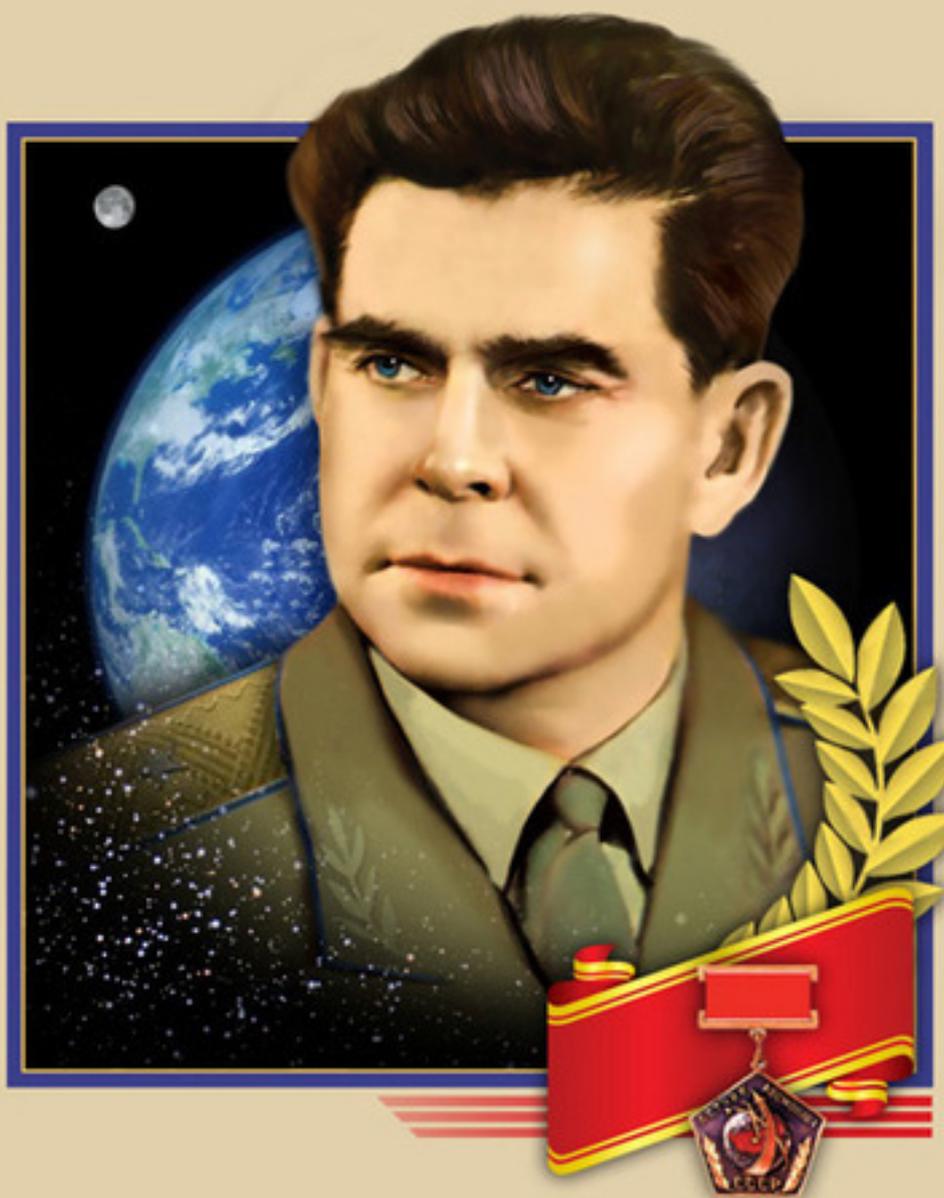


ГЕОРГИЙ БЕРЕГОВОЙ



ЗНАМЕНИТЫЕ УКРАИНЦЫ

FOLIO

Сергей Чебаненко
Георгий Береговой

«Фолио»

2012

Чебаненко С.

Георгий Береговой / С. Чебаненко — «Фолио», 2012

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.

© Чебаненко С., 2012

© Фолио, 2012

Содержание

По зову неба	6
В боях за Родину	10
«Король штопора»	15
По космической дороге	21
Конец ознакомительного фрагмента.	22

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 лучших 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 лётно-планерной школы просьбами о приеме в аэроклуб. Наконец, начальник аэроклуба Василий Алек-

сеевич 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 преподавать «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 жребью.

«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 устал 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 «илов» 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 пожарниц. Задание выполнено, пора уходить... Когда вернулись на аэродром, техники насчитали на машине Георгия Берегового одиннадцать пробоев.

