



СЕРГЕЙ ЧЕБАНЕНКО

**КОСМОС:
*запланированное
убийство***



***Издательство Ч.С.В.
«Человек, создающий Вселенные»***



ПАНДА

***Серия научной
и научно-популярной
литературы***

Сергей Чебаненко

**Космос:
запланированное
убийство**



УДК 82.312.9(477.61)-35
ББК 39.6(4Укр)- Комаров
Ч-34

Редактор Стрельников В.А.
Художник-оформитель Чекмаев К.Г.

Чебаненко С.
Ч 34 Космос: запланированное убийство/ Сергей
Чебаненко;
художник-оформитель К.Г. Чекмаев. – Киев: Ч.С.В., 2018.
– 590 с.
ISBN 978-966-97718-1-0

Прошло уже более полувека со дня гибели дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР Владимира Михайловича Комарова. Но и сегодня еще остается множество вопросов, на которые так и не дало ответов официальное расследование катастрофы космического корабля «Союз-1» в апреле 1967 года.

Автор, оценив по-новому весь массив имеющихся данных, дает свою интерпретацию событий и предлагает оригинальную версию случившейся пятьдесят лет назад трагедии.

УДК 82.312.9(477.61)-35
ББК 39.6(4Укр)- Комаров

ISBN 978-966-97718-1-0

© Чебаненко С., 2018

Памяти
Владимира Михайловича
Комарова
посвящается

Мой маленький талисман

Весной 1978 года я, начитавшись книг по космонавтике, решил, что поступать после окончания школы буду в Московский авиационный институт.

О том, что МАИ как-то связан с космическими исследованиями, в те годы открыто не говорилось – потенциальный противник и его союзники не должны были знать, что институт готовит будущих работников ракетно-космической отрасли. Но если – по состоянию на начало 1978 года – именно это высшее учебное заведение окончило четверо советских космонавтов (Валерий Николаевич Кубасов, Владислав Николаевич Волков, Виталий Иванович Севастьянов и Валентин Витальевич Лебедев) – этот факт сам по себе говорил многое.

Для успешного поступления в институт было решено не только готовиться к вступительным экзаменам – времени на подготовку было еще вдоволь, школу я должен был окончить только через два года, в 1980 году, - но и произвести «рекогносцировку на местности»: посмотреть на место будущей учебы и окончательно убедиться, что в вузе занимаются космонавтикой.

Хотя в Москве у моей мамы живут родственники и можно было поехать в гости на несколько дней, я решил выбрать другой вариант для «разведывательной миссии» - уговорил родителей отправить меня летом того же 78-го года в столицу СССР в составе детской туристической группы. Так, мне тогда казалось, будет больше свободы для передвижения в Москве.

Разумеется, действительность оказалась иной. Руководитель туристической группы и ее помощница тряслись над детьми – а там были ребята в возрасте от примерно 12 до 16 лет – как квочки над цыплятами. Шаг влево или вправо карался если и не расстрелом перед строем туристической группы, то серьезным словесным

Космос: запланированное убийство

внушением. И, конечно же, программа поездки была жестко расписана по дням, и никакого посещения Московского авиационного института в ней не предусматривалось. Вечером у нас были свободные часы, но, во-первых, мы жили не в самой столице, а в гостинице где-то под Балашихой, а, во-вторых, вечером институт был закрыт.

Ничего не оставалось, как совершить побег прямо среди бела дня.

Когда группа на туристическом автобусе приехала в центр Москвы для посещения Мавзолея Ленина и осмотра Кремля, я сказался больным – «голова кружится!» - и попросил оставить меня в туристическом автобусе. В склонности к побегам на балашихинскую дискотеку в вечернее время я прежде замечен не был, отличался относительно примерным поведением, и руководительницы группы, посоветовавшись, решили пойти мне на встречу. Я был оставлен на попечение водителя автобуса, сел в кресло у окна в самом хвосте салона и сделал вид, что задремал. Водитель, пару раз проконтролировав мое присутствие в зеркале из водительской кабины, махнул рукой на спящего пацана и отлучился по своим делам. Дальше все было делом техники...

Маршрут движения был мною составлен заранее. Я юркнул в метро на станции «Площадь Свердлова» и по «зелененькой» Горьковско-Замоскворецкой линии минут за пятнадцать доехал до станции «Сокол». Вышел «на левую сторону», и еще через десять минут трамвай номер 23 доставил меня прямо к цели: Волоколамское шоссе, дом 4, Московский авиационный институт.

И вот тут «резидента разведки» ждало жесточайшее разочарование. Оказалось, что в институте действует пропускная система и никакому долговязому шкету с улицы сквозь нее не прорваться.

Конечно, вокруг вожделенного МАИ был всего лишь металлический двухметровый заборчик, и при очень большом желании можно было через него

Космос: запланированное убийство

перемахнуть – и не такие «крепости» брали к своим пятнадцати годам «ворошиловградские большевики». Но я рассудил иначе: для первого раза хватит и внешнего осмотра объекта. Мне ведь нужно составить только общее впечатление о «будущей альма-матер», а не похищать секреты советской космонавтики. Поэтому я просто совершил круговую экскурсию вокруг предполагаемого места учебы.

И к радости своей обнаружил со стороны Ленинградского проспекта, там, где находится седьмой корпус института, «брешь в системе секретности». «Брешь» представляла собой книжный киоск, в котором оказалась масса всяческой научно-популярной литературы по космонавтике. Естественно, я тут же потратил почти все деньги, которые мне дали родители «на дорогу» - благо проезд и питание входили в стоимость путевки.

Среди «трофеев» обнаружилась книга космонавта Василия Григорьевича Лазарева и журналиста Михаила Федоровича Реброва «Испытатель космических кораблей» [1.1] - документальная повесть о Владимире Михайловиче Комарове, трагически погибшем в 1967 году при испытаниях космического корабля «Союз-1». А еще там же, в книжном киоске, был приобретен маленький кругленький значок с изображением космонавта Комарова – его черно-белая фотография под стеклышком в круглой золотистой рамке.

Конечно же, книгу о Владимире Комарове я «проглотил» за один вечер. Нельзя сказать, что я раньше не знал ничего о полете «Союза-1» - к тому времени в моем активе было уже несколько десятков прочитанных книг по истории космонавтики и два «издания» собственной рукописной энциклопедии о полетах советских космонавтов. Но в повести Лазарева и Реброва было много новых фактов, о которых я не знал.

Книга заняла достойное место на полке с «космической» литературой в книжном шкафу. А вот значок...

Космос: запланированное убийство

Значок с изображением Владимира Комарова стал для меня настоящим талисманом. Он был приколот к моему пиджаку, когда я сдавал выпускные экзамены в школе, вступительные экзамены в Московский авиационный институт и все остальные экзамены, зачеты и курсовые во время учебы на факультете «Космонавтика и летательные аппараты» МАИ. Он «ездил» служить со мной в армию и работать в монтажно-испытательном корпусе на космодроме Байконур...

...Я всегда считал, что с полетом «Союза-1» что-то «не так» - уж слишком много было недоговорок и в книге Лазарева и Реброва, и в других книгах по истории космической техники.

Конечно, в значительной мере ситуацию прояснило общение с преподавателями «космической» кафедры 601 МАИ и особенно с академиком Василием Павловичем Мишиным, но даже мои преподаватели не слишком охотно вели разговор о полете корабля «Союз-1» и гибели Владимира Комарова.

Только с началом «перестройки» появилось больше информации о том трагическом полете. Первыми, если мне не изменяет память, «отметилась» на этой теме «Комсомольская правда» в январе 1989 года.

Ну, а потом пошло и поехало. Увидели свет книги Николая Каманина «Скрытый космос», Бориса Чертока «Ракеты и люди», Константина Феоктистова «Траектория жизни» и многих других. В них было много новой информации о полете «Союза-1» и его пилоте.

Но количество информации не всегда приводит к информационному удовлетворению. Прочитав эту гору книг, я все равно ощущал какой-то дискомфорт: мне казалось, что тайна катастрофы «Союза-1» и гибели Владимира Михайловича Комарова разгадана не до конца. На эту трагическую страницу истории космонавтики можно и нужно посмотреть совершенно иначе. И сделать совершенно иные, может быть, даже неожиданные выводы.

Космос: запланированное убийство

Вот из этого ощущения информационной неполноты и родилась книга, которую вы читаете...

Я старался написать ее максимально просто, чтобы быть понятным даже совершенно не сведущими в космонавтике читателями, но для полноты картины пришлось все-таки достаточно глубоко забраться в вопросы технического устройства космических кораблей, разобраться в особенностях осуществления советской космической программы, внимательнейшим образом проштудировать воспоминания участников событий тех лет. Чтобы найти все предпосылки трагедии, случившейся 24 апреля 1967 года, мы:

- подробно остановимся на советской космической программе пилотируемых полетов в период с 1961 по 1967 год, уделяя особое внимание политическим и управленческим нюансам ее осуществления;

- совершим достаточно подробную «экскурсию» по отсекам космического корабля 7К-ОК («Союз») и в общих чертах рассмотрим его бортовые системы, особо остановившись на системе парашютирования;

- расскажем о замечательном человеке – Владимире Михайловиче Комарове;

- подробнейшим образом остановимся на всех перипетиях состоявшегося 23-24 апреля 1967 года космического полета корабля 7К-ОК(А) («Союз-1»);

- рассмотрим и детально проанализируем более двух десятков версий о причинах катастрофы советского космического корабля весной 1967 года;

- проследим за ходом расследования катастрофы, повлекшей гибель Владимира Михайловича Комарова, и сделаем свои собственные выводы относительно тех людей, деятельность которых привела к смерти советского космонавта;

- расскажем, когда и как была увековечена память о космонавте Владимире Михайловиче Комарове.

Вполне может статься, что кому-то чтение этой книги покажется скучноватым. Но тут уж ничего не поделаешь - без рассмотрения технических и

Космос: запланированное убийство

исторических подробностей, без свидетельств очевидцев и участников событий в расследовании гибели Владимира Михайловича Комарова никак не обойтись. Ведь только так мы сможем приподнять завесу над тайной и установить настоящие причины трагедии, происшедшей 23-24 апреля 1967 года.

Поэтому запасемся терпением и в путь!

Советская космическая программа

В преддверии космической эры

В Советском Союзе было принято истоки отечественной космонавтики искать в теоретических работах соотечественников. Главным теоретиком космонавтики, бесспорно, был и остается Константин Эдуардович Циолковский (1857-1935) – простой учитель из Калуги, почти совершенно глухой, самоучка, сформулировавший те основы, на которых через несколько десятилетий и произошло могучее дерево советской космонавтики. Константин Эдуардович считается автором «формулы Циолковского», идеи «ракетных поездов» (то есть применения многоступенчатых ракет для исследования внеземного пространства) и основ «космической философии». И сегодня призывом к действию для людей Земли звучат его слова:

«Человечество не останется вечно на Земле, но в погоне за светом и пространством, сначала робко проникнет за пределы атмосферы, а потом завоюет себе все околосолнечное пространство».

Теория без практики – ничто. Какой бы впечатляющей и продуктивной ни была теоретическая и пропагандистская деятельность, но реальное освоение космического пространства могло начаться только с началом проектирования и испытаний ракетных летательных аппаратов. В первые два десятилетия двадцатого века государственные деятели во всем мире были еще очень далеки от того, чтобы поддержать исследования в области разработки ракет. Поэтому решение этой сложнейшей, но одновременно и интереснейшей задачи взяли на себя добровольные объединения инженеров, конструкторов, изобретателей и испытателей. К середине 20-х годов во всем мире там и

Космос: запланированное убийство

сям начали возникать и множиться кружки и общества людей «желающих странного»: строить ракеты, чтобы на них отправиться в заоблачные высоты, на Луну, Марс, Венеру, а потом и ко всем остальным планетам Солнечной системы и далеким звездам. Именно усилиями этих энтузиастов - «пионеров космоса» - и были созданы сначала первые образцы ракет и реактивных самолетов, а потом и модели будущих аппаратов для штурма заоблачных высот.

Не обошла эта «мода на ракеты» и СССР. Самые крупные «сообщества сторонников междупланетных сообщений» возникли в Ленинграде («Газодинамическая лаборатория») и в Москве («Группа изучения реактивного движения»). Ленинградская Газодинамическая лаборатория была создана в 1928 году на базе существовавшей с 1921 года Лаборатории под руководством выдающегося ученого-химика Николая Тихомирова, занимавшегося разработкой пороховых топлив и небольших ракет. Московская Группа изучения реактивного движения сформировалась при Обществе содействия обороне, авиации и химическому строительству (ОСОАВИАХИМ). Начало ее созданию было положено в 1931 году образованием секции ракетных двигателей, которую возглавил Фридрих Цандер.

К началу 1933 года в Ленинградской ГДЛ трудились уже свыше полутора сотен сотрудников. Именно в ГДЛ в 1929 году начались первые в СССР экспериментальные разработки жидкостных и электрических ракетных двигателей. Серьезные работы по ракетной технике велись и в московской ГИРД.

Добровольное творчество на общественных началах не осталось без внимания властей. В руководстве СССР заинтересовались военным применением ракетной техники. В соответствии с приказом заместителя наркома по военным и морским делам Михаила Тухачевского осенью 1933 года был организован государственный Реактивный научно-

Космос: запланированное убийство

исследовательский институт (РНИИ, позднее стал именоваться НИИ-3). Новую структуру подчинили Народному комиссариату тяжелой промышленности. Начальником нового института стал Иван Терентьевич Клейменов, главным инженером - Георгий Эрихович Лангемак. Заместителем начальника института был назначен Сергей Павлович Королев.

Увы, но сталинские репрессии 30-х годов ударили и по Реактивному научно-исследовательскому институту. Сначала в 1937 году был арестован и расстрелян курировавший РНИИ маршал Михаил Тухачевский. Затем были арестованы и казнены в застенках НКВД начальник РНИИ Иван Клейменов и главный инженер института Георгий Лангемак. В 1938 году арестовали конструктора ракетных двигателей Валентина Глушко. Через несколько месяцев был репрессирован и Сергей Королев. В результате этого удара многие перспективные работы в РНИИ либо затормозились, либо вообще были остановлены. Стоит, однако, отметить, что среди работ, которые велись в РНИИ к концу 30-х годов, практически не было работ, связанных с разработкой баллистических ракет дальнего действия или ракет для осуществления орбитальных и межпланетных космических полетов.

К масштабным планам по боевому и мирному применению крупных баллистических ракет в СССР вернулись только после окончания Второй Мировой войны. Еще на исходе боевых действий в Европе, в руки советских конструкторов попали разработки команды Вернера фон Брауна, создавшей в первой половине 40-х годов боевую ракету «Фау-2». Именно на основе этой ракеты в Советском Союзе были созданы в 1947 году первые отечественные ракеты Р-1. Серия из десяти ракет была собрана на заводе НИИ-88 в подмосковных Подлипках. 18 октября 1947 года с полигона Капустин Яр в Астраханской области был осуществлён первый в СССР пуск баллистической ракеты дальнего действия.

Вопросы развития ракетной техники в СССР на рубеже 40-х-50-х годов определялись Постановлениями

Космос: запланированное убийство

Совета Министров СССР № 1175-440сс «О плане опытных и научно-исследовательских работ по реактивному вооружению на 1948-1949 гг.», утвержденным 14 апреля 1948 года, и № 5891-2209сс от 30 декабря 1949 года «О дальнейшем развитии работ по исследованию верхних слоев атмосферы».

Почти сразу же с началом пусков по военным программам возникли первые проекты мирного использования ракеты – для запусков искусственного спутника Земли и полета в космическое пространство человека. Конечно, Р-1 была еще недостаточно мощной, чтобы решить эти задачи, но на ее основе вполне можно было начать конструирование ракет для космических экспедиций.

Еще за год до первого пуска Р-1 один из основоположников советской космонавтики Михаил Тихонравов (он создавал первые советские ракеты еще в 30-х годах в ГИРДе) и военный инженер Николай Чернышев направляют лично Иосифу Виссарионовичу Сталину проект постройки ракеты «ВР-190». По их замыслу, ракета, по конструкции практически аналогичная немецкой «Фау-2» и советской «Р-1», должна была поднять на высоту почти двести километров – то есть практически уже в космос! - двух пилотов и научную аппаратуру, а затем возвратиться на Землю с использованием парашюта. Сталин проект одобрил, но Министерство авиационной промышленности СССР занималось, в основном авиационными проектами, и поэтому тихо спустило ракетно-космическую разработку Тихонравова и Чернышева «на тормоза». Формально Министерство было право: ни в одном из официальных постановлений Советского правительства проект «ВР-190» не значился, и, следовательно, рассматривался просто как теоретическая разработка. Первый прорыв человека в космос в начале 1950-х годов так и не состоялся.

В те годы не находила поддержки у советских ученых и военных и идея создания искусственного

Космос: запланированное убийство

спутника Земли. 14 июля 1948 года все тот же неугомонный Михаил Тихонравов выступил на годовичном собрании Академии артиллерийских наук СССР с докладом об искусственном спутнике Земли. Увы, доклад назвали «фантастикой».

И только во второй половине 50-х годов у планов о прорыве человечества в космос появился реальный шанс для воплощения в жизнь. Под руководством Сергея Павловича Королева в СССР создавалась межконтинентальная баллистическая ракета Р-7. Ее начали проектировать под многотонную ядерную бомбу. Потом вес бомбы физикам удалось снизить. Но ракета уже была в разработке, и Советский Союз в итоге получил на старте своей космической программы очень мощный носитель. Этой ракете-носителю по силам было уже не только отправить ядерную боеголовку за тысячи километров, но и вывести на околоземную орбиту первый искусственный спутник, а – после добавления дополнительной ракетной ступени – и космический корабль с человеком на борту.

Известный советский конструктор космических систем Владимир Сыромятников в книге «100 рассказов о стыковке и о других приключениях в космосе и на Земле» дает достаточно полный анализ ситуации, сложившейся в нарождающемся ракетостроении к середине 50-х годов минувшего века:

«Для руководства страны создание первой МБР - межконтинентальной баллистической ракеты - имело стратегическое значение. У Советского Союза, удаленного от своего главного потенциального противника на многие тысячи километров, окруженного союзниками США, американскими военными базами, не было к тому времени полноценного паритета. В этом смысле обладание атомным и водородным оружием мало что давало, ведь, несмотря на наличие «летающих крепостей» Ту-2, доставить водородную бомбу через океан на крыльях самолетов было практически невозможно, а самая дальнобойная королевская ракета

Космос: запланированное убийство

Р-5М летала всего на тысячу двести километров. Для реальной угрозы потенциальному противнику требовались именно МБР.

С другой стороны, работая над боевыми ракетами, Королев никогда не забывал о достижении и исследовании космоса. Первые пуски трофейных «Фау-2» состоялись в октябре 1947 года, первый пуск ракеты Р-1 - в сентябре 1948 года, а в октябре, то есть через месяц, полетела ракета с приборами для исследования верхних слоев атмосферы на высотах до ста километров. С тех пор полеты «академических» ракет стали регулярными. К 1954-1955 годам относятся также первые планы по разработке и запуску искусственного спутника Земли (ИСЗ)» [2.1].

В конце 1953 года С.П.Королев обратился к министру оборонной промышленности СССР Д.Ф.Устинову с предложением привлечь М.К.Тихонравова для работ в НИИ-88 и организовать в Опытно-конструкторском бюро-1 (ОКБ-1) отдел по разработке искусственного спутника Земли. Перевод М.К.Тихонравова с группой соратников в НИИ-88 состоялся в 1956 году.

Однако понадобился еще внешнеполитический «толчок», чтобы дать советским космическим проектам официальный ход. 29 июля 1955 года 34-й президент США Дуайт Эйзенхауэр принял решение о запуске первого американского ИСЗ в 1957 году. Советское руководство среагировало почти молниеносно: уже 16 августа 1955 года президиум ЦК КПСС во главе с Никитой Сергеевичем Хрущевым дал отмашку началу работ по отечественному варианту искусственного спутника Земли.

(Кстати, потом эта ситуация будет повторяться неоднократно: США строят космические планы, открыто сообщают о них в средствах массовой информации, а СССР, изучив публикации в прессе, потихоньку, без лишнего шума начинает делать то же самое, – и, по крайней мере, в конце 50-х – начале 60-х годов XX века

Космос: запланированное убийство

оказывается еще и первым на финише. Так будет и с первым спутником, и с первым полетом человека в космос, и с многоместными кораблями, и еще со многими другими «чудесными достижениями» советской космической науки).

25 сентября 1955 года Сергей Королев выступил на юбилейной сессии Московского высшего технического училища им. Н.Э.Баумана, посвященной 125-летию этого вуза. Он достаточно подробно рассказал о результатах исследования верхних слоев атмосферы Земли при помощи ракет. А потом заявил, что при современном развитии ракетной техники задачи по созданию искусственных спутников Земли и полету ракеты с Земли до Луны являются уже вполне осуществимыми инженерными задачами. Затем Сергей Павлович фактически изложил свой план «прорыва в космос»: «Наши задачи заключаются в том, чтобы советские ракеты летали выше и раньше, чем это будет сделано где-либо еще. Наши задачи состоят в том, чтобы советский человек первым совершил полет на ракете. Наши задачи - это создание нового вида сверхскоростного транспорта для пассажиров и грузов - создание ракетных кораблей. Наши задачи в том, чтобы первый искусственный спутник Земли был советским, был создан советскими людьми и чтобы в безграничное пространство мира первыми полетели советские ракеты и ракетные корабли».

Фактически же официальный старт осуществлению советской космической программы был дан 30 января 1956 года. В этот день было принято совместное постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР. Постановление касалось стратегических вопросов развития науки и техники Советского государства и поэтому носило закрытый характер. Принятый высшим руководством страны документ в самых общих чертах определял этапные цели для развития будущей советской космонавтики. По многим своим пунктам эта

Космос: запланированное убийство

программа была бессрочной. Но в целом реализовать ее предполагалось в течение 10-15 лет.

С позиций сегодняшнего дня достаточно интересно взглянуть на те первые советские космические планы. Так, запуск спутника весом до двух с половиной тонн планировался к 1958 году. Пилотируемый корабль должен был отправиться в космос не позднее 1964 года. Любопытно, что запуски пилотируемых кораблей предполагалось осуществлять еженедельно. Автоматические спутники-разведчики намечалось вывести на околоземные орбиты к 1970 году.

Все это были задачи, которые имели двойственный характер: и спутники, и космические корабли можно было использовать и для гражданских, и для военных программ. Понятно, что в условиях разворачивающейся в 50-е годы гонки вооружений между СССР и США, между Варшавским договором и НАТО военные задачи были для советского руководства приоритетными. Руководство страны, видимо, располагало из разведывательных источников информацией о планах стратегов из Пентагона нанести по Советскому Союзу внезапный и массированный ядерный удар и поэтому неоднократно заявляло, что 1941 год, когда страна была застигнута врасплох нападением фашистской Германии, не должен повториться. Поэтому любой военной деятельности - в том числе и военному аспекту зарождающейся космонавтики - ЦК КПСС и Совет Министров СССР уделяли первоочередное внимание.

Следует, однако, отметить, что эти военные задачи не были детализированы: до запуска первого спутника оставалось еще более полутора лет, человечество еще очень приблизительно представляло себе, что может дать ему выход в космос. Поэтому даже военные космические проекты носили пока весьма расплывчатый характер.

Тем более интересно, что следующими в перечне целей космической программы, определенном

Космос: запланированное убийство

постановлением 1956 года, стоят вполне конкретные и вроде бы чисто гражданские задачи. Во-первых, предполагалось создать ракету-носитель, которая могла бы достичь второй космической скорости и обеспечить полет с этой скоростью полезной нагрузки весом двенадцать тонн. Во-вторых, ставилась задача создания сверхмощной ракеты, способной вывести на низкую околоземную орбиту груз массой около ста тонн. Такая грузоподъемность ракеты-носителя должна была обеспечить полет к Луне и высадку на ее поверхность экипажа из двух-трех человек. Отметим, что ни по запуску со второй космической скоростью 12-тонного аппарата, ни по лунной экспедиции советских космонавтов точные сроки в совместном постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР не ставились.

Не стоит, однако, обольщаться насчет неожиданно проявившегося «миролюбия» советского руководства, которое в условиях грозящего вот-вот развернуться прямого военного столкновения между СССР и США поставило - хоть и без четких сроков для реализации - вроде бы чисто гражданские задачи: полет искусственного аппарата со второй космической скоростью и высадку космонавтов на поверхность естественного спутника Земли. Достаточно вспомнить, что в Советском Союзе – как и на Западе, - в те годы считалось вполне возможным и приемлемым существование «скрытых» в космосе ракет с ядерными боеголовками, способных в любое время по команде с Земли «вынырнуть» из космического пространства и нанести удар по целям на территории противника. Для этого вполне могла быть использована полезная нагрузка весом в 12 тонн – последняя ступень ракеты-носителя, обеспечивающая маневрирование в космосе, и снаряженная ядерной боевой частью. А на самой Луне планировалось строительство военных ракетных баз. Для их создания и смены боевых расчетов и нужна была высадка космонавтов на лунную поверхность. Предполагалось, что с такой лунной военной базы,

Космос: запланированное убийство

вооруженной ракетным и ядерным оружием, можно будет держать под прицелом всю Землю. Поэтому у советской программы межпланетных исследований все же был и военный аспект.

История, наверное, никогда не даст однозначный и четкий ответ, какие именно цели - больше гражданские или больше военные - преследовало советское руководство, принимая в начале 1956 года постановление по развитию космонавтики в СССР. Тем не менее, задачи по подготовке космических экспедиций автоматических и пилотируемых аппаратов были сформулированы и поставлены. Научным и инженерным коллективам теперь предстояло заняться их практическим воплощением в жизнь.

Вот тут очень своевременно и подоспела спроектированная ОКБ-1 под руководством Сергея Королева ракета Р-7. Именно в расчете на эту ракету Королев и его сотрудники начинают проектирование первого советского спутника, который в целях секретности именуют «объектом Д».

Первые в космосе

Весной 1957 года начинаются тестовые испытания ракеты Р-7. Если ее первый запуск 15 мая 1957 года был удачен только отчасти – ракета ушла со старта, но полетную задачу не выполнила, - то запуск 21 августа 1957 года прошел практически полностью успешно, боевая часть ракеты достигла заданного района СССР. Однако для полного успеха требовалось еще доработать ее боеголовку. Эта доработка могла занять несколько месяцев инженерных и технических изысканий и их воплощения «в металл».

Один из участников подготовки первых ракетных пусков Р-7 Владимир Сыромятников вспоминал:

Космос: запланированное убийство

«...Основные силы ОКБ-1 сосредоточились на отработке «семерки» (то есть ракеты Р-7 – С.Ч.), и в 1956 году был подготовлен лишь эскизный проект спутника («объекта Д» - С.Ч.) , который впоследствии стал третьим. К концу (1956 – С.Ч.) года стало ясно, что создать этот большой спутник, начинить его сложной научной аппаратурой в короткие сроки не реально. Поэтому Королев, получая тревожные сообщения из-за океана (о том, что США могут запустить свой искусственный спутник Земли первыми – С.Ч.), подготовил решение создать простейший вариант, который получил название ПС - простейший спутник; по замыслу, он должен был быть готов к моменту первого успешного пуска «семерки». Королев также написал об этом докладную в правительство с просьбой разрешить запуск такого спутника до середины 1957-го. Однако отработка ракеты затянулась, майский пуск прошел неудачно: из-за пожара в хвостовой части она немного не дотянула до отделения боковых блоков - «боковушек». Аварийными стали и последующие два летних пуска: вторая ракета не ушла со старта и ее демонтировали, а у третьей из-за больших возмущений по крену, в конце концов, оторвалась «боковушка». Четвертый пуск «семерки» в конце августа и пятый в начале сентября оказались в целом успешными» [2.1].

Еще в конце 1956 года, когда стало ясно, что создание «объекта Д» затягивается, Сергей Королев и его сотрудники нашли выход, который мог бы обеспечить приоритет СССР в исследовании космоса. Королев обратился в советское правительство с просьбой разрешить ракетные пуски с новой полезной нагрузкой - простейшими спутниками небольшой массы. Никита Хрущев дал свое согласие. 15 февраля 1957 года было принято решение советского руководства, предусматривающее запуск простейшего неориентированного искусственного спутника Земли, проведение проверки возможности наблюдения за спутником и приема радиосигналов с его борта.

Космос: запланированное убийство

(Любопытное свидетельство о разговоре Сергея Королева с «советским руководством» содержится в книге Генерального секретаря ЦК КПСС Леонида Брежнева «Космический Октябрь»:

«Космические дела вошли в мою жизнь задолго до того дня, когда все узнали о них. Дело в том, что Центральный Комитет поручил мне как секретарю ЦК КПСС координацию всех работ по развитию ракетно-космической техники. Пришлось вплотную заниматься конкретными вопросами, связанными с осуществлением нашей космической программы.

Однажды, приехав ко мне, Сергей Павлович сказал:

- Предлагаю на следующем экземпляре ракеты установить ПС - простейший спутник. Зачем нам возить балласт? Пусть над земным шаром полетает хотя бы модель космического корабля, с помощью которой можно будет получить первые научные данные об ионосфере Земли и проверить наземную систему наблюдения.

Мне было известно, что в конструкторском бюро Королева уже создавался такой спутник. После обсуждения было признано, что установка на ракете даже небольшого ПС принесет новые, ценнейшие сведения, которые будут полезны в дальнейших работах. И спутник было решено установить на ракете во время ближайшего пуска «Семерки» [2.2]

Единственное, что переврал в этом тексте Леонид Ильич - это то, что приписал принятие решения по первому спутнику себе, «отобраз» его у тогдашнего Первого секретаря ЦК КПСС Никиты Хрущева).

К концу сентября 1957 года простейший спутник ПС-1 - шарик с радиопередатчиком и телеметрическим оборудованием внутри и четырьмя внешними антеннами - был изготовлен, доставлен на Байконур и установлен на ракете Р-7. Спутник весил 83,6 килограмма. Его корпус имел сферическую форму, диаметр 0,58 метра и был изготовлен из алюминиевого сплава, который тщательно

Космос: запланированное убийство

отполировали снаружи. Внутри герметичного корпуса располагалась вся аппаратура. Снаружи к корпусу крепились две пары радиоантенн длиной 2,4 и 2,9 метра.

В ночь с 4 на 5 октября 1957 года первый искусственный спутник Земли вышел на орбиту. Оценивая результаты первого пуска, один из конструкторов ПС-1 Владимир Сыромятников много позже напишет в своей книге «100 рассказов о стыковке и о других приключениях в космосе и на Земле»:

«Реакция мирового сообщества на запуск спутника, выведенного на орбиту 4 октября 1957 года, известна, но далеко не полностью.

Радиосигналы - знаменитое бип–бип - не знали языковых барьеров. Более того, именно реакция Запада на наш спутник помогла Хрущеву осознать, что произошло на самом деле. Фраза «нет пророков в своем отечестве» как нельзя лучше относится и к открытию космической эры. Кричащие заголовки лондонских и нью–йоркских газет, напечатанные аршинными буквами, аналитические статьи - как и почему такое могло случиться?! - резко контрастировали с первым коротким сообщением ТАСС, набранным почти петитом. Конечно, Запад взволновал прежде всего тот факт, что Советы оказались способны запустить вокруг Земли ракету, а значит - и боеголовку. Спутник, прорыв в космос стал лишь символом этого технического достижения.

Только после этого руководство страны осознало, какую технику смог создать почти «простой советский человек» и какую пропаганду передовому социалистическому строю он обеспечил. А это было только начало. Лишь 9 октября на первой странице «Правда» поместила большую статью в том же западном стиле о наших достижениях» [2.1].

Мир еще не успел очнуться от «космического шока», а уже 3 ноября 1957 года в космос отправилось первое живое существо – собака Лайка. Снова обратимся к мемуарам участника событий тех лет конструктора ракетно-космических систем Владимира Сыромятникова:

Космос: запланированное убийство

«Спутник ПС был создан и запущен на орбиту в очень короткий срок. Но то, что произошло между 4 октября и 3 ноября 1957 года, даже сейчас не поддается полному пониманию, сегодняшнему здравому смыслу. Трехнедельная история его создания (то есть история создания второго советского искусственного спутника Земли – С.Ч.) стала легендой.

Через несколько дней после возвращения с полигона Главного конструктора спутника Н. Хрущев, который за эти дни осознал космическую реакцию всего мира, вызвал его к себе и изложил отношение партии и правительства к произошедшему событию. Оно сводилось к следующему: ты, Королев, молодец, мы этого не забудем, но... через месяц 40-летие Советской власти, необходимо отметить его новым оригинальным достижением; все, что для этого требуется, будет обеспечено. В результате, вместо того чтобы взять отпуск и отдохнуть после напряженных месяцев, увенчанных грандиозным успехом, Главному конструктору пришлось возглавить еще одну космическую эпопею.

Осенью 1957 года думать об основном, третьем спутнике («объекте Д» – С.Ч.) было все еще нереально. Однако еще одна «семерка» оказалась зарезервированной на всякий случай, был также изготовлен и запасной ПС. Что касается действительно чего-то нового, то эту роль выполнила собака - друг человека, на которого всегда можно положиться в трудную минуту. В середине 50-х ракетчики создали аппаратуру и приобрели опыт по запуску собак на геофизических ракетах на большие высоты, за пределы атмосферы. Так судьба Лайки оказалась предрешенной.

Весь задел использовали сполна: ракета, второй ПС, собачья кабина, основные системы. За три с половиной недели все это нужно было подготовить, многое спроектировать и изготовить заново, отработать и испытать, запустить в космос и получить данные с орбиты, а также проанализировать результаты и

Космос: запланированное убийство

отрапортовать. Ключевым игрокам ударной команды пришлось работать круглые сутки, не уходя с завода домой.

Второй спутник запустили за три дня до назначенного срока, 3 ноября 1957 года. Подобные подвиги совершались только во время войны. Великая октябрьская космическая революция состоялась!» [2.1].

Иной версии событий придерживается Сергей Хрущев в книге «Никита Хрущев: кризисы и ракеты»:

«...Королёв не зря торопился первым запустить спутник. Теперь настал час его анонимного всемирного торжества — он впереди планеты всей...

Возвратившись (из Киева – С.Ч.) в Москву, отец (то есть Первый секретарь ЦК КПСС Никита Сергеевич Хрущев – С.Ч.) получил предложения Королёва о запуске новых двух спутников: одного - массой в несколько сотен килограммов - немедленно, другого - еще тяжелее, около тонны, - через полгода. Успех окрылил Королёва, он планировал форсировать двигатели и на модернизированной «семерке» начать запуски сверхтяжелых спутников и даже межпланетных зондов.

К этой новой ракете Королёв теперь примеривал свои полумечты-полупланы.

Отец в принципе поддержал Сергея Павловича. Он тоже «заболел» космосом. Однако, стоя обеими ногами на земле, поинтересовался, не повредит ли такой оборот испытаниям боевой ракеты. Пропаганда пропагандой, наука наукой, но оборона - прежде всего. Королёв заверил: ни в коей мере. Испытания уложатся в год, возможно, чуть больше. Несоразмерил он свои силы, ошибся или покривил душой, но «семерку» удалось принять на вооружение лишь через три с лишним года, в начале 1960-го.

Второй спутник Сергей Павлович предложил запустить к празднику, в этом году исполнялась круглая дата - сорокалетие революции. Отец засомневался, не принесла бы спешка вреда, вместо подарка получим сплошное расстройство. Королёв уговорил его. Он не

Космос: запланированное убийство

сомневался в успехе, ну а ежели что, то просто промолчим. Дома отец поделился со мной новостью: к празднику на орбиту выйдет новый спутник с собакой на борту.

Хочу прояснить одно недоразумение. Не раз в воспоминаниях свидетелей и участников событий тех лет мне приходилось читать, как Королёв передавал своим коллегам то пожелания, а то и требования отца запустить спутник или космический корабль к очередной знаменательной дате. В самой такой постановке с точки зрения принятых у нас стереотипов нет ничего предосудительного. Все эти годы мы сдавали дома, заводы, мосты к дате. Не было бы ничего удивительного и в подобных просьбах отца, если бы они попросту были. Скорее всего, авторы искренне заблуждаются, память подводит. А возможно, Сергей Павлович, желая прибавить обороты, использовал не только свой авторитет, но и отца.

От отца я не раз слышал о предложениях Королёва запустить что-нибудь новенькое, невиданное к «красному» дню. Желание понятно, а подогнать сроки, особенно если впереди несколько месяцев, несложно. Отец же шутил: «Поспешешь - людей насмешишь». Пока спутники запускались в беспилотных вариантах, его еще удавалось уговорить...»

Большинство историков космонавтики считают, что инициатива «срочного» запуска второго спутника исходила все-таки не от Сергея Павловича Королева, а от Никиты Сергеевича Хрущева.

В 1958 году в космическое пространство был запущен и третий советский искусственный спутник Земли - долгожданный «объект Д» - по тем временам настоящий гигант, весом 1327 килограмм.

А следующий, 1959-й, год вообще был годом фантастических успехов СССР в космических исследованиях. Ракетный зонд «Луна-1» стал первой искусственной планетой под названием «Мечта». В сентябре 1959 года межпланетная станция «Луна-2»

Космос: запланированное убийство

попала в Луну, доставив на ее поверхность советский вымпел. 4 октября 1959 года станция «Луна-3» передала из космических высот на Землю первый фотоснимок обратной стороны Луны.

Стало ясно, что настало время для следующего шага – полета в космос человека.

Программа «Восток»

Еще в конце 1957 года, оценивая перспективы развития ракетно-космической отрасли в целом, Главный конструктор Сергей Павлович Королев пришел к убеждению, что ракета Р-7, которая использовалась для запусков советских искусственных спутников Земли, при установке на нее дополнительной третьей ступени вполне может стать надежной основой для первых полетов в космос человека.

Но как убедить руководство страны, что пилотируемый полет нужен? Как пробиться на самый верх с таким предложением? Никита Сергеевич Хрущев был в восторге от успешных полетов первых спутников. Королев не без оснований считал, что идею послать в космос человека Хрущев тоже поддержит. Но с другой стороны существовало так называемое «военное лобби», выразившее интересы советского военно-промышленного комплекса. Представители этой группировки склонялись к мнению, что космос нужно использовать, прежде всего, в военных целях. Например, для размещения на орбите ядерного оружия или спутников-фоторазведчиков. Полет человека в космос был очень далек от этих актуальных для начала 60-х годов военных задач.

Считается, что Королев решил пойти на небольшую хитрость. Поскольку тогдашнее руководство страны всегда старалось учитывать мнение Министерства обороны СССР при финансировании

Космос: запланированное убийство

новых разработок, Главный конструктор решил сделать в вопросе о необходимости создания пилотируемого космического корабля своими союзниками именно тех, кто мог бы воспрепятствовать его плану отправить человека в космос, то есть самих военных. Нужен военным спутник-фоторазведчик? Значит, сделаем спутник-фоторазведчик! Но такой, который - при определенной его переделке - сможет стать и первым космическим кораблем для полета человека в космос.

И завертелось колесо «бюрократической подготовки» к будущему космическому рейсу. 15 февраля 1958 года Королев попросил сотрудников ОКБ-1, - в том числе и Михаила Тихонравова - того самого, который еще с конца 40-х годов был горячим сторонником штурма ближнего космоса пилотируемыми ракетными системами, - коротко обосновать техническую возможность пилотируемых полетов. Тихонравов, который к тому времени уже трудился в ОКБ-1 под руководством Королева, вместе со своими сотрудниками справился с поручением руководства быстро и качественно.

На служебной записке начальника отдела проектирования космических кораблей ОКБ-1 Михаила Клавдиевича Тихонравова Сергей Павлович Королев делает короткую приписку: «Имеющиеся в настоящее время технические средства позволяют осуществить полет человека в ближайшем времени».

Минуя все инстанции военно-промышленной системы, летом 1958 года служебную записку о возможности полета человека в космос Королев направляет непосредственно в административный отдел ЦК КПСС. Как правило, документы из административного отдела напрямую попадали на рабочий стол Первого секретаря ЦК КПСС Никиты Сергеевича Хрущева. Так случилось и в этот раз. Учитывая выдающуюся роль Королева в ракетно-космической технике, работниками административного отдела было решено сразу же представить служебную записку Никите Сергеевичу

Космос: запланированное убийство

Хрущеву с соответствующей рекомендацией о ее политической полезности. Как и ожидал Королев, Хрущев записку прочитал более чем внимательно и мгновенно оценил и политические, и пропагандистские выгоды первого полета в космос советского человека.

Как раз в это время США начали работы по созданию спутников военной разведки. Разумеется, СССР должен дать адекватный ответ на «американский вызов». Таким адекватным ответом может быть только создание собственных разведывательных спутников. Готовилось специальное постановление Советского правительства о начале финансирования работ по созданию таких спутников-разведчиков. И тут Королев, которому и планировалось поручить работу по созданию военных спутников, делает замечательный политический ход: он просит председателя государственного комитета по оборонной технике Константина Николаевича Руднева и вице-президента академии наук СССР Мстислава Всеволодовича Келдыша включить дополнительно всего несколько слов в проект этого документа. После фраз о создании советского спутника-разведчика следует добавить: «...и полета пилотируемых космических кораблей-спутников». Предложение Королева принимается. Чуть позже принимается и постановление правительства. Всего одной фразой Королев фактически делает «военное лобби» своими союзниками в подготовке первых пилотируемых полетов: «Хотите спутник-фоторазведчик? Он будет! А пилотируемый корабль – это один из этапов создания такого спутника!». Более того, даже рабочая индексация предстоящих разработок четко указывает приоритеты: индекс 1К получают экспериментальные аппараты, 2К - разработки спутника-фоторазведчика и 3К - проект пилотируемого космического корабля.

Примерно в тоже время были окончательно определены и цели советской космической программы, которую планировалось реализовать на корабле «Восток»:

Космос: запланированное убийство

- осуществление первых пилотируемых полетов в космическое пространство;
- изучение воздействия условий космического полета на состояние здоровья и работоспособность космонавта;
- проверка общих принципов построения пилотируемых космических кораблей.

В результате проектно-конструкторских работ и их воплощения «в металле» уже к маю 1960 года СССР располагал прообразом первого в мире пилотируемого корабля. Космический корабль «Восток» состоял из двух основных отсеков: шарообразного спускаемого аппарата (отсека для размещения космонавта) и приборного отсека (отсека для размещения двигательной установки и оборудования). Отсеки соединялись между собой с помощью металлических лент и пиротехнических замков. Масса корабля - около 4,73 тонн. Длина (без антенн) – примерно 4,4 метра. Максимальный диаметр 2,43 метра.

15 мая 1960 года со стартовой площадки космодрома Байконур был запущен первый советский космический корабль-спутник (заводской индекс 1КП). Это был простейший прообраз будущего пилотируемого корабля «Восток». Хотя на нем еще не было системы жизнеобеспечения для космонавта и не устанавливалась тепловая защита, первый корабль-спутник через четыре дня космического полета по командам с Земли произвел имитацию спуска. Однако из-за отказа одного из блоков системы ориентации тормозной импульс двигателя был направлен не в ту сторону, в какую требовалось для входа герметичной кабины корабля в земную атмосферу. Поэтому корабль-спутник вместо спуска перешел на более высокую орбиту. Обо всех этих перипетиях испытательного полета на следующий же день было честно и открыто сообщено в информации Телеграфного агентства Советского Союза (ТАСС).

Не прошло и суток, как прозвучавшей в эфире информацией заинтересовались разведывательные службы США. Вывод аналитиков ЦРУ был однозначен:

Космос: запланированное убийство

фразы из сообщения ТАСС о том, что «в течение последних лет в Советском Союзе проводятся научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по подготовке полета человека в космическое пространство» и что корабль-спутник - это и есть такой космический корабль «для длительных полетов человека в космическом пространстве», не являются обычной «коммунистической пропагандой». Советский Союз действительно приступил к испытаниям космической техники для запуска космонавтов на околоземные орбиты.

«Восток» стараниями инженеров и испытателей постепенно доводился до требуемого уровня надежности. Шли испытания кораблей-спутников, пассажирами которых были собаки. К сожалению, второй корабль с собаками Лисичкой и Чайкой на орбиту не вышел из-за аварии двигательной установки первой ступени. Следующая попытка запуска животных в космос с возвращением их на Землю была предпринята 19 августа 1960 года. В этот день впервые в мире удалось запустить в космос, а затем вернуть на Землю живыми и здоровыми собак Белку и Стрелку.

Успех, как известно, окрыляет. 11 октября 1960 года Никита Сергеевич Хрущев подписывает совместное Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР, в котором запуск человека в космос объявляется особо важной задачей и намечается на декабрь 1960 года.

Если оставить в стороне мнение из «очень высоких кабинетов», успешное проведение летно-конструкторских испытаний корабля-спутника в августе 1960 года в любом случае еще предстояло закрепить новыми удачными пусками беспилотных кораблей. Сергей Павлович Королев не собирался рисковать жизнями испытателей космической техники и принял твердое решение: только после двух удачных полетов беспилотных кораблей с собаками на борту мог последовать первый полет человека в космос.

Космос: запланированное убийство

Как назло, началась черная полоса неприятностей. Очередной запуск корабля-спутника состоялся 1 декабря 1960 года. Выведение на орбиту и сам полет в космическом пространстве прошли нормально. Но при возвращении на Землю случилась беда. Из-за нерасчетного угла входа в плотные слои атмосферы корабль вместе с собаками Пчелкой и Мушкой пошел на посадку по пологой траектории и должен был сесть где-то за пределами территории Советского Союза. Секретный космический корабль не должен был попасть в чужие руки. Поэтому система аварийного подрыва объекта уничтожила беспилотный корабль еще в верхних слоях атмосферы.

22 декабря 1960 года состоялся следующий пуск, но вновь произошла авария: раньше положенного времени выключилась двигательная установка третьей ступени, и корабль произвел аварийную посадку в лесах Якутии, недалеко от города Туры. К счастью, летевшие в космос собаки Жемчужина и Жулька (по другим данным их звали Комета и Шутка) остались живы и были эвакуированы поисково-спасательной группой.

Следующие пуски кораблей-спутников инженеры и конструкторы готовили с особой тщательностью. Они должны были стать «зачетными» перед запуском в космос человека.

9 марта 1961 года состоялся полет четвертого космического корабля-спутника. Собака Чернушка и одетый в скафандр космонавта манекен «Иван Иванович» облетели Землю и успешно приземлились.

Пятый корабль-спутник стартовал 25 марта 1961 года. Полет собаки Звездочки и еще одного манекена также прошел практически без замечаний.

На запуске с космодрома пятого корабля-спутника присутствовала в полном составе «шестерка» первых советских космонавтов: Валерий Быковский, Юрий Гагарин, Григорий Нелюбов, Андриян Николаев, Павел Попович и Герман Титов.

Космос: запланированное убийство

Всего в первом отряде было двадцать потенциальных покорителей Вселенной. Летом 1960 года для первых стартов «Востоков» отобрали шестерых кандидатов в космонавты и начали готовить их более интенсивно. Впрочем, перед самым запуском «шестерка» вообще стала «тройкой»: Гагарин, Титов, Нелюбов.

3 апреля 1961 года Никита Сергеевич Хрущев провел очередное заседание Президиума ЦК КПСС. Один из вопросов повестки дня - решение о запуске советского человека в космос. Президиум ЦК партии дал «добро» на запуск во второй декаде апреля 1961 года космического корабля «Восток» с человеком на борту.

12 апреля 1961 года в 9 часов 07 минут по московскому времени Юрий Гагарин отправился в свой исторический 108-минутный полет вокруг земного шара. В целом полет прошел нормально и завершился успешным приземлением и космонавта, и самого корабля 3 КА № 3 («Восток»).

(Интересно, что вплоть до второй половины 80-х годов факт катапультирования Юрия Гагарина из корабля «Восток» на этапе спуска в земной атмосфере тщательно скрывали. Советские верхи очень хотели официально зарегистрировать полет Гагарина в качестве авиационного рекорда, а по правилам Международной авиационной федерации (ФАИ) пилот должен был находиться на борту летательного аппарата от момента взлета до самого приземления. Для полетов на корабле «Восток» штатной была схема катапультирования космонавта на заключительном этапе спуска. Но советскому руководству был нужен рекорд, ибо «без бумажки – ты букашка, а с бумажкой – человек!» Поэтому и устно, и документально в течение двадцати с лишним лет все советские ученые, инженеры, писатели и прочие причастные к космонавтике лица дружно ввали: «Гагарин приземлился внутри космического корабля «Восток»! Враки – враками, но собственно к бессмертному подвигу Юрия Алексеевича Гагарина это массовое

Космос: запланированное убийство

пропагандистско-политическое вранье никакого отношения не имеет).

Весь мир в буквальном смысле был потрясен прорывом СССР в космическое пространство. Особую растерянность можно было заметить в США: ведь американцы с 1959 года планомерно и тщательно готовились к полету человека в космос, первыми набрали отряд космонавтов, и были стопроцентно уверены, что именно гражданин США Алан Шепард первым из людей увидит Землю в иллюминаторе космического корабля. Правда, полет Шепарда планировали суборбитальным. Ракета-носитель «Редстоун» должна была только «подбросить» капсулу «Меркурий» в космос – по баллистической кривой, без выхода на околоземную орбиту. Полет планировался на 5 мая 1961 года. И вдруг 12 апреля – Гагарин, «Восток», орбитальный полет. Было от чего прийти в замешательство.

Но оправились достаточно быстро. Уже 25 мая 1961 года 35-й Президент США Джон Ф. Кеннеди выступил с программным заявлением:

«Наша страна должна принять на себя обязательство в достижении следующей цели – до конца этого десятилетия, доставить человека на Луну и безопасно вернуть его на Землю. Ни один космический проект нашего времени не будет более впечатляющим или более важным в исследования космоса на длительный период времени, и ни один не будет таким трудным и дорогостоящим. Мы предлагаем ускорить разработку предназначенного для этого лунного космического корабля. Мы предлагаем разработать различного типа жидкостные и твердотопливные носители, много мощнее, чем любой из разработанных к настоящему времени, вплоть до самых сверхмощных. Мы предлагаем выделить дополнительные средства для разработки других типов ракетных двигателей и для беспилотных исследований – исследований, которые особенно важны для той цели, которую наша страна не

Космос: запланированное убийство

должна упустить ни в коем случае: безопасности человека, который первым совершит этот дерзкий полет. Но в самом общем смысле к Луне полетит не один человек – если мы утверждаем это решение, то это будет весь наш народ».

Это была не просто эмоциональная реакция на советские успехи в области космонавтики, это была настоящая общенациональная государственная программа. Увы, но немедленной реакции руководства СССР не последовало. Пройдет еще более трех лет, пока Советский Союз в полной мере вступит в научно-техническое соревнование с США в «лунной гонке».

А пока в СССР готовили второй пилотируемый полет. Долго спорили: на какой срок нужно лететь? Если «очень осторожно» - то три витка вокруг Земли, если «на всю катушку» - тогда сутки. Решающее слово сказал Сергей Королев: «Сутки – это обычный жизненный цикл человека. Если хотим знать реакции человека на все факторы космического полета, нужен именно суточный полет».

Решение было принято, и 6 августа 1962 года Герман Титов стартовал в космос на корабле «Восток-2». Он встретил на околоземной орбите «семнадцать космических зорь» и благополучно вернулся на родную Землю.

Еще один полет – на трое суток – Королев ориентировочно планировал на конец 1961 года, но тут заартачились представители советских вооруженных сил: пилотируемые космические полеты – это очень хорошо и с точки зрения науки, и с точки зрения пропаганды достижений социализма, но где обещанный спутник-фоторазведчик? Пришлось удовлетворять аппетиты советского военно-промышленного комплекса.

К пилотируемым полетам вернулись только через год. В групповом полете двух космических кораблей «Восток-3» (11-15 августа 1962 года) и «Восток-4» (12-15 августа 1962 года) дружбу народов СССР блестяще продемонстрировали чуваш Андриян Николаев и

Космос: запланированное убийство

украинец Павел Попович. Трех- и четырехсуточный полеты дали много новой научной информации. На «Востоках» еще не было стыковочных механизмов, но блестящая работа баллистиков сделала возможным очень близкую по космическим масштабам встречу двух кораблей на околоземной орбите.

На следующий год групповой полет повторили, но уже с новым набором «космических рекордов». В рекордный для того времени по продолжительности пятисуточный полет на корабле «Восток-5» (14-19 июня 1963 года) отправился Валерий Быковский. Через день компанию ему составила на корабле «Восток-6» первая в мире женщина-космонавт Валентина Терешкова (16-19 июня 1963 года).

К середине 1963 года многим из причастных к практической космонавтике в СССР стало ясно: взвешенной и продуманной пилотируемой программы у Советского Союза нет. Можно, конечно, и дальше наращивать продолжительность полетов на космических кораблях «Восток», но что в перспективе? Полеты к Луне с высадкой космонавтов на ее поверхность? Орбитальные станции для мирных и военных целей? Стратегической определенности в направлении космических усилий СССР не было, несмотря на имеющиеся «общие пожелания» в постановлениях ЦК КПСС и Советского правительства.

Новый путь открыла смелая – на уровне отчаянного научно-технического авантюризма – инициатива Сергея Королева и сотрудников его ОКБ-1

Программа «Восход»

По состоянию на 1 января 1964 года в космическом пространстве побывало уже шесть советских космонавтов на шести космических кораблях серии «Восток». Для подготовки к новым космическим полетам

Космос: запланированное убийство

в 1964 году еще 17 сентября 1963 года генералом Николаем Петровичем Каманиным была сформирована группа космонавтов в составе: Павел Беляев, Борис Волинов, Виктор Горбатко, Дмитрий Заикин, Владимир Комаров, Алексей Леонов, Евгений Хрунов и Георгий Шонин. Планы на 1964 год были большие: выполнить одиночный полет космонавта продолжительностью восемь суток, а потом – очередной групповой полет двух космических кораблей, которые должны были летать до десяти суток и проводить военно-прикладные эксперименты.

Но довольно скоро выяснилось, что в наличии было лишь общее желание совершить в 1964 году три космических полета, чтобы в очередной раз «утереть нос Америке». Но не было самой программы полета – то есть того перечня исследований и экспериментов, которые должны быть выполнены во время полетов космических кораблей «Восток–7», «Восток–8» и «Восток–9». Генерал Каманин пишет в своем дневнике:

«19 ноября 1963 года.

Мы будем готовиться к наиболее трудному варианту - групповому полету на двух кораблях продолжительностью 8-10 суток. Полетное задание будет сложным: на кораблях много нового оборудования и имеются более широкие возможности для управления кораблем. Ни Академия наук, ни промышленность не проявляют инициативы в определении задач очередного полета космонавтов. Придется нам взять это на себя. Завтра начинаю «бой» за уточнение обстановки, выяснение намерений и возможностей сторон, за составление конкретных планов и программ предстоящих полетов».

Но усилий одного генерала Каманина оказалось явно недостаточно, чтобы «снизу» сформировать программу космических полетов на 1964 год. Наступил январь 1964 года, а ясности по-прежнему не было никакой. Как оказалось, Никите Сергеевичу Хрущеву и политической верхушке страны космические полеты

Космос: запланированное убийство

нужны были только для демонстрации преимуществ социалистического строя над капиталистическим. Конечно, длительные полеты на десять суток могли бы дать некоторый политический эффект, но совсем не того размаха, на который рассчитывали руководители СССР.

Из-за начавшегося постепенного охлаждения руководства страны к космосу в начале 1964 года стала ощущаться нехватка финансирования пилотируемых космических программ. Стали проявляться и серьезные просчеты в организации работ в конструкторских бюро и на заводах – изготовителях космической техники. Во многих случаях военные и научные изделия по установленным срокам проектирования и изготовления в буквальном смысле «налезали» друг на друга. Даже для самого Сергея Павловича Королева зимой 1964 года подготовка к полету очередных трех «Востоков» была далеко не первоочередной задачей. В результате всех этих организационных «нестыковок» стало падать качество выпускаемой продукции, появились нарушения в выполнении технологических процессов, росла аварийность.

В начале 1964 года Сергею Павловичу Королеву пришла в голову идея, которая очень многим проектантам в его конструкторском бюро показалась сначала совершенно фантастической: переделать космический корабль «Восток» таким образом, чтобы в нем могли совершить полет на орбиту два или даже три космонавта одновременно. Кроме того, Королев всерьез доказывал, что из такого модернизированного «Востока» можно будет осуществить еще один шаг в освоении космоса – выход космонавта в скафандре из корабля, летящего по околоземной орбите.

Новая космическая программа получила название «Восход». В рамках ее предполагалось подготовить два варианта космического корабля: первый (заводское обозначение ЗКВ) – для полетов двух или трех космонавтов, второй (заводское обозначение ЗКД,

Космос: запланированное убийство

рабочее название «Выход») – для обеспечения выхода человека из корабля в космос.

В целом конструкция космического корабля «Восход» была аналогична кораблю «Восток». «Восход» состоял из двух основных отсеков: шарообразного спускаемого аппарата (кабины космонавтов) и приборного отсека (отсека для размещения двигательной установки и оборудования). По сравнению с кораблем серии «Восток» космический корабль «Восход» был дополнительно снабжен новым приборным оборудованием (дополнительной системой ориентации с ионными датчиками, усовершенствованной телевизионной и радиотехнической аппаратурой и др.), резервной твердотопливной установкой и системой мягкой посадки.

Идея Сергея Павловича Королева переделать одноместный «Восток» в многоместный «Восход» нашла понимание и поддержку у Первого секретаря ЦК КПСС, Председателя Совета министров СССР Никиты Сергеевича Хрущева. В начале шестидесятых годов социально-экономическое положение СССР стало ухудшаться, и советскому руководству остро требовались новые политические эффекты для поддержания своего веса как внутри страны, так и во всем мире. Американцы готовят в 1965 году полет двухместного космического корабля «Джемини»? Что же, мы не имеем права отставать, мы должны обогнать США! Поэтому мы отправим в космос не двух, а сразу трех человек, и не в 1965, а в 1964 году! США собираются осуществить выход своего космонавта из кабины корабля в открытое космическое пространство? Наш космонавт сделает это раньше американцев, мы должны сохранять свое лидерство в космической гонке!

В этой погоне за очередным успехом в космосе политические руководители СССР часто не задумывались о том, какой ценой будет достигнут этот успех. Речь шла не только о дополнительных финансовых расходах, которые ложились тяжелым

Космос: запланированное убийство

бременем на народное хозяйство страны. Для советских космонавтов предстоящие полеты на многоместных «Восходах» были куда более серьезным риском, чем старты на одноместном «Востоке». Ведь при модернизации корабля из одно- в многоместный с «Востока», в частности, убиралось катапультируемое кресло, чтобы обеспечить размещение в кабине корабля двух или трех космонавтов. Это означало, что в первые секунды полета ракеты-носителя и при спуске космического корабля в атмосфере после завершения орбитального полета экипаж «Восхода» было невозможно спасти в случае аварийной ситуации. Генерал Николай Каманин писал в своем дневнике:

«14 сентября (1964 года – С.Ч.).

Часа два изучал систему аварийного спасения (САС) «Восхода». Для нее характерны четыре периода с момента старта ракеты:

1) до 27-й секунды полета спасение экипажа в случае аварии носителя фактически невозможно;

2) с 27-й до 44-й секунды полета спасение затруднено, но возможно;

3) при срабатывании САС в период с 44-й до 501-й секунды обеспечивается приземление корабля на территории СССР;

4) в период с 501-й секунды и до выхода на орбиту (на 523-й секунде) аварийная посадка возможна лишь вне территории СССР.

Во всех случаях члены экипажа остаются в корабле, который приземляется с помощью парашютно-реактивной системы» [2.3].

То есть при взрыве ракеты-носителя на старте и при нераскрытии купола парашюта во время спуска с орбиты космонавты должны были погибнуть практически со стопроцентной вероятностью.

Кроме того, посадить в «Восток», ставший «Восходом», трех космонавтов можно было только в том случае, если отправить их в полет без скафандров, в одних шерстяных полетных костюмах. Ну, а если во

Космос: запланированное убийство

время полета случится разгерметизация кабины корабля? Шансов спасти экипаж в этом случае тоже не было.

На все эти опасности закрыли глаза, чтобы в очередной раз подтвердить хрущевский пропагандистский тезис о том, что «социализм – это надежная стартовая площадка для освоения космоса». Политика взяла верх над безопасностью космонавтов.

Кстати, по этой же причине решили не включать в состав экипажей «Восходов» ранее уже летавших покорителей Вселенной – Гагарина, Титова, Николаева и других. В случае аварии во время запуска факт гибели неизвестного никому кандидата в космонавты было гораздо легче скрыть, чем гибель всемирно известного героя космоса...

Пожалуй, более сумбурной и непоследовательной пилотируемой программы, чем «Восход», история и советской, и мировой космонавтики не знала. На словах декларировались исследовательские, научные, технические цели будущих полетов, а на деле все они были нацелены, прежде всего, на побитие различных космических рекордов и удержание пошатнувшегося приоритета СССР в космосе. По утверждению конструкторов и инженеров, космические корабли «Восход» были еще совершенно «сырые», конструктивно и технологически недоработанные. Более того, даже по внутреннему бортовому оборудованию они отличались друг от друга очень сильно. В период осуществления программы «Восход» в 1964 – 1966 годах непрерывно менялись задачи полетов. Поскольку менялись задачи полетов, менялись и экипажи. Поэтому ни о каком порядке и плановости в формировании экипажей и речи быть не могло. Это вносило в подготовку космонавтов постоянные элементы нервного напряжения, создавало атмосферу неуверенности в завтрашнем дне и ненужности собственной работы.

Говоря о достоинствах «Восхода», Петр Асташенков в книге «Главный конструктор» писал:

Космос: запланированное убийство

«Этот корабль, развивая все лучшее, что было в «Востоках», во многих отношениях шел дальше них. Космонавты в нем впервые могли совершать полет без скафандров. Не было и системы катапультирования - корабль должен был приземляться мягко. Появились новые приборы, телевизионное и радиотехническое оборудование» [2.4].

Вышеприведенная цитата - это ярчайший пример, как недостатки, возникшие в результате переделки одноместного «Востока» в многоместный «Восход», можно выдать за достоинства!

А появление на борту «Восхода» неких «новых радио- и телевизионных приборов» прокомментировал журналист Леонид Владимиров (Л.В. Финкельштейн) в книге «Советский космический блеф»:

«Фраза особенно бесподобна в смысле техники вранья. Замечательна она тем, что, строго говоря, соответствует действительности. На борту «Восхода» и в самом деле «появились» такие радиоприборы, каких не было на «Востоках». К этому надо только сделать всего две оговорки: во-первых, новые приборы были миниатюрными, специально приобретенными за границей, чтобы довести вес радиооборудования до абсолютного минимума; во-вторых, они «появились» вместо всех приборов «Востока» и вместо запаса жизнеобеспечения. На «Востоке» космонавт имел запас всего необходимого для комфортабельной жизни в течение десяти суток; на «Восходе» запас (на троих) был трехсуточным, а полный рацион питания был вложен только на одни сутки» [2.5].

К сожалению, не все шло гладко и при наземных испытаниях космического корабля «Восход». Генерал Николай Каманин вспоминал:

«5 сентября (1964 года – С.Ч.).

На испытаниях «Восхода» выявлено еще несколько дефектов при приводнении корабля. Если добиваться устранения обнаруженных недостатков, то пуск в этом году может вообще не состояться. Думаю,

Космос: запланированное убийство

что недостатки корабля при приводнении можно проигнорировать: вероятность приводнения «Восхода» незначительна, и нужно идти на риск.

7 сентября (1964 года – С.Ч.).

Только что получил телеграмму из Феодосии - там опять неприятности. «Восход» был сброшен с самолета на высоте 10 тысяч метров, но люк парашютной системы не отстрелился, парашюты не раскрылись, и объект полностью разрушился. Причины этого происшествия пока точно не установлены. Предполагают, что при доработке электросхемы отстрела люка для самолетных испытаний где-то была допущена ошибка. Королев обещал до 22 сентября подготовить для испытаний новый корабль, а это - очередная задержка полета «Восхода» и новое доказательство того, что корабль недостаточно надежен.

18 сентября (1964 года – С.Ч.).

Состоялось заседание Госкомиссии. Б.Е.Черток доложил, что неотстрел парашютного люка на «Восходе» при испытаниях в Феодосии произошел по вине ОКБ-1: электросхема отстрела люка имела серьезные дефекты и не была продублирована. Королев в своем выступлении признал вину ОКБ-1 и доложил, что схема переработана, основные ее элементы продублированы и она будет подвергнута тщательным испытаниям. Королев согласился подготовить и вновь провести испытания «Восхода» в Феодосии, но просил Госкомиссию разрешить пуск «Восхода» с манекенами независимо от феодосийских испытаний. В связи с необходимыми доработками «Восхода» Госкомиссия решила назначить пуск с манекенами на 28-30 сентября» [2.3].

Систему приводнения корабля нужно дорабатывать, парашютная система ненадежна, есть много замечаний по работе бортового оборудования «Восхода»... Всем ясно, что корабль еще очень «сырой» его необходимо дорабатывать и испытывать. Но все спешат буквально вытолкнуть трехместный пилотируемый «Восход» на околоземную орбиту в

Космос: запланированное убийство

октябре-начале ноября 1964 года. Почему такая спешка? Американцы готовятся стартовать на своем двухместном «Джемини» только через полгода, весной 1965-го. Есть еще целых шесть месяцев на тщательные проверки советского многоместного корабля. Но... Но 7 ноября весь советский народ будет праздновать 47-ую годовщину Великой Октябрьской социалистической революции. Как же тут обойтись без нового «космического рекорда» к празднику, без «нового выдающегося достижения советских конструкторов и ученых»?

Конечно, космонавты были в курсе всех описанных выше «доработок» космического корабля «Восход», понимали, что предстоящие полеты будут очень опасны. Но не один из них не дрогнул. Все хотели лететь, конкуренция между кандидатами в экипаж многоместного корабля была не шуточная.

Из-за постоянно выявляемых дефектов и доработок оборудования запуск автоматического варианта корабля «Восход» с манекенами переносится с конца сентября на первую неделю октября 1964 года.

И вот наконец... 6 октября 1964 года в 10 часов по московскому времени ракета-носитель с кораблем ЗКВ № 2 («Восход») оторвалась от старта и через 30 секунд скрылась в осенних облаках над космодромом Байконур.

«Все внимательно слушали отсчет секунд: 10, 20, 30... и так - до 523-й секунды, - вспоминал позднее генерал Николай Каманин. - На 120-й секунде отделяются боковушки, на 150-й - сбрасывается обтекатель, на 290-й начинает работать последняя ступень, а на 523-й секунде корабль выходит на орбиту и становится спутником Земли».

В сообщении ТАСС корабль ЗКВ № 2 («Восход») назвали «Космосом-47» - опять же в целях пресловутой секретности: зачем всему миру преждевременно знать, что СССР отрабатывает в автоматическом варианте будущий многоместный пилотируемый корабль?

Космос: запланированное убийство

После суточного полета по околоземной орбите автоматический корабль совершил успешный спуск и посадку на Землю. Генерал Николай Каманин записал в рабочем дневнике:

«Посадка прошла нормально и в заданном районе. Парашютно-реактивная система «Восхода» сработала отлично, и он приземлился с нулевой скоростью. Корабль оставил на пахоте след глубиной девяносто миллиметров. Сильный ветер протащил корабль метров 160, но экипаж «Восхода» может немедленно после приземления отцепить парашюты и тем самым исключить протаскивание.

Анализ данных по контролю пуска и полета подтвердил хорошую работу всех систем ракеты и корабля, кроме третьей ступени ракеты. В работе двигателя этой ступени был трехсекундный спад тяги на 10 процентов, но потом нормальная работа двигателя восстановилась, и корабль набрал необходимую скорость. Причина спада тяги пока не установлена» [2.3].

Итак, хотя автоматический вариант корабля ЗКВ («Восход») совершил успешный полет, но множество вопросов по его надежности еще остается. Тем не менее, время не ждет, праздник 7 ноября не за горами. Поэтому Государственная комиссия принимает решение о запуске пилотируемого корабля.

Перед самым запуском «всплыла» еще одна неприятность: из-за ограничений по массе «Восхода» для запуска на ракете-носителе невозможно было обеспечить космонавтов средствами жизнеобеспечения более чем на два дня. Это означало, что полет можно планировать только максимум на двое суток. При этом появлялся дополнительный фактор риска: если на корабле по той или иной причине не сработают тормозные двигатели, и торможение за счет трения корабля о верхние слои атмосферы Земли затянется на несколько суток, космонавты погибнут из-за недостатка воздуха, воды и пищи. И все-таки решили рискнуть – запустить корабль с тремя космонавтами в космос ровно

Космос: запланированное убийство

на одни сутки. Еще сутки зарезервировали на всяческие возможные неожиданности.

12 октября 1964 года в 10 часов 30 минут ракета-носитель с космическим кораблем ЗКВ № 3 («Восход») стартовала с первой площадки космодрома Байконур. На борту корабля находился экипаж, состоящий из командира корабля подполковника Комарова Владимира Михайловича, членов экипажа – научного сотрудника – космонавта кандидата технических наук Феоктистова Константина Петровича и врача – космонавта Егорова Бориса Борисовича.

(Ниже мы расскажем о полете экипажа на корабле «Восход» подробнее, а сейчас ограничимся лишь короткой информацией об этом односуточном полете).

После выхода корабля на околоземную орбиту Владимир Комаров доложил в наземный центр управления полетом о положении дел на борту «Восхода». Константин Феоктистов приступил к регистрации параметров, характеризующих работу бортовой аппаратуры, контролировал температуру, давление и влажность в кабине корабля. Борис Егоров, осмотрев товарищей по экипажу, записал в бортовом журнале результаты медицинских наблюдений.

В ходе суточного космического полета Владимир Комаров неоднократно ориентировал «Восход» в пространстве, используя систему ручного управления. Константин Феоктистов фотографировал горизонт Земли, наблюдал границу между земной поверхностью и атмосферой. Борис Егоров осуществлял физиологические наблюдения за сердечнососудистой системой, кровеносной системой, функциями вестибулярного аппарата, центральной и периферийной нервными системами, исследовал дыхание, газообмен и энергозатраты в условиях невесомости, производил забор крови у всех членов экипажа.

13 октября 1964 года программа односуточного полета была полностью выполнена. «Восход» успешно сошел с орбиты и в 10 часов 47 минут приземлился в 312

Космос: запланированное убийство

километрах северо-восточнее города Кустанай (Казахская ССР).

Увы, пропагандистский эффект от нового советского достижения в области освоения космического пространства оказался смазан политическими реалиями – в тот же день Пленум ЦК КПСС снял со всех постов и отправил на пенсию Первого секретаря ЦК КПСС, Председателя Совета Министров СССР Никиту Сергеевича Хрущева. Это была мировая новость № 1, а успешный полет советского многоместного корабля занял в те дни только вторые позиции.

Но полет «Восхода» был только первой ступенькой масштабного космического проекта полетов многоместных кораблей, который задумали Сергей Королев и его коллеги. Вторым шагом должен был стать выход в космос из космического корабля одетого в скафандр космонавта – конечно же, снова первый в мире. Американцы собираются осуществить подобную операцию весной 1965 года. Что же, мы должны стартовать раньше и обеспечить советский приоритет в «космической гонке».

18 марта 1965 года в 10 часов 00 минут по московскому времени с первой площадки космодрома Байконур был осуществлен запуск космического корабля ЗКД № 4 («Восход-2»). На его борту находился экипаж в составе командира корабля полковника Беляева Павла Ивановича и второго пилота подполковника Леонова Алексея Архиповича.

Подготовка к выходу второго пилота в космическое пространство началась сразу же после выведения корабля на околоземную орбиту. На втором витке вокруг Земли Алексей Леонов вышел в открытый космос. В безопорном пространстве он совершил пять отходов и подходов к кораблю. Самый первый отход он выполнил на минимальное расстояние – около одного метра. В последующих отходах второй пилот удалялся от корабля на полную длину фала – на пять метров.

Космос: запланированное убийство

Плавающая в безопорном пространстве, космонавт вел телефонные переговоры с командиром корабля и наземными станциями связи, определял возможности ориентации человека в открытом космосе.

Когда «Восход-2» пролетал над Сибирью, Алексей Леонов вернулся внутрь корабля. Это удалось сделать с трудом, поскольку скафандр раздулся из-за большой разницы во внутреннем и внешнем давлении.

После завершения выхода в космос Алексея Леонова, экипаж корабля проводил навигационные эксперименты, наблюдал за метеорологическими процессами в земной атмосфере, изучал ее оптические характеристики. Павел Беляев и Алексей Леонов выполнили также значительный объем медицинских исследований, продолжили исследования вестибулярного аппарата.

Готовясь к посадке, космонавты заметили некоторые отклонения в системе ориентации корабля на Солнце. Было принято решение о посадке корабля на 18-м витке с помощью ручного управления.

Управляемый Павлом Беляевым корабль сошел с орбиты и 19 марта 1965 года в 12 часов 02 минуты совершил посадку в 180 километрах от города Перми. Так как место посадки оказалось в тайге, поисково-спасательная служба смогла эвакуировать космонавтов только через двое суток после приземления – 21 марта.

Уже весной 1965 года, почти сразу же после завершения полета «Восхода-2», встал вопрос о продолжении программы полетов космических кораблей этой серии. Но «полоса везения» для советской космонавтики явно подошла к концу:

«18 декабря (1965 года – С.Ч.) «Джемини-7» поставил рекорд продолжительности полета - 14 суток. А в Институте медико-биологических проблем (ИМБП) на 14-е сутки испытания системы жизнеобеспечения (для космического корабля «Восход», который должен был летать с двумя космонавтами в течение 15 - 20 суток – С.Ч.) досрочно прекратились. В этот же день состоялось

Космос: запланированное убийство

заседание Военно-промышленной комиссии (ВПК), на котором Л.В.Смирнов провел очередное «избиение» смежников ОКБ-1 (конструкторское бюро, которым руководил С. П. Королев – С.Ч.) за срывы графиков поставок комплектующих. Досталось Н. А. Пилюгину, М. С. Рязанскому, Г.И. Северину, Г. И. Воронину и многим другим главным конструкторам. После «разноса» ясности с готовностью «Восходов» не прибавилось, но ВПК обязала Королева запустить два «Восхода» и два «Союза» до XXIII съезда КПСС, запланированного на март 1966 г.» [2.6].

После смерти Сергея Павловича Королева 14 января 1966 года во время хирургической операции руководить непосредственной подготовкой к полету «Восхода-3» от конструкторского бюро стал его первый заместитель Василий Павлович Мишин. На совещании 28 января 1966 года по его настоянию было решено перед полетом космонавтов осуществить испытательный полет на космическом корабле «Восход» двух собак. В феврале-марте 1966 года космический корабль серии «Восход» успешно совершил полет под наименованием «Космос-110» с собаками Ветерком и Угольком на борту. Собаки-испытатели пробыли на околоземной орбите 22 дня и отлично перенесли длительную невесомость.

Но чем ближе была предполагаемая дата запуска в космос «Восхода-3», тем больше проблем стало появляться. Весной 1966 года, когда подготовка «Восхода-3» вступила уже в завершающую фазу, неожиданно начали всплывать новые технические проблемы и нерешенные вопросы, которые могли в перспективе серьезно осложнить всю космическую экспедицию.

Поэтому старт очередного советского космического корабля в 1966 году так и не состоялся. 10 мая 1966 года, за две недели до запланированного запуска, прошло заседание Военно-промышленной комиссии под председательством заместителя Председателя Совмина СССР Л.В.Смирнова.

Космос: запланированное убийство

Председатель Государственной комиссии Г.А.Тюлин, главный конструктор ОКБ-1 В.П.Мишин, руководитель подготовки космонавтов генерал Н.П.Каманин доложили, что все готово к пуску 25-28 мая космического корабля «Восход-3». Но, заслушав все доклады, Л.В.Смирнов неожиданно высказался за отмену космического полета, мотивировав свое предложение тем, что полет длительностью в 18-20 суток не даст ничего нового ни науке, ни обороне страны. Кроме того, осуществление полета «Восхода-3» якобы существенно задержит работу над перспективным космическим кораблем 7К-ОК «Союз» и в 1966 году не удастся запустить его на орбиту. Была и политическая причина: якобы полет без маневра на орбите и без стыковки покажет отставание СССР от США и будет воспринят мировой общественностью как доказательство превосходства американцев.

Время «Востоков» и «Восходов» уходило. На стапелях уже стояли космические корабли нового поколения – «Союзы».

Под влиянием «высокого мнения» Л.В.Смирнова Государственная комиссия на заседании 12 мая решение о запуске «Восхода-3» так и не приняла. Сроки космического полета сместились на июль 1966 года. В последующие дни под давлением все того же Л.В.Смирнова большинство членов Госкомиссии изменили свое мнение, и уже мало кто поддерживал полет «Восхода-3». Госкомиссия по вопросу о запуске «Восхода-3» больше не собиралась, новую дату запуска космического корабля так и не назначили.

Поэтому 1966 год стал годом, в который советские космонавты - впервые с начала эры пилотируемых полетов - вообще не стартовали в космическое пространство. После завершения полета «Восхода-2» в марте 1965 года возникла пауза в полетах советских космонавтов, длительностью более двух лет. Это было очень странно на фоне блестящих успехов американской пилотируемой программы «Джемини». За 1965-1966 годы американцы выполнили десять успешных полетов на

Космос: запланированное убийство

околоземную орбиту. Были осуществлены длительные полеты в космос, продолжительностью от 5 до 14 суток, стыковки на орбите с ракетной ступенью «Аджена», выходы космонавтов из корабля в открытый космос и многочисленные научно-технические и военные эксперименты. На этом фоне ярких успехов «молчание» Советского Союза было необъяснимым. В середине 60-х в СССР даже стали ходить слухи, что пилотируемую космонавтику вообще «прикрыли» после снятия Н.С.Хрущева с постов Первого секретаря ЦК КПСС и Председателя Совета Министров СССР.

На самом деле причина временного прекращения советских пилотируемых полетов в космос в 1965-1966 годах была иной. Руководители советской космической программы просто надеялись, что вот-вот начнут летать корабли «Союз», но эти новые космические аппараты еще не были готовы к эксплуатации. Первый пуск пилотируемого «Союза» намечался только на декабрь 1966 года. В своем дневнике генерал Николай Каманин вынужден был с горечью констатировать:

«Вчера (8 декабря 1966 года – С.Ч.) вечером провели заседание Госкомиссии.

В заключение выступил Мишин и доложил, что для пуска корабля «Союз» № 1 целесообразно выехать на полигон 12 декабря, пуск осуществить 15 или 16 декабря, управление полетом вести из Евпатории; если пуск пройдет нормально и все испытания будут удовлетворительно закончены до 5 января, то полет со стыковкой двух пилотируемых кораблей «Союз» можно будет выполнить до 29 января 1967 года. Слушая выступление Мишина, я вспомнил июньское совещание у Смирнова, когда он (Смирнов) фактически «зарезал» пуск «Восхода-3» (Волынов и Шонин были полностью готовы осуществить 16-18-суточный полет). Тогда Смирнов мотивировал отмену пуска «Восхода» необходимостью сосредоточить все усилия на подготовке пусков «Союзов» в октябре-ноябре этого года. Проходит декабрь, скоро будет два года, как в СССР не проводятся

Космос: запланированное убийство

пилотируемые полеты. Виноваты в этом, в первую очередь, ОКБ-1, Смирнов и секретарь ЦК КПСС Устинов».

Впрочем, противники у кораблей ЗКВ («Восход») были и в самом ОКБ-1. Борис Черток вспоминал о ситуации с пилотируемыми полетами в 1966 году:

«Мы пребывали в отличном настроении. Наконец-то дождалось открытия эры «Союзов». Бушуев и Феоктистов потратили много сил, чтобы затормозить работы по изготовлению серии бесперспективных «Восходов» в пользу «Союзов».

- Теперь «дядя Митя» (секретарь ЦК КПСС Д.Ф.Устинов – С.Ч.) поставит задачу по числу космонавтов, стыковкам и длительности полетов догнать и перегнать «Джемини», – предполагали мы, обмениваясь прогнозами» [2.7].

А ведь первоначальными планами, разработанными еще Сергеем Павловичем Королевым, планировалось минимум семь полетов кораблей ЗКВ («Восход») в 1965-1966 годах.

В частности, планировался запуск корабля «Восход-4» с женским экипажем. В ходе этого полета предусматривался первый в мире выход женщины в открытый космос. К полету готовился экипаж в составе Валентины Леонидовны Пономаревой и Ирины Баяновны Соловьевой (обе в 1963 году были дублерами Валентины Терешковой при запуске «Востока-6»). В космос должна была выходить Ирина Соловьева.

Следующим был запланирован «медицинский полет» - два космонавта на «Восходе-5» в течение пяти суток должны были выполнять биомедицинскую программу полета. Экипажи предполагалось составить из командира корабля - космонавта Военно-воздушных сил СССР и врача - представителя Института медико-биологических проблем (ИМБП) Министерства здравоохранения СССР. А еще вместе с космонавтами на орбиту должен был отправиться кролик, на котором предполагалось продемонстрировать проведение хирургической операции в условиях невесомости. К

Космос: запланированное убийство

полету готовились медики-космонавты Евгений Александрович Ильин, Александр Алексеевич Киселев, Сергей Олегович Николаев и Юрий Александрович Сенкевич (будущий мореплаватель-путешественник и ведущий популярной передачи «Клуб путешественников» на советском телевидении).

В ходе полета космического корабля «Восход-6» впервые должна была пройти испытанная установка для автономного передвижения одного из космонавтов в открытом космосе.

А в полете корабля «Восход-7» предполагалось связать его и третью ступень ракеты-носителя тросом длиной пятьдесят метров. С помощью двигателей ракетной ступени и космического корабля планировалась закрутка связки вокруг центра масс – это позволяло провести эксперимент по созданию искусственной силы тяжести на космическом корабле.

Но, увы, все эти полеты были отменены. 5 июля 1966 года генерал Николай Каманин констатирует в своем дневнике:

«В начале 1966 года были надежды, что он будет годом новых больших побед СССР в космосе. На этот год было намечено четыре полета кораблей «Восход» и четыре - 7К-ОК («Союз»). Сейчас уже ясно, что ни один «Восход» не полетит, а из четырех кораблей 7К-ОК («Союз»), в лучшем случае, полетят только два. Вместо триумфа 1966 год принесет нам лишь дальнейшее отставание в космосе от США. Причина нашего отставания заключается в плохом руководстве космическими исследованиями со стороны Устинова, Смирнова, Келдыша и Малиновского, а конкретнее - в плохой работе ОКБ-1 и ЦУКОС МО (Центральное управление космических средств Министерства обороны СССР – С.Ч.)» [2.3].

Казалось бы, можно в полной мере гордиться программой «Восход»: хотя она и не была реализована в той мере, в какой ее первоначально планировал осуществить Сергей Павлович Королев, но даже в

Космос: запланированное убийство

полетах только «Восхода» и «Восхода-2» было сделано очень многое для становления космонавтики и в СССР, и в мире в целом. Можно было, например, опубликовать изображения космических кораблей «Восход» и «Восход-2», установивших новые космические рекорды. Но... Но тогда нужно будет признать, что американцы все-таки обошли Советский Союз в космической гонке двух сверхдержав: ведь их корабль «Джемини» – это действительно новый корабль, а наш «Восход» – это только модернизированный «Восток». Нехорошо... А давайте-ка засекретим все изображения «Восходов»! Лет на десять-пятнадцать!

И засекретили... В 1968 и 1970 годах в СССР выходят первое и второе издания малой энциклопедии «Космонавтика». В книгах есть и изображения «ветеранов космоса» - кораблей «Восток», и изображения «космических новичков» – кораблей «Союз». А вот картинок или фотографий их космического «среднего брата» нет ни одной – ну, не можем мы перед всем миром признать, что наш «многоместный космический линкор» внешне очень напоминал «старичка» «Восток»!

Вот такая партийно-пропагандистская глупость... А ведь, несмотря на то, что «Восход» делали в сжатые сроки, часто жертвуя вопросами безопасности, корабль получился хороший. Да своей внешней геометрией он напоминал «старшего космического брата», но практически по всем бортовым системам, по размещению оборудования на борту, по летным характеристикам это был совершенно новый корабль. Однако волей партийных чинуш его изображения еще полтора десятилетия ни в одной общедоступной книге по истории советской космонавтики встретить было нельзя – как, например, в те же годы в учебниках по истории СССР нельзя было найти фотографии с изображением Иосифа Сталина, Георгия Маленкова, Лаврентия Берия, Никиты Хрущева и многих других государственных и политических деятелей.

Советская пилотируемая лунная программа

Заместитель Главного конструктора Борис Черток годы спустя в своей книге «Ракеты и люди» так оценивал результаты первого этапа развития космонавтики в СССР:

«В первом десятилетии космической эры - 1957-1967 годах - Советский Союз был безусловным лидером во всех космических начинаниях и обладал общепризнанными приоритетами в пилотируемых космических программах. Интеллектуальный, промышленный и организационный потенциал Советского Союза позволил в течение первых десяти лет космической эры решить такие сверхзадачи, как создание первой в мире межконтинентальной баллистической ракеты, запуск первых искусственных спутников Земли, доставка на Луну первого земного предмета – вымпела с изображением герба Советского Союза, фотографирование обратной стороны Луны, полет в космическое пространство первого человека Земли Юрия Гагарина, первый полет в космос женщины – Валентины Терешковой, выход в открытый космос Алексея Леонова, мягкая посадка автоматической станции на Луну и видеопередача на Землю панорамы лунной поверхности, первое проникновение в атмосферу Венеры, первая в мире автоматическая стыковка космических аппаратов. Этот перечень наших приоритетов подробно расписан в многочисленных публикациях, воспоминаниях участников и исторических трудах.

