

ДОКУМЕНТАЛЬНЫЙ

ДЕТЕКТИВ



ПРОГРАММА «СОЮЗ — АПОЛЛОН»:

АФЕРА
КОСМИЧЕСКОГО
МАСШТАБА?



НИКОЛАЙ ЛЕБЕДЕВ
АЛЕКСАНДР ПОПОВ

Документальный детектив

Александр Попов

**Программа «СОЮЗ –
АПОЛЛОН»: афера
космического масштаба?**

«Алисторус»

2018

УДК 94(47)
ББК 63.3

Попов А. И.

Программа «СОЮЗ – АПОЛЛОН»: афера космического масштаба?
/ А. И. Попов — «Алисторус», 2018 — (Документальный
детектив)

ISBN 978-5-907028-78-4

В июле 1975 года весь мир обсуждал событие международного значения — первый совместный полёт советского «Союза» и американского «Аполлона». Целью проекта было объявлено «накопление опыта совместных полётов космических кораблей СССР и США». С тех пор подобных полётов не было. В чём же тогда заключалось «накопление опыта»? Почему только «Союз», непрерывно совершенствуясь, успешно выполняет одну космическую миссию за другой, а «Аполлон» стал достоянием музеев? Как получилось, что американских астронавтов доставляют на МКС российские корабли? Был ли «Аполлон» реальным космическим кораблём? Или это лишь легенда, умело созданная в НАСА во славу США? Отвечая на эти и другие вопросы, доктор физико-математических наук А.И. Попов, автор книги «Американцы на луне. Великий прорыв или космическая афера», и ветеран Байконура, участник ракетных испытаний «Бурана», писатель Н.В. Лебедев провели собственное расследование и пришли к сенсационным выводам.

УДК 94(47)
ББК 63.3

ISBN 978-5-907028-78-4

© Попов А. И., 2018

© Алисторус, 2018

Содержание

А. И. Попов «Союз» – «Аполлон»: афера совместного полета?	6
Введение. Что такое ЭПАС?	6
1. Как готовили космическую технику для ЭПАС в СССР и в США	11
2. Странный выбор кандидатуры командира «Союза-19»	18
Конец ознакомительного фрагмента.	24

Николай Лебедев, Александр Попов Программа «СОЮЗ – АПОЛЛОН»: афера космического масштаба?

А. И. Попов «Союз» – «Аполлон»: афера совместного полета?

Введение. Что такое ЭПАС? (официальная программа)

24 мая 1972 года СССР и США подписали Соглашение о сотрудничестве в исследовании и использовании космического пространства в мирных целях. Основой этого соглашения стала программа совместного **экспериментального полета** американского корабля «Аполлон» и советского корабля «Союз» (илл. 1).



Илл. 1. 24 мая 1972 г., Москва. Президент США Р. Никсон (слева) и Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин подписывают Соглашение между СССР и США о сотрудничестве в исследовании и использовании космического пространства в мирных целях. За спиной президента США стоит Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев

По выделенным начальным буквам этот проект получил у нас сокращенное название «ЭПАС», в США принято свое сокращение – ASTP. С американской стороны Соглашение подписал президент США Р. Никсон. С советской стороны в присутствии Генерального секре-

таря ЦК КПСС Л. И. Брежнева соглашение подписал Председатель Совета министров СССР А. Н. Косыгин.



Илл. 2. Экипажи «Аполлона» (Д. Слейтон, Т. Стаффорд, В. Брандт) и «Союза-19» (А. Леонов и В. Кубасов)

Основными целями программы (проекта) ЭПАС были записаны [1–3]¹:

- 1) испытание элементов совместимой системы сближения на орбите;
- 2) испытание активно-пассивного стыковочного агрегата;
- 3) проверка техники и оборудования для обеспечения перехода космонавтов из корабля в корабль;
- 4) накопление опыта в проведении совместных полетов космических кораблей СССР и США.

Вот как проходил этот полет ЭПАС, согласно **официальной** информации:

15 июля 1975 года в 15 часов 20 минут по московскому времени с Байконура стартовал «Союз-19» с экипажем – А. Леонов (командир) и В. Кубасов (бортинженер).

Через 4 часа с американского космодрома стартовал «Аполлон» с экипажем – Т. Стаффорд (командир), Д. Слейтон и В. Брандт (пилоты).

17 июля корабли встретились на общей орбите и после совершения необходимых маневров состыковались. Астронавты и космонавты посетили друг друга и провели несколько совместных экспериментов в космосе.

¹ Большинство цитат в книге дано, как правило, в сокращении автора и с его выделениями по тексту цитат. «Аполлон» для ЭПАС не имел своего порядкового номера. В необходимых случаях мы будем называть его «Аполлон-ЭПАС». Общий список ссылок на использованные в первой части источники приведен в конце первой же части. Каждой главе соответствует свой отдельный список.

19 июля корабли расстыковались и вновь повторили стыковку. После второй стыковки корабли расстыковались окончательно и продолжили полет каждый самостоятельно.

