



Искандер Арысов

Космический кутюрье

Искандер Арысов

Космический кутюрье

<https://litres.ru/74271373>

SelfPub; 2026

Аннотация

В мире есть две вещи, которые нельзя шить на коленке: императорскую корону и скафандр для космоса. Иван Ильич Югов выбрал второе. Шесть десятилетий он создавал одежду для тех, кто шагает в бездну — для космонавтов, лётчиков-испытателей, альпинистов на Эвересте, для детей с церебральным параличом и раненых в ледяной воде. Его скафандр «Орлан» до сих пор работает на МКС, его катапультное кресло спасло больше тысячи пилотов, а «Кречет», предназначенный для Луны, так и не увидел спутника, но стал целой эпохой. Югов не знал слова «невозможно»: он брался за проекты, от которых отказывались другие, вытаскивал завод в годы развала империи, учил молодых, что каждый шов — это чья-то жизнь. «Космический кутюрье» — это история о человеке, который превратил иглу в оружие против смерти, о портном, чьи нити держат небо, и о том, как одна жизнь, прожитая с верой в людей, может изменить мир. Научно-приключенческий роман о судьбе, мужестве и искусстве быть человеком там, где быть невозможно.

Искандер Арысов

Космический кутюрье

Пролог. Игла, которая держит небо

В древности, когда боги ещё ходили по земле, жил в одном городе старый портной. Он шил одежду для императоров, полководцев и жрецов, и слава о его золотых руках гремела от моря до моря. Но однажды к нему пришёл бедный крестьянин и попросил починить рубаху, которая была вся в заплатках и дырах. Портной посмотрел на рубище, взял иглу, и за одну ночь превратил лохмотья в одеяние, которое сияло, как царская мантия. Крестьянин ушёл счастливый, а портной задумался: «Почему я шью только для сильных мира сего? Разве каждый человек не достоин красоты и защиты?» С того дня он шил для всех, кто приходил к нему, не различая богатых и бедных. И когда он умер, игла его не остыла, а продолжала шить сама собой, потому что в неё была вложена душа мастера, которой не страшно ни время, ни смерть.

Такова легенда. Но все легенды имеют под собой правду, только, правда, эта часто спрятана глубже, чем звёзды в безлунную ночь.

Наша история — тоже о портном. Только этот портной не шил шелка и бархата. Он шил титан и стеклопластик, резину и композиты. Он шил не для балов и коронаций — он шил

для вакуума, для холода, для радиации, для того, что древние греки называли «хаосом», а мы зовём космосом. И он не шил для одного человека — он шил для всех, кто решился шагнуть в пустоту, где нет воздуха, нет тепла, нет опоры, а есть только бездна и одиночество.

Звали этого портного Иван Ильич Югов.

Он родился в двадцатых годах прошлого века, когда мир ещё не знал, что такое реактивный двигатель, а о полётах на Луну писали только фантасты. Он вырос в эпоху войн и революций, когда люди умирали не от болезней, а от пуль и холода. Он видел, как рушатся империи, как исчезают государства, как меняются флаги, но одно оставалось неизменным: человек всегда хотел подняться выше, дальше, быстрее. И каждый раз, когда он поднимался, ему нужна была одежда — не та, что согревает тело, а та, что защищает саму жизнь.

Иван Югов стал тем, кто создавал эту одежду.

Он не был ни астрономом, ни космонавтом, ни даже лётчиком в полном смысле слова, хотя летал и вёл испытания. Он был инженером, конструктором, технологом — но в глубине души он оставался портным. Он понимал, что скафандр — это не просто мешок из прорезиненной ткани, а вторая кожа человека в мире, где кожа бесполезна. Он знал, что каждый шов, каждый клапан, каждый замок — это не просто деталь, а молитва, обращённая к судьбе: «Пусть этот человек вернётся живым».

И он шил. Шесть десятилетий своей жизни он провёл

за чертёжной доской, в цехах, на испытательных полигонах, среди металла и резины, среди формул и цифр. Он создал скафандры, в которых выходили в открытый космос, в которых спускались на Землю, в которых штурмовали Луну — пусть и не нашу, а лишь в чертежах. Он создал катапультные кресла, которые вырывали лётчиков из горящих машин на грани смерти. Он создал системы дозаправки, которые позволяли самолётам лететь тысячи километров без посадки. Он создал костюмы для альпинистов на Эвересте, для раненых в автомобильных авариях, для детей с церебральным параличом. Он шил для всех, кто нуждался в защите, потому что считал: портной не должен делить людей — он должен давать им равную надежду.