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 трянуло. 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 пророчила 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
неба купол.
«Врешь, не уйдешь!..» —
Береговой
Бьет в паровоз
прицельно,
круто.

18 ноября 1942 года Георгий Береговой был назначен командиром звена 235-го штурмового авиационного полка 264-й дивизии 3-й воздушной армии Калининского фронта.

Для советских войск Ржевско-Сычевская операция закончилась неудачно – не удалось полностью реализовать планы стратегического наступления и заставить немцев отступить. В декабре 1942 года командование дивизии в связи с передышкой в боях решило отправить лейтенанта Берегового на переподготовку. С декабря 1942-го по 25 марта 1943 года Георгий проходил подготовку в 5-м учебно-тренировочном авиаполку 264-й штурмовой авиационной дивизии 3-й воздушной армии Калининского фронта.

После завершения переподготовки, с 25 марта по 5 сентября 1943 года, Георгий Береговой был заместителем командира эскадрильи 671-го штурмового авиаполка 212-й штурмовой авиадивизии на Калининском и Воронежском фронтах (несколько позднее 671-й авиационный полк был переименован в 90-й гвардейский штурмовой авиаполк). 5 мая 1943 года Береговому было присвоено звание гвардии лейтенанта.

Становление военного летчика – дело весьма сложное. Даже без воздействия противника успех выполнения любой боевой задачи зависит от целого ряда факторов: погодных условий, степени личной летной подготовки пилота, опыта владения пилотированием собственного самолета и знания боевой техники, способности адаптироваться к изменению условий полета во время воздушного боя или штурмовой атаки. Одновременно с ростом техники пилотирования растет и устойчивость человека к физическим и психологическим нагрузкам. Все это – плюс, конечно, обычная удача – позволяло Георгию Береговому находить выход из самых, казалось бы, безвыходных ситуаций во время воздушных боев.

В августе 1943 года Георгий Береговой участвует в одной из крупнейших после Сталинграда боевых операций на Курско-Белгородском направлении. Бои были жаркими. В день самолеты совершали по несколько боевых вылетов. За боевые заслуги в 1943 году старший лейтенант Береговой награжден вторым орденом Боевого Красного Знамени.

С 15 сентября 1943 года и по 3 июня 1945-го Георгий Береговой служил командиром эскадрильи 90-го гвардейского штурмового авиационного полка 4-й гвардейской штурмовой авиадивизии 5-й воздушной армии 1-го Украинского фронта. 10 октября 1943 года ему было присвоено звание гвардии старший лейтенант.

Когда шли бои под Винницей, Георгий Береговой выполнял по четыре-пять боевых вылетов в день. В полку за ним закрепилось звание «мастер штурмовых ударов». В 1943 году старшего лейтенанта Берегового наградили орденом Александра Невского – за умение организовывать результативные штурмовые атаки. На счету Георгия Берегового была уже не одна сотня уничтоженных наземных целей. И 14 мая 1944 года ему присваивается звание гвардии капитана.

К весне 1944 года капитан Береговой совершил на своем «Ил-2» более 100 боевых вылетов. Его экипаж бомбил и штурмовал группировки вражеских танков, колонны автомашин, артиллерийские и зенитные батареи, переправы через реки, железнодорожные станции и эшелоны. Служивцы отмечали, что капитан Береговой водил свои группы на цель очень расчетливо, направление выхода на наземные объекты противника выбирал, как правило, такое, где у врага находилось меньше всего зениток, где меньше был риск потерять боевых друзей и авиационную технику. Над целями группа самолетов, которой командовал Георгий Береговой, чаще всего появлялась на бреющем полете, внезапно для немцев. Затем самолеты заходили на небольшую горку и наносили мощный удар с пологого пикирования на цель. Эта тактика ведения боя не единожды приносила успех капитану Береговому и его боевым соратникам.

В ходе боев за Сандомирский плацдарм гвардии капитан Георгий Береговой стал участником легендарного «звездного» налета советской авиации на фашистский аэродром под Львовом. Осенью передовые части 1-го Украинского фронта форсировали Вислу и начали закрепляться на Сандомирском плацдарме. Немцы предпринимали отчаянные атаки, стремясь сбросить советские войска в реку и ликвидировать плацдарм. Враг нанес ряд мощных контрударов с применением новых тяжелых семидесятитонных танков «королевский тигр» и фронтовой авиации.