21 июля «Союз-19» совершил посадку в казахстанской степи (6 суток на орбите).

24 июля «Аполлон» приводнился неподалеку от Гавайских островов (9 суток на орбите).

Советские и зарубежные газеты писали о полете в самом восторженном духе (илл. 3). Шли радио- и телерепортажи о теплых встречах и совместной работе космонавтов и астронавтов на орбите.



Илл. 3. Страница советской центральной газеты «Известия» от 15 июля 1975 года

Потоком шли торжественные поздравления: от советского генсека Л. Брежнева, от президента США Д. Форда, от генерального секретаря ООН К. Вальдхайма и от других мировых политиков. Две сверхдержавы демонстрировали новые взаимоотношения (казалось бы – надолго!) и закрепляли их символическим рукопожатием в космосе.

Но шли годы и десятилетия, и накапливалась информация [4–26] о мистификации пилотируемых полетов «Аполлонов» со стороны США. Высказывался и подкреплялся фактами тезис, что ни один пилотируемый «Аполлон» не только не летал на Луну, но даже ни разу не побывал на околоземной орбите [9, 11, 12, 14, 18]. Такие выводы породили сомнения и в отношении ЭПАС. О них и пойдет ниже речь. Но сначала познакомимся кратко с историей «Аполлонов», используя выводы упомянутых работ [4–26].

Краткая история «Аполлонов».

«Это стыд – то, что мы должны платить русским за такси на орбиту»

В наше время в музеях можно увидеть множество макетов космических кораблей «Союз». Но их потомки – обновленные «Союзы» продолжают нести свою космическую вахту. Других средств доставки людей на международную космическую станцию (МКС) сегодня нет.

Совершенно иначе выглядит история «Аполлонов». Сегодня их можно видеть только в музеях, а других кораблей взамен «Аполлонов» у США нет, хотя у любой хорошей техники всегда есть потомки – более совершенные образцы. От кораблей «Аполлон», также как и у наших «Союзов», логично было бы увидеть в качестве продолжения более совершенные американские космические корабли.

Как могло так выйти, что держава, полвека назад якобы пославшая своих астронавтов на Луну на тех самых «Аполлонах», сегодня не в состоянии доставить своих астронавтов на околоземную орбиту?

В наши дни США, чтобы направить своего астронавта на МКС, идут на поклон к России. Профессор Джон Логсдон, бывший директор Института космической стратегии при Университете Джорджа Вашингтона, пишет [26]: *«Это провал, это стыд – то, что мы должны платить русским за такси на орбиту».*

А где же потомки блистательных и широко разрекламированных «Аполлонов»? Страхнуть пыль с чертежей, подработать «Аполлоны» с учетом новых технологий – и вперед, к МКС! Не надо тогда платить русским за такси на орбиту.

Так, может быть, и не было никогда у США настоящих космических кораблей? А существовали только макеты чего-то, похожего на космический корабль? Самые крупные макеты называли «Аполлонами». Их широко рекламировали, но в космос они не летали.

Вряд ли случайно и то, что в 1975 году «Аполлон» скрылся в музеях вместе с ракетами, якобы выводившими его на околоземную орбиту («Сатурн-1В») и даже к Луне (ракета-гигант «Сатурн-5»). Образно говоря, сердцем каждой ракеты является ее двигатель. Причем сердцем, допускающим пересадку с одного типа ракеты на другой.

Например, в 1987 году в Советском союзе успешно совершила первый полет ракета сверхтяжелого класса «Энергия». В ней использовался сверхмощный двигатель «РД-170». Вскоре по политическим причинам программа «Энергия» была закрыта.

Но *«двигатель „Энергии“ РД-170 используется как РД-171 на первой ступени ракеты-носителя „Зенит“, а двигатель РД-180 (спроектированный на основе РД-171) – в американской ракете „Атлас-5“»* [28].

А вот якобы существовавшие сверхмощные двигатели F-1 от ракеты «Сатурн-5» почему-то не используются, и американцы покупают российские двигатели РД-180. Для них сегодня это самые мощные двигатели.

Каждый «пилотируемый» полет «Аполлона», скорее всего, мистифицировался примерно по одной и той же схеме. Вот что давно написал об этом американский исследователь, инженер и изобретатель Ральф Рене в своей книге [4]:

«Киноверсия экспедиции закладывалась в компьютер за несколько недель до взлета. Затем оставалось провести отвлекающий маневр, который необходим любому фокуснику, чтобы обмануть аудиторию. Таким маневром был запуск с мыса Канаверал, на который приглашались зрители. Помпезная игра огня, дыма и торжественность обстановки, трансляция запуска приковывала к экранам телевизоров миллиарды людей, отвлекая их внимание от анализа отдельных деталей колоссальной фальсификации».

Сегодня нарисованную Р. Рене картину можно было бы в значительной мере детализировать. Но такая детализация отвлекла бы нас далеко от темы ЭПАСа. Судя по присылаемым автору книги письмам и по откликам в сети, приведенная в перечисленных источниках аргументация о «нелетании» «Аполлонов» встречает понимание у значительного числа читателей.

