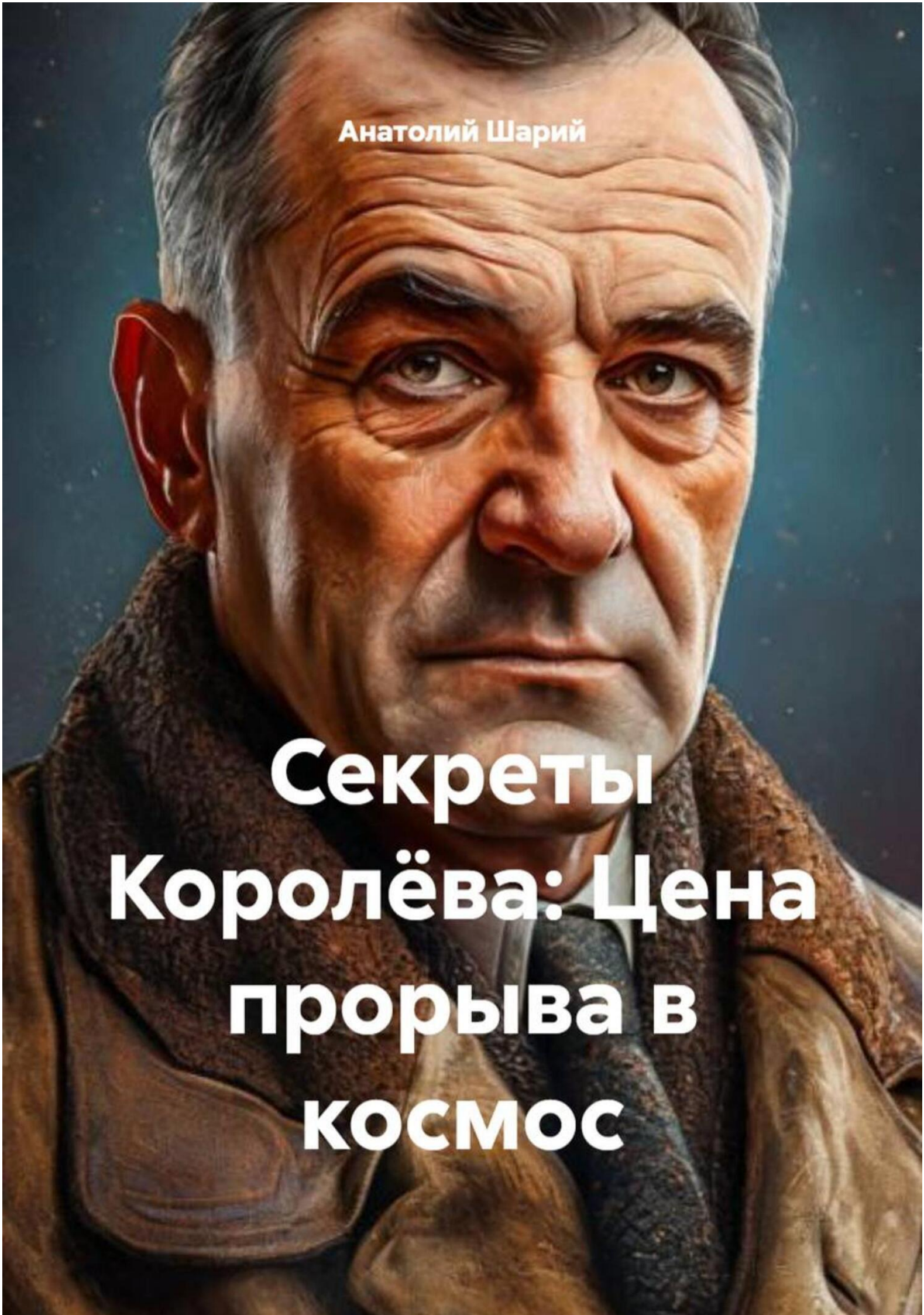
Анатолий Шарий
Секреты Королёва: Цена прорыва в космос

Анатолий Шарий

Секреты Королёва: Цена прорыва в космос

«Автор»
2025

Шарий А.