Перед штурмовыми эскадрильями «илов» была поставлена задача: прижать противника к земле, сорвать его активные действия против советских войск на берегу Вислы. Поначалу нашим летчикам эту задачу удалось решить. Но вскоре немцы стянули в район боев большое количество зенитной артиллерии. Советские штурмовики стали нести ощутимые потери.

Тогда Георгий Береговой и другие летчики его эскадрильи использовали новую тактику ведения воздушного боя. Самолеты заходили на штурм цели одним заходом и наносили удар по врагу. А затем резко уходили в сторону и искали новые подходы к той же цели, если она еще не была поражена. Первый заход на цель практически всегда был для врага неожиданным, а на втором заходе с той же стороны вражеские зенитчики уже зачастую успевали пристреляться по

летающим самолетам. Новая тактика захода на цель поочередно с разных сторон резко снизила потери нашей штурмовой авиации.

За героизм, мужество и отвагу, проявленные в воздушных боях, 26 октября 1944 года капитан Георгий Береговой был удостоен звания Герой Советского Союза (медаль № 2271). В том же году Георгий Тимофеевич был награжден и полководческим орденом Богдана Хмельницкого III степени за умелое руководство боем.

«Черной смертью» прозвал враг гениальное творение Сергея Ильюшина (самолет «Ил-2» – *Авт.*), – вспоминал уже после войны генерал-полковник Николай Петрович Каманин. – Штурмовики крушили вражеские укрепления, уничтожали даже закопанные танки и доты. Экипажами авиаэскадрильи, которой командовал Георгий Береговой, уничтожено 92 танка, 118 повозок, 18 бензоцистерн, 22 артиллерийские батареи, создано 75 очагов пожара».

Вскоре после боев на Сандомирском плацдарме авиационную часть, в которой служил капитан Георгий Береговой, перебросили на 2-й Украинский фронт. Авиационная часть вошла в состав 5-й воздушной армии под командованием генерал-полковника авиации Сергея Кондратьевича Горюнова. Вместе с войсками 2-го Украинского летчики-штурмовики сражались сначала в Румынии и Венгрии, а затем, уже в самом конце войны, – в Чехословакии.

За период Великой Отечественной войны Георгий Береговой освоил пилотирование и воевал на таких самолетах, как «По-2», «Р-5», «СБ», «Р-6», «Як-4», «Ил-2». Судьба уберегла его от серьезных ранений во время воздушных боев. Лишь однажды в одном из боевых вылетов Георгий был легко ранен в голень левой ноги.

Удача летчика-штурмовика Георгия Берегового иногда напрямую зависела от его дерзости, способности принимать неординарные решения. В этой связи очень характерен для манеры вести воздушный бой, свойственной капитану Береговому, боевой эпизод, который произошел на границе Венгрии и Чехословакии. Цель, которую предстояло штурмовать «илам» под командованием Георгия Берегового, отделяли от летающих штурмовиков довольно высокие горы. Вражеские зенитки, по данным разведки, были установлены на самом их гребне и по ту сторону склона, у подножия гор. Идти в атаку на обычной высоте означало неминуемо попасть под огонь обоих зенитных гнезд. Самолеты-штурмовики были бы просто расстреляны в хорошо пристрелянных немцами зонах.

Георгий Береговой принимает дерзкое решение: не уводить самолеты вверх, а, наоборот, снизиться до минимально возможной высоты, практически сесть противнику на голову. Гребень горы «илы» прошли с лету, вражеские зенитки просто не успели среагировать на молниеносно пронесшиеся над ними самолеты. И сразу же снижение почти до земли и скольжение в воздухе, повторяя очертания склона горы. Зенитки противника теперь оказались прямо по курсу. И немецкие зенитчики, как и рассчитывал Георгий Береговой, стрелять не решились: те, которые базировались у подножия горы, боялись попасть в своих на гребне, а те, что засели на гребне, опасались накрыть собственные зенитные орудия и расчеты у подножия горы.

Но не только на удаче и смекалке основывались боевые победы летчика Георгия Берегового. Летчики полка постоянно вели разведку, перед каждым вылетом стараясь тщательно изучить район боевых действий, средства противовоздушной обороны немцев в этом районе, все новинки в тактике использования авиации и зенитной артиллерии противника.

В 1945 году Георгий Береговой был награжден медалями «За взятие Будапешта», «За взятие Вены», «За победу над Германией» и орденом Отечественной войны I степени.

Наконец война закончилась. 11 мая 1945 года, участвуя в разгроме группировки фашистских войск под командованием генерал-фельдмаршала Фердинанда Шернера под городом Брно, которая никак не хотела сдаваться в плен советским войскам и оказывала упорное сопротивление, стараясь прорваться на Запад, чтобы капитулировать перед американцами, капитан Георгий Береговой совершил свой последний, сто восемьдесят шестой по счету, боевой вылет...