Но укрепиться в этом понимании мешает одно единственное, но очень важное «но».

«А как же программа „Союз“ – „Аполлон“?!»

Многие россияне сегодня психологически готовы принять то, что американцы мистифицировали свои пилотируемые полеты в космос. Они даже готовы воспринять множасьщиеся свидетельства того, что советское руководство, преследуя свои политические цели, закрывало глаза на подобные действия США [4–7, 9, 15–17, 24–25]. Но далеко не каждый российский читатель примет версию о том, что вскоре после окончания «высадок на Луне» (1972 г.) высшее советское руководство, похоже, пошло значительно дальше и приняло **прямое участие** в новой, уже советско-американской космической афере под названием «ЭПАС». Тем самым советское высшее партийное руководство помогло американцам подтвердить их лунную «победу».

Показателен такой пример. 1 мая 2016 года по российскому телевидению (РЕН ТВ) был показан фильм «Как американцы Луну красили» [14]. В этом фильме донесены до зрителя многие идеи, сформулированные выше. Реакция зрителей на этот фильм, судя по голосованию в сети, была в целом положительной. Но были и негативные отклики, подобные этому:

«Да, на Луне американцы не были, но вокруг Луны летали. Ведь корабль у них был! Полет „Союз“ – „Аполлон“ это показал!»².

Широко разрекламированный полет «Союз» – «Аполлон», таким образом, служит очень важным прикрытием для всех «Аполлонов». Тем важнее выяснить, что же действительно скрывалось за эффектной аббревиатурой ЭПАС?

² URL: <https://www.youtube.com/watch?v=yGq3ZDljPQ0>. Список ссылок к введению приведен в конце первой части.

1. Как готовили космическую технику для ЭПАС в СССР и в США

Довольно подробное изложение организационных и технических работ по официальной программе ЭПАС имеется в официальных советском [1] и российском [2] изданиях и в популярной книге [3]. В этой главе автор опирается исключительно на официальные источники [1–2]. Первая книга опубликована в 1976 году по «горячим» следам только что окончившегося ЭПАСа. Она вышла в главном партийном издательстве ЦК КПСС (Политиздате). Вторая книга выпущена в 1996 году в качестве юбилейного издания РКК «Энергия» (прежние названия – ЦКБЭМ и ОКБ-1)³. Эта организация была головным разработчиком космической техники по советской части ЭПАСа.

«Подготовка к совместной космической программе началась в 1970 году. В октябре этого года в Москве и в июне 1971 года в Хьюстоне состоялись встречи делегаций АН СССР и НАСА США во главе с академиком Б. Н. Петровым и руководителем центра им. Джонсона Р. Гилрутом. На итоговой встрече делегаций в апреле 1972 года (Москва, АН СССР) были сделаны принципиальные выводы об осуществимости и целесообразности разработки совместных средств и их проверки в экспериментальном пилотируемом полете.

24 мая 1972 года с учетом этих выводов было подписано Соглашение между СССР и США о сотрудничестве в исследовании и использовании космического пространства в мирных целях, одна из позиций которого предопределяла проведение экспериментального полета, что открыло дорогу ЭПАС.

В 1972 году техническим директором проекта ЭПАС от СССР назначается К. Д. Буицев (ЦКБЭМ), а с американской стороны – Гленн Ланни (НАСА, Центр пилотируемых полетов им. Джонсона).

Внутренние работы в нашей стране по ЭПАС координировало Министерство общего машиностроения (министр С. А. Афанасьев)» [2].

Критерий нашей оценки

И «Союз», и «Аполлон» изначально были совершенно не предназначены к стыковке друг с другом. Чтобы она стала возможной, обеим сторонам предстояло провести очень серьезную работу. По тому, как каждая из двух стран провела эту работу, можно судить о серьезности ее намерений. Но как можно это сделать, не будучи специалистом в области космической техники? А мы воспользуемся простым критерием, применимым к любому новому изделию, будь то космический корабль или домашний утюг.

Любое новое изделие, прежде чем его применять, испытывают на работоспособность в тех условиях, на которые это изделие рассчитано.

Такой подход подтверждают слова дважды Героя Советского Союза, космонавта, тогдашнего заместителя главкома ВВС, генерала – лейтенанта авиации В. А. Шаталова [16]:

«Следуя установившейся у нас традиции, доработанный корабль испытывался не только в беспилотном варианте, но и с экипажем на борту, который опробовал доработанные системы в полете.

³ Далее по тексту упоминаются аббревиатуры ОКБ-1, ЦКБЭМ и РКК «Энергия». Это три названия одной и той же организации – головного разработчика космической техники в СССР (России), данные ей в разное время.

Я считаю эту традицию оправданной. Полную уверенность в работоспособности той или иной (космической) системы могут дать только испытания в самом космосе. Думаю, что если бы на нашу долю выпало изготовление шлюзовой камеры для перехода экипажей из корабля в корабль, мы бы и ее испытали в условиях космического полета».

