БАЙКОНУР

Что же представлял из себя Байконур в 1960-63 годах ? В то время это был Научно-исследовательский испытательный полигон №5 Министерства обороны (НИИП №5 МО), который в разговоре называли "южный полигон", в отличии от "северного полигона" в поселке Мирный, Архангельской области. Третий полигон в Капустиком Яре, Астраханской области, называли "КапЯр". Слова "Байконур" в лексиконе не было.

Место для полигона было выбрано у железной дороги Москва-Ташкент вблизи разъезда Тюра-Там. Жилой поселок (площадка 10 или просто "десятка") находился в пяти километрах от железнодорожной станции на берегу реки Сыр-Дарьи, в 70 километрах от ее впадения в Аральское море. В разное время он назывался поселком "Заря" и Ленинским, позже городом Ленинск, почтовый адрес - Ташкент-50, позже Кзыл-Орда-40. Население - около 10 тысяч человек.

Всё хозяйство полигона располагалось восточне железной дороги на площади около 7.000 квадратных километров (протяженность с севера на юг - 75 км и с востова на запад - 90 км) . Здесь проводились испытания ракет трех конструкторов. Сергей Павлович Королёв располагался на площадках 1, 2, 31, 70-е и 100-е (для программы высадки на Луну "Н1-Л3"). Михаил Кузьмич Янгель - на 40-х площадках, а Владимир Николаевич Челомей - на 90-х.

Из жилого городка на работу ездили автобусами, время в пути туда и обратно в зависимости от удаленности составляло 2-3 часа. Позже пустили пассажирские поезда, которые называли "мотовозами", время в пути осталось тем же. По мере развития полигона, площадки удалялись, а время в пути увеличивалось. Ведь оно не входило в рабочий день, поэтому его можно было растягивать сколько угодно. Вспоминается случай того времени, когда Венелуала стал закупать суда на подводных крыльях. Нужно было возить на работу нефтяников, которые добывали нефть на шельфе. Нам была непонятна такая роскошь. Дело оказалось очень простым: в трудовом соглашении доставка на работу и обратно входила в рабочий день и подлежала оплате. В стране, где всё было для блага человека, этого не понимали. В помещениях монтажно-испытательного корпуса (МИК) не было кондиционеров. Их ставили только в том случае, если установленная там аппаратура не могла работать, когда "за бортом" было под 40 или более градусов.

О сложности тамошней жизни можно говорить много, ограничусь несколькими штрихами. Климат очень суровый, температуа воздуха от +40 до -40 градусов с сильными ветрами, а летом - с песчаными бурями. Не было продуктов самых необходимых, например, молока для детей. Нельзя было выпить пива, не говоря о более крепких напитках. Для любителей был один выход - ехать на вокзал к прибытию московского поезда и покупать в вагоне-ресторане. Правда, для крепких напитков был всё же выход: на всякие работы и "промывки" спирта давали достаточно, но он уходил не по назначению: промывали, в основном, горло, а не контакты реле. Как говорили в то время: сапожник напивается в стельку, плотник - в доску, а ракетчик напивается до отделения головной части.