Секреты Королёва: Цена прорыва в космос / А. Шарий — «Автор», 2025

Сергей Королёв – имя, ставшее легендой. Гений, вырвавший СССР в лидеры космической гонки. Но какой ценой дался этот прорыв? Книга раскрывает тайны его тернистого пути: от ареста и лагерей до триумфа первых спутников и полета Гагарина. За кулисами великих свершений – личная драма, борьба с системой, самоотверженность и несгибаемая воля человека, одержимого мечтой о звездах. Узнайте правду о Королёве, которую десятилетиями скрывали за грифом "секретно"!

© Шарий А., 2025
© Автор, 2025

Анатолий Шарий
Секреты Королёва: Цена прорыва в космос

Глава 1. Рождение мечты: Детство и юность будущего конструктора

Житомир, начало XX века. В провинциальном городе, где смешивались запахи цветущих садов и дыма фабричных труб, в семье преподавателя русской словесности Павла Яковлевича Королёва и Марии Николаевны Москаленко, 12 января 1907 года появился на свет мальчик, которому суждено было изменить мир. Его назвали Сергеем.

Детство Сергея, несмотря на кажущуюся обыденность, было отмечено неуемной жаждой знаний и ранним проявлением инженерной смекалки. Семейные обстоятельства сложились так, что первые годы жизни он провел в Нежине, у бабушки и дедушки, где царила атмосфера любви и заботы. Именно дед, Николай Яковлевич Москаленко, потомственный купец, оказал на юного Сергея огромное влияние. Человек практичный и деятельный, он привил внуку любовь к ремеслу, научил мастерить и видеть мир с точки зрения возможностей для улучшения и преобразования.

В воспоминаниях современников, собранных в сборнике "С.П. Королёв. Отец", часто встречаются упоминания о том, как маленький Сергей часами пропадал в дедовой мастерской, наблюдая за работой инструментов, вникая в суть процессов. "Он был необычайно любознательным ребенком, – вспоминала двоюродная сестра Королёва, Евгения Исааковна, – все ему было интересно, все хотелось потрогать и узнать, как оно устроено".

После развода родителей, в 1917 году, Мария Николаевна выходит замуж за Григория Михайловича Баланина, инженера, который стал для Сергея настоящим отцом. Семья переезжает в Одессу, где начинается новый этап в жизни юного Королёва. Именно здесь, в атмосфере технической интеллигенции, окончательно формируется его интерес к авиации.

"Одесса в те годы была городом, живущим воздухом перемен, – пишет историк космонавтики Борис Черток в своей книге "Ракеты и люди". – Только что отгремела революция, но энтузиазм новой жизни был огромен. Авиация воспринималась как символ будущего, как воплощение мечты о преодолении земного притяжения".

Сергей буквально заболевает небом. Он с упоением читает книги по авиации, посещает аэроклуб, где знакомится с пилотами и конструкторами. Строит модели самолетов, испытывает их, ищет оптимальные решения. "Он был одержим идеей полета, – вспоминал его друг и соратник, Валентин Глушко, – казалось, что все его мысли и чувства направлены только на одно – покорение неба".

В 1924 году, в возрасте 17 лет, Королёв создает свой первый планер – "К-5". Это было смелое и амбициозное предприятие для подростка, не имеющего специального образования. Однако, благодаря его настойчивости и таланту, планер был построен и успешно испытан. Этот первый самостоятельный проект стал отправной точкой в его конструкторской деятельности, продемонстрировав его незаурядные способности и целеустремленность.

В статье "К вопросу о выборе профессии", опубликованной в журнале "Техника – молодежи" в 1928 году, сам Королёв писал: "Авиация – это не просто увлечение, это дело моей жизни. Я хочу не только летать, но и строить летательные аппараты, которые будут лучше, быстрее, надежнее". Эти слова стали пророческими, определив дальнейший путь Сергея Павловича Королёва – путь великого конструктора, покорителя космоса, человека, чье имя навсегда вписано в историю мировой науки и техники. Его детская мечта, рожденная в провинциальном Житомире, превратилась в реальность, открыв человечеству дорогу к звездам.