Это означает, что и советский, и американский модифицированные корабли каждый по отдельности должны были еще до начала совместного полета пройти все возможные и притом обязательно успешные испытания в космосе.

Провела какая-либо сторона такие испытания – значит, она прошла свою часть пути к встрече на орбите. Не провела – значит, есть основания считать, что она и не собиралась лететь в космос.

Как СССР готовил новую космическую технику для ЭПАС [2]

Модернизация ракеты – носителя

«В ноябре 1972 года было решено использовать для ЭПАС модернизированную ракету-носитель 11А511У, которая позволяла увеличить массу корабля примерно на 200 кг. Для отработки новой РН проводятся семь пусков с беспилотными аппаратами и один контрольный пуск с первым беспилотным кораблем».

Доработка системы аварийного спасения экипажа на участке запуска (САС)

«Второе крупное изменение, касавшееся ракетно-космического комплекса, относилось к системе аварийного спасения. В целях повышения безопасности экипажа, учитывая международный характер программы, К. Д. Бушуев принимает решение о доработке САС. Для отработки новой системы предусматривались два пуска на экспериментальной установке с имитацией аварии.

Летом 1974 года состоялся пуск экспериментальной установки для проверки новой САС. Отделяемый головной блок стартовал на тяге двигательной установки САС. Этот пуск закончился неудачей. По выводам анализа были произведены доработки, и второй пуск в подтверждение САС прошел без замечаний».

Переработка корабля «Союз» в «Союз-М»

«Осенью 1972 года начались проектные работы по кораблю для ЭПАС. Корабль получил обозначение 7К-ТМ, которое оставалось закрытым. Использовалось открытое название „Союз“, позже применялось наименование „Союз-М“, как обозначение модификации корабля. (Ниже для модернизированного корабля используется название „Союз-М“. – А. П.). В сообщениях ТАСС о пусках пилотируемым кораблем были присвоены очередные номера „Союзов“, а беспилотные шли под обозначением „Космос“.

15 декабря 1972 года выпускается эскизный проект корабля „Союз-М“ для программы ЭПАС и определяются основные требования к ракетно-космическому комплексу. Корабль имел стартовую массу до 6790 кг, экипаж два человека, ресурс системы жизнеобеспечения 15 человеко-суток.

Корабль и ракетно-космический комплекс для программы „Союз“ – „Аполлон“ были существенно модернизированы. В силу большого объема доработок корабля (35–40 %) принимается решение о проведении его летно-конструкторских испытаний в количестве двух беспилотных пусков и одного-двух пилотируемых. Поэтому в производство были заказаны ШЕСТЬ кораблей (зав. № 71–76), из них два для совместного полета.

В середине 1973 года был выпущен основной комплект конструкторской документации. Началось изготовление материальной части и экспериментальная отработка.

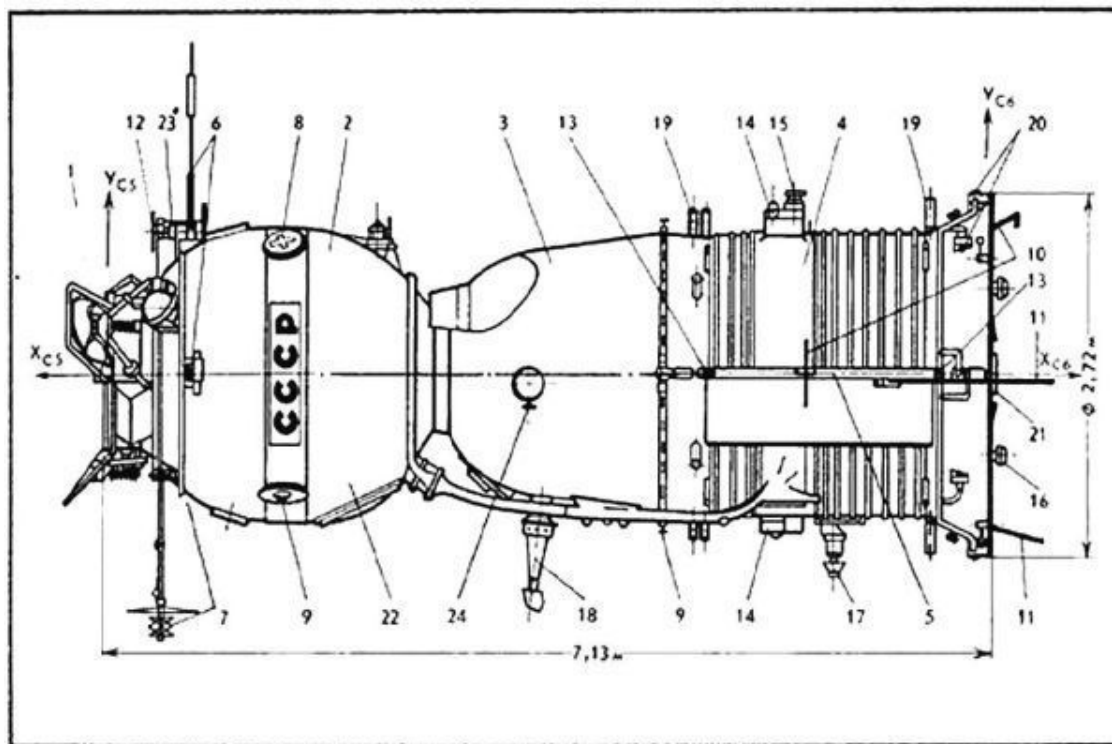
Первые летные испытания начались полетом беспилотного корабля „Союз-М“ (зав. № 71) под названием „Космос-638“ (3–13 апреля 1974 г.). Корабль испытывался во всех автоматических режимах с положительными результатами. Но возвращение корабля на Землю происходило в режиме баллистического спуска вместо управляемого.