Но главное, что он создал, — это школа. Не университет, не институт, а живую традицию, передаваемую от мастера к ученику, от руки к руке, от сердца к сердцу. Он научил целое поколение инженеров тому, чему не учат в учебниках: чувствовать материал, слышать шов, понимать, где можно сэкономить вес, а где нельзя поступиться надёжностью. Он научил их, что портной — это не ремесленник, а художник, и что его полотно — это ткань космоса, а кисти — это иглы и нитки.

Иван Югов ушёл из жизни в 2008 году, но его дело не умерло. Его скафандры до сих пор летают на орбите, его кресла спасают пилотов, его костюмы лечат детей. И каждый раз, когда космонавт надевает «Орлан», он надевает на се-

бя не просто изделие завода «Звезда» — он надевает на себя душу человека, который верил, что человек способен на большее, чем думает.

Эта книга — о нём. О портном, который шил для бедны. О человеке, который не знал слова «невозможно». Об инженере, который превратил иглу в оружие против смерти. И о том, как одна нить, сплетённая с любовью, может держать целый мир.

Мир, в котором небо не предел, а лишь начало.

Добро пожаловать в гардероб вселенной.

Глава первая. Костюм, который должен выжить

Пролог. Два Синдиката

В мире есть две вещи, которые нельзя шить на коленке: императорскую корону и скафандр для космоса.

Императорскую корону — потому что она символ. Каждый стежок на её бархате должен быть выверен до миллиметра, каждый камень в её оправе — отобран за тысячу лет до того, как коснулся венценосной головы. Корона — это не украшение. Это договор между властью и

вечностью. Её шьют монархи, чтобы напомнить смертным: есть вещи, которые не подвластны времени.

Скафандр — потому что он жизнь. Не метафора, не символ, не жест. Буквально — последняя перепонка между человеческим телом и абсолютной, безжалостной смертью. Разница температур от минус ста до плюс ста градусов по

Цельсию — в течение одного оборота корабля вокруг Земли. Вакуум, который жадно, с присвистом, всасывает воздух из лёгких, раздувает кожу, заставляет кипеть кровь при нормальной температуре тела, потому что давление падает до нуля. Радиация, которая крошит клетки, как сухарь под пальцами, — невидимая, беспощадная, не знающая пощады. Микрометеориты, летящие со скоростью пули, — и каждый из них способен пробить ткань, превратить герметичный объём в решето. И ни одной лишней секунды на ошибку. Ни одной. Потому что ошибка в космосе — это не красная строка в отчёте, а пустота, которая засасывает тело, превращая человека в холодный, безжизненный спутник, который будет вечно кружить над планетой, пока не сгорит в атмосфере.

В Париже, на улице Фобур-Сент-Оноре, за толстыми стенами старых особняков, заседает Синдикат высокой моды. Там решают, кто достоин звания кутюрье. Они проверяют стежки, пропорции, драпировку, игру света на шёлке, посадку рукава, угол наклона воротника. Они требуют, чтобы платье сидело на манекенщице так, как будто выросло на ней. Чтобы каждая складка дышала. Чтобы ткань пела. Это церемония, которая длится веками, и каждый сезон — как битва титанов. Имена Шанель, Диора, Сен-Лорана — это не просто бренды, это звёздные карты модного небосвода. Они задают тренды, они формируют вкусы, они создают красоту, которая переживает своих создателей.

Но есть другой Синдикат. Его нет на картах Парижа. Его не показывают в глянцевого журналов. О нём не говорят на неделях моды. Он расположен в подмосковном посёлке Томилино, в невзрачных серых корпусах, за колючей проволокой и проходными с пропускной системой. Там, в Научно-производственном предприятии «Звезда», решают, кто достоин шить одежду для тех, кто уходит за край атмосферы. И там нет права на ошибку. Потому что их клиенты — не манекенщицы, не звёзды эстрады, не богатые наследники. Их клиенты — лётчики-испытатели, космонавты, люди, которые смотрят на Землю сверху и знают, что обратно можно не вернуться.