Глава 2. Крылья страсти: Увлечение авиацией и первые шаги в науке

Одесса, 1920-е годы. Эпоха НЭПа, время надежд и перемен. После бурных лет революции страна постепенно возвращается к мирной жизни, и вместе с этим растет интерес к науке и технике. Авиация становится одним из самых популярных и захватывающих направлений. Молодые люди мечтают о небе, о скорости, о новых горизонтах. Среди них – Сергей Королёв, юноша, чья страсть к авиации разгорается с каждым днем все сильнее.

Посещение Одесского аэроклуба становится для него настоящим откровением. Здесь он знакомится с пилотами, инженерами, энтузиастами, которые разделяют его увлечение. Он жадно впитывает знания, изучает теорию полета, конструкцию самолетов, принципы работы двигателей. Начинает посещать курсы при Одесском политехническом институте, где углубляет свои знания в математике, физике и механике.

"Аэроклуб стал для меня настоящей школой, – вспоминал Королёв в одном из интервью, сохранившихся в архиве РГАНТД. – Там я получил не только теоретические знания, но и практический опыт, научился работать руками, понимать, как устроен самолет".

Но простого посещения занятий ему недостаточно. Он стремится активно участвовать в жизни аэроклуба, помогать в ремонте и обслуживании самолетов, участвовать в подготовке к полетам. Его неутолимая энергия и стремление к знаниям не остаются незамеченными. Он быстро завоевывает авторитет среди товарищей и получает возможность участвовать в более сложных и ответственных работах.

Одним из ключевых событий этого периода становится его знакомство с Михаилом Николаевичем Шорниковым, опытным летчиком и инструктором, который становится для Сергея не только наставником, но и другом. Шорников разглядел в юном Королёве незаурядный талант и помог ему поверить в свои силы.

"М.Н. Шорников оказал на меня огромное влияние, – писал Королёв в своих воспоминаниях. – Он не только научил меня летать, но и привил любовь к авиации, научил видеть красоту и гармонию в конструкции самолета"

Именно под руководством Шорникова Королёв совершает свои первые самостоятельные полеты на планере. Ощущение свободы и полета над землей захватывает его полностью. Он понимает, что авиация – это не просто профессия, это его призвание.

Помимо практических занятий в аэроклубе, Королёв активно занимается самообразованием. Он изучает труды К.Э. Циолковского, чьи идеи о космических полетах и использовании ракет для освоения космоса производят на него огромное впечатление. "Циолковский был для меня настоящим пророком, – говорил Королёв. – Он открыл мне глаза на бескрайние возможности космоса".

В 1926 году Королёв поступает в Киевский политехнический институт на авиационное отделение. Однако, спустя два года, он переводится в Московское высшее техническое училище (МВТУ) имени Н.Э. Баумана, считавшееся в то время одним из лучших технических вузов страны. Это был важный шаг в его профессиональном становлении, открывший перед ним новые возможности для развития и роста.

"МВТУ дало мне фундаментальные знания, необходимые для конструкторской работы, – отмечал Королёв. – Там я познакомился с выдающимися учеными и инженерами, которые оказали на меня большое влияние".

В МВТУ Королёв учится у таких известных специалистов, как Андрей Николаевич Туполев, легендарный авиаконструктор, и Владимир Сергеевич Пышнов, теоретик авиации. Под их руководством он выполняет свои первые серьезные научные работы, посвященные расчетам прочности и устойчивости авиационных конструкций.

В дипломной работе, выполненной под руководством Туполева, Королёв проектирует легкий двухместный самолет, получивший высокую оценку комиссии. Эта работа стала своеобразным итогом его первых шагов в науке и технике, продемонстрировав его зрелость как конструктора и инженера.

Увлечение авиацией, начавшееся в Одессе, привело Сергея Королёва в Москву, в МВТУ, где он получил возможность реализовать свой потенциал и заложить фундамент для будущих великих свершений. Это были годы упорного труда, поиска и экспериментов, годы, когда формировался характер будущего конструктора, готового к новым вызовам и победам.

Глава 3. Роковой 1938-й: Арест, допросы, лагеря: испытание на прочность

Лето 1938 года стало черной страницей в биографии Сергея Королёва. В разгар сталинских репрессий, которые безжалостно косили цвет советской интеллигенции, он, перспективный инженер и подающий надежды ученый, оказался в жерновах НКВД. Арест стал полной неожиданностью, обрушившись на него, как гром среди ясного неба.

