Георгий Береговой

Автор:
Сергей Чебаненко

Георгий Береговой

Сергей Чебаненко

Георгий Тимофеевич Береговой – заслуженный летчик-испытатель, летчик-космонавт, дважды Герой Советского Союза, единственный из космонавтов, кто удостоен этого звания еще в годы Великой Отечественной войны. Второй звездой Героя Береговой был награжден в 1968 году за испытательный полет на космическом корабле «Союз-3». Этот полет стал новым этапом в развитии техники пилотируемых орбитальных кораблей. Итоги «звездного рейса» нашли отражение в подготовке новых космических полетов, и Георгий Береговой принимал в этом самое деятельное участие. Талантливый руководитель и опытный летчик, он пятнадцать лет возглавлял Центр подготовки космонавтов, был учителем и другом для сотен людей, которые продолжили славное дело изучения и освоения космоса.

Сергей Чебаненко

Георгий Береговой

Георгий Тимофеевич Береговой…

Человек, знакомый миллионам людей и пользовавшийся большим и заслуженным авторитетом.

Летчик-фронтовик, совершивший 186 боевых вылетов, награжденный многими орденами и медалями, ставший Героем Советского Союза еще в годы войны,

«мастер штурмовых атак».

Заслуженный летчик-испытатель СССР, давший путевку в небо многим десяткам крылатых машин, один из лучший испытателей Советского Союза 50-х – 60-х годов прошлого века, знаменитый «король штопора».

Летчик-космонавт СССР, получивший вторую звезду Героя Советского Союза за испытательный полет на космическом корабле «Союз-3» в октябре 1968 года, – за полет, который фактически открыл дорогу в космос целому поколению космических кораблей «Союз», «СоюзТ», «СоюзТМ», орбитальным станциям «Салют» и «Алмаз», орбитальному комплексу «Мир».

Талантливый руководитель космической отрасли, пятнадцать лет возглавлявший Центр подготовки космонавтов, через который в те годы прошли сотни космонавтов и десятки космических экипажей.

И самое главное, Человек с большой буквы, который свою жизнь посвятил служению Родине, который всегда и при любых обстоятельствах старался помочь и реально помогал людям.

Таким Георгий Береговой запомнился всем, кто его знал. Таким он остался в Истории нашей страны и всего человечества.

По зову неба

Георгий Береговой родился 15 апреля 1921 года в селе Федоровка на Полтавщине (ныне это село находится на территории Карловского района). Федоровка, по нынешним меркам, было селом довольно большим – в нем проживало более двух тысяч жителей. Село расположилось на берегу небольшой реки Орчик в месте впадения в нее реки Ланная. Через Федоровку проходит железная дорога. Здешняя железнодорожная станция тоже называется «Орчик».

Отец Георгия Берегового, Тимофей Николаевич, был советским служащим, работал связистом на железной дороге. Мать Мария Семеновна (в девичестве –

Ситникова) занималась домашним хозяйством. Георгий был младшим сыном в семье Береговых: его брат Михаил был старше его на три года, а еще один брат, Виктор, старше на восемь лет.

Хотя Георгий Береговой и родился на Полтавщине, но настоящей родиной он всегда считал донбасский край, шахтерский город Енакиево, куда его семья переехала вскоре после рождения Георгия. Город Енакиево расположен в восточной части Донецкой области, в шестидесяти километрах от Донецка – столицы шахтерского края, там, где речушки Садки и Булавин впадают в реку Крынку.

«Енакиево – небольшой, тихий в ту пору городок в Донбассе, где я вырос, – напишет Георгий Тимофеевич уже на склоне лет. – Сжатый со всех сторон крутыми отвалами терриконов, между которыми лепились одноэтажные деревянные дома с палисадниками и крохотными садами, городок этот благодаря своему трудовому рабочему населению не желал отставать от времени и имел не только собственный аэроклуб, но и тщательно расчищенный, содержавшийся под надежным повседневным присмотром грунтовой аэродром, на взлетной полосе которого красовались в хорошую погоду два фанерных У-2 – мечта не только местных мальчишек, но и взрослых городских парней…»

С ранних лет Георгия влекло небо. В самых сокровенных своих мечтах маленький Жорка не раз уносился ввысь на воображаемых крыльях, летел над полями, лесами, реками, купаясь в ласковых солнечных лучах, стремительно скользя над облаками.