После такого феерического каскада космических прорывов казалось совершенно естественным, что очередной потрясающей воображение землян победой будет высадка советских космонавтов на поверхность Луны и благополучное возвращение на Землю» [2.8].

Космос: запланированное убийство

Советская пилотируемая лунная программа преследовала, прежде всего, политические цели: подтвердить лидерство СССР в исследовании космоса и опередить США, первыми высадить человека на Луне, а затем вернуть его обратно на Землю.

Советская лунная программа включала в себя два этапа: первый – облет Луны пилотируемым кораблем, второй - высадка советского космонавта на лунную поверхность. В этом было ее коренное отличие от американской лунной программы: ученые и инженеры США не собирались выделять облет Луны – да еще без выхода на ее орбиту, по пролетной, баллистической траектории, - в отдельное направление работ и строить для достижения этой цели специальный космический корабль. Подразумевалось, что в рамках реализации проекта «Аполлон» по высадке человека на Луну пилотируемый облет Луны произойдет сам собой: ведь перед посадкой на естественный спутник Земли американский корабль сначала должен был выйти на орбиту вокруг него. А вот в СССР эту вполне логичную «двойную задачу» в лунных исследованиях зачем-то разбили на две отдельные задачи. Хотя, в общем-то, понятно зачем: если Советский Союз «не потянет» высадку своего космонавта на лунную поверхность, то хоть первым облетом Луны советским пилотируемым космическим кораблем «утрет нос» американцам.

Сергей Павлович Королев начал готовить пилотируемый облет Луны еще в 1962 году. Корабль «Восток» в том виде, в котором он разрабатывался для околоземных пилотируемых полетов, не мог быть использован для околослунной экспедиции. Нужны были дополнительные двигатели коррекции траектории. Нужна была аппаратура для сближения и стыковки с ракетными блоками. И, наконец, нужен был новый спускаемый аппарат. Спускаемая капсула в виде сферы, входящая в земную атмосферу со второй космической скоростью, не обеспечивала приемлемый уровень перегрузок для пилота космического корабля. Для снижения перегрузок

Космос: запланированное убийство

требовался спускаемый аппарат, обладающий иными аэродинамическими свойствами.

В начале 1962 года в ОКБ-1 план подготовки и осуществления лунной пилотируемой экспедиции был, наконец, конкретизирован в виде достаточно подробного проекта работ. Произошло это 10 марта, то есть почти через десять месяцев после знаменитого выступления президента США Джона Ф. Кеннеди. Программа американской лунной экспедиции «Аполлон» к этому времени уже осуществлялась полным ходом.

Даже сегодня проект лунных исследований, предложенный в начале 1962 года С.П.Королевым, выглядит очень и очень впечатляющим. Ведь была предложена не просто конструкция космического корабля для реализации лишь одной цели - пилотируемого облета Луны, а целостная система исследований естественного спутника Земли.

Подготовленная С.П.Королевым и его сотрудниками программа исследований Луны включала в себя пять этапов.

На первом этапе, который обозначался Л1, предполагалось отправить в окололунное пространство пилотируемый космический корабль с экипажем в составе двух космонавтов.

На этапе, обозначенном Л2, на поверхность Луны должен был высадиться специальный луноход. Одна из целей этой экспедиции – поиск мест для будущей посадки на лунную поверхность пилотируемого корабля.

Саму высадку космонавтов на поверхность Луны предполагалось выполнить в ходе реализации третьего этапа - Л3.

В отличие от американского проекта «Аполлон» план исследований Луны, предложенный С.П.Королевым, не заканчивался с высадкой человека на лунную поверхность. Окололунные исследования предполагалось продолжить на четвертом этапе с помощью пилотируемого корабля Л4, способного доставить к Луне экипаж из трех космонавтов.

Космос: запланированное убийство

На пятом этапе, Л5, на Луну помимо космонавтов должен был доставляться еще и луноход для длительных поездок экипажа космического корабля по поверхности Луны.

Весь комплекс работ по пяти этапам программы «Л» предполагалось выполнить в период с 1965 по 1975 годы.

На первый взгляд программа исследований Луны, предложенная С.П.Королевым, действительно производит впечатление мощной и всеобъемлющей. Но сомнения в ее целесообразности начинают появляться сразу после детального сравнения ее с американской программой «Аполлон».

Для реализации проекта исследования Луны в версии С.П.Королева требовалось разработать, испытать и изготовить три разных космических корабля - Л1, Л3, Л4 (и, возможно, существенно модифицировать корабль Л3 для участия в миссии Л5) - и два лунохода (Л2 и Л5). А у американцев практически все эти задачи решала одна программа «Аполлон»:

- пилотируемый облет Луны мог выполнить основной блок корабля «Аполлон»;
- для высадки на Луну использовался специальный лунный модуль, который доставлялся к Луне тем же основным блоком корабля «Аполлон»;
- на лунном модуле в сложенном состоянии крепился лунный вездеход, который мог обеспечить поездки экипажа корабля «Аполлон» по поверхности Луны.

Таким образом, американцы решали большинство задач проекта «Л» одной космической системой. Единственной «изюминкой» проекта С.П.Королева оставался луноход Л2, который должен был искать места для посадок пилотируемых кораблей. Позднее, с началом полетов автоматических станций - советской серии «Луна» и американских серий «Рейнджер», «Сервейер» и «Лунар Орбитер», - выяснилось, что для определения вероятных мест посадок лунных

Космос: запланированное убийство

пилотируемых кораблей без лунохода вполне можно обойтись (хотя риск «нарваться» почти у самой поверхности на россыпь камней, не замеченную с орбиты спутника Луны, все же оставался - но чтобы избежать такой аварийной ситуации американский лунный модуль мог некоторое время перемещаться над лунной поверхностью в горизонтальном полете).

У американцев для реализации программы «Аполлон» использовалась только ракета-носитель «Сатурн-5» (носитель «Сатурн-1Б» должен был стартовать в космос только на этапе околоземной отработки всей космической системы). А по проекту С.П.Королева должны были использоваться модифицированные носители Р-7 и новая сверхмощная ракета Н-1. Вроде бы, имеет место некий «конструкторский паритет»: две ракеты у США, две ракеты у СССР. Но есть существенное отличие в количестве запусков ракет-носителей для осуществления одной лунной экспедиции. У американцев для запуска космического комплекса «Аполлон» к Луне используется одна ракета-носитель «Сатурн-5». Советских космонавтов в рамках, например, программы ЛЗ предполагалось доставить на лунную поверхность с использованием трех ракет-носителей Н-1 и одной модифицированной ракеты-носителя типа Р-7. Значит, и стоимость советской лунной экспедиции была в два - два с половиной раза выше, чем американской. Общая стоимость программы лунных исследований стала одним из камней преткновения на пути реализации всего проекта «Л».

Кроме того, реализацию своего масштабного проекта С.П.Королев начал фактически только в марте 1962 года. К этому времени за океаном уже полным ходом шли работы по созданию ракетно-космического комплекса «Аполлон»-«Сатурн», а «Сатурн-1» - прототип ракет-носителей «Сатурн-1Б» и «Сатурн-5», которые должны были использоваться в лунной экспедиции, - уже стартовал с пусковой площадки космодрома на мысе

Космос: запланированное убийство

Канаверал. Даже в момент начала программы «Л» Советский Союз уже отставал от Соединенных Штатов в подготовке лунной экспедиции на два-три года.

Отметим также, что проект Л-1 для пилотируемого облета Луны, который разрабатывался в ОКБ-1 под руководством С.П.Королева, все время менялся. Последний вариант, подготовленный в начале 1963 года, предусматривал уже совершенно иную схему полета, чем это было в первоначальных вариантах окололунной экспедиции. Сначала производился запуск специального разгонного модуля (разгонного блока). Заправлять модуль намечалось с помощью четырех специальных кораблей - танкеров, которые должны были доставить в космос в совокупности свыше 22 тонн окислителя и горючего, а затем отделиться от ракетного модуля. После заправки модуля к нему стартовал пилотируемый корабль с двумя космонавтами. Именно этому кораблю и предстояло долететь до лунной орбиты, а затем вернуть космонавтов на Землю. Заправленный топливом ракетный блок разгонял пилотируемый космический корабль кормовой частью вперед и отделялся.

Двигатели пилотируемого космического корабля использовались в этом полете только для коррекции траектории движения. Обогнув Луну, космический корабль брал курс к Земле. На подлете к планете происходило разделение корабля на составные отсеки: бытовой отсек, спускаемый аппарат и приборно-агрегатный отсек. Бытовой и приборно-агрегатный отсеки сгорали в земной атмосфере или выходили на очень вытянутую околоземную орбиту. Спускаемый аппарат, похожий по форме на автомобильную фару, имел аэродинамическое качество, что позволяло ему совершить управляемый спуск в атмосфере и посадку в заданном районе Советского Союза. Был возможен и спуск по баллистической траектории, но в этом случае перегрузки были более значительными.

Космос: запланированное убийство

Этот ракетно-космический комплекс получил наименование «Союз». Таким образом, в состав комплекса входили космические корабли трех типов:

- двухместный пилотируемый корабль 7К («Союз-А»);

- ракетный блок 9К («Союз-Б»);

- танкер-заправщик 11К («Союз-В»).

Для осуществления всей этой программы использовалась ракета-носитель Р-7А. Всего для осуществления одной экспедиции к Луне требовалось шесть пусков ракеты-носителя этого типа.

Двухместный (хотя не исключался и полет трех космонавтов) пилотируемый космический корабль 7К должен был состоять из шести основных отсеков:

- стыковочного агрегата;

- бытового отсека коническо-цилиндрической формы;

- спускаемого аппарата, имеющего аэродинамическое качество и внешне похожего на автомобильную фару;

- отсека двигателей причаливания и ориентации;

- цилиндрического приборно-агрегатного отсека, внутри которого располагалась сближающе-корректирующая двигательная установка, а на его внешней поверхности - две панели раскрывающихся после запуска в космическое пространство солнечных батарей;

- тороидального навесного орбитального отсека, который располагался около базового шпангоута агрегатного отсека и сбрасывался после стыковки с ракетным блоком.

Ракетный блок 9К состоял из двух основных частей: ракетного модуля «Союз-БМ» и базового навесного отсека «Союз-БН». Ракетный модуль включал в себя топливные баки, двигательную установку, аппаратуру для сближения и стыковки с кораблем 7К.

Космос: запланированное убийство

Танкер-заправщик 11К «Союз-В» должен был иметь две разновидности: «Союз-ВА» - для окислителя, «Союз-ВБ» - для горючего.

Постановление Совета Министров СССР № 346-160 от 16 апреля 1962 года предписывало ОКБ-1 начать работы по проекту космической сборки [2.9].

Первый эскизный проект комплекса 7К-9К-11К С.П.Королев утвердил 24 декабря 1962 года. 7 марта 1963 года был утвержден теоретический чертеж корабля 7К. Проспект проекта полета к Луне был подписан С.П.Королевым 10 мая 1963 года и именовался «Сборка космических аппаратов на орбите спутника Земли». С.П.Королев ставил своей целью в ходе реализации проекта выполнить две основные задачи: «отработать стыковку и сборку на орбите и облететь Луну пилотируемым аппаратом» [2.10].

Этап проектной разработки корабля 7К завершился в 1963 году выпуском исходных данных на конструкцию и системы корабля и его спускаемого аппарата. В июле 1963 года начался выпуск конструкторской документации на космический корабль 7К. В постановлении Совета Министров СССР № 11284-435 от 3 декабря 1963 года работы ОКБ-1 по теме 7К-9К-11К «Союз-Л1» были поддержаны [2.9].

Еще один проспект об этой же программе был подготовлен в ОКБ-1 под руководством С.П.Королева в 1964 году и назывался «Орбитальный ракетный комплекс «Союз» [2.11].

Слабая сторона проекта Л1 образца 1963 года была прежде всего в большом количестве автоматических стыковок на околоземной орбите (тема, которая к тому времени еще вообще не была отработана). Кроме того, испытания в 1964 году новой мощной ракеты-носителя УР500К уже в ближайшей перспективе делали создание на околоземной орбите дозаправляемых ракетных блоков невыгодным. Модификации УР500К за счет наращивания числа ее ступеней позволяли вывести в космос полезную нагрузку до 20 тонн.

Космос: запланированное убийство

Существенно влияло на работу над программой «Л» и то обстоятельство, что конструкторское бюро С.П.Королева было к тому времени (1962 - 1964 годы) серьезно перегружено разработками по другим темам. ОКБ-1 вело работы по военной тематике, по пилотируемым кораблям и по межпланетным станциям. Хотя с начала 60-х годов и наметилась тенденция постепенно передавать некоторые темы для разработки в собственные филиалы и фирмам, родственного направления, но общая нагрузка на «главное ракетно-космическое предприятие страны» была еще очень высока. Выступая 10 ноября 1964 года на девятой партийной конференции ОКБ-1, С.П.Королев вынужден был констатировать:

«В 1964 году мы имели 24 темы. Обстановка была сложная. На 1965 год - 9-10 тем, одну закончим в 1964 году, три - в 1965 году. К концу 1965 года будем иметь 5-6 тем. Но темы сложные» [2.12].

Но и 1965 год не принес облегчения. Генерал Николай Каманин в своих дневниках вспоминает об одном из разговоров с Сергеем Королевым на эту тему:

26 февраля (1965 года – С.Ч.)

«Королев настойчиво повторял, что ВВС (Военно-воздушные силы СССР – С.Ч.) могут делать для освоения космоса много больше того, что делают сейчас, и, поясняя эту мысль, сказал: «Мы ведь не чисто космическое бюро, на нас «висят» боевые ракеты - мы перегружены до предела и часто делаем не то, что хотелось бы делать...» Да, Королев абсолютно прав, мы - ВВС и, особенно, Министерство обороны в целом - не делаем и десятой доли того, что могли бы делать для освоения космоса» [2.3].

Несмотря на достаточно большое число задействованных для работ по ракетно-космическим направлениям подразделений, такой объемный фронт работ мешал конструкторам - и прежде всего самому руководству конструкторского бюро - сосредоточиться на одной тематике. Это не могло не сказаться на темпах и

Космос: запланированное убийство

качестве работ. Отставание программы «Л» от американского проекта «Аполлон» росло с каждым днем.

К середине 1964 года советскому руководству стало окончательно ясно, что лунная программа СССР отстает от американской, и космонавты США могут оказаться на поверхности Луны первыми. Это понимали уже и многие из руководителей советской космической программы, в том числе и В.Н.Челомей, который в конечном итоге и вышел на Н.С.Хрущева с предложением реализовать в кратчайшие сроки более простой проект облета Луны кораблем ЛК-1.

Аргументы показались убедительными советскому руководству, и приоритет был отдан программе Владимира Челомея, которая предусматривала облет Луны космическим кораблем ЛК-1, выводимым в космос ракетой-носителем УР500К. 3 августа 1964 года В.Н.Челомей подписывает аванпроект будущего космического корабля. Программа разработки пилотируемого корабля для облета Луны получила название ЛК-1. Первоначально планировалось, что ЛК-1 с одним космонавтом на борту должен будет по петлеобразной траектории облететь Луну без выхода на орбиту ее спутника и после необходимой коррекции орбиты вернуться на Землю. Позднее, уже в ходе уточнения весовых и габаритных характеристик космического корабля и выбранной для его запуска ракеты-носителя, проектанты смогли разместить в корабле ЛК-1 еще одного космонавта. Таким образом, облет Луны по программе ЛК-1 должен был выполнить экипаж в составе двух космонавтов. Внешне космический корабль ЛК-1 отдаленно напоминал основной блок американского лунного корабля «Аполлон»: конусообразный пилотируемый отсек, цилиндрический отсек оборудования и двигательной установки. Но габариты и вес «Аполлона» были существенно больше.

Намечалось, что запуск космического корабля ЛК-1 будет осуществляться с использованием трехступенчатой ракеты-носителя УР500К, которая также

Космос: запланированное убийство

разрабатывалась в ОКБ-52 В.Н.Челомея и впоследствии получила наименование «Протон». С околоземной орбиты корабль должен был стартовать к Луне.

Предполагалось в течение двух лет (в 1965-1966 гг.) изготовить не менее 12 кораблей типа ЛК-1. Первый полет корабля планировался на середину 1967 года. При двух удачных пусках третий полет ЛК-1 мог стать пилотируемым. Ожидалось, что при благоприятном развитии событий он состоится в третьем - четвертом квартале 1967 года (к пятидесятилетию Великой Октябрьской социалистической революции).

Однако проекту ЛК-1 не суждено было воплотиться в металл. 13 октября 1964 года, чуть более чем через два месяца после официального начала проекта, с должности Первого секретаря ЦК КПСС и Председателя Совета Министров СССР был смещен Н.С.Хрущев, сын которого работал в ОКБ-52 В.Н.Челомея. В.Н.Челомея, «любимчика Никиты», стали постепенно прижимать. Закрываются проекты ракеты-носителя УР200, пилотируемых кораблей «Ракетоплан» и «Космоплан». В разработке у фирмы В.Н.Челомея из программы облета Луны остается только ракета-носитель УР500К («Протон»).

Есть и другое мнение о причинах передачи проекта пилотируемого облета Луны из конструкторского бюро В.Н.Челомея на фирму С.П.Королева. Во-первых, работы по проекту ЛК-1 начали существенно отставать от предложенного самим В.Н.Челомеем плана. Изготовление корабля «в металле» было обещано еще в первом квартале 1965 года. Но 1965 год подходил к концу, а ни один ЛК-1 еще не был поставлен на испытательный стенд. Более того, становилось ясным, что и в следующем 1966 году изготовление корабля не начнется. А за океаном «Аполлон» был уже изготовлен, макеты и опытные образцы корабля начали проходить серию испытаний. По оценкам экспертов, к середине 1967 года основной блок космического корабля «Аполлон» при благоприятном развитии событий вполне мог бы

Космос: запланированное убийство

быть готов к запуску в космос и к осуществлению околорунной экспедиции. Это означало, что СССР существенно отстает в лунной гонке, и США имеют шанс первыми отправить человека в полет вокруг естественного спутника Земли.

Немалую роль в отставании работ по ЛК-1 от графика сыграло то, что у ОКБ-52 еще не было опыта создания пилотируемых космических аппаратов «в металле», да еще и в жестко оговоренные сроки. ОКБ-52 остро не хватало человеческих и финансовых ресурсов, производственных площадей. Существенное влияние на торможение процесса разработки оказывали и работы по испытаниям и доводке ракеты-носителя УР500К «Протон». К концу 1965 года сложилась ситуация, когда ракета-носитель для пилотируемого полета вокруг Луны у В.Н.Челомея уже была, а собственно полезной нагрузки для осуществления такой экспедиции еще не было. Поэтому советское руководство и решило помочь ОКБ-52: УР500К оставили на доработку фирме Челомея, а вместо полезной нагрузки решили использовать в несколько измененном виде космический корабль, который разрабатывался в ОКБ-1 С.П.Королева.

Была и вторая зримая причина для закрытия проекта. К концу 1965 года становилось уже совершенно ясно, что само возникновение программы пилотируемого облета Луны в ОКБ-52 фактически без увязки с другими проектами исследования естественного спутника Земли было ошибкой, которая превратила эту программу в тупиковую ветвь развития советской космонавтики. Действительно, если США готовились к пилотируемому облету Луны в рамках одной программы «Аполлон» и выполнение этой задачи было всего лишь одним из этапов на пути реализации программы высадки человека на Луну в целом, то в СССР зачем-то выделили проект ЛК-1 в отдельную программу, одновременно продолжая работы по высадке советских космонавтов на лунную поверхность в рамках других программ, разрабатываемых и собственно ОКБ-52, и другими

Космос: запланированное убийство

конструкторскими бюро. Что же касается ЛК-1, то он мог быть использован только для облета Луны и только по пролетной траектории, без выхода его на орбиту вокруг естественного спутника Земли. Это означало, что даже если бы ставилась задача создания окологлуной космической базы - реально в те годы никто эту задачу не ставил, - ЛК-1 не смог бы выполнять без существенной доработки даже роль транспортного корабля на маршруте Земля - окологлуная орбита - Земля: на нем не было ни стыковочного узла, ни оборудования для сближения с окологлуной станцией, ни двигателей для такого сближения. ЛК-1 был всего лишь двухместным космическим аппаратом для облета Луны по петлеобразной траектории. В.Н.Челомей и его сотрудники, задумывая проект ЛК-1, фактически повторили ошибку С.П.Королева в проекте «Л».

Кроме того, была слабо продумана и программа использования корабля ЛК-1 в рамках самого проекта облета Луны. Как уже отмечалось выше, предполагалось изготовить не менее 12 кораблей этого типа. 2-3 из них требовались для проведения различных наземных испытаний и отработки технологии подготовки к полету, еще 2 или 3 должны были участвовать в околоземных испытательных полетах. Для пилотируемого облета Луны по петлеобразной траектории оставалось 6 - 8 кораблей ЛК-1. Но обоснованной научной программы для экспедиции вокруг Луны без выхода на орбиту ее спутника не было. Решить же задачи фотографирования Луны с пролетной орбиты вполне могли бы и автоматические станции (что, кстати, и было несколькими годами позже сделано в рамках выполнения программ «Зонд» и «Луна»). Значит, и с этой точки зрения программа ЛК-1 являлась тупиковой и малоперспективной.

После смещения в октябре 1964 года Н.С.Хрущева с поста Первого секретаря ЦК КПСС и Председателя Совета Министров СССР все работы по лунной программе вновь перешли в руководимое

Космос: запланированное убийство

С.П.Королевым конструкторское бюро. Есть мнение, что не последнюю роль при принятии этого решения сыграл тот факт, что в КБ Владимира Челомея работал сын Хрущева Сергей.

Но эта концентрация усилий в одном конструкторском бюро не добавила логики в реализацию советской лунной программы. В 1965 году было принято решение продолжить осуществление параллельно двух отдельных лунных программ. Облет Луны должна была обеспечить «связка» ракеты УР500К («Протон») и упрощенного космического корабля 7К (без бытового отсека), а посадку на Луну - комплекс, состоящий из нового корабля ЛЗ (Лунный орбитальный корабль), посадочного модуля ЛК (Лунный корабль) и сверхмощной ракеты Н-1.

Это очередное изменение космической программы замедлило работы по созданию корабля для облета Луны почти на два года - только в 1966 году началась сборка нескольких Л-1 на заводе в Подмосковье.

В начале 1967 года корабль был готов к старту. Перед стартом к Луне в пилотируемом варианте требовалось провести испытания корабля в автоматическом режиме, как в околоземном пространстве, так и на лунной трассе. Все работы планировали выполнить весной 1967 года с тем, чтобы 26 июня 1967 года осуществить первый пилотируемый облет Луны.

Кроме того, в то же время велись и работы по второму этапу лунного проекта. Высадку советского космонавта на Луну должны были обеспечить сверхмощная ракета Н-1 и космический корабль Л-3. Решение о создании тяжелой ракеты, способной вывести на околоземную орбиту нагрузку около 40-50 тонн, было принято правительством Н.С.Хрущева еще в 1960 году, примерно за год до официального объявления президентом США Джоном Кеннеди программы полета на Луну корабля «Аполлон». Несколько позднее при АН

Космос: запланированное убийство

СССР для разработки научной программы полета был создан специальный Лунный комитет.

Первоначально старт Н-1 планировался на 1963 год. Это был совершенно нереальный срок. Человек едва шагнул в космос, всего лишь несколько одноместных кораблей облетели Землю – и вдруг сразу лунная экспедиция. Следовало сначала накопить опыт полетов, решить ряд серьезных технических проблем. Поэтому сроки начала работ над сверхмощной ракетой постоянно сдвигались, в первоначальный проект вносились существенные изменения. Только в ноябре 1966 года, уже после смерти С.П.Королева, специальная экспертная комиссия во главе с президентом АН СССР М.В.Келдышем утвердила эскизный проект лунной экспедиции.

Предполагалось создать мощную ракету Н-1 с грузоподъемностью 95 тонн и двухместный пилотируемый корабль ЛЗ. Это позволяло в специальном посадочном модуле ЛК доставить на поверхность Луны одного из космонавтов, оставив второго в орбитальном корабле на окололунной орбите. После выполнения программы работ на Луне, посадочный модуль стартовал в космос и стыковался с орбитальным кораблем. Затем оба космонавта на борту корабля ЛЗ возвращались на Землю. В феврале 1967 года было принято постановление правительства о графике работ по реализации лунного проекта. Первый старт ракеты Н-1 был намечен на второй-третий квартал 1967 года. Высадка советского космонавта на Луну планировалась на второе полугодие 1968 года.

Однако производство не поспевало за планами. Хотя собственно производственные работы над ракетой Н-1 (или, как ее еще называли, изделием № 52) начались еще в сентябре 1963 года. Одной из причин двухгодичного отставания от графика явилась плохая организация работы, как самих заводчан, так и их смежников. Детали и узлы для Н-1 делали более 500 организаций 26 различных ведомств. Единого центра по

Космос: запланированное убийство

руководству технологической подготовкой лунной программы не было, задания давались заводам часто не по профилю, поставки срывались. Как вспоминал позднее Главный конструктор Н-1 В.П.Мишин, зачастую даже министр с министром не могли договориться. Существовавшая в СССР командно-административная система управления народным хозяйством еще раз продемонстрировала свою неэффективность и неповоротливость.

Очень сильно сказалась на выполнении лунной программы и внезапная смерть в январе 1966 года С.П.Королева. При Королеве советская космонавтика двигалась своим оригинальным путем, конструкторы находили нетрадиционные и смелые решения. Но «сверху» - из ЦК КПСС и Совета Министров СССР - шло постоянное давление. После ухода из жизни Сергея Королева, во второй половине 60-х идеологическое давление «верхов» на «низы» еще более усилилось, часто спускались указания отправить космический корабль или ракету в полет к очередному государственному празднику. Так первый старт Н-1 в правительственном графике работ был запланирован на третий квартал 1967 года не случайно - близилось 50-летие Октября, требовалось подтвердить «твердую поступь первого в мире социалистического государства» очередной победой в космосе. Конечно, такого рода указания существенно мешали проведению работ, лихорадили и производство, и трудовые коллективы.

Кроме того, уже на этапе проектирования советская лунная программа Л3 уступала американскому «Аполлону» по всем параметрам: если у американцев на Луну высаживалось сразу два астронавта, то советский космонавт совершал посадку в одиночестве. Советская космическая техника самими ее создателями считалась настолько ненадежной, что перед посадкой пилотируемого лунного корабля с космонавтом в районе высадки должны были сесть и быть наготове запасной беспилотный лунный корабль и автоматический

Космос: запланированное убийство

«Луноход» для перевозки космонавта к запасному кораблю в случае аварии основного лунного корабля. При падении на спину космонавт, одетый в советский лунный скафандр «Кречет» не мог подняться самостоятельно. Поэтому скафандр был оборудован специальным обручем для перекатывания упавшего космонавта со спины на живот.

Сказывалось и недостаточное финансирование лунного проекта. Если США затратили на программу «Аполлон» более 25 миллиардов долларов, то Советский Союз за все годы работ «расщедрился» на собственную пилотируемую лунную программу суммой около 4,5 миллиардов рублей.

Откровенно говоря, уже во второй половине 1967 года шансов на достижение Луны советскими космонавтами не было практически никаких. Несмотря на гибель трех американских астронавтов (Вирджила Гриссома, Эдварда Уайта и Роджера Чаффи) во время пожара на космическом корабле «Аполлон» 27 января 1967 года, США ощутимо вырвались вперед в лунной гонке. Советская ракета-носитель еще только проектировалась и собиралась на заводе, а Америка уже располагала готовыми к полетам ракетами «Сатурн-1» и «Сатурн-1Б» и практически готовой сверхмощной ракетой «Сатурн-5». У американцев на стадии полной готовности к полету были уже и основной блок космического корабля «Аполлон», и лунный модуль для посадки и старта с Луны космонавтов. У СССР еще не было ни своего лунного корабля ЛЗ, ни лунного корабля ЛК. Единственным шансом для Советского Союза первым высадить на Луне своего космонавта было катастрофическое развитие программы «Аполлон»: если бы у американцев произошло две-три катастрофы с человеческими жертвами, то Конгресс США мог бы просто закрыть всю эту космическую программу.

Но США учли горький опыт катастрофы на «Аполлоне» 27 января 1967 года и существенно доработали свою космическую технику, – как

Космос: запланированное убийство

космические корабли, так и ракеты–носители. За все время эксплуатации американских ракет-носителей «Сатурн–1Б» и «Сатурн–5» не было ни одного аварийного пуска. Зато советские ракеты «Протон» с лунным кораблем для облета Луны Л-1 «регулярно» падали на землю - «улетали за бугор», как мрачно шутили советские ракетчики.

Многие считали, что Советский Союз слишком «заавтоматизировал» космические корабли советской пилотируемой программы – и это тоже сильно влияет на сроки запусков, поскольку автоматику приходится долго конструировать и отрабатывать на Земле. Так, например, генерал Николай Каманин в записи от 5 июля 1966 года в своем дневнике отмечал:

«Полеты кораблей «Союз» (7К-ОК) можно было бы осуществить еще в 1962-1963 годах, если бы Королев прислушивался к нашим советам и не гнался за полной автоматизацией процесса стыковки, а больше доверяя космонавтам, часть операций по маневру, сближению и стыковке возложил бы на экипаж. Недооценка роли человека в космосе и погоня за излишней автоматизацией систем космических кораблей «съели» у нас, как минимум, три года» [2.3].

В чем-то Каманин, конечно же, прав, автоматизация многих процессов была действительно чрезмерной. Но даже более простые корабли, с большим участием космонавтов в их управлении, вряд ли могли выйти в космос в 1962-1963 годах – выше мы уже подробно остановились на тех интригах и хаосе в перспективных разработках пилотируемых космических аппаратов, которые царили в советской космонавтике в 1962-1965 годах. «Мышиная возня» вокруг и внутри космической отрасли существенно тормозила работы.

Главным же тормозом советской программы пилотируемых космических полетов была плохая организация работ в целом и распыление усилий по множеству направлений. Американцы на рубеже 1966-1967 годов блистательно завершали программу

Космос: запланированное убийство

орбитальных полетов космических кораблей «Джемини» и плавно переходили к эксплуатации лунных кораблей «Аполлон». А Советский Союз при гораздо меньшем финансировании проектов позволял себе ставить сразу множество целей, не замечая, что при должной организации и планировании можно было достигнуть концентрации усилий, и выполнить все поставленные задачи в ходе осуществления одного космического проекта.

В одной из работ по истории космонавтики приводятся факты загруженности ОКБ-1 (позднее было переименовано в ЦКБЭМ) в начале-середине 60-х годов минувшего века. Нагрузка на «фирму Королева» была невероятно высока:

«ОКБ-1 в начале 60-х тянуло на себе практически все космические программы страны. В 1961 году бюро занималось созданием автоматических межпланетных станций для исследования Венеры и Марса, научных спутников серии «Электрон», разработкой новых модификаций ракеты Р-7, проектированием и изготовлением боевых ракет: жидкостной Р-9А, твердотопливной РТ-1, глобальной ГР-1. Велись также исследования, посвящённые созданию пилотируемого спутника Земли в нескольких модификациях («Востока») и фоторазведчика на его базе («Зенит»). Кроме того, был проект спутника связи «Молния», создание которого оказало бы на развитие телерадиовещания поистине революционное влияние, соединив самые отдаленные уголки Советского Союза. Каждая из этих задач была совершенно нетривиальной; в США над подобными проектами обычно работали отдельные фирмы с мощным научным заделом.

Но нельзя сказать, что конструкторы этого не понимали. Всё они понимали. Вскоре после выхода постановления по созданию Н1-Л3 началась передача всей межпланетной тематики в НПО им. С.А.Лавочкина, спутников связи - в Красноярск, модификаций «семёрки» - в Самару, а тематика баллистических ракет постепенно

Космос: запланированное убийство

отошла к Янгелю и Челомею (ОКБ-52, ныне НПО «Машиностроение»)» [2.13].

Вот и получалось, что, помимо всех прочих ракетно-космических дел, в СССР, на «фирме» Сергея Павловича Королева, а позднее Василия Павловича Мишина, в 1966-1967 годах одновременно работали над пилотируемыми кораблями:

- ЗКВ («Восход») – для осуществления длительного полета до 20-25 суток (до июня 1966 года);

- 7К-ОК («Союз») – для осуществления стыковки двух пилотируемых космических кораблей на околоземной орбите;

- Л1 («Зонд») – для осуществления облета Луны по прелетной баллистической траектории;

- Л3 (лунный орбитальный корабль) и ЛК (лунный посадочный корабль) – для осуществления высадки космонавта на лунную поверхность.

Совершенно очевидно, что лунный орбитальный корабль Л3, - подобно американскому «Аполлону», - мог бы выполнить и задачи по стыковке на орбите Земли, и облететь Луну, и стать составной частью проекта высадки космонавта на лунную поверхность.

Но даже если закрыть глаза на полную нелогичность советской пилотируемой космической программы в середине 60-х годов минувшего века, все равно остается вопрос: «А зачем нужна такая спешка?» Генерал Николай Каманин откровенен на страницах своего дневника:

«5 января (1967 года – С.Ч.).

1967 год для нашей страны особый год, руководители партии и правительства дали указания, чтобы к 50-летию Советской власти космонавты СССР добились заметных успехов» [2.14].

Значительную часть этих предпраздничных «заметных успехов» - в части стыковки двух пилотируемых кораблей на околоземной орбите - должен был обеспечить космический корабль 7К-ОК («Союз»).

Космический корабль «Союз»

Цели и проблемы проекта «Союз»

Создать космический корабль 7К-ОК («Союз») было решено еще в 1961-м году – всего через несколько месяцев после всколыхнувшей весь мир полета Юрия Гагарина, облетевшего земной шар на корабле ЗКА («Восток»).

«После исторического полета Юрия Гагарина, - напишет позднее космонавт Георгий Тимофеевич Береговой в своей книге «Космос-землянам», - было решено проектировать новый корабль, который позволял бы отработать все вопросы сближения и стыковки. Одновременно замышлялось увеличить продолжительность полета, улучшить условия жизни и работы экипажа, снизить перегрузки, действующие при возвращении на Землю, расширить возможности для проведения исследований и экспериментов. Речь идет о корабле, который получил впоследствии название «Союз» [3.1].

Практическую работу по созданию многоцелевого космического корабля 7К-ОК («Союз») (заводское наименование «изделие 11Ф615») Сергей Павлович Королев и его соратники начали в 1962 году. Корабль 7К-ОК («Союз») должен был обеспечить длительные - до двух-трех недель - полеты советских космонавтов вокруг Земли и стыковку с другими космическими аппаратами. Решение этих задач открывало дорогу как к осуществлению лунной экспедиции, так и к созданию на околоземной орбите пилотируемых космических станций. Как мы уже отмечали ранее, корабль 7К-ОК («Союз») «вырос» из проекта ракетно-космического комплекса 7К-9К-11К для облета Луны по баллистической траектории. Разгонный блок 9К и танкеры-заправщики 11К были отброшены за их ненужностью в

Космос: запланированное убийство

орбитальном околоземном полете, а пилотируемый корабль 7К стал именоваться 7К-ОК («Союз»), в котором индекс ОК означал «орбитальный корабль», то есть модификацию корабля 7К для околоземных орбитальных полетов.

Конструкторским бюро и заводам–изготовителям космической техники предписывалось спроектировать и подготовить к полетам новый корабль за год-два. Планы Коммунистической партии были настолько амбициозны, что начать испытательные полеты еще только проектировавшегося корабля 7К-ОК («Союз») предполагалось уже в 1964 году, а приступить к его целевой эксплуатации - в 1965, в крайнем случае, в 1966 году.

Нереальность и непродуманность всех этих великих замыслов уже тогда была ясна многим. Но партийные указания было принято выполнять. Или, по крайней мере, делать вид, что их выполняешь.

Непосредственно работами по созданию нового корабля руководил К.Д.Бушуев и отчасти М.К.Тихонравов. К.П.Феокистов отвечал за работы по компоновке и конструкции корабля, а Б.Е.Черток – за разработку всего комплекса бортовых систем 7К-ОК («Союза»). Ведущими конструкторами корабля являлись сначала Е.А.Фролов, а затем А.Ф.Тополь, заместителем ведущего конструктора был Ю.П.Семенов.

«По указанию С.П. Королева создается группа (Б.Е.Черток, Ю.П.Семенов, К.С.Шустин) для выработки предложений по дальнейшей судьбе корабля 7К. В конце 1964 года после неоднократных докладов этой группы С.П.Королев принимает предложение по осуществлению на орбите стыковки двух кораблей 7К. Техническая справка по этому предложению направляется в ГКОТ (на имя и.о. председателя комитета Н.А.Зверева). А в начале 1965 года С.П.Королев выступает на НТС ГКОТ (Научно-техническом совете Государственного комитета по оборонной технике – С.Ч.) с новой программой работ по кораблю 7К, и по решению НТС эта программа получает

Космос: запланированное убийство

путевку в жизнь. В августе 1965 года составляются уточненные тактико-технические требования на корабль 7К» [3.2].

Первоначально и сами конструкторы планировали, что летать их детище начнет с четвертого квартала 1964 года. Но из-за организационных, технологических и финансовых проблем изготовление космического корабля «в металле» все откладывалось и откладывалось. Только во второй половине 1965 года в сборочных цехах фирмы Сергея Павловича Королева появились первые «Союзы».

Как уже отмечалось выше, в 1966-1967 годах одновременно осуществлялись четыре программы подготовки советских пилотируемых космических кораблей. Практически одновременно с развертыванием программы «Восход», шли и работы над проектированием и изготовлением космического корабля 7К-ОК («Союз»). А еще готовились к полетам два лунных корабля – Л1 и Л3-ЛК – соответственно для облета Луны и высадки на ее поверхность. И в конструкторском бюро, и на предприятиях выполнение сразу четырех программ подготовки к пилотируемым полетам постоянно приводило к нестыковкам, накладкам, срывам сроков изготовления и снижению качества работ. Четыре пилотируемые программы очень сильно мешали друг другу.

Космический корабль 7К-ОК («Союз») был предназначен для отработки на околоземной орбите процессов автономной навигации, управления, маневрирования, сближения и стыковки, перехода космонавтов из одного корабля в другой через открытый космос. На нем также предполагалось продолжить дальнейшее изучение околоземного космического пространства. Планировалось, в частности, провести изучение воздействия длительных космических полетов (до 20 суток) на организм человека – то есть фактически выполнить то, что собирались сделать в 1966 году в ходе так и не состоявшегося орбитального рейса корабля

Космос: запланированное убийство

«Восход-3» - и выполнить широкую программу научно-технических экспериментов в космосе. Конструкторы 7К-ОК («Союз») намеревались проверить принципы использования пилотируемых космических аппаратов для исследования Земли в интересах народного хозяйства и для выполнения транспортных операций на будущие орбитальные станции. Способность кораблей 7К-ОК («Союз») маневрировать - совершать управляемое движение в космическом пространстве, сближаться с другими космическими аппаратами и проводить маневры на околоземных орбитах, - имела большое значение для создания пилотируемых научно-исследовательских станций, состоящих из нескольких автономных частей, поочередно доставляемых на космическую орбиту.

Все вопросы, связанные с военным применением пилотируемой космонавтики, в 60-х-80-х годах минувшего века относились к разряду высших государственных секретов. Такие уж тогда были времена - маховик ракетно-ядерной гонки вооружений с каждым годом все набирал и набирал обороты. И в США, и в СССР не исключали, что космическое пространство – и особенно, околоземная орбита, - может уже в ближайшей перспективе стать ареной боевых действий.

Поэтому космический корабль 7К-ОК («Союз») мог использоваться не только для мирного исследования космического пространства, но и для военных экспериментов на околоземной орбите. Позднее, к концу 60-х годов минувшего века, появились разработки советских военных кораблей, на которых использовались некоторые «союзовские» технологии. Поскольку в США были планы запуска на орбиту военно-космического самолета «Дайна-Сор» и малой орбитальной станции МОЛ (MOL – пилотируемая орбитальная лаборатория), СССР готовился противопоставить планам американцев космический самолет «Спираль», корабль-разведчик «Союз-Р», корабль-перехватчик «Союз-П» и корабль для военных исследований «Союз-ВИ»-«Звезда». Был и проект своей

Космос: запланированное убийство

военной орбитальной станции «Алмаз», на которую смены космонавтов должны были доставляться как транспортным вариантом корабля 7К-ОК («Союз»), так и большим кораблем ТКС (транспортный корабль снабжения).

Общее устройство космического корабля «Союз»

Устроим небольшую «экскурсию» по космическому кораблю 7К-ОК («Союз»).

Эти корабли характеризовали новый этап в развитии советских пилотируемых космических аппаратов. При разработке космического корабля 7К-ОК («Союз») особое внимание проектанты обращали на создание благоприятных условий для работы и жизни экипажа в составе от одного до трех космонавтов в условиях длительного пребывания в космическом пространстве, при выведении и при спуске с орбиты. Если на одноместном корабле ЗКА («Восток») и многоместном корабле ЗКВ («Восход») космонавты располагали для полета и жизнедеятельности только собственно кабиной космонавта, то корабль 7К-ОК («Союз») имел два отсека для экипажа. Наличие этих двух жилых отсеков - кабины космонавта (она же спускаемый аппарат для возвращения на Землю) и бытового (или орбитального) отсека, предназначенного для проведения научных исследований и отдыха, - различные бортовые системы, экономичные двигательные установки, разнообразное научное оборудование и широкие возможности для маневров в полете должны были обеспечить выполнение кораблями этой серии разносторонней программы комплексных научных и технических исследований.

К научным и техническим задачам, которые могли быть выполнены с помощью кораблей 7К-ОК («Союз»), относились всесторонние исследования Земли и ее

Космос: запланированное убийство

атмосферы с целью успешного решения вопросов радиофизики, геофизики и космической навигации, изучение вопросов, связанных с использованием для научных и практических целей условий, имеющихся в околоземном космическом пространстве (глубокий вакуум, невесомость, радиация). В перспективе планировалось использовать корабли и их модификации для изучения астрономическими методами Солнца, звезд, планет и их спутников.

Как нами уже отмечалось выше, космический корабль 7К-ОК («Союз») состоял из следующих основных отсеков:

- бытового (орбитального отсека), являющегося в тоже время и научной лабораторией, где космонавты проводят научные исследования и отдыхают и который могут использовать в качестве шлюзовой камеры при выходе в космос из корабля. Бытовой отсек имел массу до 1,3 тонн и состоял из двух полусфер диаметром 2,2 метра, соединенных между собой цилиндрической вставкой высотой 0,3 метра. Его общий свободный объем – 4 кубических метра;

- кабины пилотов – спускаемого аппарата, предназначенного для размещения экипажа при выведении корабля на орбиту и при его возвращении на Землю. Спускаемый аппарат имел массу – 2,8 тонн, максимальный диаметр 2,2 метра, длину 2,16 метра и свободный объем 2,6 кубических метров;

- приборно-агрегатного отсека, в котором размещаются аппаратура и оборудование основных бортовых систем корабля, а также его двигательная установка. Масса приборно-агрегатного отсека 2,8 тонн.

Все отсеки соединялись между собой механически, а перед спуском корабля на Землю разделялись с помощью пиропатронов. Бытовой и приборно-агрегатный отсек сгорали в земной атмосфере, а спускаемый аппарат совершал спуск и приземление на Землю.

Космос: запланированное убийство

Общая масса корабля составляла около шести с половиной тонн, длина по корпусу – около семи метров, максимальный диаметр – два метра семьдесят сантиметров. Совокупный объем двух жилых отсеков (бытового отсека и спускаемого аппарата) по корпусу – около десяти с половиной кубометров, а внутренний свободный объем – чуть более шести с половиной кубических метров.

На участке выведения на околоземную орбиту космический корабль 7К-ОК («Союз») защищается от воздействия аэродинамических и тепловых нагрузок головным обтекателем, сбрасываемым после прохождения плотных слоев атмосферы.

Бытовой (орбитальный) отсек

Бытовой (орбитальный) отсек расположен в передней части космического корабля 7К-ОК («Союз») и сообщается со спускаемым аппаратом с помощью герметичного люка. Относительно большой общий объем рабочих отсеков корабля обеспечивает удобство работы и отдыха космонавтов в космическом полете.

Впереди и снаружи бытового (орбитального) отсека расположен стыковочный узел типа «штырь-конус» - в зависимости от того, каким является корабль, активным или пассивным. Активный корабль со штыревым стыковочным устройством имеет обозначение 7К-ОК(А), пассивный корабль с воронкообразным стыковочным устройством обозначается соответственно 7К-ОК(П). При стыковке космические корабли сближаются на околоземной орбите, штырь входит в воронку и в дальнейшем фиксируется в ней. Происходит механическое и электрическое соединение двух космических аппаратов.

Новацией проекта космического корабля 7К-ОК («Союз») была особая методика стыковки. Стыковочная

Космос: запланированное убийство

операция по этой методике делилась на три этапа: дальнейшее сближение, ближнее сближение и причаливание. После старта с Земли и выведения на околоземную орбиту космические аппараты с помощью маневрирования выходили на расстояние нескольких сотен метров или нескольких километров друг от друга. На втором этапе все навигационные измерения и расчеты велись уже в другой системе координат, связанной не с Землей, а с одним из сближающихся космических кораблей. Это решение оказалось осуществить гораздо проще и математически, и аппаратно. На третьем этапе корабли причаливали друг к другу, происходило касание стыковочных узлов, захват элементами удержания, а все погрешности систем управления гасились механическими конструкциями стыковочных агрегатов.

Бытовой (орбитальный) отсек корабля в соответствии со своим назначением представляет собой помещение, в котором космонавты имеют возможность проводить научные исследования, выполнять необходимый комплекс физических упражнений, принимать пищу. В отсеке оборудованы места для работы, отдыха и сна экипажа. Аппаратура управления и связи, переносная телевизионная камера, кино- и фотоаппараты, научные приборы расположены на рабочем месте и около иллюминаторов в удобных для их использования местах. Состав научной аппаратуры может быть различным в зависимости от задач конкретного полета. Бытовой (орбитальный) отсек имеет четыре иллюминатора, через которые могут проводиться научные наблюдения и фотографирование окружающего космического пространства и Земли.

В бытовом (орбитальном) отсеке, кроме аппаратуры специальной связи, имеется всеволновый радиоприемник для приема программ земных радиовещательных станций. С помощью переносной телевизионной камеры космонавты могут передавать на Землю изображения внутреннего устройства отсеков

Космос: запланированное убийство

корабля и внешней обстановки. Результаты наблюдений космонавты записывают на пленку диктофона или заносят в бортовой журнал.

Для размещения агрегатов системы жизнеобеспечения, продуктов питания, научной аппаратуры, аптечки и предметов личной гигиены членов экипажа в отсеке имеется специальный шкаф-«сервант».

Спускаемый аппарат и парашютная система

Кабина космонавтов – это одновременно и спускаемый аппарат, предназначенный для размещения экипажа при выведении корабля на орбиту, при маневрировании в космосе и при возвращении на Землю.

Снаружи на спускаемый аппарат наносится специальное теплозащитное покрытие для предохранения от интенсивного аэродинамического нагрева при спуске на Землю. Благодаря наружному теплозащитному покрытию корпуса спускаемого аппарата и внутреннему слою теплоизоляции кабины, температура в кабине к моменту посадки не превышает 25 - 30 градусов Цельсия.

В спускаемом аппарате размещены кресла-ложементы для экипажа в составе трех космонавтов. Поза космонавтов в креслах и их положение относительно действующих перегрузок при старте корабля и его спуске на Землю, а также моделированные по размерам тела космонавтов кресла позволяют экипажу достаточно комфортно переносить перегрузки до 10 единиц.

В спускаемом аппарате смонтирована радиоаппаратура связи, приборы для управления спуском и система обеспечения жизнедеятельности. В специальных контейнерах размещаются основная и запасная парашютные системы. На корпусе спускаемого аппарата установлены реактивные двигатели системы

Космос: запланированное убийство

управления спуском и двигателя мягкой посадки. Непосредственно перед креслами космонавтов имеется пульт управления космическим кораблем. На пульте расположены приборы для контроля работы систем и агрегатов корабля, навигационное оборудование, телевизионный экран и клавишные переключатели для управления бортовыми системами. Рядом с пультом на специальном иллюминаторе установлен оптический визир-ориентатор.

По бокам центрального кресла – кресла командира космического экипажа - размещены две ручки управления кораблем. Правая ручка используется для управления ориентацией корабля вокруг центра масс, левая - для изменения линейной скорости корабля при маневрировании в космосе. По левому и правому борту спускаемого аппарата имеются иллюминаторы для визуального наблюдения, киносъемки и фотографирования.

Оборудование космического корабля 7К-ОК («Союз») обеспечивает возможность осуществления его полета, как в автоматическом режиме, так и в пилотируемом.

В спускаемом аппарате установлены контейнеры с запасами воды и пищи. В верхней части спускаемого аппарата находится люк для посадки космонавтов на старте и для их перехода в бытовой отсек космического корабля.

И в бытовом отсеке, и в спускаемом аппарате на всех участках полета системами терморегулирования и регенерации поддерживаются нормальное атмосферное давление, влажность и температура. Во время полета в корабле 7К-ОК («Союз») экипаж мог находиться в обычной легкой одежде и без скафандров: считалось, что с точки зрения обеспечения герметичности корабль абсолютно надежен.

Спускаемый аппарат корабля 7К-ОК («Союз») обладает рядом преимуществ по сравнению с кабинами кораблей ЗКА («Восток») и ЗКВ («Восход»). Фарообразная

Космос: запланированное убийство

форма спускаемого аппарата обеспечивает аэродинамическую подъемную силу необходимой величины при полете в атмосфере Земли на участке спуска. Путем изменения ее величины может осуществляться управление полетом спускаемого аппарата при движении в атмосфере.

Траектория спуска с использованием аэродинамического качества позволяет снизить перегрузки, действующие на экипаж на участке спуска, до 3–4 единиц (по сравнению с 8-10 единицами при баллистическом спуске на кораблях ЗКА («Восток») или ЗКВ («Восход»)). Управление при спуске производится не только по величине подъемной силы, но и по направлению общей аэродинамической силы, действующей на аппарат. Благодаря этому имеется возможность маневрирования в атмосфере, как по высоте, так и по направлению полета, что существенно повышает точность приземления аппарата. В случае необходимости возможен спуск космического корабля и по баллистической траектории.

Спуск в атмосфере спускаемого аппарата космического корабля 7К-ОК («Союз») и снижение его скорости от первой космической (7,812 километров в секунду) до скорости несколько метров в секунду непосредственно перед контактом с землей выполняется в несколько этапов.

На первом этапе производится предпосадочная ориентация корабля с использованием специальных бортовых датчиков, включается двигательная установка и выдается тормозной импульс. Корабль теряет орбитальную скорость (то есть его скорость становится меньше первой космической скорости) и начинает погружаться в плотные слои атмосферы. Происходит разделение отсеков: бытовой и приборно-агрегатный отсеки отделяются от спускаемого аппарата с помощью взрывающихся пиропатронов.

В ходе второго этапа спускаемый аппарат движется в атмосфере, интенсивно тормозясь

Космос: запланированное убийство

воздушными массами. С высоты предпосадочной орбиты и до высоты примерно двенадцать километров его торможение происходит за счет сопротивления атмосферы и определенной ориентации самого спускаемого аппарата относительно набегающего потока воздуха. Вокруг корабля появляется плазменное облако высокотемпературного газа. Радиосвязь на этом этапе со спускаемым аппаратом невозможна, поскольку радиоволны не проходят сквозь плазму. Спускаемый аппарат может двигаться как по обычной баллистической траектории, - аналогично кораблям ЗКА («Восток») и ЗКВ («Восход»), - так и использовать систему управления спуском, то есть свое небольшое аэродинамическое качество. Аппарат движется донным теплозащитным экраном вперед по направлению его полета.

Третий этап спуска корабля 7К-ОК («Союз») на Землю начинается на высоте примерно двенадцать километров. При достижении этой высоты скорость движения спускаемого аппарата падает до 220-240 метров в секунду. Поскольку скорость движения спускаемого аппарата уменьшилась, снижается и сила сопротивления воздуха. Спускаемый аппарат постепенно уменьшает скорость, но уже очень медленно.

На четвертом этапе для дальнейшего снижения скорости корабля в атмосфере используется парашютная система. Она вводится в действие на высоте примерно десять километров. Автоматически по команде барометрического прибора, расположенного в спускаемом аппарате, выдается команда на ввод парашюта. Происходит отстрел крышки парашютного контейнера с основным парашютом. В набегающий воздушный поток выводятся два вытяжных парашюта. Вытяжной парашют с меньшей площадью работает при больших скоростях спускаемого аппарата во время спуска с орбиты. Вытяжной парашют с большей площадью - при относительно малых скоростях (например, в случае работы системы аварийного спасения перед стартом, при старте или в первые

Космос: запланированное убийство

минуты после старта ракеты-носителя с космическим кораблем с космодрома). При штатном спуске с орбиты (то есть при большой скорости спускаемого аппарата) вытяжной парашют с большей площадью купола обрывает тарированную по прочности связь и отделяется. Второй вытяжной парашют – с меньшей площадью – вытягивает тормозной парашют, который имеет площадь купола четырнадцать квадратных метров.

Пятый этап спуска начинается после гашения скорости спускаемого аппарата до 85-90 метров в секунду. Тормозной парашют вытягивает из контейнера купол основного парашюта, который находится в зарифованном состоянии (то есть частично собран специальным шнуром). Сначала основной парашют наполняется не полностью, чтобы не была превышена заданная на него нагрузка. Происходит отделение тормозного парашюта. Основной парашют вводится на высоте около семи километров над поверхностью земли. При этом за 4-5 секунд скорость спускаемого аппарата падает до 35 метров в секунду. Основной парашют разрифовывается: специальные резакі рассекают рифовочный шнур на части. Купол раскрывается и полностью наполняется воздухом. Основной парашют постепенно снижает скорость движения спускаемого аппарата до 5-6 метров в секунду.

На шестом этапе спуска от донной части спускаемого аппарата отделяется теплозащитный экран, перекрывающий сопла двигателей мягкой посадки. Внутри спускаемого аппарата взводится пружинная система амортизации кресел космонавтов. Парашют автоматически перецепляется на симметричную подвеску относительно спускаемого аппарата – теперь спускаемый аппарат опускается не в наклонном, а в вертикальном положении, которое наиболее благоприятно для мягкого приземления.

На седьмом этапе на расстояние примерно полутора метров от Земли по сигналу датчиков

Космос: запланированное убийство

автоматически включаются двигатели мягкой посадки. Корабль опускается на земную поверхность. При этом в зависимости от рельефа местности, погодных условий и величины горизонтальной составляющей спускаемый аппарат может либо сохранить вертикальное положение, либо опрокинуться «на бок». Любой из этих вариантов считается штатным. После того, как космонавты убедятся, что корабль действительно приземлился и не движется, они нажатием кнопки на пульте управления отстреливают от спускаемого аппарата половину строп парашюта, чтобы избежать возможности волочения аппарата парашютом при сильном ветре.

Если на корабле 7К-ОК («Союз») по какой-то причине произойдет отказ основной парашютной системы, предусмотрено задействование запасной парашютной системы. Она находится внутри спускаемого аппарата в контейнере меньшего объема. Запасная система парашютирования начинает работу только в случае несрабатывания основной системы: например, если на заданной высоте не отстрелилась крышка парашютного контейнера основной системы, и основной парашют остался внутри своего контейнера. При этом на высоте около пяти километров бортовая автоматика выдает команду на отстрел крышки контейнера запасного парашюта. В составе запасной парашютной системы нет тормозного парашюта. Вытяжной парашют сразу вытаскивает из контейнера запасной парашют, который находится в зарифованном состоянии. Примерно через четыре секунды после выхода запасной парашют разрифовывается и полностью раскрывается. Площадь запасного парашюта почти в половину меньше площади основного парашюта - 574 квадратных метра. Это означает, что к моменту включения двигателей мягкой посадки скорость спускаемого аппарата снизится только до 8-10 метров в секунду. Но и это «жесткое приземление» будет совершенно безопасно для находящегося внутри спускаемого аппарата экипажа космонавтов.

Космос: запланированное убийство

Для обеспечения поиска после приземления спускаемый аппарат корабля 7К-ОК («Союз») оборудован радиосистемами, позволяющими осуществлять его пеленгацию на участке парашютирования и после приземления или приводнения. Радиосредства работают в различных диапазонах волн, что обеспечивает дальний и ближний поиск наземными станциями, авиацией и флотом.

Приборно-агрегатный отсек

Непосредственно за спускаемым аппаратом космического корабля 7К-ОК («Союз») расположен приборно-агрегатный отсек. Он в свою очередь состоит из ферменного переходного отсека, приборного и агрегатного отсеков. Приборно-агрегатный отсек предназначен для размещения в нем основной бортовой аппаратуры и двигательных установок корабля, работающих в орбитальном полете. Аппаратура и оборудование размещаются в герметичном приборном отсеке, внутри которого поддерживаются условия, необходимые для нормального функционирования аппаратуры. В нем сосредоточены агрегаты системы терморегулирования, системы единого электропитания, аппаратура дальней радиосвязи и радиотелеметрии, приборы системы ориентации и управления движением со счетно-решающими устройствами. В негерметичной части приборно-агрегатного отсека установлена жидкостная реактивная двигательная установка, которая используется для выполнения маневров на орбите, а также для спуска корабля на Землю. Эта установка имеет два двигателя (основной и дублирующий) с тягой по четыреста килограммов каждый. Следует отметить, что возможности двигательной установки корабля 7К-ОК («Союз») позволяют совершать на нем маневры до высоты 1300 километров над поверхностью Земли.

Космос: запланированное убийство

Для осуществления ориентации и перемещений корабля 7К-ОК («Союз») при маневрировании на нем имеется система двигателей малой тяги.

Снаружи агрегатного отсека размещены датчики системы ориентации. На приборно-агрегатном отсеке установлены солнечные батареи с полезной площадью 14 квадратных метров и основные антенно-фидерные устройства бортовых радиосистем корабля, которые обеспечивают его радиосвязь с наземными службами.

Бортовые системы корабля

По сравнению с космическими кораблями ЗКА («Восток») и ЗКВ («Восход») существенно изменился и перечень бортовых систем космического корабля 7К-ОК («Союз»). Одной из основных систем корабля является система ориентации и управления движением. Она обеспечивает ориентацию космического корабля в пространстве, стабилизацию его при работе двигателей и управление при коррекции орбиты, сближении с другим космическим аппаратом и маневрировании вблизи него. Система может работать как в автоматическом режиме, так и в режиме ручного управления. Она включает несколько датчиков ориентации и смонтированный на иллюминаторе оптический визир-ориентатор, гироскопические приборы и электронные счетно-решающие блоки управления, радиотехнические средства поиска и наведения при сближении и систему исполнительных органов – двигателей малой тяги.

Для обеспечения постоянного освещения солнечных батарей космического корабля 7К-ОК («Союз») предусмотрен режим их ориентации на Солнце. Для этого кораблю придается вращение относительно оси, направленной на Солнце, со скоростью несколько градусов в секунду (так называемая «солнечная ориентация» или «закрутка на Солнце»).

Космос: запланированное убийство

Энергоснабжение бортовой аппаратуры осуществляется централизованной системой электропитания.

Корабль 7К-ОК («Союз») оснащен комплексом радиотехнических средств, обеспечивающих: определение параметров орбиты, прием команд с Земли, двустороннюю радиотелефонную и телеграфную связь космонавтов с Землей в различных диапазонах волн, передачу на Землю телевизионного изображения из отсеков корабля и внешней обстановки, наблюдаемой космонавтами.

Бортовая телевизионная система имеет 4 камеры (две в отсеках корабля 7К-ОК («Союз») и две снаружи) и обеспечивает качественную передачу телевизионного изображения нормального стандарта (625 строк при 25 кадрах в секунду) с возможностью непосредственной передачи в наземную телевизионную сеть.

Как мы уже отмечали выше, космический корабль 7К-ОК («Союз») оснащен стыковочным агрегатом и бортовыми системами для автоматической и ручной стыковки. Для автономных полетов без стыковки в космосе эти системы могут отсутствовать.

Управление бортовыми системами корабля 7К-ОК («Союз») может проводиться космонавтами с расположенного внутри спускаемого аппарата пульта, а также автоматически - по командам, передаваемым с Земли.

Многоканальные телеметрические системы корабля 7К-ОК («Союз») обеспечивают передачу большого объема информации. При полете корабля вне видимости наземных приемных пунктов измерительная информация сохраняется в бортовых запоминающих устройствах и передается на Землю в очередном сеансе радиосвязи.

Создание нормальных физиолого-гигиенических условий для экипажа космического корабля 7К-ОК («Союз») обеспечивается комплексом систем жизнеобеспечения. Система регенерации атмосферы содержит запасы щелочных металлов, поглощающих

Космос: запланированное убийство

углекислый газ, с одновременным выделением кислорода. Она работает автоматически и поддерживает в двух обитаемых отсеках газовый состав, подобный обычным земным условиям. Эта же система обеспечивает поглощение вредных примесей, выделяемых в атмосферу корабля космонавтами.

Температурный режим в отсеках корабля 7К-ОК («Союз») поддерживается системой терморегулирования. Она обеспечивает не только температуру, но и необходимую влажность как в бытовом отсеке, так и в спускаемом аппарате. Для этого теплообменные агрегаты наряду с регулированием температуры одновременно конденсируют избыток влаги, содержащийся в атмосфере двух обитаемых отсеков, и собирают ее в специальные влагосборники. По своему желанию экипаж может регулировать уровень температуры и влажности в отсеках.

Конструкция кораблей 7К-ОК («Союз») обеспечивает безопасность экипажа от космической радиации на тех высотах, на которых он совершает полет (примерно до высоты полтысячи километров).

Запуск космического корабля 7К-ОК («Союз») предполагалось осуществлять с помощью трехступенчатой ракеты-носителя 11А511 «Союз» с площадки № 31 космодрома Байконур.

Во второй половине 1966 года разработка космического корабля 7К-ОК («Союз») вступила в завершающую стадию. Теперь предстояли его летные испытания на околоземной орбите. Предполагалось, что уже во второй половине года состоятся два или даже три полета нового советского космического корабля.

Первый испытательный полет космического корабля 7К-ОК («Союз»)

Советское руководство очень сильно давило на конструкторов и испытателей корабля 7К-ОК («Союз»), требуя ускорения реализации космической программы. Причем во внимание не брались ни еще «сырая» техника, ни организационная неготовность для осуществления космических экспедиций. Властям СССР нужны были не столько научные и технические результаты космических полетов, сколько их пропагандистский эффект. Генерал Николай Каманин в своем дневнике писал:

«28 октября (1966 года – С.Ч.).

У Д.Ф.Устинова состоялось вчера совещание по готовности 7К-ОК. Срок пуска технологических кораблей опять перенесли, теперь он назначен на 20 ноября. Пуск кораблей с экипажами Мишин считает возможным не раньше 10 января 1967 года, но Устинов приказал готовить пуск на 20 декабря 1966 года. Пуск 20 декабря почти исключается: еще не готовы корабли, не готов тренажер, не закончено оборудование самолета Ту-104 для полетов на невесомость.

22 ноября (1966 года – С.Ч.).

...Звонил секретарь ЦК Устинов. Устинов в разговоре сказал: «О всех ваших делах я докладывал Брежневу, нас всех беспокоит большая активность американцев. Надо сделать все возможное, чтобы уже в этом году иметь новые успехи» [3.3].

В одной из публикаций по истории космических программ приводятся такие данные:

«Естественно, «сырой» корабль показал себя сполна: 2123 дефекта, для устранения которых нужны были 897 доработок. Потом, уже на космодроме, выявилось около трёх сотен дефектов. Но такова цена времени. Благо это был тестовый «Союз», и никто не требовал, чтобы в него посадили человека. Правда, отыгаться решили в другом: запустить не один корабль,

Космос: запланированное убийство

а сразу два! Такой расклад позволял проверить своеобразный козырь, имевшийся у нас и отсутствовавший у США. Систему автоматической стыковки. Это было действительно крупное достижение, и в случае успеха им можно было гордиться» [3.4].

Первый испытательный полет в рамках осуществления программы «Союз» наметили на конец ноября 1966 года. В этом полете планировалось последовательно вывести на околоземную орбиту корабли 7К-ОК(П) № 2 («Союз») и 7К-ОК(А) № 1 («Союз»). А далее предполагалось два варианта возможных действий. Если активный корабль 7К-ОК(А) № 1 («Союз») после выхода на орбиту окажется не более чем в двадцати километрах от пассивного 7К-ОК(П) № 2 («Союз»), что было вполне вероятно, то тут же последует команда о включении системы сближения «Игла» для начала поиска и сближения. Если же расстояние между кораблями окажется более двадцати километров, то потребуются специальный корректирующий маневр, поэтому сближение и стыковка состоятся через сутки. После сближения и стыковки предстояла проверка возможности управления построенной на орбите связи. После трех суток полета в состыкованном состоянии предполагалась расстыковка кораблей. Затем, с суточным интервалом, должен осуществиться управляемый спуск кораблей на территорию СССР.

26 ноября 1966 года состоялось заседание Государственной комиссии по «объектам 11Ф615 №1 и №2» (кораблям 7К-ОК («Союз») – С.Ч.) и «изделиям 11А511 №1 и №2» (ракетам-носителям для кораблей 7К-ОК («Союз») – С.Ч.).

«Конструкторы и руководители испытаний, - вспоминал генерал Николай Каманин, - доложили: «Оба корабля «Союз-1» и «Союз-2» с носителями прошли все проверки и испытания и готовы к полету». Мишин коротко заключил: «Корабли и ракеты можно вывозить на старт и готовить к пуску». Решили: «В 9-10 часов утра 26 ноября вывозить объекты на старт. Автономные и

Космос: запланированное убийство

комплексные проверки закончить до исхода 26 ноября (27 ноября резервный день). Пуск первого корабля произвести 28 ноября в 16.00, второго - через сутки» [3.3].

Первый запуск космического корабля 7К-ОК(П) № 2 («Союз») в беспилотном варианте был осуществлен, как и предусматривалось, 28 ноября 1966 года. Советский Союз из соображений секретности скрывал сам факт подготовки к полетам нового пилотируемого корабля. Поэтому в средствах массовой информации беспилотный «Союз» был представлен как искусственный спутник Земли «Космос-133».

Первая телеметрическая информация после выхода корабля на орбиту была благоприятной, но прошло всего несколько минут и ситуация изменилась.

«Воспроизведение запоминающего устройства, - вспоминал Борис Черток, - показало, что сразу после отделения шла очень интенсивная работа двигателей причаливания и ориентации по каналу вращения. Не только телеметрия, но и расчет показывал, что за время витка в таком режиме можно потерять все топливо из баков ДПО (двигателей причаливания и ориентации – С.Ч.) [3.5].

Так все и произошло, опасения Бориса Чертока подтвердились. Позднее в своих воспоминаниях он удивительно точно передаст ту напряженную атмосферу, которая царила в те часы на космодроме Байконур:

«...Обогнув земной шар, новый космический корабль вошел в зону радиовидимости НИП-16, а затем и местного ИП-1. Оба доложили, что ведут устойчивый прием всеми средствами, уровень сигналов хороший.

Наступает томительная пауза, пока все телеметристы, находящиеся на ИП-1, пытаются согласовать свои визуальные впечатления. Они первыми заподозрили непорядок, но докладывать без тщательной проверки опасались.

Кириллов требует от Керимова и Мишина разрешения на вывоз и подготовку второго носителя с

Космос: запланированное убийство

пассивным «Союзом». До второго пуска меньше суток. Вывозить или нет?

Стартовики и все службы полигона, воодушевленные удачным пуском, готовы еще сутки не спать ради долгожданного возобновления наших космических успехов.

Самохин, командующий нашей служебной авиацией, держит наготове самолеты для вылета в Крым, Москву и требует ответа на вопросы: «Летим или не летим? и если да, то кто и куда?» Агаджанов запрашивает из Евпатории дальнейшие указания, чтобы подготовить к очередному сеансу все НИПы. Напряжение достигло предела, когда, наконец, в «просмотровую» комнату на первом этаже начали прибывать с приемных станций бумажные рулоны непосредственной записи поведения бортовых систем.

Десятки глаз впиваются в сплошные и путаные, пересекающиеся, плавно изменяющиеся и судорожно дрожащие линии, понятные только посвященным. Офицеры телеметрической службы, невзирая на общий галдеж, пытаются делать разметку. Голунский что-то шепчет Феоктистову, потом говорит и мне:

- Похоже на то, что из баков ДПО стравлено все топливо.

Феоктистов требует еще раз перепроверки. Еще и еще раз прикладываются к бумажным лентам масштабные линейки. Сомнения исчезают, с ними вместе и надежды. Корабль закрутился со скоростью два оборота в минуту. «Потеря устойчивости по каналу крена», – так я сформулировал ситуацию для доклада Госкомиссии» [3.5].

Итак, буквально за первые пятнадцать минут полета израсходовалось все рабочее тело для двигателей причаливания и ориентации. Корабль 7К-ОК(П) № 2 («Космос-133») получил закрутку со скоростью примерно два оборота в минуту. Это происшествие однозначно срывало пуск корабля 7К-ОК(А) № 1 и

Космос: запланированное убийство

эксперимент по автоматической стыковке на орбите двух космических кораблей.

Кроме того, по уточненным данным перигей орбиты запущенного корабля составлял всего 179 километров. По подсчетам баллистиков, на орбите с такой высотой корабль мог бы просуществовать примерно тридцать девять витков, то есть чуть больше двух суток.

Генерал Николай Каманин с горечью констатировал:

«При большем доверии космонавтам и упрощении многих систем пилотируемых кораблей мы уже в 1963 году могли бы овладеть стыковкой на орбите, но погоня за полной автоматизацией систем космических кораблей привела нас к позорному отставанию от США и будет еще долго мешать нам в освоении космоса» [3.3].

Генерал Каманин, как явствует из приведенной выше цитаты, корень проблем видел в отсутствии космонавта на борту нового корабля. Конечно, будь в корабле 7К-ОК(П) № 2 («Космос-133») человек, он бы сыграл роль «волшебной палочки» и все быстренько «разрулил»! Может быть, и так. Но как быть в том случае, когда барахлить начинает те бортовые системы, оказать влияние на которые не может даже находящийся на борту космонавт? Идти на заведомый риск, подвергая смертельной угрозе человеческие жизни?

Получив информацию от телеметристов, председатель Государственной комиссии Керим Алиевич Керимов и Главный конструктор ЦКБЭМ Василий Павлович Мишин принимают решение: «Подготовку к пуску второго корабля прекратить. Чертоку с оперативной группой в Евпаторию не вылетать, а дать предложения здесь, на месте, по новой программе полета. Бушуеву с Феоктистовым и Раушенбахом разобраться, куда и почему исчезло топливо ДПО. Шабарову и Кириллову принять меры к сохранению второго носителя и корабля. Баллистикам немедленно

Космос: запланированное убийство

уточнить орбиту и дать прогноз: сколько витков корабль просуществует без коррекции».

Кроме того, нужно немедленно доложить руководству в Москве о причинах срыва космической программы по автоматической стыковке двух кораблей и подготовить проект сообщения ТАСС для утренних газет и радио о полете очередного спутника «Космос» вместо предполагавшегося «Союза-1».

«Все были сразу и до предела загружены, - напишет Борис Черток в книге своих воспоминаний. - Я успел заметить опечаленного Гагарина. Следующая пара «Союзов» планировалась пилотируемой, и Гагарин не терял надежду еще раз побывать в космосе. Теперь все расстраивалось. В такой сложной «кухне» он участвовал впервые. Не желая никого отрывать, он переходил от одной груши спорящих к другой, стараясь понять, что же произошло и каковы прогнозы» [3.5].

А практически неуправляемый с Земли корабль продолжал полет по околоземной орбите. Инженеры и управленцы искали пути восстановления его работоспособности.

«Я внес предложение, - вспоминал позднее Борис Черток, - провести тесты всех систем. В первую очередь проверить ионную систему ориентации. Выработка топлива ДПО лишала нас возможности выдать тормозной импульс для возврата на Землю с помощью основной СКДУ (сближающе-корректирующей двигательной установки – С.Ч.). Управление и стабилизация корабля при работе СКДУ обеспечивались системой ДПО, в которой не осталось рабочего тела. Началась лихорадочная деятельность по расписыванию программ ближайших тестов. На последующих витках мы убедились, что все системы работают вполне надежно. Главная задача теперь состояла в том, чтобы проверить принципиально новый для нас режим управляемого спуска и мягкую посадку. Если это удастся, то будет показана безопасность 7К-ОК для полета человека» [3.5].

Космос: запланированное убийство

Было решено на 13-м витке попытаться с помощью ионной системы ориентации остановить вращение корабля 7К-ОК(П) № 2 («Космос-133»). На 16-м витке, в конце первых суток полета, предполагалось выдать команду на спуск корабля с использованием этой же ионной системы ориентации. Собственно посадку на Землю решили выполнить на 17-м витке, предварительно выдав дополнительную команду на спуск с использованием автоматической солнечной ориентации.

Генерал Николай Каманин вспоминал о событиях тех дней:

«Около 10 часов по местному времени 29 ноября (1966 года – С.Ч.) после многих консультаций со специалистами (Черток, Бушуев, Феоктистов, Юрасов, Осташев и другие) было решено посадить корабль на 17-м витке с использованием АСО (автоматическая солнечная ориентация). На борт корабля были переданы все исполнительные команды, но вскоре после их передачи у некоторых товарищей возникли сомнения в правильности переданных команд. Времени для повторения команд или проверки их содержания не было, и Мишин принял решение отбить команду на посадку. Позже по данным телеметрии мы убедились в том, что команды были переданы правильно.

На 18-м и 19-м витках мы попытались посадить корабль с использованием ионной ориентации, однако корабль не послушался наших команд и продолжал полет. 20-й и последующие витки были мало удобны для посадки - пришлось оставлять аварийный корабль на орбите. Для большей уверенности в том, что корабль продержится на орбите еще сутки, на борт были переданы команды на подъем орбиты корабля. Мы не знали параметры орбиты «Союза» с 21-го по 29-й виток (эти витки проходят над Атлантикой и почти «не освещаются» нашими ИПами (измерительными пунктами – С.Ч.)).

Космос: запланированное убийство

Ночь была тревожной. Многие специалисты высказывали сомнения в возможностях корабля продержаться на орбите до 29-го витка. К утру по телеметрии было установлено, что корабль принял все три команды на включение двигателей: система ионной ориентации стабилизировала корабль, и двигатели включались, но их работа в первом случае продолжалась 10, во втором - 13, а в третьем - около 20 секунд. Во всех трех случаях при включении двигателей нарушалась стабилизация корабля, появлялись большие угловые колебания, и двигатели автоматически выключались, не дав полного импульса. После осуществления двух попыток спуска корабля и одной попытки повысить его орбиту мы не знали результатов этих маневров и с большим нетерпением ждали 29-го витка, на котором корабль должен был пройти в зоне радиовидимости наших самых восточных ИПов в Приморье» [3.3].

Но корабль вновь показал свой непокорный нрав.

«Первый 7К-ОК продолжал брыкаться, - напишет много позже Борис Черток в своей книге «Ракеты и люди» - При проведении теста корабль развернулся по тангажу и курсу в противоположные направления по отношению к поданным командам. Такое могло быть в том случае, если перепутана фазировка команд на управляющие рулевые сопла.

- Гироприборы выдают правильную команду, а машина поворачивает в другую сторону, - доложил Зворыкин.

И все же надо было найти выход из безвыходного положения. Не помню, с кем я должен был разделить авторское право на идею выдачи тормозного импульса системой СКДУ малыми порциями по 10-15 секунд вместо непрерывной работы около 100 секунд. Если корабль выставить на торможение с помощью системы ориентации на двигателях ориентации малой тяги и включить СКДУ, то за 10-15 секунд он не успеет сильно

Космос: запланированное убийство

отвернуть в сторону с курса. Так в сумме из многих «тормозных порций» мы наберем импульс, достаточный для входа в атмосферу с посадкой на территорию нашей страны. О точности посадки уже говорить не приходилось. Но, по крайней мере, будут проверены СУС – система управления спуском, система приземления и двигатели мягкой посадки.

Без малого двое суток до 34-го витка мы занимались мучительными операциями по ориентации и выдаче малых тормозных импульсов» [3.5].

Испытатели и управленцы очень надеялись вернуть корабль на Землю в начале третьих суток его космического полета. Но 7К-ОК(П) № 2 («Космос-133») продолжал «своевольничать». Обратимся снова к «свидетельским показаниям» Николая Каманина:

«В 9 часов утра корабль появился над восточными окраинами Советского Союза, но он не «отвечал» на наши запросы. На 30-м витке корабль «ожил», принял все наши команды и выдал квитанции - у нас вновь появилась надежда посадить корабль. На 32-м витке на борт «Союза» были переданы команды на спуск, корабль принял их к исполнению, выдав квитанции. Мы не были уверены в посадке на 33-м витке и продублировали команды на спуск для посадки на 34-м витке. Корабль не сел на 33-м витке - продолжительность работы двигателей опять была недостаточной. На 34-м витке в пятый раз сработала ионная ориентация, включились двигатели, чтобы столкнуть корабль с орбиты, и... «Союз» наконец-то пошел на посадку. Радиолокаторы ПВО наблюдали корабль над Краснодаром, Гурьевым, Актюбинском и сделали последние засечки в двухстах километрах юго-восточнее Орска. Корабль прекратил полет над территорией Советского Союза в 14:32 по московскому времени, сейчас уже 23:30 по местному, прошло одиннадцать часов, но до сих пор нет точных данных о местонахождении и состоянии корабля. Поступает очень много противоречивых сообщений. Самолеты не сделали ни единой засечки спускающегося

Космос: запланированное убийство

корабля. Однако есть доклады из Москвы и Орска о том, что корабль дважды запеленгован, и есть несколько сообщений из Орска о том, что в различных районах якобы видели спуск парашюта. Из всего вороха имеющихся сведений достоверно известно лишь одно: на 34-м витке корабль пошел на спуск - на участке Краснодар - Гурьев - Орск было много сообщений, подтверждающих его снижение.

До 20 часов по местному времени в районе вероятного приземления корабля летали самолеты, но ни один из них «не слышал» сигналов с борта «Союза». Вероятно, корабль взорвался при спуске от срабатывания системы АПО (автоматический подрыв объекта 23-мя килограммами тола). В 20 часов я приказал службе поиска посадить самолеты и вертолеты и возобновить поиск утром 1 декабря. Затем Мишин, Керимов, Руденко, Карась, я и другие еще раз проанализировали обстоятельства происшествия и решили: считать полет законченным, создать четыре аварийные комиссии, поручить им до 6 декабря проанализировать все данные о полете и установить причины происшествия; продолжать подготовку к полету кораблей №3 и №4 (то есть кораблей для пилотируемого полета – С.Ч.); корабль №1 снять со старта, разрядить и хранить в МИКе (монтажно-испытательном корпусе № 1 на второй площадке космодрома Байконур – С.Ч.), имея в виду возможность его одиночного пуска в середине декабря» [3.3].

Уже из приведенных выше цитат становится совершенно ясным, что корабль 7К-ОК («Союз») оказался очень «сырым», и несмотря на выявление и устранение многочисленных неисправностей в ходе его подготовки и на заводе, и на космодроме, ушел в полет с большим количеством дефектов. Очевидны также и серьезные проблемы с организацией управления космическими аппаратами на самой Земле – часто складывались ситуации, когда в управленческих звеньях «одна рука не знала, что делает другая». Кроме того, стало ясно, что

Космос: запланированное убийство

есть серьезные прорехи в деятельности службы поиска вернувшихся из космоса объектов. Спускаемый аппарат «Космоса-133» так и не был найден. Корабль словно растворился в воздухе.

«Ждали докладов от служб поиска, - вспоминает Борис Черток. - Все службы, все НИПы (наблюдательно-измерительные пункты – С.Ч.), в зоне которых должен был появиться корабль, даже поисковые средства ПВО (войск Противовоздушной обороны СССР – С.Ч.) ничего не обнаружили. Корабль исчез. Его не было ни в космосе, ни на Земле» [3.5].

Ситуация напоминала анекдот: многотонный космический корабль просто исчез на глазах у тысяч наблюдателей. Даже не было уверенности, что он начал спуск на Землю. И поэтому еще целую неделю идут его активные поиски всеми возможными силами. Снова обратимся к воспоминаниям генерала Николая Каманина:

«1 декабря (1966 года – С.Ч.)

Кутасин доложил, что визуальный поиск с самолетов космического корабля «Союз» продолжается, но пока не обнаружено никаких следов его приземления. Теперь уже не может быть сомнений во взрыве корабля.

2 декабря.

Утром Кутасин рассказал мне о всех предпринятых попытках отыскать в районе Орска осколки корабля «Союз». На поиск было задействовано много самолетов, вертолетов и наземных команд. Власти Оренбургской области оказывали помощь службе поиска. Но все оказалось напрасным: пока не обнаружено ни малейшего доказательства, что обломки корабля упали в районе Орска или где-либо еще на территории Советского Союза.

6 декабря.

...Звонил генерал Кутасин. Он доложил, что самолеты и вертолеты очень тщательно обследовали всю полосу (Актюбинск-Семипалатинск) вероятного разброса осколков корабля «Союз», но ничего не нашли. По уточненным данным ПВО и расчетам НИИ-4 (институт

Космос: запланированное убийство

Министерства обороны, участвовавший в создании средств командно-измерительного комплекса – С.Ч.) корабль прошел район Орска на высоте семидесяти-ста километров. Специалисты НИИ-4 считают, что сработал АПО (аварийный подрыв объекта – С.Ч.), корабль взорвался, и его обломки должны были упасть в воды Тихого океана восточнее Марианских островов. Я разрешил прекратить поиск обломков корабля.

7 декабря

Керимов и Мишин подтвердили версию о падении осколков «Союза» в океан» [3.3].

Интересно, а вот откуда узнали председатель Государственной комиссии Керим Алиевич Керимов и Главный конструктор Василий Павлович Мишин о падении обломков в Тихом океане? У них ведь нет собственных служб поиска. Видимо, просто сработало горячее желание «окончательно снять вопрос». А мы отметим на будущее: космический корабль 7К-ОК(П) № 2 («Космос-133») пропал на траектории баллистического спуска на Землю, никто не видел его спускающимся на парашютах, никто не нашел его осколков на земной поверхности.

Что нужно делать в результате неудачи испытательного полета? Конечно же, провести тщательный, скрупулезный и неторопливый анализ всех возможных причин неудачи.

Однако вместо того, чтобы постараться, прежде всего, исправить системные ошибки, и военные, и гражданские руководители первой испытательной космической экспедиции корабля 7К-ОК («Союз») занялись фактически поиском виновников-«стрелочников».

Так, не прошло и недели после завершения полета корабля, как и Председатель Государственной комиссии Керимов, и Главный конструктор Мишин поспешили заявить, что «причины всех отказов на «Союзе» ясны: перепутали газовые рули и поставили дефектный двигатель причаливания и ориентации» [3.3].

Космос: запланированное убийство

И опять же зададимся вопросом: откуда взяты эти выводы? Что, в распоряжении аварийной комиссии оказались обломки корабля? Нет, ни корабль, ни его обломки так и не нашли. Тогда стоит ли спешить делать вывод, что причина срыва космической экспедиции кроется в якобы дефектном двигателе? Телеметрия, полученная с борта корабля, не давала оснований для того, чтобы сделать столь определенные выводы.

На самом деле причина «своенравного поведения» космического корабля 7К-ОК(П) № 2 («Космос-133») во время орбитального полета была совершенно иной. О ней очень откровенно напишет Борис Черток – но, увы, только через тридцать лет:

«Исаевские двигателисты (то есть из конструкторского бюро ОКБ № 2 Главного конструктора Алексея Михайловича Исаева – С.Ч.) после жаркого спора с Юрасовым, Зворыкиным и Дубовым согласились, что понятия «по и против часовой стрелки» каждый понимал с точностью «до наоборот» (то есть, если вы стоите лицом к часам, а ваш коллега – спиной, то и понятия «по часовой стрелке» и «против часовой стрелки», будут для вас различны; согласовать же базисные понятия дипломированным инженерам из двух конструкторских бюро и в голову почему-то не пришло – С.Ч.). Исаевцы не сопротивлялись и признали себя виновными. Но как же теперь вернуть корабль на Землю? Мы выпустили в космос корабль, на котором оказалось фатальное совпадение двух глупейших, но наиболее часто встречающихся ошибок полярности или знака: «плюс» на «минус», «по» и «против» часовой стрелки (отметим, что урок не пойдет впрок: и в будущем в советской и российской космонавтике периодически будут «всплывать» всяческие «перепутанные полярности» - достаточно вспомнить так и не вышедший на околоземную орбиту космический аппарат «Полюс», стартовавший 15 мая 1987 года на борту ракеты-носителя «Энергия», или ракету носитель «Протон», круто

Космос: запланированное убийство

развернувшуюся носом к земле на первых секундах полета 2 июля 2013 года – С.Ч.).