«Король штопора»

Настало мирное время, предстояла массовая демобилизация, и каждому, кто находился на военной службе, пришлось определять свою судьбу.

«Я был летчик и по-прежнему хотел летать, – напишет Георгий Береговой через много лет в книге своих воспоминаний. – Уяснил для себя, что профессия избрана мной на всю жизнь. А сама жизнь только еще начиналась... Я прошел сквозь страшное горнило войны и не хотел, чтобы она когда-нибудь повторилась. Все это и определило мой выбор – остаться в армии».

Георгий Береговой прекрасно понимал, что образования, полученного четыре года назад в летной школе, – даже с учетом его отличных летных аттестаций и боевых заслуг, – явно не хватает для успешной карьеры в военной авиации. Поэтому на стол командира части, в которой служил гвардии капитан Береговой, лег рапорт. Прославленный летчик, Герой Советского Союза, просил откомандировать его на учебу.

Просьбу удовлетворили. С 3 июня по 7 ноября 1945 года Георгий Береговой прошел обучение в отделении подготовки командиров авиационных эскадрилий Липецкой высшей офицерской школы Московского военного округа. Здесь же 8 июня 1945 года ему было присвоено звание гвардии майора.

Окончив краткосрочные курсы усовершенствования и прикрепив к погонам майорские звездочки, Георгий Береговой вернулся к себе в полк, который к тому времени перебазировался из Чехословакии в небольшой молдавский городок. Но служить в Молдавии ему пришлось недолго. Смешанный авиационный корпус под командованием Н. П. Каманина, в котором Георгий провоевал добрую половину войны, в связи с демобилизацией расформировали.

Неподалеку от места базирования расформированного авиационного корпуса размещался штаб соседней истребительной дивизии. В одном из ее полков оказалась свободной должность начальника воздушно-стрелковой службы. Эту должность и предложили временно занять Георгию Береговому, с тем чтобы впоследствии, как только освободится место, перевести его в штурманы полка.

В полку как раз приняли на вооружение новехонькие американские «кобры» – одноместные истребители, вооруженные сорокамиллиметровой пушкой и четырьмя пулеметами калибра 12,7 миллиметра. На истребителях Георгий Береговой прежде никогда не летал, и теперь ему предстояло переучиваться.

Начались полеты. Пилотировать истребитель для Георгия оказалось, конечно, поначалу непривычно. Но и не слишком трудно. Он освоил новую технику основательно, и его американский истребитель теперь вел себя вполне прилично и в воздухе, и на земле.

С 17 ноября 1945 года Георгий Береговой служил командиром эскадрильи, а со 2 февраля 1946 года – штурманом полка 90-го гвардейского штурмового авиационного Старокопчанского полка 4-й штурмовой авиационной дивизии 5-й воздушной армии Одесского военного округа. 30 августа 1946 года он был переведен на должность начальника воздушно-стрелковой службы этого полка.

Не прошло и года, как последовало новое назначение. Теперь Георгий Береговой стал штурманом полка 73-го гвардейского истребительного авиационного Сталинградско-Венского Краснознаменного ордена Богдана Хмельницкого II степени полка 6-й гвардейской истребительной авиационной дивизии 5-й воздушной армии Одесского военного округа. В этом полку Георгий прослужил с 31 марта по июль 1947 года.

Позднее Георгий Тимофеевич Береговой вспоминал: «В полку организовали вечерние занятия по школьной программе за старшие классы. Удобного случая упускать было нельзя: в свободное от полетов время я просиживал теперь за учебниками. Не могу сказать, что мне,

молодому, неженатому парню, каждодневное бдение над тетрадками помогало скрашивать вечера».

Но он поставил перед собой цель – учиться. И эта цель должна быть достигнута! Заниматься поначалу оказалось трудно: за годы войны из головы выветрилось даже то небольшое, что осталось от школы. Но потом Георгий втянулся, и дело пошло. В 1947 году майор Береговой успешно сдал экстерном экзамены за девятый класс в средней школе села Лиманское Одесской области.