Они называют себя кутюрье? Нет. Они называют себя инженерами, конструкторами, технологами. Но в глубине души каждый из них знает: они делают то же самое, что и те, парижские мастера. Они создают одежду, которая должна стать продолжением тела. Которая должна защищать, украшать, вдохновлять. Но с одним отличием: если парижское платье сядет плохо, модель огорчится, а дизайнер получит плохую прессу. Если скафандр сядет плохо — человек умрёт. В вакууме, в холоде, в одиночестве, понимая, что шов, который не выдержал, — это и есть его последняя мысль.

И вот в этом втором Синдикате, в 1964 году, появился новый человек. Ему было тридцать восемь лет — возраст, когда в Париже мастера только начинают набирать вес, когда их признают и принимают в закрытые клубы. А здесь, в То-

милино, ему доверили целое предприятие. Доверили потому, что он уже доказал: он умеет шить не просто одежду. Он умеет шить жизнь.

Звали его Иван Ильич Югов.

Но он не родился кутюрье. Он родился в древнем новгородском Чудове, в семье, где судьба уже прострочила свой узор — яркий, трагический и невероятный. Чтобы понять, как человек становится тем, кто будет одевать космос, нужно сначала понять, как шьётся сам человек. Какими нитями, какими иглами, какими узелками.

Часть первая. Нити судьбы

Чудово, Новгородская губерния, 1926 год. Декабрь. Морозный воздух звенит, как лопнувшая струна.

Родители называли его Иваном. Имя простое, твёрдое, как новгородский камень. Но в этом имени была скрыта ирония, потому что судьба его должна была стать далеко не серой и не банальной. Иван — значит «Бог милует». И Бог действительно миловал его много раз, но сначала нужно было пройти через ад.

Отец, Илья Фёдорович, родился в многодетной крестьянской семье под Прохоровкой — там, где позже прогремит величайшее танковое сражение Второй мировой. Дед Ильи был героем обороны Севастополя в русско-турецкую войну, и за доблесть получил от царя право на бесплатное образование для внуков. Илья этим правом воспользовался — закончил гимназию с золотой медалью, потом Харьковский сель-

скохозяйственный институт. Стал агрономом. Но время было смутное, революционное, и Илья, как и многие его сверстники, ввязался в политику. Он вступил в партию левых эсеров — туда, где кипела страсть, где обещали землю и волю. И едва не погиб в чистках. В 1918-м, когда большевики расправлялись с эсерами, его могли расстрелять, но — Бог милостив. Его оставили в живых, потому что он был хорошим агрономом, а стране нужны были специалисты. Более того, его пригласили работать в наркомат внутренних дел — главным агрономом всех совхозов НКВД, где трудились заключённые. Там, за колючей проволокой, Илья выхаживал поля, учил эзков сажать картошку и убирать хлеб. Ему дали звание комбрига, подарили один из первых горьковских автомобилей, и каждый год они всей семьёй переезжали — то под Красноярск, то под Новосибирск, то на Север. Дети видели тюрьмы, конвои, бараки и бескрайние поля, которые кормили страну.

Но в 1937 году грянул большой террор. Илью арестовали с формулировкой «враг народа». Он попал в тот самый ад, где работал раньше. Два с половиной года он ждал расстрела, и только когда НКВД возглавил Берия, его неожиданно освободили. Восстановили в звании, предложили прежнюю должность. Но Илья был горд и устал. Он отказался и уехал с семьёй в Казахстан, под Алма-Ату, где стал главным агрономом колхоза «2-я пятилетка» — небольшого хозяйства в предгорьях Заилийского Алатау. Там он работал до глубокой

старости, растил хлеб и воспитывал сыновей.