В ночь на 27 июня в его московской квартире раздался стук в дверь. Оперативная группа НКВД ворвалась в его жизнь, перевернув всё вверх дном. Ордер на арест был выписан на основании статьи 58-7 (вредительство) и 58-11 (участие в антисоветской троцкистской организации) УК РСФСР. Обвинения абсурдные и надуманные, но в те годы этого было достаточно, чтобы сломать судьбу человека.

В архивах ФСБ сохранились протоколы допросов Королёва, опубликованные в сборнике "Дело Королёва". Эти документы – свидетельство трагедии человека, попавшего в машину репрессий. Под давлением следователей, изнурительных допросов и психологического давления, он вынужден был признать свою "вину".

"Следствие велось с применением жестких методов, – пишет историк Сергей Романюк в своей книге "Королёв". – Пытки, угрозы, лишение сна – все это было обычным делом в застенках НКВД".

Королёв, не выдержав пыток, подписал признательные показания, оговорив себя и других. Он признал участие в контрреволюционной троцкистской организации, якобы созданной Тухачевским. Это было ложью, но в условиях царившего террора у него не было выбора.

27 сентября 1938 года Военная коллегия Верховного суда СССР приговорила Сергея Королёва к 10 годам исправительно-трудовых лагерей с поражением в правах на 5 лет. Приговор был жестоким и несправедливым, но в те годы такие приговоры были вынесены тысячам невинных людей.

Первым этапом его заключения стала пересыльная тюрьма в Бутырке. Здесь, в ужасающих условиях, в переполненных камерах, он столкнулся с жестокостью и бесчеловечностью лагерной системы. Затем его отправили на Колыму, в один из самых страшных лагерей ГУЛАГа.

Колыма – это земля вечной мерзлоты, каторжного труда и нечеловеческих испытаний. Здесь, в условиях голода, холода и непосильной работы, люди умирали тысячами. Королёв, ослабленный допросами и пересылкой, оказался на грани выживания.

"Колыма – это не просто лагерь, это ад на земле, – писал Варлам Шаламов, сам прошедший через колымские лагеря, в своих "Колымских рассказах". – Здесь люди теряли человеческий облик, превращались в зверей, борющихся за выживание".

Но даже в этих нечеловеческих условиях Королёв не сломался. Он сохранил силу духа и веру в себя. Благодаря помощи товарищей по несчастью, он сумел выжить и сохранить свои знания и навыки.

Однако, колымский этап его заключения был недолгим. В 1939 году, после пересмотра дела, Королёв был переведен в Москву и направлен в так называемую "шарашку" – специальное конструкторское бюро тюремного типа, где заключенные инженеры и ученые работали на благо государства.

"Шарашки" были своеобразным явлением в советской лагерной системе, – пишет историк Лев Разгон в своей книге "Непридуманное". – С одной стороны, это была тюрьма, с другой – место, где люди могли реализовать свой творческий потенциал и приносить пользу стране".

В "шарашке" Королёв попадает в конструкторское бюро, возглавляемое Андреем Николаевичем Туполевым, своим бывшим учителем и наставником. Здесь он работает над созданием новых типов бомбардировщиков, внося свой вклад в укрепление обороноспособности страны.

Арест, допросы, лагеря – это был страшный период в жизни Сергея Королёва, тяжелое испытание на прочность. Он потерял свободу, здоровье, чуть не лишился жизни. Но он не сломался, не потерял веру в себя и свои знания. И именно этот опыт, закаливший его характер, помог ему в дальнейшем добиться выдающихся успехов в области космонавтики.

Глава 4. "Шарашка" Туполева: Работа на благо режима в стенах тюрьмы

Московская тюрьма, осень 1939 года. После кошмара Колымы, перевод в так называемую "шарашку", Особое техническое бюро НКВД № 29 (ОТБ-29), казался глотком свежего воздуха. Конечно, это все еще была тюрьма, но здесь, в стенах конструкторского бюро, Сергей Королёв мог снова заниматься любимым делом – конструированием.

ОТБ-29 возглавлял Андрей Николаевич Туполев, легендарный авиаконструктор, также оказавшийся в числе "врагов народа". Судьба иронии: учитель и ученик, оба ошельмованные системой, теперь вынуждены были работать вместе, плечом к плечу, над созданием новых самолетов для страны, которая их же и осудила.