В том же 1947 году вышел приказ Министра обороны СССР, рекомендовавший направлять тех военных летчиков, кто хочет продолжать учебу, в Военно-воздушную академию. Георгий Береговой, конечно же, решил немедленно поступать в академию. Написал рапорт, получил согласие командования части и в июле 1947 года поехал в Москву. Едва устроившись в общежитии, Георгий с головой зарылся в учебники, зная, что выдержать вступительные экзамены будет нелегко. Однако воля и характер сделали свое дело. С 9 июля 1947 по 23 августа 1948 года Георгий Береговой – слушатель командного факультета Краснознаменной Военно-воздушной академии (КВВА).

Но молодой летчик вовсе не собирался становиться «военным теоретиком». Душа по-прежнему рвалась в небо. Хотелось поднимать в небесные выси все более и более совершенные машины. Поэтому, проучившись почти год, Береговой переводится на заочное отделение академии – Георгия «соблазнили» перспективой поступить на курсы летчиков-испытателей.

Георгий Береговой едет в Государственный Краснознаменный научно-испытательный институт Военно-воздушных сил (ГК НИИ ВВС), который дислоцировался под Москвой, на станции Чкаловская. Он успешно сдает экзамены по технике пилотирования самолета и теории полета. Его зачислят в испытатели.

«Стать летчиком-испытателем, – напишет Георгий Тимофеевич позднее в своих воспоминаниях, – означало для меня возможность глубже освоить секреты летного мастерства, вскрыть в нем какие-то неизвестные еще мне пласты и глубины, познать новые тайны своей профессии».

В том же 1948 году Георгий Береговой окончил подготовительные курсы летчиков-испытателей. На этих курсах он впервые сел в кабину реактивного самолета. Истребитель «Як-15» был успешно освоен, и после окончания курсов Береговому присваивают звание летчика-испытателя 3-го класса.

Итак, с 23 августа 1948 года майор Береговой стал летчиком-испытателем отдела летных испытаний Управления испытаний самолетов ГК НИИ ВВС имени В. П. Чкалова. Он служил в отделе, который занимался транспортировкой летных мишеней во время стрельб. Но ему, уже послужившему в истребительном полку, хотелось и самому принять участие в испытаниях истребительной техники. Сделать мечту реальностью помог случай.

Испытывалась новая мишень для стрельбы по ней с истребителей. Летчики отдела, в котором служил Георгий Береговой, буксировали эту мишень, отпуская ее на тросе метров на восемьсот, а с истребителя «ЛА-11» производили стрельбы. Случилось так, что временно закрепленный за группой летчик-истребитель внезапно заболел. И командование предложило Георгию Береговому его заменить.

После тренировок и пробных полетов на «Ла-11» Георгий Береговой приступил к выполнению стрельб. Всю программу испытаний он выполнил в установленный срок и успешно. По результатам проведенной работы начальник истребительного отдела предложил ему написать рапорт о переводе в группу испытателей самолетов-истребителей. Георгий долго раздумывать не стал – его мечта могла реализоваться, и немедленно подал рапорт. Через несколько дней его перевели в истребительный отдел. 30 июня 1949 года майор Береговой был назначен на должность старшего летчика-испытателя отдела летных испытаний Управления испытаний самолетов ГК НИИ ВВС имени В. П. Чкалова.

На новом месте службы Георгия Берегового сразу же ввели в курс дела и поручили конкретный участок летно-испытательной работы. Предстояло провести испытания ультракоротковолновой радиостанции на новом типе самолета, проверить дальность связи. Ультракороткие волны распространяются в пределах прямой видимости, поэтому, чем выше летит самолет, тем больше радиус действия его бортовой радиостанции.

Получив полетное задание, Георгий Береговой взлетел и поднял самолет на рекомендованную для испытаний высоту около десяти тысяч метров. УКВ-радиостанция работала безотказно. Шли обычные рабочие переговоры с землей – вопросы, ответы, советы и рекомендации.

Самолет ушел от аэродрома на сто километров, затем двести, триста... До условного пункта разворота оставалось несколько минут полета, когда машина вздрогнула и начала проседать. Самолет был еще управляем, но уже шел со снижением. Резко упало давление масла. Стрелка индикатора неуклонно клонила к нулю.

Береговой немедленно сообщил о неисправности по радиации на аэродром вылета и получил приказ садиться на ближайшую посадочную полосу. Он развернул самолет и взял новый курс. Но через пару минут стрелка индикатора, вздрогнув в последний раз, окончательно уткнулась в нуль: масла в двигателе самолета не осталось ни капли. Рука пилота тут же потянулась к дроссельному крану и перекрыла подачу топлива. Двигатель выключился. За спиной смолк гул турбины, и наступила тишина. Самолет теперь летел лишь за счет инерции. В наушниках тоже сразу же воцарилась тишина: нет электропитания – нет и радиосвязи.