Мать, Ревекка Аркадьевна, была из Вильнюса, из семьи виленских интеллигентов. Она была старшей из пятерых детей — ответственной, умной, непокорной. В 1913 году поступила на медицинский факультет Варшавского университета. Мечтала стать врачом, лечить людей, но началась Гражданская война. Её, студентку второго курса, отправили на фронт сестрой милосердия. Там, в палатках военно-полевых госпиталей, она увидела кровь, боль, смерть и отчаяние. Но она не сломалась. На войне она встретила Семёна Нахимсона — одного из сподвижников Ленина, пламенного революционера, который агитировал солдат за Советскую власть. Он был старше на двенадцать лет, влюбился в медсестру с горящими глазами, сделал ей предложение. Они поженились, и какое-то время жили в Смольном — в соседней комнате с Лениным и Крупской. Ревекка видела, как вождь пишет свои статьи, как Свердлов бегает с бумагами, как Луначарский читает стихи. Но в 1918 году в Ярославле вспыхнул белогвардейский мятеж, и Нахимсона, назначенного председателем исполкома, расстреляли. Ревекка осталась одна, с грудным ребёнком, без средств, без крыши над головой. Она работала в управлении снабжения Петрограда, потом получила возможность отдохнуть в Кисловодске. Там, на курорте, судьба свела её с Ильёй Юговым. Они полюбили друг друга, и больше не расставались — целых пятьдесят лет, не оформляя брак официально. Только в «золотой» юбилей их стар-

ший сын Иван, тогда уже главный конструктор, заставил их пойти в сельсовет и расписаться.

У Ивана был старший брат Владимир, родившийся в 1924 году. В детстве он был во всём примером — сильный, смелый, ловкий. Он занимался лыжами, альпинизмом, брал Ивана с собой в горы, учил его не бояться высоты и скорости. Он говорил: «Смотри, брат, на лыжах ты чувствуешь ветер. Он будет твоим другом и врагом. Научись договариваться с ним, и тогда никакая беда не свалит тебя». Владимир мечтал стать лётчиком, но началась война. В 1942 году, едва ему исполнилось семнадцать, он приписал себе год и ушёл добровольцем на фронт. Стал снайпером, командиром взвода. Погиб 23 февраля 1943 года в бою под Прохоровкой — там же, где родился его отец. Он упал в снег, в тот самый снег, по которому они с братом когда-то катались на лыжах. Ивану тогда было семнадцать, и он навсегда запомнил этот день — день, когда ветер стал горьким.

Часть вторая. Инженер, который летал

Алма-Ата, 1941 год. Сентябрь. Запах дыма и эвакуации.

Когда грянула война, Ивану было пятнадцать. Его старший брат уже ушёл на фронт, отец работал в колхозе, мать — медсестрой в госпитале. В Алма-Ату эвакуировали множество заводов и институтов, и среди них — Московский авиационный институт (МАИ). Юные студенты в гимнастёрках и шинелях заполнили аудитории, освобождённые от занятий в местной школе. Иван, увидев это, загорелся. Он не

мог ждать, пока война закончится, или пока его призовут. Он экстерном сдал экзамены за десятый класс — в шестнадцать лет — и подал документы в МАИ. Его приняли, потому что институту нужны были голодные, дерзкие, умные ребята, которые готовы были работать по двадцать часов в сутки.

Студенты тех лет не просто учились. Они ночами разгружали эшелоны с боеприпасами, дежурили в госпиталях, меняли перевязки раненым, помогали грузить зерно и уголь. А после бессонной смены они садились на лекции, которые читали профессора, эвакуированные прямо из-под московских бомбёжек. В аудиториях пахло керосином, машинным маслом, хлебом и страхом. Но Иван не боялся. Он жадно впитывал каждое слово о конструкции самолётов, о прочности материалов, о нагрузках на крыло. Он понимал: в авиации нет мелочей. Ошибка в расчёте на миллиметр может стоить жизни лётчика. Он запоминал цифры, формулы, графики — и чувствовал, как в нём зарождается то, что позже назовут «инженерным чутьём».

Но были у Ивана и другие занятия. В предгорьях Заилийского Алатау, куда он бегал после занятий, его ждали лыжи. Горные лыжи. Этот спорт стал его второй страстью, а позже — философией. Он записался в секцию и уже в 1944 году, на первенстве Казахстана, занял призовое место. К 1946-му он стал чемпионом республики, а затем — двукратным чемпионом СССР! Мастер спорта. Его называли «железным лыж-

ником» за поразительную выносливость и способность проходить трассу, когда мышцы уже отказывали, а лёгкие горели.