Надежная исаевская двигательная система коррекции орбиты, маневрирования и торможения для возврата на Землю на «Союзах» была задублирована. Но в каждой из этих двух надежных систем еще при сборке были допущены аналогичные по природе ошибки, исключавшие возможность стабилизации и управления при работе двигателей.

Ошибка в системе ДПО была очевидной виной наших конструкторов ЦКБЭМ. Ошибка в дублирующей системе ДКД «катилась» в сторону исаевских конструкторов.

При проектировании «Союза» мы доказывали его надежность выполнением постулата: «Любой один отказ в любой системе не должен приводить к невыполнению программы, любой второй отказ не должен приводить к опасности для жизни экипажа». Дублирование систем позволяло выполнить это условие. И вдруг в дублированной системе управления полетом при дублированных двигателях мы обнаруживаем два аналогичных отказа, которые не позволяют вернуться на Землю. Досадно, что эти ошибки не были обнаружены в процессе многоступенчатых наземных испытаний. Очень трудно было придумать разумное объяснение причин такого технического «разгильдяйства». Объяснения Раушенбаха со своими сотрудниками по этому поводу были слишком деликатными. Я высказал все накипевшее, употребляя более сильные выражения, чем обычно, и пообещал по возвращении собрать многолюдный актив для публичной проработки.

В КИСе завода для «Союзов» использовали специальный стенд «Кардан», а на ТП в безэховой камере – специальную качающуюся платформу, позволяющие проверять все виды «фазировок» и «полярностей». И ведь находили! Каждая находка подобного рода ошибок показывала, что на бумаге «все правильно», но бумагу конструктор, схемщик и

Космос: запланированное убийство

монтажник завода – каждый понимал по-своему. Не было гарантии, что если у теоретика и схемщика после расчетов, моделирования, проверки схемы все сошлось, то на борту не проявятся ошибки при монтаже.

...Именно эти два отказа в испытательной документации четкой инструкцией не обеспечены» [3.5].

Увы, признавать системные ошибки в управлении полетом и подготовке космического корабля никто не хотел, поэтому упор делался на выявление исключительно дефектов бортовых систем. Генерал Николай Каманин вспоминал:

«Для выяснения причин происшествия нам во многом мог бы помочь сам корабль, если бы он оказался целым, но теперь придется ограничиться лишь анализом имеющихся данных. Причины отказов в работе систем корабля будут детально изучать специальные комиссии. Пока есть ясность, да и то неполная, лишь в вопросе о том, какие системы отказали на борту корабля. Вот основные отказы:

1) полное непровольное истечение рабочего тела из системы питания двигателей причаливания и ориентации (ДПО); 2) недостаточная стабилизация корабля при включении тормозного двигателя; 3) отказ «Трала» (радиотелеметрическая система, аппаратура контроля с запоминающим устройством – С.Ч.) на 15-м витке» [3.3].

А после такого «детального» анализа и рассмотрения делается и весьма оптимистический вывод:

«Полет хотя и закончился неудачно, но он дал нам возможность оценить и некоторые ценные качества нового корабля: проверены устойчивость работы системы ионной ориентации и многократность включения двигателей; мы убедились, что корабль послушно изменяет орбиту (маневрирует), и что его можно заставить снизиться даже при неисправностях в системе стабилизации. В ходе дебатов о причинах происшествия Мишин, Керимов, Рязанский и другие

Космос: запланированное убийство

неоднократно соглашались с нашим мнением, что корабль можно было спасти, если бы вместо манекена в корабле был космонавт» [3.3].

Вот как тут не вспомнить «бородатый» анекдот о враче, который радуется, что больной перед смертью сильно потел – это, мол, признак выздоровления? Кроме того, снова отметим на будущее вот эту растущую всеобщую убежденность в том, что присутствие космонавта на борту аварийного корабля сняло бы все вопросы. Человек умнее машины, а это значит, что все дефекты в беспомощно болтающемся на орбите корабле он бы непременно устранил!

В итоге уже 8 декабря 1966 года собирается Государственная комиссия по итогам испытательного полета космического корабля 7К-ОК («Союз») и делает вывод:

«Все аварийные комиссии единогласно решили, что отказы систем корабля «Союз» №2 не имеют принципиальных (связанных с их конструкцией) дефектов, а являются следствием ошибок при сборке и проведении испытаний объекта отдельными исполнителями. Обнаруженные неисправности будут устранены на всех кораблях 7К-ОК до 15 декабря» [3.3].

И вот уже в конструкторских и испытательских отделах и подразделениях начинается поиск виновных во всех бедах «стрелочников». Позволим себе привести длинную цитату из воспоминаний Бориса Чертока – она очень точно описывает механизм внутриведомственной и ни за что не отвечающей бюрократии, который царил в те годы и во всей стране, и собственно в космической отрасли:

«С поисками виновных дело обстояло сложнее.

Оказалось, что начальник лаборатории Невзоров еще 14 мая, за полгода до пуска, получил выговор приказом по предприятию «за неоперативное решение простых технических вопросов, выразившееся в задержке выдачи исходных данных на коррекцию техдокументации». Эти исходные данные содержали

Космос: запланированное убийство

требования об изменении порядка подачи команд на ДПО по каналу вращения. Появилось это требование, как иногда бывает, по причинам, не имевшим никакого отношения к принципам управления.

Кто-то из «тепловиков» пришел к заключению, что струи горячих газов из сопел ДПО будут дуть на панели солнечных батарей. Доложили Феоктистову. Он, недолго думая, предложил, чтобы не затевать сложную доработку корабля и поиски других мест установки двигателей, развернуть их на кронштейне на 180 градусов вокруг оси (вот характерный пример принятия конструкторского решения «на коленке» – без должных расчетов, без рассмотрения вопроса, как эти изменения скажутся на других бортовых системах! Стоит ли удивляться, что потом, уже в космическом полете, «вдруг вылезали» дефекты, отказы, поломки? – С.Ч.). При таком развороте менялся знак момента по оси вращения. Для сохранения порядка выдачи команд по вращению следовало изменить полярность или фазировку выдачи команд приборами системы управления.

По этому поводу Феоктистов направил служебную записку Легостаеву. Легостаев адресовал требование проектантов Шмыглевскому. Здесь началось теоретическое изучение проблемы, после чего было предложено Невзорову дать исходные данные разработчикам для изменения схемы прибора блока включения двигателей причаливания и ориентации (БВДПО). Те, в свою очередь, должны были дать письменное указание в конструкторский отдел Чижикова. В этом отделе наконец-то было подготовлено извещение для приборного производства о доработке прибора БВДПО. К этому времени прибор уже был установлен на машину. Требовалось разрешение о его снятии и возврате в цех-изготовитель для доработки. Это можно было сделать только с согласия ведущего конструктора Тополя, который возмутился и дал поручение своему заместителю Юрию Семенову разобраться, «где они все были раньше». Выяснилось, что «раньше» – это уже два

Космос: запланированное убийство

месяца назад. В горячее время, когда на счету каждый час, за такую затяжку следовало кого-то наказать. Сложилось так, что большую часть «неоперативности» отнесли за счет Невзорова и ему тут же в назидание окружающим был объявлен выговор.

Но выговор не освобождал завод от доработки прибора. Проверили схемы находившихся в производстве приборов. Там все делалось в соответствии с «выговорным» извещением.

Посмотрели установку двигателей на еще не отправленных кораблях № 3 и № 4. Все было так, как предложил Феоктистов.

- А вот на первом корабле было не так, - вдруг заявил один из монтажников сборочного цеха. А как теперь проверить? Корабль № 2 не только улетел, но и был разнесен в клочья системой АПО. Для проверки оставшегося на 31-й площадке корабля № 1 время еще было, и мы дали ВЧ-грамму о снятии корабля с носителя и тщательной его перепроверке с пристрастием на полярности исполнения команд (что вряд ли было сделано, поскольку Государственная комиссия решила отправить корабль 7К-ОК(А) № 1 («Союз») в космос уже 14 декабря 1966 года – всего через две недели после исчезновения его предшественника 7К-ОК(П) № 2 («Космос-133») – С.Ч.).

Никто не был заинтересован во внутренних репрессиях, дальнейшем обострении и без того накаленной внешней обстановки» [3.5].

То есть, если подвести итоги всего состоявшегося «разбора полетов, мы, дорогие товарищи, создали замечательный корабль. И если бы не отдельные, пока еще имеющиеся недостатки, если бы не разгильдяи Петров, Сидоров и Иванов, то космический корабль 7К-ОК («Союз») обязательно бы выполнил программу полета и благополучно вернулся на Землю.

Отметим, кстати, что все неполадки и дефекты по решению Государственной комиссии предполагалось устранить на всех кораблях до 15 декабря 1966 года, то

Космос: запланированное убийство

есть всего за неделю. Реально ли фактически разобрать уже полностью готовые корабли 7К-ОК («Союз») № 1, 3 и 4 за семь дней, внести изменения в их бортовое оборудование, собрать корабли заново и провести их повторную проверку? Ясно, что даже при круглосуточной авральной работе сделать это невозможно – хотя бы потому, что есть установленные сроки испытаний и бортовых систем, и кораблей в целом. Тогда зачем принимать такое решение Государственной комиссией? Ответ прост и банален: чтобы отрапортовать «наверх» - в Министерство общего машиностроения СССР, в Военно-промышленную комиссию, в Центральный Комитет КПСС.

Пуск следующего корабля по проекту «Союз» - 7К-ОК(А) № 1 – назначают на 14 декабря 1966 года, несмотря на то, что военные испытатели настаивали на проведении полного комплекса испытаний до начала пусков кораблей 7К-ОК («Союз»). Руководство решило, что пуски космических кораблей без экипажей и наземные испытания кораблей для пилотируемых полетов можно проводить параллельно.

Почему такая спешка? Кому она нужна? Все объясняется тоже очень просто: конец квартала и конец года, нужно выполнить планы партии и советского правительства. И не нужно забывать, что следующий год – юбилейный: 50-летие Великой Октябрьской социалистической революции, которое советские ученые и инженеры должны встретить новыми трудовыми достижениями на благо нашей страны и нашего народа.

Декабрьская катастрофа 1966 года

Второй испытательный беспилотный запуск был запланирован на 14 декабря 1966 года. Старт назначили на 14 часов по московскому времени.

Космос: запланированное убийство

Вплоть до самого момента запуска двигателей все шло нормально. Была объявлена минутная готовность к старту ракеты-носителя с космическим кораблем 7К-ОК(А) № 1 («Союз»).

«От Москвы и Евпатории «до самой до Камчатки» на десяти НИПах сотни людей застыли в аппаратных помещениях, - вспоминал позднее Борис Черток. - В Тихом океане ждали сигналов теплоходы «Чажма» и «Чумикан». В Гвинейском заливе раскачивался на штормовых волнах «Долинск», телеметристы ждали первый виток» [3.5].

На космодроме прозвучали традиционные команды: «Протяжка один», «Ключ на старт!», «Дренаж», «Протяжка два», «Пуск!». Начала работать автоматика по циклограмме запуска всех двигателей ракеты-носителя.

После команды «Зажигание!» появились, как всегда, клубы пламени и дыма, но они были меньше, чем обычно. Оказалось, что включились и заработали двигатели только второй ступени. Двигатели первой ступени не работали. Ракета оставалась практически неподвижной на пусковом столе. Через несколько секунд пускающий оператор полковник А.С.Кириллов выдал команду: «Воду на старт!»

Стало ясно, что пуск не состоится, а на старте возник пожар. Только через несколько минут пламя удалось погасить. Ракета по-прежнему находилась на пусковом столе и только чуть больше обычного «парила».

В течение около сорока минут шла оценка ситуации. Положение на пусковом столе не казалось опасным: не было заметно ни дыма, ни открытого огня. От ракеты в воздух поднимались только белые клубы водяного пара, перемешанные с парами кислорода.

«Стреляющий» - полковник Анатолий Семенович Кириллов - решил действовать на свою ответственность. Стартовой команде было разрешено подойти к ракетеносителю и выполнить ее осмотр, чтобы попытаться определить причину отказа. Под ракету-носитель была

Космос: запланированное убийство

выдвинута специальная кабина обслуживания, с которой открывается доступ к соплам ракетных двигателей. Была дана команда на подъем ферм обслуживания, поскольку без них ракета-носитель могла упасть от сильных порывов холодного ноябрьского ветра. Во время поднятия ферм к старту подтянулось много испытателей, которые должны были подняться на рабочие площадки вокруг корпуса ракеты для детального осмотра ракеты-носителя и космического корабля. Вместе со стартовой группой к ракете-носителю направились сам Кириллов, председатель Госкомиссии Керимов, Главный конструктор Мишин и другие. Осмотрев ракету-носитель вблизи, и Мишин и Кириллов решили, что опасность пожара и взрыва миновала.

При сближении ферм обслуживания с ракетой-носителем внезапно произошло срабатывание системы аварийного спасения космического корабля, расположенной на самой вершине ракеты. Над обтекателем ракеты вспыхнул ослепительно яркий свет, раздался сильный хлопок – это запустились двигатели системы аварийного спасения. Верхняя часть ракеты-носителя отделилась и круто ушла вверх. Буквально через несколько секунд в полукилометре от старта над степью раскрылся парашют, под которым раскачивался спускаемый аппарат космического корабля 7К-ОК(А) № 1 («Союз»). Отделившиеся от него створки головного обтекателя и бытовой отсек с грохотом упали рядом со стартовой площадкой.

Тем временем на вершине оставшейся на пусковом столе ракеты заплясали язычки огня. Начинался пожар. По корпусу ракеты-носителя вниз поползли огненные струйки.

«Уже потом поняли, - писал много позднее Борис Черток, - что при отрыве спускаемого аппарата двигателями САС (системы аварийного спасения – С.Ч.) разрываются трубопроводы жидкостной системы терморегулирования. Для этой системы была разработана специальная жидкость, обладавшая как

Космос: запланированное убийство

теплоноситель уникальными свойствами. Однако эта жидкость горела лучше бензина. Она-то и загорелась от факелов пороховых двигателей САСа.

В оставшемся на ракете приборно-агрегатном отсеке корабля после отстрела спускаемого аппарата была нарушена герметичность в перекисной системе ДПО-ДО. Огонь перекинулся на основные блоки ракеты, и пожар стал сопровождаться взрывами» [3.5].

В этой ситуации оперативно среагировал «стреляющий» - полковник Кириллов. По громкой связи он немедленно отдал четкие команды: «Всем с площадки немедленно в бункер! Из кабины обслуживания уходить по патерне в сторону подземного кислородного завода! Воду на старт!»

Но гасить пламя было уже поздно. Сначала начался пожар на третьей ступени ракеты-носителя (блок И - 7 тонн керосина и 15 тонн жидкого кислорода), а затем он распространился на вторую и первую ступени (191 тонн жидкого кислорода, 79 тонн керосина и 2 тонны перекиси водорода).

Несколько десятков военных и гражданских специалистов спасла оперативность полковника Кириллова и то обстоятельство, что между моментом начала пожара после отстрела спускаемого аппарата и взрывом ступеней ракеты-носителя прошло около двух минут.

Генерал Николай Каманин вспоминает:

«Примерно в 16:40 (по местному времени, то есть в 14:40 по московскому времени – С.Ч.) послышался приглушенный взрыв. Я выбежал на улицу и, увидев на высоте шестьсот-семьсот метров за зданием МИКа большой парашют, понял, что сработала САС - система аварийного спасения. Когда мы поднялись на третий этаж и выглянули в окно, то увидели горящую ракету: горела ее третья ступень, пламя быстро ползло вниз по ракете, и можно было ожидать мощного взрыва первой ступени. Я скомандовал всем отойти от окон в коридор и, уходя последним и закрывая дверь, заметил вспышку на

Космос: запланированное убийство

старте. Через 2-3 секунды последовала серия мощных взрывов. Стены нашего дома и потолок «ожили», посыпалась штукатурка, все стекла в окнах вылетели. Подойдя к разбитым окнам, мы увидели догорающий остов ракеты и огромные клубы черного дыма. Все комнаты были засыпаны битым стеклом и штукатуркой, большие осколки стекла, как пули, врезались в противоположные от окон стены. Останься мы в комнатах на несколько секунд дольше, и всех нас срезало бы осколками битого стекла, как косой. Наш дом находился метрах в семистах от стартовой площадки, но от взрыва пострадали и дома, удаленные на расстояние более километра от старта. На улице перед домом, где мы только что оставили шофера с машиной, тоже было очень много битого стекла» [3.3].

В результате взрывов и пожара была полностью уничтожена стартовая позиция ракеты-носителя. 15 декабря 1966 года, на следующий день после катастрофы, генерал Николай Каманин напишет в своем дневнике:

«...Поехали осматривать старт. Печальная картина предстала перед нами. В радиусе двухсот-трехсот метров валялись обломки ракеты (ее остов при взрыве выбросило в северный газоотводящий лоток). На старте в 11 часов утра еще дымились различные части стартового оборудования и остатки ракеты. Все оборудование старта полностью разрушено. По мнению специалистов на его восстановление потребуется не меньше шести месяцев. Во время взрыва погиб майор Коростылев (он укрылся вблизи ракеты-носителя за бетонным сооружением и задохнулся от дыма. – С.Ч.), несколько человек получили тяжелые ранения» [3.3].

В книге Валерия Кудряшова «Космодром Байконур. Хроника основных событий (Байконурская летопись)» утверждается, что «в бетонном пристартовом сооружении погиб майор Коростелёв Л.В. (стартовый отдел Первого Научно-испытательного управления), а в кабельном канале потерны от дыма задохнулись два

Космос: запланированное убийство

солдата срочной службы» [3.6]. Интересно, что ни в одном из открытых источников не сохранилось информации об имени и отчестве погибшего майора Коростылева (или Коростелёва) и фамилий, имен и отчеств погибших солдат. Кроме того, в некоторых публикациях в интернете утверждается, что в результате взрыва 14 декабря 1966 года на Байконуре погибли четыре человека, однако их фамилии не называются.

16 декабря 1966 года состоялось заседание Государственной комиссии, на котором были рассмотрены причины остановки двигателей ракеты-носителя на стартовой позиции, срабатывания системы аварийного спасения космического корабля, пожара и взрыва ракеты-носителя.

После анализа телеметрии было установлено, что внезапная остановка двигателей первой ступени через несколько секунд после их запуска объясняется поломкой клапана перепуска кислорода блока «Г» ракеты-носителя.

Что касается срабатывания системы аварийного спасения, то сначала рассматривалась версия аварийного соприкосновения одной из ферм обслуживания и ракеты-носителя. Якобы «в момент завершения подъема ферм одна из них задела ракету и несколько накренила ее. Автоматика САС при накренивании ракеты более чем на 7 градусов автоматически срабатывает, и происходит отстрел спускаемого аппарата корабля: пороховой двигатель поднимает его на высоту шестьсот метров, после чего он приземляется на парашюте. Ракета во время запуска двигателей первой и второй ступеней, по-видимому, была несколько смещена от штатного положения, поэтому и произошло столкновение фермы с ракетой. После срабатывания САС загорелась третья ступень ракеты» [3.3].

Однако после детального анализа телеметрии установили, что «на «Горизонте» и «Вертиканте» – командных гироскопах центрального блока ракеты – для системы аварийного подрыва ракеты в свое время были

Космос: запланированное убийство

предусмотрены аварийные контакты. Роторы гироскопов по природе своей «привязаны» своими осями к неподвижным звездам (к инерциальной системе координат). Угловые отклонения ракеты во время полета относительно направления осей гироскопов на углы, во много раз превосходящие расчетные, приводят к замыканию контактов. Такой обобщенный сигнал аварии используется для запуска автоматики АВДУ ракеты и САСа космического корабля в полете.

В нашем случае ракета не летела, не колебалась, не отклонялась. Почему же замкнулись аварийные контакты уже выключенных после сброса схемы гироскопов?

После снятия питания роторы гироскопов имеют еще длительный выбег. Они остановятся только минут через сорок. Все это время их оси «уходят» относительно неподвижного корпуса с аварийными контактами, потому что ракета вращается вместе с Землей. При проектировании аварийных систем Земля предполагалась неподвижной. Для таких случаев положено из соображений безопасности в автоматике или инструкциях на аварийный случай предусмотреть блокировку питания САСа. Такая блокировка была предусмотрена, например, для системы АПО, ради которой в свое время и были введены аварийные контакты. Какие бы ошибки не допускали на «земле», подать питание на систему АПО для подрыва было невозможно. Но САС в отличие от АПО обязан был работать и со старта для спасения космонавта в случае аварии носителя на старте» [3.5]. На системе аварийного спасения такой блокировки не оказалось.

Генерал Николай Каманин вспоминал:

«Первым свои соображения (на заседании Государственной комиссии 16 декабря 1966 года – С.Ч.) по происшествию доложил Мишин. Он мужественно признал, что ОКБ-1 при разработке САС допустило грубые просчеты в логике системы. Неожиданно для всех оказалось, что при обесточивании контактов САС,

Космос: запланированное убийство

происходящем при отбое пуска, гироскопы САС через некоторое время встают на упоры и автоматически выдают команду на отстрел спускаемого аппарата. До этого считалось, что срабатывание САС возможно только в трех случаях: по команде руководителя пуска, при наклонении ракеты свыше 7 градусов и при падении ниже определенного уровня давления в камерах сгорания двигателей ракеты. Кроме того, Мишин считал, что при срабатывании САС пожар исключается, а оказалось, что пожар практически неизбежен, так как при разделении спускаемого аппарата корабля и его приборного отсека срабатывают 32 пороховых заряда и разрываются коммуникации (странно, что возможность пожара конструкторы исключали напрочь, зная, что наполненные топливом магистрали непременно разорвутся, а при взрыве пороховых зарядов появляются источники воспламенения. – С.Ч.).

Причиной катастрофы была несовершенная, точнее, дефектная логика САС» [3.3].

Суммируем: катастрофа на старте произошла из-за ошибок и недоработок конструкторов: непродуманной до конца программы управления системой аварийного спасения и полного игнорирования рассмотрения вопросов развития процессов на ракете-носителе после отделения от нее уведенного САС космического корабля. Каждое конструкторское бюро или разные отделы одного предприятия разрабатывали свою техническую систему, а «увязка» оборудования в общем, рассмотрение вопросов взаимодействия разных бортовых систем космического корабля друг с другом в разных ситуациях, в том числе и аварийных, либо выполнялась в недостаточной степени, либо вообще не делалась. При таком «творческом» подходе при конструировании и испытаниях нового изделия, стоит ли удивляться, что первый корабль «бесследно исчез» в космическом полете, а второй взорвался еще на старте?

Из космоса – под воду

1967 год должен был стать по-настоящему звездным для советской космонавтики. В апреле предполагалось состыковать два «Союза» и выполнить переход двух космонавтов из одного корабля на борт другого. В июне советские космонавты должны были облететь Луну. Но, увы, всем этим радужным планам не суждено было сбыться...

Третий испытательный беспилотный запуск космического корабля «Союз» под наименованием «Космос – 140» состоялся 7 февраля 1967 года.

«Подготовка корабля № 3 (то есть 7К-ОК № 3 – С.Ч.) на полигоне выполнена очень тщательно, корабль наверняка будет выведен на орбиту, а вот за «хорошее поведение» его в космосе и при посадке пока трудно ручаться. Затянувшиеся испытания систем корабля и две неудачи подряд при пусках всех настораживают. Беспокоит нас и слабость технического руководства» [3.3].

По первоначальному плану корабль должен был стартовать 6 февраля, но пуск отложили на сутки - на «Союзе» обнаружили неисправность: «плюс» на борту из-за замыкания электросети в бытовом отсеке. Пускать ракету-носитель с электрическим «плюсом» на борту нельзя, поскольку есть опасность отказов во многих системах и корабля, и ракеты-носителя.

К счастью, дефект нашли и устранили достаточно быстро. Если бы это не удалось сделать, то могла бы произойти задержка пуска на две-три недели. Пришлось бы снять ракету-носитель со старта и отстыковать от нее корабль. После этого с корабля нужно было слить все компоненты топлива и вернуть его в монтажно-испытательный корпус для прохождения заново всего цикла подготовки.

Пуск был запланирован ровно на 6 часов по московскому времени 7 февраля 1967 года, но реально

Космос: запланированное убийство

состоялся 6 часов 20 минут - задержка пуска произошла из-за неполадок в системе обогрева. Космический корабль успешно вышел на орбиту и в сообщении ТАСС получил наименование «Космос-140».

Проблемы начались на четвертом витке вокруг Земли. В соответствии с программой полета корабль 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») перед уходом на так называемые «глухие витки», на которых нет радиосвязи корабля с Землей, должен был сориентировать свои солнечные батареи на Солнце и сделать закрутку вокруг «солнечной оси». Это было необходимо для зарядки химических батарей.

Однако команда на закрутку корабля по так и не выясненной причине не прошла. Кроме того, выяснилось, что опять же по невыясненной причине произошел быстрый расход рабочего тела системы ориентации. Около 50 процентов рабочего тела было потеряно только во время тестов по звездной ориентации корабля. Датчик 45К звездной системы ориентации работал так «хорошо», что операторы в Центре управления полетом никак не могли разобраться, действительно ли он поймал нужную для ориентации звезду или просто нацелился на какую-то «постороннюю» светящуюся точку.

Команду закрутки на Солнце выдали повторно на пятом витке, но корабль 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») на нее снова не среагировал. А вот первая коррекция орбиты на том же пятом витке прошла успешно. Орбита корабля немного изменилась, хотя все-таки оставалась очень низкой. Баллистики предупредили, что оставаться на ней 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») сможет только на протяжении 48 витков, то есть в течение примерно трех суток.

Около 17 часов по московскому времени корабль ушел на «глухие витки» и с ним невозможно было установить связь с территории СССР. До тринадцатого витка 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») был за пределами зоны приема советских телевизионных и УКВ-станций.

Космос: запланированное убийство

Пока корабль был недоступен для приема команд с Земли и передачи телеметрической информации, в центре управления полетом было принято решение о поднятии его орбиты. Для этого требовалось включить СКДУ (сближающе-корректирующую двигательную установку). В случае если не удастся наладить работу звездной ориентации корабля, предполагалось использовать датчики ионной ориентации.

На двадцать втором витке, когда корабль вновь оказался в зоне радиовидимости с территории СССР, по команде с Земли был включен его корректирующий двигатель. Двигатель проработал 58 секунд. Корабль 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») получил дополнительный импульс тридцать шесть метров в секунду. Орбита его стала выше, достигнув в апогее трехсот десяти километров. Теперь можно было не опасаться, что корабль самопроизвольно начнет «зарываться» в атмосферу Земли, поскольку на новой орбите он мог совершать свободный полет достаточно долго.

Несмотря на все усилия управленцев, команды на ориентацию и закрутку космического корабля на Солнце снова не проходили. Запасы рабочего тела практически полностью уже были израсходованы.

К вечеру 8 февраля управленцам стало ясно, что если не удастся успешно осуществить еще одну попытку закрутки на Солнце, то корабль 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») придется сажать раньше срока - на тридцать третьем витке. По баллистическим условиям полета проверку принятия кораблем команды на закрутку можно было выполнить только на двадцать девятом витке.

Корабль 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») летал уже около двух суток без подзарядки аккумуляторов. Его энергетических ресурсов, если не удастся подзарядиться с помощью солнечных батарей, могло хватить еще примерно на сутки полета.

В ночь на 9 февраля стало очевидным, что закрутка на Солнце снова не прошла. Продолжение космического полета на третьи сутки становилось

Космос: запланированное убийство

невозможным из-за ограниченного количества энергии и рабочего тела на борту корабля 7К-ОК(П) № 3 («Союз»).

Поэтому в Центре управления полетом было принято решение сажать корабль на тридцать третьем витке. Поскольку запасы рабочего тела в системе астроориентации были полностью израсходованы при попытках закрутить корабль на Солнце, можно было использовать только систему ионной ориентации. Эта система уже дважды успешно сработала в этом полете при осуществлении коррекций орбиты, поэтому была уверенность, что и в третий раз она не откажет.

Однако Борис Викторович Раушенбах, главный конструктор системы ионной ориентации корабля, высказал опасение, что при включении тормозного двигателя из-за помех от его выхлопных газов ионные датчики могут отказаться. В этом случае корабль 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») может потерять ориентацию и не сойти с орбиты. Опасения разработчика подтвердили и управленцы – имелась большая вероятность отказа системы ионной ориентации.

Но на практике, когда корабль сориентировали и включили двигатели на торможение, оказалось, что ионная ориентация сработала отлично. Тормозной двигатель отработал требуемое время, и корабль сошел с орбиты. Чуть позже телеметрия доложила, что прошло разделение отсеков, и спускаемый аппарат перешел на питание от своей автономной батареи.

Вокруг корабля начало образовываться плазменное облако, не пропускающее радиосигналов, поэтому на траектории спуска Земля никаких сигналов с борта 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») не принимала. По так и не выясненной точно причине во время вхождения в плотные слои атмосферы корабль самопроизвольно перешел из режима пологого управляемого в крутой баллистический спуск (вот этот факт – о переходе по невыясненной причине корабля на баллистический спуск – особо отметим на будущее – С.Ч.). Поэтому недолет спускаемого аппарата корабля 7К-ОК(П) № 3 («Космос-

Космос: запланированное убийство

140») до расчетного места посадки составил около пятисот километров.

К сожалению, после раскрытия купола основного парашюта не сработали УКВ-передатчики корабля. Плохо работали и КВ-передатчики: сигнал бы настолько слабым, что поисковые самолеты не смогли запеленговать корабль во время его спуска в атмосфере. В результате так и не удалось заранее определить точку приземления.

Только через несколько минут после расчетного времени посадки КВ-станции и пеленгаторы начали принимать очень слабые сигналы со спускаемого аппарата корабля 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140»). Сигналы были настолько слабы, что по ним даже нельзя было точно определить точку приземления. Единственное, что удалось установить с уверенностью, это то, что корабль сел где-то в акватории Аральского моря.

Поскольку продолжавшееся «молчание» УКВ-передатчиков корабля не давало возможности поисковым самолетам и вертолетам засечь место посадки, поиск спускаемого аппарата корабля 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») можно было вести лишь визуально.

Только через четыре часа интенсивных поисков спускаемый аппарат был обнаружен на льду Аральского моря в районе мыса Шевченко, на расстоянии примерно одиннадцати километров от береговой линии.

Пока группа эвакуаторов и спасателей добиралась до корабля, он растопил под собой лед и ушел под воду (во время прохождения плотных слоев атмосферы спускаемый аппарат сильно нагрелся от трения о воздух, и после посадки постепенно растопил лед под собой; кроме того, перед этим лед подвергся влиянию выхлопа двигателей мягкой посадки и раскололся при ударе корпуса спускаемого аппарата собственно в момент посадки – С.Ч.). Обнаружить утонувший спускаемый аппарат заново смогли только по оставшемуся на льду свернутому куполу парашюта.

Космос: запланированное убийство

В поисках пропавшего корабля участвовал в качестве летчика и будущий космонавт Владимир Коваленок. Много лет спустя он – уже будучи начальником Военно-воздушной инженерной академии имени проф. Н.Е. Жуковского, дважды Героем Советского Союза и генерал-полковником - с сожалением констатировал: «Третий, «зачетный», корабль «Союз» оказался таким же «сырым», как и его предшественники. Мы его трое суток искали на вертолетах, обшарив пространство размером с пол-Казахстана... Само собой, не найди мы тогда его на дне Арала - Володе Комарову вообще не пришлось бы никуда лететь!..»

Только через четверо суток удалось поднять спускаемый аппарат со дна Аральского моря.

«Подъем спускаемого аппарата, которым руководил генерал-майор ВВС С.Ф.Долгушин, проводились силами поисково-спасательной службы ВВС. С помощью доставленной самолетом из Севастополя группы водолазов Черноморского флота была подготовлена и проведена распisanная по минутам уникальная операция по подъему спускаемого аппарата. Так как спускаемый аппарат не имел такелажных узлов, его масса с водой была на пределе возможностей вертолета Ми-6, а парашютные стренги, за которые его поднимали, не были для этого приспособлены. Решения принимались на месте при консультациях с Москвой.

В условиях безветренной и морозной погоды вертолет Ми-6 сначала не смог поднять спускаемый аппарат, а потом с набором горизонтальной скорости с трудом вырвал его из воды и перенес на берег» [3.7].

Дополнительные штрихи в картину эвакуации утонувшего корабля 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») находим в одной из работ по истории космических программ:

«Подъем аппарата начался только через четверо суток после посадки; вырвать его из подледного плена удалось со второй попытки. Но и после этого космический путешественник доставил немало

Космос: запланированное убийство

неприятных минут. К примеру, на подцепке он превратился в гигантский маятник, и вертолётчикам пришлось изрядно попотеть... На берегу специалисты осторожно достали из «утопленника» блок АПО (система аварийного подрыва объекта – С.Ч.) и осмотрели его. Оказалось, что система сработала штатно, и взрыватели были надёжно заблокированы. Тем не менее, АПО немедленно увезли за несколько километров и подорвали» [3.4].

Осмотр спускаемого аппарата показал, что в центральной части его днища имеется проплавленное отверстие размером примерно тридцать на десять миллиметров. Именно через это отверстие внутрь спускаемого аппарата корабля 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») попала морская вода. Поэтому спускаемый аппарат, который был рассчитан и на приводнение и должен был держаться на поверхности воды, все-таки затонул.

Стало ясно, что прогар днища произошел еще на этапе спуска в атмосфере. Лобовой теплозащитный экран был отделен от спускаемого аппарата еще во время спуска и по не выясненной до конца причине разрушился – при проведении интенсивных поисков были найдены только его обломки (и опять же сделаем «на будущее» замечку об этом разрушившемся «по невыясненной причине» лобовом теплозащитном экране – С.Ч.). На одном из обломков были обнаружены следы прогара в районе технологической заглушки, которая должна была штатно быть закрытой специальной пробкой. Саму пробку не нашли, и сделали вывод что она каким-то образом механически разрушилась при полете в атмосфере (и этот факт тоже обозначим замечкой «на будущее» - С.Ч.) – возможно, из-за дефекта в материале изготовления.

(Впрочем, у директора Центрального научно-исследовательского института машиностроения Юрия Мозжорина была иная версия происшедшей аварии,

Космос: запланированное убийство

которую он много лет спустя изложил в книге своих воспоминаний «Так это было...»:

«Второй пуск корабля «Союз» (т.е. 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») – С.Ч.) прошел нормально, но при посадке он сел на лед Аральского моря, проплавил его и утонул. Когда «Союз» достали, то увидели, что в лобовом теплозащитном экране забыли закрыть пробкой технологическое отверстие в его центре, необходимое для механической обработки экрана на станке. Отсутствие пробки привело к прогару металлического днища космического корабля на высоте восьмидесяти – пятидесяти километров и его разгерметизации».

Однако документального подтверждения эта версия пока не нашла).

Было также установлено, что спускаемый аппарат разгерметизировался еще во время спуска в атмосфере. Если бы на его борту были космонавты без скафандров, они бы погибли со стопроцентной вероятностью. В этой связи генерал Николай Каманин отметил в своем дневнике:

«Это был хороший урок! Случись такое на пилотируемом корабле – экипаж без скафандров погибнет. Даже в скафандре не исключается гибель, если через прогар в лобовом щите ворвутся внутрь СА раскаленные газы» [3.8].

К сожалению, должных выводов из случившегося так и не сделали – космонавтов по-прежнему предлагалось отправлять в космический полет на борту корабля 7К-ОК («Союз») без скафандров. Через четыре с небольшим года – в июне 1971-го – эта беспечность обернется большой бедой: из-за разгерметизации спускаемого аппарата космического корабля «Союз-11» погибнут возвращавшиеся домой с орбитальной станции «Салют-1» космонавты Георгий Тимофеевич Добровольский, Владислав Николаевич Волков и Виктор Иванович Пацаев...

Вернемся, однако, к результатам осмотра спускаемого аппарата космического корабля 7К-ОК(П) №

Космос: запланированное убийство

3 («Космос-140»). Было установлено, что боковая теплозащита спускаемого аппарата тоже по невыясненной причине подверглась усиленному термическому воздействию (и вот тут тоже ставим заметочку «на будущее» – С.Ч.).

По итогам рассмотрения этого инцидента решили лобовой теплозащитный экран корабля 7К-ОК («Союз») сделать монолитным, а также несколько усилить боковую теплозащиту спускаемого аппарата (однако на пилотируемых кораблях 7К-ОК(А) № 4 и 7К-ОК(П) № 5, которые предполагалось запустить в конце апреля 1967 года, монолитный лобовой теплозащитный экран установить не представлялось возможным – для этого пришлось бы проводить доработку кораблей и заново выполнять весь цикл испытаний. Решили рискнуть: на кораблях установили специальные теплозащитные накладки на пробках технологических заглушек лобовых теплозащитных экранов и на боковых поверхностях спускаемых аппаратов – С.Ч.).

16 февраля 1967 года состоялось заседание Совета конструкторов в ЦКБЭМ (Центральное конструкторское бюро экспериментального машиностроения - такое наименование получило в 1966 году Опытно-конструкторское бюро № 1, которым последовательно руководили Главные конструкторы С.П.Королев и В.П.Мишин – С.Ч.), на котором были рассмотрены итоги полета корабля 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140»). Снова обратимся к воспоминаниям генерала Николая Каманина:

«По итогам последнего полета «Союза» (то есть корабля 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») доклады сделали Трегуб, Бушуев, Цыбин, Фролов, Агаджанов.

Докладчики высказали общее мнение, что полет дал очень много полезного и что все системы корабля, кроме астроориентации и аппаратуры «Заря», работали нормально. Подробно были рассмотрены все недостатки полета. Недолет корабля в пятьсот десять километров до расчетной точки посадки был признан «нормальным»,

Космос: запланированное убийство

поскольку в расчетах допускаются шестьсот километров на перелет и столько же - на недолет. По уверению докладчиков, УКВ-передатчики не работали по той причине, что они были залиты водой (хотя они не работали и при спуске корабля на парашюте). Корабль утонул потому, что в его днище из-за прогара образовалась дыра размером 250 на 350 миллиметров (так в тексте воспоминаний, возможно ошибка – С.Ч.). По докладу Бушуева, прогар днища произошел в том его месте, где установлена трубка датчика замера температур: трубка и прилегающая к ней площадь обшивки были недостаточно защищены от воздействия высоких температур во время спуска. При разгерметизации корабля имело место резкое падение давления внутри корабля (давление упало до двухсот миллиметров ртутного столба), температура днища была сто двадцать градусов, но температура в кабине якобы не превышала двадцать градусов. У меня сложилось впечатление, что если бы подобный прогар имел место в пилотируемом корабле, то экипаж мог бы погибнуть (все члены экипажа при посадке будут без скафандров). Правда, Бушуев и Мишин доложили, что они усиливают днище корабля, ликвидируют трубку в днище и гарантируют, что все последующие корабли серии «Союз» не будут подвергаться опасности разгерметизации из-за прогара днища (Вот эти заверения «усилить днище» и «ликвидировать трубку в днище» особенно интересны. Неужели за два оставшихся месяца до рокового полета корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») на нем выполнили все эти работы? Вряд ли, для этого пришлось бы «в металле» спроектировать и сделать новый спускаемый аппарат, нанести на него новое теплозащитное покрытие, установить монолитный теплозащитный экран и полностью выполнить весь цикл предполетной проверки уже фактически нового космического корабля. Скорее всего, все эти доработки были сделаны уже только на будущих космических кораблях 7К-ОК («Союз») – С.Ч.).

Космос: запланированное убийство

Мишин в заключительном слове сказал, что, исходя из итогов полетов «Союзов» и проведенных наземных испытаний, можно ориентироваться на подготовку к пилотируемым полетам в начале апреля (1967 года – С.Ч.). Все согласились с таким сроком, при условии своевременного окончания всех испытаний и доработок» [3.8].

Подчеркнем еще раз: все эти доработки и изменения планировалось сделать примерно за два месяца, поскольку пуск двух пилотируемых кораблей намечался уже на апрель 1967 года. Вопрос о том, были ли все эти новации действительно реализованы на кораблях 7К-ОК («Союз») № 4 и № 5 и сегодня остается открытым. Исследователь истории космонавтики Игорь Афанасьев в своей статье «Изготовление и испытания кораблей «Союз», опубликованной в четвертом номере журнала «Новости космонавтики» за 1999 год, приводит следующие цифры:

«Длительность подготовки первых «Союзов» на полигоне (то есть на космодроме Байконур – С.Ч.) составляла по циклограмме 31-32 суток. Сюда входили:

- окончательная сборка отсеков – 6,2 суток;
- испытания отсеков в барокамере - 1 сутки;
- сборка корабля – 0,5 суток;
- балансировка - 1 сутки;
- комплексные электрические испытания - 1 сутки;
- испытания системы сближения в эхо-камере - 3 суток;
- подготовка к заправке - 2 суток;
- заправка топливом и сжатыми газами - 2 суток;
- заключительные электрические испытания - 3 суток;
- накатка головного обтекателя ракеты-носителя - 1 сутки;
- пристыковка двигательной установки системы аварийного спасения - 1 сутки;
- стыковка корабля с ракетой-носителем - 2 суток;

Космос: запланированное убийство

- резервное время - 2 суток».

С учетом этих сроков оба готовящихся к пилотируемому полету корабля, скорее всего, были модернизированы лишь частично – лишь в той части, в какой это можно было сделать в столь короткое время.

Очень точно атмосфера спешки и суесть перед первыми пилотируемыми пусками космических кораблей по проекту «Союз» передана в воспоминаниях Бориса Чертока:

«Общий фронт работ по повышению надежности был, по тогдашним меркам, очень широк. Мы уточняли и ужесточали методики наземных испытаний в КИСе и на ТП, требовали от смежника детальных заключений за тремя подписями: главного конструктора, директора завода-изготовителя и военпреда о соответствии поставляемых изделий положению ЗКА. Мишин и Бушуев портил отношения с ВВС в спорах о составе экипажей. В отделах Раушенбаха ставили эксперименты со звездным датчиком 45К, стараясь понять причины срыва звездной ориентации и закрутки на Солнце. Появилась идея ориентации с помощью ИКВ. Срочно согласовывались ТЗ, и на «Геофизике» приступили к изготовлению прибора-аналога тех, которые уже хорошо зарекомендовали себя в «Зенитах» и «Молниях». СУСовцы дорабатывали схему программного устройства, которое перевело корабль № 3 из режима пологого управляемого спуска в крутой баллистический и загнала его Аральское море.

Под Феодосией на опытном аэродроме ВВС продолжался набор статистики, доказывающей надежность парашютной системы, сбрасывали макеты ФАБ – фугасных авиационных бомб и макет СА корабля. ОСП – основная система парашютная и ЗСП – запасная система парашютная были отработаны на многих десятках сбросов с самолета» [3.5].

Впрочем, уже к 7 марта 1967 года (то есть всего за 17 дней! – С.Ч.) все необходимые изменения были

Космос: запланированное убийство

сделаны. Читаем в воспоминаниях генерала Николая Каманина:

«Вчера (то есть 6 марта 1967 года – С.Ч.) состоялось заседание Госкомиссии по 7К-ОК. Заслушали доклады Бушуева, Раушенбаха, Солдатенкова, Агаджанова, Кутасина, Мишина и других. Решили: корабли «Союз» № 4 и № 5 до 15 марта отправить на полигон и приступить к подготовке их к пилотируемым полетам.

4 апреля (1967 года – С.Ч.).

Вчера вечером провели заседание Госкомиссии по 7К-ОК. Вел заседание Керимов. Мишин и другие главные конструкторы доложили, что ракеты, корабли «Союз» и все их оборудование проверены, надежны и допускаются к полету с космонавтами на борту. Подготовка «Союзов» и ракет на старте идет точно по графику, рассчитанному на пуск активного корабля 22 апреля, а пассивного 23 апреля» [3.8].

То есть все хорошо, корабли готовы к пилотируемому пуску, никакой опасности для экипажей космонавтов нет.

Через много лет Борис Черток с горечью будет писать в своих воспоминаниях:

«Первый «Союз» был уничтожен в полете системой АПО. Второй – поджег ракету на старте, но зато доказал надежность САСа. Третий – набрал такое число отказов в полете по различным системам, что впору было после тщательного их разбора и доработок готовить повторный пуск, чтобы наконец-то иметь чистый беспилотный полет.

Однако здравый смысл был подавлен стремлением по идеологическим соображениям во что бы то ни стало к юбилейной дате получить выдающиеся результаты и продемонстрировать надежность нашей техники, в то время как в США астронавты сгорают заживо еще на Земле.

Теперь трудно сказать, кому принадлежала инициатива после трех беспилотных неудач совершить

Космос: запланированное убийство

сразу скачок и принять программу, предусматривающую пуск и стыковку двух пилотируемых «Союзов» [3.5].

Что касается «инициативы космического скачка», то обнаружить его инициаторов не составляет труда – сверху, из кабинетов ЦК КПСС и Советского правительства настойчиво требовали скорейшего возобновления пилотируемых полетов. Да и многим конструкторам и проектантам хотелось поскорее ринуться в «космический бой». Владимир Сыромятников в книге «100 рассказов о стыковке и о других приключениях в космосе и на Земле» свидетельствует:

«Наступил момент, имевший важнейшее значение для последующих событий. Проектанты «Союза», среди них и К. П. Феоктистов, рвались в бой, стремясь форсировать события. Да, произошло много отказов, но их причины понятны, очевидны и легко устранимы. Казалось, что на новом корабле уже можно летать в космос; испытания прошла даже аварийная система САС. Мишин колебался, но, в конце концов, согласился с аргументами, казавшимися убедительными, как выяснилось, только на первый взгляд.

Было принято решение пустить сразу два пилотируемых «Союза», чтобы состыковать их на орбите» [3.9].

Несмотря на горячий энтузиазм инициаторов пилотируемых пусков, многим ученым, конструкторам и испытателям было совершенно ясно, что космический корабль «Союз» нуждается в серьезной доработке и дополнительных беспилотных испытаниях. Предчувствие близкой беды было у многих. Так, директор Центрального научно-исследовательского института машиностроения Юрий Мозжорин много лет спустя писал в книге своих воспоминаний «Так это было...»:

«Этому пуску (пилотируемого корабля 7К-ОК(А) №4 («Союз-1») - С.Ч.) предшествовал любопытный инцидент. Незадолго до него у меня неожиданно возникло какое-то тревожное ощущение надвигающейся опасности,

Космос: запланированное убийство

которым я поделился с Г.С.Наримановым, тогда заместителем председателя Научно-технического совета Министерства общего машиностроения:

- Смотри, Георгий Степанович, вероятность успешного пуска каждого корабля по имеющейся статистике 90%. Предстоящий пуск – девятый (в серии полетов советских пилотируемых кораблей, начиная с 12 апреля 1961 года – С.Ч.), а предшествующие все были удачными. Поэтому по теории вероятностей вероятность неудачи будет больше: уже не 10, а 60%.

Он возмутился:

- Это какая-то мистика. Вероятность неудачи следующего пуска по-прежнему 10%, прошедшие не имеют никакой связи с ним. Они уже осуществлены и никак не могут влиять на планируемый пуск.

На это я изложил Нариманову свою «арифметику»:

- Это справедливо с точки зрения оценки одиночного события, а вероятность сложного события (9 пусков подряд, вероятность успеха каждого из которых равна 90%) определяется величиной 0,99, т.е. около 40%. Вероятность же неудачи при 9 пусках вычисляется как $1 - 0,99$, т.е. окажется приближенно равной 60%. Таким образом, вероятность получить отрицательный результат в ходе 9 пусков будет уже не 10% как при одиночной пробе, а 60% - как в случае свершения сложного события.

Но Георгий Степанович все равно не согласился со мной, и каждый остался при своем мнении».

Неясная тревога, казалось, витала в воздухе. Но близился Всемирный день солидарности трудящихся 1 мая. Но на дворе был 1967 год – год пятидесятилетия Великой Октябрьской социалистической революции. По сложившейся в Советском Союзе традиции эти праздники нужно было встретить новыми победами в космосе. Поэтому на три подряд неудачных беспилотных испытательных полета руководители советской космонавтики просто закрыли глаза и приняли решение о

Космос: запланированное убийство

проведении первого пилотируемого полета на космическом корабле «Союз».

«Космонавт, которому предстояло лететь на 7К-ОК № 4, - напишет через многие годы Борис Черток в книге своих воспоминаний «Ракеты и люди», - уже был приговорен. Никакие наземные эксперименты и самые тщательные предполетные испытания не могли бы его спасти» [3.5].

Космонавтом, которому в апреле предстояло первым сесть в пилотское кресло корабля 7К-ОК («Союз»), был Владимир Михайлович Комаров...

Космонавт Владимир Комаров

Детство: жил-был мальчик

Владимир Михайлович Комаров родился 16 марта 1927 года в городе Москве, в семье рабочего Михаила Яковлевича Комарова и домохозяйки Ксении Игнатьевны Сигалаевой. От первого брака у мамы будущего космонавта была дочь – Матильда.

Мальчика назвали Володей в честь Владимира Ильича Ленина. В книге космонавта В.Г.Лазарева и журналиста М.Ф.Реброва «Испытатель космических кораблей» имеется пересказ семейной истории:

«Отгремели залпы революции и гражданской войны, по-новому стала складываться жизнь. «Еще чуть-чуть и совсем на ноги станем, - бодрился дед (отец Михаила Яковлевича Комарова – С.Ч.), - полным достатком заживем». Но время распорядилось иначе. Заболел дед. Тяжкая хвороба подкралась к нему и свалила. Совсем плох стал, лежал притихший в углу у окна, охал, кричал. А тут еще тревожная весть. Она-то и добила старика. Прослышал по радио о смерти Ленина, Владимира Ильича. Заметался старик, забеспокоился, по ночам бредить стал. Больной, сгорбленный, едва ногами передвигая, пошел он в лютую зиму 1924-го проститься с человеком, которого ни разу не видел, но о котором многое слышал от Владимирских и Орехово-Зуевских рабочих еще в бытность свою батрацкую.

Домой пришел серый, долго грел у примуса озябшие руки, стонал, смахивал дрожащей ладонью скупую слезу. Молчал. Молчал долго, сложно. Потом достал из кармана открытку с портретом Ильича и приколот к стене: «Все равно с нами он». После этого Яков занемог совсем. Кашель душил так, что слова сказать не мог. Отец, уходя на работу, тревожился:

Космос: запланированное убийство

«Протянет ли еще день?» Последний наказ Якова был коротким:

- Помираю я, Михаил. Чувствую, пришло мое время... Ты вот что, работу можешь сменить, если эта не по душе, решай сам, что и как. Твое это дело. Но ежели сын будет когда, внук то есть мой, то обещаю назвать в память Ильича. Пусть Владимиром его зовут. Понял? Так вот, обещаю!

Отец согласно кивнул.

- Обещаю...» [4.1]

Правда эта история или нет, сказать сегодня трудно. Факт то, что мальчика, родившегося в семье Комаровых, в марте 1927 года действительно назвали Владимиром.

Отец будущего космонавта кем только не работал - слесарем на стройке, рабочим на земляных работах «Мосгазстроя», кладовщиком, вахтером – время было такое, послереволюционное, неопределенное. Власть коммунистическая, а вокруг частники да артельщики – нэпманы. Наконец, устроился Михаил Яковлевич водопроводчиком. Но и тут не очень-то ладилось – болеть стал часто.

Подраставший Володя помогал отцу как мог: следил за домовым хозяйством, иногда ходил с ним вместе чинить водопроводные краны, чистил и готовил инструмент.

Много позже Владимир Комаров вспоминал:

«Родители у меня очень простые люди. Папа был слесарь-водопроводчик. Мама была очень аккуратным человеком, как все мамы, наверное. Жили мы, прямо скажем, не роскошно, но в определенном достатке. Детство было все-таки нелегким. О чем мечтали? Мы, мальчишки, особенно мечтали тогда о педальных автомобилях, потому что они в начале тридцатых годов впервые появились в магазинах Москвы. Ходили, смотрели на них, простаивали часами возле прилавков. Каждый представлял себя сидящим за рулем, но дальше

Космос: запланированное убийство

дело не шло – денег, чтобы купить такой автомобильчик у наших родителей не было».

В семь с половиной лет, 1 сентября 1935 года, Володя Комаров перешагнул школьный порог. Московская школа № 235 была новой, пахла краской, блестела стеклами окон.

Учился Володя хорошо, на «четверки» и «пятерки». А в остальном был самым обычным мальчишкой - носился по школьному коридору, толкался, прыгал, смеялся, иногда дрался.

Первая учительница Владимира Комарова М.И.Соколова вспоминала:

- Помню, читала я в классе сказку о ковре-самолете. Володя и спрашивает: «До Луны далеко? Ковер-самолет долетел бы до Луны?..» - Я ему отвечаю: «Сказка это, Володя». - А он и говорит: «Я знаю. А мы такой всамделишный самолет построим. Правда, Мария Ивановна, такой самолет можно построить?..» Тогда я и не думала, что на нашем веку полетят в космос, но не хотела разрушать мечту ребенка и сказала: «Построить можно. И, наверное, строят уже». Глазенки Володи просияли: «Вот и я полечу!..»

С детства он рос очень дисциплинированным мальчишкой: не любил опаздывать. Бывало, что и на школьные занятия приходил, когда двери школы были еще закрыты.

Одноклассница Владимира Комарова вспоминала:

- Двор на Третьей Мещанской, где мы играли в «челюскинцев», и посреди двора - тополь, под которым по вечерам все наши ребята и девочки собирались... Мы вместе пошли в первый класс. Я на предпоследнюю парту села, а Володя передо мной. Так все шесть классов, до самой войны, и сидели. Я по математике ничего не соображала и ужасно его эксплуатировала. Я его тыкала ручкой в спину - помню, он в вельветовой куртке тогда ходил, - и шептала: «Подскажи». Он всегда выручал, но на переменке за косу мог дернуть...»

Космос: запланированное убийство

Он учился помогать людям. Уже взрослым делал это всегда, в любых жизненных обстоятельствах.

А страна жила полнокровной жизнью новостроек и великих свершений. И частью этой новой и яркой жизни были полеты и рекорды советских летчиков. Мальчишки на школьном дворе запускали воздушных змеев и бумажные самолеты. Владимир Комаров вспоминал: «У меня все началось с полета Чкалова. В моих школьных учебниках на страницах, где шла речь о летчиках и самолетах, лежали закладки».

И еще Володе Комарову повезло с интересным знакомым. «Жил в их доме один знаменитый человек. Он носил авиационную форму, всегда был подтянут, строг на вид. Многие почтительно величали его профессором. А звали его Борисом Николаевичем Юрьевым. Академик, изобретатель вертолета, ученик Жуковского».

Познакомился Володя с ним совершенно случайно. Было это весной. Об асфальтовые тротуары дробно стучала звонкая капель. Возле поредевшего за зиму штaketника появились черные прогалины. Тоненький тополек, олицетворявший собой весь пейзаж дворового благоустройства, благоухал терпким ароматом. Пусто, неуютно выглядел маленький двор. Володя стоял на сухом пяточке и, запрокинув голову, смотрел, как в небе парил самолет. При этом столько любопытства и неподдельного восторга было у него на лице, что проходивший мимо Борис Николаевич остановился, стал ждать, пока самолет не нырнет за крыши домов.

- Нравится? - услышал Володька чей-то незнакомый голос. Повернулся и оторопел: перед ним стоял знаменитый профессор в летной форме и по-доброму улыбался.

- Очень, - чуть слышно ответил он.

Борис Николаевич рассмеялся:

- А что, собственно, тебе нравится?

Володя смутился:

Космос: запланированное убийство

- Как летит нравится... И вообще нравится. Ведь самолет же это. Настоящий!» [4.1].

В марте 1941-го Володе Комарову исполнилось четырнадцать. А в июне началась война...

Отца призвали в первые же дни боевых действий. Володька тоже очень хотел попасть на фронт, чтобы стать военным летчиком, летать и бить фашистов. Но кто же возьмет в армию мальчишку? Значит, нужно продолжать учиться. И стараться больше помогать маме.

В 1943 году Владимир Комаров окончил семь классов средней школы – с «пятерками» и «четверками». Куда дальше? Конечно же, учиться, чтобы стать военным летчиком!

И он поступил в 1-ю Московскую спецшколу Военно-воздушных сил, стремясь воплотить в жизнь свою сокровенную мечту.

Спецшколы - артиллерийские, военно-морские, военно-воздушные - стали создаваться по всей стране накануне войны, как резерв будущих офицерских кадров. В них принимали мальчишек, которые успешно окончили семь классов обычной средней школы.

Поступить в спецшколу оказалось нелегко. В «активе» у Володи Комарова были хорошие отметки за семь классов. А еще нужно было успешно сдать вступительные экзамены. И пройти весьма придирчивую медицинскую комиссию.

Володя Комаров успешно преодолел этот первый в своей жизни барьер.

Начались занятия. Учили мальчишек обычным школьным предметам, но командирами рот, батарей были военные специалисты. Поэтому юноши через три года, к окончанию десятого класса, овладевали основами военной службы, проходили строевую подготовку, во время летних каникул оттачивали военные навыки в специальных полевых лагерях. Будущим летчикам показывали аэродромы и летное хозяйство, самолеты и планеры. Даже иногда катали на настоящих аэропланах.

Космос: запланированное убийство

В спецшколе, где учился Володя Комаров, были лучшие преподаватели. Поэтому мальчишки-«спецы» часто занимали первые места на различных математических, физических и химических конкурсах и олимпиадах.

Юность: «летать, как можно больше летать!»

Для Володи Комарова учеба в авиационной спецшколе началась с путешествия в товарных вагонах. В них ехали и мальчишки-курсанты, и учебное оборудование, и различные пособия. Спецшколу эвакуировали в сибирский поселок Заводоуковск в Тюменской области.

«До места назначения эшелон добирался почти две недели. Стояли на каждой станции, на каждом маленьком полустанке, пропускали встречные поезда. На запад, из центра России, шли грузы для фронта, составы с войсками.

...Школа добралась до Заводоуковска. Два пустых здания - одноэтажное деревянное и двухэтажное кирпичное, которые должны были служить будущим летчикам и домом и классами, встретили курсантов молчаливой пустотой. И прежде чем начались регулярные занятия, прежде чем Володя услышал первые слова об основах аэродинамики и конструкции самолета, прошло немало времени.

Володя вспоминал: «Много добрых и хороших людей было в спецшколе. Преподаватель химии Ерыгин, физик Степанов и преподаватель русского языка и литературы Архангельский приехали из Москвы вместе с нами. Они были настойчивыми и верными своему долгу людьми. Наши старшие друзья строили на новом месте общежитие, заботились о снабжении школы, что было, пожалуй, делом самым трудным в те времена.

Космос: запланированное убийство

Зимой жили в казармах. Летом переезжали в лагерь, в солдатские палатки. Режим был строгий. Классы входили в роты, роты делились на взводы, взводы на отделения. Все делалось по уставу. Вскоре мы привыкли к этому порядку. Видимо, общая атмосфера военного времени заставила нас быстро полюбить воинскую дисциплину. Ведь вся страна жила тогда размеренной военной жизнью. Часто мы ездили на лесоразработки, где заготавливали дрова не только для школы, но и помогали снабжать топливом город и предприятия. Чем могли мы еще помочь фронту? Миллионы людей работали для фронта, выпуская военную продукцию, миллионы воевали. Нашей первой обязанностью было накопление знаний. Мы считали так: чем лучше учишься, тем быстрее приближаешься к авиационному училищу» [4.1].

Так прошло три года. В начале 1944 года было принято решение о возвращении школы в Москву.

Прошел еще год – и пришла долгожданная Победа.

Тихая 3-я Мещанская, на которой жила семья Комаровых, бурлила людской рекой. Сотни тысяч москвичей двигались на Красную площадь.

«Пробираясь в толпе, - вспоминал потом Владимир Комаров, - мы видели, как, подхватив на руки военных, толпа качала их, кричала «ура». Смех, песни, радостные крики, общее ликование! У нас с товарищем тоже была военная форма - маленькие погончики, фуражка с крабом, как у летчиков. Словом, форма спецшколы. Нас заметили. Мы уверяли, что только учимся, что еще на самолетах не летали, но это не помогло, и нас тоже «качнули»...

В июле того победного 1945-го Владимир Комаров сдал выпускные экзамены и получил аттестат об окончании специальной школы Военно-воздушных сил. В аттестате – две «четверки», а все остальные оценки – отличные.

Он вспоминал позднее:

Космос: запланированное убийство

«В сорок пятом году мне посчастливилось, если можно так сказать, и я получил аттестат зрелости одним из первых среди учеников Москвы. Ну, сразу почувствовал себя взрослым человеком - все-таки аттестат зрелости, а не просто свидетельство об окончании средней школы! По состоянию здоровья я был признан годным к службе в авиации».

И Владимир Комаров стал курсантом Сасовской авиационной школы первоначального обучения.

В авиашколе курсантов учили азам летного дела, обучали основам летного мастерства на учебно-боевых самолетах По-2. Владимир учился старательно. Он первым со своего курса получил право на самостоятельный полет. Вскоре в его аттестации появилась запись: «Летать любит. Летает смело, уверенно, без усталости».

Из Сасовской авиационной школы в сентябре 1945 года Владимир Комаров поступил в Борисоглебское военного авиационное училище летчиков. Первый курс – это, в основном, теория. Ее курсант Комаров усвоил успешно, и в июле 1946 года был переведен в Батайское высшее авиационное училище летчиков имени Анатолия Серова.

«Я был рад и счастлив, что меня отправили в авиационное училище», - напишет он в письме домой.

Завертелся круговорот курсантской жизни – учеба, летная практика, строевая служба.

И тут Владимира Комарова подстерегало первое в его жизни серьезное испытание - он едва не расстался с мечтой о небе. В 1947 году в полете на самолете заложило уши. Не так, как в барокамере, не до острой боли, но всё-таки весьма ощутимо. Владимир Комаров вскоре привык к этому ощущению, старался не обращать на него внимания, терпел боль даже при пикировании. Он летал, преодолевая недуг больше года. И только когда в программу обучения были включены элементы высшего пилотажа, Владимир Комаров вынужден был из-за нестерпимой боли обратиться к врачу. Хирург за

Космос: запланированное убийство

несколько минут удалил аденоиды носоглотки. На боль в ушах молодой летчик больше не жаловался.

Владимир Комаров строг к себе, дисциплинирован, настойчив в овладении новыми знаниями и навыками. Но даже очень целеустремленному человеку нужна отдушина. Ею становятся письма к друзьям.

«...Переписка началась. И ей не должно быть конца. Я думаю, мы все будем писать о своей жизни, обо всех трудностях, которые будут встречаться на пути к достижению цели. Давай только писать откровенно, от души. Ведь мы друзья. Этому слову я придаю большое значение. Друзья могут иметь одну цель в жизни, могут иметь разные цели. Но в обоих случаях каждый старается помочь другому в достижении ее.

...Испытал счастье побывать в барокамере, которое оказалось для меня несчастьем. Поднялись на высоту пять с половиной тысяч метров без кислородного прибора, а оттуда начали пикировать на тысячу метров, и так до земли. Вот тут-то уши и отказали, видно, летчиком-то мне не быть. Сейчас боль в ушах прошла, но слышу не совсем хорошо...

...Вот сейчас прохожу медицинскую комиссию. Невропатолог — умный и толковый старикашка. Я поговорил с ним, как он выразился, как с отцом. «Пусть ваш ум, - сказал он, - преобладает над душой, над чувствами. В душе вы не согласны со многим, вам обидно, что в летной практике, в вашей профессии нет шага вперед. Но не нужно унывать, этот год не пропал, как вы говорите, он обогатил ваш жизненный опыт. Вы возмужали. Читать и читать - вот мой совет вам. Больше работайте над собой. Не жалейте о прошедшем, а бодро смотрите на будущее».

Конечно, это все давно было известно, но как ни говори, а этот совет успокоил меня...

...Прошел еще глазной и ушной кабинеты. Все в порядке. Зрение отличное. Уши в порядке, хотя я и боялся за них после барокамеры...

Космос: запланированное убийство

...Счастье помогло мне, я первым вылетел самостоятельно, мне стали планировать больше полетов и уделять больше внимания.

...Мои полеты средние. Все получается, кроме переворотов. Вместо переворота на 180°... у меня получается на 270° или бочка на планировании. Никак не усвою моменты дачи рулей на вывод и постановку их нейтрально. А ведь на следующей неделе придется сдавать зачет по технике пилотирования... Я не уверен, что все получится хорошо...

Должен признаться, что помогла мне в исправлении ошибок записная книжечка, составленная так, как ты писал. Все ошибки свои записываю в нее, а перед полетом обязательно просматриваю и уже в полете стараюсь устранять...

...Занятия стали более целесообразными, так как срок окончания училища стал ясен и определен - 1949 год. Занимаемся сейчас много, с таким расчетом, чтобы летом все время уделить полетам. «Летать, как можно больше летать», - говорят нам. Мы, конечно, не обижаемся. Что-что, а к полетам всегда готовы. За уши не оттянешь...

...Вот ты пишешь о времени. Да, «время — это явление самое упрямое, оно не остановится, оно идет себе, идет». Его ничем не остановишь, действительно. И скоротечность его, откровенно говоря, пугает меня. Я часто задаю себе вопрос: «Сумею ли я сделать что-нибудь хорошее, полезное для людей за свою жизнь?» ...А время все бежит и бежит... Меня удивляет, что нет ему, времени, конца. Вот нас уже не будет в живых, от нас не останется и праха, расстанутся с жизнью миллиарды поколений, а время все будет идти вперед... Время бесконечно, и в сравнении с ним жизнь человеческая очень коротка (часть атома, протон в сравнении со слоном или китом). Да и сравнить-то нельзя. Что может сравниться с бесконечностью!.. Так мизерна, так коротка человеческая жизнь!.. Сумею,

Космос: запланированное убийство

вернее, успею ли я сделать хотя бы капельку нужного, полезного дела?..

...Я уверен в себе за весь полет. Нужно, только немного доработать посадку - иногда допускаю резкие движения ручкой в момент приземления, а нужно плавно «добирать» ручку по мере погашения скорости на пробеге. Ничего. В нескольких полетах отработаем.

...Летаю сейчас по последнему разделу обучения. Это самые интересные и практически самые важные полеты для летчика-истребителя. Могу лишь сказать, что получается подходяще, хорошо...

...Ну, друг, основное закончил. Как будто большая глыба свалилась с плеч. Так ждали мы этого дня все эти 4 с лишним года, и он пришел. Не верится сейчас, что я уже настоящий летчик. Я не представляю, каким я буду офицером, как буду жить и работать...

...Экзамены по летной подготовке сдал. Результаты не объявляли. Но по тому, как доволен инструктор, можно судить, что на «5». Так сдала вся наша группа из 4-х человек. Теперь нужно не подкачать с теорией. Экзамены начнутся числа с 14 октября.

...Все мы чертовски спокойны, никакого волнения, что предстоит сдать государственные экзамены...»

В декабре 1949 года Владимир Комаров с отличием закончил Батайское авиационное училище летчиков имени Серова, и 10 декабря получил свое первое воинское звание – лейтенант.

Военный летчик

С 31 декабря 1949 года лейтенант Владимир Комаров служил летчиком 382-го истребительного авиационного полка (ИАП) 42-й истребительной авиационной дивизии (ИАД) Военно-воздушных сил Северо-Кавказского военного округа, который базировался на аэродроме Ханкала под городом

Космос: запланированное убийство

Грозный. Летает много, старательно, успешно. И решает, что на этом останавливаться не будет. Нужно продолжить учебу – поступить в авиационную инженерную академию.

В письмах к друзьям Владимир Комаров предельно откровенен:

«...Заниматься нужно, необходимо. И какая бы работа ни была у нас, «дома», начну. Узнал, что ежегодно проводятся отборочные экзамены в академии. Проверочные экзамены устраивают в объеме средней школы. Мне нужно будет достать программу».

Но не одними полетами и желанием учиться живет молодой лейтенант. В начале 1950 года он знакомится с Валентиной Яковлевной Киселевой, студенткой историко-филологического факультета Грозненского педагогического института.

Из писем Владимира:

«...Познакомился с хорошей девушкой. Пока еще мы не друзья, но будем ими обязательно. Я так хочу этого, поэтому не могу и не хочу представить, что будет иначе. Не смейся, друг мой, что пишу так, хотя прошел всего лишь только месяц, как мы познакомились. Вале (так зовут ее) я, конечно, ничего еще не говорил об этом. Пройдет время, и она сама все поймет. Правда? Быть вместе нам приходится мало. Ей нужно заниматься, готовиться к сессии (она учится в пединституте, на 2-м курсе исторической факультета)... Я тоже бываю часто занят».

В том же 1950-м Владимир и Валентина решили пожениться.

«Мы с Валею живем счастливо в нашей маленькой комнатке, которую тетя Даша к нашему приезду побелила, убрала, - пишет молодой летчик в письме к друзьям. - У нас скромненько, уютно, нам очень нравится».

21 июля 1951 года в молодой семье пополнение – родился сын Евгений.

Космос: запланированное убийство

«Женьке скоро будет полтора месяца, а я все еще нахожусь в возбужденном состоянии и не могу представить, что я отец. Нет, представлять-то представляю, но как все странно, как неудержимо быстро движется вперед время, а значит, и жизнь... Трудно Вале, но мы решили, что в этом году она должна обязательно закончить институт...»

«Ох, и трудное было время, - вспоминал позднее Владимир Комаров. - Жена в институт бегом, из института бегом. У меня служба в части. И ее, и мои родные далеко. А мы родители-новички. Ничего не умеем. До сих пор с женой вспоминаем тетю Дашу, которая и меня, и Вальку учила купать Женьку, заворачивать его. Хорошая была соседка».

Командование части высокого мнения о летчике Владимире Комарове. В летной характеристике появляется запись: «Летает смело, уверено, решения принимает грамотные и быстро». Лейтенанту Комарову присвоено звание военный летчик третьего класса. Первому из молодых авиаторов ему доверили пилотировать реактивный самолет Як-23.

Но офицерская жизнь – это не только полеты:

«Характер у меня не тот... Приказывать не умею. А тут, если посчитать, тысяча новых обязанностей. Готовили из меня летчика, а начинать пришлось и с хозяйственных дел, и дисциплинарных, и в казарме бывать, и занятия проводить... Как подумаешь, что все это под твоим началом, голова кругом идет».

Но и здесь, в земных делах и заботах, Владимир на высоте.

28 ноября 1951 года его назначают старшим летчиком.

17 мая 1952 года Владимиру Комарову присваивается очередное воинское звание - старший лейтенант. В мае того же года он вступает в КПСС.

Идет реорганизация вооруженных сил, создаются новые части. 27 октября 1952 года Владимир Комаров получает назначение в город Мукачево Закарпатской

Космос: запланированное убийство

области на должность старшего летчика в 486-й истребительный авиаполк 279-й истребительной авиадивизии 57-й воздушной армии.

В летной биографии Владимира Комарова не было аварий или серьезных летных происшествий. Но случалось, что и ему приходилось понервничать – когда в аварийных ситуациях гибли его сослуживцы:

«Однажды Комаров летел в связке с опытным летчиком-фронтовиком. Условия полета были более чем неблагоприятные: низкие облака, гористая местность, покрытая деревьями. Напарник решил поднырнуть под облако и резко ушел вниз. А он, наоборот, интуитивно увеличил высоту. Оказалось, фронтовик не учел близость горы и врезался в нее, а молодой пилот прошел выше. Комарова потом неоднократно допрашивали - выясняли, не он ли косвенно виновен в гибели напарника...» [4.2]

Но он не забывает о своей мечте – поступить в авиационную инженерную академию. Много занимается, готовится к экзаменам.

«...Как мало я все-таки еще знаю, - пишет он друзьям. - А ведь летчику нужны знания, самые разные... Надо учиться, я это чувствую».

В августе 1954 года Владимир Комаров сдает экзамены в академию.

Вспоминает кандидат в космонавты Николай Порваткин:

«Военно-воздушную инженерную академию имени Н.Е.Жуковского Комаров В.М. окончил на год раньше меня. Потом, уже являясь известными на весь мир летчиками-космонавтами, Владимир Комаров вместе с Юрием Гагариным как-то приезжали в НИИ-2 МО, где я в это время работал. При встрече мы с Володией сразу узнали друг друга, вспомнили, как вместе шагали на парадах и как, чтоб развеять скуку от надоевшей муштры, играли в так называемую балду. Это «интеллектуальное развлечение» было удобно тем, что им можно было заниматься, что называется, не выходя

Космос: запланированное убийство

из строя: кто-то из состава шеренги называл какую-то букву, затем следующий добавлял к ней с одной или с другой стороны еще одну букву, и так далее, но с таким расчетом, чтобы полное, что-то значащее слово не окончилось на нем. Тот, на ком слово заканчивалось, назывался балдой. Весело и вроде бы незаметно для начальства. Но гонявшие наши «коробки» опытные строевики замечали малейшее постороннее движение в шеренгах (когда очередной игрок невольно поворачивал голову, чтобы назвать свою букву соседу). В связи с этим при подходе батальона к трибуне с начальством часто следовала совсем не уставная команда: «Прекратить балду!»

Учеба в академии... И снова Комаров в числе лучших – он просто не может иначе: требует с себя по высшему разряду, без послаблений.

В 1956 году Владимира Комарова награждают медалью «За боевые заслуги» - он уже десять лет, как в армейских рядах.

В семейной жизни у Владимира Михайловича тоже все благополучно. 10 декабря 1958 года в семье рождается дочь - Ирина.

И тут он открывает для себя новую область интересов:

«...Знакомство с космосом началось еще во время учебы в академии. Мне довелось тогда внимательно прочитать работы Константина Эдуардовича Циолковского, работы других советских ученых — пионеров ракетоплавания, например, Фридриха Артуровича Цандера. Я не думал тогда, что мне придется работать в этой области. Тем более не думал, что мне придется быть участником такого большого полета».

Космонавтика кажется чем-то далеким. Полетел первый спутник, отправилась в космос Лайка... Но полеты человека... Нет, наверное, это будет еще очень и очень нескоро.

Космос: запланированное убийство

В 1959 году Владимир Михайлович с отличием окончил 1-й факультет авиавооружения Военно-воздушной инженерной академии имени Н.Е.Жуковского.

31 августа 1959 года ему присвоено звание старший инженер-лейтенант. А всего через четыре дня, 3 сентября 1959 года, – в связи с окончанием академии – звание инженер-капитан.

Новоиспеченного инженера распределили в Государственный Краснознаменный научно-исследовательский институт Военно-воздушных сил, где он занимается испытаниями новых образцов авиационной техники, являясь помощником ведущего инженера и испытателем 3-го отделения 5-го отдела ГКНИИ ВВС в посёлке Чкаловский.

И тут в его жизнь пришла Космонавтика...

Отряд космонавтов

В 1958 году в Институте авиационной медицины были начаты работы по двум научным темам, связанным с подготовкой космических рейсов. Тема 5827 предусматривала методологическую подготовку и проведение отбора человека для участия в космическом полёте. Тема 5828 была полностью посвящена созданию системы подготовки человека к первому полету в космос.

Сразу же встал вопрос: кого отбирать для первых полетов в космос? Кто лучше сможет справиться с поставленной задачей – облететь Землю на космическом корабле-спутнике? Врачи, ученые, инженеры?

- Для космического полета, авторитетно сказал на одном из совещаний в Академии Наук СССР Сергей Павлович Королев весной 1959 года, - лучше всего подготовлены летчики реактивной авиации. И в первую очередь – летчики-истребители. Летчик-истребитель – это настоящий универсальный специалист. Он

Космос: запланированное убийство

одновременно пилот и штурман, инженер и связист. На первом этапе космических исследований наши корабли будут одноместными. С учетом этого фактора летчики реактивной истребительной авиации тоже лучший вариант для выбора будущих космонавтов – они летают в стратосфере на одноместных скоростных самолетах и в одиночку приучены выполнять сложнейшие полетные задания.

Не замедлили появиться и правительственные решения о наборе в будущий отряд советских космонавтов. В соответствии с принятыми Постановлениями ЦК КПСС и Совета Министров СССР №22-10СС «О медицинском отборе кандидатов в космонавты» от 5 января 1959 года и №569-264 «О подготовке человека к космическим полетам» от 22 мая 1959 года в авиационных частях страны начался отбор будущих кандидатов в космонавты.

В официальных медицинских документах отбор кандидатов в космонавты именовался «Темой № 6». В Институте авиационной медицины под руководством полковника медицинской службы Е.А.Карпова была создана специальная группа, в которую вошли О.Г.Газенко, А.М.Генин, Н.Н.Гуровский, В.И.Яздовский и др.

В первый отряд советских космонавтов требовались опытные и профессионально перспективные летчики-истребители реактивной авиации. Они должны были обладать отменным здоровьем, психологической устойчивостью и невысоким ростом.

- Рост кандидатов в космонавты должен быть не выше ста семидесяти сантиметров, вес – не более семидесяти килограммов, возраст – примерно от двадцати пяти до тридцати лет, - четко сформулировал критерии отбора Сергей Павлович Королев на совещании отъезжающих медицинских групп, которое состоялось у заместителя командующего ВВС Ф.А.Агальцова.

Космос: запланированное убийство

- Сколько человек в отряд космонавтов мы должны отобрать? – спросил кто-то из медицинских экспертов. – Американцы готовят к полетам на космическом корабле «Меркурий» семерых астронавтов...

- Вы должны отобрать больше, - жестко ответил Королев. – Потому что летать в космос мы будем чаще, чем американцы.

Непосредственно сам отбор кандидатов в космонавты начался в августе 1959 года. По всей стране в авиационные гарнизоны разъехались специальные отборочные группы.

Вспоминает сотрудник Института авиационной и космической медицины Павел Васильевич Буянов:

«Это действительно был первый опыт отбора кандидатов в космонавты. До этого, такой системы не существовало. Всю организационную работу возглавил наш институт - в/ч 64688 (7-й Государственный научно-исследовательский испытательный институт авиационной и космической медицины Военно-воздушных сил – С.Ч.).

Как помню, в конце мая 1959 года нас несколько человек вызвали на совещание, где впервые было объявлено о том, что необходимо приступить к отбору кандидатов в космонавты. Генерал-лейтенант медицинской службы Волынкин Ю.М. объявил о создании комиссионных групп, каждая из которых состояла из двух человек. Таких групп было создано не более четырех-пяти.

Мы должны были отобрать кандидатов не только по медицинским показаниям, а с учетом профессиональной подготовки, морально-политических качеств, психологических особенностей отбираемых.

Мы разработали для выполнения этой задачи четкий план. После доклада командиру части (соединения) о цели нашей командировки, мы по данным медицинских документов (медицинской книжки) проводили предварительный ориентировочный отбор по

Космос: запланированное убийство

состоянию здоровья и росто-весовых показателей (нам дали данные по максимальному росту и весу и возможных отклонениях). После этого, отобранные кандидаты нами обсуждались с командированием и политработником, в которых нам предоставлялась подробная характеристика профессиональной работы, моральных качеств, особенностей характера, в частности коммуникабельность этих лиц, вредные привычки и пр.

При отрицательной или неопределенной оценке указанных качеств, отобранные по медицинским книжкам летчики, отбраковывались.

Только после этого, отобранные нами лица вызывались для предварительных переговоров и врачебного (терапевтического) обследования, вернее, врачебного осмотра терапевтом (мною).

Этот первый контакт с летчиками позволял уточнить наши впечатления и оценить возможности отобранных нами кандидатов.

После этого, подготовленный нами список кандидатов мы обговаривали и согласовывали с командованием, а затем с каждым из отобранных состоялся заключительный разговор о цели отбора, характера предстоящей работы. Выявляли реакцию летчика на наше предложение. При согласии летчика с нашим предложением (кстати, подавляющее большинство летчиков выражало согласие на новую работу) мы предлагали обговорить предложение с супругой, домашними, подумать и дать ответ на следующий день. Чаще всего летчики давали согласие при этом разговоре и не откладывали до следующего дня.

Летчикам, отобранным нами и согласившимся на предстоящую работу, сообщалось также, что предстоит тщательный медицинский и психологический отбор в Москве на базе ЦНИАГ (Центральный научно-исследовательский авиационный госпиталь – С.Ч.)».

Владимир Комаров оказался в числе отобранных и по предписанию прибыл в Центральный военный

Космос: запланированное убийство

научно-исследовательский авиационный госпиталь, где в составе группы из трех десятков человек ему предстояло пройти углубленное медицинское обследование.

Обследование и в самом деле оказалось очень серьезным. Помимо обычных анализов и проверок – взятия проб крови, снятия кардиограммы и прохождения рентгена – кандидатов в космонавты подвергали невиданным испытаниям: ставили вниз головой и при этом измеряли давление, поочередно опускали то в холодную, то в горячую воду, что-то капали под веки, подвергали акустическим воздействиям: грохот, визг, шум, свист.

Большинству летчиков уже в первый день тестирования стало ясно, что многих из них отсеют по медицинским показателям не только от будущей космической работы, о которой у всех было смутное представление, но и от летной работы вообще, а некоторых даже спишут вчистую. Поэтому часть военных авиаторов решила не рисковать летной карьерой, собрала вещи и уехала обратно почти сразу, уже на второй или третий день обследования. Владимир Комаров принял решение «рискнуть здоровьем» и остался до конца медицинских тестов. В течение трех недель он выдержал все испытания и успешно прошел все стадии медицинского обследования.

Вспоминает Ирина Павловна Пономарева - ведущий научный сотрудник Государственного научного центра Российской Федерации «Институт медико-биологических проблем». В 1959 году она участвовала в отборе будущих космонавтов:

«Начальник Центра подготовки космонавтов Евгений Анатольевич Карпов приносил по утрам из секретного отдела толстые пронумерованные, прошитые и опечатанные тетради, и мы карандашами разного цвета отмечали тех из кандидатов, которые соответствовали следующим антропометрическим параметрам: рост до 170 сантиметров, вес до 70-72 килограмм и возраст до 30

Космос: запланированное убийство

лет. Позже были сделаны некоторые исключения по возрасту (для В.М.Комарова и П.И.Беляева) и росту (для Г.С.Шонина)».

Теперь, с позиций сегодняшнего дня, можно с уверенностью говорить, что требования по медицинским показателям при отборе в первый отряд космонавтов были явно завышенными. Но тех людей, которые отбирали первых космонавтов можно понять. Во-первых, никто не знал, как поведет себя человеческий организм в космосе. Во-вторых, предстоял испытательный полет на совершенно новой технике. Для успеха предстоящего дела требовалась абсолютная надежность всех его составляющих, в том числе и человека-пилота. Поэтому и «зверствовали» медики осенью 1959 года, отбирая кандидатов на первые космические полеты, беспощадно отсеивая молодых авиаторов при любых «нестандартных» параметрах здоровья.

К концу 1959 года отбор в первый отряд завершился. Начиная с лета 1959 года, из числа летчиков-истребителей реактивной авиации Военно-воздушных сил СССР были рассмотрены личные дела, летные и медицинские книжки 3461 летчика. Первичную беседу отборочные группы провели с 347 авиаторами. Для проверки в госпитале летчиков - кандидатов в космонавты набралось 206 человек. 52 человека отказались лечь на медицинское обследование. Из 154 оставшихся «абитуриентов» 18 человек отказались от дальнейшего прохождения обследования уже в первые дни отбора в госпитале. Два кандидата были отбракованы в ходе медицинского обследования. Главную медицинскую комиссию сумели пройти 29, а мандатную - всего 20 человек. Двадцать из трех тысяч четыреста шестидесяти одного... В отряд космонавтов попал в среднем один летчик из 173 рассмотренных кандидатур.

После того как кандидаты в космонавты были отобраны, Главный штаб Военно-воздушных Сил СССР издал 11 января 1960 года специальную директиву

Космос: запланированное убийство

№321141 «О формировании Центра подготовки космонавтов Военно-воздушных сил и отряда космонавтов». Теперь отобранных кандидатов требовалось готовить к космическому полету. Но до этого еще нужно было решить, где именно их готовить, и – самое главное - в чем, собственно, эта подготовка должна заключаться. Ведь никто в мире никогда космонавтов еще не готовил.

Приказом Министра обороны СССР 3 марта 1960 года было утверждено «Временное сокращенное положение о космонавтах». С 7 марта 1960 года по приказу № 267 Главкома ВВС К.А.Вершинина были зачислены на должность слушателей-космонавтов в отряд космонавтов ЦПК ВВС (в приказе он именовался войсковой частью 26266) первые 12 летчиков:

Иван Николаевич Аникеев,
Валерий Федорович Быковский,
Борис Валентинович Волынов,
Юрий Алексеевич Гагарин,
Виктор Васильевич Горбатко,
Владимир Михайлович Комаров,
Алексей Архипович Леонов,
Григорий Григорьевич Нелюбов,
Андрей Григорьевич Николаев,
Павел Романович Попович,
Герман Степанович Титов,
Георгий Степанович Шонин.

7 марта будущих покорителей космоса принял Главнокомандующий ВВС, Главный маршал авиации Константин Андреевич Вершинин. Вершинину очень захотелось самому посмотреть на тех, кто первым должен был преодолеть границы космического пространства. Встреча была недолгой, но теплой и сердечной. Главный маршал авиации откровенно сказал молодым пилотам, что программа подготовки космонавтов, которую разрабатывает Академия наук СССР, будет очень сложной. Кандидатам в космический полет предстоят изнурительные и трудные тренировки,

Космос: запланированное убийство

потребуется железная личная дисциплина и неукоснительное следование строгому распорядку занятий. В заключение беседы маршал поздравил отобранных офицеров с новым назначением и пожелал им успехов.