Георгий Береговой уже прикидывал, как лучше совершить вынужденную посадку, когда вспомнил, что единственную посадочную полосу запасного аэродрома, на который сейчас шел его самолет, пересекает полотно железной дороги. А что, если в момент посадки там будет проходить железнодорожный состав? Рисковать при таких обстоятельствах жизнью людей на земле было нельзя.

Другой ближайший аэродром находился от снижающегося самолета примерно в 90 километрах. Высота полета все еще была около десяти тысяч метров, и теоретически можно было попробовать дотянуть до посадочной полосы и при неработающем двигателе. Но нет радиосвязи с этим аэродромом: УКВ-радиостанция могла поддерживать связь только с пунктом вылета. Значит, садиться придется без посторонней помощи, практически вслепую...

Сквозь пелену инея на стекле фонаря Георгий Береговой не столько видел, сколько угадывал посадочную полосу... Его расчет оказался верным: машина вышла на финишную прямую с расчетной скоростью и именно там, где и было нужно. Серая бетонная лента скользила под самолетом. И вот, наконец, шасси коснулись бетонных плит...

Потом подсчитали, что с момента отказа двигателя Георгий Береговой на режиме планирования действительно пролетел почти девяносто километров. Невероятный результат для тяжелой реактивной машины. А причиной аварии явилось разрушение опорно-упорного подшипника двигателя – предположение Берегового, сделанное еще до вынужденной посадки, подтвердилось.

Этапы карьеры летчика-испытателя: 15 октября 1949 года Георгию Береговому присваивается звание гвардии подполковника; 19 января 1951 года он переведен в 3-е отделение отдела летных испытаний истребительных самолетов; 5 апреля 1952 года состоялся перевод подполковника Берегового во 2-е отделение этого же отдела на должность заместителя начальника отделения по летной части; 29 октября 1953 года Береговой был освобожден от должности заместителя начальника отделения с сохранением должности летчика-испытателя. 16 июня 1954 года Георгию Береговому присвоена квалификация «летчик-испытатель 1-го класса». За успехи в испытании авиационной техники Георгий Береговой дважды был награжден орденами Красной Звезды – в 1954-м и в 1955 годах.

Конечно, жизнь Георгия Тимофеевича Берегового в конце 40-х – начале 50-х складывалась отнюдь не только из работы испытателя. Он жил полноценно и насыщенно: ходил в кино,

читал книги, ухаживал за симпатичными девушками. Одна из них покорила его сердце навсегда: Лидия Беседовская стала супругой Георгия Берегового. 31 марта 1951 года в семье Береговых родился первенец – сын, которого назвали Виктором. Георгий Береговой любил шутить: «Это Лида мне к тридцатилетию такой подарок сделала!» Семейных забот с рождением сына, конечно, прибавилось.

Успешно складывалась и воинская карьера Георгия Тимофеевича. 2 апреля 1956 года Георгию Береговому присваивается звание гвардии полковник.

А что же учеба в Военно-воздушной академии, на заочном отделении которой Георгий Береговой учился с лета 1948 года? Наверное, кто-нибудь другой на месте Берегового оставил бы учебу и сосредоточился только на летно-испытательной работе, но летчик решил твердо и навсегда: нужно учиться! Хотя совмещать службу и учебу – пусть даже и заочную – было ох как не легко! Особенно трудно было на двух первых курсах. Днем у Георгия были испытательные полеты, а по ночам частенько приходилось засиживаться допоздна. Правда, Георгий Тимофеевич в те годы постоянно чувствовал поддержку жены, Лидии Матвеевны, которая как раз заканчивала исторический факультет Московского государственного университета. Поэтому ночные бдения над конспектами и учебниками проходили не в одиночку.

В 1956 году в порядке эксперимента дипломный проект в Военно-воздушной академии заменили государственными экзаменами. На экзаменах Георгий Тимофеевич показал, что полностью усвоил всю программу обучения. Он успешно окончил Военно-воздушную академию 25 декабря 1956 года, получив специальность «офицер ВВС с высшим командно-штабным образованием».

Высшее академическое образование открыло перед Георгием Тимофеевичем новые возможности для успешной военно-испытательной карьеры. Уже 8 июля 1957 года он был назначен заместителем начальника 1-го отдела по летной работе с сохранением должности старшего летчика-испытателя.