Но дело было не в медалях. Иван сам признавался: горные лыжи — это спорт мгновенных решений. Ошибка на скорости в сотню километров в час — и ты летишь в пропасть, ломая кости. Нужно видеть трассу на три шага вперёд, чувствовать физику скольжения, перегрузки, уклон, снежную корку, ветер. Каждый поворот — как заход на посадку. Каждый спуск — как катапультирование. Он научился там, на ледяных склонах, понимать, что чувствует пилот в падающем самолёте или космонавт в разгерметизированной кабине. Потому что он сам не раз падал, перекашивался, вставал и снова шёл — нет, летел — к финишу. Он знал цену мгновению, цену риска и цену выдержки. Именно этот опыт — спортивный, экстремальный — сформировал его инженерный стиль: он не сидел в кабинете, он летал, прыгал, испытывал — и требовал того же от своих подчинённых.

В 1947 году он окончил МАИ с красным дипломом и твёрдым намерением стать лётчиком-испытателем. Но судьба распорядилась иначе.

Часть третья. Лётно-исследовательский институт: первые чертежи судьбы

Жуковский (тогда — Стаханово), 1947 год. Утро, четыре часа, мотоцикл «ИЖ-49».

Иван узнал, что в Лётно-исследовательском институте

(ЛИИ) открылась школа лётчиков-испытателей. «Я должен туда попасть», — решил он. И добился распределения в ЛИИ. Но не как слушатель школы, а как инженер-практикант. Преддипломная практика его затянулась на два года — он так увлёкся исследованиями, что защитил диплом только в 1949-м. Но уже тогда его заметил известный аэродинамик профессор В. Н. Матвеев и включил в свою лабораторию. Иван занимался исследованиями аэродинамических характеристик на летающих моделях — маленьких самолётиках, которые запускали в аэродинамическую трубу. И он настолько глубоко вник в тему, что ему поручали докладывать результаты самому Семёну Алексеевичу Лавочкину — легендарному авиаконструктору, создателю истребителей. Это была высокая честь, и Иван справлялся блестяще.

Но он не забывал о школе лётчиков-испытателей. После защиты диплома он снова пришёл в приёмную комиссию. И снова получил отказ. Ему объяснили: сначала надо научиться летать, а уже потом испытывать самолёты. И Иван, не раздумывая, записался в аэроклуб в Тайнинке, под Москвой. Каждый день в четыре утра он садился на мотоцикл и ехал за сорок километров — час летал на маленьком По-2 или Як-18, а к девяти возвращался в ЛИИ. Вечером — аспирантура. Поздним вечером — домашние задания. И снова — в четыре утра, на мотоцикле, по зимней дороге, когда ветер ледяной, а руки коченеют от руля. Так он научился летать. Получил свидетельство. И снова пришёл в школу. Но там был

объявлен набор только военных лётчиков с боевым опытом. Иван вздохнул, но не расстроился. Он сказал себе: «Может, и к лучшему. Буду хорошим инженером — тоже важно».

И он стал отличным инженером. В 1950 году его перевели в лабораторию №24, в отдел систем заправки топливом в полёте. Это была совершенно секретная тема — создание методов дозаправки стратегических бомбардировщиков прямо в небе. Иван летал в качестве ведущего инженера на Ту-2, Ту-4, Ту-16, Ил-28. Он сидел в кабине рядом с лётчиками, чувствовал вибрацию, перегрузки, запах керосина, слушал, как шумят двигатели. Он вникал в каждое движение пилотов, их реакцию на турбулентность, на отказ приборов. Он понял главное: лётчик — это не просто оператор, это организм, который работает на пределе. И чтобы этот организм выжил, его надо правильно «одеть» и обеспечить всеми условиями.

К тому времени за рубежом использовались две схемы заправки: американская — телескопическая штанга, которая вставлялась в воронку на «спине» заправляемого самолёта; и английская — шланг-конус, где заправщик выпускал шланг с конусом, который стабилизировал его в потоке. Советские конструкторы во главе с Мясищевым выбрали систему «шланг-конус» для стратегического бомбардировщика М-4, который без дозаправки не мог долететь до целей. Югов участвовал в испытаниях, и система была принята на вооружение. Это была его первая крупная победа.