Это допускалось, однако важно было знать причину несанкционированного перехода к этому режиму. Что произошло, в ЦУП поняли сразу. На корабле стоял Т-образный сопловой насадок для сброса давления из бытового отсека перед его отделением в процессе спуска. Рядом с ним была установлена в соответствии с требованиями совместимости стыковочная мишень, на ней при сбросе воздуха появилось давление, и корабль получил нерасчетные возмущения. Система управления зафиксировала потерю ориентации перед разделением отсеков и перевела спускаемый аппарат в баллистический спуск. Эту ошибку не заметила ни одна группа специалистов».

После полета «Космоса-638» были приняты необходимые технические меры, которые исключили повторение описанной ситуации.

Таким образом, всего лишь одна неудачно расположенная деталь массой всего в несколько килограммов сбила автоматический корабль на баллистический спуск. Будь корабль пилотируемым, космонавты испытали бы на себе очень опасные перегрузки. Этот случай подчеркивает, что при разработке космической техники все новое нужно обязательно испытывать в космосе. Никакие компьютерные моделирования, никакие технические совещания не смогут предсказать все возможные нештатные ситуации («ошибку не заметила ни одна группа специалистов»).

Это лишний раз подтверждает правоту В. А. Шаталова – все, что можно испытать в космосе, должно быть там испытано. Никакие наземные испытания не заменят испытаний в космосе.



Илл. 1. «Союз-М», разработанный на основе корабля «Союз» специально для полета ЭПАС [1в]

«Второй беспилотный полет корабля „Союз-М“ (зав. № 72) под названием „Космос-672“ был успешно выполнен в период с 12 по 18 августа 1974 года.

Третий и уже контрольный полет корабля „Союз-М“ (зав. № 73) был осуществлен 2–8 декабря 1974 года под названием „Союз-16“ с экипажем в составе А. В. Филипченко и Н. Н. Рукавишников.

Этот пуск завершил летно-конструкторские испытания корабля.

На день старта „Союза-19“ (15 июля 1975 года) технологический план предусматривал практически параллельные работы по двум кораблям зав. № 75 и 76. На них в полной мере были реализованы мероприятия по пожаробезопасности. Корабль № 74, где отдельные мероприятия проводились в ремонтном плане, находился в резерве».

Для участия в проекте ЭПАС американцами был фактически предложен один-единственный экземпляр корабля «Аполлон» [1–3]. Это создало большие трудности для советской стороны.

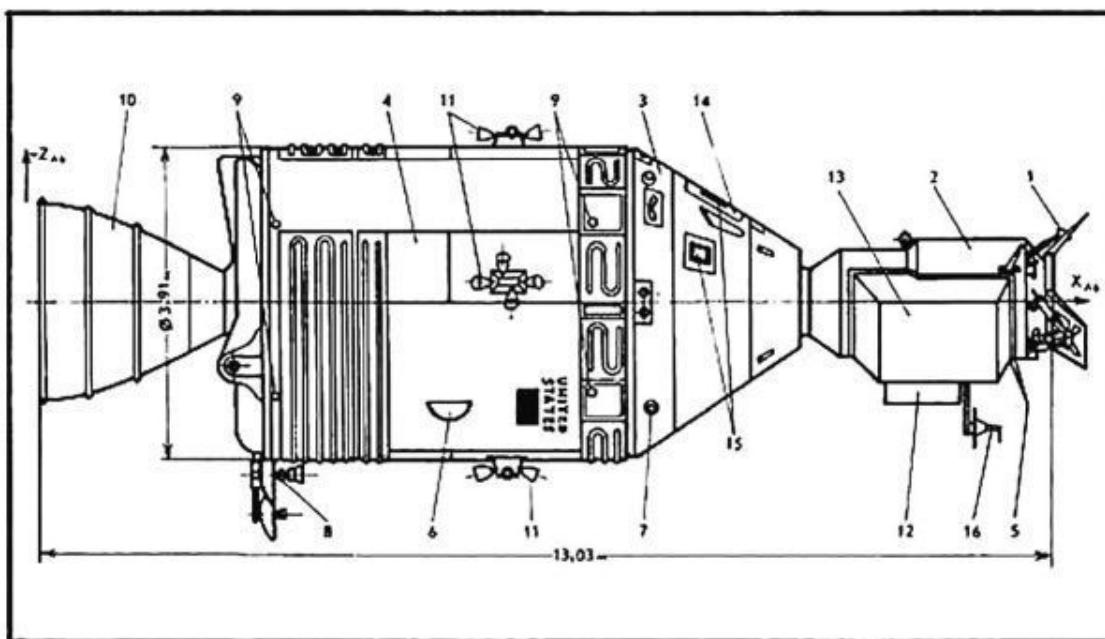
Дело в том, что если на Байконуре уже заправлены топливом основной корабль и дублер, а американцы вдруг сообщают о задержке, то топливо из «Союзов» уже не сольешь, потому что «в топливе есть химически агрессивные вещества, которые постепенно разрушают элементы конструкции двигателя» [1 г].