Мечты мальчишки о небе подкреплялась практической возможностью совершить воздушный полет. Уже летали в небе над донбасским краем первые советские самолеты. А значит, детская мечта маленького мальчишки переставала быть сказкой и постепенно становилась вполне реальной целью. Михаил Георгиевич, брат Георгия Тимофеевича Берегового, вспоминал, как однажды они возвращались с огорода, и прямо над ними в небе появился военный самолет Р-5. Летчик сделал несколько рискованных, но красивых фигур в небе над головой мальчишек и улетел. Георгий проводил самолет восхищенным взглядом, сжал рукой плечо брата и тихим голосом, но твердо, как-то уже совершенно по-взрослому произнес: «Я обязательно буду летать!» Именно с этого момента, по собственному признанию будущего космонавта, и началась его «дорога в небо».

Неизвестно, когда и как могла реализоваться мечта парнишки из небольшого провинциального городка о полете в небо, но, к счастью, в Енакиево, как мы уже знаем, был свой аэроклуб. Дом семьи Береговых стоял совсем недалеко от летного поля, на котором тренировались местные планеристы. Старший брат Георгия Виктор с юности увлекся безмоторной авиацией, начал летать и со временем стал инструктором по планеризму. А начальником аэроклуба был давний друг семьи Береговых Василий Алексеевич Зарываев.

Однако сразу стать полноправным членом аэроклуба, чтобы реализовать свою детскую мечту и поднять в воздух крылатую машину, Георгий Береговой, конечно, не мог – был слишком мал. И даже в качестве пассажира в полет его тоже еще не брали…

Прошло несколько лет. Георгий настойчиво «бомбардировал» руководство летно-планерной школы просьбами о приеме в аэроклуб. Наконец, начальник аэроклуба Василий Алексеевич Зарываев сдался и дал свое согласие на зачисление Георгия Берегового в подготовительную планерную группу.

И ученик обычной средней школы Георгий Береговой принялся штудировать теоретические основы аэродинамики. Может быть, он со временем и стал бы планеристом, но судьбе было угодно распорядиться иначе. В енакиевский аэроклуб поступили первые учебные самолеты… Из планерной группы Георгий немедленно перешел в самолетную. Поднять в воздух самолет стало теперь целью увлеченного небом мальчишки.

Правда, вскоре выяснилось, что совмещать учебу в школе и занятия в аэроклубе нет никакой возможности. Занятия в аэроклубе проводились по утрам, с шести до восьми, и Георгий практически ежедневно стал опаздывать на школьные уроки. А вечером в аэроклубе была теоретическая подготовка, поэтому и школьные домашние задания учить было совершенно некогда.

Поэтому Георгий принял первое в своей жизни серьезное решение: после окончания восьмого класса уйти из школы и сосредоточиться только на занятиях в аэроклубе. Восемь классов средней школы Георгий Береговой закончил в 1937 году. Состоялся, наконец, и первый полет юноши, который окончательно и навсегда решил его судьбу, связав его с авиацией, а затем и с космонавтикой.

Первый полет… Что о нем можно рассказать словами? Тихоходный учебно-тренировочный У-2 взлетает с енакиевского грунтового аэродрома, делает один или два круга над окрестностями летного поля и тут же совершает посадку. Но сердце мальчишки, восторженно рвущееся из груди, расскажет намного больше…

Мечта мечтой, но сидеть на шее у родителей юный Георгий Береговой не собирался. У него уже начал формироваться настоящий мужской характер. Поэтому сразу после окончания школы Георгий сначала пошел работать учеником слесаря на агломерационную фабрику, а с июня 1938 года перешел на работу электрослесарем на Енакиевский металлургический комбинат.