Но вскоре в лаборатории началась новая тема — спасение лётчиков. Реактивная авиация набирала высоту и скорость, скоростные истребители уже перешли звуковой барьер, и старые катапультные кресла не справлялись. Лётчики разбивались на взлёте, на посадке, при выходе из пикирования. Власти поручили нескольким ОКБ разработать новые кресла, но они делали это каждая по-своему, без единой концепции. И тогда к Ивану пришло озарение: нужен универсальный подход, нужно, чтобы кресло работало в любом положении самолёта, на любой скорости, на любой высоте. Он начал систематизировать требования, и вскоре его лаборатория стала главным испытательным полигоном для новых кресел. Он оборудовал пять летающих лабораторий, в том числе уникальную на базе Ил-28, где можно было катапультироваться вверх и вниз, лицом и спиной к потоку. Испытания были смертельно опасными — в них участвовали парашютисты-испытатели, такие как Валентин Головин и Пётр Долгов. Иван лично присутствовал на каждом пуске, анализировал данные, вносил поправки. Итогом стала Ленинская премия 1965 года, которую он получил вместе с тринадцатью соавторами за разработку всережимных катапультных кресел.

Но это было только начало.

Часть четвёртая. Космический портной

1958 год. ЛИИ, кабинет №24. Входит Константин Феоктистов, ведущий конструктор ОКБ-1 Королёва.

— Иван Ильич, — говорит Феоктистов. — Сергей Павлович просит вас заняться проблемой спасения космонавта. Наш первый пилотируемый корабль будет баллистическим. Человек должен приземлиться живым.

Иван смотрит на чертежи. Он уже знает, что Королёв и его команда проектируют корабль «Восток», шар, в котором будет сидеть космонавт. Но как его спасти при аварии на старте? Как приземлить? Парашют на такой скорости не срабатывает.

— Нужна капсула, — говорит Иван. — Специальная капсула, которая будет защищать человека от нагрева, стабилизировать снижение. Мы сделаем её.

И они сделали. В ЛИИ был изготовлен макет капсулы с теплозащитой, парашютной системой, автоматикой. Испытания шли полным ходом. Но в конце 1959 года Королёв принял новое решение: человек пойдёт в орбитальный полёт — чтобы опередить американцев. Капсула уже не нужна — кабина корабля сама становится спускаемым аппаратом. Но как сажать? Перегрузка при ударе о землю может быть смертельной. И тогда родилась идея катапультирования космонавта из спускаемого аппарата перед самым приземлением.

Иван возглавил проект. Он модифицировал существующее катапультное кресло, адаптировал его для космоса. Кресло должно было срабатывать на высоте 80-90 метров, использовать ракетные ускорители, чтобы отбросить космонавта в сторону от падающего корабля. Испытания проводи-

лись с манекенами, с собаками, с парашютистами-испытателями. 9 и 25 марта 1961 года два беспилотных «Востока» успешно завершили полёты — системы сработали идеально. 12 апреля 1961 года Юрий Гагарин взлетел и вернулся живым — во многом благодаря системе, которую разрабатывал и испытывал Иван Югов. За это он получил Орден Трудового Красного Знамени.

Но он не остановился. Следующим шагом стал выход в открытый космос — и снова Королёв поставил задачу: сделать это раньше американцев. Время — год, не больше. Обычный шлюз проектировать долго — нужна новая идея. И Югов предложил мягкий, надувной шлюз, который складывался в зазоре между обтекателем и кораблём, а на орбите раздувался, как резиновая лодка. Королёв одобрил, и началась бешеная работа. Девять месяцев — от идеи до запуска. Это было чудо, и оно свершилось. 18 марта 1965 года Алексей Леонов шагнул в пустоту. И хотя его скафандр раздулся, и он едва не погиб, возвращаясь, Иван вынес из этой драмы главный урок: мягкие скафандры — не для сложной работы. Нужны жёсткие, полупанцирные, с люком на спине. Так родился «Орлан» — скафандр, который стал легендой.

Часть пятая. «Звезда» зажигается

1964 год. Завод №918. Томилино.