И в итоге заправленный, но не стартовавший вовремя корабль выходит из строя.

Именно на этот случай был изготовлен и доставлен на космодром в качестве запасного и резервного корабль «Союз-М» (зав. № 74).

Как США имитировали подготовку космической техники для ЭПАС

У «Аполлона-ЭПАС» по проекту предусматривалась крупная и принципиально новая дополнительная часть – стыковочный модуль-шлюз для стыковки кораблей и перехода экипажей из корабля в корабль (масса – 2 т, длина – 3 м, илл. 2).



Илл. 2. Схема корабля «Аполлон» по проекту ЭПАС [1в]

Помните, как небольшая деталь, установленная в неудачном месте, сорвала штатный спуск корабля «Космос-638» и превратила его в баллистический?

А «Аполлон-ЭПАС» дооснащался не мелкой деталью, а трехметровым модулем-шлюзом с массой в 2 т.

В связи с этим полезно повторить часть уже звучавшего высказывания В. А. Шаталова:

«Думаю, что если бы на нашу долю выпало изготовление шлюзовой камеры для перехода экипажей из корабля в корабль, мы бы и ее испытали в условиях космического полета».

Но ничего подобного американцы не сделали!

Сопоставление

Таблица. Что разработано и испытано в космосе при подготовке полета ЭПАС

Технические мероприятия	СССР	США
Разработано и изготовлено кораблей специально для подготовки и проведения ЭПАС. Из них:	6	0*
Испытано до дня «Ч» автоматических кораблей на орбите	2	0
Испытано до дня «Ч» пилотируемых кораблей на орбите	1	0
В день «Ч» приведен в полную готовность дублирующий корабль	1	0
В день «Ч» в дополнение к дублирующему кораблю подготовлен резервный корабль	1	0
Доработка ракеты-носителя (количество испытаний в космосе)	6	0**
Доработка системы аварийного спасения — САС (количество испытаний)	2	0

Примечания:

* Американцами был выделен всего лишь один корабль, якобы оставшийся у них от «лунных» полетов.

** Сведений о доработке американской ракеты нет, но известно, что после ЭПАСа ракета «Сатурн-1В» ни разу не использовалась, что говорит о ее низких практических качествах.

Если верить легенде о полетах на Луну, то тогда **«старый»** «Аполлон» – это определенное достоинство. Ведь «старый» в данном случае означает «проверенный, надежный». Но в том-то и дело, что для ЭПАСа «старый» «Аполлон» не годился. Ведь на «Аполлон- ЭПАС» нужно было установить весьма громоздкий и сложный агрегат длиной в 3 м, массой в 2 т – модуль-шлюз для перехода из корабля в корабль.

Почему же американцы ничего не испытывали в космосе и не предусмотрели никаких мер по резервированию кораблей?

Одно из двух! Или у американцев была волшебная палочка, взмахнув которой, они на Земле делали такую надежную космическую технику, что она не требовала испытаний в космосе. Или они просто не собирались запускать эту технику в космос.

Факты опровергают легенду о сверхнадежности американской космической техники. Об этом могли бы рассказать 14 американских астронавтов (илл. 3), погибших в катастрофах

американских челноков «Челленджер» и «Колумбия» [4]. (В СССР в космических полетах погибли 4 человека.)

А ведь челноки создавали те же самые конструкторские центры и компании, которые до этого разрабатывали «Аполлоны». Увы, «сверхнадежность» моментально испарилась, как только у американцев дело дошло до проектирования и изготовления техники, предназначенной для настоящих космических полетов!

Так какие у нас есть основания верить в сверхъестественную способность американцев доукомплектовать «Аполлон» модулем-шлюзом и при этом не проводить его испытаний в космосе?

Содержание таблицы указывает на то, что с советской стороны готовился реальный космический полет корабля «Союз-М», а с американской стороны проводилась имитация участия «Аполлона» в якобы совместном полете.



Илл. 3. Что сказали бы о надежности американской космической техники члены погибших экипажей челноков «Челленджер» и «Колумбии»?