Как-то так получилось, что с Юрием Гагариным у Владимира Комарова почти сразу сложились товарищеские взаимоотношения. Комаров был старше Гагарина на семь лет, опытнее, окончил академию, но не следа превосходства в нем не было заметно. Напротив, всегда придет на помощь: разъяснит, подскажет, растолкует. Поэтому Гагарин постепенно стал частым гостем в семье Комаровых. Они с Владимиром с удовольствием ходили на охоту, Юрий Алексеевич частенько участвовал в семейных мероприятиях. По воспоминаниям Валентины Яковлевны Комаровой, они и дни рождения бывало отмечали вместе – оба ведь «мартовские», с разницей всего в неделю: Комаров родился 16 марта 1927 года, Гагарин – 9 марта 1934-го.

Утвержденным в общих чертах в начале 1960 года планом занятий будущих пилотов космических кораблей предполагалось, что в процессе подготовки каждый из космонавтов пройдет обучение в три этапа:

- общекосмическую подготовку, во время которой ознакомится с общими факторами космического полета, общими принципами ракетной техники и космонавтики;

- подготовку в группах, которые ориентированы на ту или иную космическую программу (например, околоземные полеты или полет к Луне);

- непосредственную подготовку в одиночку или в составе экипажа для выполнения конкретного космического полета.

С 14 марта 1960 года по апрель 1961 года Владимир Комаров прошел общекосмическую подготовку в отряде советских космонавтов. Конечно, тогда еще не было никаких утвержденных методик, и сам процесс общекосмической подготовки был во многом экспериментальным.

Космос: запланированное убийство

Своей собственной материально-технической базы для подготовки космонавтов у «новорожденного» Центра подготовки космонавтов тоже еще не было. Поэтому первые занятия для Владимира Комарова и его коллег были организованы, в основном, на территории Института авиационной медицины. Потом, когда началось изучение космической техники, подключилось со своей проектно-производственной базой ОКБ-1 Сергея Павловича Королева. Для проведения полетов на невесомость был выбран подмосковный аэродром Чкаловская, а для парашютных прыжков - аэродром вблизи города Энгельс в Саратовской области.

Но тут Владимира Комарова ждала крупная неприятность. Сказались последствия тяжелой работы в юности, на лесозаготовках во время эвакуации Сасовской авиашколы. Весной 1960-го ему пришлось лечь на операцию по удалению паховой грыжи. После прохождения курса лечения врачи самым категорическим образом запретили продолжать тренировки. На полгода Владимиру Комарову запрещались полеты на самолетах, прыжки с парашютом, занятия на спортивных тренажерах, связанных с перегрузками.

Целых шесть месяцев! А ведь он едва ли не самый старший по возрасту в отряде космонавтов – ему уже тридцать три... Сможет ли он наверстать упущенное? Комаров твердо решил: сможет. Но для этого он должен остаться в составе отряда космонавтов.

В дневнике одного из врачей Звездного городка есть запись, датированная 16 мая 1960 года:

«...Месяц назад, 12 апреля Володе Комарову сделали операцию по поводу паховой грыжи. Хирурги трезво оценили его шансы на полет и мягко сообщили, что они равны нулю. Жалко, что в эти дни рядом с ним не было ребят (речь идет о тех, кто был отобран в первый отряд космонавтов), хотя сами они бегут от медицины, как точно подметил Гагарин, словно черт от ладана... Володя говорит, что дойдет до главхирурга, а свое право

Космос: запланированное убийство

на полет докажет. Володя - едва ли не самый зрелый, самый достойный из ребят. Сильный, знающий. Жаль. Чертовски жаль, но думаю, нам с ним придется распрощаться... На аэродроме Юра спросил о Володе. Я его не смог обнадежить. Сразу как-то приуныл. Все решили навестить больного в первый же свободный день. Да где они у них, эти дни?!... Посмотрим, как события будут развиваться дальше. Во всяком случае, в госпитале я успел заметить, что психотерапия Комарову не нужна. У него созрел четкий план действия: нажать на теорию, изучить корабль, а когда разрешат, начать физзанятия, причем обязательно пройти парашютные прыжки».

На совещании военных медиков, на котором решалась судьба Владимира Комарова, решение так и не было принято. Хотя большинство участников склонялась к тому, чтобы отчислить его из отряда космонавтов.

Комаров не сдавался. Он с запальчивостью мальчишки отстаивал свое право на испытательный срок. Не упрашивал, а требовал, чтобы ему дали время доказать, что он совершенно здоров. Подал по команде рапорт, в котором написал:

«...После консультации у хирурга 12 апреля 1960 года мне сделали операцию, которая прошла успешно. Сейчас чувствую себя прекрасно, физически крепким...

После того, как прибыл из госпиталя, я понял, что есть мнение об отстранении меня от подготовки как летчика-космонавта. Такое решение глубоко взволновало меня... Я полюбил свою новую профессию. Как коммунист, летчик-истребитель и инженер, я твердо решил посвятить свою жизнь выполнению важной государственной задачи... Я готов отдать все свои силы, способности и знания на выполнение любого задания, каким бы сложным оно ни было.

Со дня операции прошло более двух месяцев. Следовательно, до окончания срока, в течение которого я не могу выполнять парашютные прыжки, осталось менее четырех месяцев. В течение этого времени я мог

Космос: запланированное убийство

бы выполнять все виды тренировок, кроме парашютных прыжков и катапультирований, которые, кстати, и не планируются у нас до сентября. С другой стороны, если в это время будут организованы полеты на самолетах-истребителях, я смогу летать, так как к летной практике я годен без ограничений.

Кроме тренировок, которые мне можно выполнять, я смог бы за это время лучше изучить технику в конструкторских бюро и на заводах, чтобы впоследствии помогать товарищам. Я смог бы оказывать им помощь в изучении высшей математики и других теоретических дисциплин...

Кроме того, если вопрос стоит о моем отчислении из-за физического состояния, то мне необходимо дать возможность тренироваться сейчас, чтобы была предельно ясна целесообразность моей дальнейшей подготовки на летчика-космонавта».

И он победил. Ему разрешили остаться, – по крайней мере, до начала октября. А там, решили врачи, проверим еще раз, посмотрим, исследуем...

Пока Владимир Комаров «воевал с медициной» была сформирована первая шестерка космонавтов для ускоренной подготовки к первому космическому полету.

В конце июня фактические руководители подготовки советских космонавтов Н.П.Каманин и Е.А.Карпов решили, что готовить к первым полетам сразу двадцать человек нерационально. Отсутствие в Центре подготовки космонавтов своей учебно-лабораторной базы, количество имеющихся на тот момент тренажеров космического корабля «Восток» (всего один!) не могли обеспечить одновременную и качественную подготовку такого большого количества космонавтов. Поэтому из первых двадцати будущих покорителей космоса выделили «ударную» шестерку. В ее состав первоначально были включены Валентин Степанович Варламов, Юрий Алексеевич Гагарин, Анатолий Яковлевич Карташов, Андриян Григорьевич Николаев, Павел Романович Попович и Герман Степанович Титов.

Космос: запланированное убийство

В первую очередь при отборе в лидирующую группу учитывали «габариты» будущих космонавтов, результаты различных нагрузочных проб, успехи в теоретических занятиях, уровень физической подготовки. Почему в «шестерке» не оказалось Владимира Комарова? Конечно же, ему нужно было восстановиться после операции. А еще сыграл свою роль возраст кандидата – напомним, Владимиру было уже тридцать три. Гагарин, Титов и другие его коллеги были моложе на 7-8 лет. Медики не без оснований считали, что молодые космонавты окажутся более выносливыми при полетных нагрузках, чем их старшие коллеги.

Завидовал ли Владимир Комаров шестерым счастливицам? Конечно, ему тоже хотелось побывать в космосе одним из первых. Но человеческие качества Владимира оказались выше желания одолеть конкурентов. Анатолий Карташов, один из первой «шестерки», вспоминал:

«Я прибыл в отряд на месяц позже остальных. И надо было срочно наверстывать учебу. Ребята изучали астрономию, фотодело, анатомию, другие дисциплины. В качестве наставника ко мне прикрепили Володю Комарова. Он был постарше, парень серьезный, грамотный, имел квалификацию летчика-инженера, закончил академию. Заставлял меня учиться, пока все играли в волейбол. И благодаря ему я сдал экзамены вместе со всеми» [4.3].

Однако вскоре по медицинским показаниям из состава «шестерки» выбыли и Анатолий Карташов, и Валентин Варламов. Впрочем, об этом знали только те, кто непосредственно участвовал в подготовке космонавтов. Сама подготовка будущих советских покорителей космоса велась в глубокой тайне. Фамилии еще не летавших в космос пилотов засекречивались вплоть до середины 80-х годов прошлого века, до самого начала «перестройки».

Космос: запланированное убийство

На теоретических занятиях Владимир показал себя с самой лучшей стороны: он помогал всем, у кого были проблемы с математикой и теоретической механикой. Материал знал, как говорили коллеги-слушатели, «не хуже самого Цезаря», - то есть преподавателя по ракетной технике Цезаря Васильевича. И еще у него был дар - объяснять все самое сложное удивительно просто и доходчиво.

Когда молодые космонавты стали осваивать корабль «Восток», обратились снова к Владимиру. Он первым разобрался во всех сложных конструкциях космического корабля. Более того, одним из первых стал обживать «шарик». И в конечном итоге стал помогать инструктору тренировать всю группу. Он в буквальном смысле «натаскивал» коллег на космическую технику. А потом устроил «предэкзамен». Спрашивал строго, записывал ошибки в блокнот. Поначалу записей было очень много, но со временем становилось все меньше – знания и мастерство ребят-космонавтов росли. Однажды Юрий Гагарин заглянул через плечо Комарова в блокнот и удивился: «Почему против моей фамилии пустое место?» - «Работаешь без ошибок, Юра», - ответил Владимир. Гагарин рассмеялся: «Значит, пора лететь в космос!».

Комаров всегда был вместе со всеми, кроме «жестких» испытаний. А в остальных участвовал по полной программе.

Одно испытание включало в себя «отсидки» в специальной «комнате тишины» - сурдокамере. Сурдокамера имела хорошую звукоизоляцию, и в нее не мог проникнуть извне ни один звук. В камере имелся стол для работы, была смонтирована приборная доска. Стул и узкая тахта служили для отдыха, рядом располагались небольшой холодильник с продуктами, а за шторкой – умывальник и туалет. Космонавты проводили в сурдокамере в полном одиночестве и изоляции от внешнего мира по 10–15 суток. На первом этапе космических исследований совершать полеты

Космос: запланированное убийство

вокруг Земли предстояло на одноместном корабле, и руководители будущих полетов хотели убедиться, что каждый из кандидатов в космонавты сможет перенести длительное одиночество. Связь с испытуемым осуществлялась только с использованием условных световых сигналов. Так получилось, что «следящим» врачом во время отсидки Комарова в «сурдо» был Борис Егоров – молодой медик, с которым всего через четыре года судьба сведет Владимира в одном космическом экипаже.

Кроме сурдокамеры, с будущими пилотами были проведены и занятия в термокамере, где температура менялась в достаточно широких пределах: не было гарантии, что системы терморегулирования космических кораблей смогут работать надежно, чтобы обеспечить комфортные условия космонавтам. Поэтому будущих пилотов «Востоков» тренировали и на устойчивость к тепловым нагрузкам. За часовую тренировку будущий космонавт с потом терял около полутора–двух килограммов веса. Температура внутри условного «космического корабля» достигала 55 градусов по Цельсию, а влажность - 40 процентов.

Кстати, опасения, что пилот космического корабля может подвергнуться в ходе полета повышенным температурным нагрузкам, оказались не надуманными. наших «ореликов», как говорится, Бог миловал, а вот американскому астронавту Джону Гленну в феврале 1962 года пришлось в буквальном смысле попотеть: при торможении космического корабля «Меркурий»-«Френдшип» в земной атмосфере температура внутри него поднялась до семидесяти градусов по Цельсию. По этому поводу Н.С.Хрущев даже с ехидцей пошутил во время одной из своих пресс-конференций: «Американский астронавт чуть не зажарился».

Испытания слушателей-космонавтов в барокамере проводили для определения их индивидуальной устойчивости к умеренным степеням кислородного

Космос: запланированное убийство

голодания, большим степеням разряжения атмосферы и быстрым перепадам барометрического давления. Будущих пилотов космических кораблей обычно «поднимали» в барокамере на пять и десять километров. Особенно неприятным для Владимира Комарова и его друзей по космическому отряду оказалось испытание с «подъемом» на пять километров, а потом с быстрым «спуском» до земли.

Прошло четыре месяца. В октябре 1960 года после очередного осмотра врач сказал: «Можно попробовать». Владимира допустили к тренировкам на центрифуге. Правда, перегрузку определили очень небольшую.

Первую нагрузку Владимир перенес нормально. Следующий рубеж, потом еще... Никаких отклонений от нормы не зафиксировали! Теперь всем стало ясно: Комаров догонит товарищей и на центрифуге, и по парашютной подготовке, и по другим вынужденно пропущенным дисциплинам.

Поскольку при старте с космодрома на ракетеносителе и при возвращении на Землю космонавт будет испытывать перегрузки, будущих покорителей космоса начали «катать» на центрифуге. Перегрузки постепенно доводили до отметки «10 G». В ходе этих тренировок создавалось направленное по линии «грудь – спина» утяжеление величиной 5, 7, 9 и 10 единиц, которое моделировало взлет ракеты-носителя, штатную и аварийную посадки спускаемого аппарата космического корабля на Землю. Владимир Комаров прошел эти испытания без существенных замечаний со стороны тренеров и врачей.

И Комаров стал наверстывать. Каждый день – две-три тренировки на центрифуге.

Но нужно пройти еще парашютные прыжки. На первые прыжки вместе с Владимиром отправились два инструктора. Один из них позднее рассказывал:

«Я первый прыгнул, Володя - вслед. Уверенно, без всякой робости прыгнул. Я даже удивился. Мы начинали

Космос: запланированное убийство

не так уж спокойно. Володя - молодец! Снижаемся близко друг от друга. Он кричит:

- Можно свистеть?

- Как свистеть? - не понял я.

- Очень легко, приятно, - уточняет Комаров.

Слышимость вверху хорошая. Снижаемся, разговариваем, будто в самолете. Я советую Володе: «Развернись вправо». Он разворачивается... Приземлились хорошо. Помогли друг другу собрать парашюты. Он говорит: «Давай еще». Наш инструктор не возражает. В общем, за одну командировку мы выполнили две программы. Прыгали и на землю и на воду. Володя наверстывал с утроенной энергией.

Уже до конца 1960-го Владимир Комаров полностью нагнал группу космонавтов-слушателей.

А в январе подоспели и новые тренировки - специальные испытания на вибростенде для ознакомления слушателей-космонавтов с субъективными ощущениями, возникающими при вибрации во время старта ракеты-носителя, а также для определения индивидуальной виброустойчивости каждого из кандидатов в космонавты.

В расписании спортивных занятий будущих космонавтов были представлены едва ли не все олимпийские виды спорта. Спортивные игры: зимой – хоккей с шайбой и мячом, летом – футбол, баскетбол, волейбол, ручной мяч, теннис. Гимнастика: обычная – на гимнастических снарядах, атлетическая – со штангами, гантелями и эспандерами. Велосипед, лыжи и коньки. Обычное и подводное плавание. Акробатика и прыжки на батуте.

Был и еще один элемент психологической подготовки будущих космонавтов. Главный конструктор Сергей Павлович Королев с первых дней создания отряда слушателей – космонавтов был сторонником того, чтобы им честно рассказывали обо всех происходящих в практической космонавтике и ракетной технике событиях. Без приукрашиваний и без

Космос: запланированное убийство

замазывания проблем и трудностей, которые возникали при подготовке космических и ракетных стартов. Знали будущие космонавты и обо всех не совсем удачных или просто неудачных испытаниях и запусках прототипов космического корабля «Восток». От Владимира Комарова и его коллег не стали скрывать и трагическую гибель 108 гражданских и военных испытателей на Байконуре, в том числе и главкома Ракетных войск стратегического назначения М.И. Неделина, которая произошла 24 октября 1960 года. Сказали всю правду и даже показали короткий фильм, хотя взорвавшаяся баллистическая ракета к предстоящему пилотируемому полету в космос не имела никакого отношения. Просто Королев хотел, чтобы каждый из будущих пилотов «Востоков» знал, какая опасная работа им предстоит в ближайшем будущем. Знал и осмысленно готовил себя к ней.

Хотя за занятия с будущими космонавтами отвечали десятки и сотни людей, но в целом вся ответственность за подготовку советских пилотов космических кораблей была возложена на помощника Главнокомандующего ВВС по космосу генерал-лейтенанта (позднее – генерал-полковника) авиации Николая Петровича Каманина – известного советского летчика и военачальника. В 1934 году он принимал участие в спасении участников арктической экспедиции на пароходе «Челюскин». Одним из первых в СССР был удостоен звания Герой Советского Союза. В годы войны командовал штурмовой авиационной дивизией и авиационным корпусом на Калининском, 1-м и 2-м Украинских фронтах.

В своей книге «Самые первые» Георгий Шонин напишет:

«Немногословный и сдержанный, даже немного суховатый, Николай Петрович был примером отношения к своему служебному долгу. Даже внешне он imponировал нам. Раз и навсегда установленный жесткий распорядок дня (ранний подъем, обязательная физзарядка, строгий режим питания, систематические

Космос: запланированное убийство

занятия спортом - бег, лыжи, теннис, бассейн) - и это в возрасте далеко за пятьдесят - способствовали тому, что он находился в прекрасной спортивной форме. Я не оговорился - и еще раз повторяю - в прекрасной спортивной форме. Ведь даже нам, тренированным и по возрасту, годящимся ему в сыновья, было трудно тягаться с ним на теннисном корте. Порою мне казалось, что Николай Петрович никогда ни в чем не сомневался, не чувствовал растерянности, что для него все ясно и понятно. Прямой и цельный, он и нас хотел видеть такими же...» [4.4].

С конца июня 1960 года лидирующая группа из шести слушателей-космонавтов получила приоритет и при проведении различных тренировок, и при доступе к тренажерам будущего космического корабля «Восток». Остальные четырнадцать будущих покорителей космоса – в том числе и «догоняющий» Владимир Комаров - тоже продолжали подготовку, но по программе с гораздо меньшей интенсивностью. В чем это выразалось? Первая группа получила приказ заниматься по 14 часов в сутки, вторая имела «щадящий» режим занятий - всего лишь по 10-12 часов в сутки.

3 апреля 1961 года вторая группа слушателей-космонавтов - Аникеев И.Н., Беляев П.И., Волынов Б.В., Горбатко В.В., Заикин Д.А., Комаров В.М., Леонов А.А., Рафиков М.З., Филатьев В.И., Хрунов Е.В. и Шонин Г.С. - сдала выпускные экзамены по курсу общекосмической подготовки. Экзамены у лидирующей группы приняли еще раньше.

Комиссия, которая принимала экзамены, была весьма серьезной и представительной по своему составу: председатель комиссии – генерал-лейтенант Каманин Н.П., члены комиссии: военные медики генерал-лейтенант Волынкин Ю.М., генерал-майор Бабийчук А.Н., полковники Карпов Е.А., врач Яздовский В.И., академик Сисакян Н.М., главный конструктор завода №918 «Звезда» (изготовление скафандра, кресла космонавта и носимого аварийного запаса) Алексеев С.М. и другие.

Космос: запланированное убийство

В книге «Мировая пилотируемая космонавтика» сама процедура выпускных экзаменов описана достаточно подробно:

«В ходе экзамена каждый слушатель из кабины макета ЗКА (так конструкторы и заводчане-изготовители именовали космический корабль «Восток» – С.Ч.) в течение 40-50 мин докладывал об оборудовании корабля, о действиях космонавта на различных этапах полета. По ходу доклада члены комиссии задавали вопросы. Особое внимание уделялось навыкам ориентации корабля перед включением тормозной двигательной установки. На следующий день в ЦПК состоялся экзамен по теоретическому курсу космического полета. Каждый слушатель тянул билет с тремя вопросами и отвечал после 20-минутной подготовки. Затем следовало несколько дополнительных вопросов».

«Пятерку с плюсом» на экзамене получили Владимир Комаров и Алексей Леонов. Просто «пятерку» - Иван Аникеев, Борис Волынов, Валентин Филатьев. Павел Беляев, Виктор Горбатко, Марс Рафиков и Евгений Хрунов заслужили оценку «хорошо».

На следующий день, 4 апреля 1961 года, Главком ВВС Вершинин утвердил акт выпускных экзаменов и подписал приказ о зачислении в космонавты Ивана Аникеева, Павла Беляева, Бориса Волынова, Виктора Горбатко, Владимира Комарова, Алексея Леонова, Евгения Хрунова и Георгия Шонина.

Итак, 4 апреля 1961 года Владимир Комаров был зачислен на должность космонавта Центра подготовки космонавтов Военно-воздушных сил СССР.

А всего через восемь дней в космос полетел Юрий Гагарин...

Страна ликовала. Первый человек в космосе – наш, советский!

Руководство СССР не жалело наград для всех причастных к великому свершению. Владимир Комаров,

Космос: запланированное убийство

как и все остальные члены отряда космонавтов, был награжден орденом Красной Звезды.

Комаров продолжает тренироваться. 17 января 1962 года ему присваивается звание инструктор парашютно-десантной подготовки (ПДП) ВВС – на тот момент он совершил 77 парашютных прыжков.

И командование Центра подготовки космонавтов тоже оценило старания Владимира Комарова. С началом 1962 года лидирующая «шестерка» превратилась в «семерку»: к полету на космических кораблях были готовы семь космонавтов - В.Ф.Быковский, Б.В.Волинов, В.М.Комаров, Г.Г.Нелюбов, А.Г.Николаев, П.Р.Попович и Г.С.Шонин. Намечалось осуществить в первой половине года групповой космический полет сразу двух кораблей серии «Восток».

«По утвержденной программе каждый космонавт должен был выполнить три тренировки, - пишет Василий Лесников в книге «Рядом с космонавтами». - В первой тренировке, теоретически изучив программу трехсуточного полета, каждому кандидату, одетому в скафандр предстояло в полноразмерном макете корабля выполнить все предполагаемые операции по действиям в трехсуточном полете. Время тренировки 1 час 42 минуты. Как и в предыдущих полетах от космонавтов не требовалось активных действий по управлению космическим кораблем. Все системы работали в автоматическом режиме. Космонавт лишь контролировал работу систем и приборов, постоянно докладывая о своих наблюдениях и самочувствии на Землю. Вручную предусматривалось лишь пробное включение системы ориентации корабля. И лишь в аварийной ситуации космонавт мог взять управление кораблем на себя.

Во второй тренировке космонавтам предстояло выполнить те же операции, но уже без скафандра. Время тренировки 1 час 35 минут. Обстановка в этом случае конечно же была более благоприятной. Получен некоторый опыт после первой тренировки, да и работа предстояла без скафандров. Каждый мог сделать для

Космос: запланированное убийство

себя нужные выводы, продумать возможные варианты устранения ранее сделанных ошибок.

Конечно же, работать и во время второй тренировки было трудно, так как снова были туго натянуты привязные ремни, не давая возможности свободно двигаться и принять удобную для работы позу. Такое положение было следствием требования о том, что в целях безопасности на орбите космонавт должен был работать только в скафандре и был крепко прижат к катапультируемому креслу. Боялись, что выскользнув в невесомости из кресла, космонавт не сможет вернуться в него перед посадкой.

Третья тренировка. И снова скафандр. Каждому предстояло продемонстрировать на практике свои знания и навыки в ручном управлении ориентацией космического корабля в аварийном режиме перед посадкой.

Категории ошибок: 1 – приводит к аварии, 2 – грубая ошибка, 3 – незначительная ошибка. Ошибки подсчитывались во время первой, второй и третьей тренировки. В конце вычислялось общее количество ошибок за три тренировки» [4.5].

Тщательно обсудив результаты тренировок космонавтов, степень их серьезности и умение ориентироваться в сложной неожиданной обстановке, инструкторы рекомендовали четверых космонавтов для подготовки к групповому космическому полету: А.Г.Николаев, П.Р.Попович, В.Ф.Быковский, В.М.Комаров. Запасным был рекомендован Б.В.Волынов. Для этих космонавтов началась программа непосредственной подготовки к полету, который намечался на 1962 год.

В середине февраля 1962 года определилась и возможная дата старта космических кораблей «Восток-3» и «Восток-4». Генерал Каманин в своем дневнике сделал следующую запись:

«17 февраля (1962 года – С.Ч.).

Позвонил Королев и сообщил, что Устинов объявил с сегодняшнего дня месячную готовность к

Космос: запланированное убийство

полету двух космических кораблей. Я дал соответствующие указания Яздовскому и Карпову. К полету готовятся семь человек: Николаев, Попович, Шонин, Воынов, Нелюбов, Быковский и Комаров. Из этой семерки необходимо выбрать двоих. На будущей неделе такой выбор нужно будет сделать. Наиболее вероятные кандидаты - Николаев и Попович».

Это уже становилось нехорошей традицией – пожелание высшего руководства страны о дате нового космического полета. Первый прецедент был еще в октябре 1957 года, сразу после запуска первого искусственного спутника Земли, когда советский лидер Никита Сергеевич Хрущев дал распоряжение Сергею Павловичу Королеву в месячный срок, к сороковой годовщине Великой Октябрьской социалистической революции, запустить новый спутник. Королев тогда блестяще справился с заданием: 3 ноября 1957 года в космос на борту второго советского искусственного спутника Земли отправилась собака Лайка. С тех пор вмешательство верхушки СССР в планирование предстоящих космических полетов стало практически постоянным. Особенно ярко это вмешательство проявлялось накануне очередных праздников – 1 мая, 7 ноября, дня рождения Владимира Ильича Ленина.

20 февраля 1962 года из состава «семерки» генерал Каманин отобрал четверых наиболее подготовленных космонавтов: Андрияна Николаева, Павла Поповича, Григория Нелюбова и Валерия Быковского. Владимир Комаров, Борис Воынов и Георгий Шонин продолжали тренировки, но теперь рассматривались только в качестве резервных пилотов. Почему вопреки мнению инструкторов Владимир Комаров не попал в четверку кандидатов на предстоящий полет? Генерал Каманин решил, что Комаров «староват» – в марте 1962 года Владимиру должно было исполниться тридцать пять лет. «Старик», однако... Кстати, в тот же день, 20 февраля 1962 года, в космос для совершения первого орбитального полета американского

Космос: запланированное убийство

космонавта отправился Джон Гленн - 40-летний пилот. И выполнил программу своего космического рейса блестяще.

Групповой полет космических кораблей «Восток-3» и «Восток-4» предварительно был намечен на 10–12 марта 1962 года. Однако выдержать заданные сверху сроки по разным причинам не удалось. Сначала были задержки с подготовкой к старту космических объектов: загруженные заказами заводы просто не успевали вовремя подготовить ни космические корабли, ни ракеты-носители. А потом главной причиной сдвига сроков полета на более позднее время стала катастрофа ракеты-носителя 1 июня 1962 года во время запуска беспилотного космического аппарата. На ракетах такого же типа должны были запускаться в космос и «Востоки». Поэтому полет двух пилотируемых кораблей снова был отложен - теперь уже на середину - конец лета 1962 года.

Семеро космонавтов продолжали интенсивные тренировки. Снова были проверки в сурдокамере, термокамере, на центрифуге, снова было кропотливое изучение устройства космических кораблей. И если кто-то думает, что этот тяжелый труд как-то компенсировался выплачиваемыми ежемесячно членам отряда космонавтов сверхвысокими денежными окладами, то он жестоко ошибается. В книге Н. П. Каманина «Скрытый космос» приводятся такие данные по денежному содержанию летавших и не летавших советских космонавтов:

А) Летавшие космонавты:

Майор Гагарин Ю.А.: оклад – 450 руб., выслуга лет – 54 руб., звание – 90 руб., класс – 45 руб., всего – 639 руб.

Майор Титов Г.С.: оклад – 400 руб., выслуга лет – 49 руб., звание – 90 руб., класс – 40 руб., всего – 579 руб.

Б) Нелетавшие космонавты:

Майор Комаров В.М.: оклад - 350 руб., выслуга лет – 88 руб., звание – 90 руб., класс – 0 руб., всего – 528 руб.

Космос: запланированное убийство

Капитан Быковский В.Ф.: оклад - 350 руб., выслуга лет – 63 руб., звание – 70 руб., класс – 0 руб., всего – 483 руб.

Конечно, на такие деньги в начале шестидесятых годов прошлого века вполне можно было прожить и прокормить семью. Тем более что и уровень цен в те годы был очень низким. Так, в 1962 году 10 яиц стоили 90 копеек, литр молока - 16 копеек, бутылка пива - 37 копеек, батон хлеба - 22 копейки, килограмм мяса - 2 рубля 20 копеек. Приличный костюм можно было купить за 100-120 рублей, автомобиль «Москвич» - за 3650 рублей, «Волгу» - за 4 500 рублей.

Средняя заработная плата научного сотрудника тогда составляла 110-120 рублей, заведующего кафедрой - 200-250 рублей. То есть космонавт Комаров получал в месяц примерно раза в два больше, чем завкафедрой какого-нибудь ВУЗа. Но заведующие кафедрами не рисковали едва ли не ежедневно своим здоровьем и даже жизнью...

Конечно, по сравнению с заработной платой простого советского инженера, который в лучшем случае имел в месяц 100–120 рублей зарплаты, доходы космонавтов кажутся очень высокими. Но они не намного превышали ежемесячные выплаты офицерам Вооруженных Сил СССР. И не было никаких «трех тысяч в месяц каждому космонавту и специальных премий», упорные слухи о которых ходили по стране в те годы.

Первое полугодие 1962 года стало для Владимира Комарова временем интенсивной подготовки к предстоящему космическому полету. Готовились очень серьезно: даже когда большинство летавших и не летавших космонавтов были отправлены в отпуск, Комаров продолжал тренироваться. В дневнике генерал-лейтенанта Каманина есть такая запись:

«23 июня.

В связи с отпусками космонавтов (Гагарин с 14 июня - в Гурзуфе; Титов до 6 июля будет отдыхать при части, а потом поедет в Саки; все остальные отдыхают в

Космос: запланированное убийство

Сочи в санатории имени 17-го партсъезда) в ЦПК сейчас проходят тренировку только Комаров, Шонин, Волинов и пятерка женщин (женский отряд космонавтов, отобранный в 1962 году: Жанна Еркина, Татьяна Кузнецова, Валентина Пономарева, Ирина Соловьева и Валентина Терешкова – С.Ч.)».

Человек – не машина, которой не требуется отдых, и такая интенсивная подготовка к полету не могла «пройти даром» для здоровья. В конце июня космонавты «семерки» уже завершили основную часть подготовки. Но ракеты – носители для космических кораблей «Восток» еще не были окончательно готовы к запуску. И вместо того, чтобы дать пилотам космических кораблей хотя бы несколько дней для отдыха перед предстоящим стартом, руководство ЦПК ВВС перевело их в так называемый «режим поддержания тренированности». Этот режим, в частности, предусматривал дополнительные тренировки космонавтов на центрифуге...

Результат не замедлил сказаться. В июне 1962 года по состоянию здоровья от подготовки к полету был отстранен Григорий Нелюбов. В последних числах июня 1962 года после интенсивных занятий на центрифуге при повышенной перегрузке медики обнаружили у Георгия Шонина сбой в кардиограмме. 4 июля 1962 года его тоже, как и ранее Григория Нелюбова, отстранили от подготовки к предстоящему групповому полету космических кораблей. Дублером Павла Поповича стал Владимир Комаров. Готовившаяся к групповому полету «семерка» превратилась в «пятерку», и до августа 1962 года Владимир Комаров проходил подготовку в качестве дублера пилота корабля «Восток-4».

Академик Борис Черток вспоминал:

«7 августа на Госкомиссии торжественно утвердили экипажи.

Дублером Николаева для «Востока-3» утвердили Быковского, а дублером Поповича – Комарова.

Космос: запланированное убийство

Здесь я впервые увидел Комарова. Он относился к тому типу людей, которые вызывают доверие и симпатию с первой встречи. От своих коллег он отличался «взрослостью» [4.6].

Но у «взрослого» Владимира Комарова тоже были свои недостатки. Два десятилетия спустя, уже в начале 80-х, Павел Попович в книге «Испытания космосом и Землей» напишет:

«Владимир Комаров был в отряде признанным авторитетом в области техники. Вот только здоровье подводило его. Уже в первые месяцы в отряде ему сделали операцию, и потом полгода он входил в форму.

Но вот пришло время основной проверки, и его инженерные знания проявились в полной мере. Отличное знание корабля, заинтересованность, инициатива позволили ему вместе с Алексеем Леоновым получить право самостоятельного проведения тренировок в качестве инструктора.

Инструкторам особенно нравились разборы тренировок, в которых участвовал Комаров, так как он всегда очень подробно анализировал тренировку, разбирая возможные варианты действий по каждой ситуации, давал им аргументированную оценку.

Но все же и Владимир, наш инженер, был не безгрешен. И ошибки его шли от излишней напряженности, желания во что бы то ни стало не ошибиться. Он ведь понимал, что мы смотрим на него, сравниваем себя с ним, что он для нас своего рода эталон, на который мы должны равняться. Все это вызывало у него дополнительное нервное напряжение, и он не совсем четко иногда распределял внимание, а следовательно, допускал ошибки. Ведь у нас в работе счет шел на секунды. И стоило появиться в ненужный момент отвлеченной мысли — и программа действий начинала заваливаться. Сначала медленно, потом все быстрее и быстрее. Иногда стоило больших усилий и напряжения восстановить режим работы и не допустить повторного срыва [4.7].

Космос: запланированное убийство

Подготовка к полету шла своим чередом. Настал день, когда космонавты вылетели на Байконур – для последних тренировок, для «примерки» корабля и уже собственно для совершения космического полета.

«В самолете, сидя рядом с Владимиром Комаровым, - вспоминал позднее Павел Попович, - мы рассказывали друг другу разные веселые истории, вспоминали родные места, пели, играли в шахматы, шутили сами и смеялись над шутками других. Но никто не говорил о космосе» [4.7].

В один из этих предстартовых дней в августе 1962 года и состоялась беседа, которая имела большое значение для будущего Владимира Комарова:

«...У вершины ракеты есть маленькая площадка. Она примыкает к самому кораблю. Просто-напросто от стальной фермы перекинут к нему мостик. Площадка - как прихожая дома: поднимется космонавт на лифте, прежде всего ступит на площадку, он не торопится ее покинуть. Нет, встанет, оглянется вокруг. Вся стартовая позиция и прилегающие к ней окрестности перед глазами. Сверху все видно. Космонавт полюбуется окружающим видом, помашет рукой земле, людям, оставшимся внизу, и шагнет в корабль. Он скоро полетит. А за день, за два до полета? И в это время космонавты, проведывая свой корабль, обживая его перед стартом, останавливаются на высотной площадке.

У Владимира Комарова с той площадкой связана незабываемая встреча с Главным конструктором (Сергеем Павловичем Королевым – С.Ч.). Это было за день до полета Павла Поповича. Павел сидел в корабле, а Владимир стоял на площадке, облокотившись на перила, и ждал своей очереди занять кресло. Он не отвлекал Павла - надо человеку побыть одному, наедине с собой, сосредоточиться, подумать. Чуткость - вторая натура космонавта. Владимир увидел внизу, на стартовой площадке, знакомых людей (выглядели они совсем крохотными), увидел, как заходило за горизонт

Космос: запланированное убийство

солнце... И не заметил, что рядом с ним остановился Главный конструктор.

- Как настроение, Владимир Михайлович? - спросил с приветливой улыбкой.

- Отличное настроение, - ответил Владимир. - Завтра проводим Пашу. Его полет для меня все равно что свой... Всей душой буду с ним.

- И я всей душой, - проговорил Главный конструктор. - За всех вас болею. Такая уж моя участь. Вот и вы полетите.

- Я, видимо, еще не скоро.

- Теперь уже недолго, - уточнил Главный конструктор. - Самое позднее, года через три. А то и через два... Время летит быстро.

- Что это будет за полет? - поинтересовался Владимир.

- А вы как думаете? Ну-ка, расшевелите свое воображение. Я послушаю. - Главный конструктор с лукавой улыбкой смотрел на космонавта.

- Мне кажется, полетит звено кораблей «Восток». А может, и побольше...

- Не совсем так, - покачал головой Главный конструктор. - Отправить в космос три, даже четыре, пять «Востоков» не так уж сложно. Меня лично это не увлекает. Думаю, что и вас... Я мечтаю в ближайшем будущем поднять на космическую орбиту тяжелый многоместный корабль. Полетят в нем сразу три человека. А вам хочется поручить самое почетное и ответственное - возглавить экипаж. Согласны?

- Еще бы, с большой радостью! - воскликнул Владимир. - Я мыслю так: полетят ученый, врач и, понятно, командир экипажа.

- Космонавт-инженер. Все трое с высшим образованием, - продолжал Главный конструктор. - Новый этап в освоении космоса, новые задачи и, стало быть, новый уровень знаний космонавтов. Вы будете в полном смысле слова исследователями. Продолжите и по-настоящему развернете работу в космосе, начатую

Космос: запланированное убийство

нашими первыми космонавтами. Сложно, конечно, но интересно.

- Ради такой идеи я на все готов... Любые сложности одолею! - горячо сказал Владимир.

- Верно, - ответил Главный конструктор. - Я знаю ваш характер. Возможно, потом мое мнение поддержит и Государственная комиссия. Сейчас мне трудно судить, одно вам скажу: готовьтесь» [4.8].

Сергей Королев действительно был высокого мнения о Владимире Комарове. Когда в конце 1962 года стал вопрос о новом наборе в отряд космонавтов, Королев в ответ на вопрос, кого предпочтительнее набирать ответил:

- Набирайте таких, как Комаров – с опытом и желательно с инженерным образованием.

Итак, во время старта космического корабля «Восток-4» 12 августа 1962 года Владимир Комаров был дублером пилота корабля. Он также надевал космический скафандр, ехал на старт вместе с Павлом Поповичем. Но потом Попович пошел по плитам стартовой позиции к ракете, а Комаров остался в автобусе – такова уж доля дублера.

Уже потом, после полета, Павел Попович, на просьбу корреспондентов рассказать о своем дублере, дал такую характеристику Владимиру Комарову:

«У меня дублер очень энергичный, умный парень, инженер по образованию. Он летчик-истребитель. Закончил высшее учебное заведение. У него есть семья. Сын ходит в школу и дочурка скоро пойдет. Я был твердо уверен, что в случае, если у меня что-нибудь будет не в порядке или что-нибудь случится на старте, то он меня заменит. Мы с ним вместе готовились к полету, прорабатывали все задания, вместе тренировались».

И снова подготовка к новым стартам...

С сентября 1962 года Владимир Комаров проходил подготовку к групповому полету в качестве дублера пилота корабля «Восток-5» Валерия Быковского.

Космос: запланированное убийство

Конечно, он рассчитывал, что следующий полет будет его, но судьбе угодно было вновь «записать» Комарова в дублеры. Впрочем, он особо не расстраивался – помнил о разговоре с Сергеем Королевым накануне старта в космос Павла Поповича.

Но второе дублерство Владимира Комарова было прервано в мае 1963 года. Во время одной из тренировок на центрифуге электрокардиограмма зафиксировала неполадки в работе сердца Владимира Комарова - появился всплеск кривой, который в медицине называют экстрасистолой. Причина, видимо, была в том, что за месяц до злополучной тренировки Владимиру Комарову удалили железы. При подготовке к занятиям на центрифуге, он об этом врачам не сказал. Организм космонавта отреагировал на перегрузку скачком на электрокардиограмме.

В результате космонавту Комарову сначала запретили перегрузки, а позже и вовсе твердо сказали: «Не годен!». Вновь замаячила перспектива отчисления из отряда космонавтов.

Вспоминает дочь Владимира Комарова Ирина:

- Он сделал почти невозможное. Продолжал не только тренироваться, но и поехал к «светилам» Ленинградской военно-медицинской академии. Познакомился с кардиохирургом академиком Вишневым, тем самым, который позже, в 68-м году, сделал первую пересадку сердца в СССР.

Владимир Комаров был человеком решительным и волевым. Сдаваться он не собирался. Первый руководитель отряда космонавтов Евгений Анатольевич Карпов рассказывал:

- Он побывал у виднейших армейских врачей. Его принимали старшие начальники. Везде он доказывал свое. Мне звонили. Чувствовалось, что и начальников и врачей-специалистов Владимир покорила страстной устремленностью к цели... Было решено: наблюдать, как он покажет себя на тренировках...

Космос: запланированное убийство

Помог и Юрий Гагарин – он настоял на том, чтобы Комарову назначили повторное медицинское обследование.

Владимир Комаров решил составить собственную программу тренировок. Сам создавал себе перегрузки, придумывал разные упражнения, по многу раз повторяя и повторяя нагрузку.

И он снова победил. После углубленного медицинского обследования консилиум врачей заключил: «Можно попробовать вернуться к обычным тренировкам в отряде космонавтов. Но постепенно. Не спешить...»

- Когда Володя снова пришел в спортивный зал, - вспоминал Юрий Гагарин, - у нас у всех был праздник. Я вспоминаю сейчас шутку о композиторе Листе. На одной странице нотной записи он пометил: «Быстро, как только можно», а на следующей написал: «Еще быстрее!» Вот это можно сказать и о Володе, когда он вернулся к занятиям. Он и раньше был образцом целеустремленности, трудолюбия, организованности. А тут у него все пошло «еще быстрее»...

Уже 17 сентября 1963 года генерал Николай Каманин включил Владимира Комарова в группу для подготовки длительного одиночного полета на корабле «Восток» - до десяти суток. Но в «верхах» к полету отнеслись прохладно – политический эффект от «просто длительного полета» был слабоват. А научное значение космического рейса советское руководство не слишком интересовало. Программа была закрыта.

11 января 1964 года Владимиру Комарову было присвоено очередное звание - инженер-подполковник.

А в перечне наград 37-летнего офицера к тому времени уже значились орден Красной Звезды и медали: «30 лет Советской Армии и Флота», «За боевые заслуги», «40 лет Вооруженных Сил СССР», и «За безупречную службу».

Полет «Восхода»

Во второй половине 1964 года настал звездный час и для Владимира Комарова. С июня по октябрь 1964 года он проходил подготовку в качестве командира экипажа космического корабля «Восход».

Генерал Николай Каманин сделал запись в своем дневнике:

«6 июля (1964 года – С.Ч.).

В субботу весь день был в Центре подготовки космонавтов. Обсудили вопрос о составе экипажей для «Восхода». Выслушав соображения врачей, Кузнецова, Гагарина и других, я принял решение сформировать первый экипаж в составе Бориса Волынова, Георгия Катыса и Бориса Егорова; второй - в составе Владимира Комарова, Константина Феоктистова и Алексея Сорокина. Василий Лазарев будет запасным для обоих экипажей» [4.9].

Итак, Владимиру Комарову светило третье по счету дублерство. Но, как говорится, был «еще не вечер». Впереди было несколько месяцев подготовки. Владимир Комаров с обычной для него энергией взялся за дело.

Константин Феоктистов вспоминал:

«С Володей Комаровым я познакомился задолго до начала нашей совместной подготовки, после полетов Гагарина и Титова, - мы оказались с ним рядом на одном из крупных совещаний. Мне понравилась его сдержанность, скромность и ясный, умный взгляд светлых глаз. Очень импонировало, что он был летчиком, получившим инженерное образование, в то время как другие космонавты только еще мечтали об академии. Что греха таить, мы, инженеры-разработчики, относились к молодым космонавтам, пришедшим из авиационных частей, с чувством некоторого превосходства. Может быть, это от досады, что они оказались на нашем месте.

Космос: запланированное убийство

Так вот, разговорились мы тогда с Комаровым, и я убедился, что он просто умница. Это, кстати, помогло мне развеять предубеждение и против других молодых лётчиков-космонавтов - они все почти оказались интересными людьми, каждый со своей индивидуальностью. Не могу сказать, что мы впоследствии стали друзьями, но это, наверное, по моей вине. Я вообще трудно схожусь с людьми [4.10].

Судьба свела Комарова и Феоктистова и во время подготовки к полетам на «Востоках». Механику тела переменной массы Владимиру Комарову и другим космонавтом преподавал именно Феоктистов. Потом журналисты спросят у Комарова, какого он мнения о Феоктистове. Владимир ответит:

- Понимаете, мы видели в нем не только знающего, широко образованного человека. А вот сразу чувствовалось, что этот человек горит своим делом. Такой товарищ в полете - это много.

Полтора-два месяца экипажи на основной и дублирующий не разделяли. Космонавты готовились на равных. Но чувствовалось, что ВВС хотели бы поддержать экипаж в составе Воынова, Катыса и Егорова.

И тут начались обычные подковерные интриги. Обозначилось стремление ВВС не допускать к полету ни Константина Феоктистова, ни Георгия Катыса. Генерал Николай Каманин пытался сохранить искусственно созданную монополию на космические полеты представителей военных кругов. Катысу и Феоктистову пеняли их беспартийностью, потом первому – родственниками за рубежом, второму – здоровьем (Феоктистов носил очки и у него была зарубцевавшаяся язва желудка).

К счастью, эта мышьяная возня стала известна Сергею Королеву, и он занял твердую позицию – гражданским специалистам в экипаже быть!

Испытатель Василий Лесников вспоминает:

Космос: запланированное убийство

«Как видно не только крепкое физическое здоровье требовалось космонавту в период его подготовки к полету, но может быть, в большей степени требовалась психологическая устойчивость. И зависеть она должна была не только от внешних факторов, но и от внутренней стабильности, постоянной нацеленности на выполнение поставленной задачи.

В этом отношении очень характерна подготовка к полету первого экипажа, которая проходила в Центре подготовки космонавтов с 1 июня по 20 сентября 1964 года.

Борис Волынов, который к тому времени уже прошел подготовку по программе дублера Валерия Быковского, был назначен командиром первого экипажа с Георгием Катысом и Борисом Егоровым. Второй экипаж составили: Владимир Комаров, Константин Феоктистов и Алексей Сорокин.

Видимо уверенность всех членов экипажа Волынова в неизменности своего положения и сыграла с ними злую шутку.

В конце подготовки оба экипажа провели суточные комплексные зачетные тренировки на тренажере. И вот тут выяснилось, что Катыс фактически имитировал свою деятельность, а Феоктистов из второго экипажа полностью выполнял все работы.

Кроме того, Волынов практически самоустранился от контроля за работой членов экипажа, не имел временных характеристик работ по наблюдению и управлению кораблем.

Комаров, наоборот, имел в бортжурнале четкий хронометраж не только своей деятельности, но и членов экипажа – без всяких скидок и с замечаниями по малейшим недоделкам или имитации деятельности.

Медики в обоих экипажах как экспериментаторы и помощники командиров проявили себя одинаково – не очень старались. Но было отмечено, что Егоров лучше работал как медик – быстрее и четче брал кровь у коллег,

Космос: запланированное убийство

сноровистее проводил медобследование. Эти детали и позволили ему остаться в первом экипаже» [4.5].

В результате, когда означенные выше факты вскрылись, - примерно за месяц до назначенной даты старта, - обе группы космонавтов, готовившихся к полету, вызвали к генералу Николаю Каманину. Генерал объявил: «Формируем первый экипаж в составе Комарова, Феоктистова, Егорова».

Владимир Комаров понял, что у него есть шанс уже в октябре 1964 года оказаться в космосе. Он удвоил свои усилия стать командиром «Восхода». Инструкторы заметили его старания, но по-прежнему были достаточно критичны и по-хорошему придирчивы:

«Комаров был в отряде признанным авторитетом в области знания техники.

И когда пришло время его основной проверки, высокий уровень его инженерных знаний проявился в полной мере. Правда, как это часто бывает, преимущества его стали по сути дела его же врагами. Желание поточнее, грамотнее обдумать ситуацию, принять верное инженерное решение несколько замедляли темп его работы, и это сразу же отметил инструктор.

Инструкторам особенно нравились разборы тренировок, в которых участвовал Комаров, так как он всегда очень подробно анализировал прошедшую тренировку, разбирая различные варианты действий в каждой конкретной ситуации, давал им аргументированную оценку. Были у Комарова и конкретные ошибки, причина которых заключалась в излишней напряженности, желании, во что бы то ни стало не ошибиться. Он ведь понимал, что космонавты смотрели на него, сравнивали себя с ним. Он был для них своего рода эталоном, к которому им еще надо было стремиться, чтобы хотя бы приблизиться к его уровню знания техники. Все это создавало для В. Комарова дополнительные трудности, и он не совсем четко иногда распределял внимание, оттягивал принятие

Космос: запланированное убийство

окончательных решений. Что и приводило в дефиците времени к ошибкам. Ведь в работе космонавтов иногда было достаточно появиться отвлеченной мысли, и программа действий начинала заваливаться. Сначала медленно, потом все быстрее и быстрее. Иногда стоило больших усилий и напряжения, чтобы восстановить режим работы и не допустить повторного срыва» [4.5].

Владимир Комаров готовился к космическому полету настолько тщательно и серьезно, что иногда казалось, что собирается собственноручно разобрать по винтику и собрать заново все системы «Восхода». Он хочет во всех деталях и тонкостях понимать их взаимодействие и работу на разных режимах и в разных условиях.

- Володя, ты что задумал? - шутливо вопрошали коллеги по отряду космонавтов. - Промышленники и те знают лишь свою систему, свой узел, свой агрегат, а ты замахнулся на весь корабль в целом. В таком объеме его и Главный Конструктор не знает!

- Главный знает. Главный все знает, - отвечал он с некоторой обидой на то, что его отношение к деду встречает у товарищей недоумение. - А для чего лететь, если не знаешь, на чем летишь? И вообще, что тогда привезешь из полета, если усвоил лишь формальную сторону дела?

Космонавты не только готовились к предстоящему полету, но и участвовали в наземных испытаниях полетного оборудования. Так, например, именно Владимиру Комарову и Борису Волынову предстояло испытать новые амортизационные кресла для экипажа корабля «Восход». Борис Волынов вспоминал:

«Сброс был на бетонную подушку. Удар был такой силы, что все внутри будто бы оборвалось. Первое впечатление, что это конец. Но, в общем, нормально. И Володя Комаров, и я выдержали нормально. Но оба написали акт, что космонавтов нецелесообразно привлекать на такое испытание, потому что можно потерять космонавтов».

Космос: запланированное убийство

В начале сентября «Восход» стал показывать свой «характер». Все-таки корабль был еще «сырой». Стали проявляться недостатки конструкции и скрытые дефекты. Генерал Николай Каманин вспоминал:

«5 сентября (1964 года – С.Ч.).

На испытаниях «Восхода» выявлено еще несколько дефектов при приводнении корабля. Если добиваться устранения обнаруженных недостатков, то пуск в этом году может вообще не состояться. Думаю, что недостатки корабля при приводнении можно проигнорировать: вероятность приводнения «Восхода» незначительна, и нужно идти на риск.

7 сентября.

Только что получил телеграмму из Феодосии - там опять неприятности. «Восход» был сброшен с самолета на высоте 10 тысяч метров, но люк парашютной системы не отстрелился, парашюты не раскрылись, и объект полностью разрушился. Причины этого происшествия пока точно не установлены. Предполагают, что при доработке электросхемы отстрела люка для самолетных испытаний где-то была допущена ошибка. Королев обещал до 22 сентября подготовить для испытаний новый корабль, а это - очередная задержка полета «Восхода» и новое доказательство того, что корабль недостаточно надежен.

14 сентября.

Часа два изучал систему аварийного спасения (САС) «Восхода». Для нее характерны четыре периода с момента старта ракеты:

1) до 27-й секунды полета спасение экипажа в случае аварии носителя фактически невозможно;

2) с 27-й до 44-й секунды полета спасение затруднено, но возможно;

3) при срабатывании САС в период с 44-й до 501-й секунды обеспечивается приземление корабля на территории СССР;

Космос: запланированное убийство

4) в период с 501-й секунды и до выхода на орбиту (на 523-й секунде) аварийная посадка возможна лишь вне территории СССР.

Во всех случаях члены экипажа остаются в корабле, который приземляется с помощью парашютно-реактивной системы.

18 сентября.

Состоялось заседание Госкомиссии. Б.Е.Черток доложил, что неотстрел парашютного люка на «Восходе» при испытаниях в Феодосии произошел по вине ОКБ-1: электросхема отстрела люка имела серьезные дефекты и не была продублирована. Королев в своем выступлении признал вину ОКБ-1 и доложил, что схема переработана, основные ее элементы продублированы и она будет подвергнута тщательным испытаниям. Королев согласился подготовить и вновь провести испытания «Восхода» в Феодосии, но просил Госкомиссию разрешить пуск «Восхода» с манекенами независимо от феодосийских испытаний. В связи с необходимыми доработками «Восхода» Госкомиссия решила назначить пуск с манекенами на 28-30 сентября» [4.9].

Ну, а генеральная репетиция пилотируемого полета была проведена 6-7 октября 1964 года, когда на околоземную орбиту был отправлен беспилотный аналог «Восхода» – космический корабль ЗКВ № 2, получивший обозначение «Космос-47». Полет прошел успешно. Все бортовые системы корабля работали нормально. Было принято решение сажать корабль в начале семнадцатого витка в районе Кустаная и Петропавловска при порывах ветра до 15-17 метров в секунду. Посадка прошла тоже нормально. Парашютно-реактивная система «Восхода» сработала отлично. Анализ данных по контролю пуска и полета подтвердил хорошую работу всех систем ракеты-носителя и космического корабля. А значит, можно было готовить пилотируемый старт.

Может возникнуть вопрос, а не опасно ли было посылать в космос людей только после одного беспилотного испытания нового корабля? Ведь,

Космос: запланированное убийство

например, Юрий Гагарин полетел на «Востоке» только после двух удачных беспилотных полетов кораблей-спутников. А здесь и корабль получился посложнее, и людей на борту в три раза больше. Исчерпывающий ответ о мотивах принятия столь рискованного решения дал академик Борис Черток:

«Полет трех космонавтов был проведен по инициативе и нажиму Никиты Сергеевича Хрущева».

Подготовка к полету вступила в завершающую стадию.

Генерал Николай Каманин отмечал в своем дневнике:

«9 октября (1964 года – С.Ч.).

В 10 часов в МИКе собрались космонавты, готовящиеся к обсидке корабля. Гагарин и Фролов руководили посадкой в корабль Комарова, Феоктистова и Егорова. Размещение космонавтов очень тесное, позы у них неудобные, изменение положения тела затруднено, жизненного пространства раз в пять меньше, чем на «Востоках». В общем, условия полета на «Восходе» значительно хуже, чем на «Востоке» [4.9].

В тот же день 9 октября 1964 года состоялось заседание Государственной комиссии.

Было заметно, что космонавты заметно волнуются. Одеты были соответственно обстановке – официально. Владимир Михайлович Комаров - в форме подполковника, Константин Петрович Феоктистов - в строгом костюме и накрахмаленной сорочке, в черном галстуке со «снежинками», Борис Борисович Егоров - в вишневого цвета костюме, в белоснежной рубашке, на темно-вишневом галстуке прожилки небесного цвета.

Сергей Павлович Королев доложил о полной готовности к пуску ракеты-носителя и космического корабля.

Генерал Николай Каманин представил кандидатов на полет членам Государственной комиссии. Он доложил о готовности к полету семи космонавтов и внес предложение о назначении в состав экипажа «Восхода»

Космос: запланированное убийство

командиром корабля подполковника Владимира Комарова, научным сотрудником – Константина Феокистова, врачом – Бориса Егорова. Дублерами были названы – Борис Волынов, Георгий Катусь, Алексей Сорокин и Василий Лазарев.

Потом выступили космонавты. Владимир Комаров сказал:

- В этом полете впервые в космосе будет работать небольшой, но сплоченный, дружный коллектив советских людей. Мы заверяем родную Коммунистическую партию и Советское правительство в том, что ответственное задание мы выполним, как подобает коммунистам.

- Полет многоместного корабля, - взял слово Константин Феокистов, - позволяет поставить задачу проведения комплекса научно-технических и медико-биологических исследований в полете. Надеюсь, что результаты этих исследований в предстоящем полете окажутся полезными в разработке будущих космических кораблей.

Последним из экипажа выступил Борис Егоров:

- Я знаю, что в предстоящем полете может встретиться ряд трудностей, и обещаю преодолеть эти трудности, как подобает коммунисту.

Со словами напутствия к экипажу «Восхода» обратился Юрий Гагарин:

- Дорогие друзья! Позвольте поздравить вас с большим доверием и высокой честью, которая оказана вам. Полет этот будет сложным, но интересным. Желаем вам отлично выполнить программу полета, вернуться на нашу родную советскую землю. А мы здесь с радостью будем вас встречать. Счастливого вам пути!

Из-за стола президиума поднялся Сергей Королев:

- Дорогие товарищи Комаров, Феокистов и Егоров, члены первого космического советского коллектива! Разрешите мне поздравить вас с вашим назначением на космический корабль «Восход» и пожелать вам самых добрых успехов в вашем трудном

Космос: запланированное убийство

космическом путешествии и скорейшего блестящего возвращения на родную землю. В этот раз полетит экипаж, товарищи. Какой большой, какой большой смысл в этом заключен! Важно то, что в составе экипажа полетят ученые. Тем самым открывается дорога в космос для непосредственного участия ученых в изучении космоса. Мы надеемся, что ваш первый шаг даст хорошие плоды и в дальнейшем развитии космического летания будут использованы те результаты, которые вы принесете из вашего космического полета. Маленькая деталь предстоящего полета. Мы впервые, на корабле «Восход», пойдём на большой высоте. Мы уже не боимся ходить повыше. Это, товарищи, тоже большой и нелегкий шаг, который был сделан нашей отечественной наукой и промышленностью. Уже несколько раз в этом зале мы провожали наших товарищей в полет. Позвольте мне от себя лично от всего сердца пожелать вам попутных ветров во всем, во всех ваших делах в космосе. Если трудностей, то таких, чтобы их преодолеть. Если радостей - таких, чтоб мы радовались вместе с вами. И главное - выполнить поставленную задачу и вернуться на нашу Землю. Добрый вам путь, товарищи!

Сергею Королеву долго и дружно аплодировали.

Решением Госкомиссии был утвержден экипаж корабля ЗКВ № 3 («Восход») - Владимир Комаров, Константин Феоктистов, Борис Егоров. Мечта Комарова становилась реальностью - он был назначен командиром основного экипажа многоместного корабля «Восход». Государственная комиссия единогласно утвердила и экипаж дублеров.

Много позже Павел Попович напишет в книге «Испытания космосом и Землей»:

«Определение основного экипажа для полета на космическом корабле «Восход» для нас, космонавтов, было во многом поучительно. Мы были убеждены, что всегда к будущему полету дверь открыта только дублеру предыдущего. Но оказалось, что это еще не гарантия.

Космос: запланированное убийство

Право на полет нужно завоевывать в упорной борьбе до самого старта, не давая себе никаких послаблений.

Командир экипажа Владимир Михайлович Комаров. Инженер и летчик. Причем он в первом наборе был единственным, кто имел специальность инженера.

Как уже говорилось, будучи в отряде космонавтов, перенес операцию. Потом было новое испытание - при вращении на центрифуге прибор зафиксировал экстрасистолю (сердечные сбои).

Но Владимир все это вынес мужественно. Он взял себя в руки, четко выдерживал предложенный ему режим труда и отдыха. Наконец пришло время, и комиссия приступала к окончательному рассмотрению вопроса о пребывании Комарова в отряде и признала его годным для дальнейшей подготовки. Так он стал командиром экипажа, который готовился к космическому полету на корабле «Восход».

Комаров был среднего роста, с широкими плечами и мужественным лицом. Чувствовалось, что в жизни, еще до зачисления в отряд, он принял не одно трудное для себя решение.

Я многому научился у Владимира. А отдавал он все, что у него было, отдавал с чистой душой.

Должен сказать еще вот о чем. Понимая, что сами по себе инженерные знания — еще не пропуск для полетов в космос, понимая, что дальнейшие полеты будут очень сложными по их насыщенности научными экспериментами, Комаров с первых шагов в отряде стал думать о дальнейшей учебе, совершенствовании своих знаний. Уже в первый год пребывания в отряде он сдал экзамены и был принят в адъюнктуру родной ему академии имени Жуковского» [4.7].

По докладам разработчиков систем из конструкторских бюро и представителей космодрома Байконур о готовности к полету ракеты-носителя и космического корабля приняли решение: 12 октября 1964 года в 10 часов 30 минут по московскому времени произвести пуск корабля ЗКВ № 3 («Восход») с экипажем.

Космос: запланированное убийство

Все присутствовавшие на заседании комиссии, конечно, понимали, что предстоящий пуск «Восхода» будет очень рискованным. Во-первых, не гарантировано спасение экипажа на первых минутах полета ракеты-носителя. Во-вторых, впервые космонавты летят без скафандров. Если произойдет потеря герметичности корабля, их гибель неминуема. В-третьих, ограничения по объему и массе не позволили снабдить космический корабль большим запасом средств жизнеобеспечения – полет гарантирован только на протяжении двух суток. Поэтому медлить с возвращением «Восхода» на Землю нельзя, поскольку корабль не сможет сойти с орбиты с помощью естественного торможения в верхних слоях атмосферы. В-четвертых, новая система приземления – и парашюты, и двигатели мягкой посадки, - проверена в реальном космическом полете только один раз.

11 октября, накануне старта, генерал Николай Каманин провел краткую беседу с экипажем по основным вопросам готовности к полету и вручил Владимиру Комарову портрет Карла Маркса, принадлежавший Владимиру Ленину, фото самого Ленина с газетой «Правда» в руках и красный бант со знамени Парижской коммуны. Руководство печатного органа ЦК КПСС - газеты «Правда» и музей В.И.Ленина просили взять эти «реликвии» в космос и затем вернуть владельцам.

В тот же день в 16 часов прошел митинг на стартовой позиции космонавтов с гарнизоном 2-й стартовой площадки. Экипаж «Восхода» приветствовали полковник Анатолий Кириллов, представитель промышленности и сержант стартовой команды. Комаров, Феоктистов и Егоров поблагодарили собравшихся и выразили решимость оправдать оказанное им доверие. После митинга Королев с экипажем поднялся на лифте к кораблю и провел предполетный инструктаж.

На 12 октября 1964 года экипажу был определен следующий распорядок дня:

6:30 - подъем;

Космос: запланированное убийство

6:40 - термометрия;

6:40-7:20 - утренний туалет, медицинский осмотр;

7:20-7:50 - завтрак бортовым пайком;

8:00 - прибытие в монтажно-испытательный корпус;

8:00-8:45 - надевание белья с датчиками и снаряжением;

8:45-9:00 - регистрация физиологических функций на аппаратуре «Вега»;

9:00-9:30 - проверка специального снаряжения;

9:30 - выезд на старт.

В 8 часов утра по местному времени в двухстах метрах от ракеты-носителя состоялось предстартовое заседание Государственной комиссии. Конструкторы систем ракеты-носителя и космического корабля доложили о полной готовности к полету. Врач Е.А.Карпов доложил о готовности экипажа. Генерал Н.П.Каманин подтвердил готовность авиационных средств поиска и эвакуации.

В 9 часов утра космонавты уже были готовы к посадке в автобус, чтобы ехать на стартовую позицию, но позвонил Сергей Королев и попросил без его команды не выезжать: в ходе подготовки ракеты-носителя к пуску выявлен небольшой дефект, но есть надежда, что старт состоится точно в намеченное время.

Что же случилось?

«Во время генеральных испытаний носителя отказал бортовой передатчик «Трала», на этот раз на третьей ступени. Замена с перепроверкой требовала не менее часа – в такой напряженной обстановке скандала не миновать.

- Алексей Федорович, - сказал Богомолу Кириллов, - ищите Королева и Тюлина и докладывайте сами. Я получать за вас по шее не хочу.

Богомол со старта приехал на техническую позицию, нашел Королева в его кабинете, там же был Тюлин и еще несколько членов Госкомиссии.

Космос: запланированное убийство

После радостного доклада Богомолова, что замена «Трала» будет закончена через 10 минут, Королев взорвался и закричал:

- Уходи, я не могу тебя видеть! Ты трусливый мальчишка!

И много других подобных выражений выплеснулось на пятидесятилетнего «мальчишку». Во время этой тяжелой для всех присутствующих сцены Кириллов со старта доложил, что замена «Трала» будет закончена через час, график подготовки носителя не нарушается за счет имевшегося резерва времени.

- Вот твои десять минут! Не хочу больше иметь с тобой дела!

Это было последним происшествием перед пуском трехместного корабля» [4.6].

Во время возникшей задержки генерал Николай Каманин еще раз повторил с космонавтами порядок докладов о самочувствии и параметрах космического корабля. Слово «отлично» будет означать, что у экипажа нет сомнений в возможности продолжать полет, «хорошо» - нет полной уверенности в этом, а «удовлетворительно» - необходима посадка.

Неисправность на старте устранили, Королев дал команду выезжать, и в 10 часов 15 минут автобус с космонавтами, одетыми в легкие шерстяные костюмы серого цвета, с белыми шлемофонами на головах подъехал на стартовую позицию.

Владимир Комаров четко доложил председателю Госкомиссии генералу Г.А.Тюлину:

- Товарищ председатель Государственной комиссии, экипаж космического корабля «Восход» к полету готов. Командир экипажа инженер-подполковник Комаров.

- Ну, Володя, поздравляю тебя с большим доверием, желаю тебе отличного полета и еще более отличного приземления, - Тюлин пожал руку космонавта.

- Большое спасибо.

Космос: запланированное убийство

Затем Председатель Государственной комиссии, Главный конструктор Сергей Королев, Юрий Гагарин тепло, по-братски обняли космонавтов:

- Желаем успеха... Давай! Счастливо, ребята! До свидания. До встречи, до завтра...

Первым рейсом на лифте поднялись Борис Егоров и Константин Феоктистов, вторым – Владимир Комаров в сопровождении ведущего конструктора «Восхода» Евгения Фролова.

До старта - два часа.

Космонавты на верхней площадке башни обслуживания. По трапу направляются к космическому кораблю, подходят к входному люку. Там, наверху, их тепло обнимают провожающие инженеры и техники.

Члены экипажа внешне спокойны, деловиты и даже шутят.

Первым в корабль сел Борис Егоров, потом – Константин Феоктистов, последним – Владимир Комаров
Константин Феоктистов вспоминал:

«Влезли в корабль. Тесновато. Плотно уселись в наши ложементы, вышли на связь с пунктом управления и стали ждать. Снова тихонечко подползли опасения: не за корабль, нет, а за ракету — ей нас везти на орбиту. Вдруг что-нибудь откажет в сложной схеме запуска, она не захочет лететь, придется вылезать и опять ждать» [4.11].

В 10 часов 35 минут экипаж «Восхода» закончил посадку в корабль и занялся проверкой бортовых систем корабля - тогдашняя космическая техника не располагала к успокоению.

На связи с кораблем был Юрий Гагарин. Владимир Комаров передал данные о состоянии бортовых систем, зачитал традиционное заявление перед стартом. До запуска двигателей – несколько минут. Чувствовалось напряжение и членов экипажа, и операторов наземных служб. Пауза в эфире. Гагарин предложил:

- Если есть желание, можно дать на корабль музыку.

Космос: запланированное убийство

- Хорошую песню, - отзывается Владимир Комаров.

- О любви и дружбе?

- Давайте. Любовь и дружбу оставим у себя.

- А нам? – смеется Гагарин.

- Вернем потом!

В эфире пошли предстартовые команды. Начался отсчет времени готовности к запуску. И наконец:

- Ключ на старт!

Пауза несколько секунд. Долгожданная команда:

- Пуск!

Точно в 12 часов 30 минут по местному времени (в 10 часов 30 минут по московскому) ракета-носитель с первым трехместным космическим кораблем «Восход» начала подъем.

Все вокруг вздрогнуло. Грохот заработавших двигателей проникал повсюду. Над стартовым комплексом стал подниматься огненный шар, на вершине которого стояла остроносая башня ракеты-носителя. Все быстрее и быстрее шар стал уходить ввысь, постепенно заваливаясь на восток.

- Счастливого пути! – слышен голос Гагарина. - Счастливой орбиты, до скорой встречи!

«Когда включились двигатели и ракета пошла вверх, - вспоминал Константин Феоктистов, - вот тут только, наконец, возникло ощущение неотвратимости факта. Свершилось. Назад меня уже вернуть невозможно. Хотя, конечно, все еще могло быть: еще только первая ступень должна была отработать, потом вторая, потом и третья вовремя включиться и тоже отработать как надо.

Шум, вибрации, мощные перегрузки, ощущения человека, оседлавшего зверя чудовищной мощности (общая мощность ракетных двигателей первой ступени ракеты-носителя около 10 миллионов лошадиных сил!). Это одно из самых ярких, эмоциональных и радостных воспоминаний (в каждом из нас сидит татарин)» [4.11].

Космос: запланированное убийство

Во время выведения Юрий Гагарин и Владимир Комаров поддерживают связь в УКВ-диапазоне.

- На борту порядок! Постепенно растет перегрузка!

- Понял, «Рубин»! Идете хорошо, все нормально!

Отошла первая ступень, закончила работу вторая, выключилась на 525-й секунде третья:

- Есть отделение объекта! Корабль на орбите!

Не прошло и полчаса после запуска, а в эфир уже пошло сообщение ТАСС о полете нового советского космического корабля. В этом сообщении информационного агентства Владимир Комаров был впервые назван инженер-полковником – документы о присвоении ему очередного звания были уже подписаны. В тот же день – 12 октября 1964 года – он стал и военным летчиком 1-го класса.

Корабль отделился от последней ступени ракеты-носителя, и экипаж оказался в состоянии невесомости. В целом все чувствовали себя вполне прилично, хотя некоторое ощущение дискомфорта было: Константину Феоктистову казалось, что он сидит вверх тормашками, а Борису Егорову – что он стоит на коленях, опустив голову.

Владимир Комаров делает запись в записной книжке:

«12 октября 1964 года. Космос. Наконец-то сбылось то, к чему готовился почти что пять лет. Большая радость и счастье. Это не просто слова. В полном смысле и значении этих слов: «Я счастлив». Это может понять только тот, кто знает, с какими трудностями и неприятностями мне пришлось встретиться и победить их, прежде чем получить разрешение на старт».

На космодроме и в Центре управления полетом шла обычная работа. Специалисты анализировали и сравнивали с расчетными данные, которые поступали с борта космического корабля и с наземных измерительных станций. С кораблем непрерывно поддерживается двусторонняя радиосвязь.

Космос: запланированное убийство

- «Рубин»! Я - «Заря-1»! Дайте сверку глобуса. Я - «Заря-1»! Прием!

- «Заря-1»! Я - «Рубин»! Даю сверку глобуса. Виток первый: 11 часов 2 минуты 35 секунд. Долгота - 197. Как поняли? Я - «Рубин»! Прием!

- Понял. Долгота - 197.

Голос Владимира Комарова из космоса звучит спокойно и уверенно.

- «Заря-1»! Я - «Рубин»! Сообщаю параметры кабины: давление - 1,1. Влажность - 63 процента. Температура - 18.

- «Рубин»! Я - «Заря-1»! Данные принял. Данные хорошие. Стабильные. Все в порядке.

После полета журналисты спросят Владимира Комарова:

- Что произвело на вас самое большое впечатление на первом витке?

- Красота нашей Родины, ее необъятные просторы! – секунду помедлив, ответит командир «Восхода». - Было чувство радости, чувство гордости за советских людей, чувство благодарности тем, кто принимал непосредственное участие в запуске космического корабля.

Космонавты приступили к выполнению программы полета. Работы было много, поскольку на Земле весь полет расписали с точностью едва ли не до минуты. Правда, не учли, что к невесомости нужно сначала адаптироваться. Поэтому у экипажа не все получалось делать сразу и в полном объеме. Но все трое очень старались выполнить все пункты полетного задания.

На шестом и седьмом витках провели сеанс телевизионной связи с Землей, параллельно ведя диалог и по линии радиосвязи на УКВ. «Самочувствие экипажа отличное, все параметры кабины в норме» - доклад был стандартным и полностью соответствовал реальной ситуации на борту.

Космос: запланированное убийство

По ВЧ-связи Георгий Тюлин и Сергей Королев дозвонились до Пицунды, где в это время отдыхал Первый секретарь ЦК КПСС Никита Хрущев и доложили ему об успешном ходе полета. Тут же была организована и прямая связь и переговоры Хрущева с экипажем «Восхода». Владимир Комаров доложил советскому руководителю, что полет проходит нормально. Никита Хрущев пожелал экипажу корабля счастливого возвращения на Землю и выразил надежду на скорую встречу.

На шестом витке полета с борта корабля на Землю была передана заранее заготовленная радиограмма:

«Советским ученым, инженерам, техникам и рабочим. Большое спасибо за создание замечательного корабля «Восход». Космонавты: Комаров, Феоктистов, Егоров».

В тот день, когда в Соединенных Штатах отмечали традиционный праздник Колумба - 472-ю годовщину открытия Америки, в радиозфире прозвучали слова приветствия:

«С борта космического корабля «Восход» шлем наилучшие пожелания трудолюбивому американскому народу. Желаем народу Соединенных Штатов Америки мира и счастья. Космонавты: Комаров, Феоктистов, Егоров».

В обязанности Константина Феоктистова входило фотографирование и наблюдения поверхности Земли, работа с секстантом, а также проведение экспериментов по исследованию поведения жидкости в условиях невесомости. Кроме этого, научный сотрудник должен был периодически снимать характеристики ионных датчиков ориентации корабля относительно вектора скорости. Снятие характеристик ионных датчиков было выполнено совместно с Владимиром Комаровым.

Из-за насыщенности программы научных работ, острого периода адаптации к невесомости и некоторого нервного возбуждения, связанного собственно с

Космос: запланированное убийство

космическим полетом, Константину Феоктистову так спать и не пришлось.

В ходе полета было сделано несколько сотен снимков поверхности Земли, циклонов, облачных и ледовых полей, восходов и заходов солнца, горизонта над освещенной стороной Земли. Удалось наблюдать несколько слоев яркости атмосферы над горизонтом Земли, что могло быть использовано в будущем для оценки возможной точности измерений высоты звезд над горизонтом в случае использования в полете автономной навигации. Космонавты видели над неосвещенной стороной Земли перистые облака в виде светлого слоя над горизонтом на высоте около 80–100 километров.

Экипажу повезло наблюдать полярные сияния.

«Это уникальная картина! – вспоминал Константин Феоктистов после полета. - Почти все поле зрения (порядка 30 градусов) занимали вертикальные столбы желтого цвета, поднимавшиеся на высоту нескольких сотен километров и шириной порядка 20–30 километров. Они начинались от белесой полосы, следовавшей над горизонтом на высоте около ста километров. При приближении корабля из тени к подсвеченной солнцем атмосфере сияние над терминатором начинало бледнеть и постепенно исчезало. Такую картину мы наблюдали на двух или трех витках».

С Земли решили передать экипажу дополнительные задания по научной программе. На связь вышел Сергей Королев:

- «Рубин»! Как у вас идет выполнение программы полета? Прием!

- Я - «Рубин». Стараемся выполнить задание по расписанию, полностью. Но иногда не успеваем. Время здесь летит очень быстро.

- Понял вас. У вас имеется возможность поработать сверхурочно в скором времени. И все записать, что вы не успели записать. Сейчас хотелось бы поговорить с «Рубином-2». Как поняли? Прием!

Космос: запланированное убийство

- Я - «Рубин»! Понял вас. На сверхурочную работу согласны. Передаю микрофон «Рубину-2».

- «Рубин»! Только я должен вас предупредить, что сверхурочной оплаты у вас не запланировано, - смеется Королев. - Придется в общественном порядке работать.

- Я - «Рубин-2»! Вас понял, что работать придется в порядке общественном.

- Молодец! Как дела идут с выполнением основной программы?

- Я - «Рубин-2»! В основном стараемся уложиться. На прошлом витке наблюдали очень интересную картину. Перед восходом Солнца видели яркий ореол, а над ореолом - полярное сияние. Картина очень красочная. Удалось сфотографировать момент появления Солнца над горизонтом.

- Понял вас. Рад, что ваша мечта осуществилась, и что вам удалось увидеть полярное сияние. Отлично, если вы сфотографировали Солнце в момент его появления. Продолжайте выполнение программы. Всем вам желаем успеха! Прием!

Уже на Земле Владимир Комаров рассказывал об управлении «Восходом»:

- Корабль хорошо подчиняется и, как летчики говорят, хорошо слушается ручки управления.

- А если, Владимир Михайлович, - спрашивали журналисты, - сравнить ощущения, которые вы переживали, когда поднимались на самолетах, и ощущения, когда вы брали ручку космического корабля?

- Ну, видите, - с улыбкой отвечал командир «Восхода», - когда я совершил первый самостоятельный полет, мне было девятнадцать лет. А сейчас мне немножечко больше... Ну вот, и я по-разному, конечно, отношусь к этим событиям. Тогда было больше восторгов. Больше, так сказать, удивления. Сейчас же я старался не удивляться, а наблюдать и работать. В полете я управлял кораблем несколько раз. Впервые была испытана новая система ориентации корабля, которой не было на предыдущих кораблях «Восток».

Космос: запланированное убийство

Ориентировали корабли на Землю, на звезды, на горизонт, для того чтобы лучше увидеть восход и заход Солнца. Ориентировали корабль и на Солнце.

Продолжая выполнять научную программу полета, Константин Феоктистов провел эксперименты и фотосъемку для исследования поведения жидкости в условиях невесомости. Целью этих экспериментов было обнаружение закономерности поведения топлива в баках ракет-носителей при их запуске в условиях невесомости.

Борис Егоров регулярно проводил медицинское обследование членов экипажа: брал анализы крови, измерял пульс и давление, а также участвовал в визуальных наблюдениях Земли.

В начале 7-го витка экипаж провел очередной замер параметров воздуха в кабине: давления, температуры, влажности, содержания углекислого газа – все параметры были в пределах нормы.

Космонавт Павел Попович позднее вспоминал о перипетиях полета корабля «Восход», которые во время самого полета не разглашались:

«У космонавтов Феоктистова и Егорова приблизительно на седьмом витке появились признаки укачивания. Эти явления сопровождались и снижением аппетита. В эти минуты все внимание - на собственное самочувствие, и на работу остается совсем мало сил» [4.7].

Недомогание двух из трех членов экипажа, однако, не приняло критического характера, и команда «Восхода» продолжала выполнение программы полета.

На восьмом витке корабль ушел из зоны радиовидимости с территории СССР. Шесть витков (с 8-го по 13-й) у космонавтов фактически не было радиосвязи с Землей.

Космонавты пообедали из туб. Владимир Комаров и Борис Егоров по программе должны были поспать, а Константин Феоктистов продолжил наблюдения Земли:

«Смотреть непосредственно на проплывающую цветную картину Земли, похожую на физическую карту

Космос: запланированное убийство

мира - похожую, но и одновременно совершенно другую, живую, - можно было бесконечно. Все легко узнаваемо: вот Америка, вот Африка, вот Мадагаскар, Персидский залив, Гималаи, Байкал, Камчатка. Горы, разноцветные озера (разный планктон!), разные цвета морей у берегов, около устьев рек и вдалеке от них».

На 13-м витке были уточнены параметры орбиты космического корабля – они практически совпали с расчетными. На этом же витке был проведен сеанс телерадиосвязи с экипажем, космонавты рассказали о своих впечатлениях и о ходе полета. Полет проходил отлично.

Генерал Николай Каманин, однако, сделал запись в своем дневнике:

«Были три момента, которые немного встревожили нас.

1. На седьмом витке у Егорова пульс во время сна снизился до 46 ударов в минуту. Генерал Бабийчук стал пугать меня самыми страшными картинками космической болезни. Я попросил Комарова измерить пульс у Егорова. Комаров доложил: «Пульс – 68», а еще через несколько минут данные телеметрии подтвердили хорошее самочувствие Егорова.

2. Раушенбах высказал неуверенность в исправности системы ориентации. Запрашивали Комарова, более двух часов разбирались в схемах и пришли к выводу, что система ориентации в порядке.

3. Меня беспокоило повышение температуры в кабине корабля, за шесть первых витков она поднялась с 15 до 21 градуса. Мне казалось, что было бы лучше и надежнее держать температуру ниже 20 градусов» [4.9].

«Товарищи мои проснулись, - вспоминал позднее Константин Феоктистов, - и мы снова суетились над выполнением программы, разговаривали с Землей, делали записи, наблюдали светящиеся частицы, атмосферу над горизонтом в иллюминаторы. Я рассказал Комарову и Егорову о своем разговоре с Сергеем Павловичем Королевым (Феоктистов просил

Космос: запланированное убийство

продлить полет еще на одни сутки – С.Ч.) и предложил Комарову еще раз, но уже официально, обратиться к начальству с предложением о продлении полета».

Вскоре Сергей Королев вышел на связь с «Восходом»:

- «Рубин-1», я – «Заря». Готовьтесь к заключительному этапу нашей программы.

- Понял вас. Нам хотелось бы продолжить работу. Просим оставить на вторые сутки.

Земля ответила не сразу. Чувствовалось, что эта просьба была неожиданной. Немного смутился и Главный конструктор. Хотя в то же время он не скрывал своего удовольствия. Экипаж радовал его не только высокой профессиональной подготовкой, но и силой своего духа, запасом прочности.

Сергей Королев посмотрел на окружающих. Большинство медиков, конструкторов и управленцев замотали головами. Да Королеву и самому было ясно, что продолжение космической экспедиции еще на сутки очень рискованно – запас средств жизнеобеспечения рассчитывался на двухсуточный полет. Нужно было иметь хоть какой-то резерв запасов на борту на случай неприятностей при посадке.

Улыбнувшись, Сергей Королев нажал тангенту микрофона и ответил:

- «Рубин», у нас не было такой договоренности.

В эфире пауза. Кто-то из присутствующих в зале управления шутливо замечает:

- Совещание, наверное, проводят. Они же - экипаж.

На связи снова Владимир Комаров:

- Мы здесь встретились со многими интересными явлениями...

- «Много есть, о друг Горацио, чудес на свете!» - Королев смеется в ответ. - Всего не охватишь. Работайте по программе. Желаю дальнейших успехов. Желаю всего наилучшего. Прием. Работаем по программе.

- Есть по программе, - с легким разочарованием подтвердил «Рубин».

Космос: запланированное убийство

В восемь часов утра 13 октября Сергей Королев и Георгий Тюлин решили, что перед посадкой полезно доложить о состоянии дел на орбите Никите Хрущеву.

- Он еще спит, - предупредил Тюлин.

- Ничего, по такому поводу нас ругать не будет, - успокоил Королев.

«Через Москву связались с Пицундой, и Королев коротко доложил, что на борту все в порядке. Программа полета была рассчитана на одни сутки. Хрущев об этом знал. Тем не менее, Королев «для порядка» попросил у Хрущева разрешение на посадку. Оба – и Королев, и Тюлин – посчитали, что Хрущеву будет не лишним таким образом напомнить о его личном вкладе в создание «Восхода». Согласие на посадку было получено. Это был последний разговор с Хрущевым. Кремлевскими заговорщиками он был уже отрешен от власти над великой страной» [4.6].

После разговора с руководством состоялось совещание оперативной группы по управлению полетом. Проанализировали обстановку на борту космического корабля, состояние здоровья экипажа, метеоусловия в районе приземления и условия передачи команд на спуск. Было решено посадку «Восхода» произвести в начале 17-го витка. Главная цель полета - испытание нового трехместного корабля - была достигнута.

Сергей Королев снова вышел на связь с экипажем:

- Я - «двадцатый». Как самочувствие и готовы ли вы к заключительным операциям? - спросил Королев.

- Я - «Рубин», самочувствие хорошее. Экипаж готов, - ответили с «Восхода».

- «Рубин», я - «двадцатый». Мы все, ваши товарищи, здесь собрались. Желаем вам попутного ветра. Я - «двадцатый», прием.

- Понял вас. Приступаем к заключительным операциям.

Утром 13 октября Енисейский НИП-4 доложил о выдаче команды на борт корабля для запуска цикла

Космос: запланированное убийство

спуска. Для гарантии команду продублировал НИП-7 с Камчатки.

По этой команде запустилась программа, по которой на шестнадцатом витке полета в 10 часов 8 минут и 56 секунд, когда «Восход» находился над Гвинейским заливом, была запущена тормозная двигательная установка.

Первые сообщения о прохождении команды центр управления полетом мог получить от Владимира Комарова телеграфом по КВ-связи, но из-за плохой проходимости коротких волн этот канал связи не сработал.

Несколько минут с экипажем корабля не было вообще никакой связи, но потом стал слабо прослушиваться контрольный сигнал прохождения команды на отделение спускаемого аппарата от приборного отсека. Через 2-3 минуты и наземные измерительные пункты доложили об успешном прохождении команды на спуск.

Ожидать подтверждения информации с борта теплоходов «Долинск» и «Краснодар», стоявших у восточного и западного берегов Африки, пришлось недолго. В 10 часов 25 минут был ретранслирован через Одессу и Москву доклад о том, что команда на запуск и выключение тормозного двигателя корабля «Восход» прошла.

Двигатель корабля выдал импульс на торможение. Прошло разделение отсеков. Спускаемый аппарат развернулся, и космонавты увидели в иллюминатор отделившийся и вращающийся приборный отсек. Он долго еще летел рядом с шаром спускаемого аппарата.

