех известных систем и конструкций, которые находились тогда на вооружении не только советской, но и других армий. Это был руководитель, который из нас, вчерашних мальчишек, сделал настоящих мастеров дела. Вечная ему благодарность. И вечная память!

Таким же учителем и другом был для меня **Федор Корнеевич Юзефович**, капитан-директор 1-го ранга, заслуженный полярник, начальник полярной станции «Мыс Челюскина». Он учил нас ценить дружбу, жить по законам морского братства, а они, между прочим, очень похожи на те, по которым живут и работают экипажи космических кораблей, с которыми мне довелось познакомиться позже!

К числу своих ближайших друзей я отношу **Михаила Иосифовича Курочкина**. Мы познакомились с ним в московском клубе автотуристов. Михаил тогда был активным членом мотоциклетной секции. Мы общались на всех клубных днях. Постепенно наши встречи стали регулярными и дружескими. Михаил мастерски владел мотоциклом и работал тогда на киностудии «Мосфильм» в группе каскадеров. Даже сейчас, уйдя на пенсию, он продолжает работать на «Мосфильме» водителем.

Мы и теперь вместе проводим все свободное время, когда я приезжаю в Москву, либо когда он гостит у меня в Берлине. Я бесконечно благодарен ему за дружескую и моральную поддержку, в которых так иногда нуждаюсь...

Александр Антоненко — коллега по работе и близкий мне человек. Он пришел в Институт уже в разгар перестройки, когда финансирование резко сократилось. Чтобы выжить и продолжить работу, в Институте было принято решение создать совместное советско-какое-нибудь коммерческое предприятие. Решили остановиться на советско-венгерском варианте. И тогда понадобился человек с хорошими знаниями в области электроники и одновременно владеющий венгерским языком. Вот тут и появился Саша Антоненко, окончивший Будапештский университет по нужной нам специальности. Вскоре он стал руководителем СП, дочернего предприятия ИКИ. Оно было зарегистрировано под названием «Интерастро». В нем Саша работает и до сих пор.

Вячеслав Кучеров. Молодой инженер, выпускник Тульского механического института, начавший трудовую деятельность на Московском заводе легковых автомобилей. К нам в Институт он перешел переводом, когда потребовался начальник транспортного цеха. Слава очень увлекался конструированием спортивных автомобилей и перешел к нам только после того, как получил заверения, что в этом направлении ему будет оказано всемерное содействие. Со своей стороны я полностью условие выполнил, предоставив ему возможность работать в первоклассных мастерских Института, оснащенных отличным оборудованием.

Слава сопровождал меня в зарубежных командировках практически по всей Европе, и мы с ним сошлись довольно близко на почве общего увлечения автомобилями. Я с удовольствием посещал все спортивные со-

ревнования с участием Славы, А он показывал неплохие результаты, в том числе на международных соревнованиях.

Сегодня Вячеслав — директор большого предприятия «Астро-Космос» по прокату автомобилей в Москве.

Ласло Хорват — венгр, получивший образование в СССР, в Ростовском институте технологии пищевой промышленности. Создал в России собственную фирму по поставке и монтажу оборудования для пищевой промышленности. Попав в дефолт 1998 года, с честью из него выбрался. И сегодня венгерская фирма «Полюс» продолжает успешно работать.

Наше знакомство состоялось более десяти лет назад. Оно выдержало испытание временем. И сегодня внимание Ласло к моей судьбе и его поддержка ободряют меня и придают силы.

И еще об одном человеке я должен рассказать — о **Татьяне Михайловне Сорокиной**, «Тульской Татьяне».

Это старая история. И старая дружба, переросшая в близость семей.

После кончины бабушки моей жены Галины Александровны осталось наследство: дом и 30 соток земли в далеком Подмосковье. Оформить наследство в те времена было невероятно сложно, особенно, если не предполагалось, что в доме кто-то будет жить постоянно. Требовалось собрать великое множество разных нужных и ненужных документов.

Вот тогда я и познакомился с районным нотариусом, очень милой женщиной, близко к сердцу принявшей мои

заботы. Моя жена вскоре тоже познакомилась с Татьяной, и женщины быстро подружились. Эта дружба продолжалась вплоть до кончины Галины Александровны. Более того — и вторая моя жена, Динара Алексеевна, была легко принята Татьяной и была дружна с ней до самой смерти.

Нашу дружбу скрепило еще одно обстоятельство. Когда старшему из сыновей Татьяны, Жене, пришло время заканчивать десятый класс (а в той глубинке, где они жили, такой школы не было), Татьяна попросила нас, чтобы мы приютили Женю на время учебы. Мы, конечно, согласились.