Для такой имитации вполне достаточно одного макета корабля «Аполлон». Его нужно активно показывать на Земле и обсуждать его устройство с советскими специалистами. Здесь же на Земле можно пристыковывать к нему что угодно. Тот же модуль-шлюз. А затем отстыковывать. Проводить многочисленные различные наземные испытания. Изображать тренировки в нем. Ну и, конечно, проводить побольше совещаний и разного рода обсуждений с советскими партнерами по ЭПАСу.

А испытывать в космосе то, что туда никогда не полетит, – занятие бессмысленное.

2. Странный выбор кандидатуры командира «Союза-19»

Согласно официальной программе ЭПАС, «Союз-19» должен был провести две стыковки с «Аполлоном». В этих стыковках активная роль отводилась «Аполлону». Но очевидно, что и умелые действия экипажа «Союза-19» должны были способствовать успеху стыковок.

В каждом полете космонавты что-то делают впервые. Но когда речь идет о первом международном полете огромного политического значения, то количество этих «впервые» должно быть минимально. Стыковку всегда выполняет командир экипажа. Отсюда наш интерес к практическому опыту А. Леонова, назначенного командиром «Союза-19». Командир «Союза-19», по мнению автора, должен был вынести из своих предыдущих полетов следующий практический опыт:

- а) опыт командования космическим кораблем;
- б) опыт изменения параметров орбиты корабля;
- в) опыт сближения с другим кораблем;
- г) опыт стыковки с другим кораблем;
- д) опыт полета на «Союзах», а лучше – на «Союзе-М»;
- ж) опыт участия в генеральной репетиции советской части ЭПАС (конечно, в качестве командира!);
- з) опыт многодневных полетов на орбите, поскольку полет «Союза-19» планировался на 6 суток;
- е) и, наконец, последний его космический полет должен быть достаточно недавним, чтобы командир «Союза-19» имел свежие практические навыки работы непосредственно в космосе и на современной космической технике.

Ни одному из восьми вышеперечисленных условий к июлю 1975 года космонавт А. Леонов не отвечал!

Какой практический опыт работы в космосе имел А. Леонов накануне ЭПАС?

А. Леонов летал в качестве второго пилота в 1965 году в течение одних суток на корабле «Восход-2». Этот корабль летал в одиночестве.

Задолго до 1975 года корабль «Восход» безнадежно устарел. С 1968 года советские космонавты летали только на «Союзах», предназначенных для совместных полетов, имевших стыковочный узел и шлюз для выхода в открытый космос, солнечные батареи, в общем, имевших кардинальное отличие от кораблей предыдущей серии.

После своего первого полета Леонов десять лет вообще в космосе не был. Соответственно, вплоть до ЭПАСа не было у Леонова и опыта полетов на новых «Союзах».

В декабре 1974 года состоялся первый пилотируемый полет модернизированного корабля «Союз-М» («Союз-16»). Он длился 8 суток. Это была генеральная репетиция советской части официальной программы ЭПАС. В этом полете командиром был А. Филипченко, а бортинженером – Н. Рукавишников. Полетное задание было выполнено полностью и без замечаний, то есть на отлично.

Будущий экипаж «Союза-19» (ни его командир А. Леонов, ни его бортинженер В. Кубасов) в этой генеральной экспедиции не участвовал.

Однако 15 июля 1975 года в день старта «Союза-19», которым начался спектакль ЭПАС, А. Филипченко, образно говоря, так и просидел за кулисами (он был дублером А. Леонова). С ним на пару остался на Земле и Н. Рукавишников.

В космос полетели А. Леонов (командир) и В. Кубасов (бортинженер). Так что на премьере главную роль поручили исполнить А. Леонову, который и в генеральной репетиции не участвовал, и вообще выступал на космической сцене десять лет назад и в совершенно другом спектакле. Оставаясь в рамках общепринятой логики, трудно понять, чем обосновывалась такая «рокировка».

Какой практический опыт имели другие советские космонавты накануне ЭПАС?

Но, может быть, среди других членов отряда космонавтов вообще мало кто отвечал сформулированным требованиям? Ничего подобного! В этом убеждает таблица 1. Это выборка из списка [1] полетов советских космонавтов, осуществленных до полета ЭПАС.

В таблице 1 указаны всего 11 полетов советских космонавтов, хотя к июлю 1975 года наши космонавты осуществили 26 полетов в космос. Из этих 26 полетов в выборку не включены 7 полетов на устаревших кораблях «Восток» и «Восход». С 1968 года советские космонавты летали только на «Союзах».