В 10 часов 22 минуты пришло сообщение, что в эфире прослушивается сигнал «СА», - это означало, что тормозная двигательная установка действительно сработала. Кабина корабля отделилась от приборного отсека и пошла на посадку.

Корабль постепенно снижался, входя в плотные слои земной атмосферы. Черное небо исчезало, блекло и

Космос: запланированное убийство

светлело. За иллюминаторами спускаемого аппарата постепенно густела красно-оранжевая пелена. Это внешняя оболочка корабля горела из-за высоких температур, возникающих при входе корабля в плотные слои атмосферы от трения. Для космонавтов и наземных служб наступали самые критические минуты полета.

«Вошли в атмосферу, - вспоминал Константин Феоктистов. - Казалось, будто вижу, как «обгорают» асботекстолит теплозащиты. В иллюминаторы ничего не было видно: все залито ярким светом, идущим от раскаленной плазмы, окружающей аппарат. Начались хлопки, словно выстрелы. Ребята на меня вопросительно смотрят. Пытаюсь объяснить: кольца асботекстолита, из которых набрана тепловая защита лобовой части аппарата, закреплены на клее, от нагрева в тепловой защите возникают термические напряжения, ну и где-то происходит расслоение колец. В общем, ничего страшного».

При снижении «Восхода» в земной атмосфере росли перегрузки. Но наблюдаемые в иллюминаторы страшные и одновременно красочные картины свечения плазменного облака настолько отвлекли внимание космонавтов, что они перенесли перегрузки при возвращении на Землю сравнительно легко.

Примерно через 3-4 минуты после получения сигнала «СА» радиопеленгаторы «поймали» спускаемый аппарат космического корабля «Восход» в небе над Кавказом и сопровождали его до самой посадки. Один за другим пошли доклады с командного пункта ВВС: «Корабль пролетел Каспийское море... Пролетел Аральск... Подходит к району Кустаная... Отстрелилась крышка парашютного люка...».

Владимир Комаров делает в бортжурнале торопливые записи:

«После прохода плотных слоев атмосферы колебательные движения кабины стали успокаиваться. Перегрузка также стала незначительной. Затем раздался резкий хлопок - отстрелился люк - и был выброшен

Космос: запланированное убийство

тормозной парашют. Немного встряхнуло, а потом вступила в действие основная система приземления. Корабль опускался плавно, не раскачиваясь».

По времени должны были уже раскрыться оба парашюта корабля, и антенна, расположенная в их стропах, должна была начать излучать сигнал для пеленгации «Восхода». Но сигнал не поступал. Это могло означать отказ передатчика или порыв антенны, а в худшем случае – отказ раскрытия парашютов, что неминуемо влекло за собой гибель космонавтов. В центре управления установилась тревожная, гнетущая тишина...

Наконец, пришел доклад:

- 50-й, я 52-й. Летчик Михайлов на самолете Ил-14 в сорока километрах восточнее Марьевки видит в воздухе объект!

Многие в центре управления облегченно вздохнули - спуск корабля идет нормально.

Сергей Королев, однако, тут же отобрал микрофон у Юрия Гагарина и закричал:

- 52-й, я - 20-й! Скажите, видит ли Михайлов парашюты и сколько парашютов - один или два?

Если раскрылся только один купол парашюта - это плохо. Скорость приземления может оказаться восемьдесят метров в секунду. Если еще не сработает и двигатель мягкой посадки, травмирование космонавтов от ударной перегрузки практически неизбежно.

Томительная пауза в несколько секунд и последовал ответ:

- Я - 52-й, Михайлов видит объект с двумя куполами парашютов. Повторяю - с двумя куполами!

«Нам предстояло приземлиться в корабле без катапультирования, - вспоминал об этих тревожных минутах Константин Феоктистов. - Не помню, чтобы мы сильно волновались, но какое-то внутреннее напряжение наверняка было. Перед приземлением должен был включиться твердотопливный двигатель для снижения скорости подхода к поверхности Земли. У нас имелось

Космос: запланированное убийство

очень «надежное» контактное устройство. Двигатели должны были включиться по сигналу от полутораметрового щупа (раскрывался он перед приземлением подобно пружинной рулетке) в момент, когда коснется поверхности. Кстати, позже примерно такой же щуп для выключения двигателя американцы применили на лунных посадочных модулях программы «Аполлон».

Перед самым касанием земли появилась мысль: а вдруг при проходе зоны интенсивного нагрева люк щупа открылся и тот сгорел?»

- Перед самой Землей сработала система мягкой посадки, - рассказывал Владимир Комаров позднее на пресс-конференции, - и мы опустились настолько плавно, что потом не могли найти отметку, оставленную кораблем от соприкосновения с землей...

После посадки шар корабля перевернулся, и космонавты повисли на привязных ремнях вверх ногами. Стали осторожно отвязываться и переворачиваться.

Ближе к выходному люку находился Владимир Комаров, он вылез из корабля первым, затем Борис Егоров и последним Константин Феоктистов.

Корабль приземлился на пашне неподалеку от города Целинограда (ныне Астана, столица Казахстана – С.Ч.).

Продолжительность полета составила 1 сутки 00 часов 17 минут 03 секунды.

Сразу же космонавты увидели в небе поисковый самолет. В центре управления прозвучал доклад:

- Летчик Михайлов видит корабль на земле и около него троих человек, машущих руками.

Зал управления взорвался аплодисментами.

- Никогда бы не поверил еще полгода назад, что из «Востока» можно сделать «Восход», и слетать на нем троим космонавтам, - широко улыбаясь, произнес Сергей Королев. – Но ведь получилось!

Поисково-спасательная служба сработала в этот раз настолько четко, что космонавты успели только

Космос: запланированное убийство

отстрелить стренги парашюта и выбраться из «Восхода», как тут же рядом с ними приземлился вертолет со спасателями.

«Феокистов и Егоров после приземления чувствовали некоторые отклонения в состоянии своего здоровья, - отметит позднее в книге «Испытания космосом и Землей» Павел Попович. - Обратный переход от невесомости для них проходил также с некоторыми затруднениями. Так наглядно этот факт проявился в наших пилотируемых полетах впервые» [4.7].

С места посадки, в шестидесяти километрах восточнее населенного пункта Марьевка, экипаж был доставлен вертолетом Ми-6 в Кокчетав, а оттуда самолетом Ил-14 - в Кустанай. Уже вечером космонавты прилетели в Тюра-Там на аэродром космодрома. В свете прожекторов они вышли из самолета на трап без всяких признаков усталости. На специальном автобусе экипаж перевезли на так называемую «семнадцатую площадку», то есть в гостиницу для космонавтов.

На следующий день Государственная комиссия устроила расширенное, почти открытое заседание, на которое собрались две с половиной сотни участников подготовки корабля к полету. Каждый из космонавтов доложил о своих ощущениях в ходе космического рейса. После заседания был торжественный обед с тостами за здоровье Сергея Королева, экипажа и всех участников подготовки орбитальной экспедиции.

Владимир Комаров от имени экипажа поблагодарил всех за успешную работу на Земле по подготовке и обеспечению выполнения космического полета и заверил, что космонавты готовы выполнить новое задание партии и правительства. Он сказал, что большую благодарность они выражают Никите Сергеевичу Хрущеву, который проявляет особую заботу о развитии советской космической техники (никто из собравшихся в обеденном зале еще не знал, что в тот же день внеочередной Пленум ЦК КПСС снял Никиту Хрущева со всех постов и отправил на пенсию – С.Ч.).

Космос: запланированное убийство

После обеда космонавты провели встречу со стартовой командой.

«Мы терялись в догадках: почему молчит Москва, почему ни космонавтов, ни нас, «ученых», никто не приветствует и не поздравляет.

Поздно вечером 14 октября мы догадались, что не угодили Москве. Подготовленный заранее рапорт Комарова с обращением к Хрущеву Москвой был забракован и предлагалось изменить текст.

На следующее утро по радио пришла ошеломляющая новость. Хрущев освобожден от всех должностей в партии и правительстве. Его место заняли Брежнев и Косыгин. Свое разочарование такой новостью мы не скрывали. Мы считали Хрущева энтузиастом космонавтики и рассудили, что с его уходом нам лучше не будет» [4.6].

Кто-то из космонавтов, обращаясь к Комарову, пошутил:

«Володя, ты, когда будешь рапортовать о завершении полета, так и скажи – «Готовы выполнить любое новое задание любого нового правительства».

Только 19 октября 1964 года экипаж космонавтов на борту самолета Ил-18 прибыл в Москву. В 12 часов 30 минут состоялась встреча на аэродроме Внуково. Владимир Комаров, Константин Феоктистов и Борис Егоров от самолета прошли к правительственной трибуне, и командир «Восхода» четко доложил «Центральному Комитету Коммунистической партии Советского Союза, Президиуму Верховного Совета, Совету Министров СССР» о полном выполнении программы космического полета. В 14 часов начался митинг на Красной площади, а в 17 часов - прием в Кремле.

20 октября состоялась встреча с трудовым коллективом в ОКБ-1 Сергея Королева.

21 октября прошла пресс-конференция в Московском государственном университете. Космонавты отвечали на вопросы советских и иностранных

Космос: запланированное убийство

журналистов. Некоторые вопросы были достаточно откровенны:

- Не испытывали ли вы чувства страха, не было ли ощущения, что идете на риск?

Владимир Комаров, чуть смущаясь, ответил:

- Как вам сказать... Я летчик и знаю, что смелые люди - это совсем не бесшабашные люди, не боящиеся ничего, как иногда кажется, а только лишь люди, умеющие владеть собой, хозяева своей воли. Мы не боялись потому, что верили в успех. И случись что-нибудь непредвиденное на орбите, мы тоже верили бы и делали бы все, чтобы устранить аварийную ситуацию и довести эксперимент до конца...

- Вы летали в космос без скафандров. Будут ли скафандры в дальнейшем использоваться советскими космонавтами?

- В свое время я готовился к полету в космос в скафандре с гермошлемом, - ответил Комаров. - Наш новый космический костюм, если так можно выразиться, это такой костюм, какой мы носим повседневно. Это лучшее свидетельство того, что наш новый корабль «Восход» обладает большим комфортом, большей надежностью. Но мне думается, что герметические скафандры пока рано еще списывать со счетов. Они нам понадобятся и очень скоро понадобятся.

Американский журналист задает довольно острый вопрос:

- Является ли «Восход» совершенно новым кораблем или это вариант «Востока»?

Видимо, американцы уже догадывались, что многоместный «Восход» - это глубокая модификация летавшего ранее в космос одноместного «Востока», но космонавтов проинструктировали этот факт не признавать. Поэтому Владимир Комаров дает краткий ответ:

- Это новый трехместный космический корабль.

Конечно, космонавты были награждены за успешное осуществление космического полета. 15

Космос: запланированное убийство

октября 1964 года Владимир Комаров получил «космическую классность» - космонавт 3-го класса. А 19 октября 1964 года последовали и указы о государственных наградах и званиях: летчик-космонавт СССР, награждение медалью «Золотая Звезда» Героя Советского Союза (№ 11226) и орденом Ленина. Поскольку космонавты приземлились на целинных землях чуть позднее все трое членов экипажа «Восхода» были награждены медалью «За освоение целинных земель». Вьетнамское руководство – большой друг СССР – наградило трех советских космонавтов медалями «Золотая Звезда» Героя Труда Демократической Республики Вьетнам.

Международный комитет по аэронавтике и космическим полетам первому присудил награду комитета - орден «Розы ветров» с бриллиантами - командиру «Восхода» Владимиру Комарову. Торжественная церемония награждения состоялась через год после полета «Восхода» - 15 октября 1965 года.

Не замедлили поступить и предложения по карьерной лестнице. Генерал Николай Каманин 2 ноября 1964 года сделал запись в своем дневнике:

«Сегодня утром у меня был инженер-полковник Комаров, я отправил его выступать перед участниками октябрьского парада. Я предложил Комарову должность заместителя начальника ЦПК по политической части. Комаров, не долго думая, стал отказываться от этой работы. Я дал ему сутки на размышления, завтра будем решать этот вопрос окончательно» [4.9].

Но и на следующий день Владимир Комаров повторил свой категорический отказ. Он не хотел заниматься «проведением линии партии в жизнь». Он хотел участвовать в новых космических полетах.

Подготовка к полету на корабле 7К-ОК («Союз»)

Итак, Владимир Комаров слетал в космос. Он в числе первой девятки советских космонавтов. Его узнают на улицах, его приглашают на многочисленные встречи в трудовые коллективы и общественные организации. Не «заболел» ли космонавт Комаров тем, что принято называть «звездной болезнью»?

Нет, он остался таким же, каким был и до космического полета – требовательным и строгим к себе, и очень доброжелательным по отношению к другим людям.

Виктор Кекушев, друг Владимира Комарова, вспоминал:

«После полета Володя совершенно не изменился. То есть никакого самомнения, которое появляется у таких людей – ну, Герой Советского Союза и прочее, - не было. Он как был простым человеком, так и остался. Особенно это отражалось в поведении с друзьями. Никакого зазнайства, никакого высокого мнения о себе».

Владимир Комаров так и не стал «звездой», в отличие от некоторых других слетавших советских космонавтов. Он не любит фотографироваться, и давать интервью, и делал это только тогда, когда очень сильно просили или отказать было совершенно невозможно.

Однажды дочь космонавта, Ирину, спросили:

- Каким человеком был Владимир Комаров?

- Удивительным, - последовал ответ, - скромным, порядочным, интеллигентным, эрудированным. Любил семью, детей. Папа был из тех редких мужчин, прекрасно сочетающих работу, которую безумно любят, и семью, которую любят еще больше. Родители прожили вместе семнадцать лет, и ни я, ни брат ни разу не слышали, чтобы они не то что ругались, а даже говорили между собой на повышенных тонах. В 15 лет я спросила маму: «Почему ты не выйдешь замуж?» Она сказала: «Пока

Космос: запланированное убийство

второго такого человека я не встретила. А хуже мне не надо».

Владимир Комаров не на словах, а на деле приходил на помощь людям – даже тем, кого он знал очень мало.

В середине в шестидесятых космических отрядов было уже два - военный и гражданский, и они если и не открыто враждовали, то относились друг к другу с некоторой недоброжелательностью.

Вспоминает космонавт Георгий Гречко:

«Когда мы начали совместные физические тренировки с космонавтами, мы бежим, вдруг военные ребята останавливаются, окружают нас и задают такие вопросы: «Зачем вы сюда пришли? Ваше дело строить корабли, а наше дело летать!» Мы в отряд космонавтов пришли соперниками, причём соперниками сильными, потому что мы военных космонавтов учили, как летать. А теперь мы пришли сами летать. Вот на этом фоне Володя Комаров был совершенно другой. Он был очень доброжелательным, он отвечал на все вопросы, подсказывал.

Юрий Гагарин и Владимир Комаров были в отряде в числе немногих, кто встретил нас замечательно. Оба всегда старались помочь в том, в чем они, военные, были сильнее нас.

Критический момент я пережил в октябре 1966-го, когда активно готовился к первому полету в космос. У меня было уже 30 прыжков с парашютом, причем последние с большой высоты, с задержкой раскрытия до 40 секунд. И надо же такому случиться – ударился ногой о колышек, вбитый в землю, и сломал ногу! Закрытый перелом!

В госпитале имени Бурденко мне наложили гипс и оставили в палате на 22 дня. Перед выпиской я позвонил в конструкторское бюро нашему руководителю и услышал ответ: «Мы тебя отвезем домой, подлечишься, на следующий год опять будешь проходить комиссию».

Это было списание, я был в отчаянии.

Космос: запланированное убийство

А потом опять вмешался ангел-хранитель в лице Владимира Комарова.

Вдруг он заходит в мою палату. По сути, мой соперник из отряда военных летчиков. Он для меня тогда был небожителем: «слетавший» космонавт, грудь в орденах... А я – с костылями. Думал – «добивать» меня будет, понятное дело. Конкурент сломал ногу! А он оглянувшись по-мальчишески и достал чудодейственный бальзам для сращивания костей. Изготовлен из яичной скорлупы, сока лимонов и коньяка. Средство оказалось действительно чудодейственным.

Уходя, Комаров спросил: «Может, чем-то помочь?» Я говорю: «Да понимаете, помочь мне невозможно, даже мое начальство гражданское, от меня отказалось. Я бы, конечно, хотел продолжить обучение, теоретические экзамены, теоретические занятия, а нога постепенно бы срослась». – «И что?» – «Мне сказали, отвезут меня домой». И я, ни на что особенно не надеясь, добавил: «Хочу, чтобы меня отсюда повезли не домой, а в Звездный городок». И Владимир Комаров сказал: «Я попробую».

В день выписки за мной пришла машина, а в ней хирург из Центра подготовки космонавтов Мокров. От Бурденко до Звездного – около часа езды. Весь этот час он, не переставая, твердил: «Ну и кому это пришла в голову такая бредовая идея – везти тебя, безногого инвалида, в Центр Подготовки Космонавтов. Чтобы ты там со своими костылями портил вид такого учреждения? Разве мало у нас людей с целыми ногами?!» Так говорил врач – представитель гуманной профессии. Битый час говорил!

А Комаров добился, чтобы я вернулся в свою комнату в Звездном и продолжил теоретические занятия. Кроме Комарова, помог генерал Николай Федорович Кузнецов, фронтовой летчик. Он сказал: «Вот я посмотрел, Гречко за то время, которое он у нас был, парень думающий, парень храбрый, прыгает нормально, все экзамены сдает на отлично. Нога сломана, но ведь

Космос: запланированное убийство

космонавту важнее голова...» Так меня и восстановили» [4.12].

Через много лет, когда Георгий Гречко полетит на орбитальную станцию «Салют-4», он возьмет с собой небольшую фотографию Владимира Михайловича Комарова...

23 января 1965 года Владимир Комаров был назначен инструктором-космонавтом. Забот на работе только прибавилось.

Он по-прежнему много читает. И еще учится, учится, учится. Поступает в адъюнктуру академии имени Жуковского – собирается писать и защищать кандидатскую диссертацию.

И, конечно же, участвует в подготовке космических полетов.

Полет корабля «Восход-2» в марте 1965 года был не из простых. Пришлось поволноваться, когда Алексей Леонов вышел в открытый космос. А на следующий день, перед посадкой, отказали сразу несколько бортовых систем.

На центральном узле связи как раз дежурил Владимир Комаров. Он что-то сказал одному из операторов. Сергей Королев не расслышал, переспросил:

- Комаров! Что у вас?

Владимир Михайлович повторил, что, вероятно, отказала одна из бортовых систем. И тут же предложил способ выхода из почти уже аварийной ситуации.

- Это ваши предположения или кто-то подсказал?

- Я так думаю, - с уверенностью ответил Комаров.

Королев недовольно фыркнул, попросил конструкторов разобраться в ситуации. Через некоторое время предположение Комарова полностью подтвердилось. Инженеры предложили для исправления дефекта методику, очень похожую на предложения Владимира Михайловича.

- Молодец! – Королев показал большой палец и кивнул Комарову.

Космос: запланированное убийство

Поправка ушла на борт. Через некоторое время командир экипажа Павел Беляев доложил:

- Я – «Алмаз»! У нас все в порядке, все идет нормально!

Через много лет журналист спросит у Ирины Комаровой, дочери космонавта:

- Правда, что Сергей Павлович Королев предлагал Владимиру Комарову работать с ним?

- Да, я сама это слышала, когда мы были в гостях у Сергея Павловича Королева в Останкино. Видимо, разговор был не первый. По крайней мере Сергей Павлович говорил маме: «Валечка, ну хоть ты подействуй на него. Чего он сопротивляется?» Она отвечала: «Сергей Павлович, я с ним, конечно, поговорю, но как он сам решит».

Наверное, Владимир Комаров с его летным, космическим и инженерным опытом действительно нашел бы себе место на «фирме» Сергея Королева. Но он хотел не просто инженерной работы. Он хотел инженерной работы в космосе, на борту новых кораблей.

Анатолий Карташов, готовившийся по программе космических полетов в начале 60-х годов, вспоминал:

«Когда он (Владимир Комаров – С.Ч.) слетал, я спросил, как там. «Нормально, - говорит, - после того, как нас тут мучили, пока готовили...» Я и говорю: а не мог бы ты своих мучителей после возвращения послать подальше и просто отдохнуть. Ведь нас часто мучили не столько ради каких-то высоких научных истин, сколько потому, что кому-то нужно было писать диссертации. А Володя ответил, что не может послать, так как хочет слетать еще...» [4.3].

20 августа 1965 года генерал Николай Каманин записал в своем дневнике:

«Говорил по телефону с Королевым. Согласовал с Сергеем Павловичем кандидатов на роль командиров кораблей для первых двух «Союзов». Я назвал Гагарина, Николаева, Быковского и Комарова. Королев согласился с этими кандидатурами».

Космос: запланированное убийство

Хотя работы по созданию многоцелевого космического корабля 7К-ОК («Союз») Сергей Павлович Королев и его соратники начали еще в 1962 году, и первые полеты стояли в планах уже на четвертый квартал 1964 года, но из-за организационных, технологических и финансовых проблем изготовление космического корабля «в металле» все откладывалось и откладывалось. Только во второй половине 1965 года в сборочных цехах завода появились первые «Союзы».

Как только первый экземпляр «Союза» был собран (еще без полного монтажа приборного оборудования), Королев пригласил на «смотрины» космонавтов, которым предстояло летать на новом корабле. В ОКБ-1 приехали Юрий Гагарин, Владимир Комаров, Валерий Быковский, Евгений Хрунов, Георгий Шонин, Виктор Горбатко, Владимир Шаталов и другие.

В сборочном цеху космонавты с нетерпением бросились рассматривать новый космический корабль. Стали прикидывать его примерный вес, длину и общий объем. Походили вокруг корабля и сосчитали количество иллюминаторов.

- Привет, орелики! - Королев незаметно подошел к увлеченно разглядывавшим «Союз» гостям. – Ну, как вам новая машина? Нравится?

- Вот это корабль! – Юрий Гагарин не скрывал своего восхищения. – Раза в два больше наших «Востоков» и «Восходов»!

- Форма и размеры очень необычные, - высказал мнение Георгий Шонин. – Этот отсек похож на шар, этот – на автомобильную фару, а этот – на цилиндр с «крылышками».

- Хорошо, что иллюминаторов на корабле много, - сказал Борис Воинов. – Можно будет много фотографировать. И обзор хороший.

- Сергей Павлович, а вы нам расскажите об устройстве корабля? - Евгений Хрунов вопросительно взглянул на Главного конструктора.

Космос: запланированное убийство

- Вкратце – можно. А подробнее – сами узнаете, на занятиях. Еще и экзамены сдавать потом будете, - Королев улыбнулся.

Сергей Павлович помолчал несколько секунд, окинул взглядом космонавтов и, довольный их сосредоточенным вниманием, продолжил:

- Прежде всего, наш новый корабль – это многоцелевой и многоместный космический аппарат. В нем смогут совершить полет экипажи с численностью до трех человек. Вот эти «крылышки» на приборно-агрегатном отсеке – это солнечные батареи. Они намного увеличивают энергетические возможности «Союза». Это позволяет нам разместить на борту космического корабля различную энергоемкую научную аппаратуру для самых разнообразных исследований и экспериментов. Перед нами открываются совершенно новые перспективы в космонавтике, ребята!

Увы, Сергею Павловичу Королеву не суждено было проводить в полет первый «Союз». 14 января 1966 года он умер на операционном столе во время сложной хирургической операции...

На похоронах Королева выступил и Владимир Михайлович Комаров:

- С первых встреч мы полюбили его как родного человека. Он нам открылся своей большой душой. Еще задолго до полета «Восхода» Сергей Павлович мне сказал: «Вам, инженер-капитан, быть командиром многоместного космического корабля». Он был внимателен и чуток. Накануне нашего старта пришел к нам в домик. Поговорили, потом вышли на улицу, смотрели на звезды. Он сам хотел полетать на космическом корабле... Сергей Павлович был человеком великого оптимизма. Он безгранично верил в дело, которому отдал свою жизнь. Его страстный оптимизм передавался и тем, кто собирался в полет. Мы были уверены, что все будет хорошо и почетное задание выполним. Трудно говорить о Сергее Павловиче в

Космос: запланированное убийство

прошедшем времени. Ведь мы его любили как родного и близкого человека.

Урна с прахом Сергея Павловича Королева была установлена в кремлевской стене. На поминки космонавты и конструкторы поехали в дом Королева в Останкино.

«Несмотря на настойчивые призывы хозяйки чувствовать себя как дома, Гагарин просил товарищей «не перебирать». Но такое предупреждение и не требовалось. Каждый имел что-то личное в памяти о Королеве и здесь мог свободно говорить даже сокровенное.

Сейчас я не берусь воспроизводить по памяти все, что говорили первые космонавты. Помню вопросы и размышления, которые высказал самый старший, опытный и трезвый среди космонавтов - Владимир Комаров. Это были справедливые сомнения в истинных причинах неожиданной смерти Королева.

Во время войны наши хирурги творили чудеса при самых тяжелых ранениях, даже когда была разворочена вся брюшная полость. И то сшивали. А сколько летчиков спасли! Уже после войны летчик-испытатель Мосолов разбился так, что не было никакой надежды, а Ксения Максимилиановна Винцентини в Боткинской больнице, говорят, собрала его по косточкам. Летать, может, и не будет, но жив. А в лучшей больнице страны, оснащенной техникой, которая не снилась не только полевым хирургам, но и врачам в других наших больницах, не смогли сохранить жизнь такому человеку! Его привезли не с поля боя. Сам пришел живой и целый до последнего дня.

Обращаясь в основном ко мне и Гагарину, Комаров сказал, что в этом надо разобраться.

Никто из нас тогда не думал, что Комарову самому осталось жить немногим больше года. В причинах его смерти будет долго и кропотливо с пристрастием разбираться правительственная комиссия с привлечением десятков компетентных организаций и

Космос: запланированное убийство

проведением специальных экспериментальных работ для проверки различных гипотез. Никакого расследования причин смерти Королева не проводилось.

Вопросы Комарова были вопросами, на которые искали ответы очень многие» [4.6].

...Жизнь шла своим чередом. Генерал Николай Каманин не оставлял попыток «сосватать» Владимира Комарова на административную должность:

«21 февраля (1966 года).

В ЦПК работу по созданию тренажеров возглавляет полковник Яковлев. Объем этой работы так быстро растет, что Яковлев уже «не тянет», - мне хотелось заменить его летчиком-космонавтом В.М.Комаровым. Я говорил с Владимиром Михайловичем на эту тему, он правильно понимает значение работ по оснащению ЦПК тренажерами и другим учебным оборудованием, но опасается, что эти работы помешают ему готовиться к очередному космическому полету. Пришлось согласиться с доводами Комарова и дать ему возможность готовиться к полетам по программе освоения Луны».

Прошло чуть больше месяца – и новая запись в генеральском дневнике:

«28 марта.

Мне несколько раз звонили председатель ЦК ДОСААФ генерал армии Гетман и Владимир Коккинаки. В скором времени предполагается избрание Коккинаки президентом ФАИ, а вместо него на должность вице-президента ФАИ и председателя Федерации авиационного спорта СССР они хотели бы избрать одного из космонавтов. Наиболее подходящей фигурой на эту должность все считают В.М.Комарова. Несколько дней назад я рассказал Владимиру Михайловичу об этом и попросил его определить свое отношение к этому очень почетному предложению. Сегодня Комаров был у меня. Предварительно он побывал в Тушине и ознакомился с объемом предлагаемой ему работы. Исполнение новых обязанностей потребует 80-90 дней в

Космос: запланированное убийство

году. Совместить эту работу с работой начальника 3-го отдела Центра подготовки космонавтов и с личной подготовкой к новому космическому полету будет очень трудно. Комаров правильно оценил обстановку и попросил меня поддержать его отказ от этого назначения».

Нельзя сказать, что Владимир Комаров устраняется от любой административной должности. Он просто соглашается только на ту работу, которая хоть чуть-чуть, хоть на маленький шаг приблизит его к новому космическому полету. Так, 14 марта 1966 года Владимир Комаров был назначен старшим инструктором-космонавтом и одновременно начальником 3-го отдела Центра подготовки космонавтов.

А еще было участие в пропагандистско-идеологических вояжах по стране и зарубежные поездки...

«...Июль 1966 года. Токио. Раннее утро. Автобус с делегацией советской молодежи отправляется на озеро Яманака, где у подножия священной Фудзиямы открывается фестиваль дружбы молодежи двух стран и где Владимиру Комарову предстоит посадить рядом с японской сакурой березку.

- До свидания, утю хикоса!

Комаров смеется. Ему нравится это «утю хикоса» - так величают космонавта по-японски.

...Японский журналист спросил Комарова, почему именно он из космонавтов приехал к ним на фестиваль.

Последовал ответ:

- Гостем первого фестиваля советско-японской молодежи был самый молодой член нашего экипажа «Восход» Борис Егоров. Следующим по возрасту иду я, и вот я на втором фестивале, а на третий придется, наверное, ехать Константину Феоктистову...

Различные встречи, беседы, приемы занимали у Комарова почти все свободное время. А ему так хотелось походить по ночным токийским улицам или наконец прокатиться на водных лыжах по озеру

Космос: запланированное убийство

Яманака... И однажды вечером, когда все лежали на циновках, спасаясь от сорокаградусной жары, Владимир Комаров зашел за нами и, взывая к нашей журналистской любознательности, буквально потащил в город. Он слегка прихрамывал (результат неудачного прыжка с парашютом на одной из последних тренировок), но все дальше уводил нас от гостиницы, с азартом заядлого кинолюбителя снимая ночной Токио и сокрушаясь лишь, что кадры могут получиться недостаточно четкими.

И еще один эпизод: в баре за низеньким японским столиком мы пьем освежающий джин со льдом, и Комаров рассказывает о своем утреннем путешествии на токийский рыбный базар. Он рассказывает, как оказался в четыре утра на большой крытой площади, где люди с повязками на лбу, в длинных клеенчатых фартуках, залепленных чешуей, продают огромных тунцов и рыбу поменьше, доставая ее из ящиков со льдом, а из чанов достают осьминогов. И про круглых плоских рыбин рассказывает, поразивших его своим красным оперением, которое походит на веер...

Как он азартно рассказывал об этом рыбном базаре, опустевшем, едва поднялось солнце!»

Казалось бы, герой-космонавт – ярчайший пример советского человека, но и за героем-космонавтом тоже существует негласный надзор. Читаем в дневнике генерала Николая Каманина:

«21 июля (1966 года – С.Ч.).

Комаров возвратился вчера из Японии. Японская и французская печать сообщила, что космонавт Комаров при встрече с японскими студентами заявил: «СССР в скором времени пошлет на Луну автоматический корабль и возвратит его на Землю, потом на таком корабле слетает на Луну собака, а затем уже полетит человек». Я спросил Комарова, говорил ли он что-либо подобное. Комаров признался, что говорил. По этому инциденту мне звонили из ЦК и Совета Министров: по-видимому, Комаров увлекся и наговорил много лишнего».

Космос: запланированное убийство

Кстати, в дневниках генерала Каманина есть множество записей, в которых он критиковал поведение Юрия Гагарина, Валентины Терешковой, Павла Поповича, особенно доставалось Герману Титову. А вот «негатив» о Владимире Комарове – только вот эта запись о «лишних словах» в Японии. Хотя, если разобраться, что такого крамольного сказал космонавт японским слушателям? Изложил свой взгляд на будущую советскую лунную программу? Ну и что? А то! Секретно, дорогие товарищи! Никак не можем мы признать, что есть у нас собственная программа лунных исследований. А вдруг враг нам как-нибудь помешает?

И что интересно, «враг» все-таки «помешал». Ровно через три года после этой записи в дневнике генерала Николая Каманина, 21 июля 1969 года, американский астронавт Нил Армстронг шагнет со ступеньки корабля «Орел» на лунную поверхность. Наверное, тогда, в июле 1966 года, Армстронг действительно как-то схоронился в толпе японских журналистов и подслушал слова Владимира Комарова о советской лунной программе.

Правда, окрик «не болтать!» распространялся и в те, и в последующие годы только на «простых советских граждан» - в том числе и космонавтов, которых партийно-политическая «элита» СССР, несмотря на их заслуги перед Родиной и общемировую известность, все равно считала себе не равней. Если «простому советскому человеку» за «болтовню» грозили неприятности и даже тюремный срок, то политические лидеры Советского Союза могли болтать что угодно и где угодно, часто выдавая в своих спонтанных «списках» настоящие, а не мнимые государственные и военные секреты. Сергей Хрущев в книге «Рождение сверхдержавы» рассказывает о некоторых обстоятельствах визита Никиты Сергеевича Хрущева в Соединенные Штаты Америки:

«Накануне, вечером 22 сентября (1959 года – С.Ч.), отец посетил в Де-Мойне мясоперерабатывающий завод.

Космос: запланированное убийство

Побывал он и в колбасном цехе, на автоматической линии, набивающей сосиски. Отведав, отец похвалил продукцию, правда, пообещал вскоре превзойти хозяев. К слову помянул, что недавно видел, как на одном из заводов у нас вот так же на потоке выпускают ракеты. Слушатели пропустили шпильку мимо ушей, их сферу интересов ракеты не затрагивали. Только переводчик Госдепартамента мистер Акаловский записал слова отца в свою книжку. В его задачу входило скрупулезно фиксировать все, что говорит отец. Для домашнего анализа.

Сейчас эти записи рассекречены и с ними можно ознакомиться. Чего там только нет! И рассказ отца, случайно обратившего внимание в бухте Золотой Рог на авианосец, о том, что мы отказываемся от надводного флота, потому что ему не устоять против запускаемых с подводных лодок ракет. И его замечание об уязвимости современных бомбардировщиков. И упоминание о нашем лайнере Ан-10, способном с сотней пассажиров на борту приземлиться на необорудованных аэродромах. И еще многое, многое другое» [4.13].

Никиту Сергеевича после визита в Америку за «болтовню» даже по партийной линии не пожурили. «Что позволено Юпитеру, то не позволено быку»...

Летом 1966 года генерал Н.П.Каманин окончательно закрепил космонавтов за перспективными космическими программами:

1. «Восход» - Волынов, Шонин, Береговой, Шаталов;

2. Орбитальный корабль «Союз» («7К-ОК») - Гагарин, Комаров, Николаев, Быковский, Хрунов, Горбатко, Воронов, Колодин;

3. Космический корабль многократного использования ракетно-самолетного типа «Спираль» - Титов, Куклин, Филипченко, Береговой, Шаталов;

4. Военный орбитальный корабль «Звезда» («7К-ВИ») - Попович, Губарев, Артюхин, Гуляев, Белоусов, Колесников.

Космос: запланированное убийство

5. Военная орбитальная станция «Алмаз» - Беляев, Шонин, Матинченко, Демин, Заикин, Воробьев, Лазарев.

6. Межпланетный корабль «Л-1» (облет Луны) — Воынов, Добровольский, Воронов, Колодин, Жолобов, Комаров, Быковский.

7. Межпланетный корабль «Л-3» (экспедиция на Луну) — Леонов, Горбатко, Хрунов, Гагарин, Николаев, Шаталов.

У Владимира Комарова действительно появился шанс поучаствовать в облетных полетах вокруг Луны. Но постепенно доминировать все-таки в его расписании подготовки стала тема стыковки двух пилотируемых кораблей на орбите Земли. С сентября 1965 года и по март 1967 года Владимир Комаров проходит подготовку в качестве командира активного корабля «Союз». Причем, многим заранее уже ясно, что, скорее всего, именно Комаров займет пилотское кресло в самом первом из новых кораблей. Это назначение Комарова командиром «Союза-1» во многом было обусловлено тем, что он был одним из немногих космонавтов с высшим инженерным образованием, уже побывал в космосе и в полную силу готовился к новому полету – старался разобраться досконально во всех бортовых системах «Союза», отработать любые режимы пилотирования на тренажерах.

Конструктор Владимир Сыромятников вспоминал:

«Надо отметить, что Комаров выделялся среди военных космонавтов начала 60-х своей зрелостью: он не только был старше большинства из них, но и проявлял интерес к технике. Конечно, он не был конструктором, как его ровесник К. Феоктистов, с которым они вместе летали на первом многоместном «Восходе» в 1964 году, но его интерес к системам корабля был глубоким, неподдельным. Помню, как в Звездном городке во время занятий по системе стыковки Гагарин на цыпочках вышел из класса перед самым концом лекции; видимо, его ждали более важные,

Космос: запланированное убийство

государственные дела, а Комаров остался после занятий и задавал мне вопросы о стыковочном механизме» [4.14].

16 ноября 1966 года были окончательно сформированы два экипажа для выполнения первого полета по новой программе. Предполагалось, что на «Союзе-1» полетит Владимир Комаров (его дублер - Юрий Гагарин). Планировалась стыковка в космосе с «Союзом-2», на котором должны были стартовать на орбиту Валерий Быковский, Алексей Елисеев и Евгений Хрунов (дублировали их соответственно Андриян Николаев, Валерий Кубасов и Виктор Горбатко).

Казалось бы, вот ближайшая перспектива – полет на «Союзе», первая стыковка на околоземной орбите двух кораблей. Но Владимир Комаров мечтает уже о следующем шаге – полететь на Луну.

Вспоминает одна из одноклассниц космонавта:

«...Хотели было отправиться в ресторан - к нам присоединилась уже Володина жена Валя с дочкой Иришкой, - но потом передумали, решили к кому-нибудь домой завалиться. И отправились к Светлане Галкиной, которая по-прежнему жила около школы в старом деревянном доме. Володя съездил на своей «Волге» в «Казахстан», купил что надо, и вот мы уже карабкаемся по темной скрипучей лестнице на второй этаж. Количество гостей привело в ужас Светланину маму, и она побежала к соседям за стульями. Но какая нам была разница: хватает стульев или не хватает? В тот вечер мы опять были школьниками, Светка брэнчала что-то на разбитом своем пианино, мы орали и пели, и даже Володя, который любил танцевать, но никогда не пел - даже он на этот раз пел. Поговорили о наших учителях, затем о тех, кого не было с нами: о Петухе, о Тюлене, уехавшем на гастроли, - да, мы опять величали друг друга, как прежде, и Володе нравилось быть опять Комаром. И как-то совсем между делом он сказал, что ему хотелось бы слетать на Луну, и мы нисколько не удивились: конечно, нашему Комару - кому же еще?! -

Космос: запланированное убийство

лететь на Луну... Знаете, он подарил школе панораму Луны, написал ребятам про лунные камни...»

У Владимира Комарова действительно был реальный шанс оказаться в числе первых космонавтов, которые отправятся на лунном корабле «Л-1» для облета Луны, – несмотря на его участие в программе «Союз». На совещании 7 декабря 1966 года в Центре подготовки космонавтов было решено начать по пятимесячной программе подготовку экипажей для кораблей «Л-1». Для облета Луны предполагалось изготовить 8 пилотируемых кораблей. В.П.Мишин, как главный конструктор, считал, что реально можно было рассчитывать на полеты шести пилотируемых кораблей с двумя космонавтами на борту каждого. Для этой масштабной космической эпопеи решили готовить девять экипажей. Командирами кораблей назначались Георгий Береговой, Владимир Комаров, Валерий Быковский, Андриян Николаев, Юрий Гагарин, Алексей Леонов, Евгений Хрунов, Борис Воынов и Владимир Шаталов, а членами экипажей – соответственно Алексей Елисеев, Валерий Кубасов, Олег Макаров, Владислав Волков и Георгий Гречко.

Но планы – планами, а реальность – это реальность. Учитывая, что экипажам нужно усиленно тренироваться для подготовки по программе полета на космических кораблях «Союз», 18 января 1967 года генерал Н.П.Каманин освободил космонавтов, входивших в эти экипажи, от участия в советской лунной программе.

Владимир Комаров очень боялся, что в самый последний момент его снимут с подготовки по состоянию здоровья – как это уже было в 1960-м и 1963-м годах. По воспоминаниям дочери, Ирины Владимировны Комаровой, за полтора месяца до полета Владимир Михайлович даже не пил молоко и кефир из холодильника, чтобы, как он говорил, «не подорвать иммунитет» - не простудиться.

Космос: запланированное убийство

Лыжи, плавание, теннис, водное поло... Владимир Комаров выбирал такие виды спорта, где риск получить серьезную травму был минимальным. Он не хотел, чтобы из-за какой-нибудь травмы его отстранили от тренировок.

Предчувствовал ли будущий командир «Союза» надвигающуюся беду?

Когда этот вопрос через много лет журналисты задали дочери космонавта Ирине, она ответила:

- Наверное, это было не предчувствие, а знание реальных возможностей. Перед полетом отец зашел в больницу к знакомому летчику-испытателю. Его жена потом рассказала маме о состоявшемся между ними разговоре. Отец признался в палате больному: «Процентом на девяносто полет будет неудачным».

Незадолго до старта отец вдруг заставил маму учиться водить машину. Настоял, чтобы она сдала на права, потом ездил с ней в качестве пассажира, чтобы она уверенно чувствовала себя за рулем.

На 8 Марта он принес маме шикарный столовый сервиз, который едва умещался в багажнике «Волги», и сказал: «Вот будешь потом принимать гостей». А перед стартом папа навел у себя в столе идеальный порядок, ответил на все письма. Показал маме, где лежат документы на квартиру, где ключи от гаража.

По воспоминания Вениамина Ивановича Русяева, бывшего кадрового офицера Комитета государственной безопасности, о предстоящей трагедии Владимир Комаров знал заранее. За месяц-полтора до старта Комаров пригласил Русяева с женой на ужин, познакомиться с семьей. Когда пришло время прощаться, хозяин квартиры вызвался проводить гостей. Прямо на лестничной площадке Владимир сказал своему опекуну и советчику, что из полета не вернется. Русяев попытался возразить, предложил отказаться от участия в запуске, но Комаров был непреклонен: «Нет. Ты же знаешь: откажусь я - полетит первый. А его надо беречь». Первый - это Гагарин.

Космос: запланированное убийство

(Честно говоря, эти откровения бывшего чекиста вызывают некоторые сомнения: не стал бы Владимир Комаров – дисциплинированный советский офицер – откровенничать с сотрудником «органов». В те годы результатом такого откровения могли быть не просто отстранение от подготовки к космическому полету, но еще и очень серьезные выводы «по идейно-политической линии» - С.Ч.).

Вспоминает инженер-полковник ВВС в отставке Николай Варваров: «Где-то в середине февраля получил сигнал из Звездного о том, что из командировки вернулся космонавт Комаров. В Центре управления полетом я разыскал Комарова и застал его в чрезвычайно озабоченном состоянии. Владимир Михайлович с досадой в голосе заметил: «Все ранее запущенные беспилотные «Союзы» по разным причинам гробанулись. Наивно думать, что следующий корабль, условно говоря мой, будет принципиально отличаться от предыдущих! Так что же, если с «Союзом» за время, пока его гоняли в беспилотном варианте, его создатели так и не поняли, что делать для обеспечения его надежности здесь, на Земле, - скажите, что к беспомощности целой могучей отрасли промышленности я смогу добавить там, в космосе, оказавшись наедине с этой развалюхой?! Надеюсь, вы меня понимаете!»

Виктор Кекушев, друг космонавта, вспоминал:

«Володя однажды мне сказал что машина (то есть корабль 7К-ОК («Союз») – С.Ч.) еще «сырая», но что нужно лететь. Так и сказал: «Ты сам понимаешь, почему я лечу. Другого выхода нет. Другой не может полететь. Я беру всю ответственность на себя».

«Я прекрасно понимаю, что значило для Володи сказать: «Я не полечу», - комментировал ситуацию, сложившуюся перед стартом «Союза-1», дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР Павел Попович. - Полетел бы Юрий Гагарин. Это само собой разумеется».

Космос: запланированное убийство

А Юрия Гагарина Владимир Комаров пускать в космос не хотел: полет действительно предстоял опасный.

Владимир Михайлович Комаров фактически был загнан в угол. Да, совершенно ясно, что корабль 7К-ОК («Союз») еще очень «сырой». Отказаться от полета? А общественное мнение? А моральное давление – пусть и негласное – со стороны Коммунистической партии? А неотвратимое перешептывание потом за спиной: «Струсил!»? А еще отказ от полета означал, что полетит кто-то из уже летавших в космос ребят – советское руководство хотело показать всему миру, что не только американские космонавты могут дважды подниматься в космос, но и наши, советские. Весьма вероятно, что в космос полетит Юрий Гагарин – дублер Комарова. А если во время полета «Союза» с его пилотом действительно что-то случится – в том числе и самое страшное, смерть? А он, Владимир Комаров, явно готов к полету на корабле 7К-ОК («Союз») намного лучше его товарищей по отряду космонавтов. Что делать? Значит, нужно все-таки лететь самому, и там, «на месте», разбираться, что к чему. Он сможет «укротить» корабль. Он сумеет победить. «Вытянет» всю программу полета на своих знаниях и опыте. Нужно только собрать всю волю в кулак, нужно быть готовым к полету «по максимуму».

...Чуть больше, чем за месяц до полета, 16 марта 1967 года, Владимир Комаров отмечал свое сорокалетие. Он не верил в приметы. На празднование дня рождения пришло огромное количество гостей. Комаров словно попрощался со всеми...

Подготовка к пилотируемому полету вступила в завершающую стадию. 30 марта 1967 года Владимир Комаров сдал комплексные экзамены по подготовке к старту - теорию и практику управления кораблем на тренажере. Сдал на «отлично». Более того, приемной комиссии стало ясно, что он лучше всех космонавтов разбирается в бортовых системах и управлении

Космос: запланированное убийство

«Союзом» - знает корабль, как говорится, «как свои пять пальцев».

Казалось бы, после экзаменов уже можно позволить себе расслабиться и хотя бы немного отдохнуть. Но Владимир Комаров снова и снова проверяет и совершенствует свои навыки пилотирования нового корабля – там, в космосе, на околоземной орбите, они могут пригодиться. Вспоминает испытатель Иосиф Давыдов:

«Перед отлетом на космодром Володя еще раз пришел на тренажер, где отрабатывался наиболее сложный элемент в технике пилотирования «Союза» - стыковка. Высокая ответственность за порученное дело заставили его придти на тренажер в столь позднее время. Еще и еще раз с помощью группы, обеспечивающей тренировку, убедиться в том, что полученные им в процессе тренировок навыки пилотирования космического корабля не подведут его в космосе.

Володя просил задавать ему наиболее сложные режимы стыковки, и раз за разом уверенно выполнял их.

Но вот и последний наиболее сложный этап пилотирования пройден: корабли состыковались. Усталый, но довольный покинул Комаров кабину спускаемого аппарата и направился в пультовую, где собралась группа, обслуживающая тренажер.

- Спасибо вам, ребята! Прилечу, расскажу, как все это было в космосе. - Он пожал всем руки на прощанье.

Начальник тренажера - товарищ Комарова еще по Испытательному институту имени Чкалова, - пошел проводить до выхода из тренажерного корпуса.

- Как настроение, Володя?

Уловив тональность вопроса, Комаров ответил:

- Машина сырая, но лететь надо...

Вышли из тренажерного корпуса. Апрельская ночь зажгла звезды над Звездным, звенела капель.

- Удачи тебе, Володя!

Космос: запланированное убийство

Обменялись крепким рукопожатием, и Комаров пошел по дорожке, ведущей в городок».

5 апреля 1967 года, в последний день перед отлетом на Байконур, Владимир Комаров написал письмо, но так и не успел его отправить. Это был ответ школьникам из Башкирии (Владимир Комаров бывал в столице республики Уфе, там жили родители его супруги Валентины Яковлевны – С.Ч.): «Дорогие ребята! Большое спасибо за письмо и горячий привет. Вам, наверное, интересно узнать, как я и мои товарищи стали космонавтами. Мы учились и работали, готовились к полетам. На это уходят многие месяцы и годы напряженного труда. Когда-нибудь через много лет будет занятно вспомнить, как начинали свою работу пионеры-космонавты. А называть себя так я имею полное право».

И вот день отъезда на космодром...

- Тогда в Звездном городке не принято было провожать космонавтов к автобусу, - вспоминает дочь космонавта Ирина. - Помню, мы с мамой стояли на пороге квартиры, отец вошел с чемоданчиком в лифт и долго-долго не решался закрыть внешнюю железную дверь. Прощался с нами...

На пресс-конференции перед стартом в космос первого корабля серии «Союз» Юрий Гагарин скажет журналистам:

- С моей точки зрения, очень хорошо, что выполнение столь сложного задания поручили именно Владимиру Комарову. Выбор очень удачный. Это высокообразованный, отлично тренированный космонавт. Необходимо подчеркнуть, что выполнять программу он будет не просто как летчик-космонавт, а как человек, ставший за несколько лет космической подготовки специалистом своего дела. Инженерный космический профиль стал для него профессией. Подобная деталь очень важна, если учесть характер нынешнего задания.

Полет в бессмертие

В шаге от космоса

В целом подготовка к предстоящему – первому после двух лет «простоя» - космическому полету двух советских пилотируемых кораблей шла с серьезными отклонениями от запланированных сроков: слишком много было выявлено дефектов, слишком часто хромала организация производства и техническая дисциплина. Так, 9 марта 1967 года космический корабль 7К-ОК(А) № 4 был отправлен с подмосковного завода-изготовителя на космодром Байконур в точном соответствии с решением Государственной комиссии – он давно был изготовлен, еще в паре с кораблем 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140»), и находился «на консервации». А вот его «собрат» по предстоящему полету – корабль 7К-ОК(П) № 5 задержали с отгрузкой более чем на неделю – были выявлены неполадки на одной из его радиотехнических систем. Этот корабль изначально готовили совместно с кораблем 7К-ОК(А) № 6 для второго пилотируемого полета, а затем «распаровали», - когда 7К-ОК(П) № 3 (после взрыва на старте 14 декабря 1966 года ракеты-носителя с кораблем 7К-ОК(П) № 1), - решили переделать в беспилотный корабль для еще одного тестового полета. Корабли 7К-ОК № 5 и № 6 по первоначальному плану должны были быть готовы только к маю-июню 1967 года. Теперь же корабль 7К-ОК(П) № 5 готовили в «пожарном порядке» – для первого пилотируемого полета в апреле 1967 года кораблю 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») срочно нужна была пара. Поэтому и неполадок на «пятерке» выявляли очень много.

Многие историки космонавтики и участники событий тех лет сходятся во мнении, что если бы жизнь Сергея Павловича Королева не оборвалась в январе 1966 года, то весной 1967-го он бы ни за что не пустил в

Космос: запланированное убийство

космос в пилотируемом варианте еще «сырой» космический корабль 7К-ОК («Союз»). В качестве доказательства приведем цитату из книги Геннадия Ашотовича Амирьянца «Летчики-испытатели. Сергей Анохин со товарищи». Однажды, еще в 1964 году, конструктор Павел Цыбин и летчик Сергей Анохин приехали в конструкторское бюро к Сергею Павловичу Королеву. Королев спросил:

«- Кто-нибудь один из вас или вдвоем придумали, чтобы Анохину лететь первым на испытания (космического корабля 7К-ОК («Союз») – С.Ч.)? Цыбин признался: «Инициатива – моя. Но я знаю, что Сергей Николаевич с удовольствием это сделает – слава Богу, сколько первых машин он испытал, и сложных машин...» «Нет, - возразил Сергей Павлович, - у меня принцип такой: пока я не отработаю эту машину досконально в автоматическом режиме, до тех пор я человека на нее не допущу...» [5.1]

Но «второго Королева» в советской космонавтике, увы, не нашлось. Поэтому весной 1967 года на готовность нового корабля к пилотируемым полетам все дружно закрывали глаза.

25 марта состоялось заседание Военно-промышленной комиссии Совета Министров СССР, которая рассматривала вопрос о готовности к полету двух кораблей 7К-ОК («Союз») с космонавтами на борту. Космонавт Алексей Елисеев вспоминал:

«Назначено заседание Военно-промышленной комиссии. На нем от имени правительства должны были дать формальное разрешение Государственной комиссии на продолжение работ по подготовке к пуску и подписать доклад в ЦК с предложением о проведении пуска. Взаимоотношения правительства и ЦК были очень любопытными. Они строились так, что правительство без ЦК ни одного крупного решения принять не могло, но при этом ЦК никакой ответственности на себя не брал. В отношении космических полетов ЦК лишь принимал решение «согласиться с предложением Военно-

Космос: запланированное убийство

промышленной комиссии о проведении запуска...», но не принимал решения «осуществить запуск...». Эта лукавая мудрость и лежала в основе руководящей роли КПСС. А чтобы не возникало никаких противоречий с правительством, все его главные действующие лица вводились в состав ЦК. Они не работали в ЦК, но присутствовали на его заседаниях и таким образом становились участниками принимаемых решений. Любой конфликт с ЦК означал для члена правительства потерю своей работы.

Экипажи на заседание комиссии традиционно приглашались. Заседание проходило в Кремле. Его вел председатель комиссии Леонид Васильевич Смирнов. Он был в ранге первого заместителя Председателя Совета Министров СССР. Присутствовали министры, главные конструкторы, руководители Академии наук, руководители Министерства обороны, председатель Государственной комиссии по подготовке и проведению пусков и, конечно, кто-нибудь из работников ЦК. Все докладывали о готовности к пуску. Первым выступал главный конструктор ракетно-космического комплекса (руководитель нашего предприятия), затем ответственные за подготовку стартовых сооружений, командно-измерительного комплекса, поисково-спасательного комплекса, за медицинское обеспечение полета и другие. В конце спрашивали космонавтов, нет ли у них каких-то сомнений в том, как подготовлен полет. Естественно, ответы всегда были отрицательными. Вообще, результаты заседания комиссии были заранее известны. Все понимали, что само заседание назначалось только в случае, если все ответственные лица доложили Государственной комиссии о готовности и из ЦК получено предварительное согласие на пуск. Работники ЦК разведывали по своим каналам, насколько большой риск таит в себе полет, оценивали политический эффект от полета, как в случае удачи, так и в случае неудачи, и на основе этого формировали свое мнение. О нем они устно информировали Военно-

Космос: запланированное убийство

промышленную комиссию. Они могли сказать, что не возражают против рассмотрения вопроса на заседании комиссии или что считают нецелесообразным рассматривать данный вопрос. Все понимали, что в первом случае будет заседание с положительным решением; во втором - заседания не будет вовсе. От докладчиков требовалось одно - не высказать по неосторожности никаких сомнений.

Наше заседание прошло гладко. Единственный дополнительный вопрос поднял сам Смирнов - о качестве бортового питания. Но, похоже, вопрос не был неожиданным. С ответом выступил заместитель министра здравоохранения Бурназян с заранее подготовленной справкой. Он сравнил содержание белков, жиров и углеводов наших продуктов и американских и убедил всех, что у нас в целом питание не хуже, а калорийность даже выше. Кто-то из сидящих недалеко от нас на это тихо проворчал: «Ты бы их еще антрацитом кормил - там калорийность еще выше» [5.2].

Директор Центрального научно-исследовательского института машиностроения Юрий Мозжорин вспоминал позднее:

«Перед самым выездом на последнее, по существу, торжественное заседание ВПК, посвященное выдаче разрешения на полет космонавту Комарову на первом корабле «Союз-1», когда все главные конструкторы и службы заверяют начальство в присутствии космонавта об абсолютной надежности разработанных ими систем и агрегатов, ко мне пришел мой главный аэродинамик Ю. А. Демьянов и спокойно сказал:

- По последним аэродинамическим продувкам спускаемого аппарата космического корабля «Союз» у него оказалось два балансировочных угла атаки вместо одного, который закладывался в расчет. На вновь обнаруженном балансировочном угле атаки основной парашют открывается при больших скоростях движения

Космос: запланированное убийство

спускаемого аппарата, и поэтому будет испытывать большие нагрузки, может не выдержать и разорваться.

Я тут же спросил Юрия Андреевича, знают ли об этом представители ЦКБЭМ. Демьянов ответил, что эти новые данные были доведены до сведения заместителя главного конструктора С.О.Охапкина, но тот как-то индифферентно отнесся к сообщению. На заседание ВПК я поехал потерянный: как быть? Если на этом последнем заседании я сообщу о втором балансировочном угле атаки и о возможной опасности, то буду выглядеть, как чудака, и меня тут же «прикончат». И поделом: почему я раньше не разобрался в сути вопроса с главным конструктором, а вынес нерешенную проблему под занавес, на последнее заседание руководства? Поэтому я решил смолчать, если меня прямо не спросят, благо, о чем я уже говорил, в то время с института не требовали официального заключения, гарантирующего безопасность космонавта.

И я смолчал».

Общий вывод из всех прозвучавших на заседании докладов был единодушным: техника и космонавты могут быть готовы к пуску к концу апреля 1967 года. Генерал Николай Каманин вспоминал:

«Смирнов (председатель Военно-промышленной комиссии – С.Ч.) задал мне несколько вопросов. Самый важный вопрос: «Как вы считаете, надежно ли отработана техника?» Я ответил: «После проведения трех пусков «Союзов» и окончания всех наземных испытаний у нас есть полная уверенность, что полеты пройдут успешно, хотя одно время среди части космонавтов были сомнения в надежности корабля (интересно, кто был в числе сомневающихся? К сожалению, у нас нет ответа на этот вопрос. – С.Ч.). Мы знаем, что после прогара днища корабля № 3 ЦКБЭМ проделало большую работу по усилению днища, и Главный конструктор Мишин неоднократно заявлял, что его надежность теперь сомнений не вызывает. Мы верим Мишину».

Космос: запланированное убийство

Впрочем, были и сомневающиеся в безопасности полета. Вспоминает руководитель Научно-технического центра Центрального научно-исследовательского института машиностроения, лауреат Государственной премии Владимир Ходаков:

«Генерал Мрыкин (Александр Григорьевич – С.Ч.) после заседания в Кремле Военно-промышленной комиссии (ВПК) подошел к двум заместителям Главного конструктора и прямо сказал, что, по его мнению, отправлять космонавтов рано, нужно сделать еще один беспилотный пуск. Такого же мнения придерживался и начальник одного из проектных отделов Центрального конструкторского бюро экспериментального машиностроения (ЦКБЭМ), где создавался «Союз», - И.Прудников. Он, между прочим, демонстративно не проголосовал за пилотируемый полет, когда этот вопрос обсуждался на фирме Королева (то есть в ЦКБЭМ – С.Ч.). Однако голоса «осторожных», к сожалению, не были приняты во внимание» [5.3].

Решили, что есть все условия для осуществления пуска. Рекомендовали осуществить пуск в период 20-25 апреля, а если пуск в это время не состоится, то перенести его на первую декаду мая.

Директор Центрального научно-исследовательского института машиностроения Юрий Мозжорин в книге своих воспоминаний «Так это было...» много позже напишет:

«...Я обратился к председателю госкомиссии К.А.Керимову в столовой, в подвальчике, около зала коллегии:

- Керим Алиевич, как-то нехорошо получается, мы идем на пилотируемые пуски, не имея ни одного полностью удачного беспилотного пуска. Два раза запускали носитель, и в обоих случаях ясные, но аварийные результаты.

Керимов спокойно ответил:

- У нас большой положительный опыт пусков пилотируемых кораблей серий «Восток» и «Восход».

Космос: запланированное убийство

Корабль «Союз» - это модернизация их семейств (что, мягко говоря, совершенно не соответствует истине – С.Ч.). Прошедшие два пуска имели простые и однозначные недостатки: срабатывание САС и разгерметизацию корабля при его входе в атмосферу. Недостатки надежно устранены. Зачем нам нужны формальные подтверждения надежности?

- Но ведь после каждой аварии мы считали, что она последняя. Все ли мы устранили? - заметил я.

- Все, у меня нет сомнений, - закончил он разговор.

Рассказывая об этом, я вовсе не хочу продемонстрировать свою прозорливость. На самом деле, я и институт должны были официально заявить о сомнениях и настоять на выполнении формальных условий обеспечения надежности ракеты-носителя - получении чистового испытательного ее пуска, не боясь упреков в формализме и перестраховке. Мы, по существу, проявили беспринципность и мягкотелость, используя необязательность в те времена наличия официальных заключений института о надежности объекта. Только вследствие будущего тягостного опыта ЦНИИмашу было вменено в обязанность выдавать заключение о допуске пилотируемых и непилотируемых космических объектов к летным испытаниям и целевым пускам с точки зрения обеспечения достаточной надежности решения целевой задачи и безопасности экипажа. После этого мы отрешились от скромности и стали требовать точного исполнения всех требований к надежности, указанных в утвержденных документах».

По экипажам на заседании Военно-промышленной комиссии никакого решения не было принято, но все «молчаливо согласилось, что основной экипаж - Комаров, Быковский, Хрунов, Елисеев, а экипаж Гагарина – дублирующий» [5.4].

Академик Борис Черток вспоминал о ситуации, которая сложилась к началу 1967 года в мировой и советской космонавтике:

Космос: запланированное убийство

«Американцы разработали корабль «Джемини» - переходной корабль к лунному кораблю «Аполлон» и пускали их один за другим. И начиная с 1965 года, запустили десять кораблей и двадцать американских космонавтов вышли на околоземные орбиты. А у нас за это время не было ни одного пилотируемого полета.

Инициатива запуска пилотируемых кораблей принадлежала лично Василию Павловичу Мишину, на которого, как на молодого главного конструктора (назначенного на должность всего год назад после смерти Сергея Королева – С.Ч.), оказывалось очень сильное политическое давление. Космонавтика теснейшим образом связана с государственной политикой. Это не абстрактная отвлеченная наука. На фоне американских успехов от нас требовали начала пилотируемых полетов».

В некоторых информационных источниках иногда подчеркивается, что полет кораблей «Союз-1» и «Союз-2» должен был продемонстрировать превосходство советской техники над американской. Дескать, у нас, в СССР, есть возможность состыковать два пилотируемых корабля и обеспечить переход космонавтов из корабля в корабль, а уровень техники США сделать такого не позволяет.

Аргумент откровенно слабый. В декабре 1965 года американские корабли «Джемини-6» и «Джемини-7» сближались до расстояния полтора-два метра друг от друга. В следующем году американцы несколько раз стыковались с беспилотными ракетами «Аджена» и выходили в космос в скафандрах. Для США ничего не стоило поставить на два корабля «Джемини» активный и пассивный стыковочные агрегаты, состыковать корабли на орбите и выполнить, к примеру, обмен космонавтами двух экипажей. Технический уровень американской космонавтики вполне позволял это сделать. Но для осуществления будущей лунной программы «Аполлон» такой эксперимент на околоземной орбите был не нужен.

Космос: запланированное убийство

А вот в СССР, на лунных кораблях ЛЗ и ЛК, как раз и должен был состояться очень похожий переход космонавта из одного корабля в другой и обратно – через открытый космос.

25 марта экипажи пилотируемых кораблей посетили музей-кабинет В.И.Ленина в Кремле.

«...Нас повели в комнату Ленина для фотографирования, - вспоминал космонавт Алексей Елисеев.- По сценарию ЦК все космонавты перед полетом должны были мысленно обращаться к Ленину и посещать его кабинет, а случайно оказавшиеся там фотокорреспонденты должны были сделать снимки, которые расскажут всему миру о нашем тайном душевном порыве. В кабинете Ленина мы сделали все, что от нас ожидалось, затем по просьбе корреспондентов вышли на Красную площадь для очередного фотографирования и вернулись в Звездный городок. Через день предстоял вылет на космодром» [5.2].

30 марта 1967 года в Центре подготовки космонавтов состоялись экзамены экипажей космонавтов, которые должны были принять участие в предстоящем полете. Восемьмерым экзаменуемым предстояло ответить на вопросы тринадцати экзаменаторов. Как правило, задавалось пять основных вопросов, а потом еще от четырех до семи дополнительных.

Экзаменуемые космонавты держались спокойно и уверенно, их ответы были точными и обстоятельными. Все экзаменаторы убедились, что космонавты знают космическую технику и задачи полета безукоризненно. Тринадцать членов экзаменационной комиссии единогласно решили поставить «отлично» Владимиру Комарову, Валерию Быковскому, Евгению Хрунову, Алексею Елисееву, Юрию Гагарину, Андрияну Николаеву, Виктору Горбатко и Валерию Кубасову.

Космос: запланированное убийство

В начале апреля в Звездном городке прошел традиционный отчет космонавтов о своей подготовке. Павел Попович позднее вспоминал:

«Выступавший на собрании Юрий Алексеевич Гагарин подчеркнул, что предстоящий полет на новом пилотируемом корабле очень сложен, что этот полет связан с выполнением новых элементов, которые раньше не выполнялись, и что выполнение такого задания потребует от космонавта полной мобилизации его воли, знаний и мастерства. Новый корабль - экспериментальный, и его надо сначала испытать. «До космического полета, - сказал Гагарин, - предусмотреть все почти невозможно. Очевидно, в полете придется принимать самостоятельные решения. И от того, насколько грамотно подготовлен космонавт, зависит эффективность действий космонавта в полете...» [5.5].

Что тут сказать? Гагарин как в воду глядел. Через три недели очень непростые решения в ходе космического полета действительно предстояло принимать...

6 апреля восьмерку космонавтов пригласили в Центральный Комитет КПСС. Генерал Николай Каманин вспоминал:

«Более двух часов экипажи «Союзов» вместе со мной были в ЦК КПСС у Сербина и у Устинова. На беседе у Устинова, кроме нас, присутствовали секретарь ЦК Капитонов, начальник отдела Сербин и Строганов. Устинов интересовался качеством подготовки к полету, знанием систем корабля и программой полета. Особый интерес он проявил к процессу стыковки и переходу двух космонавтов из пассивного корабля (от Быковского) в активный (к Комарову). Комаров сказал, что выполнение стыковки зависит от точности вывода второго корабля на орбиту (нужно попасть в сферу радиусом не более 12 километров), от надежности автоматики сближения (от 23000 до 350 метров) и от работы экипажей по ручному управлению стыковкой (от 350 до 0 метров). Когда Комаров рассказывал о

Космос: запланированное убийство

вариантах ручной стыковки, Устинов прервал его и сказал: «Все-таки основная работа по стыковке будет выполняться экипажами. Года три назад Королев настойчиво добивался выполнения полного цикла автоматической стыковки, я пытался его убедить в необходимости взять за основу ручное управление, но он настоял на своем, и только за месяц до смерти, убедившись в трудностях осуществления полностью автоматического цикла, он стал искать пути для решения задачи стыковки вручную». Устинов уже дважды в этом году высказывался против полной автоматизации стыковки, считая ее не начальной, а завершающей стадией процесса освоения стыковки в космосе. Слушая Устинова, я пожалел, что недостаточно активно боролся с недооценкой роли человека в осуществлении пилотируемых космических полетов» [5.4].

Если люди уже были готовы к полету, то техника все еще продолжала преподносить весьма неприятные сюрпризы. Так, 9 апреля на корабле 7К-ОК(П) № 5 снова был выявлен отказ запоминающего устройства радиотехнической системы. Этот дефект требовал проведения разборки корабля, что в свою очередь приводило к отставанию работ от графика на три-четыре дня. Из-за этого пуск кораблей мог быть перенесен «за 1 мая» - к величайшему неудовольствию советского руководства, которое рассчитывало встретить Первоймай юбилейного года Великой Октябрьской социалистической революции новыми достижениями советских космонавтов. Понадобилась круглосуточная напряженная работа испытателей, чтобы «нагнать» график работ.

Марк Аврутин, который в 1967 году работал в КИСе (контрольно-испытательная станция – С.Ч.), где проводилась финальная комплексная проверка космических кораблей перед отправкой их на космодром Байконур, вспоминал:

«На космодроме за два месяца подготовки к первому полету выявили еще сотни три новых дефектов.

Космос: запланированное убийство

Девяносто процентов всех этих дефектов должны были быть предварительно обнаружены и устранены на аналоге корабля, который, к сожалению, не был создан. Считалось, что в этом случае пуск первого летного корабля отодвинется почти на год!

Хрущев как-то сказал Королеву: «У нас большие успехи в освоении космического пространства, наши боевые ракеты стоят на дежурстве. Мы никогда не жалели денег на эти дела. Сейчас есть и другие заботы. Нужны средства для подъема сельского хозяйства и животноводства. Вам надо поэкономить». Вот и пришлось продумывать мероприятия по удешевлению программы. В частности, отказались от аналога корабля - комплексного стенда (КС).

КИС работал в три смены. Представители по системам вызывались в КИС при необходимости для принятия решения по устранению обнаруженных замечаний в работе систем корабля. Но на испытаниях этого изделия режим работы был изменён и ответственных представителей обязали находиться в КИСе круглосуточно, чтобы не тратить время на их поиск и доставку в КИС. С этой целью были оборудованы две спальни - мужская и женская - казарменного типа, то есть с большим количеством, кажется, застеленных раскладушек. Так что легко можете себе представить обстановку» [5.6].

14 апреля состоялось заседание Государственной комиссии, на котором было решено приступить к заправке кораблей топливом. Весь технологический процесс от заправки до пуска корабля 7К-ОК («Союз») занимал восемь суток. Таким образом, фактически определились окончательные даты последовательных пусков двух кораблей – 24 и 25 апреля 1967 года.

Генерал Николай Каманин прокомментировал решение Государственной комиссии в своем дневнике:

«У меня лично нет полной уверенности, что вся программа полета будет выполнена успешно, но нет и достаточно веских оснований возражать против полета.

Космос: запланированное убийство

Во всех предыдущих полетах у всех нас была вера в успех, но сейчас такой уверенности нет. Космонавты подготовлены хорошо, корабли и их оборудование прошли через сотни испытаний и проверок - кажется, все сделано для успешного полета, а уверенности в успехе нет. Это объясняется тем, что мы готовимся осуществить пилотируемый полет без могучей воли и энергии Королева, - королевский оптимизм нас избаловал, а Мишин не только не может заменить Королева, но и продолжает на каждом шагу делать глупости и ошибки, которые портят дело и озлобляют людей» [5.4].

Кстати, Каманин не был одинок в своих сомнениях относительно надежности космической техники. Уже после заседания Государственной комиссии заместитель начальника космодрома Байконур полковник Анатолий Семенович Кириллов заявил, что корабли 7К-ОК («Союз») еще очень «сырые» и имеют более сотни замечаний по результатам их проверок в монтажно-испытательном корпусе.

Действительный член (академик) общественной научной организации «Российская академия космонавтики им. К. Э. Циолковского», академик Европейской академии естественных наук, руководитель работ в области создания ракетно-космической техники, писатель и журналист Александр Железняков в книге «Тайны ракетных катастроф» так оценивает мотивы руководителей космической программы, решившихся на запуск в космос в апреле 1967 года двух космических кораблей, по техническому состоянию которых было сделано еще очень много замечаний:

«Можно, конечно, удивляться, что столь сложная программа была задумана для не испытанных толком кораблей. Но этому есть свое объяснение.

Во-первых, за скорейший пилотируемый полет ратовал новый руководитель ОКБ-1, к тому времени уже переименованного в Центральное конструкторское бюро энергетического машиностроения, Василий Мишин. Это должен был быть первый полет при его «правлении», и

Космос: запланированное убийство

от его осуществления многое зависело в карьере нового Главного конструктора.

Во-вторых, было давление со стороны руководства КПСС и советского государства, «желавшего» преподнести «царский» подарок народу к 50-летию юбилею революции (ноябрь 1967 года).

В-третьих, январская катастрофа на мысе Канаверал, когда в огне погибли трое американских космонавтов, на некоторое время вывела США из числа ведущих игроков в космической гонке. Этим следовало воспользоваться и вновь продемонстрировать советское лидерство по всем направлениям.

Были и другие причины: ведомственные, корпоративные, личные. Все они и привели к тому, что решение о запуске двух пилотируемых «Союзов» было принято и пересмотру не подлежало» [5.7].

Ю.Н.Глазков, Л.С.Хачатурьянц и Е.В.Хрунов (Глазков и Хрунов – Герои Советского Союза, летчики-космонавты СССР) в книге «На орбите вне корабля», изданной в издательстве «Знание» в 1977 году, – через десять лет после гибели Владимира Комарова, - писали:

«В качестве требуемой надежности для пилотируемого полета можно принять обеспечение вероятности успешного полета 0,95.

Надежность ракетно-космического комплекса может быть определена выражением:

$$P = P_1 * P_2 * P_3 * P_4,$$

где P1 - надежность комплекса во время запуска;

P2 - надежность комплекса на участке выведения на орбиту;

P3 - надежность комплекса во время орбитального полета;

P4 - надежность комплекса во время спуска и посадки.

Если значение P близко к 100% (например, 95%), можно быть уверенным в успешном проведении космического полета».

Космос: запланированное убийство

Увы, но такой уверенности при подготовке к полету космического корабля 7К-ОК(А) №4 («Союз-1») не было. В самом деле, если принять значения Р1 и Р2 очень высокими, поскольку ракета-носитель доказала свою высокую надежность при предыдущих запусках, величину коэффициентов Р3 и Р4 высокой считать никак нельзя: при полетах автоматических кораблей «Космос-133» и «Космос-140» наблюдались многочисленные отказы различных бортовых систем как во время орбитального полета, так и при спуске и посадке. А это значит, что в целом надежность ракетно-космического комплекса в составе ракеты-носителя и космического корабля 7К-ОК(А) №4 («Союз-1») была крайне низка, катастрофа была очень вероятна. Это понимали многие испытатели и конструкторы, но подготовка к космическому полету продолжалась. Партийно-идеологическая арифметика одержала верх над логикой и трезвым расчетом.

15 апреля корабль 7К-ОК(А) № 4, на котором Владимиру Комарову предстояло подняться в космос, был поставлен на заправку топливом – подготовка к запуску вышла на финишную прямую.

17 апреля с космонавтами провел занятия Борис Викторович Раушенбах. Еще раз разобрали все варианты стыковки космических кораблей, их ориентации и закруток, рассмотрели нормы расхода рабочего тела на различные эволюции.

В этот же день закончилась заправка топливом корабля 7К-ОК(А) № 4 и началась заправка корабля 7К-ОК(П) № 5.

20 апреля на второй площадке космодрома Байконур состоялось заседание Государственной комиссии. Решили: пуск корабля 7К-ОК(А) № 4 осуществить 23 апреля 1967 года в 3 часа 35 минут по московскому времени, а корабля 7К-ОК(П) № 5 - 24 апреля 1967 года в 3 часа 10 минут. Генерал Николай Каманин доложил о готовности экипажей:

Космос: запланированное убийство

- Товарищ председатель! Товарищи члены Государственной комиссии! Здесь присутствуют восемь космонавтов. Все они полностью закончили программу подготовки в ЦПК, сдали экзамены специальной экзаменационной комиссии, назначенной приказом Главнокомандующего ВВС из представителей промышленности, Минздрава, Академии наук и Министерства обороны. По теоретической подготовке, знанию материальной части корабля, по умению управлять кораблем и его системами все космонавты получили оценки «отлично». На технической позиции экипажи провели занятия на борту кораблей, консультировались с конструкторами и разработчиками систем, прослушали и записали в боржурналы рекомендации по действиям в особых случаях. Космонавты прошли программу медицинского обследования и признаны годными для выполнения космического полета.

На основании изложенного, от имени командования Военно-Воздушных Сил вношу предложение назначить:

1) командиром активного корабля «Союз» и командиром группы космических кораблей - Комарова Владимира Михайловича;

2) командиром пассивного корабля «Союз» - Быковского Валерия Федоровича;

3) членами экипажа, выходящими в космос, - Хрунова Евгения Васильевича, Елисеева Алексея Станиславовича.

Запасной экипаж предлагаю назначить в следующем составе: а) командир активного корабля и командир группы космических кораблей – Юрий Алексеевич Гагарин; б) командир пассивного корабля – Андриян Григорьевич Николаев; в) члены экипажа, выходящие в открытый космос, - Виктор Васильевич Горбатко и Валерий Николаевич Кубасов.

Прошу Государственную комиссию утвердить наше предложение.

Космос: запланированное убийство

Государственная комиссия единогласно утвердила предложение ВВС.

В тот же день Каманин сделал запись в своем дневнике:

«Итак, все решено: мы идем на очень важный и ответственный полет - он должен снова вывести нашу страну вперед и содействовать освоению Луны. Сейчас, за два дня до старта, подводя итоги всей работы по подготовке полета «Союзов», можно сделать вывод: подготовка полета чрезмерно затянулась, было много ошибок, недостатков и даже аварий; состояние кораблей и степень их отработки не дают стопроцентной уверенности в полном успехе всей программы полета (стыковка и переход), но есть все основания верить и надеяться, что экипажи побывают в космосе и благополучно вернуться на Землю» [5.4].

Главный конструктор радиометрических систем Алексей Богомолов, выходя из зала заседаний Государственной комиссии, горько пошутил: «Первый корабль - сгорел, второй – взорвался, третий - утонул. Самое время запускать космонавта!»

Впрочем, есть и другая версия о том, как проходило заседание Государственной комиссии 20 апреля. Ее растиражировали создатели одного из «документальных» фильмов по истории советской космонавтики:

«20 апреля 1967 года. Владимир Комаров на заседании Государственной комиссии. Обычно это формальность: стандартные вопросы, стандартные ответы.

Но на первый же вопрос, готовы ли вы совершить полет, Комаров отвечает: «Корабль «сырой». При предварительной подготовке выявлено много серьезных дефектов, с которыми нельзя отправляться в такой ответственный полет».

Это скандал. Комиссия в замешательстве.

«Так, значит, вы трусите? - спросил Комарова кто-то из членов комиссии.

Космос: запланированное убийство

Вопрос прозвучал как пощечина.

Комаров выговорил два слова: «Лететь готов».

Что тут скажешь? Что Комаров просто не мог ничего этого сказать на Государственной комиссии? Но кинокадры, вроде бы, свидетельствуют о другом. Вот президиум комиссии занимает места за рабочим столом, над которым висят портрет Ленина и лозунг «Юбилейный год Октября! Тебе посвящаем свои труд и дела!» Вот к трибуне выходит сам Владимир Комаров и что-то говорит... Вроде бы, факт.

Но на самом деле – монтаж и подлог. Текст за кадром читает диктор. А видеоряд якобы заседания Государственной комиссии явно подложный. В президиуме комиссии почему-то еще не летавший в космос в 1967 году космонавт Георгий Шонин, а в зале – космонавты Алексей Леонов, Георгий Добровольский, Василий Лазарев, Лев Демин... Какая же это Государственная комиссия? Где конструкторы, инженеры, испытатели ракеты-носителя и космического корабля?

Скорее всего, авторы фильма использовали при монтаже кинокадры с партийного собрания в Центре подготовки космонавтов в канун 1967 года. Для чего использовали? Чтобы подкрепить свою версию. Тогда почему нельзя ее подкрепить реальной записью с заседания Государственной комиссии 20 апреля 1967 года? Такая запись велась, и хранится она по сей день в Государственном архиве научно-технической документации Российской Федерации. Правда, на той записи присутствующие на заседании, - в том числе и Владимир Комаров, - произносят совершенно другие слова, которые ничего не имеют общего с «версией», растиражированной создателями фильма.

Однако это вовсе не значит, что не было достаточно острых пикировок между конструкторами и космонавтами относительно надежности космического корабля 7К-ОК («Союз»). В книге Геннадия Амирьянца «Летчики-испытатели. Сергей Анохин со товарищи»

Космос: запланированное убийство

приводятся воспоминания космонавта Алексея Елисеева:

«...Прилетают космонавты (военные летчики-космонавты – С.Ч.) и начинают хаять те или иные системы, решения. Я был на нескольких правительственных комиссиях. Помню, однажды давление у Мишина подскочило до 220, когда он вместе со всеми услышал неграмотную критику «дерьмового корабля», на котором «вместо трех гироскопов поставили два». Космонавты не были участниками создания корабля, он был для них чужим...» [5.1].

22 апреля ракету-носитель и корабль 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») вывезли и установили на стартовой позиции. Состоялась традиционная встреча-митинг представителей промышленности и стартовой команды с экипажами космических кораблей.

Полковник Виктор Гуров, участник запуска корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») вспоминал:

«По установившейся на полигоне традиции накануне запусков пилотируемых кораблей всегда проводился митинг. На этот раз космонавты и участники запуска собрались на стартовой площадке № 1 - рядом с ракетой, установленной в стартовое сооружение, но еще не заправленной топливом. Космонавты выстроились в две шеренги: командир первого «Союза» Владимир Комаров, за ним дублер Юрий Гагарин; экипаж второго «Союза» - командир Валерий Быковский, Алексей Елисеев и Евгений Хрунов, за ними дублеры - командир Андриан Николаев, Виктор Горбатко и Георгий Шонин (на самом деле там был не Георгий Шонин, а Валерий Кубасов - С.Ч.). Среди присутствовавших на стартовой площадке был и летчик-космонавт Алексей Леонов. День был солнечный, настроение у всех приподнятое. От имени космонавтов выступил Комаров. Говорил он спокойно, уверенно» [5.8].

Иного мнения придерживается Валерий Кудряшов, который в своей книге «Космодром Байконур. Хроника основных событий (Байконурская летопись)» отметил:

Космос: запланированное убийство

«Вид у Комарова был неважный (грустный, лицо – бледное), он, видимо, предчувствовал беду» [5.9].

О том же говорит и ветеран космодрома Байконур, полковник в отставке Василий Маляр:

«Я видел Комарова накануне старта. Существует традиция: перед полетом организуется митинг, в котором участвуют космонавты и те, кто готовил для них ракету и корабль. Обычно космонавты на таких мероприятиях выглядят бодрыми, счастливыми - они в шаге от осуществления своей мечты отправиться в космос. А вот Комаров был бледным, как лист бумаги, и грустным. Конечно, он пытался улыбаться, но выходило у него это плохо - словно предчувствовал беду» [5.10].

Во второй половине дня провели пресс-конференцию с участием Владимира Комарова для прилетевших из Москвы журналистов центральных изданий, радио и телевидения. Пресс-конференция была очень непродолжительной по времени - только общие вопросы, журналистам не рекомендовали спрашивать космонавта о программе полета, устройстве нового корабля, научных и технических экспериментах, которые планировалось провести в ходе очередного орбитального рейса. Юрий Летунов, специальный корреспондент Советского радио, позднее вспоминал:

«На диване в холле гостиницы в обычном синем тренировочном костюме сидит Владимир Михайлович Комаров. Немного задумчивый, сосредоточенный, он кажется усталым. Мы – журналисты из Москвы – расселись на стульях полукругом вокруг командира «Союза-1».

На Владимира Михайловича направлены кинокамеры и микрофоны. Администратор гостиницы рядом с диваном «для антуража» поставил пальму.

И посыпались вопросы...

- Дорогой Владимир Михайлович, - начинает кто-то из коллег-журналистов, - прежде всего, разрешите поздравить вас с утверждением командиром нового космического корабля «Союз»...

Космос: запланированное убийство

- Большое спасибо, - Комаров улыбается, кивает.

- Владимир Михайлович, хотелось бы узнать о том, что вам дали два с половиной последних года. Как вы готовились к полету?

- Два с половиной года, прошедшие после полета корабля «Восход», были годами подготовки к новому полету, - космонавт пожимает плечами. - Я, конечно, очень рад и горжусь, что мне оказано такое большое доверие - принять участие в испытательном полете этого корабля. Корабль совершенно новый, я бы сказал, более сложный, чем те корабли, на которых летали мои товарищи и друзья и на котором я летал в прошлый раз вместе с Константином Петровичем Феоктистовым и Борисом Борисовичем Егоровым.

- А чем отличалась эта подготовка от предыдущей?

- В последние эти два года подготовка отличалась, может быть, тем, что мы очень много занимались. Занимались на заводах, в различных конструкторских бюро, в лабораториях, изучали новую технику. Изучали те системы и оборудование, которое предполагалось поставить на новом корабле. Сама же подготовка существенно не отличалась: обычная наша, повседневная работа в центре подготовки, где мы работаем, где занимаемся и готовимся к очередным полетам.

- Вы говорите, что это «обычно». И все-таки ваша профессия-то необычная, редкая пока профессия... И рискованная...

- Я не знаю, как говорить об этом, о профессии, - Комаров немного смущен. - Когда впервые летал Юра Гагарин, тогда это было как-то все необычно. И мы волновались. Не знали, как пойдет наша работа дальше. А сейчас, после того, как было сделано несколько полетов на кораблях «Восток» и «Восход», когда мы уже вполне определенно можем сказать, что работать и жить в условиях космического пространства можно, наши полеты становятся... ну, обычными, что ли... В какой-то

Космос: запланированное убийство

мере... И в то же время, конечно, необычными, потому что вот, например, предстоящий полет необычен тем, что это будет полет на новом корабле, значительно отличающемся от тех кораблей, на которых мы летали. И даже по размерам своим отличающимся.

Теперь о риске... Отношение людей к риску, как мне представляется, строится на странном смешении отваги и безысходности, боязни и впечатления, опасности и интуиции, убежденность и надежды. И все-таки, воля здесь порой надежнее расчетов.

- Владимир Михайлович, вы первый советский космонавт, который второй раз отправляется в космический полет, и поэтому хотелось бы узнать, как опыт предыдущего полета помог вам сейчас?

- Еще раз повторю, что я очень доволен. Мне приятно, что мне оказано такое доверие - принять участие в этом полете. В равной степени со мной готовились и другие товарищи, которые летали на кораблях «Восток» или «Восход», - Владимир Михайлович делает паузу, задумывается на пару секунд, потом продолжает:

- Подготовлены мы хорошо. Надеюсь, программа полета будет выполнена полностью.

- Владимир Михайлович, как ваши занятия в адъюнктуре?

- Вы задали такой вопрос, на который мне сейчас ответить трудно, - Комаров смеется.

- Сложно сочетать учебу?