Его распорядок дня в те годы был более чем напряженным: в пять утра – подъем, с шести до восьми – занятия в аэроклубе, полеты на самолетах, с половины девятого – работа на комбинате, а вечером четыре часа теоретических занятий и подготовка материальной части к завтрашним полетам. Дома его почти не видели. После рабочей смены Георгий забегал домой, наскоро перекусывал и до позднего вечера пропадал в аэроклубе. Как он смог выдержать такой напряженный ритм жизни, не сломался, не оставил свою мечту? Характер… Простому рабочему пареньку из маленького донбасского городка Енакиево очень хотелось стать летчиком.

В сентябре 1938 года летная судьба Георгия Берегового определилась окончательно. В аэроклуб приехала комиссия, чтобы отобрать кандидатов в летную школу в Ворошиловграде. И 12 декабря 1938 года Георгий Береговой был зачислен курсантом Ворошиловградской школы военных летчиков имени Пролетариата Донбасса, которая в те годы была в ведении Харьковского военного округа.

Для молодого парня начались армейские будни: наряды и караулы, усиленная теоретическая подготовка и изучение материальной части самолетов, на которых предстояло подниматься в небо. Время было тревожное, активизировались милитаристская Япония на востоке и фашистская Германия на западе. Поэтому кроме авиационных дисциплин будущим летчикам преподавали и общевойсковую подготовку. Тактическая подготовка авиаторов «в поле» выполнялась в любых погодных условиях: в дождь, в жару, в стужу курсантов учили окапываться, обороняться и наступать, стрелять из винтовок и пистолетов, ходить в штыковую и рукопашную атаки. Не забывали наставники будущих пилотов и о строевой подготовке. На плацу летной школы часами

маршировали учебные роты курсантов. Огромное значение в подготовке молодых пилотов уделялось спорту. Усиленная ежедневная физподготовка значилась во всех учебных планах.

День курсанта летной школы был расписан по минутам. После подъема и интенсивной зарядки – обязательная строевая подготовка. Шесть часов теоретических занятий, а затем самоподготовка – самостоятельное повторение изученного за день учебного материала. Настольными книгами Георгия Берегового стали «Аэронавигация» Кудрявцева, «Теория полета» Висленева и Кузьменко, «Наставление по производству полетов», «Курс учебно-летной подготовки»… Эти объемистые издания инструкторы требовали не просто знать назубок, но и уметь творчески применить почерпнутые из них знания в практических полетах.

В 1939 году руководство Военно-воздушных сил приняло решение специализировать Ворошиловградскую летную школу только для подготовки пилотов на самолеты-бомбардировщики. Но поставки новой летной техники в школу запаздывали, и поэтому курсанты приступили к освоению истребителя «И-1», а также двухместных самолетов-разведчиков «Р-5» и «Р-6». Это были небольшие тихоходные машины, уже морально устаревшие и снятые с вооружения. Полутораплан смешанной конструкции, который мог забираться на высоту всего около 6000 метров с грузом только в три тонны… Но Георгию Береговому нравилось летать на самолете-разведчике. Это был тот самый знаменитый самолет Р-5, на котором спасали людей с затертого во льдах парохода «Челюскин» советские летчики Каманин, Леваневский и другие. Как он мечтал, еще занимаясь в енакиевском аэроклубе, сесть когда-нибудь за штурвал этой крылатой машины! И вот мечта сбылась…

За азы летной науки Георгий Тимофеевич Береговой на всю жизнь от всей души остался благодарен своим первым инструкторам и наставникам. Молодые, но уже опытные летчики и отличные учителя умели преподать «азбуку» летного дела так, что не научиться мастерству пилота было просто невозможно. А Георгий Береговой был, к тому же, старательным и пытливым учеником. Ему были присущи настойчивость, неподдельный интерес к авиационной технике, стремление во всем докопаться до мелочей, все понять.