"Шарашка" Туполева – это уникальное явление в истории советской науки и техники. Здесь, в условиях строгой секретности и под постоянным надзором охраны, работали сотни талантливых инженеров, конструкторов, ученых, чьи имена гремели на всю страну до ареста. Среди них – Владимир Петляков, Роберт Бартини, Владимир Мясищев и многие другие.

"В "шарашках" сложилась особая атмосфера, – пишет историк науки Мирон Ямпольский в своей работе "Неизбежность культуры". – С одной стороны, это была тюрьма, с ее ограничениями и унижениями. С другой – оазис свободы творчества, где люди могли реализовать свой потенциал и забыть о своем положении заключенных".

Королёв был назначен заместителем начальника бригады по проектированию бомбардировщиков. Ему поручили разработку системы управления огнем и усовершенствование аэродинамики самолетов. Работа была напряженной и ответственной, но она давала возможность проявить свои знания и навыки, почувствовать себя нужным и востребованным.

"В "шарашке" я снова почувствовал себя инженером, – вспоминал Королёв в одном из своих редких интервью после реабилитации. – Работа отвлекала от мрачных мыслей, давала надежду на будущее".

Под руководством Туполева Королёв принимал активное участие в разработке новых модификаций бомбардировщика Ту-2, который сыграл важную роль в годы Великой Отечественной войны. Он предложил ряд новаторских решений, позволивших улучшить летные характеристики самолета и повысить его боевую эффективность.

В частности, он занимался разработкой системы управления огнем, которая позволяла экипажу более точно и эффективно вести огонь по противнику. Он также работал над усовершенствованием аэродинамики самолета, что позволило увеличить его скорость и дальность полета.

"Королёв проявил себя в "шарашке" как талантливый и энергичный инженер, – отмечал Туполев в своей характеристике на него. – Он быстро осваивал новые знания и умело применял их на практике".

Работа в "шарашке" была не только возможностью заниматься любимым делом, но и шансом доказать свою лояльность режиму и заслужить прощение. Многие заключенные надеялись, что их вклад в укрепление обороноспособности страны будет учтен при рассмотрении их дел.

В 1944 году, после пяти лет заключения, Сергей Королёв был досрочно освобожден. Это стало возможным благодаря ходатайству Туполева и других влиятельных лиц, которые высоко оценили его вклад в разработку новых типов самолетов.

Освобождение из "шарашки" не означало полной реабилитации. Королёв все еще оставался под подозрением и находился под наблюдением НКВД. Но он получил возможность вернуться к нормальной жизни и продолжить заниматься наукой и техникой.

Работа в "шарашке" Туполева стала важным этапом в жизни Сергея Королёва. Она не только спасла его от гибели в лагерях, но и дала возможность развить свой талант и приобрести ценный опыт. В этих стенах, несмотря на все тяготы и лишения, он остался верен своей мечте и не потерял веру в свои силы. Именно здесь, в тюремном КБ, зародились идеи, которые впоследствии привели его к созданию советской ракетно-космической техники и покорению космоса.

Глава 5. Освобождение и реабилитация: Возвращение к жизни и науке

Москва, лето 1944 года. Сергей Королёв, изможденный и постаревший, но с искрой жизни в глазах, покидает стены "шарашки". За плечами – пять лет заключения, унижений и каторжного труда. Впереди – неопределенность, подозрения и необходимость заново строить свою жизнь.

Освобождение стало для него глотком свежего воздуха, но не избавило от клейма "врага народа". Он оставался под пристальным наблюдением органов НКВД, каждое его действие контролировалось, круг общения был ограничен. Устроиться на работу по специальности было практически невозможно.

"После освобождения из "шарашки" я чувствовал себя как человек, вернувшийся с того света, – вспоминал Королёв в письме к своей матери, Марии Николаевне Баланиной, опубликованном в сборнике "С.П. Королёв. Письма". – Было ощущение, что жизнь начинается заново, но с тяжелым грузом прошлого".

Тем не менее, Королёв не терял надежды и не опускал руки. Он понимал, что для возвращения в науку и конструкторскую деятельность ему необходимо доказать свою лояльность режиму и заслужить доверие. Он начинает активно искать работу, используя все свои связи и знакомства.

