

# С. Шевчук

## Сергей Королев

Он хотел лететь в космос сам, его именем названы кратеры на Марсе и обратной стороне Луны, но о личной жизни дважды Героя Социалистического Труда, лауреата Ленинской премии, академика Академии наук СССР Сергея Павловича Королёва известно очень мало. Когда Нобелевский комитет запросил у руководства страны, кого можно представить на премию за первый спутник, Хрущев ответил: «Весь советский народ!» Объединить воспоминания матери Сергея Павловича, его жены, дочери, коллег, подчиненных, товарищей по туполевской «шараге», могут только ракеты — от совсем маленьких, стартовавших с тележки, до огромных, в несколько десятков тонн, которые он учил «летать». Ракеты и были стержнем этого человека, благодаря которому он не сгинул в сталинских лагерях, который помогал ему быть услышанным там, где его слышать не хотели. И если рассматривать в целом жизненный путь Сергея Павловича Королёва, то это — дорога от планера до космических кораблей «Восток» и «Восход», но при этом прямую линию между Коктебелем и Байконуром провести не удастся. И не только потому, что судьба испытывала его золотым

прииском, голодом на Колыме, авариями в воздухе и взрывами на стартовых площадках. Уж если измерять ее ракетами, то он, создавая одну, уже задумывал другую, задолго до работы над спутником он думал о том, как пошлет в космос человека, и все это время накапливал знания, находил людей, которые помогут ему это сделать. Он всегда был Главным конструктором...

\* \* \*

Мария Николаевна Москаленко и Павел Яковлевич Королёв познакомились в Нежине, маленьком украинском городе, славном церквями. Нежинцы говорили, что над их городом всегда солнечно, потому что храмы куполами разрывают тучи. Николай Яковлевич, отец Маруси, степенный, немногословный человек, крепкий, кряжистый, пышноусый, держал бакалейную лавку на углу Мостовой и Стефано-Яворской улиц. Его жена — Мария Матвеевна, урожденная Фурса, добрая мать, хорошая хозяйка, предприимчивая и энергичная женщина, занималась солением знаменитых нежинских огурчиков на продажу. Нежинский огурец стал известен во времена правления Екатерины Второй. Государыня, попробовавшая знатный овощ, повелела поставлять к императорскому двору только эти огурцы. О

солениях Марии Матвеевны, приносивших, к слову, немалый доход, знали в соседних уездах и далеких губерниях и даже в Санкт-Петербурге. У Маруси Москаленко было два брата — Юрий и Василий, и сестра Анна. Семья жила в просторном доме.

Павел Королёв — смуглый, с широко расставленными серыми глазами, наружности самой обыкновенной, отличался болезненно самолюбивым характером, был способен увидеть оскорбление там, где его не было и в помине, сын отправленного в бессрочный отпуск унтер-офицера, ставшего банковским служащим, оставил родительский дом после окончания Могилевской духовной семинарии. В 1901 году он поступил в Нежинский историко-филологический институт (ныне Нежинский государственный университет им. Н. В. Гоголя). Окончил его в 1905-м, получив звание учителя гимназии. Ему было двадцать восемь лет, и он уже два года безуспешно ухаживал за черноглазой красавицей Марией Москаленко. И хотя родители ее относились к Павлу Яковлевичу в высшей степени благосклонно, она словно и не замечала его.

Наконец Павел Яковлевич решился и сделал предложение Марии Николаевне стать его женой. Но она отказала ему, Мария Москаленко совсем иначе представляла себе свое будущее. Она две недели назад окончила гимназию и осенью хотела

ехать в Петербург — изучать на Высших женских курсах французский язык. В ту пору многие барышни бредили курсами — хотели получить образование, чтобы самим распоряжаться своей жизнью.

После объяснения с Марией Николаевной Павел обратился к ее родителям. Николай Яковлевич и Мария Матвеевна были, как уже говорилось, совсем иного мнения, нежели их дочь. Павел Яковлевич казался им человеком степенным, с серьезными намерениями, не то что молодежь, бывавшая в их доме, и лучшего зятя они не желали. Оставалось уговорить Марусю, тем более что решение дочери ехать в Петербург казалось им вздорным: не годится молодой барышне жить одной в столице — ни знакомых, ни родни, да и не женское это дело — курсы.

Два месяца уговаривали Марусю мать и тетки выйти за Павла Яковлевича. Последнее слово было за отцом. У Марии Николаевны не хватило сил и решимости идти против его воли. Она дала согласие.