«Моим первым инструктором был Иван Леонтьевич Беловол, совсем недавно закончивший эту же летную школу, – будет много позже вспоминать Георгий Тимофеевич. – «Солидности» он еще не приобрел, был веселым, подвижным. Но

дело свое знал хорошо. Под его руководством я освоил истребитель «И-1», а потом перешел на скоростной бомбардировщик «СБ».

Казалось бы, учись любимому делу и радуйся. Но жизнь, увы, состоит не только из одних радостей. В том же 1938 году по анонимному доносу был арестован Виктор – старший брат Георгия Берегового и его первый наставник на летном пути. Домой Виктор Тимофеевич Береговой так никогда и не вернулся…

Со дня ареста брата Георгий в списках НКВД числился как родственник «врага народа». Его уберегло от отчисления из летной школы только то, что располагалась она в Ворошиловграде, который с июня 1938 года стал областным центром новосозданной Ворошиловградской области. В кровавой суматохе политических репрессий у енакиевского НКВД просто «руки не дошли» до того, чтобы разделаться с младшим братом «шпиона и диверсанта» и «вычистить» его из летной школы, расположенной в соседней области.

Учеба в авиационной школе продлилась два с половиной года. Именно здесь, на летном поле около Ворошиловграда, Георгий Береговой стал настоящим летчиком. С каждым самостоятельным полетом в небо он чувствовал себя все более уверенно. Теоретические знания он впитывал как губка. Инструкторы по летному делу и армейские наставники были довольны: курсант Береговой отличался вдумчивостью и дисциплинированностью, что, однако, совершенно не мешало молодому летчику слегка «лихачить» во время полетов, совершенствуя свои летные навыки.

Ворошиловградскую школу военных летчиков имени Пролетариата Донбасса Георгий закончил по специальности «летчик бомбардировочной авиации». В начале июня 1941 года ему было вручено свидетельство о завершении летного образования и присвоено воинское звание сержант.

До начала войны оставалось меньше одного месяца…

В боях за Родину

Военный летчик… Мечта Георгия Берегового начала сбываться. Теперь, став профессиональным пилотом, он был связан с небом на всю жизнь.

С 13 июня 1941 года Георгий Береговой был зачислен летчиком в состав 314-го разведывательного авиационного полка 28-й авиационной дивизии. Ему предстояло освоить в полку новую технику, методику проведения воздушной разведки и стать летчиком-разведчиком.

22 июня 1941 года… В первые же часы войны началась организация фронтов для отпора фашистам. Авиационная дивизия, в которой должен был служить сержант Георгий Береговой, оказалась в составе Центрального фронта.

До направления в действующую армию Георгий Береговой освоил самолеты «Як-4» и «Р-6». По месту его военной службы летать молодому пилоту предстояло тоже на «яках».

В 314-м разведывательном авиационном полку 28-й авиационной дивизии не хватало авиационной техники. Причиной этого были общая недопоставка самолетов, а также дефекты, выявленные у полученных машин. Поэтому летать пилотам-разведчикам уже в июле 1941 года было практически не на чем: на дюжину летчиков приходился один-два самолета. Поднимались в небо, как правило, только опытные пилоты, а молодые – к которым, конечно, относился и новоиспеченный летчик Георгий Береговой, – летали едва ли не по жребию.

«Кругом черт знает что творится, – напишет уже после войны Георгий Тимофеевич в одной из своих книг, – фронт растянулся почти на три тысячи километров, немцы рвутся к Москве, а мне, молодому, здоровому парню, налетавшему к тому же около сотни часов в воздухе, приходилось торчать на полупустом аэродроме, ждать очереди!..»