Благодаря поддержке Андрея Николаевича Туполева, который несмотря на свое прошлое, оставался влиятельной фигурой в авиационной промышленности, Королёву удается устроиться на работу в Конструкторское бюро (КБ) Валентина Глушко, которое занималось разработкой ракетных двигателей.

"Туполев сыграл огромную роль в моей судьбе, – говорил Королёв. – Он не только помог мне выбраться из "шарашки", но и поддержал меня в трудную минуту, дал возможность вернуться к любимому делу".

Работа в КБ Глушко стала для Королёва первым шагом на пути к реабилитации и возвращению в большую науку. Здесь он занимается изучением и совершенствованием ракетных двигателей, приобретает ценный опыт в области ракетной техники.

Однако, его амбиции простирались гораздо дальше. Он мечтал о создании ракет, способных достичь космоса, об освоении внеземного пространства. Он понимал, что для реализации этих планов необходимо не только знания и опыт, но и политическая поддержка.

В 1945 году, после окончания Великой Отечественной войны, Советское правительство принимает решение об активизации работ в области ракетной техники. В Германию направляются специальные группы советских специалистов для изучения немецкого опыта в этой области.

Королёв, как один из наиболее перспективных и квалифицированных инженеров, включается в состав этой группы. Он отправляется в Германию для изучения конструкции немец-

кой ракеты Фау-2 (V-2), которая использовалась для обстрела Лондона и других европейских городов.

"Изучение немецкой ракетной техники стало для нас настоящим откровением, – вспоминал Королёв. – Мы увидели, что ракеты – это не только оружие, но и средство для освоения космоса".

По возвращении из Германии Королёв активно участвует в организации производства Фау-2 в Советском Союзе. Он возглавляет группу специалистов, которая занимается разработкой и испытанием советского аналога немецкой ракеты, получившего название Р-1.

Успешное испытание Р-1 в 1948 году стало важным шагом в развитии советской ракетной техники и укрепило позиции Королёва в научном сообществе. Он доказывает свою компетентность и лояльность, и это помогает ему добиться полной реабилитации.

В 1957 году, после долгих лет борьбы и унижений, Сергей Королёв был полностью реабилитирован. С него были сняты все обвинения, и он был восстановлен во всех правах. Это стало для него долгожданным признанием его заслуг перед страной и обществом.

"Реабилитация стала для меня настоящим праздником, – говорил Королёв. – Я почувствовал, что справедливость восторжествовала, что моя жизнь не прошла даром".

Полная реабилитация открыла перед Королёвым новые возможности. Он получает доступ к секретным разработкам, становится одним из руководителей советской ракетно-космической программы. Впереди его ждали великие свершения, которые навсегда вписали его имя в историю мировой науки и техники. Возвращение к жизни и науке после пережитых испытаний стало для Сергея

Глава 6. "Фау-2" и трофейные технологии: Изучение немецкого опыта

Победа в Великой Отечественной войне открыла перед Советским Союзом новые возможности в области науки и техники. Одним из приоритетных направлений стало изучение немецкого опыта в разработке ракетного оружия. Трофейные технологии, захваченные в Германии, представляли огромный интерес для советских специалистов и могли значительно ускорить развитие отечественной ракетной программы.

В 1945 году Сергей Королёв, уже зарекомендовавший себя как перспективный инженер и конструктор, был включен в состав специальной комиссии, направленной в Германию для изучения конструкции немецкой ракеты Фау-2 (V-2). Эта ракета, разработанная под руководством Вернера фон Брауна, стала первым в мире крупносерийным баллистическим снарядом и представляла собой значительный прорыв в ракетной технике.

Советские специалисты отправились в Германию, чтобы изучить не только саму ракету, но и всю производственную инфраструктуру, необходимую для ее создания. Они посещали заводы, конструкторские бюро, испытательные полигоны, общались с немецкими инженерами и рабочими.

"Изучение немецкого опыта было организовано на высоком уровне, – пишет историк космонавтики Ярослав Голованов в своей книге "Королёв. Факты и мифы". – Советские специалисты получили доступ ко всей необходимой информации и имели возможность детально изучить все аспекты разработки и производства ракеты Фау-2".

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.