Венчались Павел и Мария в Соборно-Николаевской церкви. Молодая чета Королёвых уехала в город Екатеринодар (ныне — Краснодар, Россия) согласно назначению Павла Яковлевича преподавателем русского языка в

мужскую гимназию. К лету Королёв добился перевода в Житомир.

В Житомире Павел Яковлевич получил место преподавателя русского языка и словесности в Первой мужской гимназии. Неподалеку от нее, на Дмитриевской улице, чета Королёвых сняла скромную квартиру.

Отношения у Марии Николаевны с Павлом Яковлевичем не ладились. Она считала замужество ошибкой, но была беременна, и цель своей жизни теперь видела в ребенке.

12 января 1907 года (30 декабря 1906 года по ст. ст.) у Марии Николаевны родился мальчик, которого назвали Сергеем.

После рождения Сережи Мария Николаевна окончательно поняла, что никогда не полюбит мужа. Павел стал еще более ревнив, мнителен. Житомир, как и Екатеринодар, ему тоже не нравился и он решил переехать в Киев.

В Могилеве умер Яков Петрович, отец Павла Яковлевича. После него остались вдова и шестеро детей. Братья Александр и Иван, тоже учителя, фактически переложили ответственность за мать и сестер на Павла Яковлевича. Он оказался в довольно трудном положении: как прокормить на скромное жалованье учителя гимназии жену, сына, мать и двух сестер?

В Киеве Павел Яковлевич с семьей поселился во флигеле на Тургеневской улице, принадлежавшем Ольге Терентьевне Петрухиной. Для матери, Домны Николаевны, и сестер-близняшек — Веры и Нади, он снял флигель по соседству.

После этого переезда и без того сложные отношения в семье Королёвых ухудшились. Теснота, бедность, ревность... Марии Николаевне приходилось отчитываться за каждую потраченную мелочь, за каждую минуту, проведенную вне дома. Все чаще она вспоминала о Высших женских курсах.

Павел Яковлевич и Мария Николаевна так и остались чужими друг другу людьми. Их семья, по сути, уже разрушилась, нужен был только внешний повод для того, чтобы они расстались. Им послужило письмо отца Марии Николаевны. Николай Яковлевич чувствовал вину за то, что настоял на свадьбе дочери с нелюбимым человеком, и чтобы хоть как-то помочь ей, прислал вступительный взнос на курсы — 50 рублей, и пообещал оплатить обучение.

Мария Николаевна решилась — она оставила мужа, отправила с братом Юрием маленького Сережу в Нежин к своим родителям, и уехала к сестре, уже учившейся на Высших женских курсах.

Павел Николаевич был в ярости. Он подал заявление в Нежинский суд, чтобы ему отдали сына, однако суд постановил оставить Сережу с матерью.

Семья Москаленко жила в большом доме, с огромным двором, просторным садом. Но выходить за калитку Сереже было нельзя. Мария Николаевна боялась, что Павел Яковлевич может решиться на отчаянный поступок — выкрасть сына. Гулять мальчику можно было только со взрослыми — мамой, дядей Василием, катавшим Сережу на велосипеде, игравшим с ним в крокет, и — о чудо! — показывающим фотоаппарат. Дед и бабушка, дядья и тетки — вот и все люди, окружавшие Сережу. В этом замкнутом мирке у него были книжки, которые читала ему мама, кубики, привезенные из Лодзи дядей Юрой, солдатики. Только играть Сереже было не с кем. Все его детство прошло во дворе. Зимой мальчик катался возле дома на салазках и сам лепил снежных баб, а летом забирался на амбар и смотрел на улицу — дорога к базарной площади, соседские дворы, гостиница «Ливадия»... А над его головой высоко в небе кружили нежинские голуби. Может, именно тогда у него зародилась любовь к полетам? Или все же это случилось, когда он увидел знаменитого авиатора Сергея Исаевича Уточкина летом 1910 года? Все в этот день могло поразить

воображение ребенка: приготовления — солдаты подмели Ярмарочную площадь, огородили канатами скамейки; биплан — деревянная неуклюжая машина; Уточкин, высокий рыжий мужчина, в черной кожаной куртке, галифе, гетрах, шлеме и очках, белом шарфе; терпеливое ожидание толпы. Станный человек, одетый так чудно, сел в странную машину, вокруг которой суетились люди, — механик рядом с пропеллером, солдаты, державшие крылья и хвост. За поднявшимся облаком пыли ничего не разглядеть. Только слышен рев мотора и толпы. Машина покатила по площади, быстрее и быстрее, а затем, подпрыгнув, оторвалась от земли. И вот уже она не едет — летит. Сережа задрал голову, провожая ее взглядом, как голубей...