В конце июля 314-й разведывательный авиационный полк вывели с фронта и для пополнения направили в Москву. Вскоре полк снова получил приказ перебазироваться в тыл. Сменяя один аэродром за другим, авиационная часть прибыла в город Медынь Калужской области. Здесь полк снова начали доукомплектовывать для отправки на фронт, а молодых, еще не обстрелянных летчиков, в том числе и Георгия Берегового, было решено отправить на летные курсы, на переучивание на другие типы самолетов. 3 октября 1941 года Георгия Берегового перевели служить пилотом в 15-й запасной авиационный полк

Приволжского военного округа. Учеба затянулась на долгие месяцы…

«Мне по-прежнему хотелось быстрее подняться в небо, чтобы начать свой первый воздушный бой, – напишет позднее Георгий Тимофеевич в своих воспоминаниях. – Но вместе с тем я уже понимал, что врага, навязавшего нам войну, надо стараться бить умно и наверняка, а ради этого, если говорят – учись, значит, нужно учиться».

С февраля 1942 года Георгий Береговой служит пилотом 150-го ближнебомбардировочного авиационного полка Приволжского военного округа. Позднее 150-й ближнебомбардировочный авиаполк был переименован в 451-й штурмовой авиационный полк. Здесь Береговой в короткие сроки освоил пилотирование штурмовика «Ил-2» – «летающего танка».

Настал день, когда летчики из Приволжья получили направление на фронт. 15 августа 1942 года Георгий Береговой был назначен командиром звена 451-го штурмового авиационного полка 3-й воздушной армии Калининского фронта. Летчик, командир звена, командир эскадрильи – вот ступени фронтовой «карьеры» Георгия Берегового. На фронте должности просто так не давались. Свою способность и умение руководить людьми приходилось доказывать в небе во время боевых действий.

«Явившись в пункт назначения, на один из фронтовых аэродромов в районе Осташкова, – вспоминал Георгий Тимофеевич, – я услышал сразу и вместе те имена, которые впервые соединились еще в мальчишеских моих грезах, – Громов и Байдуков. Только теперь речь шла не о мальчишеских грезах, теперь герои моего детства по воле случая входили в мою реальную сиюминутную жизнь. Два прославленных летчика страны, два Героя Советского Союза, получивших это почетное звание еще в мирные годы, два человека, имена которых я не уставал повторять мальчишкой и жизнь которых я решил взять для себя за образец!».

Георгий Береговой начал службу в третьей воздушной армии, которой командовал Михаил Михайлович Громов, в дивизии у Георгия Филипповича Байдукова. А 5-м штурмовым авиационным корпусом, в котором служил Георгий Береговой, командовал еще один из первых семерых Героев Советского Союза – генерал-майор Николай Петрович Каманин. Через двадцать лет судьба снова сведет Берегового и Каманина, но уже на космической стезе…

С середины лета 1942 года перед Калининским фронтом была поставлена задача во взаимодействии с Западным фронтом разгромить немецкую 9-ю армию и ликвидировать ржевско-сычевскую группировку противника. Работы для наших «илов» оказалось более чем достаточно: один за другим следовали налеты на ближние и дальние фашистские аэродромы, уничтожение замаскированных коммуникаций противника, его артиллерийских и зенитных позиций.

Георгий Береговой обладал всеми качествами, которые необходимы летчику на фронте. Он пилотировал свой «Ил-2» с азартом, но очень расчетливо, никогда не лез в бою на рожон, но и не упускал шанса, проявляя смекалку и выдумку. А его летный опыт, реальный опыт ведения воздушных боев и штурмовых атак, рос с каждым днем.

Летом 1942 года Георгий Береговой бомбил и штурмовал вражеские танки, артиллерийские батареи, речные переправы и эшелоны. Постоянной и главной целью для советских «летающих танков» была ветка железной дороги от Великих Лук до Ржева, а также район находящегося во вражеском тылу города Белого – отсюда противник подбрасывал на фронт технику и людские ресурсы.