- Трудно, конечно, потому что подготовка полета отнимала все время, и мы действительно были заняты, как говорят, с утра и до позднего вечера, - Комаров кивает, соглашаясь. - И поэтому в учебе наступил некоторый перерыв.

- Понятно. Еще вопрос. Как ваша семья относится к тому, что вы летите второй раз в космос?

- Ну, я не знаю, что вам сказать по этому поводу, - брови Комарова приподнимаются. Чувствуется, что он немного растерян. - Когда я собирался в первый полет,

Космос: запланированное убийство

жена узнала о том, что я должен лететь, только после того, как был произведен пуск нашего корабля. Сейчас она тоже определенно не знает. Но, наверное, по тому, как шла работа у нас в городке, по тому, что уезжали многие товарищи по своим служебным обязанностям, наверно, она догадывается, что полет должен быть. Но что я должен отправиться в полет, она этого, наверное, не знает.

Он улыбается грустной и немного лукавой улыбкой.

- Желаем успешного старта, хорошей работы в космосе и, как говорят, мягкой посадки!

- Я вас сердечно благодарю за добрые пожелания. Благодарю всех товарищей, которые присутствуют на нашей встрече. Здесь очень много знакомых. После первого полета мы очень часто с вами встречались. Я надеюсь, что и после этого полета мы вновь увидимся, и тогда я смогу поподробнее рассказать вам и о корабле и о том, какую работу выполнял в полете.

Он поднимается с дивана и идет к выходу из холла – снова задумчивый и сосредоточенный. Он уже весь там – в будущем полете».

В этот же день с космонавтами встретился Главный конструктор ЦКБЭМ В.П.Мишин. По существу обсуждался только один вопрос: об отказах в работе систем корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»), которые могут привести к тому, что пуск корабля 7К-ОК(П) № 5 («Союз-2») будет отложен. Таких отказов Главный конструктор назвал только два: неисправность системы радиосближения «Игла» и отсутствие подзарядки солнечных батарей.

Генерал Николай Каманин позднее вспоминал:

«Я говорил с Комаровым один на один и посоветовал ему выполнять всю программу полета только при отличном состоянии техники и хорошем самочувствии экипажа, при отклонениях от нормы консультироваться с «Землей», а при отсутствии связи принимать решения самостоятельно, но не торопиться и

Космос: запланированное убийство

все время помнить, что главная задача - взлететь и благополучно сесть. Нам не нужны ни стыковка кораблей, ни выход в космос, если они могут закончиться тяжелыми происшествиями. Полное выполнение программы полета очень желательно, но глупо было бы ради одного из экспериментов рисковать успехом первого полета на «Союзе». Комаров меня понял, и я уверен, что он справится со своей задачей» [5.4].

В 18 часов космонавтов отправили спать, с тем, чтобы они были готовы к подъему в 23 часа 30 минут.

22 апреля в 23 часа началось итоговое заседание Государственной комиссии, на котором все главные конструкторы (Мишин, Глушко, Бармин, Пилюгин, Ткачев, Воронин, Северин и другие) подтвердили: ракета-носитель, корабль 7К-ОК(А) («Союз-1») и его оборудование, старт и все службы подготовлены к пуску. Каждый из руководителей подразделений и предприятий поручился, что их техника не подведет.

Историк космонавтики Валерий Кудряшов в книге «Космодром Байконур. Хроника основных событий (Байконурская летопись)» отмечал, что «при подготовке этого пилотируемого космического корабля к пуску была выявлена масса замечаний, число которых превосходило общее число замечаний, выявленных при подготовке к пускам трех предыдущих пилотируемых космических кораблей» [5.9].

И тем не менее космический корабль 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») все-таки решили отправить на околоземную орбиту...

Наверное, с позиций сегодняшнего дня это решение можно назвать «техническим авантюризмом». Увы, советская космонавтика шла к этому постепенно, шаг за шагом. Сначала в угоду политическим и пропагандистским планам советского руководства посылали в космос «Восходы», которые никак не обеспечивали безопасность космонавтов в первые минуты полета. Потом был «случайный» взрыв на

Космос: запланированное убийство

орбите спутника «Космос-57» - беспилотного аналога корабля «Восход-2» - просто наложились друг на друга две управленческие команды, посланные на борт спутника с разных пунктов управления, а в результате автоматика «Космоса-57» восприняла это наложение, как команду на аварийный подрыв объекта и немедленно ее выполнила. Тем не менее, «Восход-2» с космонавтами решили запускать – теоретически был риск уступить первенство в выходе в космос человека в скафандре американцам, которые вот-вот готовились стартовать на околоземную орбиту на двухместных кораблях «Джемини».

Успешные полеты «Восхода» и «Восхода-2» стали еще одним аргументом в пользу принятия решения о пилотируемом полете корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»): мол, если тогда, перед полетами «Восходов», мы запустили по одному беспилотному спутнику – аналогу пилотируемого корабля («Космос-47» и «Космос-57» соответственно), то сейчас у нас летали уже и «Космос-133», и «Космос-140». Да еще успешно испытали систему аварийного спасения при взрыве ракеты-носителя на старте 14 декабря 1966 года. Авось пронесет, авось все будет хорошо, Комаров – опытный космонавт, он со всеми мелкими неполадками обязательно справится!

При этом как-то забывалось, что «Восходы» были всего лишь глубокой модернизацией «Востоков». Перед первым стартом в космос пилотируемого корабля 3К («Восток») состоялся запуск семи беспилотных кораблей-спутников, на которых отрабатывались бортовые системы будущего пилотируемого корабля. И только после двух подряд успешных стартов было принято решение о пилотируемом полете. А 7К-ОК («Союз») был совершенно новым кораблем, и куда более технически сложным, чем «Востоки» и «Восходы»...

На 23 апреля 1967 года для космонавта Владимира Комарова был установлен такой распорядок:

Подъем 1:30

Космос: запланированное убийство

Медицинский осмотр и подготовка кишечника 1:30 - 1:50

Физзарядка и туалет 1:50 - 2:10

Завтрак первый 2:10 - 2:30

Снаряжение и запись физиологических функций 2:30 - 3:05

Завтрак второй 3:05 - 3:15

Переезд на старт 3:15 - 3:30

Посадка в корабль 3:30 - 3:40

Подготовка к старту в корабле 3:40 - 5:30

Старт космического корабля 5:30

В три часа ночи генерал Николай Каманин приехал в гостиницу космонавтов. Там уже были на ногах все космонавты, наклейка датчиков и все медицинские проверки были уже закончены. Владимир Комаров был готов к отъезду на старт.

- Как спал? – спросил его Каманин.

- Лег рановато, - ответил Владимир Комаров, - около часа не мог заснуть, а потом заснул крепко. Чувствую себя хорошо.

Космонавт Алексей Леонов вспоминал:

«Я находился в то время на космодроме. Всю ночь я дежурил около гостиницы. На моих глазах Володя встал, позавтракал, пошли его одевать. Ничего не предвещало беду. Он общался, не было суетливости, были деловые разговоры. Его положили, наложили датчики, сняли все параметры. Всё соответствовало норме. Никакого повышения давления. Электроэнцефалограмма, альфа-ритм не изменился. Всё соответствовало требованиям».

Вскоре космонавты и сопровождающие их лица сели в автобусы и поехали на стартовую позицию.

Сохранились кинокадры о той поездке. Еще не рассвело, за окном автобуса непроглядная темень. Владимир Комаров сидит спиной вперед по ходу движения. Напротив него - все остальные космонавты: Юрий Гагарин, Андриян Николаев, Алексей Леонов, Валерий Быковский, еще не летавшие в космос Евгений

Космос: запланированное убийство

Хрунов, Валерий Кубасов, Виктор Горбатко. Дружно поют песню «Заправлены в планшеты космические карты» - такова традиция.

Интересно, что на Юрии Гагарине его обычная офицерская форма. То есть в день старта дублера Комарова Гагарина не стали даже переодевать в летный костюм и наклеивать медицинские датчики, как это делали с дублерами во всех предшествующих полетах. А это означало, что при любых раскладах у «Союза-1» есть только один пилот – Владимир Комаров...

В корабле он был один...

В ослепительно-ярких лучах прожекторов виднеется дымящаяся, вся в белом инее ракета-носитель с космическим кораблем 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»). Ровно в три часа по московскому времени, за два часа до старта, прибывает автобус с космонавтами. Владимир Комаров строевым шагом направляется к членам Государственной комиссии, рапортует:

- Товарищ председатель Государственной комиссии! Летчик-космонавт Комаров к полету на космическом корабле «Союз» готов!

- Желаю вам счастливого полета! – отвечает председатель Государственной комиссии генерал Керим Алиевич Керимов.

Комаров, одетый в серые брюки и голубую куртку, в окружении коллег-космонавтов, врачей и испытателей космической техники не торопливо направляется в сторону стоящей на стартовой позиции ракеты. До самого лифта Комарова провожали Мишин, Гагарин и Каманин.

Последние объятия и пожелания перед стартом.

Вместе с Владимиром Комаровым в кабине лифта к вершине ракеты поднимается и Юрий Гагарин. Вот уже на верхней площадке виден Владимир Комаров, его руки

Космос: запланированное убийство

сжаты в приветствии над головой. Космонавт делает легкий поклон Земле и людям, которые готовили этот полет. Еще раз приветственно взмахивает рукой, и забирается через округлое отверстие люка внутрь орбитального отсека космического корабля.

«Комарова и Гагарина в автобусе привезли на старт, - вспоминал заместитель Главного конструктора Борис Черток. - Позднее Гагарин рассказывал, как он поднимался в лифте вместе с Комаровым на верхнюю площадку фермы обслуживания и оставался у корабля до закрытия люка:

- Я был последним, кто видел его живым и сказал: «До скорой встречи!» [5.11].

Валерий Кудряшов в книге «Космодром Байконур. Хроника основных событий (Байконурская летопись)» пишет:

«За два часа до пуска Комаров В.М. в бытовом отсеке пилотируемого космического корабля попрощался и расцеловался с Гагариным Ю.А., членами боевого расчёта (старший лейтенант Снежко Б.В., старший лейтенант Некряч Б.Е.) и слесарем экспериментального завода ЦКБЭМ Кротовым И.К. Из бытового отсека он с помощью боевого расчёта спустился в спускаемый аппарат, сел в кресло, установил радиосвязь с Землёй и начал проверки бортовой аппаратуры» [5.9].

Генерал Николай Каманин и космонавты Юрий Гагарин и Андриян Николаев переходят в бункер управления стартом. Примерно через две-три минуты из бункера устанавливается связь с бортом корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»). Юрий Гагарин поочередно с коллегой-космонавтом Андрияном Николаевым ведет разговор с Владимиром Комаровым по системе радиосвязи. Владимир Комаров четко, методично и неторопливо докладывает о ходе проверки оборудования. Гагарин и Николаев сообщают информацию о ходе подготовки к запуску ракеты-носителя.

Космос: запланированное убийство

Подготовку старта ракеты, проходившую при свете прожекторов, можно было наблюдать по телевизорам с трех ракурсов. Переговоры с космонавтом велись по радиосвязи. Температура в корабле была +15 градусов по Цельсию.

Подготовка к пуску проходила точно по графику предстартовой готовности. Все технические параметры ракеты-носителя и корабля были в норме. Сбоев зафиксировано не было. Это вселяло оптимизм, казалось, что все неприятности и тревоги уже позади и полет будет успешным.

Около двух часов уходит на завершающие проверки ракеты-носителя и космического корабля.

Наконец, объявляется минутная готовность.

А потом следует целый каскад предстартовых команд:

- Ключ на старт!

- Зажигание!

- Предварительная! Промежуточная! Главная!

Подъем!

Ракета оторвалась от пусковой площадки в 3 часа 35 минут по московскому времени 23 апреля 1967 года.

В клубах серо-белого дыма, подсвеченного ярко-оранжевым пламенем, похожая на восходящую яркую звезду ракета-носитель с нарастающим раскатистым грохотом медленно поднимается над стартовым столом. Все выше и выше в небо забирается огненный факел. Освещенные огнем двигателей, облака расступаются, словно открывая ворота в звездное небо.

- Сто секунд, полет нормальный, - сообщает невидимый оператор. – Давление в камерах сгорания ракеты-носителя в пределах нормы.

В ответ слышится очень спокойный и уверенный голос Владимира Комарова:

- Я - «Рубин», все хорошо. Перегрузки совсем небольшие. Отделился обтекатель... Сейчас открою шторы иллюминатора... Вижу черное небо. И в левом, и

Космос: запланированное убийство

в правом иллюминаторах вижу черное небо... Солнце где-то подо мной, сзади... Полет нормальный!

Ракета-носитель с «Союзом-1» начинает «заваливаться» в восточном направлении. В прорехи среди облаков хорошо видно, как ракета превращается в маленькое яркое солнце, потом в светящийся крест и, в конце концов, тускнеющей звездочкой, сползающей к горизонту, постепенно словно растворяется в небесах.

Наземные пункты наблюдения – от Казахстана до Дальнего Востока - один за другим рапортуют об успешной работе всех ступеней ракеты-носителя. Владимир Комаров комментирует полет, на борту корабля все в порядке, полет проходит нормально.

Сброшен головной обтекатель, разлетаются «на все четыре стороны» «боковушки» – четыре боковые разгонные ракеты первой ступени, - затем отделяется вторая ступень, начинает работу третья.

Почти ровно через 9 минут после старта двигатели ракеты-носителя отключились, отошла третья ступень, и космический корабль «Союз-1» начал полет вокруг Земли. На космодроме и в Центре управления полетом специалисты и космонавты из дублирующих экипажей поздравляют друг друга с успешным началом полета.

«Информация с НИПов, контролирующих активный участок, не вызывала никаких сомнений, - вспоминал Борис Черток. - Через 540 секунд пришел доклад, что корабль отделился и вышел на орбиту ИСЗ.

Первый корабль «Союз» с человеком на борту!

Мы аплодировали. Но тут же спохватились. Теперь формально власть управления полетом перешла к нам» [5.11].

Радость и в самом деле была преждевременной...

Неприятности начались сразу же после выхода космического корабля на орбиту.

Снова обратимся к воспоминаниям Бориса Чертока:

«Агаджанов, я, Трегуб, Раушенбах и два десятка людей, затихших за нашими спинами, ждали первой телеметрии и первых докладов Комарова.

Космос: запланированное убийство

Первый доклад телеметристов ударил по натянутым нервам: «По данным НИП-4 и НИП-15 все антенны раскрыты. Пока не открылась левая панель солнечной батареи... перепроверяем по току Солнца».

Была надежда, что панель солнечной батареи раскрылась, но не работает датчик. Корабль ушел за радиогоризонт, успокоенный после возмущений отделения. Нам оставалось ждать почти час до его появления в зоне нашего пункта. Агаджанов доложил Госкомиссии, ожидавшей информации на второй площадке в кабинете Кириллова:

- Я - «двенадцатый»! По данным телеметрии, не зафиксировано раскрытие левой солнечной батареи. Все остальные параметры в норме. Давление и температура в кабине в норме.

- Я - «двадцатый»! - ответил Мишин. - Еще раз тщательно перепроверьте и доложите! Вы понимаете, что нам предстоит принять решение о следующей работе (то есть о начале подготовки к запуску корабля 7К-ОК(П) № 5 («Союз-2») – С.Ч.).

Мы это прекрасно знали и без напоминаний. (Кроме того, нераскрывшаяся панель солнечной батареи заблокировала антенны телеметрической системы. Не работала система коротковолновой связи. С бортом корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») можно было связаться только в диапазоне ультракоротких волн, что на практике означало резкое уменьшение дальности возможной радиосвязи с космическим кораблем – С.Ч.).

Тут подоспел доклад из группы анализа. Они обнаружили, что не открылись дублирующая антенна телеметрической системы и козырек, защищающий солнечно-звездный датчик 45К от загрязнения выхлопами двигателей. Им мешала нераскрывшаяся панель солнечной батареи. Дублирующая антенна, это еще куда ни шло - обойдемся, но 45К! Если он не будет искать Солнце и звезды, ни закрутка, ни солнечная, ни звездная ориентация для коррекции не пройдут» [5.11].

Космос: запланированное убийство

Баллистики рассчитали орбиту корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») и сообщили, что высота перигея составляет 196,2 километра, апогея - 225 километров, наклонение орбиты к экватору - 51 градус 43 минуты, период обращения вокруг Земли - 88,6 минуты. Это были очень неплохие параметры для начала операций по сближению и стыковке двух космических кораблей. Вот только не ясным оставалось, будет ли вообще и старт второго корабля, и стыковка. С нераскрывшейся плоскостью солнечной батареи и неработающим солнечно-звездным датчиком о маневрировании в космосе можно было забыть.

Около шести часов утра по московскому времени в радиоэфире прозвучало сообщение ТАСС о начале космического полета:

«В полете – новый советский космический корабль «Союз-1».

Сегодня, 23 апреля 1967 года, в 3 часа 35 минут московского времени в Советском Союзе на орбиту спутника Земли мощной ракетой-носителем выведен новый космический корабль «Союз-1». Космический корабль «Союз-1» пилотирует гражданин Советского Союза летчик-космонавт СССР, Герой Советского Союза, инженер-полковник Комаров Владимир Михайлович, ранее совершивший космический полет на корабле «Восход».

Целями космического полета являются:

- испытания нового пилотируемого космического корабля:

- отработка систем и элементов конструкции корабля в условиях космического полета;

- проведение расширенных научных и физико-технических экспериментов и исследований в условиях космического полета;

- дальнейшее продолжение медико-биологических исследований и изучения влияния различных факторов космического полета на человеческий организм.

Космос: запланированное убийство

Космический корабль «Союз-1» выведен на орбиту, близкую к расчетной. По предварительным данным, период обращения корабля вокруг Земли составляет 88,6 минуты; минимальное удаление от поверхности Земли (в перигее) - 201 километр; максимальное удаление от поверхности Земли (в апогее) - 224 километра; наклонение орбиты - 51 градус 40 минут.

С космическим кораблем «Союз-1» установлена надежная двусторонняя радиосвязь.

По докладу командира корабля товарища Комарова Владимира Михайловича, а также по данным телеметрии, он вполне удовлетворительно перенес вывод корабля на орбиту и переход к состоянию невесомости.

Самочувствие его хорошее.

Владимир Михайлович Комаров приступил к выполнению намеченной программы полета.

Сообщения с борта космического корабля «Союз-1» передаются на частотах 15,008; 18,035; 20,008 мегагерца.

Бортовые системы космического корабля функционируют нормально.

Дальнейшие сообщения о ходе полета будут передаваться всеми радиостанциями Советского Союза» [5.12].

(Кстати, в тот день некоторые в СССР шутили:

«Когда Комаров полетел в космос в 1964 году, на следующий день сняли со всех постов Никиту Хрущева. Сейчас Комаров снова в космосе. И кого же снимут завтра?»

А на Западе аналитики, занимавшиеся советской космонавтикой отметили, что в отличие от «Востока», на котором 12 апреля 1961 года летал Юрий Гагарин, и «Восхода», на котором 12-13 октября 1964 года летали Владимир Комаров, Константин Феоктистов и Борис Егоров, новый корабль в сообщении ТАСС был назван не просто «Союзом», а «Союзом-1», что, по их мнению, предполагало весьма скорое появление на орбите и

Космос: запланированное убийство

«Союза-2» - вполне возможно, он уже даже стоял на стартовой позиции).

Через полтора часа после старта, когда 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») облетел вокруг Земли и снова вошел в зону радиосвязи с территории СССР, Владимир Комаров доложил в Центр управления полетом, что одна из двух солнечных батарей корабля – левая – действительно не раскрылась. Этот факт ставил под угрозу полного срыва всю программу полета из-за уменьшения энергетических ресурсов корабля ровно наполовину.

Борис Черток вспоминал:

«Наконец, есть доклад Комарова. Голос ясный, спокойный.

- Я – «Рубин». Самочувствие хорошее. Параметры кабины в норме. Не открылась левая солнечная батарея. Закрутка на Солнце не прошла. «Ток Солнца» 14 ампер. КВ-связь не работает. Пытался выполнить закрутку вручную. Закрутка не прошла, но давление в баках ДО (двигатели ориентации – С.Ч.) упало до 180.

Мы понимали, что закрутка на Солнце ни в автомате, ни в ручном режиме при асимметрии, вызванной нераскрытой батареей, не пройдет. Об этом доложили Госкомиссии. Надо не терять время: отменять пуск второго «Союза» и принимать решение о посадке Комарова.

Затягивать решение опасно. Мы рискуем разрядить буферные батареи и тогда... страшно подумать!» [5.11].

Однако Государственная комиссия, все еще работавшая на Байконуре, приняла решение повторить попытку закрутки. Передали команду Владимиру Комарову: «Снова попытаться закрутить корабль на Солнце на ДО-1, экономить рабочее тело и энергию».

«В управлении полетом, - комментирует Борис Черток, - установилось двоевластие. Видимо, главные там, на «двойке» (на второй площадке космодрома Байконур – С.Ч.), не могли сразу решиться на отмену

Космос: запланированное убийство

второго пуска и обещанной Москве программы сближения» [5.11].

Обстановка и на космодроме, и в Центре управления полетом была очень нервной. Сам же Владимир Комаров держался очень спокойно.

Дмитрий Солодов, представитель ОКБ МЭИ на Байконуре в 1963 - 2014 годах вспоминал о тех часах:

«В комнате в связи была напряженная обстановка. Раздается голос Василия Павловича Мишина: «Рубин», поправьте, шлемофон вы нас плохо слышите». Оттуда, сверху, из космоса, звучит в ответ: «Повторяю, шлемофон у меня надет нормально. Слышу вас хорошо. Повторяю вашу команду». То есть вот таким, - буквально отделив слова, - спокойным тоном Комаров ему ответил».

На Земле шел постоянный анализ телеметрии, и его результаты не вселяли оптимизма.

«Через несколько минут получили два тревожных сигнала по телеметрии, - вспоминал генерал Николай Каманин. - Давление в спускаемом аппарате якобы упало до 560 миллиметров. Для осмотра раскрытия солнечных батарей Комаров выходил из спускаемого аппарата в бытовой отсек. Вероятность падения давления в спускаемом аппарате казалась малой, и все же она нас беспокоила. Во втором сообщении говорилось, что давление в ДО-1 упало до нуля. К счастью, оба донесения оказались ошибочными» [5.4].

После совещания специалисты посоветовали Комарову сориентировать корабль по направлению на Солнце и раскрутить вокруг продольной оси. Была надежда, что под действием центробежной силы нераскрывшаяся солнечная батарея развернется в нормальное состояние.

На третьем витке Комаров снова доложил: «Давление в спускаемом аппарате – 760 миллиметров ртутного столба, давление в ДО-1 - 180, зарядка - 14. Левая солнечная батарея так и не раскрылась. Закрутка на Солнце не прошла».

Космос: запланированное убийство

И на космодроме, и в Центре управления полетом в Евпатории стало ясно, что на борту корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») серьезные отказы бортового оборудования. Корабль в таком состоянии не мог продержаться на орбите трое суток.

Однако, обсудив создавшуюся обстановку, Государственная комиссия все же приняла решение: «Продолжать подготовку к пуску корабля 7К-ОК(П) № 5 («Союз-2»), провести коррекцию орбиты корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»), еще раз попытаться закрутить его на Солнце и проверить системы стабилизации корабля».

Эти распоряжения были немедленно переданы на борт космического корабля.

«Космонавт делал все возможное и невозможное, чтобы как-то подчинить своей воле непослушный корабль, - пишет в книге «Тайны ракетных катастроф» Александр Железняков. - Кроме того, что он пытался исправить оборудование, а Комаров был высококлассным инженером и мог это сделать, он предпринимал и «экстраординарные действия», например, стучал по тому месту обшивки, за которой находился механизм, открывающий панели солнечных батарей. Увы, но освободить их от стопора ему не удалось» [5.7].

Действительно, все эти действия космонавта результатов не возымели. Добраться до «шаливших» датчиков он не мог, поскольку они находились вне гермоконтуров обитаемых бытового отсека и спускаемого аппарата. Постукивание по стенам корабля тоже не давало результата – если какие-то колебания и передавались по стенам «Союза», то воздействовать на нераскрывшуюся левую панель солнечной батареи они явно не могли, поскольку панель крепилась к приборно-агрегатному отсеку в хвостовой части космического корабля.

На пятом витке Владимир Комаров по предложению Константина Бушуева, одного из заместителей Василия Мишина, перебрался из

Космос: запланированное убийство

центрального кресла в левое. Это была попытка уменьшить массовую «несимметричность» корабля – хоть как-то компенсировать смещенный центр тяжести космического корабля из-за нераскрывшейся левой панели солнечной батареи. Увы, но это перемещение ощутимых результатов не принесло.

А ТАСС в это время радовал советских людей новыми бодрыми сообщениями о ходе космического полета, которые были весьма далеки от реальности:

«Советский космический корабль «Союз-1» продолжает полет по орбите. К 8 часам московского времени корабль «Союз-1» завершил третий оборот вокруг Земли. Командир корабля летчик-космонавт Комаров Владимир Михайлович выполняет намеченную программу исследований.

Пролетая над территорией Советского Союза, товарищ Комаров передал с борта космического корабля приветствие народам Советского Союза: «В канун славного исторического события - 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции передаю горячий привет народам нашей Родины, прокладывающим путь человечеству к коммунизму».

По докладу товарища Комарова и по данным телеизмерений, самочувствие космонавта хорошее, частота пульса 82 удара в минуту, частота дыхания — 20 в минуту.

С космонавтом Комаровым поддерживается устойчивая радиосвязь» [5.12].

Когда корабль совершал шестой виток вокруг Земли, Владимир Комаров доложил, что закрутка на Солнце на пятом витке не удалась. Все попытки стабилизировать корабль с помощью ионной ориентации также не привели к успеху. Космонавт попытался вручную сориентировать корабль, но оказалось, что ручная ориентация в земной тени очень затруднена - трудно определить «бег» Земли под кораблем.

После этого связь с кораблем 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») прекратилась, корабль на несколько часов

Космос: запланированное убийство

ушел из зоны радиовидимости с территории СССР на «глухие витки» (с 7-го по 13-й виток). Эти витки проходили над Атлантическим и Тихим океанами, над Американским континентом, то есть за пределами радиуса действия УКВ-станций СССР, а КВ-связь не работала. По программе полета на этих витках космонавту полагался отдых. Центр управления полетом предложил Владимиру Комарову поспать и еще раз подтвердил требование максимально беречь рабочее тело и энергию.

«Я не сомневался, что Комаров давно понял сложность ситуации, - напишет позднее в книге своих воспоминаний Борис Черток. - Он не молодой летчик-истребитель, а опытный инженер, летчик-испытатель. Не единожды он рисковал жизнью при испытаниях самолетов. Теперь возвращение из космоса будет определять не автоматика, а его самообладание, безошибочные действия.

Отдыхал ли Комаров во время «глухих» витков? Он делал попытки закруток и ручной ориентации, все время обдумывая ситуацию как истинный испытатель, старался записать и зафиксировать в памяти все происходящее» [5.11].

А ТАСС продолжал передавать в эфир жизнерадостные сообщения – словно из какой-то параллельной реальности:

«10 часов

Советский космический корабль «Союз-1» к 10 часам московского времени завершил пятый виток вокруг Земли.

По докладу летчика-космонавта Владимира Комарова программа полета успешно выполняется, самочувствие его хорошее, настроение бодрое.

С борта космического корабля Владимир Комаров передал горячие приветствия мужественному вьетнамскому народу и наилучшие пожелания народу Австралии:

Космос: запланированное убийство

«Горячо приветствую мужественный вьетнамский народ, ведущий самоотверженную борьбу против разбойничьей агрессии американского империализма, за свою свободу и независимость».

«Шлю наилучшие пожелания трудолюбивому австралийскому народу».

По данным телеметрических измерений, давление и температура в пределах нормы: температура в кабине корабля 16 градусов, давление 750 миллиметров ртутного столба.

С летчиком-космонавтом В. М. Комаровым поддерживается устойчивая радиосвязь.

С 13 часов 30 минут до 21 часа 20 минут московского времени космический корабль «Союз-1» будет совершать полет вне зоны радиовидимости с территории Советского Союза. В соответствии с программой полета летчик-космонавт В. М. Комаров будет отдыхать» [5.12].

На космодроме и в Центре управления полетом в Евпатории начались совещания и консультации специалистов о положении на борту корабля, рассматривались предложения по дальнейшей программе полета. Многим уже стало ясно, что продолжать полет по полной программе со стыковкой нельзя из-за множества отказов бортовых систем на корабле 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»). Нужно было немедленно остановить подготовку к старту корабля «Союз-2», а «Союз-1» посадить на семнадцатом витке.

Пожалуй, единственным, кто еще не терял надежды выполнить программу полета полностью, оставался Главный конструктор ЦКБЭМ Василий Мишин.

«Мы бродили по коридорам испытательного корпуса в ожидании решения, - вспоминал космонавт Алексей Елисеев. - Часов в девять вечера нас увидел там Василий Павлович Мишин. Удивленный, он бросился к нам со словами: «А вы что здесь делаете? Идите немедленно спать! Утром старт!» Мы заспешили в

Космос: запланированное убийство

гостиницу и сразу легли. Оставалось несколько часов до подъема...» [5.2]

До 13-го витка можно было не спешить с окончательным решением, но все же специалисты начали подготавливать условия для посадки корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») на 17-м, 18-м или 19-м витках.

На Байконуре все еще продолжали готовить к старту второй космический корабль «Союз» с экипажем из трех человек – командир корабля Валерий Федорович Быковский, бортинженер Алексей Станиславович Елисеев и космонавт-исследователь Евгений Васильевич Хрунов. Казалось, что Владимир Комаров, один из опытейших советских космонавтов, сумеет справиться с трудностями. Врачи провели вечерний осмотр космонавтов Быковского, Елисеева и Хрунова и отправили их отдыхать перед ночным стартом. Но надежды экипажа «Союза-2» на завтрашний старт не оправдались...

Тем временем специалисты в Центре управления полетом в Евпатории еще и еще раз оценивали сложившуюся на орбите критическую ситуацию и готовили практические рекомендации для космонавта Владимира Комарова.

«Чтобы не ошибиться с выбором способа ориентации перед торможением, - вспоминал Борис Черток, - надо было критически проанализировать результаты всех тестов, выслушать противоречивые доклады специалистов разных групп. Только в 11 часов после ухода на «глухие» витки, когда наступило затишье в сеансах, мы, наконец, получили возможность более спокойно осмыслить происходящее на корабле.

Все сошлись на том, что имеют место три явно выраженных отказа. Первый – не открылась левая солнечная батарея. Это не только лишает корабль восполнения запасов электроэнергии и ограничивает время существования. При этом открывшаяся половина батареи используется неполноценно. Образовавшаяся механическая асимметрия не позволяет сохранять

Космос: запланированное убийство

ориентацию открывшейся половине панели солнечной батареи на Солнце. Механический разбаланс приводит к разрушению режима закрутки. По этой причине неоднократные попытки Комарова провести закрутку вручную привели к повышенному расходу рабочего тела системы ДО. Продолжать дальнейшие попытки закрутки бесполезно и опасно. При включении СКД в режиме торможения для посадки есть опасность потери устойчивости стабилизации в связи с тем, что ДПО не справятся с моментом, возникающим из-за смещения центра масс.

Второй отказ или случайный сбой – в работе ионной системы. Ее использование с двигателями причаливания и ориентации, по-видимому, несовместимо. Их выхлопы создают помехи ионным трубкам, и мы рискуем растратить топливо и вообще не посадить корабль.

Третий отказ – солнечно-звездного датчика 45К – не объясняется козырьком. Что-то более серьезное происходит с самим датчиком» [5.11].

На 13-м витке только дальневосточным наблюдательным пунктам удалось услышать доклад Владимира Комарова о ситуации на борту корабля. Космонавт на «глухих витках» не спал. Комаров доложил, что снова предпринял попытки закрутки на Солнце. Закрутка не получалась, «ток от Солнца» не поднимался выше 12-14 ампер. Для заряда буфера требовалось не менее 23-25 ампер. Попытки провести ориентацию с помощью ионных датчиков также оказались безуспешными.

Группа электропитания в Центре управления полетом, подсчитав электрический баланс до 19-го витка, предупредила, что после 17-го витка возможен переход корабля на резервную батарею. Тянуть с посадкой за 19-й виток электрики категорически не советовали – электропитание корабля могло прекратиться в любой момент, и тогда «Союз-1» стал бы просто безжизненной глыбой металла, летящей по околоземной орбите.

Космос: запланированное убийство

«Создалась реальная угроза, что мы не сможем посадить корабль, - вспоминал генерал Николай Каманин. - На «Союзе-1» имеются три различные системы ориентации корабля: астроинерциальная, ионная и ручная. Астроориентация отказала из-за нераскрытия левой солнечной батареи. Ионная ориентация в предутренние часы ненадежна (ионные «ямы»). Ручная ориентация на корабле работала, но ее трудно было использовать для посадки (при посадке корабля в 5:30 местного времени участок ориентации приходился на тень, а в тени корабль трудно ориентировать вручную). После долгих консультаций решили сажать «Союз-1» на 17-м витке с использованием ионной ориентации. У меня не было полной уверенности, что ионная ориентация сработает, но в данной обстановке не попытаться использовать ее было бы ошибкой» [5.4].

Вечером 23 апреля Комаров сообщил, что солнечная батарея по-прежнему не открыта, сориентировать корабль на Солнце не удастся.

А в сообщениях ТАСС, которые транслировались в эфир, все по-прежнему было хорошо:

«Советский космический корабль «Союз-1» продолжает полет по орбите. В 21 час 20 минут московского времени корабль вошел в зону радиовидимости с территории Советского Союза.

Командир корабля летчик-космонавт товарищ Комаров доложил, что работа проводится в соответствии с программой, самочувствие его отличное. По докладу В. М. Комарова и по данным телеметрии, санитарно-гигиенические параметры в кабине корабля в норме.

К 22 часам 00 минутам московского времени космический корабль «Союз-1» завершил тринадцатый оборот вокруг Земли.

Испытания нового космического корабля «Союз-1» продолжают» [5.12].

Вечером 23 апреля по центральному каналу советского телевидения показывали очередной турнир в

Космос: запланированное убийство

«Клубе веселых и находчивых». Когда одна из команд вынесла на сцену плакат с нарисованным космическим кораблем и надписью: «В космосе «Союз-1», зрители смеялись и аплодировали стоя.

Вот только человеку, который внутри практически потерявшего управление корабля, летел сейчас над Землей, было не до смеха...

На 14-м и 15-м витках продолжалась оценка сложившейся ситуации, но окончательного решения Государственная комиссия так и не приняла. Поскольку оптимальным для посадки корабля был 17-й виток, на 16-м витке нужно было успеть передать Владимиру Комарову подробную инструкцию о действиях по возвращению корабля на Землю.

К этому времени всем руководителям космической программы – в том числе и Василию Мишину - стало окончательно ясно: на уменьшенном в два раза электропотреблении корабль в космосе три дня не продержится, стыковка с «Союзом-2» не состоится, программа полета сорвана. Выявленные серьезные замечания в работе бортовых систем «Союза-1» в принципе делали невозможной реализацию всей программы космического полета двух кораблей. Поэтому наконец-то было принято окончательное решение о досрочной посадке «Союза-1» на Землю на семнадцатом витке и отмене запуска второго корабля.

Космонавт Алексей Елисеев вспоминал о событиях в ночь на 24 апреля 1967 года:

«Ночью нас разбудил врач Николай Александрович Куклин. Он сказал, что Володин корабль будут спускать. Мы вскочили и побежали в испытательный корпус, узнавать, что случилось. Оказалось, что уже после нашего ухода Мстислав Всеволодович Келдыш, полагаясь в основном на свою интуицию (без очевидных причин), настоял на том, чтобы второй запуск был отменен, а Володин корабль – посажен» [5.2].

Космос: запланированное убийство

На самом деле причин для досрочного прекращения полета было более чем достаточно. А настойчивость и решительность академика Келдыша действительно спасла жизнь трем космонавтам – экипажу «Союза-2».

Много лет спустя директор Центрального научно-исследовательского института машиностроения Юрий Мозжорин в книге своих воспоминаний «Так это было...» напишет:

«Устинов (Дмитрий Федорович – С.Ч.) спросил меня о том, что я думаю относительно запуска на следующий день корабля «Союз-2». Я ответил, что по нашим расчетам запасов энергии мы балансируем на самом пределе и есть большая вероятность не выполнить стыковку и осрамиться на весь мир. Тем более что наш эксперимент со стыковкой двух кораблей «Союз» и переходом через открытый космос двух космонавтов из одного корабля в другой уже широко освещается в иностранной печати (т.е. было сообщено о начале полета космического корабля «Союз-1» - С.Ч.). Мне представляется целесообразным воздержаться от запуска корабля «Союз-2» и посадить завтра «Союз-1». Устинов нахмурился, почему-то рассердился и заметил:

- Мстислав Всеволодович на космодроме того же мнения.

Госкомиссия на космодроме приняла правильное и счастливое решение: корабль «Союз-2» не пускать, а «Союз-1» сажать завтра».

Космонавт Борис Волинов позднее утверждал:

«Союз-2» уже не запускали. Хотя космонавт Алексей Елисеев рвался лететь. Говорил: «Отправьте меня на орбиту, я состыкуюсь с Комаровым. Возможно, от толчка у его корабля откроется вторая солнечная батарея». Но руководитель отряда космонавтов генерал-полковник Николай Каманин заявил: «Никакой самодеятельности, Комарову приказано возвращаться» [5.10].

Космос: запланированное убийство

Интересные допущения о том, как бы проходил полет космического корабля 7К-ОК(П) № 5 («Союз-2») делаются в одной из работ по истории космических программ:

«И ведь если бы их (то есть экипаж в составе Валерия Быковского, Алексея Елисеева и Евгения Хрунова – С.Ч.) запустили... Черт возьми, сколь эффективным был бы поначалу их полёт! Ведь отказы напрямую не влияли на возможность стыковки, а Елисееву и Хрунову после выхода в космос ничего ни стоило вернуть работоспособность солнечной батареи «Союза-1».

Как показало дальнейшее расследование, это был практически случайный отказ, с очень небольшими шансами проявиться в дальнейшем. Солнечная батарея зацепилась за маты экранно-вакуумной теплоизоляции. Освободить её космонавтам не составило бы никакого труда. Развернув солнечную батарею, можно было провести закрутку на Солнце, энергетика восстановилось бы в полном объёме, и спешить с посадкой не было бы никакого смысла.

Со стороны (вернее, из сегодняшнего дня, да и то при известном отстранении) всё это выглядит очень... увлекательно, как нечто придуманное умелым НФ-писателем: космический корабль терпит катастрофу, скоро кончится электроэнергия, и космонавт не сможет вернуться обратно. Но тут ему на помощь вылетает новый корабль. Аппараты стыкуются, вновь прибывшие выходят в открытый космос, успешно исправляют неполадки на терпящем бедствие корабле, после чего решают вместе вернуться на Землю...» [5.13].

Сюжет действительно достоин хорошей фантастической книги или приключенческого фильма. Кстати, нечто подобное потом в СССР все-таки сняли: в 1983 году на экраны страны вышел фильм «Возвращение с орбиты», в котором к терпящему бедствие на орбите космическому кораблю «Союз» с активным стыковочным узлом направляется на выручку его «собрат» с

Космос: запланированное убийство

пассивным стыковочным механизмом – и, понятное дело, следует «хэппи энд», ибо советская космическая техника самая надежная в мире, а советские космонавты-коммунисты – все поголовно очень дружные и хорошие люди.

Но при детальном анализе вариант спасательной экспедиции к аварийному кораблю 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») вызывает множество вопросов, на которые в 1967 году ответить было очень сложно, а то и вообще невозможно:

1) если на корабле 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») не работают многие бортовые системы, можно ли провести сближение с ним? Конечно, в 1985 году Владимир Джанибеков и Виктор Савиных блестяще сблизил свой корабль «СоюзТ-13» с полностью обесточенной орбитальной станцией «Салют-7». Но давайте не забывать, что это делалось при поддержке мощнейшего (и единственного, а не распыленного между Москвой, Евпаторией и космодромом Байконур, как в 1967 году) Центра управления полетом. В распоряжении космонавтов имелись спутники для прямой связи, в море находились корабли наблюдения и поддержки. В апреле 1967 года практически ничего из этого арсенала у советских космонавтов не было;

2) можно ли хотя бы теоретически было навести с Земли корабль 7К-ОК(П) № 5 («Союз-2») с пассивным стыковочным узлом на активный, но аварийный корабль 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»)? Напомню, что у советских космонавтов и наземных управленцев еще вообще не было опыта стыковок – ни автоматических, ни с участием пилотов-космонавтов. Да и методик такого наведения на аварийный корабль тоже не было. И в столь короткие сроки – один или от силы два дня – подготовить их явно бы не сумели: к той же экспедиции на «мертвую» орбитальную станцию «Салют-7» в 1985 году в авральном режиме готовились более трех месяцев, а космонавты Владимир Джанибеков и Виктор

Космос: запланированное убийство

Савиных дневали и ночевали на тренажере корабля «Союз»;

3) можно ли было при ручном управлении – поскольку на аварийном корабле 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») уже наверняка бы истощились все электробатареи, и основная, и резервная, - состыковаться с ним? Наверняка бы аварийный корабль двигался с потерей ориентации. У Владимира Джанибекова, который в июне 1985 года вел на стыковку с «Салютом-7» корабль «СоюзТ-13», был опыт стыковок в четырех космических полетах: «Союз-27» в 1978 году, «Союз-39» - в 1981-м, «СоюзТ-6» - в 1982-м, «СоюзТ-12» - в 1984-м. А у Валерия Быковского – вероятного командира корабля 7К-ОК(П) № 5 («Союз-2») - в апреле 1967 года вообще не было никакого опыта стыковок, как, кстати, и у всех остальных советских космонавтов;

4) но даже если предположить, что корабли 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») и 7К-ОК № 5 («Союз-2») удалось бы состыковать в ходе описанной выше спасательной экспедиции, нет никакой гарантии, что удалось бы «вернуть к жизни» левую панель солнечной батареи. Во-первых, к ней еще нужно было добраться через открытый космос, что сделать было непросто: Алексей Елисеев и Евгений Хрунов – вероятные «спасатели» - тренировались для перехода из бытового отсека одного корабля в другой, и только. Для удобства и безопасности их перехода на бытовых отсеках были смонтированы еще и специальные поручни. А дальше, вдоль корпуса космического корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»), на спускаемом аппарате и приборно-агрегатном отсеке никаких вспомогательных элементов крепления не было. Переходы космонавтов в том направлении не предполагались, а какие-то переносные конструкции для обеспечения такого передвижения вдоль борта аварийного корабля вряд ли успели бы изготовить в срок один-два дня. Во-вторых, очень сомнительно, что в скафандрах типа «Ястреб» можно было выполнить даже простейшие ремонтные работы – с системой

Космос: запланированное убийство

жизнеобеспечения в контейнере, закрепленном спереди на ногах космонавта, с фалами, через которые шли связь, электропитание и телеметрия с борта корабля. Да и хватило бы длины фалов для «путешествия» спасателей Алексея Елисеева и Евгения Хрунова от выходного люка в бытовом отсеке корабля 7К-ОК(П) № 5 («Союз-2») до примерно середины приборно-агрегатного отсека аварийного корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-2») Можно ли было осуществить ремонтные работы в космосе в перчатках скафандра типа «Ястреб» (даже во многом более совершенных лунном скафандре «Кречет» и современном выходном скафандре «Орлан» можно проделать далеко не все работы)?

И еще нужно учесть, что зацепление левой панели солнечной батареи аварийного корабля за кожух экранно-вакуумной теплоизоляции, - это всего лишь ничем не подтвержденное предположение, а истинная причина нераскрытия солнечной батареи на деле могла оказаться совершенно иной. Батарея достаточно массивна, а «рубашка» ЭВТИ – всего лишь ткань. Трудно даже представить, что сползание по неизвестной причине ткани теплоизоляции на два-три сантиметра затормозило бы раскрывавшуюся панель. Скорее всего, причиной нераскрытия солнечной батареи была какая-то поломка собственно механизма раскрытия или элементов ее крепления.

(Вполне может быть, что с левой панели солнечной батареи перед стартом не были сняты какие-то элементы крепления, которые обеспечивали ее сохранность во время транспортировки на Земле. Да существуют многократные проверки, записи в документах, заверяемые многочисленными подписями весьма уважаемых специалистов. Но то, что принято называть «человеческий фактор», присутствует почти всегда.

В практике автора, например, был такой случай. В конце 80-х годов минувшего века при проведении испытательных работ на грузовом космическом корабле

Космос: запланированное убийство

«Прогресс» мой коллега заметил, что на соседней бортовой системе, которую только что закончили обслуживать испытатели «соседнего» отделения, почему-то к технологической заглушке по-прежнему крепится пластинка-маркер из светлого зеленого металла, но без обычной красной ленты на ней. А ведь пластинка уже должна быть снята! Вызвали старшего представителя «соседей». При виде пластинки-маркера у него глаза полезли на лоб. Стали разбираться. Оказалось, пластинку повесил обратно молодой испытатель уже после завершения всего цикла испытаний – это была его первая работа в составе испытательной команды «соседей», практического опыта еще не было. «Вы же сами говорили, что с корабля перед стартом снимают все красное, - оправдывался он. – Я иду и вижу: красную ленту сняли, а пластиночку назад поставить забыли. Ну, я ее и прикрутил на место проволочкой...». Что сказал и каким тоном старший испытатель «соседей», можно при наличии воображения себе представить, а младшего испытателя потом долго еще не подпускали к самостоятельным работам на космической технике.

Поэтому автор не может полностью исключить наличие такого «молодого испытателя» при наземных работах с левой панелью солнечной батареи корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»). И, согласитесь, такая версия не менее вероятна, чем «зацепление» солнечной батареи о «рубашку» экранно-вакуумной теплоизоляции).

5) нет никаких оснований считать, что удалось бы успешно выполнить закрутку на Солнце состыкованных космических кораблей 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») и 7К-ОК(П) № 5 («Союз-2») и при нормально развернувшейся левой панели солнечной батареи аварийного корабля, и уж тем более при ее «свернутом» состоянии. Наверняка бы солнечные, ионные и прочие датчики выдали бы «на гора» новые «сюрпризы» - ведь такие режимы работы для них вообще не предусматривались даже теоретически.

Космос: запланированное убийство

Вернемся, однако, из мира фантастической «спасательной экспедиции» к реалиям тревожной ночи с 23 на 24 апреля 1967 года.

Итак, посадку аварийного корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1» было решено осуществить с ориентацией по ионной системе.

На связь с Владимиром Комаровым предложили выйти Юрию Гагарину. Гагарин должен был до деталей понять всю «технологию» предстоящей работы на орбите, чтобы успеть рассказать о ней Владимиру Комарову в сеансе связи на 16-м витке.

Юрий Гагарин отлично справился с поставленной задачей. Он попросил Комарова на очередном 17-м витке, когда пойдут предпусковые операции, все время говорить, ни в коем случае не заканчивать связь с Землей. На последних секундах радиосвязи Мишин и Каманин успели пожелать Комарову счастливого возвращения на Землю. Наступило напряженное ожидание связи с Комаровым и докладов с НИПа о событиях на 17-м посадочном витке.

Однако в заданный момент времени, как сообщили с наземных наблюдательных пунктов баллистики, параметры орбиты не изменились. Корабль летел не по расчетному посадочному прогнозу. Это могло означать только одно - двигатели корабля не включились.

Через несколько минут и сам Владимир Комаров вышел на связь и сообщил на Землю, что возникли сбои и в системе ориентации с помощью ионных датчиков. Как показал анализ ситуации, эта система могла эффективно работать только на освещенных участках орбиты корабля. В темноте космического пространства - а двигатель нужно было включить именно над неосвещенным Солнцем полушарием Земли - ионный датчик не мог отыскать линию земного горизонта, и следовательно, не мог правильно сориентировать корабль. Поэтому посадка корабля на семнадцатом витке не состоялась.

Космос: запланированное убийство

Управленцы из Центра управления полетом в Евпатории по телефонам начали лихорадочно согласовывать с находящейся на космодроме Байконур Государственной комиссией вариант посадки на 18-м витке. Но не успели. Сеанс связи с космическим кораблем на 17-м витке закончился, корабль снова нырнул за горизонт. Владимир Комаров не получил с Земли никаких инструкции о дальнейших действиях по возвращению на Землю.

А в это время в эфир ушло очередное сообщение ТАСС о ходе космического полета:

«Советский космический корабль «Союз-1» продолжает полет по орбите. 24 апреля в 4 часа 50 минут московского времени состоялся очередной сеанс радиосвязи с космическим кораблем.

По докладу летчика-космонавта Комарова и данным телеметрии, самочувствие и состояние его здоровья хорошее.

Системы космического корабля функционируют нормально. Параметры в кабине космонавта в пределах нормы: давление 800 миллиметров ртутного столба, температура 17,5 градуса.

Летчик-космонавт Комаров Владимир Михайлович провел ряд экспериментов в соответствии с программой испытаний» [5.12].

Но многие в Звездном городке уже знали, что на орбите сложилась нештатная ситуация. Много позже дочь космонавта Владимира Комарова спросили:

- Как вы поняли, что ситуация в полете стала развиваться нештатно?

- У нас вдруг дома отключили телефон. Мама сразу поняла, что пошло что-то не так. Когда из Москвы приехала жена Феоктистова, ее уже начало трясти. Отец в это время проводил ориентацию «Союза-1» почти вслепую. После выхода на орбиту на корабле не раскрылась одна из двух панелей солнечной батареи, потом не прошла команда на ориентацию корабля на Солнце. Когда поступила команда идти на посадку,

Космос: запланированное убийство

автоматика «запретила» выдавать тормозной импульс. С папой на связи в это время находился Юрий Гагарин. Папа выполнял то, чему космонавтов еще никто и никогда не учил. Он сделал все, чтобы вернуться...

Нужно, однако, отдать должное управленцам. Выход из сложившейся ситуации был найден достаточно быстро. Владимир Комаров должен был сориентировать корабль на светлом участке орбиты, затем перед входом в земную тень передать управление на бортовые гироскопы. После выхода корабля из земной тени в пространство над освещенным Солнцем полушарием Земли проверить и, если это потребуется, подправить ориентацию космического корабля уже вручную. А затем немедленно в расчетное время выдать все необходимые команды на включение тормозной двигательной установки для посадки космического корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») на 19-м витке.

Все это нужно было передать Владимиру Комарову срочно, уже на восемнадцатом витке, поскольку электрики предупредили: через один-два витка автоматика перейдет на резервную батарею. После этого космический корабль с электропитанием будет максимум еще три витка...

На восемнадцатом витке Юрий Гагарин снова вышел на связь с Владимиром Комаровым. Как можно четче произнося слова, неторопливо стал передавать на борт корабля важнейшую инструкцию:

- Ручную ориентацию корабля по бегу Земли осуществить ровно в 5 часов на светлой части орбиты, развернуть «Союз-1» на 180 градусов для ориентации по посадочному варианту (то есть двигательной установкой вперед, по направлению полета – С.Ч.). Перед входом в земную тень включить стабилизацию на гироскопах КИ-38. При выходе из теневой зоны вручную подправить ориентацию корабля. Так держать! В 5 часов 57 минут 15 секунд включить сближающе-корректирующий двигатель. Расчетное время работы двигателя – сто пятьдесят секунд. После ста пятидесяти секунд работы,

Космос: запланированное убийство

если не будет исключения от интегратора, выключить двигатель вручную.

Владимир Комаров принял инструкцию с Земли и понял ее. На осуществление такого варианта посадки космонавтов не тренировали. Этот режим предпосадочных операций родился в Центре управления полетом только потому, что никакие стандартные схемы посадки не работали, и это окончательно стало ясно только на шестнадцатом витке.

Теперь космонавту предстояло сосредоточиться и точно выполнить то, что ему предложила Земля.

Конечно, эта придуманная впопыхах схема ориентации корабля и его торможения была очень рискованной операцией - если бы ориентация корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») в этот момент нарушилась, сближающе-корректирующий двигатель мог не затормозить, а наоборот даже разогнать корабль. В этом случае корабль поднялся бы на более высокую орбиту, с которой возвращение на Землю было уже невозможно – на борту просто не осталось бы топлива для любой новой попытки спуска. Космонавт остался бы на околоземной орбите и погиб, поскольку уже через несколько витков закончился бы ресурс электробатарей, и перестала бы работать система жизнеобеспечения. Даже теоретически поднять с Земли второй космический корабль – 7К-ОК(П) № 5 («Союз-2») – для стыковки и спасения Владимира Комарова не имело смысла: система сближения без электричества уже просто бы не работала, а навести «вслепую» корабль-спасатель было невозможно.

С третьей попытки, на девятнадцатом витке, Владимиру Комарову удалось осуществить ориентацию аварийного корабля. К сожалению, так и останется неизвестным, каких усилий это потребовало от космонавта.

Когда корабль на девятнадцатом витке снова вошел в зону связи с Землей, Владимир Комаров сообщил, что стабилизировал корабль в предпосадочное

Космос: запланированное убийство

положении с помощью «лунной ориентации». Такая ориентация – по положению Луны на небе или при закрутке корабля на Луну – в Центре управления полетом вообще не обсуждалась. Можно только предположить, что та схема, которую Земля устами Юрия Гагарина передала на борт корабля на восемнадцатом витке, тоже где-то дала сбой, корабль по-прежнему не слушался. Вполне вероятно, что в этих условиях, Владимир Комаров, действуя на собственный страх и риск, вручную сориентировал корабль с использованием Луны, как отсчетной базы, а уже затем передал управление на гироскопы корабля. Если это было действительно так, то космонавт с первой попытки, пользуясь только своим пилотским умением, выполнил совершенно невероятную и очень смелую динамическую операцию. Правда, по другой версии, необходимую ориентацию корабля 7К-ОК(А) №4 («Союз-1») на торможение Владимир Комаров выполнил с использованием оптического визира-ориентатора ВСК-3, но при этом направление «бега Земли» под кораблем ему пришлось определять при свете Луны.

Как бы там ни было, из пространства над теневым полушарием Земли корабль 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») вышел уже в сориентированном для спуска положении.

24 апреля 1967 года, точно в расчетный момент времени, была включена двигательная установка космического корабля. Орбитальная скорость корабля стала падать. Прошла команда на разделение отсеков – бытовой и приборно-агрегатный отсеки от спускаемого аппарата должны были отбросить пиропатроны.

Спускаемый аппарат начал спуск в земной атмосфере. Из-за образования вокруг корабля не пропускающего радиоволны плазменного облака, связь с 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») прервалась.

Владимира Комарова с нетерпением ждали на Земле. Все были уверены, что самое трудное позади, космонавт благополучно вернется на Землю.

Космос: запланированное убийство

24 апреля 1967 года был понедельник. В вышедшем утром выпуске органа ЦК КПСС газете «Правда» «шапка» в правом верхнем углу на первой странице информировала читателя: «Второй рейс в космос коммуниста Владимира Комарова. Успешное выполнение программы полета советского космического корабля «Союз-1». На первой странице, кроме большого портрета самого Владимира Михайловича Комарова, была напечатана фотография стартующей ракеты. Конечно же, - из соображений секретности – эта ракета ничего общего не имела с настоящей ракетой-носителем корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»), но выглядела очень впечатляюще и символизировала техническую мощь Страны Советов.

Если верить главной партийной газете страны, весь мир с воодушевлением следил за полетом нового космического корабля и восхищался совершенством советской космической техники. Из сообщений о международной реакции на запуск «Союза-1», которые были напечатаны на второй странице издания, стоит выделить сообщение из Нью-Йорка, где, ради того чтобы напечатать сообщение о старте советского космического корабля, работники типографии газеты «Нью-Йорк таймс» временно прекратили забастовку. Радовали своих слушателей и парижские радиокомментаторы: они пришли к заключению, что ракета-носитель, которая вывела на околоземную орбиту «Союз-1», должна быть по своим техническим параметрам мощнее, чем будущая американская ракета-носитель «Сатурн-5», которую США готовили для высадки своих космонавтов на Луну. Этот выпуск «Правды» весенним утром 24 апреля 1967 года советские люди покупали в киосках и были уверены – там, на околоземной орбите, все идет нормально. Все хорошо. Ведь иначе и не может быть в нашей, советской космонавтике.

Только очень немногие в те ранние утренние часы уже знали, что произошла катастрофа...

Катастрофа

Долгие годы в Советском Союзе вся правда о первом старте космического корабля «Союз» с Владимиром Комаровым на борту тщательно скрывалась. В ходу были явно приукрашенные версии о полностью успешном испытательном полете, который изначально планировался как одиночный, и о внезапной катастрофе во время спуска космического корабля, в которой погиб космонавт Комаров...

Вот, например, цитата из книги Виктора Степанова «Серп Земли. Баллада о вечном древе»:

«Корабль был что надо! И это чувствовалось по голосу испытателя. Все шло хорошо и даже отлично. И он (то есть будущий космонавт Георгий Береговой, которому и посвящена книга «Серп Земли» – С.Ч.), оставшийся на земле бывший летчик-испытатель, быть может, как никто другой, понимал, прислушиваясь к лаконичным докладам с орбиты, повинуюсь чистой, выработанной годами интуиции, что настроение у Владимира (Комарова – С.Ч.) приподнятое, парящее, то самое настроение, какое делает словно живыми, продолжающими тебя самого, еще час назад чужие и холодные крылья незнакомого самолета.

И небо синело еще ярче, еще весеннее, словно и оно было подсвечено, согрето той невидимой рукотворной звездочкой, которая окликала родную землю голосом Комарова. Пора было спускаться, пора было бежать по полынной степи навстречу, руки уже тянулись к объятью. И он четко, как умел делать именно он, завершив свое дело, устремил свой корабль к Земле...

- Все идет отлично. Тэ-дэ-у (ТДУ – тормозная двигательная установка – С.Ч.) сработала точно. Отделился приборный отсек. Вхожу в атмосферу. Все идет нормально. Самочувствие нормальное.

Космос: запланированное убийство

И вдруг...»

Увы, но практически все, написанное выше, - это ложь. По соображениям идеологической цензуры в советское время даже самим космонавтам не разрешалось писать всю правду о первом полете «Союза» и о действительных причинах гибели Владимира Комарова. Например, в своей книге воспоминаний «Три высоты» все тот же космонавт Георгий Береговой позже напишет:

«В те апрельские дни 1967 года, когда Комаров вторично поднялся в космос (первый раз это было в октябре шестьдесят четвертого на корабле «Восход»), я в числе других дежурил за пультом наземного управления. Полет протекал успешно, в полном соответствии с программой, и ни у кого из нас не было сомнений в благополучном его исходе. Катастрофа произошла внезапно, буквально в последние минуты перед приземлением - запутались стропы парашютной системы».

На самом же деле все обстояло совершенно иначе...

После того как отработал тормозной двигатель, корабль из-за асимметрии конструкции – напомним, что левая панель солнечной батареи так и не была раскрыта, - перешел не на пологую, штатную, а на крутую, баллистическую траекторию спуска с большими перегрузками, что, впрочем, было допустимо в качестве запасного варианта. Была, возможно, и еще одна причина срыва на баллистический спуск, но о ней мы расскажем ниже.

Средства противовоздушной обороны СССР обнаружили спускаемый аппарат корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») в 6 часов 22 минуты по московскому времени и отчасти подтвердили прогноз баллистиков Центра управления полетом. Спускаемый аппарат идет на посадку в район в пятидесяти-семидесяти километрах восточнее города Орска Оренбургской области. Расчетное время приземления корабля - 6 часов 24

Космос: запланированное убийство

минуты. Значит, все хорошо. Удивило, однако, только то, что в поле видимости наблюдателей снижающийся корабль был не примерно двадцать, а всего лишь чуть более двух секунд...

В Центре управления полетом все облегченно вздохнули – казалось уже, что все опасности позади, корабль вскоре будет на Земле и специалисты внимательно разберутся в причинах многочисленных отказов. Борис Черток вспоминал:

«Доклада с места посадки мы (то есть работники Центра управления полетом в Евпатории – С.Ч.) ни от кого не дождались. Госкомиссии теперь мы не нужны. Даже Гагарин не мог выяснить по сложной системе связи ВВС, как прошла посадка.

- В этой службе поиска генерала Кутасина (Александра Ивановича – С.Ч.) никогда ничего не узнаешь, - проворчал он. - Пока он не доложит Главкому, никто от него ясного ответа не получит.

От нашего представителя на полигоне удалось узнать, что, по докладу генерала Кутасина, «служба поиска обнаружила спускаемый аппарат на парашюте южнее Орска. Госкомиссия разлетается: кто к месту посадки, а кто - в Москву».

От имени всего руководства ГОГУ (Главной оперативной группы управления космическим полетом – С.Ч.) Агаджанов поздравил и поблагодарил всех участников бессменной круглосуточной вахты и предупредил, что после короткого отдыха к концу дня каждая группа должна представить отчет.

- Товарищи! Прошу всех к восьми часам в столовую. Вы заслужили хороший завтрак, - объявил начальник пункта.

Мы приняли предложение с большим энтузиазмом. Оставив дежурного офицера на связи, разошлись, чтобы привести себя в порядок перед торжественным завтраком.

Завтрак действительно был отличным, тем более, что из особого фонда военного руководства за столом

Космос: запланированное убийство

появились бутылки грузинских вин, припасенных на случай пребывания на пункте всей Госкомиссии.

После утоления первых приступов аппетита и жажды мы, наконец, почувствовали, что можем расслабиться. Каждый наперебой говорил о своих переживаниях. Не обошлось «без перемиывания косточек» авторам систем, по вине которых мы оказались в критической ситуации.

Если бы мы ведали в то утро, что не ругать, а благодарить надо тех, по чьей вине не открылась панель солнечной батареи и отказал датчик 45К!

Гагарин не упустил случая. Обращаясь ко мне и Раушенбаху, хитро улыбаясь, сказал:

- Что бы мы делали без человека! Ваша ионная система оказалась ненадежной, датчик 45К отказал, а вы все еще не доверяете космонавтам.

Мы порядком осовели, и, признавая свои ошибки, обещали так строить управление, чтобы космонавт имел доступ ко всем операциям наравне с «землей».

В разгар веселых споров вошел офицер, передавший Гагарину срочный вызов на связь.

- Это, наверняка, Москва, - предположил кто-то. - Сейчас мы узнаем порядок торжественной встречи в Москве.

Минут через десять Гагарин вернулся без обычной приветливой улыбки.

- Мне приказано срочно вылетать в Орск. Приземление прошло ненормально. Больше ничего не знаю» [5.11].

«Инженеры и космонавты, узнав об успешной отработке тормозного импульса, радовались совершенно оправданно. На тот момент парашютная система казалась самым выверенным элементом корабля.

Вспомните: успешно отлетали «Востоки» и «Восходы», чьи парашютные системы хоть и отличалась от союзовской, но идеологически были весьма близки. Наконец, эта система прошла весь комплекс натуральных

Космос: запланированное убийство

испытаний путём сброса технологического макета «Союза» с самолёта. Более того, она по сути прошла лётные испытания. Словом, это одна из немногих систем, к работе которой на предыдущих пусках не было никаких претензий. Именно она успешно посадила аппараты «Союза» №1 (7К-ОК(А) № 1 во время взрыва на Байконуре 14 декабря 1966 года – С.Ч.) и «Космоса-140» (7К-ОК(П) № 3 9 февраля 1967 года – С.Ч.) [5.13].

«Неприятности с посадкой корабля начались еще на орбите при включении тормозного двигателя, - много лет спустя вспоминал директор Центрального научно-исследовательского института машиностроения Юрий Мозжорин в книге своих мемуаров «Так это было...». - Дважды проходил отбой на его запуск, и только на третьем суточном витке тормозной двигатель был включен. У меня в памяти остался радостный и какой-то облегченный голос Комарова перед посадкой, когда он вышел на связь перед самым входом в плотные слои атмосферы. Ощущение такое, будто он выскочил из очень опасной ситуации:

- Все нормально, тормозной двигатель сработал, до встречи на земле.

Затем режим естественного молчания из-за экранировки плазмой антенн передатчика, но дальше – непонятное».

Владимир Комаров справился со всеми неполадками на борту корабля. Но роковым стал отказ еще одной системы – парашютной, на работу которой космонавт повлиять уже никак не мог...

Может быть, он пытался что-то сообщить Земле. Но запись переговоров оборвалась приблизительно в момент разделения отсеков корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»). Корабль вошел в плотные слои атмосферы, где горячая плазма гасила все радиоволны. Связь со спускаемым аппаратом должна была восстановиться уже после раскрытия парашюта, на стропах которого выводились антенны. Но спускающийся в атмосфере корабль молчал...

Космос: запланированное убийство

Увы, основной парашют по какой-то причине не вышел из своего контейнера. Сработала запасная система парашютирования. Но запасной парашют спутался с не отделившимся тормозным парашютом и не раскрылся. Поэтому не было связи со спускающимся кораблем - парашют не вышел, значит, и расположенные в его стропях антенны «молчали».

Через несколько минут спускаемый аппарат врезался в грунт с огромной скоростью. Разрушились двигатели мягкой посадки и топливные баки с перекисью водорода двигателей системы управления спуском, которые так и не были опорожнены, поскольку спуск корабля был не управляемый, а баллистический. Произошел взрыв, начался пожар.

Перегрузка в момент удара была чудовищной. Космонавт погиб мгновенно. Приборная доска в спускаемом аппарате оторвалась и отрубила обе ноги уже мертвому Владимиру Комарову...

(Правда, некоторые историки космонавтики придерживаются мнения, что космонавт погиб «не от удара, а от последовавшего за ним пожара двигателей системы управления спуском, работающих на перекиси водорода» [5.14]. Однако вряд ли такое предположение справедливо: ударная перегрузка при падении корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») на землю была такой силы, что выжить не смог бы даже хорошо тренированный человек).

«При ударе о землю произошел взрыв и начался пожар, - прокомментирует катастрофу корабля Борис Черток в книге воспоминаний «Ракеты и люди». - В баках спускаемого аппарата сохранилось около тридцати килограммов концентрированной перекиси водорода, служившей рабочим телом для двигателей системы управляемого спуска. Она не просто горит, но активно способствует горению всего негорящего, выделяя при разложении свободный кислород. Из-за нерасчетно высокой скорости снижения лобовой щит отстрелился не на высоте трех километров, а у самой земли. Команда на

Космос: запланированное убийство

включение питания гамма-лучевого высотомера также не исполнилась, а следовательно, не была выдана и команда на запуск двигателей мягкой посадки. Удар о землю был таким сильным, что образовалось углубление более полуметра» [5.11].

Первыми к месту падения прибежали местные жители. Они не знали, что это упал космический корабль, что внутри его был человек. Поэтому просто пытались потушить пожар, забрасывая горящие останки спускаемого аппарата землей. Но огонь продолжал свирепствовать...

Никто и никогда не узнает, что пережил в последние минуты жизни летчик-космонавт СССР Владимир Михайлович Комаров, когда в небольшом спускаемом аппарате он стремительно падал без парашюта на землю с семикилометровой высоты. Может быть, диктовал что-то на бортовой диктофон, прощался с родными, понимая, что шансов на спасение у него нет. Но в пожаре, возникшем после удара спускаемого аппарата о земной грунт, сгорело практически все, в том числе и магнитофонные пленки...

(Попытки «восстановить» эти последние минуты жизни Владимира Михайловича Комарова предпринимались неоднократно, в том числе и в литературной форме. Так, писатель и журналист М.Ф.Ребров в книге «Космические катастрофы. Странички из секретного досье» писал:

«Володя отлично знал технику и понимал логику всех процессов. К тому же на корабле множество приборов, которые фиксируют и предупреждают. Все эти стрелки, табло, лампочки, тумблеры образуют ясное целое, где сосредоточено происходящее. Программное устройство выдавало команды, но их исполнение не было адекватным. Космонавт это уловил сразу. Нервная взвинченность превращала хаос видений, клейкую паутину сигналов в отчетливое понимание безвыходности его положения.

Космос: запланированное убийство

«Что он должен сделать? Что может? Что?..» - мысль работала быстро. Невнятица отступила. Случившееся представлялось в подробностях и целом.

Шоковый период прошел. Кошмар первых минут, когда он очутился в темноте безнадежности, сгинул. Не ситуация исчезла, а страх перед ней. Доказательством тому не слова, а то, как разворачивались события.

Без истерики и надрыва, просто и внятно Володя передал на Землю:

- Все идет не совсем ладно...

Его репортаж был скупым. Он сообщал только то, что считал особо важным. А корабль мчался к Земле» [5.15]).

Ни на Байконуре, ни в Центре управления полетом никто еще не знал о случившейся трагедии. Из поисковой группы пришло короткое сообщение о посадке корабля – хотя когда оно было отправлено, поисковики еще не добрались до самого места посадки. Была просто уверенность в том, что корабль сел нормально. Теперь его нужно просто визуально обнаружить и встретить вернувшегося из космоса Владимира Комарова.

На место посадки немедленно вылетела группа встречающих во главе с генералом Н.П.Каманиным. Позднее он вспоминал:

«На Командном пункте, на аэродроме, в Москве и в Евпатории - всюду все ждали донесения о включении ТДУ (тормозной двигательной установки космического корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») – С.Ч.). Это были очень тяжелые и неприятные минуты. Сообщение о том, что ТДУ сработала нормально и корабль сошел с орбиты, передал мне по телефону генерал Кузнецов. Через минуту мы уже были в самолете Ил-18. При наборе высоты нам передали: «Парашют раскрылся, объект приземлился в 65-ти километрах восточнее Орска». Итак, все опасности позади - Комаров блестяще справился с пилотированием неисправного корабля и заставил его подчиниться своей воле» [5.4].

Космос: запланированное убийство

...Когда спасатели на вертолетах добрались до места посадки корабля, обломки спускаемого аппарата еще горели.

Спускаемый аппарат был сильно деформирован и покрыт слоем земли, но языки пламени еще прорывались изнутри наружу. С помощью огнетушителей спасатели продолжили тушение пожара...

А тем временем самолет с генералом Каманиным и группой встречающих уже заходит на посадку в аэропорт города Орска:

«Перед посадкой нашего Ил-18 в Орске, я считал, что встречу Комарова уже на аэродроме. Я внимательно искал признаки оживления на аэродроме и не находил их. В сердце закрадывалась тревога. Когда самолет выключил двигатели, к нам подъехал автобус, из автобуса вышли несколько офицеров и заместитель командующего ВВС округа генерал Автономов. Автономов доложил: «Космический корабль «Союз-1» приземлился в 6:24 в 65 километрах восточнее Орска, корабль горит, космонавт не обнаружен».

Надежда на встречу с живым Комаровым померкла, для меня было ясно, что космонавт погиб, но где-то в глубине души еще теплилась слабая надежда. Через некоторое время на аэродром приехал командующий ВВС округа генерал-лейтенант Цедрик (Константин Терентьевич – С.Ч.). Он доложил, что только что от дежурного по штабу корпуса ракетных войск, расположенному в 20 километрах от места посадки «Союза-1», получено сообщение по телефону, в котором утверждается, что раненый космонавт находится в больнице населенного пункта Карабутак в трех километрах от места посадки. Генерал Цедрик добавил, что это донесение он лично передал в Москву» [5.4].

Журналист и писатель Михаил Ребров в книге «Космические катастрофы. Странички из секретного досье» так описывает тревожную атмосферу ожидания посадки космического корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») ранним утром 24 апреля 1967 года:

Космос: запланированное убийство

«...«По циркуляру» поступило короткое сообщение: «Объект прошел зону. Время видимости две секунды». А вслед за этим уточнение: «Предполагаемая точка приземления - пятьдесят километров восточнее Орска». Леонов (летчик-космонавт СССР А.А.Леонов – С.Ч.) пояснил: «Южный Урал, Оренбургская область». И добавил: «Володя держится молодцом».

Разговор прервал доклад с поискового самолета «Ан-12». Командир сообщал: «Вижу «Союз», рядом люди. К кораблю идут машины...»

Из окна второго этажа послышалось оживление. Веселый настрой прервало сообщение из района приземления: «Космонавт требует врача». Не помню точно, но, кажется, в этой фразе было еще и слово «срочно». Начали думать, гадать, строить предположения. «Ушибся, повредил ногу, перелом» - чего только не говорилось. Не было одного - мысли о трагедии.

Хорошо помню, как кто-то наверху (по-моему, маршал Руденко) стал повторять короткую фразу. «Объект прошел зону. Время видимости две секунды». И рассуждать: «Почему только две? Локаторы должны были вести его дольше? Ведь спуск на парашюте длится значительно больше времени?..»

Ответ на эти вопросы еще не был найден, когда поступил сигнал бедствия» [5.15].

Космонавт Владимир Шаталов вспоминал о тех тревожных часах:

«Поступали разные сигналы. Мы слышали: какой-то партийный секретарь позвонил, что кто-то видел, как там летчик шел по дороге, побитый, окровавленный. Куда он делся? Куда пошёл? Кто он? Космонавт или кто-то еще? Эти перезвоны продолжались достаточно длительное время, пока не нашли место падения».

Эта серия неправдивых сообщений из разных источников ранним утром 24 апреля 1967 года действительно имела место. В открытую говорить по общедоступным линиям связи было нельзя из

Космос: запланированное убийство

соображений секретности. А у спасателей даже не было специального сигнала о гибели космонавта – такое происшествие при эксплуатации «надежной советской космической техники» не мыслилось даже теоретически. Хотя группе поисковиков, прибывших на место катастрофы, с первого взгляда стало ясно, что Владимир Комаров погиб, в эфир был выдан сигнал «Космонавт нуждается в медицинской помощи» - это был самый «тревожный» из всего запаса специальных сигналов, он содержал требование о скорой врачебной помощи. Поэтому именно этот сигнал и передали, дезориентировав и напрасно обнадежив многих людей и в Москве, и на космодроме Байконур, и в Центре управления полетом в Евпатории.

Генерал Каманин вылетел на вертолете из Орска к месту катастрофы:

«Когда мы, наконец, сели, корабль еще горел. На месте его посадки были группа поиска во главе с подполковником Лапочкиным, группа академика Петрова и много местных жителей. По словам последних, корабль спускался с большой скоростью, парашют вращался и не был наполнен. В момент посадки произошло несколько взрывов, и начался пожар. При тушении пожара местные жители забросали корабль толстым слоем земли. Космонавта никто не видел» [5.4].

Стало ясно, что тело космонавта находится внутри еще дымящихся обломков корабля...

И все-таки, учитывая первые сообщения спасателей о «космонавте, который нуждается в медицинской помощи», какая-то надежда на чудесное спасение Владимира Комарова еще была. Но немедленно посланная генералом Николаем Каманиным в больницу Карабутака группа поисковиков Владимира Комарова там не обнаружила.

Из дневника Николая Петровича Каманина:

«Беглый осмотр корабля убедил меня в том, что Комаров погиб и его останки находятся в обломках догорающего корабля. Я приказал очищать обломки

Космос: запланированное убийство

корабля от земли и искать тело космонавта. Через час раскопок мы обнаружили тело Комарова среди обломков корабля. Первое время было трудно разобрать, где голова, где руки и ноги. По-видимому, Комаров погиб во время удара корабля о землю, а пожар превратил его тело в небольшой обгорелый комок размером 30 на 80 сантиметров» [5.4].

На месте посадки Владимира Комарова должны были встречать врачи-парашютисты из группы поиска В.В.Артамошин и О.К.Бычков. Позднее Олег Бычков вспоминал:

«Мы должны были обслуживать приземление Владимира Комарова. В 4 утра 24 апреля приехали на аэродром к вертолету. Глядим – рядом еще один вертолет, специально оборудованный для срочной хирургической помощи.

Тогда я рассказал свой сон в ночь перед встречей космонавта Вите Артамошину, нашему второму врачу. А приснилось мне следующее: прилетает корабль, мы открываем люк – Комаров мертв. Лежит коричневый, словно жареный... Вот такой сон.

Между тем горящий корабль мы увидели с воздуха – он был на ровном зеленом поле. Выскочили, побежали. Гасили все, кто мог. Лопатами, огнетушителями. Пламя было огромное – даже металл вытекал.

Мы прибыли спустя 15 минут после его посадки. В отдалении – местные люди и парашютисты. Мы с Витей подбежали первыми. Но из-за высокой температуры не смогли подойти близко. Рассмотрели только – люк закрыт. Все. Значит, он внутри...

Быстро потушили корабль. Прилетел Николай Петрович Каманин. Я ему доложил о случившемся. Н. П. все спрашивал: здесь ли Комаров? Дело в том, что к Н. П. каким-то путем пришло известие, что Комаров приземлился живой и невредимый в другом районе. Сообщили, как будто один из поисковых самолетов видит (в другом месте!), как спускается аппарат. Н. П. все

Космос: запланированное убийство

порывался слетать туда, хотя здравый смысл говорил, что это вещь невозможная.

Мы действовали тогда в каком-то оупении. Знали, что космонавт погиб. И я доложил об этом Каманину. Но Каманин все равно улетел.

Мы с Витей вынули Комарова из потушенного корабля. Космонавт обгорел и высох от жара. Глаза вытекли. Правый наушник сполз от удара на правую глазницу, закрывал ее. Руки и ноги были перебиты. Костюм сгорел почти весь. Совсем разбит череп. Когда приподнимали тело, почувствовали, что и позвоночник перебит, словно резиновый. Останки перенесли в инструментальный ящик поджидавшего вертолета... Мы решили, что он погиб от удара о землю. Приблизительно метров тридцать в секунду он падал. Может, чуть больше. Вошел в грунт корабль неглубоко, сантиметров на пятнадцать...» [5.16].

(К сожалению, в некоторых статьях содержится искаженная информация о катастрофе и пожаре на разбившемся корабле. Так, А.Борисов в статье «Звездный рейс Владимира Комарова. Версия причины «Трагедии-1», опубликованной в майском номере журнала «Новости космонавтики» за 1999 год утверждает:

«После тушения огня на месте падения были обнаружены застывшие лужи из алюминия и верхний титановый шпангоут. Неподалеку лежал раскрытый купол тормозного парашюта с фалом и зарифованный запасной парашют.

...Что касается скручивания строп, то этого не было вообще - хотя на следующих кораблях (как бы чего не вышло) были введены вертлюги, которые предотвращали закручивание».

Разумеется, такая картина разыгравшейся трагедии не соответствует действительности. На месте катастрофы был найден искореженный спускаемый аппарат космического корабля 7К-ОК(А) №4 («Союз-1»), а не только застывшие лужи из алюминия и верхний

Космос: запланированное убийство

титановый шпангоут. Что касается парашютов, то на кинокадрах с места гибели Владимира Комарова хорошо видны именно скрученные друг вокруг друга тормозной и запасной парашюты).

Генерал Каманин немедленно вернулся в Орск и по телефону связался сначала с Д.Ф.Устиновым, а затем с командующим Военно-воздушных сил СССР К.А.Вершининым.

«Во всех сложных случаях у нас всегда появляется какой-то режим искаженной секретности, - писал в книге своих воспоминаний «Так это было...» директор Центрального научно-исследовательского института машиностроения Юрий Мозжорин. - Запрещают пользоваться открытой связью, а по закрытой - обычно не разрешают передавать какие-либо сообщения, не получившие одобрения госкомиссии. Даже Устинов, несмотря на свое служебное положение, долго не мог получить оперативных предварительных данных. Однако по отдельным открытым каналам все же начала поступать противоречивая информация: якобы видели спускающийся на тормозном парашюте корабль, космонавта нет в спускаемом аппарате, генерал-лейтенант Н.П.Каманин с места посадки вылетел на вертолете в Кзыл-Орду к ВЧ-каналу связи...

Стало предельно ясным, что произошла катастрофа. И я впервые видел, как сильный и волевой Устинов, слушая по аппарату ВЧ официальное сообщение о гибели космонавта Владимира Михайловича Комарова, плакал, не стесняясь нас».

Доклад генерала Николая Каманина был четким и коротким:

«Был на месте. Космонавт Комаров погиб, корабль сгорел. Основной парашют корабля не раскрылся, а запасной парашют не наполнился воздухом. Корабль ударился о землю со скоростью 35-40 метров в секунду, после удара произошел взрыв тормозных двигателей и начался пожар. Раньше не мог доложить о судьбе космонавта, потому что его никто не видел, а во время

Космос: запланированное убийство

тушения пожара корабль засыпали землей. Только после проведения раскопок было обнаружено тело Комарова» [5.4].

Вот к этому докладу генерала Каманина сразу возникает несколько вопросов, которые мы сформулируем на будущее:

1) Откуда при внешнем осмотре наполовину заброшенных землей обломков корабля стало известно, что основной парашют его «не раскрылся»? Ведь он мог просто не выйти из контейнера – что потом, кстати, и будет доказано уже при детальном осмотре обломков корабля;

2) Откуда при внешнем осмотре спутавшихся тормозного и запасного парашютов, без их распутывания, стало известно, что «запасной парашют не наполнился воздухом»? Ведь запасной парашют мог выйти и наполниться штатно и только потом «сложиться» по какой-то причине – например, из-за спутывания с так и не отделившимся тормозным парашютом основной системы парашютирования;

3) Откуда известно, что корабль «ударился о землю со скоростью 35-40 метров в секунду? Кто-то замерял эту скорость на практике или оперативно провел теоретические расчеты с использованием данных о прочностных свойствах грунта на месте катастрофы и материалов, из которых была изготовлена оболочка спускаемого аппарата космического корабля?

По существу именно генерал Николай Каманин в этом своем «скороспелом» докладе и сформулировал «парашютную» версию катастрофы. По указанию Д.Ф.Устинова именно на основе этого доклада генерала Николая Каманина было составлено сообщение ТАСС о гибели Владимира Комарова в результате нештатной работы парашютной системы. Ну, а потом и все расследование специальной Государственной комиссией причин катастрофы уже двигалось по заранее обозначенному «руслу».

Космос: запланированное убийство

Однако с выводами пока повременим и вернемся к воспоминаниям генерала Каманина:

«После переговоров с Москвой я опять вылетел к месту происшествия. Приказал генералу Карпову (Евгению Анатольевичу – С.Ч.) с группой врачей извлечь тело Комарова из обломков и отправить его в Орск, а также принял все меры к сохранности обломков корабля и категорически запретил нарушать их взаимное расположение» [5.4].

Очень интересное поручение дал генерал генералу! После того, как корабль был заброшен комьями земли, после того, как его тушили огнетушителями спасатели, следовало сохранять обломки спускаемого аппарата, не нарушая их взаимного расположения, но при этом же ухитриться как-то извлечь из-под обломком тело космонавта!

Приказ – приказом, но только когда пожар был потушен окончательно и обломки корабля стали остывать из груды обгоревшего и искореженного металла, в которую превратился спускаемый аппарат «Союза-1», смогли извлечь останки Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР Владимира Михайловича Комарова.

При осмотре места катастрофы были найдены часы, принадлежавшие Владимиру Комарову. Часы «Штурманские» остановились в 6 часов 23 минуты, часы «Победа» – в 6 часов 24 минуты...

«Сравнительно долго не было известий о месте падения «Союза-1», - рассказывал позднее полковник Виктор Гуров, очевидец событий. - Лишь утром 24 апреля летчик поискового вертолета обнаружил место падения восточнее города Орска Оренбургской области. Маршал Крылов (Николай Иванович – С.Ч.) и я на самолете вылетели на ближайший от места падения аэродром. На двух машинах УАЗ-469 по степному бездорожью мы добрались до места катастрофы.

Четыре вертолета стояли по периметру площадки, центр которой накрыли брезентом. Сняв покрытие, мы

Космос: запланированное убийство

увидели срез вошедшего в землю космического аппарата, заполненный горелыми проводами, трудноразличимыми предметами и деталями. Картина была ужасная. Хотя останки космонавта к нашему прибытию уже увезли, от увиденного мы были в шоке.

На месте катастрофы рядом с разбитым кораблем обнаружили запасной и тормозной парашюты со спутанными стропами. Укладка основного парашюта, который должен был обеспечить мягкую посадку, не вышла из контейнера корабля» [5.17].

Уже к вечеру 24 апреля 1967 года в Центральном конструкторском бюро экспериментального машиностроения были собраны ведущие специалисты и проектанты корабля 7К-ОК («Союз»). Присутствовали многочисленные представители от предприятий, разрабатывавших парашютные, электрические и радиосистемы. Началось построение предварительных версий катастрофы и их анализ. Чтобы учесть все нюансы при проектировании, изготовлении и испытаниях разбившегося корабля на космодром Байконур были даны распоряжения подготовить детальные справки обо всех замечаниях при испытаниях и выявленных дефектах, о мерах и способах их устранения перед запуском корабля в космос.

Прощание

В это время тело Владимира Комарова перевозили в Москву. В 21 час 45 минут по московскому времени на аэродроме Орск для прощания с погибшим космонавтом был выстроен батальон курсантов из местного военного училища. Гроб с телом Владимира Комарова погрузили в самолет Ил-18.

И еще одна небольшая деталь из воспоминаний генерала Николая Каманина, которую отметим на будущее:

Космос: запланированное убийство

«Часов в 19 в Орск звонил Вершинин. Он сказал мне, что правительство поручило ему решить, как организовать в Москве прощание с Комаровым. Вершинин надеялся, что тело космонавта не настолько обезображено, что его нельзя показывать в гробу. Я сказал Главкому, что обычные похороны исключены, по прибытии в Москву нужна немедленная кремация и для прощания народа с Комаровым может быть выставлена только урна. Главком приказал сфотографировать останки Комарова, что и было выполнено» [5.4].