Началась Первая мировая война. К осени 1914 года стало ясно, что дела семьи Москаленко оказались окончательно расстроены. Мария Матвеевна не могла конкурировать с фабричным производством солений, торговля тоже не приносила дохода. На семейном совете решили продать лавку, дом и переехать в Киев, чтобы быть ближе к своим — дочерям Марии и Анне, учившимся на курсах, и сыну Василию, окончившему институт.

В Киеве Москаленко обосновались на съемной квартире на улице Некрасовской, зажили



одной большой семьей. Анна работала сестрой милосердия в госпитале. Мария Николаевна одновременно училась и работала в канцелярии курсов.

В городе было беспокойно. Демонстрации, забастовки, тревожные слухи с фронта. Шел 1915 год, армия отступала.

В жизни Марии Николаевны назревали перемены. Некоторое время назад она познакомилась с интересным и приятным человеком — Григорием Михайловичем Баланиным. Однажды бабушка объяснила Сереже, что мама выходит замуж за Григория Михайловича. Мальчик был обескуражен. Одно дело, когда Баланин просто приходил к ним в гости и дарил ему, например, воздушные шары, и совсем другое — жить с ним и с мамой в одной квартире, отдельно от бабушки и дедушки, тети Нюши и дяди Васи. Раньше Баланин нравился Сереже, теперь он испытывал к нему острую неприязнь.

Павел Яковлевич не давал развода. Вскоре Высшие женские курсы были эвакуированы в Саратов. Мария Николаевна уехала, Сережа остался с бабушкой и дедушкой. Мальчик пишет матери письма, ждет ее на Рождество, считает дни. Но его ждет разочарование — на Рождество Мария Николаевна осталась в Саратове: к ней приехал Григорий Михайлович.

В октябре 1916 года Павел Яковлевич Королёв дал согласие на развод. Мария Николаевна вышла второй раз замуж и вернулась в Киев осенью того же года. А в начале 1917 года Григорий Баланин получил назначение в Одессу в управление Юго-Западной железной дороги. Вскоре к нему приехали Мария Николаевна с Сережей.

Григорий Михайлович получил должность начальника портовой электростанции. Семья поселилась на Платоновском молу. Двухэтажный дом, большая квартира, под окнами вместо киевских каштанов — олеандры, с балкона — вид на море.

Учиться Сережу определили в 3-ю Одесскую гимназию М. К. Батцель. Это было беспокойное время. Случалось, в городе были две власти: Временное правительство и Совет рабочих депутатов. Затем и три одновременно: к первым двум добавился Румчерод — Исполком советов румынского фронта, Черноморского флота и Одесской области. Порядка в городе — в три раза меньше: митинги, стычки, драки. Детям в такие времена лучше не ходить в гимназию, ее в итоге закрыли. А когда на улице маршируют вооруженные люди — и взрослым следует поостеречься. В январе 1918 года в Одессе началась стрельба. Моряки и рабочие Красной гвардии теснили юнкеров и гайдамаков.

В город пришла советская власть. Через полтора месяца в Одессе хозяйничали австро-немецкие части. В то лето томившийся дома Сергей читал запоем, захлеб, бессистемно, без разбора — все, до чего мог дотянуться в шкафу.

Немцы и австрийцы ушли из Одессы в ноябре. На одесский рейд стал английский контрминоносец «Неренда». Прибывал десант — сербы, французы, а вместе с ними — всё, что сопутствует интервенции: голод, черный рынок. Зима 1919 года была очень тяжелой. Мария Николаевна преподавала французский и украинский языки за бидон ячневой соленой каши (хорошо, что соленая — соли в городе не было). На черном рынке продавцов было больше, чем покупателей. За полмешка отдают шубу. Кому нужно столовое серебро, если есть из него нечего? Муки мало. А золотые сережки и колечко были почти у каждой женщины. Одесситы ездили по селам, меняли на продукты все, что было у них ценного.

Карусель власти продолжала вертеться. В апреле 1919 года французы покинули Одессу. Власть взяли советы. Затем, в августе, пришли деникинцы. Город был наводнен усталыми, отчаявшимися людьми с оружием. Пьяные дебоши, облавы, расстрелы, последняя эвакуация. От причалов уходили переполненные пароходы на

Константинополь, чтобы никогда не вернуться. В 1920 году в Одессе установилась советская власть.

А Сергею Королёву купили скрипку. Но музыка его не интересовала. Ему нравится строить модели кораблей и аэропланов. Он умеет хорошо плавать, ныряет со скал, озорничает в порту — особым шиком у мальчишек считается забраться на пароход, чтобы подразнить боцмана и, удирая от него, прыгнуть в воду.