Женя поступил в одну из московских школ с преподаванием на английском языке и успешно ее закончил, после чего поступил в юридический институт и тоже успешно закончил.

Наша дружба не прерывается. И сегодня Татьяна — очень близкий мне человек.

Я рассказал о людях, наиболее мне дорогих. Близость с ними не зависит ни от возраста, ни от положения в обществе. Она построена на фундаменте общих интересов и общего восприятия жизни.

Как сказал Ф. Ларошфуко, «Самый прекрасный подарок, сделанный людям после мудрости, — это дружба».

Большое спасибо всем Вам. Ваше доброе внимание ко мне и Ваша память согревают и поддерживают меня в эти трудные годы. Я продолжаю свою долгую жизнь благодаря тому, что Вы, мои дорогие друзья, не забываете обо мне.

Мы живем, пока о нас помнят...

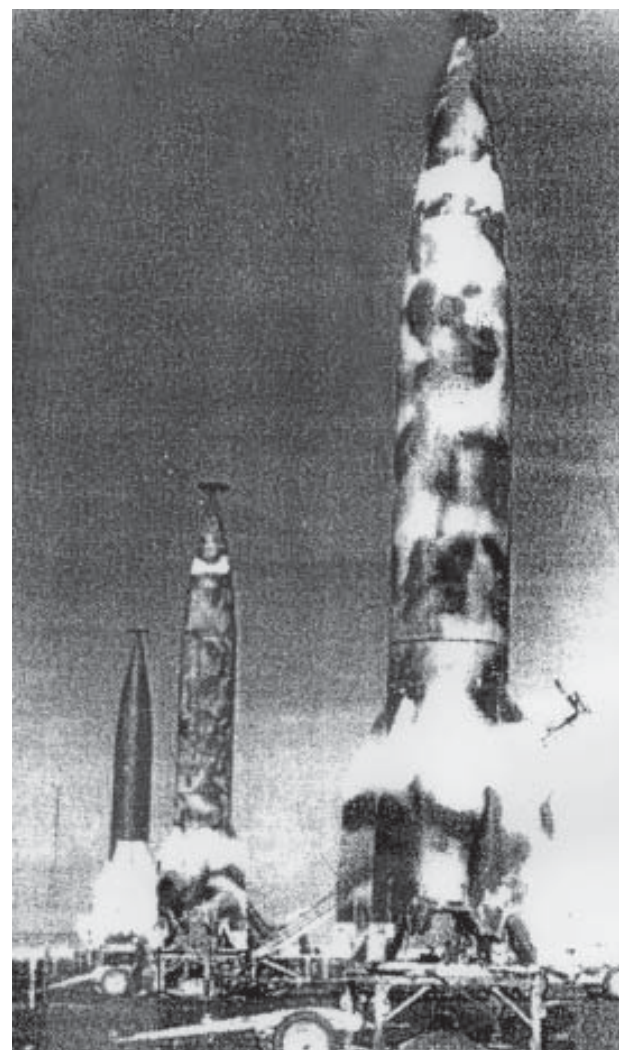
Обращение

*Обращаюсь к Вам, мои близкие друзья, с просьбой.
Прошу Вас предать мой прах земле России на Новодевичьем кладбище в Москве, в могиле моих родителей, отца Михаила Павловича Ратнера и матери Софьи Осиповны Ратнер.*

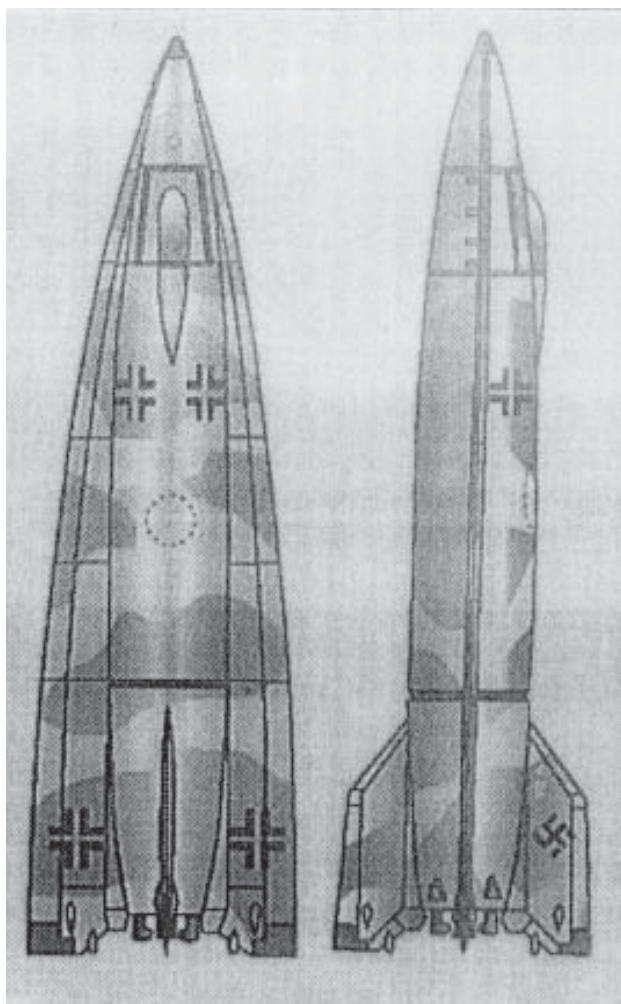
*С уважением
Владимир Ратнер
Германия, Берлин, ноябрь 2003 года*