В это время фашисты начали перебрасывать в район Ржева дополнительные силы. Группа из шести штурмовиков «Ил-2» получила задание уничтожить вражеские эшелоны на железнодорожном перегоне Муравьевка – Оленино. В шестерку экипажей, которые получили это задание, входил и экипаж командира звена лейтенанта Георгия Берегового.

Самолеты поднялись в небо. Пересекли линию фронта и зигзагом пошли над местностью, обходя разведанные опорные пункты противника. На малой высоте прошли над рекой и лесом. Вот и железная дорога. Ее защищают зенитки. По команде ведущего «илы» обрушили свой смертоносный груз на растянувшуюся ленту железнодорожных вагонов и платформ. Слышны разрывы бомб. Внизу пылают вагоны. Еще заход на цель, потом еще. Кажется, на земле не осталось уже живого места: дымная гарь, сквозь которую прорываются огненные языки пожарищ. Задание выполнено, пора уходить… Когда вернулись на аэродром, техники насчитали на машине Георгия Берегового одиннадцать пробоин.

Но не все полеты заканчивались так удачно. Война есть война, и жизнь военного летчика состоит не только из побед… Трижды за время войны самолет Георгия Берегового сбивали. В родном полку Берегового уже считали погибшим, но

проходило несколько дней после «похорон», и летчик Береговой – к радости товарищей по оружию – возвращался «с того света» живым и здоровым.

Именно здесь, подо Ржевом, Георгий Береговой был сбит в первый раз. Это случилось, когда он совершил уже более десяти боевых вылетов. После одной из успешных атак на железнодорожную станцию на все той же магистрали Великие Луки – Ржев Георгий Береговой перевел свой «Ил-2» с набора высоты в горизонтальный полет. Теперь предстояла дорога домой, на аэродром. Вдруг самолет сильно тряхнуло. Мотор словно поперхнулся воздухом. Береговой взглянул на приборную доску и сразу же понял причину неполадок. Где-то оказалась пробита осколком или пулями магистраль системы водяного охлаждения двигателя, и вода перестала охлаждать мотор. Двигатель самолета забарахлил, его обороты падали. Стало падать и давление масла в системе. Необходимо было немедленно идти на вынужденную посадку.

Самолет уже пересек линию фронта. Под крылом тянулся густой лес, попытаться здесь сесть равносильно самоубийству. Наконец летчик увидел впереди по направлению полета опушку, лишь кое-где поросшую молодыми деревцами. Здесь он и решил садиться – иного выхода уже просто не было. Мотор почти сдал, «Ил-2» в любой момент мог потерять скорость и пойти вниз, к земле. Это была бы верная гибель.

Посадка получилась очень жесткой. При контакте со стволами деревьев самолету оторвало крылья, хвост и большую часть фюзеляжа. Только бронированная кабина с пилотом проскочила сквозь густую молодую поросль деревьев. Каким-то чудом Георгий Береговой оказался на земле, цел и невредим, если не считать синяков и царапин. В свой полк лейтенант Береговой добрался практически пешком только на пятый день после аварии. Его уже даже не ждали – думали, что погиб во время боевой операции.

И уже через несколько часов, прямо в день возвращения в часть, без передышки, – новый вылет на боевое задание. «Илы» атаковали на станции Нелидово вражеский эшелон с артиллерией и танками. Задание было успешно выполнено. На следующий день перед строем, у развернутого полкового знамени, прибывший из политуправления фронта генерал вручил лейтенанту Георгию Береговому его первую награду – орден Боевого Красного Знамени.

Гораздо позже в поэме «Звездные вьюги», посвященной Георгию Тимофеевичу Береговому, поэт Николай Поливин напишет:

С боеприпасами состав

на Ржев

фашисты гонят

с юга.

Под солнцем

крылья распластав,

машины версты вяжут туго.

Зениток лай,

осколков вой,

распорот ими

Конец ознакомительного фрагмента.

Купить: https://tellnovel.com/ru/chebanenko_sergey/georgiy-beregovoy

Текст предоставлен ООО «ИТ»
Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию: Купить