И снова начались полеты, испытания, тревоги. Работа и служба шли своим чередом. С 8 августа 1959 года Георгий Тимофеевич становится главным летчиком-испытателем 1-й испытательной авиационной эскадрильи Управления испытаний комплексов перехвата и самолетов-истребителей. С 25 февраля 1961 года полковник Береговой – уже старший летчик-испытатель. С 23 марта 1962 года он служит заместителем командира эскадрильи, а с 13 апреля 1963 года – командиром 1-й авиационной испытательной эскадрильи, старшим летчиком-испытателем службы летных испытаний 1-го управления ГК НИИ ВВС, воинской части 15650.

Чем конкретно занимался Георгий Береговой в те годы? Путевку в небо получали испытанные им новые поколения реактивных самолетов. В ГК НИИ ВВС именно Георгий Береговой 9 сентября 1949 года поднял в первый полет (в качестве второго летчика) и выполнил испытания самолета «Р-2» («И-320»). Он активно участвовал в испытаниях таких крылатых машин, как «МиГ-19П», «СМ-12», «СМ-30» («МиГ-19»), «Як-27К», «Су-9», «Ту-128», был ведущим летчиком-испытателем по государственным испытаниям самолета «Як-25».

В начале массовой эксплуатации стреловидных самолетов «МиГ-15» и «МиГ-15 УТИ» в строевых частях произошло несколько катапультирований и катастроф из-за невыхода из штопора. В 1950 году Георгием Береговым и другими летчиками-испытателями были проведены исследования штопора этого самолета, за эти работы Георгия Тимофеевича среди авиаторов даже прозвали «королем штопора». Затем принимавших участие в этих испытаниях летчиков направили в различные строевые части для выполнения показательных полетов, а также чтобы подготовить инструкторов из числа командиров для выполнения полетов с остальными летчиками.

Не все и не всегда получалось гладко. Однажды в очередном испытательном полете на «Су-9» у Георгия Берегового случилось чрезвычайное происшествие – произошло частичное

заклинивание в системе управления самолета. Ручка управления «сушкой» никак не шла в положение «на себя»...

К слову сказать, такая неисправность в системе управления самолетом, как правило, считается неустранимой. По всем существующим инструкциям пилот просто обязан немедленно катапультироваться. Георгий решил иначе.

– Высота одиннадцать тысяч метров, скорость – две звуковых, – доложил он на землю. Говорить старался спокойно, хотя тревога сжимала сердце. – Стабилизаторы частично не работают. Иду со снижением. Прошу разрешения продолжить полет.

«С одиннадцати до восьми тысяч, – вспоминал позже Георгий Тимофеевич Береговой, – пока машина метр за метром необратимо теряла драгоценную для меня в данных обстоятельствах высоту, я тряс, шатал, давил на ручку управления, пытаюсь сдвинуть ее в нужную сторону, и думал. Методично перебирал в памяти все, что могло бы подсказать хоть какой-то выход».

На высоте восемь тысяч метров Береговому, наконец, удалось сдвинуть ручку с места. Не мешкая ни секунды, он вывел самолет в горизонтальный полет. И вовремя! Уже в следующее мгновение ручку управления стабилизатором вновь заклинило, и теперь уже намертво.

– Иду в горизонтальном полете, – доложил летчик руководителю полетов. – Стабилизатор заклинило окончательно. Высота шесть тысяч метров. Прошу разрешения попытаться спасти машину.

На земле серьезно опасались за жизнь летчика, но экспериментальный самолет, существовавший «в металле» лишь в одном экземпляре и стоивший миллионы рублей, тоже терять не хотели. Поэтому руководитель полетами решил полностью положиться на летный опыт испытателя Георгия Берегового и коротко ответил:

– Действуйте по собственному усмотрению.

Несмотря на все старания Георгия Берегового восстановить управляемость машины, ручка управления по-прежнему не работала. Самолет постепенно снижался с неработающими стабилизаторами. На дальности примерно около сорока километров от аэродрома Береговой сообщил на землю:

– Захожу на посадку. Прошу убрать всех с летного поля. И вырубите эфир! Оставайтесь только на приеме...

Он собирался совершить практически немислимое – посадить реактивный самолет с неработающими стабилизаторами. Наверное, любой другой пилот просто прекратил бы борьбу с потерявшей управление машиной и отступил, катапультировался.

Но Георгий Береговой не хотел сдаваться. Он настойчиво и хладнокровно пытался спасти летящий к земле экспериментальный самолет. В сложившейся ситуации катапультироваться означало не только потерять уникальную машину, но и оставить возникшую проблему со стабилизаторами без решения: вряд ли по обломкам самолета удастся потом установить, почему он разбился. И придется строить и испытывать еще один самолет, не зная, отчего погиб первый. Необходимо было сделать все, чтобы посадить машину, чтобы привезти на землю дефект для анализа неисправности.