В.М. Ратнер — курсант ВВМУ им Ф. Дзержинского



1942 год. Боевая позиция немецких ракет А4 в Пенемюнде, нацеленных на Лондон



В 1944–1945 годах фашистская Германия провела испытания нового летательного аппарата А4В, созданного на базе ракеты ФАУ2. Снаряд поднялся на высоту 90 км. В носовой части ракеты была оборудована пилотская кабина. Но сведений о пилотируемых полетах не имеется



Руководители ракетного центра в Пенемюнде сдаются американцам. У Вернера фон Брауна рука в гипсе



Инженер-подполковник С.П. Королев. 1945 год



*А.Д. Надирадзе. Директор и Главный конструктор
института с 1961 по 1987 год*



*К.П. Флоренский, заведующий лабораторией
обработки образцов лунного грунта*



Закладка первого камня в фундамент ИКИ АН ГДР,



*Профессор доктор Клаус Гроте, президент АН ГДР,
член совета ИНТЕРКОСМОС*



*Космонавт Германии Зигмунд Йен. Летал в экипаже
В. Быковского, занимался испытанием фотоаппаратуры,
созданной на предприятии «Карл Цейс Йена»*



Академик Александров подписывает межправительственное соглашение



Директор ИКИ АН России Р.Э. Сагдеев, В.М. Ратнер и директор ИКИ АН Германии Г. Фишер



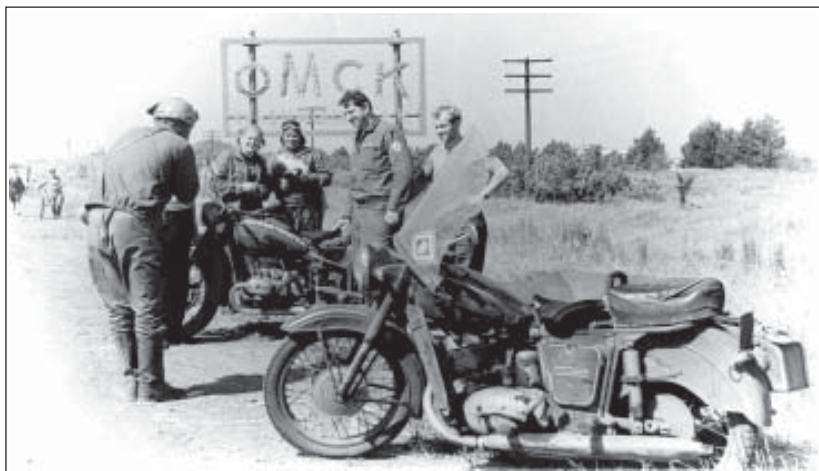
С.С. Волкеништейн, председатель Московского клуба автотуристов. Фото 1965 года



С.С. Волкештейн и В.М. Ратнер. Фото 1966 года



*Старт мотоциклетного похода «Москва — Братск»,
1966 год. Крайний слева — В.М. Ратнер*



*У въезда в Омск.
В.М. Ратнер, справа от него — М.И. Курочкин*



*В.М. Ратнер, начальник штаба мотоциклетного похода
«Москва — Братск», 1966 год*

Дорогие, близкие, друзья!
Спасибо Вам, что Вы есть.
Спасибо Вашей памяти.

Владимир Ратнер
Берлин-Москва, 22 ноября 2003 года

© Ратнер Владимир Михайлович, 2004

Компьютерная верстка *Комаровой Н.Ю.*
Гарнитура AcademyC. Бумага офсетная. Формат 70×108/32.
Печать офсетная (фотоофсет). Тираж 150 экз. 4 уч.-изд. л.