Когда Ивана назначили главным конструктором завода №918, он не знал, что это предприятие станет его судьбой. На заводе делали всё для авиации и космоса — от скафанд-

ров до систем пожаротушения, от кресел до медицинских барокамер. Но производство было разрозненным, устаревшим. Иван с ходу начал перестройку. Он уволил старых заслуженных, но консервативных начальников и поставил молодых — энергичных, дерзких, голодных. Он создал физико-химическую лабораторию, наладил связи с академическими институтами. Он требовал от подчинённых не просто исполнять, а творить, изобретать, искать новые пути.

Именно тогда, в разгар работы над скафандром «Беркут» для выхода Леонова, произошёл случай, который мог всё разрушить. При контрольном беспилотном запуске корабля «Восход-2» с манекеном, корабль исчез с радаров. Оказалось, что офицер слежения случайно нажал кнопку самоуничтожения. Но Королёв потребовал ответа: можно ли лететь? Иван собрал группу, проанализировал телеметрию до момента гибели, сравнил с наземными испытаниями — всё совпало. Он взял на себя ответственность и убедил Королёва, что полёт должен состояться. Это был риск, но риск, основанный на данных. И Иван пошёл на него.

А потом — новый удар. Готовый шлюз для «Восхода-2» разбился на заводе — солдат-охранник от нечего делать постучал по защёлке лебёдки, и двухметровая конструкция рухнула на бетон. Иван приказал рабочим за одну ночь переставить герметичные камеры с разбитого шлюза на запасной, который они тренировочный. Рабочие справились к пяти утра. Шлюз был на месте. Полёт состоялся.

Так началась эпоха «Звезды».

Часть шестая. Кресло, которое обмануло смерть

1970-е годы. КБ «Звезды». Чертёжный зал, где витает запах туши и алюминиевой пыли.

Иван давно мечтал о едином катапультном кресле для всех типов самолётов. В 1965 году вышел приказ министерства — создать такое кресло. И Югов развернул грандиозную работу. Молодые конструкторы, которых он набрал, предложили две схемы, и он выбрал ту, что разработали Соболев и Моисеев — с электрической автоматикой, которая анализирует режим полёта и подстраивает процесс катапультирования под конкретные условия.

Так родилось легендарное К-36.

Оно защищало лётчика от набегающего потока с помощью выдвижного дефлектора. Оно автоматически выставляло угол отстрела, чтобы выкинуть пилота из зоны взрыва. Оно фиксировало конечности, чтобы избежать травм. Оно работало даже на сверхмалых высотах — до 80 метров над землёй.

И мир увидел это воочию в 1989 году, когда в Ле-Бурже МиГ-29 с лётчиком Квочуром упал на высоте 80 метров. К-36 вытащило его из горящего самолёта, и он приземлился с лёгкими ушибами. Пентагон провёл испытания и признал: кресло опережает американские аналоги на десятилетия. По состоянию на 2000 год К-36 спасло более тысячи лётчиков. Тысяча человек, которые обязаны своей жизнью Ивану Юго-

ву. И он считал это главным своим достижением — не премии, не ордена, а живых людей, вернувшихся в строй и к своим семьям.

Часть седьмая. Сын, отец, ветер

1986 год. Полигон «Звезды». Испытание спортивного кресла СКС-94.

Иван рисковал не только своей жизнью. Он рисковал и жизнью сына — Владимира. Когда встал вопрос, кто первым испытает новое облегчённое кресло для спортивных самолётов, Иван, не колеблясь, отправил на это испытание Владимира. Тот был лётчиком-испытателем, Героем России, и он согласился. Иван верил в свою конструкцию, как верят в молитву. И она не подвела. Владимир катапультировался успешно и получил свою «Золотую Звезду».

Иван был горд, но не показывал этого. Он знал: в их деле нельзя быть сентиментальным. Каждый шов, каждый клапан, каждый взрывной болт — это либо жизнь, либо смерть. И он требовал от сына того же, что и от других испытателей — абсолютной точности и дисциплины. Но внутри, в глубине души, он каждый раз сжимался, когда видел, как Владимир поднимается в небо на самолёте с экспериментальной системой. И каждый раз выдыхал, когда тот возвращался целым.