В июле 1922 года Сергей Королёв, успешно сдавший вступительные экзамены за шесть классов, был принят в одесскую стройпрофшколу № 1.

Тогда в Хлебной гавани базировался 3-й отряд гидроавиации Черноморского флота — ГИДРО-3. Летающие лодки появились здесь в 1921 году: восемь фанерных бипланов М-9 конструкции Д. Григоровича. Сергей часто околачивался возле колючей проволоки ограждения. Поначалу его гнали, потом привыкли. В отряде было восемь летчиков и четыре механика. Вскоре юноша уже знал, что такое мотор, радиаторы, маслобак, различал летающие лодки по разворотам в воздухе и посадкам, сидел в кресле пилота. Однажды командир отряда Шляпников взял его в полет.

Отчим, человек суховатый, но справедливый, был недоволен Сергеем. Мальчик слишком увлекся самолетами, забросил учебу. А Сергей, сдав экзамены, вместе с друзьями пошел на

Пушкинскую, 29, где в роскошном особняке размещалась организация со странным названием ОАВУК — Общество авиации и воздухоплавания Украины и Крыма. Их встретил Борис Владимирович Фаерштейн. Быстро выслушав их, он назвал ребятам книги, которые следует прочитать, и, вечно занятой, умчался готовиться к Первому всесоюзному слету планеристов. Какие-то из книг Сергей нашел в ОАВУКе, какие-то — в публичной библиотеке. Отчим, как ни странно, взялся помогать ему. Многие книги были на немецком языке, а Григорий Михайлович знал немецкий.

Но не только о самолетах думал юный Сергей Королёв. Он учился в одном классе с братом и сестрой Винцентини — Юрием и Ксенией, или Лялей, как ее звали дома. Хорошенькая, стройная, с косой ниже пояса, она нравилась многим. Сергей был безнадежно влюблен. Конечно, Ляля знала о своем молчаливом воздыхателе, но вокруг нее было много поклонников, и она пока еще не решалась выбрать из них одного.

\* \* \*

Зимой 1923 года Сергей начал работать над своим первым планером. Он поставил себе цель: его планер должен быть не первым, а лучшим.

Мария Николаевна полагала, что авиация — опасное занятие, уговаривала сына поступить в Политехнический институт, стать инженером. Но Сергей так не считал. Для себя он уже все решил — перед ним на чертежной доске был приколот ватман с набросками планера. О своей работе Сергей докладывал на первом заседании ЧАГ (Черноморская группа безмоторной авиации) — одном из многочисленных кружков конструкторов аэропланов, в котором он был заместителем председателя.

В июле проект был готов. Свой планер Сергей назвал просто и коротко — К-5. Защита проекта происходила в ОАВУКе. Королёву были сделаны незначительные замечания. На заседании постановили: проект утвердить в Харькове и строить по нему планер.

Сергей получил свидетельство об окончании стройпрофшколы. Пришло время определяться с образованием. Мать и отчим смирились с решением сына идти в авиацию. На семейном совете Мария Николаевна предложила Сергею поступать в Киевский политехнический институт, где открылось авиационное отделение.

В это же время Ляля Винцентини получила направление в Одесский химико-фармацевтический институт. Объяснение произошло на ступенях Торговой лестницы. Нет, Ляля не может выйти за

него замуж. Она хочет окончить институт. После этого Сергей решил, что никогда не останется в Одессе, и отослал документы в Киев.

В Киеве он остановился у дяди Юры, в тесной трехкомнатной квартире на Костельной.

На следующий день Сергей поехал сдавать документы в КПИ. В ректорате сразу произошла заминка — для поступления требовалась командировка, а у Сергея ее не было. Пришлось сделать запрос в Одессу. Медкомиссия, заявление с просьбой о приеме, анкета — формальностей хватало.

В КПИ существовал планерный кружок. Неудивительно, что Сергей сразу же в него записался. Шла подготовка ко II Всесоюзным планерным состязаниям. Королёв очень хотел поехать в Коктебель, но он был в кружке всего лишь новичком, а желающих ехать в Крым было слишком много. В список счастливиц Сергей не попадал. Денег не хватало даже, чтобы добраться до Одессы. Вскоре Сергей получил по почте командировку для поступления в КПИ.

В 1924 году в Киевском политехе существовала специальная комиссия, которая распределяла студентов по категориям. Сергей входил во вторую категорию — представители трудовой интеллигенции; для таких сумма оплаты за обучение зависела от доходов родителей

студентов и не превышала 40 рублей. Первокурсники и второкурсники стипендию не получали.