Таблица 1. Выборка из списка полетов наших космонавтов

Порядковый номер полета по советской программе	Даты полета / Длит. полета в корабле (сут.)	Экипаж (выделен командир)	Корабль
	Примечания		
8	18–19.03.1965 / 1	П. Беляев, А. Леонов	«Восход-2»
	Выход А. Леонова в открытый космос		
10	26–30.10.1968 / 4	Г. Береговой	
	Сближение с беспилотным кораблем «Союз-2»		
11	14–17.01.1969 / 3	В. Шаталов	«Союз-4»
	Стыковка с пилотируемым кораблем «Союз-5»		
12	15–18.01.1969 / 3	Б. Воынов, А. Елисеев, Е. Хрунов	«Союз-5»
	Стыковка с кораблем «Союз-4». Космонавты Хрунов и Елисеев вышли в открытый космос из «Союза-5» и перешли в «Союз-4»		
13	11–16.10.1969 / 5	Г. Шонин, В. Кубасов	«Союз-6»
	Сближение с кораблем. Групповой полет «Союзов» № 6, 7 и 8		
14	12–17.10.1969 / 5	А. Филипченко, В. Волков, В. Горбатко	«Союз-7»
	Сближение с кораблем. Групповой полет «Союзов» № 6, 7 и 8		

15	13–18.10.1969 / 5		В. Шаталов, А. Елисеев	«Союз-8»
	Сближение с кораблем. Групповой полет «Союзов» № 6, 7 и 8			
17	23–25.04.1971 / 2		В. Шаталов, А. Елисеев, Н. Рукавишников	«Союз-10»
	Отработка системы стыковки корабля «Союз» и станции «Салют»			
21	03–19.07.1974 / посещение станции		П. Попович, Ю. Артюхин	«Союз-14» — «Салют-3»
	Стыковка «Союза-14» и станции «Салют-3»			
23	02–08.12. 1974	6	А. Филипченко, Н. Рукавишников	«Союз-16» («Союз-М»)
	Генеральная репетиция советской части ЭПАС — пилотируемое испытание корабля «Союз-М»			
24	11.01 –09.02.1975 / посещение станции		А. Губарев, Г. Гречко	«Союз-17» — «Салют-4»
	Стыковка пилотируемого корабля и станции «Салют-4»			

Советская часть ЭПАС базировалась на использовании модернизированного корабля «Союз» – «Союз-М». Исключение в таблице сделано только для полета «Восхода-2», на котором летал А. Леонов.

За этим исключением, в выборку включены лишь те полеты, в которых отрабатывались элементы сближения космических кораблей (и станций) и их стыковки. Потому что именно сближение и стыковка «Союза-19» и «Аполлона» были «гвоздем» официального проекта ЭПАС. В таблицу также не включены трагически закончившиеся полеты на «Союзе-1» и «Союзе-11».

Что мы видим из этой таблицы:

1. Включая повторные полеты некоторых космонавтов, до января 1975 года 23 советских космонавта летали на «Союзах».

2. Искусством маневрирования в космосе и сближения с другим кораблем (или стацией) овладели восемь командиров кораблей (из них В. Шаталов – трижды).

3. Стыковку кораблей осуществили три командира. Минимальный полетный стаж при полете именно в корабле имел командир Б. Воынов (трое суток, меньше – только у Леонова!), максимальный – командир А. Филипченко (11 суток).

4. Особо следует выделить экипаж «Союза-16/Союза-М» – А. Филипченко (командир) и Н. Рукавишников (бортинженер). Из всего отряда космонавтов только этот экипаж провел в космосе генеральную репетицию советской части официальной программы ЭПАС.

Мы видим, что в сравнении с другими космонавтами космонавт А. Леонов, по существу, имеет нулевой (или почти нулевой) практический опыт, если говорить об опыте, необходимом для успешного осуществления совместного полета и стыковки двух кораблей.

А как обосновывает свое назначение сам А. Леонов?

Видимо, не только у автора книги назначение А. Леонова командиром «Союза-19» вызвало вопросы. 15 июля 2005 года по случаю 30-летия ЭПАСа корреспондент газеты «Известия» задал космонавту такой вопрос [2]:

«В отряде космонавтов было много сильных специалистов. Почему задание, где на карту было поставлено слишком многое, поручили именно вам?»

Вот что ответил А. Леонов: *«Думаю, искали космонавта, который чаще других оказывался в критических ситуациях. Тогда я был единственным, кто побывал в открытом космосе».*

Неужели руководство страны желало подыскать на роль командира советской части международного полета человека, способного *«чаще других оказываться в критических ситуациях»*? Казалось бы, для международного полета, как ни для какого другого, нужен человек, который сумеет не оказаться в нештатной ситуации.



Илл. 1. Создатели космических скафандров (слева направо): ведущий конструктор Исаак Абрамов, генеральный конструктор НПП «Звезда» профессор Гай Северин, первый заместитель генерального конструктора Виталий Сверщек [4]

Задачей А. Леонова во время полета «Восхода-2» был выход в открытый космос. Он эту задачу выполнил, но создал одну за другой две нештатных ситуации, в первой из которых мог погибнуть лично он, а во второй – он и еще в придачу командир корабля П. Беляев вместе со всем кораблем [3]. А все из-за пренебрежения инструкциями. Вот что говорят об этом разработчики скафандров в газете «Аргументы Недели» [4].

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.