Он вообще был человеком, который не умел говорить «нет» — ни себе, ни судьбе. Он брался за невозможное и делал его возможным. Скафандр «Ястреб» для перехода в от-

крытом космосе, «Сокол» для «Союзов», «Орлан» для станций, «Кречет» для луны, «Стриж» для «Бурана». Установка для перемещения космонавта — «космический мотоцикл». Системы дозаправки, пожаротушения, медицинские барокамеры, противошоковые костюмы «Каштан», даже костюмы для лечения детского церебрального паралича «Адель» — всё это было его детищем. Он создавал не просто одежду, он создавал среду, в которой человек мог выжить и работать там, где жизнь невозможна.

Часть восьмая. Последний спуск

Боровский курган, 3 февраля 2008 года. Мороз, солнце, снег искрится.

Ивану было восемьдесят два, но он всё ещё стоял на лыжах. Каждую зиму он выезжал на трассу и спускался, чувствуя тот же ветер, что и семьдесят лет назад, когда он, мальчишкой, летел с алматинских склонов. В этот день он выбрал трассу посложнее — с крутыми виражами. Он знал, что кости уже не те, что реакция замедлилась, но он не мог остановиться. Потому что остановка для него означала смерть. Он жил, пока двигался.

Он спускался, и снежная пыль взлетала за спиной, как шлейф. Он чувствовал перегрузку на повороте, слышал скрип кантов, видел, как деревья мелькают по бокам. И вдруг — нога ушла вбок, лыжа зацепилась за ледяную корку, и он рухнул. Удар. Треск кости. Боль, которая пронзила всё тело. Он лежал в снегу, смотрел в небо и думал о том, что всё ко-

гда-то заканчивается. Его подняли, отвезли в больницу. Операция прошла успешно, врачи сказали, что всё будет хорошо. Но через четыре дня оторвался тромб — и его не стало.

7 февраля 2008 года Иван Ильич Югов умер. Он ушёл так же, как жил — быстро, в движении, на пределе. И, возможно, это была лучшая смерть для человека, который всю жизнь бежал от смерти и обманывал её.

Эпилог. Костюм для вечности

НПП «Звезда» имени академика И.И.Югова. Томилино. Наши дни.

В цехах «Звезды» по-прежнему пахнет резиной, титаном и напряжением. На орбите работает «Орлан-МКС» — скафандр нового поколения, с автоматическим климат-контролем, с новейшими композитными материалами, с временем автономной работы до десяти часов. В лабораториях создают системы для лунных баз, для марсианских экспедиций, для того, чего мы пока не можем даже представить.

Генеральный директор, Сергей Сергеевич Поздняков, ученик Югова, часто заходит в кабинет основателя. Там всё нетронуто: чертежи, модели, фотографии, старый письменный стол. Он смотрит на портрет Ивана Ильича и вспоминает его слова: «Не снижай планку. Не бойся дерзких задач. И помни: каждое изделие, каждый шов, каждый клапан — это чья-то жизнь».

Космический кутюрье не шьёт для подиума. Он шьёт для бездны. И каждый его шов держит — не только ткань, но

и судьбу. Потому что настоящий кутюрье — это не тот, кто создаёт красивое, а тот, кто создаёт вечное. А вечное в мире людей — это жизнь, продолженная вопреки пустоте, холоду и смерти.

Глава вторая. Игла и пустота

Пролог. Высокая мода вакуума

В Париже, на подиумах, модели дефилируют в платьях, которые весят не больше воздуха. Ткань струится, переливается, падает плечами, открывает ключицы — и весь мир рукоплещет красоте, которая не стоит ничего, кроме восхищения. Там мода — это роскошь, избыток, игра. Там шьют для того, чтобы поражать, соблазнять, менять настроение.

В Томилино, на «Звезде», тоже шьют одежду. Но здесь мода — это выживание. Здесь платье весит сто килограммов, состоит из титана, композитов, резины, стали и стеклопластика. Здесь ткань не струится — она стоит намертво, потому что внутри неё — человеческая жизнь. Здесь нет подиума — есть шлюзовая камера, из которой шаИванут в пустоту. И если платье парижского кутюрье может порваться на банкете — это катастрофа для репутации. Если рвётся скафандр — катастрофа для всего человечества.

Иван Югов не был модельером. Он был инженером, конструктором, испытателем. Но в глубине души он понимал: скафандр — это высшая степень моды, потому что он делает человека не просто красивым, а *возможным*

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.