Сергей получил перевод из Одессы на 25 рублей. Он понимал, что родители не смогут регулярно высылать ему деньги. Более того, он хотел жить отдельно от дяди Юры. Необходимо было найти работу. Сергей нанялся доставлять газеты по киоскам. Вставал в пять утра, бежал в редакцию, забирал газеты, разносил, и получал за это восемь рублей.

15 февраля 1925 года в Киевском политехническом институте были организованы курсы инструкторов планерного спорта. Сергей Королёв записывается на них. Первые занятия проходили в столовой рабфака под звон тарелок. Очень скоро будущим инструкторам отказали в помещении, тогда они стали собираться в мастерских. Вместо столов — станки, лекции записывали прямо на них. В апреле курсы распались — из Харькова перестали поступать средства на их содержание. Слушатели курсов решили сами строить планеры и летать на них, тем более что их проекты были уже готовы.

Строительством планеров руководили дипломники Железников, Савинский, Карацуба, Томашевич и Яковчук. Последний был человеком известным: в Гражданскую воевал летчиком, был



сбит, попал в списки погибших, после войны вернулся в Киев с орденом Красного Знамени. Соответственно, все решения принимали тоже дипломники. Собирали планеры: КПИР-3 и КПИР-1-бис. К лету надо было начинать их испытывать.

Сергей снял угол на Богодуховской улице. Отныне он стал совсем самостоятельным человеком.

Все свободное время пропадал в мастерских, ему очень хочет поехать в Крым на планерные соревнования. Королёв попросил посодействовать в этом Яковчука, но тот отказал, мол, еще не заслужил.

Осенью отчим Сергея и Мария Николаевна переехали из Одессы в Москву, где поселились на Красносельской улице.

Любое дело рано или поздно подходит к концу. Планеры построили. Учебный КПИР-3 перед тем, как отправить в Крым, решили облетать в Киеве. У Королёва появилась возможность попробовать свои силы в небе. Планеристы тренировались на пустыре. Вообще-то, это были не совсем полёты — подлёты: поднявшись в воздух, планер пролетал несколько десятков метров и садился на брюхо. Но для начинающих планеристов и это было очень много. Первый летный опыт у Сергея Королёва оказался неудачным. Планер

поднялся вверх, пролетел немного, пошел на посадку... Сергей слишком поздно заметил проржавевшую водопроводную трубу на краю пустыря, его несло прямо на нее. Ему не удалось выполнить маневр, слишком маленькой была высота и небольшой — скорость. Сухой треск, удар — Сергей вылетел из планера и потерял сознание. И пилот, и планер почти не пострадали: удар пришелся на лыжу аппарата, а Королёв отделался несколькими ушибами. Два дня он пролежал в Богодуховской больнице, потом не выдержал — досрочно выписался.

Отремонтированный планер КПИР-3 пришлось разобрать и заколотить в ящик, чтобы послать в Крым. Королёв на соревнования поехать не смог.

III Всесоюзные соревнования планеристов прошли более чем удачно для киевлян. Яковчук на планере КПИР-1-бис установил всесоюзный рекорд продолжительности полета — 9 часов 35 минут 15 секунд. Пилот Юмашев побил рекорд дальности полета. Но так хорошо начавшиеся соревнования закончились для киевлян крайне неудачно: поднялся ураган, планеристы успели спасти машины немцев, однако свои — не смогли. В итоге в Киев вернулись без планеров, и кружок вскоре распался.

Как-то Мария Николаевна написала Сергею, что в Московском высшем техническом училище (МВТУ) есть авиационное отделение. Королёв решает перебраться в Москву.

Его приняли в МВТУ сразу на третий курс. Сюда в 1872 году пришел работать Жуковский, именно здесь в 1902 году заработала одна из первых в мире аэродинамических труб, именно здесь была создана аэродинамическая лаборатория. Здесь обучались те, кто теперь обучал нынешних студентов. И место Королёву было здесь, где собрано лучшее из авиации в стране — люди, знания, оборудование.

В первую неделю обучения Королёв пришел в АКНЕЖ (Академический кружок имени Жуковского), самодеятельную планерную школу, и записался на летное отделение. Занятия проводили в пустом доме на улице Белинского. Конструкторы расположились в чистом и сухом подвале на Садово-Спасской, полеты происходили в Горках. Еще было здание аэродинамической трубы, уже три года как не работавшей, — неотопливаемое, продуваемое насквозь. В нем строили планеры. Зима в тот год была ранняя, студеная. Планеристы договорились, что полеты будут отменять только при морозе 26 градусов и ниже. Таких морозов не случилось, и летали каждое воскресенье. Инструкторы Карл Михайлович Венслав, Анатолий

Александрович Сеньков и Владимир Георгиевич Гараканидзе составляли программу полетов и решали, кому лететь, а кому заниматься техническим обслуживанием. Планеров было мало: учебные «Пегас» и «Старайся вверх», рекордные «Закавказец» и «Мастяжарт» — от названия «Мастерские тяжелой артиллерии», где его строили.