После нескольких неудачных попыток как-то преодолеть сопротивление злосчастной ручки управления Береговой, в конце концов все-таки отчаявшись и потеряв терпение, просто с силой рванул ее на себя. И ручка сдвинулась, пошла!

Что же произошло? Потом, уже во время детального разбора полета с представителями конструкторского бюро на земле, выяснилось, что в элемент проводки системы управления попал маленький металлический болтик. Когда Береговой с силой рванул ручку, этот болтик выскочил, и управление самолетом восстановилось. «Сушка» была спасена.

Говорят, что за «Су-9» – самолет-перехватчик, потом почти два десятилетия верно служивший в войсках Советского Союза, – заплатили своими жизнями четверо испытателей. Георгий Береговой обуздал строптивую машину и заставил ее служить стране. За проявленное

в полете мастерство и мужество главный конструктор «Су-9» Павел Осипович Сухой наградили Георгия Тимофеевича Берегового портативной кинокамерой.

В его летной книжке испытателя записаны шестьдесят три типа испытанных в небе самолета. Суммарный налет летчика-испытателя Берегового на конец 1963 года составил почти две с половиной тысячи часов. Это свыше ста суток, проведенных над землей. Немногие летчики могли похвастать таким количеством налетанных часов. Да и какие это были часы! Часы летных испытаний, часы, когда летчику Береговому нередко приходилось рисковать своей жизнью.

Кстати, испытывать Георгию Береговому приходилось не только самолеты, но и различное авиационное снаряжение. Так, именно он первым на практике освоил авиационный герметичный шлем ГШ-4.

Постепенно Георгий Береговой набирался летно-испытательного опыта, и в результате стал одним из лучших летчиков-испытателей страны. Его назначили заместителем начальника 1-го испытательного управления ГК НИИ ВВС по летной части.

14 апреля 1961 года, через два дня после триумфального полета Юрия Алексеевича Гагарина на космическом корабле «Восток», полковник Береговой был удостоен звания «Заслуженный летчик-испытатель СССР». Указы Президиума Верховного Совета СССР о присвоении Гагарину звания «летчик-космонавт СССР» и о присвоении Георгию Береговому звания «Заслуженный летчик-испытатель СССР» были опубликованы в одном и том же номере газеты «Правда». Вручали высокие награды Гагарину и Береговому в Кремле тоже в один день...

По космической дороге

Толчком для принятия решения стать космонавтом стал случай. Вот как об этом вспоминал сам Георгий Тимофеевич в интервью журналу «Техника – молодежи»:

«На одной из наших авиационных "фирм" довелось как-то ознакомиться с новыми приборами жизнеобеспечения пилота. Тут я впервые увидел тренажер для космонавтов.

– Он не для твоего размера, – пошутил кто-то. – Ты большой. Не поместишься в космической кабине...

И все-таки, думаю, попробую. Сажусь в тренажер, всем назло, гляжу, все в порядке, поместился. Да и не очень-то и тесно... Вот тут-то и загорелось: "Полечу!"»

И Георгий Тимофеевич начал действовать. Он написал рапорт и попросил Степана Анастасовича Микояна, который знал Берегового по летно-испытательной работе, доложить о желании стать космонавтом главнокомандующему ВВС СССР главному маршалу авиации Константину Андреевичу Вершинину.

Месяца через полтора-два Степан Анастасович заехал по делам в летно-испытательный институт и случайно столкнулся в коридоре административного корпуса с Береговым.

– А ты что здесь делаешь? – удивленно округлил глаза Микоян. – Ты же должен быть уже на медкомиссии...

– На какой еще медкомиссии? – оторопел Георгий Тимофеевич.

Оказалось, что Микоян, не откладывая обещанного в долгий ящик, уже давно поговорил с главкомом ВВС, и Вершинин не возражал, чтобы дать шанс Береговому попасть в отряд космонавтов.

Георгий Тимофеевич начал осторожно наводить справки. Увы, дальше словесного согласия Вершинина дело не пошло: кто-то, видимо, зацепился за возраст Георгия Тимофеевича. Ведь Гагарин, Титов и другие отобранные в отряд космонавтов кандидаты на космический полет оказались на десять, а то и более лет моложе Берегового...

Георгий Тимофеевич еще раз мысленно «примерил себя» к космонавтике. И решил не опускать руки и действовать – приложить все силы, чтобы попасть в отряд космонавтов.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.