Почему нужна именно «немедленная кремация»? Разве не логично было отдать тело погибшего космонавта для осмотра патологоанатомам, чтобы установить точную причину его смерти? Или как всегда – «всем все ясно с первого взгляда»?

Вспоминает Ирина Владимировна Комарова, дочь космонавта:

«Был пасмурный день, мама почему-то не пустила меня в школу. А потом в сильный дождь вдруг отправила гулять. Прячась под козырьком, я увидела, как к нашему подъезду подкатила черная «Волга». Из нее со свитой вышел генерал-полковник, я успела заметить три звезды на его погонах. Как потом рассказывала мама, она спросила у него только одно: «Вы уверены?» Он сказал: «Да, это абсолютно точно».

Потом дверь у нас не закрывалась. Шли космонавты, инженеры, техники, их жены. Мама обняла меня и сказала: «Ирочка, теперь мы будем жить втроем». Я почему-то была уверена, что трагедия случилась с братом Женей. О том, что папа погиб, мне сказала Валентина Владимировна Терешкова, которая жила в нашем подъезде. У мамы случилось кровоизлияние в левый глаз, на следующее утро у нее появилась прядь седых волос.

Мою маму уговаривали не ездить встречать гроб с телом отца. Высокие чины, вероятно, опасались ее слез и истерик, что она будет кого-то обвинять и проклинать.

Космос: запланированное убийство

Но мама настояла и поехала. Никто, естественно, гроб не открывал».

Снова предоставим слово генералу Николаю Каманину, свидетельские показания которого для нас чрезвычайно важны:

«25 апреля (1967 года – С.Ч.). Москва.

Прилетели в Москву в час ночи. Из-за тумана нас не посадили на Чкаловском аэродроме: все московские аэродромы, кроме Шереметьевского, не принимали самолеты - пришлось садиться в Шереметьево. Полтора часа ждали, когда придут машины со Чкаловской. Приехали космонавты, представители военной комендатуры и жена Комарова - Валентина Яковлевна. Валя Терешкова и другие космонавты уговаривали Валентину Яковлевну не ехать на аэродром, но она отвергла их советы и твердо заявила: «Последние часы я буду с ним. Я всю жизнь готова стоять перед ним на коленях».

Комендант сообщил, что по решению похоронной комиссии мы должны завезти останки Комарова в морг госпиталя имени Бурденко, получить официальное заключение врачей о причине смерти, а затем ехать в крематорий. В 12:00 урна с прахом Комарова должна быть выставлена в Краснознаменном зале ЦДСА.

В морге нашу печальную процессию встретил Вершинин. Он хотел еще раз сфотографировать останки космонавта и лично убедиться, что он правильно доложил правительству о невозможности прощания с телом погибшего и необходимости немедленной кремации. Открыли гроб, на белом атласе лежало то, что еще совсем недавно было космонавтом Комаровым, а сейчас стало бесформенным черным комком. К гробу подошли Гагарин, Леонов, Быковский, Попович и другие космонавты, они печально осмотрели останки друга. В крематорий я не поехал. При кремации присутствовали генерал Кузнецов и космонавты» [5.4].

То есть из этой цитаты следует сделать однозначный вывод: в морге госпиталя имени Бурденко

Космос: запланированное убийство

врачи-патологоанатомы сделали только беглый осмотр тела Владимира Комарова и выдали официальный документ о предполагаемой причине его смерти. Вскрытия тела и детального изучения останков погибшего космонавта, взятия биологических проб тканей тела и их микробиологического анализа не было. После получения «справки о смерти» тело Владимира Комарова немедленно отправили на кремацию.

Кстати, гораздо позже родился миф об этом посещении космонавтами морга госпиталя имени Бурденко. Якобы «Главный маршал авиации К.А.Вершинин настоял, чтобы все космонавты, которые готовились летать на «Союзах», лично присутствовали на вскрытии тела Владимира Комарова. Главком ВВС считал, что таким образом достигается некий воспитательный эффект: живые будут знать, на что они идут и чем рискуют».

На самом же деле маршал Вершинин никаких таких распоряжений с «педагогическим эффектом» не давал. Космонавты просто сопровождали тело своего погибшего товарища: Юрий Гагарин, Валерий Быковский, Андриян Николаев прилетели из Орска вместе с генералом Николаем Каманиным и телом Владимира Комарова, Павел Попович и Алексей Леонов подъехали на аэродром из Звездного городка – встречали коллег по отряду космонавтов.

Когда приехали в морг, патологоанатомы сначала не хотели вскрывать закрытый еще в Орске гроб в присутствии космонавтов – опознания тела не требовалось, а при осмотре присутствие посторонних воспрещено. Вот тогда-то маршал Вершинин, который приехал в морг вместе с космонавтами, своей властью разрешил космонавтам попрощаться с Владимиром Комаровым. Дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР Павел Романович Попович свидетельствует:

«Володю мы встречали... Ну, то, что от него осталось. Нам не хотели показывать. Но тогдашний

Космос: запланированное убийство

командующий Военно-воздушными силами (Вершинин К.А. – С.Ч.) сказал: «Нет, показать! Чтобы они видели, что и такое может быть: не только розы, но и шипы, мол, и кровь». Это мы прекрасно понимали, что природа никогда свои тайны просто так не открывает, она всегда требует жертв» [5.18].

Вечером 24 апреля 1967 года в эфире прозвучало сообщение ТАСС, из которого и весь советский народ, и все остальное население земного шара узнали о происшедшей трагедии:

«Сообщение ТАСС о гибели летчика-космонавта СССР, Героя Советского Союза инженер-полковника Комарова Владимира Михайловича

Как сообщалось 23 апреля 1967 года, в Советском Союзе был выведен с целью летных испытаний на орбиту Земли новый космический корабль «Союз-1», пилотируемый летчиком-космонавтом СССР, Героем Советского Союза, инженер-полковником Комаровым Владимиром Михайловичем.

В течение испытательного полета, продолжавшегося более суток. В. М. Комаровым была полностью выполнена намеченная программа отработки систем нового корабля, а также проведены запланированные научные эксперименты.

При полете летчик-космонавт В. М. Комаров совершал маневрирование кораблем, проводил испытания основных его систем на различных режимах и давал квалифицированную оценку технических характеристик нового космического корабля.

24 апреля, когда программа испытаний была окончена, ему было предложено прекратить полет и совершить посадку.

После осуществления всех операций, связанных с переходом на режим посадки, корабль благополучно прошел наиболее трудный и ответственный участок торможения в плотных слоях атмосферы и полностью погасил первую космическую скорость.

Космос: запланированное убийство

Однако при открытии основного купола парашюта на семикилометровой высоте, по предварительным данным, в результате скручивания строп парашюта космический корабль снижался с большой скоростью, что явилось причиной гибели В. М. Комарова.

Безвременная гибель выдающегося космонавта, инженера-испытателя космических кораблей Владимира Михайловича Комарова является тяжелой утратой для всего советского народа.

Своими трудами в области испытания космических кораблей Владимир Михайлович Комаров внес неоценимый вклад в дело развития и совершенствования космической техники» [5.12].

В сообщении ТАСС намеренно была нарисована картина полностью успешного испытательного космического полета, якобы проведения научных экспериментов и ни слова не сказано о том, что в течение суток космонавт Владимир Комаров, при помощи Земли, мужественно спасал аварийный корабль. Действительно, а зачем советскому народу – да и вообще всему остальному миру – знать эту правду? Советская космическая техника безупречна и всегда работает нормально. Вот только иногда может случиться неприятность. Но это, конечно же, досадная случайность и она никогда больше не повторится – ведь советская космическая техника самая лучшая и надежная на земном шаре.

В тот же день был обнародован и указ Президиума Верховного Совета СССР о посмертном награждении Комарова Владимира Михайловича второй медалью «Золотая Звезда» и установке на родине героя его бронзового бюста.

Было принято решение, что урна с прахом Владимира Комарова с утра 25 апреля будет выставлена в Центральном доме Советской Армии для прощания с космонавтом.

С 10 часов утра 25 апреля урна с прахом космонавта Комарова была установлена в

Космос: запланированное убийство

Краснознаменном зале. Рядом с урной было множество венков, вторая «Золотая Звезда» Героя Советского Союза была прикреплена рядом с первой на красном бархате перед утопавшей в цветах урной.

С 12 до 22 часов непрерывный поток людей проходил через зал. В почетном карауле поочередно стояли секретари ЦК КПСС, члены советского правительства, маршалы, генералы, космонавты, представители научно-исследовательских институтов, заводов, конструкторских бюро, воинских частей, академий и других учреждений.

26 апреля доступ в Краснознаменный зал ЦДСА для прощания с Владимиром Михайловичем Комаровым был продолжен до 13 часов.

В тот же день, 26 апреля 1967 года, состоялись похороны Владимира Михайловича Комарова. В 13 часов 30 минут члены похоронной комиссии (М.А.Суслов, Д.Ф.Устинов, М.В.Келдыш и другие) и летчики-космонавты СССР вынесли урну с прахом Владимира Михайловича Комарова и установили ее на катафалк. Длинная похоронная процессия медленно двинулась по улицам Москвы к Колонному залу Дома Союзов. Все улицы и площади города были запружены народом, стояло милицейское и военное оцепление. От Дома Союзов до Красной площади урну с прахом космонавта везли на артиллерийском лафете.

В 15 часов начался траурный митинг на Красной площади. На митинге с трибуны Мавзолея Ленина выступили Суслов, Келдыш, Гагарин и другие. Когда урну с прахом устанавливали в нишу Кремлевской стены, прогремел артиллерийский салют. Урну с прахом космонавта Владимира Михайловича Комарова замуровали в стене.

В 16 часов 30 минут в одном из залов Центрального дома Советской Армии состоялись поминки. Выступали маршал Константин Андреевич Вершинин, Валентина Владимировна Николаева-Терешкова, Алексей Архипович Леонов, Мстислав

Космос: запланированное убийство

Всеволодович Келдыш, Сергей Александрович Афанасьев, Василий Павлович Мишин, Валентина Яковлевна Комарова.

Отец Владимира Комарова, Михаил Яковлевич, в своем выступлении сказал:

- Гибель Владимира – это тяжелая утрата для всего советского народа. Но боль, которую испытывает отец при потере сына, особенно велика. Понимаю, что при освоении новой области человеческой деятельности жертвы среди первопроходцев неизбежны. Сколько отважных погибло, пока авиация стала безопасным средством транспорта. Володя любил родителей, любил Родину но он не мог не летать. Он погиб достойно, сберегая жизнь другим идущим следом.

...За сутки до этого, во второй половине дня 25 апреля 1967 года, состоялись и неофициальные «похороны» Владимира Михайловича Комарова – там, в оренбургской степи, на месте его гибели. В книге «Ракетно-космическая корпорация «Энергия» имени С.П.Королева, 1946-1996 годы» читаем:

«Обломки аппарата на третий день работ отправили самолетом в Москву. Мелкие осколки, разбросанные вокруг, собрали и «захоронили», соорудив подобие могильного холмика, на который летчик-испытатель С.Н.Анохин возложил свою фуражку офицера ВВС. Над этим символическим захоронением прогремел салют из автоматов. Так участники печального события простились с В.М.Комаровым и обозначили место его гибели, находящееся недалеко от поселка Карабутах Оренбургской области» [5.19].

11 июня 1967 года на месте падения корабля был установлен памятник.

«Гибель Комарова стала серьезным ударом для советской космонавтики, - напишет в книге «Тайны ракетных катастроф» Александр Железняков. - Во-первых, это была первая катастрофа советского пилотируемого космического корабля. Во-вторых, не было возможности скрыть трагедию, как это

Космос: запланированное убийство

происходило во время беспилотных пусков. А это был серьёзный удар по престижу Страны Советов, особенно в глазах собственных граждан» [5.7].

А для советской бюрократии гибель героя-космонавта была только одним из фактов, который требовалось, если и не засекретить, так всячески замалчивать. Вспоминает дочь Владимира Комарова Ирина:

«В первом свидетельстве о смерти, которое выдали маме, в графе «причина» было указано: «Обширные ожоги тела», «место гибели – город Щелково Московской области». И все. Мама показала его Юрию Алексеевичу Гагарину: «Юрочка, и кто мне поверит, что я вдова космонавта Комарова?». Гагарин поблел. Можно только догадываться, что он говорил тем, кто выписывал этот, с позволения сказать, документ. Через некоторое время нам принесли другое свидетельство, где уже черным по белому было написано: погиб при выполнении испытательного полета на космическом корабле «Союз-1».

В те же траурные дни в советской прессе была опубликована «клятва верности» товарищей-космонавтов Владимира Комарова:

«Он ушел в бессмертие, погибнув как солдат на космическом посту. Он хотел выиграть бой с космосом, который уже однажды покорял. И он сделал это. Он уже шел обратным путем. Как вдруг...

Володи Комарова уже нет среди нас. Это тяжелая, невозвратимая потеря. Исчезла часть нашей души, часть нашей любви, часть нашего общего дела. Для всех нас он был не просто старшим товарищем, сослуживцем, а и самым чутким, добрым другом, звездным братом, ведущим бойцом — коммунистом нашего отряда космонавтов.

Таким он останется в наших сердцах навсегда.

Первопроходцам всегда бывает труднее. Они идут по неизведанным дорогам. И эти дороги не прямые, есть на них крутые повороты, неожиданности, опасности.

Космос: запланированное убийство

Но кто однажды ступил на космическую орбиту, тот не захочет сойти с нее никогда. И никакие трудности, препятствия не в силах повернуть его с избранного пути. Пока бьется в груди сердце, космонавт всегда будет штурмовать Вселенную.

Володя Комаров был одним из первых на этом тернистом пути. Он шел по нему, не ведая страха, с присущим ему мужеством, непоколебимой силой воли прокладывал новые космические трассы. И когда ему представилась возможность снова пойти в трудный испытательный полет, он, как и прежде, без страха и сомнения вышел на рубеж.

Володя сделал все возможное, чтобы полностью выполнить программу научных исследований и завершить испытание. Как подобает бойцу — коммунисту, он с честью выполнил задание Родины.

Мы очень хорошо знали Володю Комарова. Несколько лет жили рядом, в одной дружной семье космонавтов. Мы по-хорошему завидовали широте и разносторонности его натуры. Володя в любом деле проявлял себя неутомимым тружеником, активным общественником.

О прекрасных душевных качествах Владимира Комарова можно рассказывать очень много. Это был исключительно скромный, приятный, отзывчивый, всегда готовый прийти на помощь человек. Каждому из нас он помогал в учебе, тренировках, в повседневной жизни. Его знания, его опыт были открыты для всех, с кем он вместе работал и учился. Володя был и останется для нас Человеком с большой буквы, примером безупречного и честного выполнения своего служебного и партийного долга.

Он горячо любил жизнь во всех ее чудесных проявлениях. И не только любил, но и делал все, чтобы она была еще краше.

До боли обидно, что этот прекрасный человек ушел от нас преждевременно. Он многого не успел сделать для своей Родины, которой был так беззаветно

Космос: запланированное убийство

предан. Его мужество, героизм всегда будут служить для нас, космонавтов, примером. Подвиг Владимира Комарова переживет века. Мы продолжим дело, которому он отдал самое прекрасное — жизнь. Мы не пожалеем сил, чтобы проложить новые пути в безбрежных звездных мирах».

Под клятвой подписались все уже побывавшие на орбите летчики-космонавты СССР: Юрий Гагарин, Валентина Николаева-Терешкова, Герман Титов, Андриян Николаев, Павел Попович, Валерий Быковский, Константин Феоктистов, Борис Егоров, Павел Беляев, Алексей Леонов.

Космонавт Павел Попович вспоминал:

«Приходили сотни писем, в которых люди спрашивали и недоумевали: как такое могло случиться?

Юрий Гагарин счел своим долгом ответить на эти письма. Он писал:

«Как бы хотелось всем нам поверить, что Володя Комаров жив... Увидеть его улыбку... Но надо смотреть правде в глаза.

В те дни мы думали о многом. О том, что, может быть, чересчур бодрые репортажи журналистов о нашей работе способствовали тому, что космические полеты воспринимались некоторыми как заведомо счастливый и легкий путь к славе...

Мы сами умом понимали, что случиться может всякое, а сердцем не верили. И никак не думали, что беда так близка. Комаров сделал важное дело: испытал новый корабль, но и другое очень важное дело сделал он: заставил всех нас быть еще собраннее, еще придирчивее к технике, еще внимательнее ко всем этапам проверок и испытаний, еще бдительнее при встрече с неизвестным.

Его полет и гибель учат нас мужеству. Мы научим летать «Союз». В этом я вижу и наш долг, долг друзей перед памятью Володи...»

(Вот эта гагаринская фраза «мы научим летать «Союз»» почти через год, - после гибели Юрия Гагарина и летчика Владимира Серегина в авиационной катастрофе

Космос: запланированное убийство

27 марта 1968 года, - обернется широко распространенными слухами о том, что Гагарин и Серегин на самом деле стали жертвами не авиационного происшествия, а стартовали в космос на корабле «Союз-2». Ракета якобы взорвалась на старте. Гибель двух космонавтов советское руководство решило выдать за авиационную катастрофу – как это уже было после гибели маршала Митрофана Ивановича Неделина во время взрыва боевой ракеты на Байконуре 24 октября 1960 года).

Скорбели все советские люди. Но уже на следующий день после трагической случайности в Звездный стали приходить письма, сотни писем с просьбой зачислить их авторов в отряд космонавтов.

«Я думаю, чтобы стать космонавтом, - писал один из слушателей Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского, - нужно преодолеть немало трудностей, знаю, что исследование космоса связано с риском для жизни... Но я готов к этому, готов отдать все свои силы, а если потребуется, то во имя науки, прогресса человечества я отдам жизнь, как отдал ее Владимир Михайлович Комаров» [5.5].

...А потом упоминания в прессе о подвиге Владимира Комарова резко сошли на нет. Дочь космонавта Ирина Комарова считает:

«Леонид Брежнев сказал через три месяца после гибели отца: «Давайте поменьше говорить о Комарове». И все замолчали...»

Трагическая гибель космонавта Владимира Михайловича Комарова на корабле 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») задержала осуществление космической программы СССР почти на два года. Только в январе 1969 года советские космонавты смогли выполнить на орбите ту программу, которую планировалось осуществить в апреле 1967 года.

Версии

Догадки и предположения

Рассмотрим версии аварийных ситуаций, которые в конечном итоге могли бы привести к гибели космонавта Владимира Михайловича Комарова во время полета на космическом корабле «Союз-1». Эти версии были собраны из различных книг, статей в прессе, публикаций в интернете, в том числе на форумах и в комментариях социальных сетей. Возможно, некоторые из версий будут казаться на первый взгляд абсолютно нелогичными и даже дилетантскими, но мы все-таки позволим себе их рассмотреть. А потом проанализируем каждую из них. Проанализируем детально, тщательно, с рассмотрением малейших технических и организационных нюансов, которые могли оказать свое влияние на появление и развитие аварийной ситуации. Может быть, временами наши объяснения будут казаться очень уж подробными и многословными, и даже слишком дотошными и нудными. Но дело того стоит – нам нужна вся правда о настоящих причинах катастрофы космического корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») и гибели дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР Владимира Михайловича Комарова.

И еще: мы не будем «измышлять сущностей сверх необходимого». То есть в полной мере будем пользоваться так называемой «бритвой Оккама». Нам нужны правдоподобные версии катастрофы. Поэтому версии с привлечением «пришельцев», «неопознанных летательных объектов» и прочих «гостей из параллельных миров» оставим за бортом нашего внимания.

Итак, приступим...

Поскольку, как говорилось в сообщении ТАСС от 24 апреля 1967 года, причиной смерти космонавта

Космос: запланированное убийство

Владимира Комарова стал отказ в работе парашютной системы, с подробного рассмотрения работы парашютов космического корабля и начнем.

Как уже говорилось выше, корабли 7К-ОК («Союз») оснащались двумя парашютными системами, состоящими в целом из пяти парашютов различного размера, веса и назначения.

Основная система парашютирования (ОСП) включала в себя два вытяжных парашюта, тормозной парашют и собственно основной парашют. Вытяжные парашюты имели диаметр 0,6 и 4 квадратных метра, суммарную массу два килограмма и обеспечивали снижение скорости спускаемого аппарата космического корабля 7К-ОК («Союз») до скорости 220-270 метров в секунду. Тормозной парашют имел диаметр 14 квадратных метров, массу около двадцати пяти килограмм и снижал скорость корабля до 90-50 метров в секунду. И, наконец, основной парашют имел купол площадью 1000 квадратных метров, массу около восьмидесяти килограмм и уменьшал скорость спуска корабля до 6-7 метров в секунду.

Запасная система парашютирования (ЗСП) имела меньшие размеры - купол площадью 570 квадратных метров и уменьшала скорость снижения спускаемого аппарата корабля 7К-ОК («Союз») до 8-11 метров в секунду.

Обе системы парашютирования размещались в герметичных контейнерах в спускаемом аппарате космического корабля 7К-ОК («Союз»), имевших форму эллиптических цилиндров. Объем для контейнера ОСП - 0,27 кубических метра, ЗСП - и 0,17 кубических метра.

На расстоянии 1 метра над землей по командам автоматики включалась система обеспечения мягкой посадки спускаемого аппарата: происходило зажигание шести ракет твердого топлива, которые замедляли скорость спуска до 2-3 метров в секунду.

Сам факт, что причиной гибели космонавта Владимира Комарова явился отказ парашютной системы,

Космос: запланированное убийство

был очевидным: достаточно было увидеть спутанные парашюты на месте катастрофы. Но вот что именно привело к отказу парашютов на спускаемом аппарате космического корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»)? Интересную запись на этот счет, сделанную 25 апреля 1967 года, - то есть буквально на следующий день после катастрофы, - находим в дневниках генерала Николая Каманина:

«Мишин пытается всем вбить в голову, что главная причина происшествия - отказ парашютной системы, - в таком духе он говорил со мной и другими членами Госкомиссии. Отказ парашютной системы имел место, и это явилось видимой причиной гибели Комарова, но почему отказала парашютная система, этого еще никто не знает. Не исключено, что причина отказа парашютов заложена в самой парашютной системе (хотя это маловероятно: ведь мы уже более 300 раз благополучно спускали космические объекты на парашютах). Вполне возможно, что отказ парашютов связан с ненормальной работой автоматики корабля или с его аэродинамикой (вращение и недостаточная устойчивость при спуске) или вызван другими причинами, возникшими в ходе спуска корабля» [6.1].

Интересно, что всего за сутки до этого генерал Николай Каманин в своем докладе Д.Ф.Устинову и К.А.Вершинину первым и сформулировал именно эту «парашютную» версию катастрофы.

Но пока повременим с подробным рассмотрением «парашютной» версии Каманина-Мишина и поочередно рассмотрим все возможные версии катастрофы, которая произошла со спускаемым аппаратом космического корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») 24 апреля 1967 года.

Версия № 1. Повреждение парашютной системы при отделении головного обтекателя ракеты-носителя

Предположим, что при отделении головного обтекателя от ракеты-носителя на этапе полета в атмосфере произошло его разрушение. Обломки

Космос: запланированное убийство

головного обтекателя могли механически повредить и левую солнечную батарею, которая в итоге не открылась, когда «Союз-1» был уже на околоземной орбите, и крышку люка контейнера основного парашюта.

Нечто подобное произошло во время запуска американского шаттла «Колумбия» в 2003 году: большой кусок теплоизоляции кислородного топливного бака повредил кромку левого крыла космического корабля, что в итоге и привело к катастрофе во время спуска «Колумбии» на Землю. «Шалили» - правда, очень редко – и сами обтекатели. Так, в 1966 году обтекатель не отделился от спутника-мишени ATDA, с которым должен был состыковаться американский космический корабль «Джемини-9», пилотируемый Томасом Стаффордом и Юджином Сернаном.

На участке выведения на орбиту иногда доставалось и солнечным батареям. 14 мая 1973 года при запуске в космос американской орбитальной станции «Скайлэб» с нее сорвало теплоизолирующий экран, который заодно должен был еще выполнять функции защиты от микрометеоритов. Экран оторвался так «удачно», что в буквальном смысле вырвал левую солнечную панель «Скайлэба» и своими обломками заклинил правую.

Авария на ракете-носителе «Союза», кстати, могла случиться и без разрушения обтекателя на фрагменты: во время отделения от ракеты-носителя он мог просто жестко «проехать» по «левому боку» корабля 7К-ОК(А) № 4.

(Кстати, при старте корабля 7К-ОК(П) № 2 («Космос-133») был зафиксирован удар отделившегося обтекателя ракеты-носителя о визирное устройство корабля. Этот факт отметил в своем рабочем дневнике Главный конструктор Василий Мишин в записи от 30 ноября 1966 года [6.2]).

В результате в вакууме механически поврежденный контейнер основного парашюта потерял герметичность. Произошел прогиб его стенки, поскольку

Космос: запланированное убийство

основной объем спускаемого аппарата оставался герметичным. Деформированная стенка сжала основной парашют, и поэтому на этапе спуска он не вышел из контейнера.

Анализ версии № 1

В пользу этой версии говорит только один факт: и злополучная солнечная батарея, и крышка люка контейнера основного парашюта находятся на «левом боку» корабля «Союз». Разрушение обтекателя на фрагменты, которые ударили по космическому кораблю, или его нештатное отделение могло бы объяснить обе аварии – и нераскрытие левой панели солнечной батареи, и проблемы с парашютным контейнером основного парашюта.

Но вряд ли такая аварийная ситуация при отделении головного обтекателя ракеты-носителя могла иметь место в реальности. Конечно, в истории космонавтики были случаи разрушения на этапе старта головных обтекателей ракет-носителей. Но обтекатель ракеты-носителя корабля «Союз» довольно прост по своей конструкции и надежен – что было подтверждено во множестве пусков. Кроме того, ни телеметрия, ни космонавт Владимир Комаров во время отделения головного обтекателя не зафиксировали никаких ударов по корпусу корабля или хотя бы резких боковых толчков.

Версия № 2. Слишком «узкий» парашютный отсек

Нарушение технологии изготовления парашютного отсека – были не выдержаны его проектные геометрические размеры. Отсек по оплошности изготовителей сделали чуть-чуть – буквально на несколько миллиметров уже. Парашют с трудом запрессовали внутрь отсека – ходили слухи, что его забивали при комплектовании едва ли не кувалдой. В результате усилий тормозного парашюта не хватило, чтобы вытащить основной парашют из очень узкого контейнера.

Анализ версии № 2

В пользу этой версии говорит тот факт, что и парашют не полетевшего в космос космического корабля 7К-ОК № 5 при проведении наземного эксперимента из такого же парашютного контейнера тоже не вышел. Об этом писал, например, А.Борисов в своей публикации «Звездный рейс Владимира Комарова. Версия причины «Трагедии-1» в журнале «Новости космонавтики», № 5, 1999 год. На заводе спускаемый аппарат незапущенного корабля 7К-ОК(П) № 5 подвесили за тормозной парашют на кран и стали медленно поднимать. Даже когда аппарат полностью повис в воздухе, основной парашют из контейнера так и не появился. Автор публикации пишет:

«...Как выяснилось в ряде простых экспериментов (в частности, спускаемый аппарат следующего корабля - «Союза-2» - подвешивался за тормозной парашют; последний должен был вытащить основной при усилии не более 1500 кгс, а фактически держал массу спускаемого аппарата, т.е. почти 2800 кг!), основной парашют не мог выйти из контейнера» [6.3].

Вроде бы подтверждает эту версию и книга мемуаров «Так это было...» директора Центрального научно-исследовательского института машиностроения Юрия Мозжорина:

«В космическом корабле «Союз» по сравнению с кораблями «Восток» и «Восход» был изменен парашютный карман (то есть парашютный отсек – С.Ч.): несколько уменьшен его объем и снижена конусность. В результате этого и некоторого «разбухания» основного капронового парашюта при длительном его нахождении в кармане то усилие в 1,4 тс, которое создает тормозной парашют для вытягивания основного после расчеховки, оказалось недостаточным: в итоге основной парашют так и остался в кармане корабля. Приземление произошло только на тормозном парашюте со скоростью 50 м/с вместо 7 м/с.

Космос: запланированное убийство

Этот дефект не был обнаружен по роковой случайности при втором испытательном пуске корабля «Союз» (7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») – С.Ч.) из-за его разгерметизации, которая выгнула внутреннюю стенку парашютного кармана внутрь, облегчив выход основного парашюта. Таким образом, один дефект устранил другой».

Что можно возразить?

Версия директора ЦНИИМаш Юрия Можжорина под напором фактов рушится достаточно быстро. Для нового космического корабля «Союз» был спроектирован и совершенно новый парашютный отсек, совершенно непохожий на парашютные отсеки «Востока» и «Восхода».

Напомним, что внутри спускаемого аппарата космического корабля «Восток» был расположен парашютный контейнер вместимостью 0,330 кубических метра. Вытяжной парашют «Востока» имел площадь полтора квадратных метра, тормозной парашют - площадь восемнадцать квадратных метров, и основной - площадью пятьсот семьдесят четыре квадратных метра.

В состав парашютной системы космического корабля «Восход» входили вытяжной и тормозной парашюты, аналогичные парашютам корабля «Восток», и основной блок парашютов, состоявший из двух парашютов площадью по пятьсот семьдесят четыре квадратных метра.

Основная система парашютирования космического корабля 7К-ОК («Союз») имела купол площадью тысяча квадратных метров, запасная система парашютирования - купол площадью пятьсот семьдесят четыре квадратных метра. Парашюты размещались в герметичных контейнерах в спускаемом аппарате, имевших форму эллиптического цилиндра (объем для основной системы парашютирования - 0,27 кубических метров, для запасной системы парашютирования - 0,17 кубических метров).

Космос: запланированное убийство

То есть на всех космических кораблях были установлены совершенно разные парашютные системы, и сравнивать их между собой просто некорректно. Кроме того, факты «некоторого «разбухания» основного капронового парашюта при длительном его нахождении в парашютном контейнере» тоже не зафиксированы ни до, ни после трагедии, происшедшей весной 1967 года.

В целом же против этой версии «зауженного парашютного контейнера» говорят факты успешной работы парашютной системы во время ее натурных испытаний на Земле, аварийного отделения спускаемого аппарата корабля 7К-ОК № 1 14 декабря 1966 года после попытки неудачного старта и в ходе полета космического корабля 7К-ОК № 3 («Космос-140») 7-9 февраля 1967 года. Во всех перечисленных выше случаях основной парашют выходил из контейнера, раскрывался и обеспечивал штатный спуск кораблей.

Сразу же возникает вопрос: почему именно на кораблях 7К-ОК № 4 («Союз-1») и 7К-ОК № 5 контейнеры оказались «заужены»? Сторонники этой версии могут ответить, что эти корабли изготавливались вместе, поскольку готовились к реализации одной и той же космической экспедиции со стыковкой двух пилотируемых «Союзов».

Но давайте вспомним предысторию подготовки программы «Союз» к пилотируемым пускам. В зависимости от типа стыковочного узла корабли 7К-ОК («Союз») разделялись на два вида: активные (обозначались как 7К-ОК(А) и имели четные заводские номера) и пассивные (7К-ОК(П) с нечетными заводскими номерами).

Изначально планировалось, что автоматическую стыковку осуществят корабли 7К-ОК № 2 («Космос-133») (с активным стыковочным узлом) и 7К-ОК № 1 (с пассивным стыковочным узлом). Затем должен был последовать пилотируемый пуск, для которого были подготовлены корабли 7К-ОК № 3 (с пассивным стыковочным узлом) и 7К-ОК № 4 (с активным

Космос: запланированное убийство

стыковочным узлом). Корабли так и готовились к предстоящим стартам – парами, беспилотная пара и пилотируемая пара.

Но этим планам не суждено было реализоваться. Запуск корабля 7К-ОК № 2 («Космос-133») 28 ноября 1966 года прошел успешно, аппарат вышел на околоземную орбиту, но потом последовало множество отказов бортовой техники. Поэтому полет корабля 7К-ОК № 1 был отменен. Этот корабль стали готовить к одиночному испытательному рейсу 14 декабря 1966 года. Корабли 7К-ОК № 3 и 7К-ОК № 4 в полной комплектации (то есть с уже установленными парашютными отсеками) продолжали готовить к пилотируемому полету, который намечался на начало 1967 года. Однако из-за нештатной ситуации на стартовой площадке № 31 космодрома Байконур 14 декабря 1966 года корабль 7К-ОК № 1 так в космос и не полетел. Поэтому корабли 7К-ОК № 3 и 7К-ОК № 4 «распаровали»: № 3 переоборудовали в беспилотный вариант для запуска 7 февраля 1967 года («Космос-140»), а к № 4 в пару добавили корабль 7К-ОК № 5 из следующей пары, которая была изготовлена позже пары кораблей № 3 и № 4. Трудно логически объяснить тот факт, что именно с корабля № 4 почему-то стали «заживать» парашютные контейнеры.

Кроме того, геометрические обмеры контейнера корабля 7К-ОК № 5, проведенные уже после катастрофы «Союза-1» и гибели Владимира Комарова, не выявили никакого отклонения от проектных размеров парашютного контейнера на этом корабле.

Конечно, скептики могут возразить, что парашютный контейнер на корабле 7К-ОК № 4 («Союз-1») «по случайности» оказался зауженным в единственном экземпляре. Однако это маловероятно: правильность работ исполнителей на всех этапах изготовления парашютных контейнеров – от подбора листа металла до заключительных операций по монтажу в спускаемом аппарате – последовательно контролирует множество представителей различных инстанций, как гражданских,

Космос: запланированное убийство

так и военных. Как говорится, «у семи нянек дитя без глазу», но в данной ситуации эта поговорка вряд ли верна: «няньки» передавали друг другу контейнер для корабля 7К-ОК № 4 последовательно, с проверками при передаче, и ни у одной из надзирающих инстанций не возникло подозрений о его «зауженности».

Кроме того, оба парашютных контейнера устанавливаются между креслами космонавтов вдоль образующей внутренней конической поверхности спускаемого аппарата не просто так, по прихоти конструкторов, а еще и по соображениям центровки. При высокой плотности укладки (0,5 - 0,6 кг/л) и довольно большой массе (в сумме около ста килограмм) они способствуют созданию нужного бокового смещения центра тяжести спускаемого аппарата, что очень важно на этапе управляемого спуска в атмосфере. Поэтому вряд ли контейнеры для корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») были изготовлены «на глазок».

Версия № 3. Использован «слишком шероховатый» лист металла для изготовления парашютного отсека

Еще одно возможное нарушение технологии изготовления парашютного отсека – для его изготовления был взят лист металла с повышенной шероховатостью. Поэтому парашютная система при спуске 7К-ОК № 4 («Союз-1») не сработала штатно – усилия, создаваемого тормозным парашютом, не хватило на то, чтобы вытащить из контейнера трущийся о шероховатые стенки основной парашют.

Этой версии, в частности, придерживался и тогдашний председатель Государственной комиссии по пилотируемым полетам Керим Алиевич Керимов. Много лет спустя после трагедии в апреле 1967 года на вопрос корреспондента российской газеты «Аргументы и факты» Натальи Желноровой о причинах катастрофы космического корабля 7К-ОК(А) №4 («Союз-1») он ответил:

Космос: запланированное убийство

«Внутреннее покрытие контейнера было сделано с нарушением технологии. Оно получилось не скользким, а шероховатым, поэтому у вытяжного парашюта не хватило сил вытянуть основной парашют».

Анализ версии № 3

Можно полностью повторить все аргументы и за, и против, рассмотренные при анализе версии № 2. Вряд ли при множественном поэтапном контроле никто бы не заметил «излишней шероховатости» парашютного контейнера.

Версия № 4. Бракованные или поврежденные еще на Земле стропы тормозного парашюта

Катастрофическая ситуация во время спуска корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») начала складываться в тот момент, когда не вышел основной парашют. Уже потом спутывание строп запасного парашюта привело к завершающему этапу трагедии. Причиной же невыхода основного парашюта могло стать не только его сжатие стенками парашютного контейнера, но и недостаточное усилие на вытягивание со стороны тормозного парашюта. А если предположить, что тормозной парашют был поврежден? Например, его стропы порвались при попадании в мощный воздушный поток при выходе из контейнера. Тогда усилий тормозного парашюта оказалось недостаточно для вытаскивания основного купола. Оторвавшиеся стропы тормозного парашюта закрутились во время выхода запасного парашюта вокруг его строп и не дали «запаске» сработать нормально. После удара спускаемого аппарата 7К-ОК № 4 («Союз-1») об землю, произошел взрыв двигателей мягкой посадки, начался пожар. Лежавшие на земле недалеко от места катастрофы спутавшиеся парашюты не были серьезно повреждены, но взрывная волна и огонь надежно «замаскировали» тот факт, что разрыв строп тормозного парашюта произошел еще в воздухе.

Космос: запланированное убийство

Можно ли разорвать стропу парашюта? Какую нагрузку парашютные стропы способны выдержать? Разъяснения находим в дневниках генерала Николая Каманина «Скрытый космос»:

«5 ноября (1966 года – С.Ч.).

3 ноября в Феодосии произвели сброс спускаемого аппарата космического корабля 7К-ОК с самолета на высоте 10500 метров. Сброс осуществлен с целью испытаний запасной парашютной системы корабля. После отделения от самолета спускаемый аппарат устойчиво снижался, нормально вышел вытяжной парашют, хорошо раскрылся основной парашют и после того, как его намеренно отстрелили, нормально раскрылся запасной. Спуск на основном и запасном парашютах проходил при заметных пульсациях их куполов, а объект вращался со скоростью один оборот в секунду. (Оба эти явления крайне опасны: пульсации часто заканчиваются порывами строп, а вращение спускаемого аппарата закруткой купола и, в конечном счете, отказом парашюта). На высоте 1500 метров стропы запасного парашюта порвались, и спускаемый аппарат разбился и сгорел. Это происшествие может значительно задержать пуски 7К-ОК. В спускаемом аппарате корабля находится около 70 килограммов перекиси водорода, используемой для стабилизации спуска корабля; после раскрытия парашюта остатки перекиси водорода (до 30 килограммов) выбрасываются за борт. В данном случае перекись водорода попала на парашют и «пережгла» стропы: каждая стропа нормально выдерживает нагрузку в 450 килограммов, а после «ожога» перекисью водорода стропы без особого усилия разрываются руками» [6.4].

Почему бы не предположить, что такое могло произойти и в реальном полете на этапе спуска в атмосфере спускаемого аппарата корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1»)?

Космос: запланированное убийство

Анализ версии № 4

Конечно, так могло быть.

Стропы тормозного парашюта могли быть сделаны из некачественного материала. Но тогда почему только на корабле 7К-ОК № 4 («Союз-1») парашютные стропы тормозного парашюта оказались бракованными? И не одна стропа, а несколько? Но при этом дефект не распространился на все стропы тормозного парашюта – иначе его бы просто оторвало, и запасной парашют вышел бы из своего контейнера беспрепятственно, чтобы штатно развернуться и обеспечить кораблю плавный спуск.

И уж наверняка многоэтапный контроль с большой степенью вероятности мог бы выявить бракованные стропы задолго до момента снаряжения в полет парашютного контейнера с основным парашютом. Контроль был жестким. Борис Черток в первом томе книги «Ракеты и люди» отмечал:

««Мы были товарищами по работе и вместе веселились, во всем друг другу помогали. Теперь начальник военной приемки (районный инженер) одним телефонным звонком мог остановить производство: «Дружба дружбой, а документики на любое действие по отступлению от документации выложи!»

Гораздо интереснее выглядит предположение повреждения строп во время спуска корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») в земной атмосфере. Но и оно вряд ли осуществилось в действительности – на этапе работы тормозного парашюта сброс остатков перекиси водорода за борт не производился, а какие-то другие факторы, - механические, химические или иные, - которые могли бы повредить стропы во время спуска, реально не просматриваются.

Версия № 5. Повреждение строп тормозного парашюта во время космического полета

А если предположить, что стропы и купол тормозного парашюта были повреждены во время

Космос: запланированное убийство

самого космического полета? Точнее, на этапе спуска корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») в земной атмосфере. Предположим, что при торможении корабля произошел прогар тепловой защиты в месте расположения парашютного контейнера. Тогда стропы и купол тормозного парашюта могли быть серьезно повреждены. Купол вышел, частично развернулся, но не смог вытянуть основной парашют. При начале работы запасного парашюта, обгоревшие стропы тормозного воспрепятствовали штатному раскрытию запасного купола, из-за чего и произошла катастрофа.

Анализ версии № 5

Теоретически такой вариант развития событий, конечно, возможен. Но практически...

При штатном баллистическом спуске зона парашютных контейнеров – далеко не самый горячий участок во время спуска корабля в атмосфере. Тепловая защита корабля 7К-ОК в целом очень надежна (хотя при посадке 7К-ОК № 3 («Космос-140») и случился прогар, но он был в районе днища – там действительно при спуске бушуют нешуточные «плазменные страсти»).

Можно, конечно, предположить, что в ходе полета парашютный контейнер основного парашюта был механически поврежден. Например, микрометеоритом или «космическим мусором» - мелкими частицами ранее запущенных в космос и разрушившихся по какой-то причине космических аппаратов. Но вероятность такого летного происшествия ничтожно мала – микрометеорит, может быть, и мог прилететь, а «космического мусора» на тех орбитах, где летал корабль 7К-ОК № 4 («Союз-1») было еще маловато, чтобы ожидать от него «атаки» на теплозащиту корабля. Кроме того, если энергии микрометеорита или «космического мусора» хватило, чтобы пробить теплозащиту и внешнюю стенку корабля, то почему эта энергия иссякла в парашютном контейнере и внутренняя стенка, сделанная из тонкого листа металла, осталась неповрежденной?

Космос: запланированное убийство

Версия № 6. Отказ парашютной автоматики

А может быть, катастрофа корабля произошла из-за того, что отказала парашютная автоматика? Например, из-за дефекта оборудования парашютной системы или некачественного его монтажа крышки основного и тормозного парашютного контейнеров отстрелились не штатно или почти одновременно. Тормозной и запасной парашюты спутались, что и стало причиной трагедии.

Кстати, эту версию в своих мемуарах подтверждает и Николай Степанович Порваткин, двадцать лет прослуживший в отряде космонавтов:

«На этапе спуска у корабля, проходившего плотные слои атмосферы, отказала автоматика ввода парашютной системы. По этой причине выпущенный основной купол не наполнился воздухом, а затем не отстрелился, как положено было в такой аварийной ситуации. Вследствие этого при выпуске запасного парашюта его стропы закрутились вокруг основного купола. В итоге космический корабль на большой скорости ударился о землю и летчик-космонавт, Герой Советского Союза, инженер-полковник Комаров Владимир Михайлович погиб» [6.5].

Анализ версии № 6

Во время работы правительственной комиссии после катастрофы корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») вариант отказа парашютной автоматики рассматривался, но такой отказ был признан маловероятным. Ни опровергнуть, ни подтвердить версию нештатной работы парашютной автоматики невозможно: никакой телеметрии об участке спуска корабля в атмосфере не сохранилось - да и была ли вообще такая телеметрия?

Впрочем, заместитель Главного конструктора ЦКБЭМ Борис Черток в книге своих воспоминаний «Ракеты и люди» утверждает:

«В электрической схеме все приборы, выдающие команды, реле и кабельная сеть были зарезервированы.

Космос: запланированное убийство

Одиночный отказ любого элемента электрической схемы не мог привести к отказу ОСП или ЗСП. Логика работы электроавтоматики системы приземления разрабатывалась нами в тесном сотрудничестве с Научно-исследовательским экспериментальным институтом парашютно-десантной службы (НИЭИ ПДС), который возглавлял Федор Ткачев. Много хлопот своими жесткими требованиями по надежности мы доставили Рубену Чачикяну, разрабатывавшему барометрические приборы» [6.6].

Скептики могут возразить – мол, это все в теории! А как было в реальном полете?

Генерал Николай Каманин в своих дневниковых записях, изданных под названием «Скрытый космос», пишет:

«28 апреля (1967 года – С.Ч.).

Лучше других сохранилась от пожара парашютная система. Вытяжной, тормозной и запасной парашюты в исправном состоянии. Основной парашют почти полностью сгорел, но все детали его автоматики сохранились» [6.1].

То есть правительственная комиссия установила, что автоматика основного парашюта даже после катастрофы находится в исправном состоянии. Но как эта автоматика работала в условиях реального спуска в атмосфере корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») данных нет. Экспертам, однако, удалось установить, что пиропатроны, отвечающие за вывод основного и запасного парашюта из парашютных контейнеров, сработали еще при спуске, в полёте, а не от удара спускаемого аппарата корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») о землю или последовавших за этим взрывов и пожара.

Поэтому нам остается только верить, что автоматика парашютной системы космического корабля 7К-ОК № 4 24 апреля 1967 года и в целом сработала штатно и не стала причиной катастрофы.

Справедливости ради отметим, что и генерал Каманин тоже до конца не был убежден в полной

Космос: запланированное убийство

«невиновности» парашютной автоматики. В своем дневнике он писал:

«8 июня (1967 года – С.Ч.)

...Мы не сняли подозрений и с автоматики посадочной системы, хотя и указали, что недостатки автоматики следует считать менее вероятной причиной происшествия» [6.1].

Версия № 7. Отказ автоматики парашютной системы из-за прогара парашютного контейнера

Автоматика парашютной системы отказала не из-за дефекта оборудования или некачественного монтажа, а из-за прогара парашютного контейнера при спуске корабля в атмосфере.

Анализ версии № 7

Возражения при анализе этой версии аналогичны возражениям при анализе версии № 5. Вероятность прогара спускаемого аппарата корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») при его штатном – пусть даже и баллистическом – спуске в атмосфере крайне мала.

Все возможные версии отказа автоматики на этапе аварийного спуска корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») в атмосфере Земли правительственная комиссия, созданная сразу после гибели космонавта Владимира Комарова, рассматривала очень тщательно. Много позже в книге своих воспоминаний заместитель Василия Мишина Борис Черток напишет:

«Все дни мы тщательно прорабатывали электрические версии. Больше всего нас тревожила возможность двух отказов одновременно при выдаче команд на пиропатроны (в парашютных контейнерах – С.Ч.). Важно было понять, отчего сработали пиропатроны - от электрической команды или взорвались уже на земле во время пожара от высокой температуры. Разработчики автоматики системы приземления были морально подавлены обилием бездоказательных электрических версий» [6.6].

Космос: запланированное убийство

И далее:

«Наибольший интерес для разработки версий представляли записи магнитной пленки, хранящейся в бронекассете телеметрической системы «Мир-3». Однако Сулимов и Комиссаров (Олег Сулимов и Олег Комиссаров, телеметристы – С.Ч.), которых все убедительно просили любыми усилиями восстановить записи этого «черного ящика», сказали, что кассета оплавлена и запись на остатках пленки расшифровке не поддается (вот такая «нежная» бронированная кассета - «черный ящик» оказалась! – С.Ч.). Для нас, электриков, это было тяжелым ударом. Только телеметрия «Мира-3» могла доказать, что все команды автоматики выдавались и доходили до адресата» [6.6].

Поскольку правительственная комиссия не могла сама сделать однозначных выводов о работе парашютной автоматики, пришлось привлекать для экспертизы сторонние организации.

«Очень тщательно и объективно, - вспоминал Борис Черток, - все остатки корабля исследовали специалисты НИИЭРАТ - такое название носил институт эксплуатации и ремонта авиационной техники. Расследования почти всех авиационных катастроф проходили через руки специалистов этого НИИ. Они имели богатейший опыт и первыми ответили на мучивший электриков вопрос, подтвердив, что все пиропатроны сработали от электрических команд, а не от высокой температуры при пожаре» [6.6].

Следовательно, никаких отказов автоматики парашютной системы на этапе спуска корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») на Землю не было.

Версия № 8. Нарушение технологии укладки основного парашюта

Причиной катастрофы могло бы стать нарушение технологии укладки основного парашюта в контейнер – именно поэтому он и не вышел на этапе спуска в атмосфере. Грубо говоря, свернутый «нестандартно»

Космос: запланированное убийство

парашют просто «забили» кое-как в контейнер, что привело к деформации металлической стенки и зажатию парашюта.

Вот и Главный конструктор Василий Мишин в своих воспоминаниях отмечал:

«Работы в области создания ракетно-космического комплекса с пилотируемым космическим кораблем «Союз» являлись первоочередными (для ОКБ-1 – С.Ч.), так как они открывали новое направление в развитии ракетно-космической техники. Такой ракетно-космический комплекс был создан, несмотря на трагический исход первого запуска пилотируемого космического корабля «Союз» с космонавтом В.М.Комаровым. При этом запуске отказала система приземления из-за нарушения технологии забивки парашюта в контейнер спускаемого аппарата. Эта система была неоднократно испытана при запуске пилотируемых космических кораблей «Восток» и «Восход» и космических аппаратов различных назначений и на многочисленных экспериментальных установках, связанных с отработкой этой системы» [6.7].

А дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР Андриян Николаев в фильме «Красные космонавты» вообще делает сенсационное заявление:

«Перед этим без человека послали корабль в космос (имеется в виду космический корабль 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140»), запущенный 7 февраля 1967 года – С.Ч.). Корабль возвратился, сел в Аральское море... Горячее дно корабля... И в корабле в донной части было маленькое отверстие - прогорел. И водой заполнился. Корабль затонул. Ну, что же. Чтобы этого не было – прогара корабля - увеличили теплозащитный слой. И парашют увеличили. Площадь парашюта увеличили в соответствии с увеличением веса корабля. А контейнер, где парашют находился, не увеличили. Туда забивали деревянными молотками парашют. Забили, закрутили. Все, вроде бы, корабль готов. Контрольный пуск не делали больше. Сразу Комарова послали» [6.8].

Космос: запланированное убийство

Об этом же пишет в статье «Хроника курьезов и трагедий в пилотируемой космонавтике» Анатолий Завалишин:

«При закладке основного парашюта трение укладки о стенки контейнера было гораздо выше, чем обычно. Пришлось забивать основной парашют в контейнер деревянными молотками» [6.9].

Анализ версии № 8

При многоуровневом поэтапном контроле работников нескольких предприятий – и изготовителей парашютных систем, и изготовителей собственно космического корабля, - а потом еще и военной приемки, достаточно сложно представить, что результат труда «забойщиков» не был бы выявлен своевременно. Разработка первой в космической технике парашютно-реактивной системы приземления для корабля 7К-ОК («Союз») проводилась в ОКБ-1 (ЦКБЭМ) в сотрудничестве с целым рядом предприятий-смежников из Министерства авиационной промышленности СССР - с Летно-испытательным институтом, с заводом 918, с Научно-исследовательским институтом парашютно-десантного снаряжения, с заводом «Искра». И, как правило, при комплектовании всей системы парашютирования на кораблях 7К-ОК («Союз») должен был присутствовать по крайней мере один представитель от каждой организации. Тем более, что корабль 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») изначально готовился именно для пилотируемого пуска, и контроль его бортовых систем перед запуском был усилен.

Что же касается «сенсационной версии» космонавта Андрияна Николаева и Анатолия Завалишина, то она тоже не находит документального подтверждения. Парашюты – и основной и запасной (а соответственно и вытяжные и тормозной) – не увеличивали в размерах. Действительно, на следующих после 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») кораблях модифицировали лобовой теплозащитный экран и

Космос: запланированное убийство

усилили боковую теплозащиту спускаемого аппарата с помощью накладок из фторолона, который сублимирует при температуре около 600 °С, снижая тем самым теплоток к поверхности аппарата. Но эти модификации вписались в общий баланс масс корабля и не требовали увеличения площади парашютов.

Кроме того, по статистическим данным при запуске космического корабля 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») его масса была 6540 килограмм [6.10], а космический корабль 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») при старте в космос имел массу 6450 килограмм [6.10]. То есть пилотируемый корабль был легче беспилотного на сто десять килограмм, при этом вес собственно спускаемого аппарата практически не изменился. А значит, и увеличивать его парашюты не требовалось в принципе.

Версия № 9. «Разбухание» или «слеживание» парашюта

Очень близко к версии № 8 и предположение космонавта Георгия Михайловича Гречко, которое он сделал в фильме «Живая история. Гибель космонавта Комарова»:

«Корабль этот (7К-ОК № 4 («Союз-1») – С.Ч.) был обречен. Потому, что парашют там был упакован плотно, а в результате того, что переносился старт, он постепенно там разбухал. И этот корабль был обречен, хотя, естественно, никто об этом не знал» [6.11].

Анализ версии № 9

При всем уважении к Георгию Михайловичу Гречко отметим, что корабли 7К-ОК («Союз») в собранном состоянии достаточно долго хранились и до, и после катастрофы 24 апреля 1967 года, и никогда не было отмечено случаев «залипания» или «слеживания» парашютной ткани, а тем более ее «разбухания». Не существует способов воздействия на материал парашютов, чтобы вызвать их разбухание в герметично закрытом контейнере.

Космос: запланированное убийство

Версия № 10. Нарушение технологии: слишком большой по размеру парашют

Несоответствие размеров основного парашюта корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») проектным параметрам: парашют мог оказаться большей площади. «Слишком большой» парашют был сжат стенками контейнера и вытяжным усилием тормозного парашюта не поддался.

Анализ версии № 10

Странно даже предположить, что при многоуровневом контроле никто и не заметил, что именно на корабле 7К-ОК № 4 («Союз-1») основной парашют имеет существенно завышенные размеры. И вообще эта версия очень напоминает «сенсационную версию» космонавта Андрияна Николаева, которую мы уже рассматривали как составную часть версии № 8. Возражения те же.

Версия № 11. Нарушение технологии: парашют сделан из «другой» ткани

Основной парашют корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») был изготовлен из более плотного материала (совсем чуть-чуть!). Именно поэтому такой «нестандартный» и «толстый» парашют заклинило в контейнере.

Анализ версии № 11

Анализ аналогичен анализу в версии № 10. Кроме того, стоит добавить, что в обоих случаях «нестандартно» большой парашют был бы выявлен еще на этапе его монтажа в парашютный контейнер – он бы в стандартный контейнер просто не упаковался.

Версия № 12. Ошибка при укладке парашюта

А может быть основной парашют корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») был просто неправильно уложен на заводе-изготовителе? Поэтому на этапе спуска в атмосфере

Космос: запланированное убийство

спускаемого аппарата парашют из контейнера так и не вышел.

Анализ версии № 12

Увы, версия тоже «не клеится». Даже если не думать о контроле технологических операций при укладке парашюта, простейший анализ приводит к выводу, что и при допущении якобы имевшего место нарушения технологии укладки основного парашюта, тормозной парашют все равно должен был «выдернуть» его из контейнера. Но этого не произошло: основной парашют при осмотре обломков разбившегося корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») был найден почти сгоревшим внутри парашютного контейнера. Кстати, позднее и правительственная комиссия, расследовавшая обстоятельства катастрофы космического корабля рассмотрела также «версию о нарушении схемы затяжки и расчеховки основного парашюта». После детального анализа и эта версия была отвергнута.

Версия № 13. Повреждение парашютного контейнера при наземных испытаниях

А не было ли технологических нарушений при подготовке космического корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») к запуску во время испытаний в монтажно-испытательном корпусе № 1 на второй площадке космодрома Байконур? Не могло ли быть так, что во время испытаний корабля (например, в вакуумной камере) произошло резкое превышение давления внутри спускаемого аппарата над давлением внутри парашютного контейнера? Если такой факт имел место, то стенка контейнера могла бы выгнуться и сжать основной парашют с такой силой, что на участке спуска тормозной парашют не смог вытащить из контейнера основной купол.

Космос: запланированное убийство

Анализ версии № 13

Несмотря на многоуровневые проверки и на заводе-изготовителе, и на космодроме Байконур, течь в любом гермоконтуре космического корабля действительно может возникнуть на завершающей стадии подготовки незадолго до старта. Как правило, подобная неприятность может быть связана со скрытыми прогрессирующими дефектами изготовления или повреждениями гермоконтуров уже в процессе наземной подготовки. Только с 1968 по 1999 годы были зарегистрированы десятки подобных случаев на советских и зарубежных космических аппаратах. Наиболее серьезными были повреждения корпуса гермоотсека спускаемого аппарата, скрытые металлургические дефекты корпуса стыковочного узла, разгерметизация контуров системы терморегулирования, негерметичность двигательной установки.

Но все эти дефекты и выявляют вакуумные камеры! Благодаря вакуумным испытаниям готового изделия на космодроме, все утечки были вовремя обнаружены и ликвидированы. Сама по себе вакуумная камера не сможет стать причиной скрытой негерметичности парашютного контейнера – ее собственное оборудование немедленно выявит такую негерметичность уже в момент ее возникновения.

Этот вывод подтверждает и заместитель руководителя научно-технического центра Ракетно-космической корпорации «Энергия» Эдуард Щербаков:

«С началом производства кораблей «Союз» под них была разработана камера «СМ-702» объемом двести восемьдесят кубических метров, которая позволяла испытывать корабли в собранном виде.

У нас создана собственная уникальная методология, основанная на крайне высоких требованиях к герметичности обитаемых отсеков и пневмогидросистем изделий космической техники. У нашей методики нет мировых аналогов, она позволяет

Космос: запланированное убийство

обеспечить герметичность орбитальных комплексов на протяжении всего длительного полёта.

Смысл в том, что применяются самые чувствительные методы испытаний, которые позволяют измерять такие минимальные утечки, которые обеспечивает современная технология изготовления изделий и средств наземных измерений. На уровне этих возможностей предъявляются допустимые требования к герметичности.

Сегодня альтернативы вакуумной камере в принципе нет. Наиболее объективный метод контроля герметичности в наземных условиях – это имитация окружающего космического вакуума. Сводится на нет человеческий фактор, ведь используются автоматы, регистрирующие общую негерметичность отсеков, испытания высокочувствительны и технологичны. В вакуумной камере имитируется нагрузка давлением всех элементов конструкции корабля, аналогичное тому, которое создается в орбитальном полете, что позволяет оценить механическое взаимодействие элементов до старта, посмотреть, как ведет себя конструкция в космическом вакууме» [6.12].

Значит, в вакуумной камере при проверках на Земле парашютный отсек корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») никак не мог быть поврежден. Ни контроль при проведении испытаний, по крайней мере, двух инстанций (военной и гражданской), ни просмотр правительственной комиссией уже после гибели космонавта Владимира Комарова сделанных записей о проведении опытно-испытательных работ никаких нарушений технологической дисциплины или отступлений от методики испытаний не выявил.

(Даже исходя из своего не слишком большого опыта работы испытателем космической техники на космодроме Байконур, автор данной книги может утверждать с полной уверенностью, что «не заметить» повреждение парашютного контейнера в ходе опытно-

Космос: запланированное убийство

испытательных работ в монтажно-испытательном корпусе просто невозможно).

Версия № 14. Диверсия

Диверсия во время изготовления или подготовки к запуску корабля. Злоумышленник (вражеский диверсант или какой-нибудь местный «недоброжелатель») вполне мог внести свои «коррективы» в технологические процессы, что в итоге и привело к катастрофе.

Как в этой связи не вспомнить конкуренцию Советского Союза с Соединенными Штатами Америки в космосе? А ведь именно в 1967 году «лунная гонка» вступила в решающую фазу. От успехов в этом году напрямую зависело, чей космонавт первым окажется на поверхности Луны – советский или американский. Если принять «диверсионную версию», воображение сразу же рисует крадущегося в ночи по Байконуру американского шпиона или озлобленного на Советскую власть внука репрессированного «мироеда-кулака», который пробирается на монтажный стенд с кораблем 7К-ОК № 4 («Союз-1»), вскрывает крышку парашютного контейнера, густо смазывает его внутренние стенки клеем, а затем еще и насыпает их песком – чтобы резко повысить шероховатость.

Кстати, злоумышленник мог повредить парашютный контейнер и изнутри корабля. Для этого нужно было всего лишь залезть внутрь спускаемого аппарата и хорошенько ударить кувалдой по стенке парашютного контейнера, - но так, чтобы не повредить внутреннюю обивку стенок корабля.

Анализ версии № 14

Все работы с кораблями 7К-ОК – да и прочими ракетными и космическими объектами – находились под жестким контролем советских спецслужб. Поэтому диверсанту вряд ли удалось бы осуществить задуманное.

Космос: запланированное убийство

Крайне сомнительно, чтобы замысел осуществить диверсию имелся и у зарубежных «шпионских» ведомств. Во-первых, если бы такие планы были, и их инициаторы и исполнители были бы пойманы за руку – мировой резонанс был бы крайне негативным для государства, чьи диверсанты были бы разоблачены. Во-вторых, околоземные полеты космических кораблей 7К-ОК «Союз» были наоборот выгодны хотя бы тем же американцам, прагматично работавшим над поставленной Президентом США Джоном Ф. Кеннеди задачей: до конца десятилетия, до конца 60-х годов, высадить на Луну и вернуть на Землю своих астронавтов. Американцы в 1967 году целенаправленно готовили к пилотируемым полетам только один пилотируемый корабль - «Аполлон», готовясь штурмовать Луну. А в СССР хотели одновременно летать вокруг Земли и осуществлять стыковки на пилотируемых кораблях 7К-ОК «Союз», первыми облететь Луну по пролетной траектории (без выхода на ее орбиту) на корабле Л1 и первыми высадиться на Луну на кораблях Л3 (лунный орбитальный корабль и лунный посадочный корабль). Если бы случилась крупная авария на кораблях 7К-ОК «Союз» и эта программа была бы вообще свернута, СССР непременно бы занялся вплотную кораблями Л1 и Л3 – то есть шансы Советского Союза выиграть «лунную гонку» существенно бы возросли.

(Не могу не сделать некоторое «лирическое» отступление от рассматриваемой темы. На примере космических программ 60-х годов в СССР и США хорошо видно, что американцы сосредоточенно и расчетливо шли к своему «лунному успеху». Сначала осуществили баллистические и орбитальные полеты на одноместных капсулах «Меркурий». Потом на двухместных «Джемини» отработали выход космонавтов из корабля в открытый космос, простейшие монтажные операции, стыковки с ракетой «Аджена», длительные – до двух недель – космические полеты. А затем нацелились уже четко на Луну, готовили к стартам по программе «Аполлон»

Космос: запланированное убийство

лунный орбитальный корабль и лунный посадочный модуль, чтобы обеспечить высадку на лунную поверхность двух астронавтов. В ходе подготовки к высадке людей на Луну был что называется «по ходу» осуществлен первый облет естественного спутника Земли человеком – это сделал все тот же корабль «Аполлон». Причем американцы не облетели Луну по пролетной траектории, - как это намеревался сделать СССР на корабле Л1, - а вышли на ее орбиту и совершили десять окололунных витков. А уже после завершения программы высадки на Луну (шесть успешных экспедиций) все тот же «Аполлон» был использован для рекордных полетов (28, 59 и 84 суток) на огромную по тем временам станцию «Скайлэб».

Советский Союз, несмотря на плановую социалистическую экономику, демонстрировал совершенно иной подход. Успешно отлетали корабли «Восток», достижениями которых – от первого полета в космос Юрия Гагарина до первого звездного рейса женщины-космонавта Валентины Терешковой – СССР вполне закономерно гордился. Проект многоместного корабля «Восход» был удачной авантюрой импровизацией Сергея Павловича Королева и его сотрудников, в результате которой Советский Союз первым вывел в космос многоместный корабль (три человека вместо двух на американском «Джемини») и осуществил первый выход космонавта в открытый космос (Алексей Леонов). А вот потом советская пилотируемая космонавтика «расползлась по древу». К полетам готовили сразу три разных космических корабля: для орбитальных полетов 7К-ОК «Союз», для облета (точнее, пролета мимо Луны с возвращением на Землю) – Л1, и для высадки на Луну – Л3. Как результат, Л3 так никогда и не поднялся даже на околоземную орбиту, Л1 так и не обогнул Луну с экипажем космонавтов на борту, а 7К-ОК «Союз», сыграв свою роль в первой стыковке на околоземной орбите двух пилотируемых кораблей, совершив тройной групповой полет и 18-

Космос: запланированное убийство

дневную длительную экспедицию, был переделан в транспортный корабль для полета на орбитальные станции «Салют» («мирную» Долговременную орбитальную станцию (ДОС) и «военную» «Алмаз»)).

Ну, и, наконец, третий аргумент против «диверсионной версии»: если бы «враждебный элемент» все-таки получил доступ к «телу» корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1»), он скорее бы всего избрал более простой способ диверсии, чем заклинивание основного парашюта при помощи стенки парашютного отсека. Диверсант, например, просто бы подложил миниатюрную мину, чтобы она сработала во время старта космического корабля или в ходе его орбитального полета.

Версия № 15. «Дыра» в теплозащитном экране

Эту версию можно найти в «дебрях» интернета. Автор позволит себе воспроизвести ее полностью, без какой-либо корректировки и правки:

«Несмотря на все неполадки, Комаров справился с управлением и вывел корабль на траекторию снижения. Роковую роль сыграла технологическая небрежность. Чтобы добраться до одного из агрегатов, рабочий (на заводе-изготовителе космических кораблей – С.Ч.) просверлил отверстие в теплозащитном экране, защищающем корабль от нагрева при входе в атмосферу, а затем забил в него стальную болванку. Не обладая нужной жаропрочностью, болванка при входе космического корабля в плотные слои атмосферы расплавилась, горячий сжатый воздух проник в парашютный отсек и сдавил контейнер с главным парашютом. Когда Комаров попробовал выпустить главный парашют, тот вышел не полностью и не раскрылся. Он выпустил запасной парашют. Тот вышел нормально, но первый парашют захлестнул его стропы и погасил его. Комаров потерял какие-либо шансы на спасение. Это означало, что «Союз-1» продолжал лететь к Земле со скоростью снаряда. Раскалилась обшивка корабля. За ним, как за метеором, рвался огненный

Космос: запланированное убийство

дымящийся шлейф. Со скоростью 644 км в час неуправляемый уже космический аппарат врезался в Землю...» [6.13].

Анализ версии № 15

Автор «версии», видимо, слабо представляет себе устройство корабля 7К-ОК («Союз»). Даже если бы безымянный рабочий действительно возжелал зачем-то просверлить теплозащитный экран и вогнать в него «стальную болванку», тепловой поток вряд ли бы добрался до «парашютного отсека» и «сдавил контейнер с главным парашютом». Для этого «горячему сжатому воздуху» вначале пришлось бы проникнуть в герметичный объем спускаемого аппарата и в буквальном смысле испепелить космонавта Владимира Комарова. Конечно, Комаров не смог бы выпустить главный парашют, тем более что космонавт на кораблях 7К-ОК («Союз») лишен возможности управлять парашютными системами на этапе спуска корабля в атмосфере. И, разумеется, никакой главный парашют не смог бы выйти из контейнера «не полностью» и скрутиться с запасным. Понятно, что корабль при свободном падении на этапе парашютного спуска никак не мог раскалиться и за ним вовсе не вился огненно-дымный шлейф.

Версия № 16. «Покраска» парашютного отсека

Эта версия наиболее полно была изложена в статье о «Союзе-1» в интернет-энциклопедии «Википедия». Согласно этой версии причиной катастрофы космического корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») стало нарушение технологической дисциплины на заводе-изготовителе спускаемых аппаратов. Якобы при подготовке спускаемого аппарата к окраске «не был закрыт промасленной бумагой полированный лоток выброса парашюта» (видимо, под лотком автором гипотезы подразумевается парашютный контейнер – С.Ч.). Поэтому «внутренняя поверхность лотка был

Космос: запланированное убийство

покрашена вместе со спускаемым аппаратом. В результате этого «на участке спуска из-за нагрева аппарата о воздух краска стала липкой, и вытяжной парашют не смог вытянуть прилипший основной парашют».

Анализ версии № 16

Честно говоря, версия не выдерживает никакой критики. Если и была технологическая операция «покраска спускаемого аппарата» на заводе-изготовителе, то эта процедура происходила еще явно до монтажа парашютных контейнеров - это во-первых. Во-вторых, произошли такая «покраска» в действительности, она с легкостью была бы выявлена при осмотре парашютного отсека и тем более при его окончательном оснащении – основной парашют просто бы не поместился в «окрашенный» парашютный отсек.

Версия № 17. «Автоклавная» версия

Эту версию часто называют «автоклавной». Во многих книгах по истории пилотируемой космонавтики, в которых описывается катастрофа корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») ее также считают «неофициальной» - в противовес официальному заключению, которое сделала правительственная комиссия и о котором речь пойдет ниже. Якобы именно этой версии придерживаются многие из тех, кто когда-то создавал космические корабли 7К-ОК («Союз»).

Суть версии в следующем. На заводе-изготовителе, когда шло изготовление корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1»), по технологии теплозащитное полимерное покрытие, увеличивающее адгезию теплоизоляции, наносилось на металлическую поверхность корпуса полностью собранного спускаемого аппарата. Затем спускаемый аппарат помещали для полимеризации в автоклав, где при высокой температуре собственно и происходил сам процесс полимеризации. Эта процедура нужна была для того, чтобы при высокой температуре

Космос: запланированное убийство

укрепить на поверхности спускаемого аппарата теплозащиту из синтетических смол (в СССР применяли фенолформальдегидные смолы на тканевой основе – С.Ч.).

(Отметим, что эти абляционные материалы применялись и для лобового теплозащитного экрана, и на боковой поверхности спускаемого аппарата космического корабля 7К-ОК («Союз»). Лобовой теплозащитный экран был выполнен из абляционного материала с наполнителем в виде асбестовой ткани. Боковая тепловая защита спускаемого аппарата представляла собой трехслойный пакет: сублимирующий материал типа фторопласта, плотный абляционный материал типа стеклотекстолита, который создает прочную оболочку, и теплоизолятор в виде волокнистого материала с легкой связующей пропиткой. Все поперечные срезы тепловой защиты (входной и парашютные люки, стыки и т. д.) также закрывались окантовками из плотного абляционного материала. Вся эта довольно сложная система тепловой изоляции, похожая на многослойный пирог, требовалась для надежной защиты спускаемого аппарата корабля 7К-ОК («Союз») на этапе спуска в атмосфере при возвращении на Землю).

Но смежники запаздывали с изготовлением крышек парашютных контейнеров. Поэтому парашютные контейнеры закрывали не штатными крышками (иногда еще говорят, что для полимеризации требовались «специальные технологические крышки»), которых еще в наличии не было, а различными «подручными материалами». Конечно, при этом не было и не могло быть полной герметичности парашютного контейнера на спускаемом аппарате. На его стенки сквозь зазоры между самодельными «крышками» и опорным кольцом люка контейнера просочились клейкие вещества. Внутренняя поверхность контейнера стала липкой и шероховатой. Именно эти факторы не дали впоследствии возможности выйти основному парашюту при спуске корабля 7К-ОК №

Космос: запланированное убийство

4 («Союз-1») в атмосфере – усилия тормозного парашюта не хватило, чтобы преодолеть силы трения и вязкости.

(В ходу и несколько иной вариант этой же версии. Якобы при сборке первых трех кораблей 7К-ОК «Союз» изготовление парашютных контейнеров для них задерживалось. Поэтому изготовители пошли на нарушение технологии подготовки корабля и установили парашютные контейнеры уже после нанесения теплозащиты. А вот для кораблей 7К-ОК №4 и 7К-ОК №5 парашютные контейнеры были поставлены в требуемые сроки и установлены еще до нанесения полимерного покрытия. Технологические крышки, закрывавшие парашютные контейнеры при полимеризации в автоклаве, оказались негерметичными (обычно авторы этого варианта версии не разъясняют, почему именно эти «технологические крышки» на контейнерах основных парашютов оказались негерметичными, а такие же «технологические крышки» на соседних контейнерах запасных парашютов успешно обеспечивали герметичность - С.Ч.). Поэтому полимерное покрытие попало на внутреннюю поверхность контейнеров основных парашютов кораблей 7К-ОК № 4 и 7К-ОК № 5. Когда в контейнеры стали укладывать парашюты, они приклеились к стенкам).

Заместитель Сергея Королева, а затем и Василия Мишина Борис Черток в своей книге воспоминаний «Ракеты и люди» впоследствии написал, что сначала, в ходе испытаний на заводе-изготовителе, спускаемые аппараты кораблей 7К-ОК («Союз») вообще испытывали без парашютных контейнеров. Их, якобы, попросту не успели сделать к сроку начала испытаний. Спускаемый аппарат корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») к пилотируемому полету готовили уже со смонтированными внутри него парашютными контейнерами, но все-таки еще без крышек.

«Технологи цеха номер один, - писал Борис Черток, - не подумали вовсе о том, что в автоклаве на внутреннюю поверхность контейнеров могут осаждаться

Космос: запланированное убийство

летучие фракции обмазки, образующиеся при полимеризации, от чего поверхность превращалась в шероховато-бугристую и клейкую. Из такого контейнера тормозному парашюту вытащить плотно забитый основной действительно оказалось не под силу» [6.6].

Якобы правительственная комиссия, которая расследовала обстоятельства катастрофы корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») и гибели космонавта Владимира Михайловича Комарова, прошла мимо вопиющего факта нарушения технологической дисциплины и до таких «мелочей» докапываться не стала. Поэтому «автоклавная» версия никак не была озвучена в ее итоговом отчете.

Анализ версии № 17

Почему же в ходе самолетных сбросов спускаемого аппарата макетов корабля 7К-ОК («Союз») для тестирования его парашютной системы «автоклавный» дефект не проявился? «Потому, - утверждают сторонники версии, - что при самолётных испытаниях тепловая защита космического корабля имитировалась пенопластом, наклеенным холодным способом, обычным клеем».

Еще в пользу «автоклавной» версии говорят результаты эксперимента, который описал А.Борисов в публикации «Звездный рейс Владимира Комарова. Версия причины «Трагедии-1» в журнале «Новости космонавтики», № 5, 1999 год, и о котором мы уже упоминали при анализе версии № 2. На заводе спускаемый аппарат незапущенного корабля 7К-ОК(П) № 5 подвесили за тормозной парашют на кран и стали медленно поднимать. Даже когда аппарат полностью повис в воздухе, основной парашют из контейнера так и не вышел. Автор публикации пишет:

«...Как выяснилось в ряде простых экспериментов (в частности, спускаемый аппарат следующего корабля - «Союза-2» - подвешивался за тормозной парашют; последний должен был вытащить основной при усилении

Космос: запланированное убийство

не более 1500 кгс, а фактически держал массу спускаемого аппарата, т.е. почти 2800 кг!), основной парашют не мог выйти из контейнера».

Заместитель Главного конструктора Борис Черток вспоминал:

«Независимо от всех подкомиссий (правительственной комиссии по расследованию катастрофы корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») – С.Ч.) бригада специалистов нашего завода, оставшаяся на полигоне (то есть на космодроме Байконур – С.Ч.), решила провести свой эксперимент.

У них были основания для сомнений. Они открыли люк ОСП, вытянули тормозной парашют, подцепили его стропы к подъемному крану через динамометр и начали подъем для замера усилия, при котором начнет выходить упаковка основного парашюта. Каково же было удивление, когда оказалось, что массы СА в 2800 килограммов не хватало. А ведь при этом контейнер никакому перепаду давления и, следовательно, сдавливающей укладку парашюта деформации не подвергался. Об этом эксперименте они (правительственной – С.Ч.) комиссии не доложили».

(Автор намеренно процитировал выше и публикацию А.Борисова, и книгу Бориса Чертока. В первом случае местом проведения описываемого эксперимента значится завод-изготовитель в Подмосковье, во втором – монтажный зал испытательного корпуса № 1 на второй площадке космодрома Байконур. Скорее всего, эксперимент был все-таки на подмосковном заводе. На полигоне, - то есть в монтажно-испытательном корпусе № 1 второй площадки – ни в те годы, ни много позже не было оборудования для описанного выше разделения отсеков космического корабля. Кроме того, испытательный корпус был территорией войсковой части 25741, и вряд ли военное руководство поддержало бы «экспериментальную самодеятельность» гражданских инженеров. Кстати, мостовые краны в испытательном

Космос: запланированное убийство

корпусе также находились в ведении военных специалистов. – С.Ч.)

То есть в ходе эксперимента при нормальном атмосферном давлении основной парашют не смог покинуть контейнер даже под действием собственного веса.

О дополнительных испытаниях парашютов после катастрофы корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») пишет в своих дневниковых записях и генерал Николай Каманин:

«15 мая (1967 года – С.Ч.).

«...Провели несколько испытаний по определению усилий, потребных для вытягивания основного парашюта. При статическом испытании это усилие равняется 1,8 тонны, а в динамике полета оно может достигать 3-4 тонн. Усилия, создаваемые тормозным парашютом, оцениваются величиной до 8 тонн (рывок) (т.е. во время выхода тормозного парашюта из контейнера основного парашюта в реальных условиях его силовое воздействие превышает расчетное потребное усилие в два раза – С.Ч.).

20 мая (1967 года – С.Ч.).

«...При условиях, когда давление в корабле выше наружного на 0,67 атмосферы (то есть выше давления в парашютном контейнере – С.Ч.), потребное вытягивающее усилие возрастает до трех тонн и более» [6.1].

Но проводились ли испытания парашютной системы при разнице в давлениях между спускаемым аппаратом и открытым парашютным контейнером? Да, проводились. О них упоминает в своих рабочих дневниках Главный конструктор ЦКБЭИ Василий Павлович Мишин в записи от 10 мая 1967 года:

«Эксперимент в Люберцах по вытаскиванию основного парашюта из парашютного контейнера. (Не вытаскился при наддуве спускаемого аппарата на приблизительно 0,7 атмосфер)» [6.14].

Поскольку документирование всех этих «полулегальных» экспериментов на заводах-

Космос: запланированное убийство

изготовителях космической техники не проводилось – во всяком случае, пока в архивах такие документы не обнаружены, - вполне может оказаться, что и А.Борисов, и Борис Черток, и Василий Мишин имеют в виду один и тот же эксперимент. Впрочем, для сути рассматриваемого вопроса, это не так уж и важно, и мы «демократично» будем считать, что имели место три разных эксперимента.

То есть в эксперименте, который описал в своей публикации А.Борисов, даже собственного веса спускаемого аппарата 2800 кг не хватило, чтобы извлечь основной парашют, хотя он при статическом вытягивании должен выходить при усилии всего лишь 1100-1800 кг. А в реальных условиях спуска в атмосфере, когда образуется разница в атмосферном давлении между открывшимся парашютным контейнером и герметичным спускаемым аппаратом, усилие возрастает до 3000-4000 кг. Но тормозной парашют спроектирован так, чтобы обеспечить существенное превышение усилия – при выходе из контейнера происходит рывок в 8000 кг. Значит, если в реальном полете тормозной парашют все-таки не вытащил основной, действительно имелась некая причина, которая и не позволила штатно выполнить эту предпосадочную операцию.

Казалось бы, все эти эксперименты должны подтвердить «автоклавную» версию – тормозной парашют не смог вытянуть основной из контейнера ни при нормальном атмосферном давлении, ни тем более при перепаде давлений.

Но... Эксперименты – экспериментами, но причем здесь нарушение технологии при нанесении теплозащитного покрытия? Мы ведь только подтвердили сам факт невыхода парашюта из контейнера и при нормальном давлении, и при перепаде давлений, но так и не нашли причину этого невыхода.

А теперь рассмотрим аргументы против «автоклавной» версии.

Космос: запланированное убийство

Первое. Очевидно, что «автоклавная» версия «не дружит» с логикой. Могло быть только два варианта полимеризации теплозащитного слоя спускаемого аппарата – либо с крышками парашютных отсеков, либо без них.

Если спускаемый аппарат согласно утвержденной технологии нужно помещать в автоклав только при наличии крышек, то ни о какой полимеризации без крышек даже в условиях спешной подготовки к полету и речи быть не может. На такую «процедуру» - тем более, при подготовке к полету пилотируемого корабля, - никто бы никогда не пошел.

Если технологией предусмотрена полимеризация в автоклаве без крышек, то должна была быть предусмотренной и проверка чистоты парашютных отсеков после полимеризации в автоклаве. Следовательно, любое загрязнение «парами смол» было бы немедленно выявлено и устранено.

Если же процесс полимеризации допускает полимеризацию спускаемого аппарата при закрытии его парашютных отсеков технологическими крышками, то и в этом случае без технологических крышек никто ничего бы делать не стал: это не тот случай, когда люки парашютных отсеков можно прикрыть «газеткой». Предположение о том, что технологические крышки могли быть еще не изготовлены к началу полимеризации, тоже не выдерживает критики: как правило, технологическое оборудование рассчитывается на многократное применение, и в наличии уже имелись крышки, которые применялись при аналогичных технологических операциях для кораблей 7К-ОК («Союз») № 1, № 2, № 3.

Второе. Вспомним, что корабли 7К-ОК («Союз») готовились к полетам попарно: один - с активным стыковочным узлом, другой – с пассивным. Главный конструктор ЦКБЭМ Василий Мишин в своих рабочих дневниках в записи от 10 мая 1966 года определил предварительные сроки испытаний первых четырех

Космос: запланированное убийство

кораблей 7К-ОК («Союз») в первом полугодии 1966 года [6.15]:

- 5 мая 7К-№1 (без «Иглы» – автоматический) – 15 июня (имеется в виду система стыковки космических кораблей «Игла» – С.Ч.);

- 20 мая 7К-№2 (без «Иглы» – автоматический) – 30 июня;

- 30 июня 7К-№3 (с «Иглой» пилотируемый для стыковки) – 15 августа;

- 20 июля 7К-№4 – (с «Иглой» пилотируемый для стыковки) - 25 августа.

Попарный характер изготовления и испытания кораблей 7К-ОК («Союз») подтверждается и другими источниками. Например, в книге воспоминаний генерала Николая Каманина можно прочесть вот такие строки о космических планах СССР на 1966 год:

«9 июля

В начале 1966 года были надежды, что он будет годом новых больших побед СССР в космосе. На этот год было намечено четыре полета кораблей «Восход» и четыре - 7К-ОК. Сейчас уже ясно, что ни один «Восход» не полетит, а из четырех кораблей 7К-ОК, в лучшем случае, полетят только два. Вместо триумфа 1966 год принесет нам лишь дальнейшее отставание в космосе от США» [6.4].

И там же далее:

«27 июля (1966 года – С.Ч.)

Мы просмотрели кинокадры о ходе экспериментов на самолете Ту-104 по надеванию испытателями скафандров в условиях невесомости и переходу из корабля в корабль. Люк корабля имеет диаметр 660 миллиметров, а поперечное сечение космонавта в наддутом скафандре и с ранцем на спине составляет 650 миллиметров. Необходимо расширить люк или изменить форму и уменьшить размеры ранца. Мишин заявил, что для кораблей №3 и №4 увеличить люк уже невозможно, корабли почти готовы (т.е. речь идет именно о попарном изготовлении и испытании кораблей 7К-ОК («Союз») –

Космос: запланированное убийство

С.Ч.), и переделка люка задержит полет на 6-8 месяцев, но он согласен внимательно изучить возможности увеличения люка на последующих кораблях.

В сложившейся обстановке было бы целесообразно заставить ОКБ-1 на кораблях №5, №6 и последующих расширить люк до 720 миллиметров, а для того, чтобы не срывать сроки полета кораблей №3 и №4, люки в них не переделывать (то есть и корабли 7К-ОК № 5 и № 6 тоже готовятся к полету в паре, но еще окончательно не готовы. – С.Ч.), а Главного конструктора скафандров Северина (Гая Ильича – С.Ч.) обязать перенести ранец со спины на пояс» [6.4].

(Кстати, несмотря на обещания, диаметр входных люков так и не изменили: вплоть до завершения эксплуатации корабли типа 7К-ОК («Союз») так и летали в космос с люками того же диаметра – 65 сантиметров – С.Ч.)

Чтобы подтвердить факт попарного изготовления космических кораблей 7К-ОК («Союз»), обратимся также к воспоминаниям «Ракеты и люди» заместителя Главного конструктора Бориса Чертока. Сначала находим в тексте книги факт, который, казалось бы, подтверждает «автоклавную» версию:

«Настоящий аврал по разработке и изготовлению «Союзов» развернулся во второй половине 1965 года.

Вечером 28 августа ко мне в кабинет зашел Алексей Тополь и положил на стол «График окончательной сдачи экспериментальных установок и сдачи основных агрегатов в КИС на объекты по изделиям 11Ф615». Слева сверху значилось «Утверждаю» - Главный конструктор и четкая подпись: «Королев». Справа сверху стояла утверждающая подпись директора завода Туркова. Под ней: «Не вывешивать, рассылается по списку».

Каким-то чудом этот «разосланный по списку» график с автографами Королева и Туркова у меня сохранился.

Космос: запланированное убийство

Тогда, в августе 1965 года, сроки, установленные графиком, меня здорово разозлили. Графиком предусматривалось изготовление макетов для тринадцати крупных экспериментальных работ, в том числе теплового, для самолетных сбросов, морских испытаний, отработки САС, статических и вибрационных испытаний, отработки систем стыковки, выхода в космос в условиях невесомости. Сергей Даревский требовал изготовления полноразмерного макета для тренажера. И все макеты, каждый из которых представлял весь корабль (7К-ОК «Союз») – С.Ч.) или его значительную часть, должны были быть изготовлены и укомплектованы до декабря этого, 1965, года!

Согласно графику должны быть собраны и сданы на испытания в КИС три летных корабля: два — в декабре и третий — в январе» [6.6].