Королёв летал на «Пегасе» до весны. В планерной школе каждый считал, что летает лучше всех. Освоив виражи на учебном, можно было пересесть на рекордный планер. Сергей был счастлив, когда получил разрешение лететь на «Мастяжарте». В последнее воскресенье марта был экзамен: от курсантов требовалось пролететь на планере 30 секунд и сделать развороты влево и вправо. Королёв успешно сдал экзамен и через несколько дней получил в Осоавиахиме диплом планериста, отпечатанный на пишущей машинке.

В мае 1927 года Сергей поступил работать на авиазавод № 22, где официально числился конструктором.

Тем временем в Горках распахали летное поле, и дипломированным планеристам пришлось искать новое место для полетов. Нашли — деревня Филино за Химками. Позже там основали станцию Планерная.

В Коктебеле снова организовывали соревнования планеристов, уже четвертые по счету.

Если человек к чему-либо стремится, рано или поздно его мечта исполняется — Сергей Королёв поехал на соревнования не просто зрителем, а планеристом.

В Коктебеле в 1927 году собрались люди, занимавшиеся одним делом. В одно и то же время, но в разных местах, независимо друг от друга, они конструировали и строили планеры. Королёв задумывал свой К-5, а в Москве Борис Черановский начал делать «Параболу», Игорь Толстых сооружал «Коршуна», Николай Анощенко вместе с Александром Яковлевым работали над простейшим балансирным «Макакой», Владимир Вахмистров с Алексеем Дубровиным и Михаилом Тихонравовым трудились над первым планером Академии воздушного флота АВФ-1, Владимир Пышнов сооружал «Стрижа». Королёв попал к «своим». В память об этих соревнованиях у Сергея Павловича осталась фотография — у АВФ-20 Яковлева стоят десять молодых, загорелых планеристов.

В ноябре планерная группа Осоавиахима получила в свое распоряжение самолет: учебный французский «Анрио». Тут же начались полеты. Карл Венслав летал со всеми желающими. В это время Королёв был занят и ничего не знал о самолете. Когда Петр Флеров рассказал ему об этом, Сергей сделал вид, что это его не очень-то и заинтересовало. Но на следующий день он был на

аэродроме, в кожаном летном шлеме с очками и в длинном белом шарфе, совсем, как когда-то Уточкин. Венслав сказал Королёву, чтобы он снял очки: не дай бог авария на взлете — глаза можно порезать. Сергей снял. Но по каким-то причинам взлет не состоялся — мотор заводился и глох. Целый день его пытались отремонтировать, но «Анрио» больше вообще никогда не взлетел, позже его куда-то увезли.

\* \* \*

Шел 1928 год. Обстановка в стране, разворачивавшиеся полным ходом политические репрессии сказывались и на МВТУ. Но Сергею не до этого — он решил строить свой планер и летать на нем, поговорил об этом с Сергеем Люшиным — конструктором, к тому времени уже имевшим немалый опыт планеростроения. Оказалось, тот тоже хотел строить планер. Вечером того же дня они начали работать у Сергея дома.

Семья Баланиных уже два года жила в квартире на Александровской улице. У Сергея была отдельная комната — можно сказать, домашний кабинет. Здесь, у чертежной доски, Королёв поставил задачу: у планера должна быть абсолютная надежность, пусть даже в ущерб аэродинамике и скорости.

Предварительный проект Королёв и Люшин защищали в Осовиахиме. Проект одобрили, постановили выдать деньги на изготовление рабочих чертежей и найти место, где строить планер.

Вдвоем справиться было тяжело. Пришлось искать помощников. Люшин и Петр Дудукалов взяли на себя крыло и оперение, Королёв с Павлом Семеновым занялись фюзеляжем и управлением. За чертежными досками просиживали каждый вечер. Параллельно Сергей искал, где можно изготовить планер. Он договорился, что в Щепетильниковском трамвайном парке изготовят столярку: шпангоуты, нервюры, лонжероны, в мастерской Военно-воздушной академии — металлические детали. Днем он продолжал работать на заводе.

Когда была выделена группа планеристов в шесть человек, учиться летать на самолете, Сергей, несмотря на свою занятость, уговорил Люшина пройти медкомиссию в академии. Люшин знал, что он ее не пройдет, из-за атрофии дельтовидной мышцы руки, но Королёв обладал талантом убеждать. Медкомиссию Люшин не прошел. Королёв уговаривал друга не отчаиваться. И не ошибся. Он уговорил председателя спортсекции инженера и летчика Сергея Ильича Стоклицкого разрешить Люшину летать, продемонстрировав свой редкий дар убеждения.

Пусть не было помещения для школы, доски, — писали мелом на обломке крыла, зато был английский биплан «Авро-504К». Одно название, а не самолет — старый, ветхий, оснащенный лишь безбожно врущим альтиметром. В его формуляре было записано: «допускает только неглубокие развороты», с двигателем, регулировавшимся в пределах от 900 до 1200 оборотов, что означало — садиться с выключенным контактом. Но этот аппарат все-таки каким-то чудом поднимался в воздух. Стоклицкий считал, что «Авро-504К» — лучший самолет для обучения. Кто научится летать на нем, сможет летать на любом.

Инструктором в спортклубе был Дмитрий Александрович Кошиц, летчик и планерист. Обучалось шестеро курсантов: Гродзянский, Егоров, Ефимов, Королёв, Люшин, Пинаев. В зиму летали по воскресеньям, весной и летом через день, после работы. Петр Флеров, несмотря на запрет медкомиссии, тоже учится в школе, часто подменяя механика. Кошиц сразу предупредил Флерова, что одному ему полет не разрешит, но всегда брал с собой, когда поднимался в воздух, показывал, как управлять самолетом.

Стране остро были нужны специалисты. Почти все старшекурсники МВТУ работали на инженерных должностях. Студент Сергей Королёв замещал на заводе начальника группы центроплана.



В те годы родился лозунг: «Закончим МВТУ в три с половиной года!» Руководителем диплома Королёва стал Андрей Туполев.

В декабре 1929 года Королёв защитил диплом, ему была присвоена квалификация инженера-аэромеханика.

До осени, а значит и до планерных состязаний, оставалось совсем немного времени. Планер строили у коновязи под навесом. Собранные части машины на ночь запирали в сарай, стоявший рядом. Возле коновязи строили и другие планеры — Сергей мог видеть, как работают его будущие соперники — его опережали: один планер уже обшивали перкалем (хлопчатобумажной тканью повышенной прочности), другой красили, третий тоже почти готов. Сергею приходилось догонять.

В Осовиахиме, когда два Сергея, Королёв и Люшин, заявили готовый планер на слет, долго не могли поверить, что машину можно построить за такой короткий срок. Но Королёв не был бы Королёвым, если бы он занимался чем-то одним. Сергей совершил свой первый самостоятельный полет на самолете. Готовиться к этому ему пришлось долго. У Королёва была привычка, характерная для планеристов: слишком широкие движения при управлении самолетом. Кошиц хотел ее изжить, а когда посчитал, что Сергей готов, —

разрешил ему самостоятельный взлет. Сергей отлично его выполнил, сделал круг, аккуратно посадил самолет.

В середине сентября Королёв с Люшиным и Кошицем повезли планер «Коктебель» в Крым на VI Всесоюзные планерные состязания. На старт было заявлено 22 планера. Испытателем «Коктебеля» стал Константин Константинович Арцеулов — один из самых знаменитых летчиков и планеристов того времени. И то, что он сам вызвался испытать машину Королёва и Люшина в воздухе, было для них большой честью. Арцеулов потом докладывал руководителям состязаний, что планер хорошо слушается рулей, сбалансирован и годится для парящего полета.

О планерных состязаниях писали журналы «Самолет», «Авиация и химия», газета «Наука и техника». «Коктебель» хвалили — устойчивая в продольном направлении машина, упоминали полет Королёва на «Коктебеле», длившийся 4 часа 19 минут, и сопровождавшийся красивыми виражами. С этими виражами вышла следующая история. Молодой планерист Олег Антонов, будущий создатель «Антеев» и «Русланов», не удержал и не успел вовремя отдать конец стартового троса. В нем запутался штопор. Планер взлетел вместе с ним. В полете штопор пробил большую дыру в оперении. Королёв и не подозревал об этом, увидел только

после посадки и пообещал Антонову «в следующий раз оторвать плоскогубцами уши».

Вернувшись из Крыма в Москву, Королёв получил свидетельство пилота.

В те годы самыми крупными отечественными авиационными конструкторами были Дмитрий Павлович Григорович, Николай Николаевич Поликарпов и Андрей Николаевич Туполев. В 1929 году Григоровича осудили по делу контрреволюционной вредительской организации в авиапромышленности. Кроме него, был арестован Н. Н. Поликарпов, а также два десятка ведущих авиационных специалистов. Среди них: И. М. Косткин, А. Н. Седельников, П. М. Крейсон, А. В. Надашкевич, Б. Ф. Гончаров, В. В. Калинин, В. Л. Коровин.

Существовал пятилетний план опытного самолетостроения всей страны, выполнять его надо было любой ценой. Но специалисты сидят в Бутырке. Значит, КБ будет организовано там же, в тюрьме. И название КБ дали подходящее — ВТ, что расшифровывалось, как «внутренняя тюрьма». Это была одна из первых «шарашек», как называли такие конструкторские бюро.

Руководителям ОГПУ пришла блестящая, с их точки зрения, экономически оправданная идея. Решено было создать большое и мощное конструкторское бюро, способное соперничать с КБ

Туполева и с Центральным аэрогидродинамическим институтом (ЦАГИ), и в сжатые сроки создавать новые самолеты. На базе завода «Авиароботник» было организовано ЦКБ — Центральное конструкторское бюро имени В. Р. Менжинского. Начальником ЦКБ был назначен чекист Анатолий Георгиевич Горянов, ничего не смысливший в авиации человек. Заместителем ему определили авиационного инженера Арама Назаровича Рафаэлянца. Должности главного конструктора в ЦКБ не существовало. Решения в технических спорах принимал техсовет из двадцати человек, в основном осужденных по статье о «вредительстве». Осужденные жили в ангаре № 7 на территории завода. Кроме них, в 1930 году работало около трехсот свободных специалистов. Королёв состоял в моторной группе ЦКБ.

В это же время Сергей Павлович самостоятельно строит планер СК-3 и авиетку СК-4. Первым помощником становится его отчим. В этот раз Королёв поставил перед собой гораздо более сложную задачу. Он хотел создать одноместный планер, на котором можно будет выполнять фигуры высшего пилотажа. Но это не все. Молодой конструктор хотел на этом планере измерять возникающие при пилотировании перегрузки.

В Осовиахиме утвердили аэродинамические и весовые расчеты СК-3 и выделили деньги на рабочие чертежи и строительство. Теперь каждый вечер дома у Королёва работало по два-три человека. Среди них Петр Флеров, старый друг, разрабатывавший систему управления планером.

Строили СК-3 там же, где и предыдущий планер — на Беговой, под навесом коновязи.

Летом 1930 года Королёв закончил школу летчиков и получил свидетельство пилота.

Планер СК-3 «Красная звезда» принимал сам Сергей Владимирович Ильюшин, возглавлявший технический комитет. Ильюшин сделал единственное замечание — велел переделать один ролик. Его заменили. «Красная звезда» была принята.

Одновременно Королёв строил авиетку. Он хотел добиться, чтобы самолет мог совершать длительные перелеты — по 12 часов в воздухе. Сергей гонял по Москве на своем черно-зеленом мотоцикле «Дерад», искал мотор в 100 лошадиных сил и другие материалы. Несмотря на «талант снабженца», удалось добыть только 60-сильный «Вальтер». Решил поставить на авиетку пока этот двигатель, потом, если достанет другой, поменять.

Разрываясь между планером и авиеткой, Сергей внезапно бросает все и уезжает в Донбасс, в Алчевск, к Ляле Винцентини. Она закончила

Харьковский медицинский институт. С того дня, как Ляля на Торговой лестнице отказалась стать женой Сергея, прошло несколько лет. Все это время он не терял ее из виду. Сергей приезжал в Одессу, Харьков. Работая, он не забывал о ней. Проекты менялись, заканчивался один, начинался новый. Ляля же оставалась. Сергей, теперь уже не молчаливый паренек, а известный планерист, летчик, инженер, часто звонил ей. Ревновал. И вот, наконец, приехал. Еще одно объяснение. Она согласна.

Сергей возвращается в Москву. Планер СК-3 отправили в Крым. Другой, СК-4 закончен и привезен на аэродром. Самолет пилотировал Кошиц, Сергей полетел вместе с ним. Авиетка разбегалась долго, мощности мотора было маловато, винт тяжеловат, но машина взлетела! Сделали два круга и пошли на посадку. Приземляясь, погнули ось колес. Но это были мелочи. Счастливый Сергей оставил Флерову ремонтировать авиетку, а сам поехал в Крым.

В Крым Кошиц и Королёв ехали на мотоцикле. В этот раз в Коктебель Сергей привез собственный, выполненный без соавтора, планер. Сергей, влюбленный в свою машину, старался быть беспристрастным к проектам других конструкторов. Олег Антонов привез «Стандарт» — хороший планер, Сергею понравились «Скиф»