То есть факт отдельного от стальных изготовления первых трех кораблей 7К-ОК («Союз») вроде бы подтверждается. Следовательно, косвенно может быть, хотя и с большими допущениями, подтверждена и «автоклавная» версия: корабли 7К-ОК № 3 («Космос-140») и 7К-ОК № 4 («Союз-1») действительно могли выйти на полимеризацию в автоклаве в разное время. Однако не будем спешить с выводами, и снова обратимся к книге Бориса Чертока:

«Наши планы пилотируемых полетов передвигались на следующий (1966 – С.Ч.) год.

Тюлин (Георгий Александрович – С.Ч.), теперь первый замминистра, непосредственно отвечавший за космос, пользуясь отсутствием Королева, который лег в больницу, вызвал к себе меня и Бушуева (Константина Давыдовича – С.Ч.), чтобы обсудить план пилотируемых полетов на ближайшие два года.

Он намерен был выступить с предложением о пуске в 1966 году двух «Восходов» и двух пар, то есть четырех кораблей «Союз». Я возражал против «Восходов». Что касается «Союзов», я предлагал первую пару пустить для эксперимента по программе

Космос: запланированное убийство

беспилотной автоматической стыковки, а вторую - в пилотируемом варианте. Бушуев предложил добавить в план еще одну пару пилотируемых «Союзов». Мы бурно спорили и не договорились» [6.6].

Очевидно, что несмотря на утвержденный 28 августа 1965 года «График окончательной сдачи экспериментальных установок и сдачи основных агрегатов в КИС на объекты по изделиям 11Ф615», корабли 7К-ОК («Союз») все же изготавливались попарно: № 1 и №2 – для беспилотного полета, и две пары для пилотируемых полетов - № 3, № 4 и № 5, №6.

А теперь о «судьбе» вышеупомянутого «графика» от 28 августа 1965 года:

«В январе 1966 года министр лично утвердил новый график взамен давно сорванного королевского от 28 августа прошлого года. В нем тоже, по уже установившейся традиции, закладывались невыполнимые сроки» [6.6].

И вот в этом новом графике корабли 7К-ОК («Союз») были уже жестко привязаны попарно друг к другу.

Но и этот новый график выполнялся крайне плохо. Борис Черток приводит в своей книге еще один документ:

«В первой половине февраля с состоянием работ по «Союзам» решил разобраться партийный комитет ОКБ-1. Секретарь парткома Анатолий Тишкин получил необходимые указания в аппарате ЦК, образовал комиссию по подготовке решения и предложил Туркову и мне отчитаться о ходе работ.

Партийные комитеты больших организаций обладали реальной властью. Они могли «рекомендовать» администрации предприятия «укрепить» руководство того или иного отдела или цеха. Это означало конец карьеры одного и начало карьеры другого руководителя. Решение партийного комитета полагалось уважать. Контроль за их выполнением осуществляли низовые партийные организации. Их

Космос: запланированное убийство

самостоятельность проявлялась в основном в организации политической пропаганды, партийных идеологических кружков и контроле за общественной активностью членов партии. На сам производственный процесс они влияли тем, что следили за распределением премий или иных материальных благ.

Партийный комитет постановил:

«... считать работы по объекту 11Ф615 одними из наиболее важных и ответственных, обратить внимание партийных организаций цехов и отделов на необходимость максимальной мобилизации коллективов...

Предупредить тт. Туркова Р.А., Ключарева В.М., Цыбина П.В., Калашникова В.А., Семенова Г.Я., Хазанова И.Б., Вачнадзе В.Д., что если они не обеспечат ликвидацию задолженности до 15 февраля по изготовлению экспериментальных объектов и установок в соответствии с графиком, утвержденным министром, то они будут привлечены к партийной ответственности...

Обязать тт. Чертока Б.Е., Цыбина П.В., Трегуба Я.И., Калашникова В.А., Бушуева К.Д. принять меры, обеспечивающие проведение необходимых экспериментальных работ до выезда на испытания по объектам №№ 1,2 и №№ 3,4...» [6.6].

То есть из текста этого документа тоже очевидно, что космические корабли 7К-ОК («Союз») готовились попарно, и что пара кораблей 7К-ОК № 5 и 7К-ОК № 6 существенно отставала по срокам изготовления от первых двух пар.

12 мая 1966 года в контрольно-испытательную станцию (КИС) был доставлен космический корабль 7К-ОК № 1. В ходе его подготовки на заводе-изготовителе было выявлено 2123 дефекта. Чтобы их устранить потребовалось 897 доработок корабля. А уже на самом космодроме Байконур было выявлено еще более трёх сотен различных дефектов. Одновременно с 7К-ОК № 1 испытатели готовили и корабль 7К-ОК № 2: ведь именно этим кораблям предстояло провести первую в истории

Космос: запланированное убийство

мировой космонавтики стыковку двух автоматических аппаратов на околоземной орбите. В сентябре 1966 года прибыли еще два корабля серии 7К-ОК («Союз») - № 3 и № 4, на которых планировалось осуществить пилотируемый полет с переходом двух космонавтов из одного корабля в другой.

Эта же «парность» космических кораблей 7К-ОК («Союз») соблюдалась и при отправке их на космодром, и при испытаниях в монтажно-испытательном корпусе на Байконуре. Генерал Николай Каманин в своих воспоминаниях «Скрытый космос» пишет:

«19 ноября (1966 года – С.Ч.).

Сегодня провели заседание Госкомиссии. Членов Госкомиссии было только семь: Керимов, Мишин, Руденко, Карась, Правецкий, Курушин и я. Из главных конструкторов были Рязанский, Мнацаканян, Ткачев и другие, всего же на заседании присутствовали более 100 человек. Для меня это было первое заседание Госкомиссии на полигоне без С.П.Королева. В повестке дня были следующие вопросы:

1. О ходе подготовки изделий (7К-ОК («Союз») – С.Ч.) №1 и №2 - докладчики П.М.Катаев (в/ч 44275), А.И.Осташев (п/я 651), М.Ф.Шум (филиал п/я 651).

2. Готовность контрольно-измерительного комплекса - А.П.Романов (в/ч 32103).

3. Готовность средств поиска - С.П.Сибиряков (ВВС).

4. Обсуждение состава оперативных групп - И.Е.Юрасов (п/я 651).

5. Программа полета - К.П.Феоктистов (п/я 651).

6. О готовности изделий (7К-ОК («Союз») – С.Ч.) №3 и №4 и принятие решения об их отправке на полигон (то есть на космодром Байконур – С.Ч.) - В.П.Мишин (п/я 651).

Приняли решение продолжать подготовку ракет и кораблей к пускам. Пуск активного корабля назначен на 26 ноября, пуск пассивного корабля - на 27 ноября» [6.4].

То есть корабли для пилотируемого полета должны были пребыть на космодром Байконур в конце

Космос: запланированное убийство

ноября – начале декабря 1966 года. Из воспоминаний генерала Николая Каманина следует, что оба этих корабля – 7К-ОК № 3 («Космос-140») и 7К-ОК № 4 («Союз-1») – тоже готовились вместе, связанной парой.

Таким образом, в конце 1966 года для беспилотного полета готовили корабли 7К-ОК № 1 (с пассивным стыковочным узлом) и 7К-ОК № 2 (с активным стыковочным узлом). 7К-ОК № 2 отправился на околоземную орбиту под наименованием «Космос-133» и был потерян на участке спуска в атмосфере. 7К-ОК № 1 был потерян при аварии на стартовой площадке № 31 космодрома Байконур 14 декабря 1966 года.

А вот корабли 7К-ОК № 3 (с пассивным стыковочным узлом) и 7К-ОК № 4 (с активным стыковочным узлом) должны были, как уже упоминалось выше, использоваться при пилотируемом полете по программе «Союз». И только после аварии 14 декабря 1966 года на Байконуре корабля 7К-ОК № 1 корабль 7К-ОК № 3 был переоборудован для беспилотного полета и отправился на орбиту 7 февраля 1967 года под именем «Космос-140». А к кораблю 7К-ОК № 4 в пару был добавлен корабль 7К-ОК № 5. То есть эти два корабля – 7К-ОК № 4 и 7К-ОК № 5 - проходили полимеризацию в разное время.

Корабль 7К-ОК № 3 («Космос-140») готовился к полету вместе со злополучным 7К-ОК № 4 («Союз-1») и довольно успешно слетал в космос (если не считать прогара в днище на этапе спуска в атмосфере). Парашютная система корабля 7К-ОК № 3 («Космос-140») сработала нормально. То есть никакие «осевшие пары смол» выходу основного парашюта на этом корабле не помешали. Тогда какие есть основания считать, что на корабле 7К-ОК № 4 («Союз-1») контейнер был «засмолен»?

Третье. Предположим, что парашютный контейнер действительно был загрязнен парами смол, которые затем осели на его стенках и резко увеличили их шероховатость. Но почему тогда вышел тормозной

Космос: запланированное убийство

парашют? Он гораздо меньшего размера, его силовой рывок происходит в момент полного раскрытия. А внутри парашютного контейнера он тоже должен был «залипнуть» в стенках. Вытяжной парашют, действующий с меньшим усилием, чем тормозной, просто не смог бы его вытянуть. Но в реальных условиях тормозной парашют все-таки вышел.

Четвертое - о крышках парашютных контейнеров, которые якобы не поставили во время «смежники». В книге по истории Научно-производственного объединения «Энергия» (ранее называвшемся Особое конструкторское бюро-1, а затем Центральное конструкторское бюро экспериментального машиностроения), которое занималось проектированием и изготовлением кораблей серии 7К-ОК («Союз»), читаем:

«Разработка первой в космической технике парашютно-реактивной системы приземления для корабля «Союз» началась в 1961 году и проводилась в Особым конструкторским бюро-1 отделом 11 в тесном сотрудничестве с предприятиями Министерства авиационной промышленности и, в частности, с Летно-исследовательским институтом (Н.С.Строев, с 1966 года В.В.Уткин), заводом 918 (С.М.Алексеев, с 1964 года Г.И.Северин), Научным исследовательско-экспериментальным институтом парашютно-десантных систем (Ф.Д.Ткачев, с 1968 года Н.А.Лобанов), заводом «Искра» (И.И.Картуков). В результате совместных проработок еще в 1961 году определился облик системы.

...Парашютная система размещалась в герметичном контейнере, имевшем форму эллиптического цилиндра, и вводилась в поток отстрелом крышки контейнера.

...В 1963 году смежные предприятия создали первые образцы систем и приступили к экспериментальной отработке. В ОКБ-1 отрабатывались контейнеры (то есть именно на «фирме» Сергея Королева, без «смежников»! – С.Ч.) и пироузлы парашютных систем, дистанционное контактное

Космос: запланированное убийство

устройство (щуп) для запуска двигателя и автоматика системы приземления».

То есть контейнеры создавались на одном предприятии, а вот комплектование их осуществлялось действительно с привлечением смежников. Следовательно, крышки контейнеров вряд ли «запоздали в дороге с предприятия смежников».

Теперь пятое. Даже на этапе изготовления кораблей 7К-ОК («Союз»), кроме собственно исполнителей, есть множество должностных лиц, которым предписано должностными инструкциями контролировать технологические процессы, а тем более их изменения, – мастер участка, технолог цеха, начальник цеха и т.д. И неужели никто из них не заметил вопиющего нарушения технологической дисциплины? Или все дружно закрыли на них глаза? Подчеркнем: в заводских документах это нарушение технологии никак не было отражено, и ни технический контроль, ни военная приемка его не зафиксировали.

Шестое: почему при комплектовании парашютных отсеков основным и тормозным парашютами «увеличившуюся шероховатость» стенок не обнаружили? Вот и испытатель Геннадий Пономарев, автор книги «Байконур. Прыжок в космическую бездну», тоже недоумевает:

«При полимеризации пары попали в парашютные контейнеры, стенки их стали похожи на «мелкий наждак». Удивительно, но на явное ЧП тогда никто не обратил внимание...» [6.16].

И что этот «мелкий наждак» не заметили? Не увидели, что «летучие фракции «обмазки» попали на стенки парашютных контейнеров, сделав их шероховатыми, бугристыми и клейкими»? Ведь плотно упакованные парашюты просто не вошли бы в загрязненный смолами контейнер!

Седьмое. Неужели не проводилась чистка контейнера перед упаковкой в него основного и тормозного парашютов? Как правило, все отсеки

Космос: запланированное убийство

космических кораблей тщательно очищаются от пыли, а некоторые наиболее ответственные элементы даже протираются спиртом. Так, например, при подготовке грузовых космических кораблей 11Ф615 («Прогресс») в монтажно-испытательном корпусе на второй площадке космодрома Байконур во второй половине 80-х годов минувшего века для проверки герметичности стыковочного узла на него надевали специальный металлический конус. И даже это технологическое оборудование изнутри тщательнейшим образом протиралось медицинским спиртом. А в данном случае речь идет не об оборудовании, а о парашютном контейнере космического корабля, который снаряжают профессиональные инженеры и испытатели. И что, никто не заметил загрязненных смолами стенок контейнера? Не заметил, что внутренняя поверхность парашютного отсека космического корабля 7К-ОК(А) № 4 разительным образом отличается от всех стенок контейнеров на всех предыдущих кораблях 7К-ОК («Союз»)? Или контейнер снаряжали слепые инвалиды да еще с полным отсутствием чувствительных функций на подушечках пальцев обеих рук? Как-то не верится.

Ну, и восьмое. Обычно сторонники «автоклавной» версии в своих статьях и книгах завершают рассказ о ней загадочной фразой: «Проверить эту версию и документально подтвердить её не удалось». Но почему не удалось? Если уж проводились эксперименты по вытаскиванию парашютов из так и не полетевшего в космос в апреле 1967 года корабля 7К-ОК № 5, то почему, кроме проведения статистических проб и проб при повышенном давлении в спускаемом аппарате, не взяли соскоб вещества со стенок парашютного контейнера корабля 7К-ОК № 5? Простейший химический анализ сразу бы показал, были ли на внутренней поверхности парашютного отсека пресловутые «смолы».

И почему бы не устроить еще один простейший эксперимент: взять лист металла, аналогичный тому, который использован при изготовлении парашютного

Космос: запланированное убийство

контейнера, нанести на него те самые «смолы», впечатать в них кусок парашютной ткани и посмотреть, при каком приложенном усилии этот кусочек ткани поползет вдоль «засмоленного» металлического листа? Эти эксперименты не были проведены по одной простой причине – они полностью «обнуляют» так называемую «автоклавную» («неофициальную») версию.

Окончательно хоронят «автоклавную» версию, как это ни странно, воспоминания заместителя Главного конструктора Бориса Чертока, опубликованные в виде четырехтомника «Ракеты и люди», - странно потому, что именно Борис Черток на страницах своей книги и обнародовал в полном объеме «автоклавную» версию. Читаем внимательно и делаем выводы по ходу чтения:

«...Много лет спустя (после гибели Владимира Комарова, то есть когда многие детали происшедшего у многих уже просто стерлись в памяти – С.Ч.), когда прибегать к репрессиям «по истечении срока давности» не имело смысла, была высказана еще одна, может быть, наиболее достоверная причина катастрофы, не зафиксированная ни одной из подкомиссий. Ограниченный круг людей на нашем заводе догадывался, но счел за благо молчать (нет ли тут некоего логического противоречия между фразами «была высказана причина» и «ограниченный круг догадывался»? Что же, этот догадывающийся «ограниченный круг», не сговариваясь друг с другом, молчал «много лет», а потом – словно ему дали негласную команду – вдруг проникся доверием к высказанной кем-то «версии»? – С.Ч.). Тем более что этой причиной было нарушение технологии, устранить которую на будущее не составляло никаких трудностей».

Сходной с нашей точки зрения придерживается и Леонид Комиссаренко, главный конструктор Донецкого производственного объединения «Точмаш», лауреат Государственной премии СССР:

«Наталкиваемся на парадокс: много лет спустя, когда живых свидетелей уже нет, высказана наиболее

Космос: запланированное убийство

достоверная причина катастрофы. Кем, кроме живых свидетелей, она могла бы быть высказана, и почему через много лет? В этом свете искренность Бориса Евсеевича (Чертока – С.Ч.) вызывает серьезные сомнения. Скорее всего, дело обстояло несколько иначе» [6.17].

Далее у Бориса Чертока читаем:

«В отступление от утвержденной технологии все СА до № 4 и № 5 поступали в автоклав без парашютных контейнеров» (что, «много лет спустя» вдруг «вспомнилось», что парашютных контейнеров на кораблях 7К-ОК № 1, № 2, и № 3 не было? Но выше мы уже доказали, что беспилотные корабли 7К-ОК №1 и № 2 и пилотируемые корабли 7К-ОК № 3 и № 4 готовились попарно. Следовательно, корабли № 3 и № 4 были на всем протяжении их изготовления технологически тесно связаны. Значит, корабль 7К-ОК № 4 («Союз-1») прошел в точности такую же технологическую подготовку, что и корабль 7К-ОК № 3 («Космос-140») – С.Ч.).

Еще дальше в книге Бориса Чертока находим такие строки:

«Как это часто бывает, изготовление контейнеров по срокам отставало от всего корпуса. Это было, казалось бы, безобидное нарушение технологического процесса. Для беспилотных пусков такое отступление допускалось» (но выше мы уже доказали, что корабли 7К-ОК № 3 («Космос-140») и 7К-ОК № 4 («Союз-1») изначально готовились одновременно и именно к пилотируемому полету! То есть на них обоих уже должны были быть парашютные контейнеры! – С.Ч.).

И еще далее в той же книге:

«Начиная с № 4 и № 5, предназначенных для пилотируемых пусков, всякие отступления от штатной технологии были категорически запрещены» (а поскольку корабли 7К-ОК № 3 («Космос-140») и 7К-ОК № 4 («Союз-1») изначально готовились именно для полета с космонавтами на борту, то нет никаких оснований полагать, что на полимеризацию в автоклаве они

Космос: запланированное убийство

поступили или без смонтированных парашютных контейнеров, или без штатных крышек к ним! – С.Ч.)

И в довершение подтверждения несерьезности» всей «автоклавной» версии еще одна цитата из воспоминаний Бориса Чертока:

«Чем и как закрывали контейнеры вместо крышек, если кто и помнил, то не рассказывал (ах, эти помнящие, но благоразумно молчащие люди! – С.Ч.). Когда я ради этих мемуаров интересовался подробностями, оказалось, что живых свидетелей уже нет (то есть вся «автоклавная» версия в буквальном смысле «высосана из пальца», поскольку тех, кто действительно что-то знал и помнил в живых уже нет, а при жизни они явно почему-то коллективно молчали – С.Ч.). Высказывались предположения («много лет спустя» и, наверное, теми, кто в технологических операциях по полимеризации космических кораблей лично не участвовал! – С.Ч.), что контейнеры, по всей вероятности (!!! – С.Ч.), чем-то закрывали, но неплотно».

И после всего этого еще можно верить в «автоклавную» версию?

(В некоторых вариациях на тему «автоклавной» версии «всплывают» даже кое-какие «подробности» наземной упаковки парашютов в якобы загрязненные налетом смол контейнеры. Так, А.Борисов в своей статье «Звездный рейс Владимира Комарова. Версия причины «Трагедии-1», опубликованной в майском номере журнала «Новости космонавтики» за 1999 год, утверждает:

«Сотрудники НИИ парашютостроения, снаряжавшие «Союз-1», обратили внимание, что основной парашют шел в контейнер с большим трудом - не помогало даже то, что его забивали деревянными молотками. Заполнить укладку удалось только тогда, когда в контейнер были вложены тонкие пластины березового шпона, по которым и втокнули парашют (опять-таки с помощью киянок!). Трение укладки о стенки контейнера было гораздо выше, чем обычно.

Космос: запланированное убийство

Позднее выяснилось, что спускаемые аппараты всех беспилотных кораблей проходили процесс полимеризации теплозащиты в автоклаве без парашютных контейнеров, а пилотируемые, начиная с «Союза-1», - с ними, «как и положено по техпроцессу». При полимеризации теплозащита выделяет бесцветные смолы, которые оседают на металле и, обладая клеящими свойствами, могут значительно увеличить коэффициент трения.

Нарушение технологии работ со спускаемыми аппаратами заключалось в том, что контейнеры не были закрыты крышками при нахождении в автоклаве».

При прочтении очередной «вариации на автоклавную тему» возникает масса вопросов.

Во-первых, когда эти неназванные «сотрудники НИИ парашютостроения, снаряжавшие «Союз-1», «вспомнили» все эти детали, связанные с упаковкой парашютов в «загрязненные» контейнеры: в 1967 году, во время работы правительственной комиссии по расследованию гибели Владимира Комарова или тридцать лет спустя? Судя по всему, в 1967 году, когда правительственная комиссия «лупила из всех стволов» по НИИ парашютостроения, доказывая его виновность в случившейся катастрофе, эти сотрудники предпочли ничего не вспоминать и молчали, хотя их «правда» полностью снимала всю вину с «парашютистов» и называла подлинных виновников катастрофы – технологов с предприятия-изготовителя корабля 7К-ОК («Союз»). Почему молчали сотрудники НИИ парашютостроения? Потому что в 1967 году никакой «автоклавной версии» не было – она родилась только на рубеже 80-х и 90-х годов минувшего столетия.

Во-вторых, почему эти безымянные сотрудники не заинтересовались при снаряжении парашютами корабля в чем причина того, что «основной парашют шел в контейнер с большим трудом», - не помогло «даже то, что его забивали деревянными молотками»? Неужели парашютный отсек перед снаряжением его парашютами

Космос: запланированное убийство

ими не осматривался? Неужели его не чистили, не обезжиривали, не ощупывали руками? Ведь уже на ощупь обнаружилась бы излишняя шероховатость и клейкость внутренней поверхности отсека! А что в момент «забивания парашюта молотками» делали представитель фирмы изготовителя контейнера и военный представитель-приемщик, которые обязаны быть на всех процедурах снаряжения корабля в полет и которые своими подписями скрепляют акт о правильном выполнении работ? Они отвернулись и закрыли глаза и уши?

В-третьих, предположим, что парашют, который упорно «не лез» в парашютный отсек, с грубейшими нарушениями технологии сборки решили все-таки упаковывать с помощью «тонких пластин березового шпона». Пусть – что на деле практически невероятно, поскольку береза – сорное дерево и с ним сложно работать, - изготовили тончайшие пластины толщиной всего один миллиметр (наитончайшие!). Эти пластины расставили по периметру парашютного отсека и «опять-таки с помощью киянок» все-таки «втолкнули парашют» внутрь. То есть сначала не могли забить парашют деревянными молотками, а потом, фактически сузив внутреннее пространство как минимум на два миллиметра (с обеих сторон контейнера расположили, по крайней мере, по одной березовой пластине толщиной один миллиметр), все-таки вогнали в него парашют. Чудо, но бывает! Умельцы же работают, наши левши, наши самоделкины! Вот только опять же вопросы возникают. Как, к примеру, теперь вытащить сами пластины из контейнера? Их «поджал» парашют – это раз. Они должны были тоже приклеиться к поверхности загрязненного отсека – это два. Ну, и в отношении пластин из березового шпона никто коэффициент трения тоже не отменял – это три. Или эти любительские «поделки из березы» заговорены от застревания в контейнере? А где гарантия, что при извлечении эти

Космос: запланированное убийство

«березовые предметы» не разломаются на тонкие и острые щепки и не повредят парашютную ткань?

На все эти вопросы «автоклавная версия с дополнительными технологическими подробностями» не дает ответа. Не дает потому, что «описывает» она события, которых в реальности не было и концентрирует вину на технологах – им все равно, большинство из них за тридцать лет, прошедших со времени трагической гибели Владимира Комарова, или давно на пенсию ушли, или уже пребывают вообще где-то в иных мирах).

А теперь «на прощание» все-таки «бросим кость» сторонникам «автоклавной» версии: если корабли 7К-ОК («Союз») готовились попарно, - мы это уже убедительно доказали выше, - то корабли 7К-ОК № 5 и 7К-ОК № 6 тоже готовились вместе. Если корабли 7К-ОК №1 и № 2, № 3 и № 4 были готовы уже в конце 1966 года – о чем мы тоже уже писали выше, - то корабли 7К-ОК № 5 и № 6 окончательно готовились в начале 1967 года. И именно эти корабли готовили в спешке, досрочно, - потому, что кораблю 7К-ОК № 5 предстояло «занять место» пассивного корабля в пилотируемом запуске в апреле 1967 года, поскольку корабль 7К-ОК № 3 был переоборудован для беспилотного полета и 7-9 февраля 1967 года совершил космический полет под именем «Космос-140». А не попали ли в автоклав без парашютных крышек именно эти два корабля – 7К-ОК («Союз») № 5 и № 6? И не об этом ли случае потом, через «много лет», вдруг «дружно вспомнили» как по сговору молчавшие «многие сотрудники» ОКБ-1 – ЦКБЭМ?

Версия № 18. Сдавливание стенок парашютного контейнера из-за разницы давления внутри спускаемого аппарата и в парашютном контейнере («парашютная» версия Каманина-Мишина)

Для изложения еще одной версии предоставим слово летчику-космонавту Алексею Станиславовичу Елисееву:

Космос: запланированное убийство

«...В этот раз (при спуске в атмосфере корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») – С.Ч.) парашют впервые извлекался из контейнера в ситуации, когда давление воздуха в кабине намного превышало наружное. Контейнер имел форму большого сплющенного стакана, верхняя часть которого направлена наружу, а боковые стенки и дно расположены внутри спускаемого аппарата. Когда крышка контейнера сбрасывалась, давление внутри него становилось таким же, как снаружи. Парашют открывался на большой высоте, где наружное давление значительно ниже, чем у поверхности Земли. А в кабине поддерживалось давление, соответствующее нормальным земным условиям. Поэтому стенки контейнера после открытия крышки оказались сжатыми давлением кабины. Парашют был уложен очень плотно, и когда он сдавливался стенками, усилий вытяжного (точнее тормозного – С.Ч.) купола не хватало для того, чтобы вытащить его из контейнера. Такова была гипотеза. Чтобы проверить ее, решили измерить усилия вытягивания парашюта на втором корабле, который был предназначен для нас. И предположение подтвердилось» [6.18].

Анализ версии № 18

Сразу же следует возражение – а как же полет корабля 7К-ОК № 3 («Космос-140»)? Ведь в этом полете основной парашют штатно вышел из контейнера на большой высоте и обеспечил нормальный спуск и посадку спускаемого аппарата.

Космонавт Алексей Елисеев отвечает на этот вопрос так:

«Конечно, уверенность в надежности парашютной системы в значительной степени базировалась на том, что она прекрасно сработала при посадке беспилотного корабля (7К-ОК № 3 («Космос-140») – С.Ч.). Но, как теперь выяснилось, дефект конструкции, проявившийся тогда, не дал возможности выявиться дефекту, заложенному в парашютную систему. Когда беспилотный спускаемый

Космос: запланированное убийство

аппарат проходил через зону образования плазмы, из его лобового щита, в результате нагрева, вылетела пробка. Она была неудачно приклеена (что, кстати, ничем не доказано! – С.Ч.). В возникшее отверстие стал затекать раскаленный поток газа, который расплавил дно спускаемого аппарата, и в нем образовалось небольшое отверстие. Герметичность была нарушена, давление внутри стало таким же, как снаружи. На стенки контейнера не действовали усилия, и парашют нормально из него вышел. Анализируя тот полет, специалисты думали над тем, как изменить конструкцию лобового щита, чтобы сохранить его целостность. И эту задачу решили. Но никому не пришло в голову, что из-за негерметичности аппарата парашют работал в нерасчетных условиях» [6.18].

Казалось бы, в пользу рассматриваемой версии работает и эксперимент в Люберцах, о котором упоминал Главный конструктор Василий Павлович Мишин в своих рабочих дневниках (см. Анализ версии № 17). Основной парашют не вышел из контейнера при избыточном давлении в спускаемом аппарате примерно на 0,7 выше нормального атмосферного.

А как было в реальном полете? Как меняется атмосферное давление в зависимости от высоты над уровнем моря? Открываем справочные таблицы и находим, что на высоте 10 километров атмосферное давление составляет 198,8 миллиметров ртутного столба, а на высоте 7 километров, на которой - если верить тексту сообщения ТАСС от 25 апреля 1967 года – должен был штатно раскрыться основной парашют корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1»), - 326 миллиметров ртутного столба. То есть разница в давлении в открытом контейнере и внутри герметичного спускаемого аппарата (примем, что там давление 760 миллиметров ртутного столба – как на уровне моря) составит в первом случае 561,2 миллиметра ртутного столба, а во втором – 434 миллиметров ртутного столба.

Космос: запланированное убийство

При проведении эксперимента в Люберцах (напомним, разница давления в спускаемом аппарате и внутри открытого контейнера составляла 0,7 атмосферного, то есть примерно 532 миллиметра ртутного столба) парашют не вышел – то есть на высоте чуть ниже 10 километров основной парашют заклинило бы изогнувшейся стенкой контейнера. А вот на штатной высоте ввода парашюта, о которой упоминалось в сообщении ТАСС от 25 апреля 1967 года, - 7 километров – парашют должен был выйти! Но в реальном полете так почему-то и не вышел...

Но ведь парашют не вышел из контейнера и при нормальном атмосферном давлении – достаточно вспомнить эксперимент, описанный в публикации А.Борисова в журнале «Новости космонавтики»! [6.3] Тормозной парашют вытягивал кран, и спускаемый аппарат весом 2800 кг повис на парашютных стропах, как на веревке при нулевой разнице в давлении. Это притом, что в статических условиях он должен был выйти при усилии 1100-1800 килограмм! Но ведь стенка парашюта в данном эксперименте не была изогнута избыточным давлением! Так, может быть, «изгибающаяся» стенка парашютного контейнера вовсе ни при чем при рассмотрении катастрофы корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1»)?

Кроме того, перед началом космических кораблей 7К-ОК («Союз») проводились сбросы герметичных макетов спускаемого аппарата с самолета на различной высоте. И «сжатие» парашюта стенками контейнера почему-то не было зафиксировано даже на самых больших высотах.

В книге «Ракеты и люди» Борис Черток пишет:

«Причина недостаточности усилия тормозного парашюта объяснялась тем, что за счет перепада давления контейнер ОСП деформировался и сжимал упаковку парашюта так, что потребное для вытягивания усилие существенно превосходило тягу, развиваемую тормозным. На вопрос, почему этого не заметили при

Космос: запланированное убийство

всех отработочных сбросах, ответы были не очень убедительные. Что касается 7К-ОК № 3 «Космос-140», то перепада не было, так как после прогара днища СА разгерметизировался. Убедительно объяснить нормальную работу ОСП при испытательных сбросах с самолетов не удалось» [6.6].

Тем не менее именно эта ничем не подтвержденная толком «парашютная» версия причины катастрофы корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») была принята правительственной комиссией по расследованию в качестве официальной и остается таковой и по сей день!

Версия № 19. Повреждение стенки парашютного отсека самим космонавтом

В мемуарах генерала Николая Каманина упоминалось, что когда обнаружился факт нераскрытия левой панели солнечных батарей, Владимир Комаров пытался изнутри спускаемого аппарата помочь батарее открыться – постукивал по левой стенке корабля. Не мог ли космонавт таким образом деформировать стенку парашютного контейнера? Вот и бывший кандидат в космонавты (по программе полета в космос журналиста) Валерий Шаров писал в своей книге «Приглашение в космос» (издана в 2003 году):

«Владимир (Комаров – С.Ч.) понимал все происходящее, сильно расстраивался и пытался собственными силами открыть злополучную батарею, стучал даже ногами в то место корабля, где с внешней стороны располагалась пружина той солнечной батареи, но это не помогло. Кто знает, возможно, от этих ударов и повредился механизм парашюта. Ах, если бы ему не стучать тогда... Впрочем, от судьбы не уйдешь, ее не обманешь».

Анализ версии № 19

Контейнер основного парашюта находится в левой части спускаемого аппарата, над головами космонавтов. Солнечные батареи – в том числе, и нераскрывшаяся

Космос: запланированное убийство

левая, - смонтированы на приборно-агрегатном отсеке, то есть «за спинами» космонавтов. Вряд ли Владимир Комаров – один из опытнейших советских космонавтов – стал бы стучать по стенке расположенного над головой парашютного контейнера, чтобы открыть левую солнечную батарею где-то «за спиной».

Конечно, прогнуть парашютный контейнер, наверное, можно, если упереться в него ногами. Но в спускаемом аппарате корабля 7К-ОК («Союз»), да еще в условиях невесомости, сделать это вряд ли получится.

Поэтому версию о случайном или намеренном повреждении парашютного контейнера самим космонавтом уже в ходе космического полета не стоит рассматривать всерьез.

Версия № 20. Катастрофа корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») при полете в атмосфере

Эта версия изложена в интернет-публикации писателя Алексея Николаевича Крылова «Полет над пропастью» (глава 5, «Подвиг космонавта Комарова») на сайте «Проза.ру» [6.19]. Воспроизведем текст версии почти полностью, с сохранением авторской орфографии и пунктуации:

«Комаров доложил, сколько секунд работала ТДУ, и добавил, что сейчас у него обгорят антенны и связь прервётся. Как вспоминает Владимир Ковалёнок, который в те дни был в ЦУПе, на первом суточном витке он услышал по громкой связи голос Комарова: «Ухожу на крайний виток. До встречи на Земле...» - сказал он эту фразу очень спокойно, буднично. Его репортаж был скупым. Он сообщал только то, что считал особо важным.

При обычном снижении корабля в штатном режиме после срабатывания основной ТДУ, которая сталкивает корабль с орбиты, запускаются дополнительные двигатели торможения для обеспечения снижения скорости входа корабля в атмосферу и исключения его сильного нагрева. Но в данном случае они не сработали,

Космос: запланированное убийство

и корабль, снижаясь, стал перегреваться. Аппаратурой корабля предусматривался в таком случае отстрел спускаемого аппарата с космонавтом от бытового отсека на определенной высоте по показаниям барометрических датчиков. Но датчики не сработали.

В результате этого корабль, войдя в плотные слои атмосферы, перегрелся. Роковую роль сыграла «технологическая небрежность». Комаров сгорел заживо из-за повреждения системы термоизоляции СА. Были записаны последние слова Владимира Михайловича, его крик: «Жарко, горю!!!» А корабль мчался к Земле...

Огненный вихрь бушевал внутри спускаемого аппарата «Союза-1». Температура при пожаре внутри корабля была очень высокой. Стакан, в котором был уложен как основной, так и запасной парашют сильно нагрелся, ткань начала сплавляться. Вытяжной парашют вышел нормально, вытацил свёрнутый основной парашют. Но ни основной, ни запасной купол не наполнились из-за намертво сплавившегося шёлка».

Анализ версии № 20

Космонавт Владимир Васильевич Коваленок никак не мог оказаться 24 апреля 1967 года, в день гибели Владимира Комарова, в Центре управления полетом, поскольку еще только готовился к зачислению в отряд космонавтов и переезду в Звездный городок. Но к трагическим событиям того дня он все же имеет отношение, поскольку в качестве летчика участвовал в поисках спускаемого аппарата космического корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»):

«В положенное время (24 апреля 1967 года – С.Ч.) мы взлетели, пришли в зону, определенную для нас. В зоне барражирования настроились на частоту передатчика Владимира Михайловича Комарова. С приемом что-то не ладилось, но радист доложил, что слышал фразу командира «Союза-1»: «До встречи на Земле». Корабль пошел на посадку» [6.20].

Космос: запланированное убийство

Это свидетельство Владимира Коваленка изложено в его книге «Родина крылья дала», и в тексте книги нет ничего, что хоть как-то бы подтверждало версию А.Н.Крылова.

Если же провести детальный анализ текста версии А.Н.Крылова, то совершенно очевидно, что:

- «первый суточный виток» никак не мог совпадать с «крайним витком», поскольку космический полет Владимира Комарова длился более суток, и за это время корабль 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») успел 19 раз облететь Землю (точно так же и девятнадцатый виток не мог быть «первым суточным витком» вторых суток полета);

- на восемнадцатом витке (перед уходом на «крайний виток») Владимир Комаров вряд ли стал бы прощаться с операторами Центра управления полетом «до встречи на Земле», поскольку на девятнадцатом витке еще только предстояло запустить тормозной двигатель и доложить об этом на Землю;

- бытовой отсек никак не мог отделиться от корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») из-за отказа двигателей, поскольку он штатно отделяется при осуществлении посадки корабля;

- на корабле нет «стакана, в котором был уложен как основной, так и запасной парашют», поскольку оба парашюта находятся в разных парашютных контейнерах;

- вытяжной парашют никак не мог вытащить основной парашют, поскольку останки сгоревшего основного парашюта при осмотре места катастрофы были найдены внутри парашютного контейнера.

И так далее. Очевидно, что писатель А.Н.Крылов слабо знаком с устройством космического корабля 7К-ОК («Союз»). Поэтому вряд ли стоит принимать его версию всерьез.

Автор не стал бы приводить «версию» А.Н.Крылова на страницах книги, если бы за чередой технических и логических ошибок в ней не просматривалось все-таки некое зерно истины. Но об этом поговорим позже.

Космос: запланированное убийство

Итак, поскольку ни одна версия причин катастрофы корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») нас полностью не удовлетворила, сформулируем нашу собственную версию. Но перед этим расскажем о происшествии, которое случилось с космонавтом Борисом Валентиновичем Воыновым в январе 1969 года (в дальнейшем мы так и будем называть для краткости этот случай «происшествие с Воыновым»).

«Происшествие с Воыновым»

В январе 1969 года Советскому Союзу, наконец, удалось реализовать ту самую программу стыковки двух пилотируемых космических кораблей, которую планировалось осуществить в апреле 1967 года во время группового полета 7К-ОК № 4 («Союз-1») и 7К-ОК № 5 («Союз-2»).

14 января 1969 года на околоземную орбиту был выведен корабль 7К-ОК № 12 («Союз-4»), пилотируемый Владимиром Александровичем Шаталовым. На следующий день в космос поднялся корабль 7К-ОК № 13 («Союз-5»), на борту которого находились Борис Валентинович Воынов, Алексей Станиславович Елисеев и Евгений Васильевич Хрунов. 16 января 1969 года космические корабли осуществили первую в истории мировой космонавтики стыковку двух пилотируемых аппаратов, и космонавты Алексей Елисеев и Евгений Хрунов через открытый космос перешли из корабля «Союз-5» в корабль «Союз-4». 17 января 1969 года Владимир Шаталов, Алексей Елисеев и Евгений Хрунов благополучно вернулись на Землю. 18 января 1969 года настал черед завершать космический полет и командиру корабля «Союз-5» Борису Воынову.

Ему и предоставим слово:

Космос: запланированное убийство

«После расстыковки кораблей «Союз-4» совершил посадку, а я остался на орбите, чтобы в соответствии с программой приземлиться на следующий день.

В назначенное время «Союз-5» вышел на траекторию, направленную к Земле. Все шло по программе. Перед входом в плотные слои атмосферы я ждал отделения спускаемого аппарата от бытового отсека (БО) и приборно-агрегатного отсека (ПАО). После того, как была выдана команда на пиротехническое разделение отсеков, БО отделился.

(Кстати, бытовой отсек отделился не совсем штатно. Почти через сорок лет после завершения этого космического полета кандидат в космонавты и журналист Валерий Шаров напишет в книге «Приглашение в космос»:

«...Прошло торможение, а следом должно было произойти одновременное разделение спускаемого аппарата с двумя ненужными уже отсеками: бытовым и приборно-агрегатным.

К сожалению, оно прошло не совсем удачно: когда взрывом отделился бытовой отсек, взрывная волна легла на крышку люка и металлическая балка, на которой крепится его штурвал, слегка прогнулась. Из-за этого крышка люка отошла внутрь и со щелчком легла назад. Произошел так называемый «прохлоп крышки люка». Великое счастье, что в ненадолго образовавшийся зазор не попали плавающие в немалом количестве в невесомости в аппарате всякие шайбочки, контрольные проволочки - тогда вообще вся атмосфера могла уйти за несколько секунд. Но и за эти доли секунды за счет короткой разгерметизации корабля из него вышла часть воздуха, и давление внутри разом упало на сто миллиметров ртутного столба. Будто в долю секунды космонавт забросило с поверхности моря на высоту шести километров. Ощущения не самые приятные, особенно если учесть, что он находился без защитного скафандра.

Но, как выяснилось, это были только цветочки»).

Космос: запланированное убийство

Я посмотрел в иллюминатор, увидел неподвижные антенны на концах солнечных батарей и все понял: отделился только БО, а ПАО отделяться «не захотел». Стараясь говорить медленно и спокойно, я передал на Землю, что после разделения вижу через иллюминатор неподвижные антенны. Ведь прямо говорить про аварию по открытой радиосвязи я не имел права. А специалистам стало предельно ясно - ситуация аварийная.

Дело в том, что спускаемый аппарат (СА) корабля должен входить в плотные слои атмосферы наиболее защищенной частью - теплозащитным экраном, т.е. днищем корабля. В моем случае неотделившийся отсек с солнечными батареями переворачивал СА на 180°, из-за чего он входил в атмосферу незащищенной стороной. Гироскопия «понимала» это и разворачивала корабль в нужном направлении, но неотделившийся отсек разворачивал СА обратно. Вот так я и вращался до тех пор, пока оставались запасы рабочего тела в СА. Когда они иссякли, я отчетливо слышал щелчки работающих клапанов, но управляющего импульса не было - обидно... Разогрев менее защищенных частей спускаемого аппарата становился все опаснее. В кабине появился ядовитый дым. Дышать стало труднее. Как потом выяснилось, горела уплотнительная резиновая прокладка люка. С минуты на минуту могла произойти разгерметизация, а летал-то я без скафандра! Было видно, как стекло иллюминатора облизывают струи раскаленного докрасна газа и как плавится металлическая часть теневого индикатора.

Я сознавал всю остроту сложившейся ситуации и решил сделать все, чтобы сохранить материалы результатов полета. Нельзя было паниковать. Нужно было вести радиорепортаж с записью на специальный магнитофон. Ведь я понимал, что все делается впервые и опыт полетов был крайне важен. Я вырвал из боржурнала страницы, которые касались стыковки, положил их в середину и крепко перевязал. Если при

Космос: запланированное убийство

аварийной посадке в кабине возникнет пожар, то бортжурнал обгорит снаружи, а листки в середине, может быть, сохранятся. Так что даже в этой критической ситуации паники не было, сознание работало нормально. Потом я начал вести репортаж на специализированный магнитофон. Эта информация была крайне важна для конструкторов и для тех, кто должен был полететь после меня. Впоследствии все удивлялись, что в репортаже не было ни одного бранного слова - без чего обычно не обходилось в критических ситуациях.

На высоте 80-90 км произошел взрыв, который отбросил спускаемый аппарат от ПАО. После взрыва СА начал «кувыркаться» с большой скоростью в направлении «голова-ноги», а потом постепенно перешел на вращение вокруг продольной оси. При переходе одного вращения в другое меня то вдавливало в кресло, то вытягивало из него.

На высоте 10 км сработала парашютная система. При выходе основного купола стропы парашюта начали закручиваться в жгут. Затем произошла резкая остановка вращения СА и раздался скрежет металла. Это скрипели серьги, к которым крепятся стренги парашюта. К счастью, парашют не «сложился», и спускаемый аппарат начал вращаться в обратную сторону, и так продолжалось до Земли. В результате приземление было чрезвычайно жестким. Удар пришелся на плечи и затылок и оказался такой силы, что у меня оказался перелом корней зубов верхней челюсти, но жив остался... Спас ложемент. Затем я начал открывать люк, так как в СА дышать было нечем. При этом посыпалась зола, в которую превратилась уплотнительная резина, а на крышке люка образовалась шапка из вспенившейся жаропрочной стали» [6.21].

Борис Воинов был убежден, что сказанную им фразу об антеннах, видимых из иллюминатора, хорошо поняли на Земле и истолковали именно как факт неотделения приборно-агрегатного отсека от спускаемого аппарата. Но в Центре управления полетом, скорее всего,

Космос: запланированное убийство

по показаниям телеметрии знали лишь о том, что корабль 7К-ОК(П) № 13 («Союз-5») идет на баллистический спуск. Генерал Николай Каманин – непосредственный участник событий - в случае каких-либо чрезвычайных ситуаций всегда весьма подробно описывал их в своем дневнике. А о «происшествии с Волыновым» во время спуска его корабля в атмосфере в записи от 18 января 1969 года нет ни слова. Только потом, при разборе полетов, появляются комментарии Каманина, но это уже, очевидно, после получения информации о едва не происшедшей катастрофе непосредственно от самого Бориса Волынова:

18 января (1969 года – С.Ч.). Евпатория - Тюра-там.

...Мы (я, Мишин и Агаджанов) сидим у пульта управления, а за нашими спинами - члены Госкомиссии и около сотни специалистов. В зале напряженная тишина, мы ждем сообщений с борта корабля. Проходит расчетное время (8:48:49) включения ТДУ на первом посадочном витке, но Волынов молчит. Проходят еще долгие семь минут ожидания, и, наконец, мы слышим спокойный голос Волынова: «Я – «Байкал». Ориентация не прошла, не хватило двух минут светлого времени. Жду указаний». После такого сообщения «Байкала» нам не оставалось ничего другого, как послать ему указание: «Готовиться к автоматической посадке на втором витке»...

Перед посадкой на втором витке мы также не имели данных о включении ТДУ, и только радиопередачи Волынова через щелевую антенну дали нам первые сведения о ходе спуска корабля (данные об исполнении команд приходили с опозданием на 10-12 минут) (то есть приборно-агрегатный отсек с антеннами не отделился, но антенны уже не работали, и связь поддерживалась только через щелевую антенну на крышке-люке спускаемого аппарата – С.Ч.). Первый доклад о раскрытии парашюта мы получили от самого Волынова (уже после того, как спускаемый аппарат все-таки «избавился» от неотделившегося приборно-агрегатного

Космос: запланированное убийство

отсека и раскрылся основной парашют – С.Ч.), но перед этим он доложил: «Корабль вращается со скоростью пол-оборота в секунду» (и ни слова о том, что приборно-агрегатный отсек не отделился! – С.Ч.). Это означало, что СУС отказала и, значит, спуск будет баллистический. Возникла опасность закрутки парашюта - все заволновались, вспомнив о трагедии с Владимиром Комаровым. К счастью, этого не случилось - парашют раскрылся нормально, и спуск на нем продолжался примерно 12 минут. Прошло более четверти часа после приземления «Союза-5», прежде чем Кутасин доложил: «Космонавт чувствует себя отлично» (несколько ранее этого доклада мы получили данные о работе передатчиков приземлившегося корабля, но полной уверенности в его благополучной посадке у нас еще не было). Сообщение об успешном завершении полета все восприняли с восторгом, начались объятия с поцелуями и взаимными поздравлениями...» [6.22].

И только через три месяца после «происшествия с Волыновым» генералом Каманиным сделана следующая запись в дневнике:

«26 апреля (1969 года – С.Ч.)

Заслушали сообщения Шабарова и Коржиневского о причинах нештатного разделения отсеков «Союза-5» при спуске его с орбиты в полете Волынова 18 января. На корабле «Союз» имеются 102 замка, обеспечивающих необходимую жесткость конструкции в местах соединения отсеков. Отказ хотя бы одного из этих замков может вызвать задержку разделения. В результате проведения большого комплекса исследований и испытаний проверены десятки возможных вариантов отказов и задержек. Установлено, что для нормального разделения отсеков достаточно силы в семьдесят килограммов, но пиропатроны могут иногда (интересно, а как часто? – С.Ч.) создавать и большее усилие, вызывающее заклинение основного замка. По-видимому, именно такой случай и имел место при спуске «Союза-5».

27 сентября (1969 года – С.Ч.).

Космос: запланированное убийство

С В.А.Смирновым и специалистами еще раз внимательно рассмотрели случай нештатного разделения отсеков корабля на заключительном этапе полета Волынова на «Союзе-5». Истинная причина этой серьезной предпосылки к летному происшествию так и не установлена (!!! – С.Ч.), но проведенными доработками элементов системы разделения (замки, пиропатроны и др.), она (система) принципиально улучшена. Выполнен вполне достаточный цикл наземных испытаний доработанной системы, смущает только отсутствие чистового летного испытания ее на корабле «Союз» [6.22].

Вот теперь самое время перейти к рассмотрению еще одной версии, в которой мы попытаемся объяснить все имеющиеся в нашем распоряжении факты.

И мы попробуем не просто сформулировать эту версию сразу в законченном виде, а в некотором смысле «построим» ее, исходя из логических допущений и имеющихся фактов.

Факт, что корабль 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») после приземления с большой скоростью сгорел.

Почему это произошло?

Потому что при ударе корабля о землю лопнули баки с перекисью водорода и нештатно сработали двигатели мягкой посадки.

Почему спускаемый аппарат корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») снижался с большой скоростью?

Потому что спутались тормозной парашют основной системы парашютирования и запасной парашют.

Почему это произошло?

Потому что тормозной парашют не смог вытащить из контейнера свернутый купол основного парашюта.

Что могло удержать основной парашют внутри контейнера?

В предыдущих версиях мы последовательно и достаточно мотивировано отвергли практически все возможные причины аварии парашютной системы – и

Космос: запланированное убийство

несрабатывание автоматики, и залипание контейнера парами смол и красками, и деформирование стенки при перепаде давления внутри спускаемого аппарата и в парашютном контейнере.

Но есть один нюанс в наших возражениях: в версии с деформацией стенки парашютного контейнера мы поставили под сомнение только сжатие парашюта прогнувшейся стенкой на этапе спуска в атмосфере (то есть на высоте от 10 до километров). А что если парашют оказался зажат в контейнере из-за еще большего перепада давлений на гораздо большей высоте? Мог ли иметь место такой перепад в ходе полета?

Большой перепад давлений мог произойти, если допустить, что парашютный контейнер разгерметизировался на высоте около ста километров над поверхностью Земли – когда спускаемый аппарат космического корабля летел в плазменном облаке при торможении в атмосфере.

Пожалуй, единственной причиной, по которой парашютный контейнер мог бы разгерметизироваться, является прогар тепловой защиты где-то на стыке между корпусом спускаемого аппарата и крышкой парашютного отсека.

Но спускаемый аппарат при посадке ориентирован днищем вниз. И именно днище в первую очередь «атакуют» мощные тепловые потоки во время спуска в атмосфере. Как же могло случиться, что прогар произошел в далеко не самой теплонагруженной зоне спускаемого аппарата – в районе крышки парашютного контейнера?

Это могло случиться, если спускаемый аппарат вошел в атмосферу не днищем вперед, а наоборот – вперед «носом», на котором расположены входной люк и крышки парашютных контейнеров.

Как мы уже видели, рассматривая «происшествие с Воыновым», такое положение спускаемого аппарата корабля 7К-ОК («Союз») возможно при неотделении от него приборно-агрегатного отсека. Эта нештатная

Космос: запланированное убийство

ситуация не только меняет ориентацию спускаемого аппарата в пространстве, но и приводит к существенному беспорядочному его вращению во время спуска, что тоже могло привести к аварийной работе основной системы парашютирования.

А неотделение приборно-агрегатного отсека могло возникнуть из-за суммирования нескольких аварийных ситуаций гораздо меньшего масштаба, которые могли быть не распознаны операторами и управленцами как аварийные ситуации. «Цепочка» почти «безобидных» случайностей могла привести к катастрофе...

Итак, наша версия причины катастрофы космического корабля 7К-ОК(А) («Союз-1»).

Версия № 21. «Цепочка» аварийных ситуаций

Эта версия состоит в том, что космонавт Владимир Комаров оказался в аварийной ситуации, очень похожей на ту, в которой довелось побывать его коллеге Борису Вольнову 18 января 1969 года.

Итак, после включения двигательной установки космического корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») на торможение, космический аппарат потерял свою орбитальную скорость и начал путь к Земле. Из-за асимметрии его конструкции, - ведь левая панель солнечной батареи была по-прежнему в свернутом состоянии, - корабль отклонился от штатной ориентации для управляемого спуска. Поэтому его автоматика сформировала команду «Авария-2» и отключила систему управляемого спуска. Теперь спуск на Землю мог быть только баллистическим.

Примерно на высоте около ста сорока километров должно было состояться разделение отсеков корабля – на такой высоте оно происходит при штатном управляемом спуске. Но кораблю 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») предстоял баллистический спуск. Поэтому

Космос: запланированное убийство

разделение должно было пройти по термодатчикам на высоте около ста пяти километров.

Сработали пиропатроны – может быть, у космонавта Владимира Комарова появилось ощущение, что кто-то извне бьет по спускаемому аппарату огромной кувалдой. Штатно отделился бытовой отсек, а вот приборно-агрегатный отсек «закапризничал», как и во время «происшествия с Волыновым». То есть телеметрия зафиксировала отделение отсека, но реального отделения не произошло.

(К слову сказать, проблемы у космических кораблей серии «Союз» и его модификаций при отделении именно приборно-агрегатного отсека с последующим переходом на баллистический спуск возникали и много позже периода 1966-1969 годов. Это случилось, например, 21 октября 2007 года на корабле «Союз ТМА-10» (экипаж Федор Юрчихин, Олег Котов, шейх Музафар Шукор) и 19 апреля 2008 года на корабле «Союз ТМА-11» (экипаж Юрий Маленченко, Пеги Уитсон, Ли Со Йон). Из-за отказа одного из пироболтов в обоих случаях не происходило полное разделение спускаемого аппарата и приборно-агрегатного отсека. Оба спускаемых аппарата входили в атмосферу «вверх тормашками» или «вперед носом» - то есть выходным люком вперед. Наверху спускаемого аппарата слой теплозащиты тоньше, поэтому экипажи и «Союза ТМА-10», и «Союза ТМА-11» находились в серьезной опасности. Пироболт следующего корабля, «Союз ТМА-12», тоже оказался «под подозрением». Было принято решение снять его во время выхода в открытый космос. 10-11 июля 2008 года был произведен шестичасовой выход в космос Сергея Волкова и Олега Кононенко, во время которого был осмотрен и демонтирован пироболт 8Х55 одного из пяти пирозамков спускаемого аппарата «Союза ТМА-12». Как выяснилось, пироболты на кораблях «Союз ТМА-10», «Союз ТМА-11» и «Союз ТМА-12» были из одной серии.

Кстати, причину перехода кораблей «Союз ТМА-10», и «Союз ТМА-11» на баллистический спуск удалось

Космос: запланированное убийство

установить не сразу. Так, после посадки «Союза ТМА-10» генеральный конструктор Ракетно-космической корпорации «Энергия» Виталий Лопота заявил буквально следующее: «Почему это (т.е. баллистический спуск – С.Ч.) произошло - пока не понятно, но замечаний к работе систем нет». Только после серьезного «разбора полетов» конструкторами и испытателями было установлено, что причиной баллистического спуска стало в обоих случаях неотделение приборно-агрегатных отсеков из-за отказа сбрасывания пироболтов).

Сразу же возникает вопрос: почему не произошло разделения отсеков? Возможно, был какой-то конструктивный дефект, который мог себя проявить и на других кораблях 7К-ОК («Союз»). А возможно, что сбой в выполнении команды был как-то связан с недостатком электроэнергии на корабле из-за нераскрывшейся левой панели солнечной батареи – мы уже отмечали, что на 19-м витке, когда корабль шел на посадку, его энергопотребление было «на пределе».

Правда, в отличие от Бориса Волынова, Владимир Комаров не сразу заметил, что реального разделения нет: напомним, что на его корабле левая панель солнечной батареи не раскрылась, зацепившись, как считается, за экранно-вакуумную изоляцию на приборно-агрегатном отсеке. Поэтому Владимир Комаров никак не мог увидеть в левый иллюминатор антенну на закрытой левой солнечной батарее, поскольку он в тот момент был в центральном ложементе, да еще и пристегнут ремнями. Но возможно, что космонавт Комаров мог бы в правый иллюминатор спускаемого аппарата все-таки увидеть правую солнечную батарею в развернутом состоянии. Однако для этого ему нужно было привстать в ложементе или вообще выбраться из него. По тем данным, которыми мы располагаем, Владимир Комаров этого не делал.

Только когда спускаемый аппарат начал терять предпосадочную ориентацию, а потом и беспорядочно вращаться, космонавт мог понять, что приборно-

Космос: запланированное убийство

агрегатный отсек не отделился от спускаемого аппарата. Вполне возможно, что Владимир Комаров попытался доложить об этом на Землю – антенны на плоскостях солнечных батарей не работали, но была еще щелевая антенна в крышке-люке. Но корабль уже был на высоте примерно девяносто километров над поверхностью Земли, то есть «нырнул» в атмосферу, и вокруг него стало образовываться плазменное облако с температурой до двух тысяч градусов по Цельсию, которое практически не пропускало радиоволн. Правда, отдельные фразы или слова космонавта, возможно, еще можно было услышать и разобрать на радиостанциях, расположенных на Земле на территориях, близких к траектории полета спускаемого аппарата.

Неотделившийся приборно-агрегатный отсек разворачивал связку отсеков в «нштатное» положение. Поэтому корабль 7К-ОК № 4 («Союз-1») вошел в плотные слои атмосферы так же, как и при «происшествии с Воыновым»: не своей наиболее защищенной частью - теплозащитным экраном на днище корабля, - а «носом», то есть верхней частью вперед, да еще и с полуразворотом на левый бок. Именно на этой верхней части расположены и входной люк в спускаемый аппарат, и крышки обоих парашютных контейнеров, основного и запасного, левого и правого относительно оси симметрии корабля. «Нос» космического аппарата начал стремительно нагреваться.

Стоит отметить, что раскрытая правая солнечная батарея, в отличие от «происшествия с Воыновым», играла дополнительную дестабилизирующую роль. Динамика полета корабля Владимира Комарова была еще сложнее, чем у корабля Бориса Воынова. Поскольку левая панель солнечной батареи по-прежнему была в неразвернутом состоянии, «крыло» правой солнечной батареи разворачивало связку в положение, когда «носовая» зона спускаемого аппарата оказывалась в одной из наиболее напряженных с точки зрения тепловых потоков точек. При этом правая панель

Космос: запланированное убийство

солнечной батареи сама подвергалась существенным тепловым нагрузкам. Довольно скоро произошло ее разрушение и отрыв (полностью или частично) от приборно-агрегатного отсека.

Может быть, чуть раньше, а может чуть позже отрыва правой панели солнечной батареи, начала гореть и разрушаться экранно-вакуумная теплоизоляция на приборно-агрегатном отсеке корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1»), поскольку она не была рассчитана на работу в таких экстремальных условиях. А это значит, что левая панель вполне могла развернуться, поскольку удерживающего полотна экранно-вакуумной изоляции на приборно-агрегатном отсеке уже не было. К этому времени правая панель солнечной батареи уже сильно обгорела или вообще оторвалась от корпуса корабля. Поэтому теперь роль «стабилизирующего» раскрытого «крыла» могла перейти к левой панели солнечной батареи. Парадоксально, но и в этом случае из-за смещения масс зоны входного люка и крышек парашютных контейнеров снова оказывались в весьма и весьма теплонапряженной зоне. Корабль, внутри которого был Владимир Комаров, в отличие от корабля 7К-ОК № 13 («Союз-5») Бориса Волынова, не просто переворачивался то «носом», то «кормой» вперед, а сначала беспорядочно вертелся в плазменном облаке, а затем, скорее всего, пытался «зарыться» в него именно «носовой» частью.

Во время «происшествия с Волыновым» система управления спуском его корабля работала, пытаясь развернуть спускаемый аппарат 7К-ОК(П) № 13 («Союз-5») в штатное положение, «кормой» вперед, «не замечая» неотделившегося приборно-агрегатного отсека у него «на хвосте». А в корабле Комарова система управления спуском отключилась намного раньше, поэтому его корабль не разворачивался лобовым теплозащитным экраном вперед, а большую часть времени летел «носом» вперед. И если на корабле Волынова общая масса спускаемого аппарата уменьшалась из-за

Космос: запланированное убийство

расходования топлива на работу двигателей системы управления спуском, то масса спускаемого аппарата корабля Комарова оставалась практически постоянной, что тоже способствовало нештатной стабилизации 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») «носом» вперед. Образно говоря, спускаемый аппарат Комарова с «волочившимся» за ним неотделившимся приборно-агрегатным отсеком отдаленно напоминал в этот момент волан для бадминтона сразу после удара об ракетку.

Итак, корабль 7К-ОК № 4 под действием набегающих воздушных потоков, из-за дополнительного возмущающего воздействия площадей солнечных батарей беспорядочно вертелся, потом стабилизировался «нестандартно», и большую часть времени летел, скорее всего, «носом» вперед.

Так же, как и при «происшествии с Волыновым», в спускаемом аппарате корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») в результате горения уплотнительной резиновой прокладки входного люка появился ядовитый дым. Владимир Комаров стал задыхаться. Наверное, так же, как и Борис Волынов, он понял, что находится на волосок от гибели. В любой момент могла произойти разгерметизация спускаемого аппарата космического корабля. Это была верная смерть, ведь космонавт летел без скафандра, у него не было даже ни защитной маски, ни баллонов с воздушной смесью.

Может быть, из-за перегрева спускаемого аппарата внутри него на отдельных участках электросети даже начали плавиться электрические провода, а это значит, что могло произойти короткое замыкание, мог возникнуть пожар внутри корабля.

Вполне вероятно, что Владимир Комаров пытался вести репортаж, надеясь, что в случае его гибели сохранится хотя бы магнитофонная запись: если спускаемый аппарат все же опустится на Землю, его товарищи должны понять, что произошло с кораблем на участке спуска в атмосфере. Может быть, как и Волынов, он тоже хотел сохранить бортовой журнал, в котором

Космос: запланированное убийство

целые сутки скрупулезно отмечал все недостатки нового корабля, описывал свои действия и ощущения в ходе космического полета.

Можно допустить, что в этих адских условиях «нестандартного» спуска корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») в атмосфере Владимиру Комарову пришлось продержаться дольше Бориса Волынова. И вот почему. Во время «происшествия с Волыновым» на высоте примерно 80-90 километров взорвались топливные баки двигателей, расположенных на приборно-агрегатном отсеке. По существу этот взрыв и спас Бориса Волынова. Приборно-агрегатный отсек, наконец, отделился от спускаемого аппарата.

А вот с кораблем Владимира Комарова все могло сложиться гораздо хуже. Скорее всего, в топливных баках корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») топлива на момент спуска оказалось меньше, чем в корабле 7К-ОК № 13 («Союз-5»), на котором летел Волынов. Почему? Потому что за сутки аварийного полета Владимиру Комарову пришлось маневрировать на орбите гораздо больше и в нестандартных ситуациях, чем Борису Волынову за трое суток полета в относительно спокойном, штатном режиме. А это значит, что и перегрев остатков топлива с последующим их взрывом мог произойти и гораздо позже по времени, и с меньшей силой. То есть в адских условиях «нестандартного» спуска Владимир Комаров мог находиться гораздо дольше.

Конечно, этот продолжительный полет в горящем корабле мог закончиться для космонавта Владимира Комарова фатально уже тогда: если он задохнулся в ядовитом дыму, если погиб от перегрева или если спускаемый аппарат все-таки разгерметизировался. Но мы будем полагать, что космонавт был еще жив. Предположим, что Владимир Комаров выжил в этих адских условиях нештатного баллистического спуска.

Но ведь горела не только герметичная оплетка входного люка, но и герметизация на крышках парашютных контейнеров. И судя по тому, как

Космос: запланированное убийство

спускаемый аппарат корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») зарывался «носом» в плазменное облако, зона крышек парашютных контейнеров оказалась в еще более экстремальной температурной зоне.

А поэтому вполне логично предположить, что в верхней части парашютного отсека основного парашюта теплозащита не выдержала, герметичный уплотнитель прогорел и контейнер потерял свою герметичность. И тогда его стенка под действием разницы давлений внутри спускаемого аппарата и в контейнере выгнулась, сжимая основной парашют. Перепад давления между герметичным спускаемым аппаратом и парашютным контейнером оказался гораздо больше, чем перепад давления в условиях, когда контейнер находился на высоте десяти километров над поверхностью Земли, как это бывало при сбросах с самолета макетов корабля 7К-ОК («Союз») во время испытаний парашютной системы. Кроме того, в результате температурного перегрева могла произойти еще и термическая деформация стенки контейнера, что еще более усилило сжатие сложенного купола основного парашюта.

Могло также произойти и вот еще что. Как только парашютный отсек перестал быть герметичным, частицы сгоревшего герметика частично вымело выходящим воздухом во внешнюю среду. Но горение герметика и аварийный спуск продолжались. А раз так, то сгоревшие мелкие фракции герметика должны были оставаться внутри парашютного контейнера, прилипая к его внутренним, деформированным давлением и теплом стенкам, резко повышая их шероховатость.

И все-таки на высоте нескольких десятков километров произошел взрыв баков двигательной установки приборно-агрегатного отсека, который отбросил обгоревшие останки ПАО от спускаемого аппарата (или – что, может быть, еще хуже, поскольку времени на это ушло больше, – элементы крепления спускаемого аппарата к приборно-агрегатному отсеку расплавились или сгорели). Спускаемый аппарат

Космос: запланированное убийство

корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1»), наконец, освободился от всех «связующих уз» и стал разворачиваться под действием аэродинамических сил в штатное положение, днищем и теплозащитным экраном в направлении полета или близком к нему.

Отметим, что крутящий момент, которым корабль обладал при «нестандартном» полете в плазменном облаке ничем, кроме сопротивления воздуха не компенсировался, и, - что вполне вероятно, - сохранился при последующем атмосферном спуске. Видимо, как и при «происшествии с Вольновым», после взрыва баков спускаемый аппарат начал беспорядочно «кувыркаться» с достаточно большой скоростью в направлении «голова-ноги», а потом, в более плотных слоях атмосферы, постепенно перешел на вращение вокруг своей продольной оси.

На высоте примерно 10-9,5 километров программно-временное устройство (барометрический датчик) выдало команду на выведение основного парашюта из контейнера. Пиропатроны отстрелили крышку контейнера основного парашюта. Вышли вытяжные парашюты, они потащили за собой тормозной парашют. Тормозной парашют, кстати, мог оказаться частично поврежденным. Например, из-за термического воздействия на этапе спуска могли обуглиться некоторые его парашютные стропы. Поэтому тормозной парашют мог развернуться не полностью, его силовое воздействие на основной парашют, который все еще оставался внутри контейнера могло оказаться гораздо меньше расчетного значения. Вполне возможно также, что стропы тормозного парашюта скрутились из-за сильного вращения спускаемого аппарата уже в момент выхода парашюта из контейнера. Но мы будем полагать в наших дальнейших построениях, что все парашютные стропы тормозного парашюта сохранили свою целостность и не скрутились. Тормозной парашют открылся и работал штатно.

Космос: запланированное убийство

Кстати, при посадке космического корабля «Союз МС-02» 10 апреля 2017 года – почти через полвека после гибели Владимира Комарова - в момент раскрытия основного парашюта деталь парашютной системы ударила по стенке парашютного контейнера. На парашютном контейнере образовалась трещина размером три с половиной сантиметра, через которую началась утечка воздуха. Представители Ракетно-космической корпорации «Энергия» считают, что причиной пробоя контейнера стал удар пряжкой стяжного ремня тормозного парашюта. Такой же удар пряжкой по парашютному контейнеру мог случиться и 24 апреля 1967 года. И так уже деформированный давлением из-за разгерметизации парашютный контейнер корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») тоже мог быть пробит пряжкой стяжного ремня тормозного парашюта. Стенка контейнера потеряла расчетные прочностные свойства, а следовательно под действием имеющегося перепада давления (до момента выравнивания давления внутри спускаемого аппарата с окружающей средой), могла выгнуться еще больше, еще сильнее сжав основной парашют.

При выходе тормозного парашюта из контейнера ему могла помешать осевшая на внутренних стенках гарь, повывисившая их шероховатость. Но тормозной парашют в свернутом состоянии имеет гораздо меньшие размеры, чем основной. Расстояние вдоль стенок контейнера до выхода наружу он проходит гораздо меньшее. И деформированная стенка, поскольку тормозной парашют находился выше основного в контейнере, сжимала его в гораздо меньшей степени. Поэтому вытяжные парашюты вытащили тормозной из контейнера без особых сложностей.

Корабль 7К-ОК № 4 («Союз-1») продолжал спуск в атмосфере. Сразу после выхода тормозного парашюта включился таймер, который должен отсчитать 16,5-17 секунд. На высоте 7,8-7 километров, когда тормозной парашют снизил скорость спускаемого аппарата до 50-70

Космос: запланированное убийство

метров в секунду, снялась блокировка, и вот тут-то тормозной парашют должен был вытянуть основной. Но этого не произошло.

На высоте 5-5,5 километров нормально открытый основной парашют должен был обеспечить установившееся штатное снижение спускаемого аппарата космического корабля. Для проверки исправности основного парашюта и полного его раскрытия после выхода из контейнера автоматика проводила контроль фактической скорости снижения спускаемого аппарата. Такой контроль осуществлялся в течение 50 секунд. Поскольку основной парашют был по-прежнему сжат в контейнере, скорость спуска космического корабля по истечении этого времени превысила предельно допустимое значение. Автоматика сформировала команду на отстрел основного парашюта. Второй командой тут же был введен в действие запасной парашют.

Отстрелилась крышка контейнера с запасным парашютом. Запасной парашют начал выходить наружу. Но над спускаемым аппаратом по-прежнему находился тормозной парашют, он так и не смог вытащить из контейнера теперь уже отстреленный основной парашют, поскольку тот по-прежнему был сжат деформированной стенкой.

Напомним, что спускаемый аппарат корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») продолжал вращаться под тормозным парашютом. При этом его продольная ось находилась под некоторым углом к линии, совпадающей с направлением полета. Продольная же ось раскрытого тормозного парашюта почти совпадала с направлением полета. Вокруг этой продольной оси и происходило вращение спускаемого аппарата. Между продольной осью запасного парашютного контейнера и осью вращения тоже имелся некоторый угол. После отстрела крышки начался выход запасного парашюта из контейнера. Из-за вращения спускаемого аппарата парашют выходил вверх, одновременно закручиваясь

Космос: запланированное убийство

вокруг строп развернутого тормозного парашюта. Со стороны это движение напоминало спираль, которая, поднимаясь вверх, все больше закручивалась вокруг строп тормозного парашюта, сжимая их. Возможно, прошло всего несколько секунд, и тормозной парашют окончательно сложился, спутался по всей своей длине с так и не раскрывшимся запасным парашютом. А это значит, что скорость падения спускаемого аппарата космического корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») стала снова возрастать.

Через 75 секунд после достижения спускаемым аппаратом высоты пять с половиной километров по команде программно-временного устройства с его днища должен был отделиться ненужный теперь уже лобовой теплозащитный экран. Срабатывание датчиков отделения снимало блокировку на запуск двигателей мягкой посадки. Но эти операции не прошли. О причине этого через много лет напишет в своей книге «Ракеты и люди» заместитель Главного конструктора Борис Черток:

«Из-за нерасчетно высокой скорости снижения лобовой щит отстрелился не на высоте трех километров, а у самой земли» [6.6].

Программно-временное устройство не выдало своевременно и команду на перецепку запасного парашюта на симметричную подвеску. Под тяжестью спускаемого аппарата из-под теплозащитного кожуха должен был вырваться стальной трос, который и обеспечивал перецепку. Но эта операция не состоялась, поскольку запасной парашют был спутан с тормозным.

Что ощущал Владимир Комаров в последние минуты своей жизни?

Когда приборно-агрегатный отсек все же оторвался от спускаемого аппарата, космонавт ощутил, что «кувыркание» постепенно заканчивается. А вот вращение вокруг продольной оси спускаемого аппарата осталось, и Комаров его тоже наверняка чувствовал. Почувствовал он и рывок в тот момент, когда отделилась крышка основного парашютного контейнера, услышал и

Космос: запланированное убийство

приглушенный хлопок при ее отделении. Наверняка ждал еще одного рывка вверх при выходе основного купола. Но рывка все не было и не было, вращение спускаемого аппарата не прекращалось.

Конечно, Владимир Комаров заподозрил, что спуск корабля идет в нештатном режиме, что основной купол парашюта либо вообще не вышел, либо вышел, но не наполнился полностью. На корабле 7К-ОК («Союз») не предусмотрено ручное управление парашютными системами, есть только средства индикации. На сигнальном табло слева от космонавта загорелся транспарант «Запасной парашют». Хлопок над головой свидетельствовал о том, что введена в действие «запаска». Но вращение корабля продолжалось. Не произошла перецепка запасного парашюта с бокового положения на предпосадочное, вдоль продольной оси корабля. Было еще и ощущения падения. Возможно, Владимир Комаров чувствовал, что корабль по-прежнему чуть наклонен к вертикали спуска. Может быть, он даже видел в иллюминаторы, если они не потеряли прозрачность при спуске в плазменном облаке, как периодически меняются местами земля и небо из-за вращения корабля. Скорее всего, при таком положении «Союза» бортовая автоматика могла дать сбой, и кресло-ложемент под космонавтом Владимиром Комаровым не приподнялось на амортизаторах в предпосадочное положение.

Владимир Михайлович Комаров был грамотным инженером, достаточно опытным летчиком и одним из самых подготовленных советских космонавтов. Нет никаких сомнений, что, проанализировав все происходящее на борту «Союза», он понял: полет корабля завершается в аварийном режиме...

Надеялся ли он выжить? Что думал и что пережил в те последние две-три минуты своей жизни? Что делал? Мы об этом никогда не узнаем...

Космос: запланированное убийство

По сигналу гамма-лучевого высотомера на высоте примерно один метр от земной поверхности должны были включиться двигатели мягкой посадки.

Борис Черток свидетельствует:

«Команда на включение питания гамма-лучевого высотомера также не исполнилась, а, следовательно, не была выдана и команда на запуск двигателей мягкой посадки» [6.6].

Спускаемый аппарат врезался в землю, образовав воронку по разным оценкам глубиной от пятнадцати сантиметров до полуметра. Владимир Михайлович Комаров погиб в момент удара от чудовищной перегрузки...

Двигатели мягкой посадки, которые должны были включиться перед посадкой, у самой земли, то ли включились в момент удара, то ли просто взорвались от удара – это так и не удалось точно установить. Днище спускаемого аппарата лопнуло. Лопнули и воспламенились баки, в которых было тридцать килограммов концентрированной перекиси водорода, служившей рабочим телом для двигателей системы управляемого спуска, так и не сработавшей из-за команды «Авария-2». Пожар еще более усилился. Высококонцентрированная перекись не просто горела, она активно способствовала горению других материалов, выделяя при разложении свободный кислород. Обломки корабля выгорели дотла.

Взрывной волной спутавшиеся тормозной и запасной парашюты отбросило в сторону от горевшего спускаемого аппарата, и они упали на землю. Стropы стали гореть. Пожар, возникший после разлива перекиси из лопнувших баков, надежно «замаскировал» практически все следы нештатного теплового воздействия на спускаемый аппарат во время его атмосферного спуска...

Во время падения спускаемого аппарата корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») в атмосфере его вели средства Противовоздушной обороны СССР в период времени с 6

Космос: запланированное убийство

часов 19 минут 20 секунд и до 6 часов 25 минут 30 секунд 24 апреля 1967 года. Пеленг «Круг» близ Архангельска перестал отслеживать корабль в 6 часов 25 минут 15 секунд...

Итак, наша версия в обобщенном форме такова: на кораблях 7К-ОК («Союз») первой партии (с № 1 по № 7) в сходных обстоятельствах космического полета возникала похожая цепочка технических неполадок. По-видимому, эта цепочка включала в себя отказ датчиков солнечно-звездной и ионной ориентации, неотделение или неполное отделение приборно-агрегатного отсека, неполноту передачи телеметрической информации на этапе торможения корабля и спуска в атмосфере. Неполадки приводили к баллистическому спуску спускаемых аппаратов этих кораблей с возможными прогарам в тепловой защите, что в случае корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») могло привести к деформации стенки парашютного контейнера и, как следствие, к нештатной работе его основной и запасной парашютных систем.

У польского писателя Станислава Лема есть роман «Насморк», сюжет которого чем-то напоминает рассматриваемую нами ситуацию с катастрофой корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»). На одном из курортов в Неаполе внезапно начали умирать люди – происходят самоубийства или несчастные случаи. Гибель двенадцати отдыхающих, на первый взгляд, ничем между собой не связана. Все случаи уникальны. Но почему-то смерть стала зависеть от характера человека и от его пристрастий. А тот факт, что накануне гибели все жертвы вдруг кардинально меняли уклад своей жизни, наводит следствие на мысли о каком-то преступном замысле.

Когда же смерть наступает одного из летавших в космос астронавтов, следствие привлекает к расследованию его коллегу - дублера. Он использует вещи погибшего, перенимает его привычки, копирует образ жизни.

Космос: запланированное убийство

В конечном итоге в ходе расследования выясняется, что причиной всех смертей стала случайная комбинация многих, по отдельности совершенно безвредных химических веществ, которая действовала как сильное психоактивное вещество, вызывавшее у жертв кошмары и временное помутнение рассудка. Жертвы оказывались не способными контролировать свое поведение и погибали.

В нашем же случае с кораблем 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») цепочка из аварийных ситуаций в конечном счете и привела к катастрофе.

Анализ версии № 21

Первое возражение, которое возникает после рассмотрения версии № 21, имеет принципиальный характер: а на каком основании мы вообще проводим параллель между «происшествием с Волыновым» и катастрофой корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1»)? Космонавт Владимир Комаров погиб 24 апреля 1967 года, а Борис Волынов летал в космос 15-18 января 1969 года, то есть почти через два года. Запуски кораблей 7К-ОК № 4 («Союз-1») и 7К-ОК № 13 («Союз-5») отделены друг от друга запусками более или менее удачно слетавших в космос космических кораблей. Более того, после катастрофы корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») весной 1967 года все семейство «Союзов» было модернизировано, конструкторы и испытатели устранили сотни и тысячи дефектов, поэтому с точки зрения надежности «волыновский» корабль существенно отличался от «Союза» Комарова в лучшую сторону.

Чтобы ответить на это возражение, рассмотрим, в какой последовательности изготавливались космические корабли 7К-ОК («Союз») на заводе-изготовителе. Мы уже видели выше, что изначально к полетам корабли готовили попарно: один – с активным стыковочным узлом, другой - с пассивным. А вот сколько кораблей в сумме готовилось по программе «Союз»?

Космос: запланированное убийство

Производство космического корабля 7К-ОК («Союз») включало изготовление, сборку и испытания на заводе экспериментального машиностроения стыковочного агрегата (активного или пассивного), бытового отсека, спускаемого аппарата, приборно-агрегатного отсека и сближающе-корректирующей двигательной установки.

Для бытового отсека корабля 7К-ОК («Союз») срок изготовления составлял примерно одиннадцать-двенадцать месяцев. Спускаемый аппарат изготавливался на заводе приблизительно за двадцать один месяц. Изготовление фарообразного корпуса занимало восемь месяцев. В течение трех месяцев на него наносилось теплозащитное покрытие. На сборку спускаемого аппарата уходило около шести месяцев (работы велись отдельно в «фаре» и на днище). Испытания спускаемого аппарата занимали три месяца, и еще месяц длились заключительные операции. Приборно-агрегатный отсек изготавливался и собирался за восемь-девять месяцев из приборного и агрегатного отсеков и рамы переходного отсека.

Первые корабли 7К-ОК («Союз») проходили электрические испытания на контрольно-испытательной станции завода экспериментального машиностроения отдельно по отсекам, еще в расстыкованном состоянии. После двойных проверок и необходимых доработок отсеки корабля 7К-ОК («Союз») перевозились на техническую позицию космодрома Байконур, где в монтажно-испытательном корпусе производилась окончательная сборка космических кораблей. В монтажно-испытательном корпусе корабль собирали в вертикальном положении на специальном стенде и взвешивали. Затем в стенде балансировки определялся центр масс корабля. После этого проводилась подгонка и крепление сближающе-корректирующей двигательной установки. Полностью собранный корабль 7К-ОК («Союз») устанавливали в вертикальном положении на стенде в монтажно-испытательном корпусе.

Космос: запланированное убийство

В 1965-1966 годах «в металле» началось изготовление первой «союзной» партии – из семи космических кораблей. (Кроме основной партии кораблей 7К-ОК («Союз») делались еще корабли для динамических и статических испытаний, конструкторско-технологическое изделие 1М-Т, макет для отработки парашютных систем спускаемого аппарата при сбросе с самолета, макет спускаемого аппарата для испытаний на воде, корабль для отработки системы аварийного спасения, для огневых испытаний двигательных установок).

Первую пару (7К-ОК(П) № 1 и 7К-ОК(А) № 2) предполагалось использовать для автоматической стыковки в космосе двух беспилотных кораблей. Вторую пару (7К-ОК(П) № 3 и 7К-ОК(А) № 4) планировали запустить уже с космонавтами, обеспечить стыковку двух пилотируемых кораблей и переход двух космонавтов через открытый космос из пассивного корабля в активный. Третья пара (7К-ОК(П) № 5 и 7К-ОК(А) № 6) должна была тоже состыковаться в космосе и летать в состыкованном состоянии несколько дней в качестве «долговременной экспериментальной космической станции».

(Кстати, осенью 1983 года бывший Главный конструктор, академик Василий Павлович Мишин на встрече со студентами факультета «Летательные аппараты» Московского авиационного института рассказывал, что во время полета космических кораблей 7К-ОК(П) № 5 и 7К-ОК(А) № 6 в состыкованном состоянии предполагалось осуществить «обмен космонавтами». Оба «Союза» должны были отправиться в космос с тремя космонавтами – командир, бортинженер и космонавт-исследователь. После стыковки бортинженеры и космонавты-исследователи – сразу четверо космонавтов! - выходили в космос в скафандрах и менялись кораблями, имитируя монтажные работы и спасательные операции в условиях открытого космического пространства).

Космос: запланированное убийство

А что же седьмой корабль первой партии космических аппаратов 7К-ОК («Союз»)? Для него пары почему-то не находится...

Все дело в том, что седьмой по счету корабль 7К-ОК («Союз») изначально предполагалось использовать для одиночного полета без осуществления стыковки. Еще в 1964 году академики Борис Евгеньевич Патон и Сергей Павлович Королев задумали осуществить в космосе, в условиях невесомости и вакуума интереснейший эксперимент по сварке различных металлов. Для этих целей Институт электросварки АН Украинской ССР разрабатывал специальную установку «Вулкан», а ОКБ-1 должно было подготовить космический корабль. Седьмой корабль первой партии изначально предполагали использовать именно для такой миссии, полет должен был быть одиночным.

Сотрудничество с институтом электросварки Бориса Патона зашло настолько далеко, что в своих рабочих записях от 2-3 марта 1966 года Главный конструктор Василий Мишин уже даже начал прикидывать состав будущих экипажей кораблей 7К-ОК («Союз») с учетом работ по космической сварке:

«Космические конструкции (совместно с т.Патоном Б.Е.) – 4 марта.

В группу космонавтов от Б.Е.Патона – 1-2-х человек.

1. Анохин С.Н., Тимченко В.А.;
2. Макаров О.Г., Варшавский В.П.;
3. Тимченко В.А., Феоктистов К.П.;
4. Варшавский В.П., Волков Вад. Ник.;
5. Феоктистов К.П., Тополь А.Ф.;
6. Волков Вад. Ник. , Ильин Е.А.;
7. Тополь А.Ф., Кошелев Вл.Ал.;
8. Ильин Е.А.(ИМБП), Лапкин Юр.Ник. (инженер Патона) (ИМБП) – Институт медико-биологических проблем – С.Ч.);
9. Кошелев Вл.Ал.
10. Лапкин Юр.Ник. (инженер Патона)» [6.23].

Космос: запланированное убийство

Подтверждение, что седьмой корабль должен был готовиться к полету для проведения работ по космической сварке, находим и в дневниках генерала Николая Каманина:

«7 декабря (1966 года – С.Ч.).

Только что, в 19:00 вернулся с очень важного совещания. Маршал Руденко, Мишин и я встретились в кабинете Керимова и рассмотрели списки кандидатов в экипажи кораблей «Союз» и Л-1. Вчера в Центре я, Кузнецов и Цыбин в предварительном порядке согласовали списки, предложенные ЦПК и ОКБ-1. Сегодня все наши предложения были утверждены без существенных изменений. Для полетов на пяти кораблях «Союз» (№№3-7 – С.Ч.), кроме уже готовящихся двух экипажей (Комаров, Быковский, Хрунов, Елисеев и Гагарин, Николаев, Горбатко, Кубасов), решили готовить еще два экипажа. Один экипаж в составе: Береговой, Шаталов, Волков, Макаров. Состав другого экипажа (для полета на корабле №7) пока не определили, но решили, что командира корабля будем готовить из числа шести вышеназванных военных космонавтов (Комаров, Быковский, Гагарин, Николаев, Береговой, Шаталов – С.Ч.), а двух членов экипажа - из четырех кандидатов: Ланкина и Фартушного из института Патона (для осуществления в космосе электросварки), инженера Колодина (ЦПК ВВС) и одного из инженеров ОКБ-1» [6.4].

Но в 1966 году институт Бориса Патона затягивал с изготовлением первой в мире технологической установки для экспериментальной космической сварки – слишком много оказалось проблем и научных, и технологических, и организационных. Поэтому и сроки подготовки седьмого корабля все время переносились. Чтобы уточнить постоянно менявшиеся графики подготовки и для ознакомления с технологическим оборудованием сотрудники ОКБ-1 (а затем и ЦКБЭМ) достаточно часто отправлялись в командировку в Киев, в институт электросварки. Поскольку сроки возможной «сварочной экспедиции» менялись постоянно, седьмой

Космос: запланированное убийство

корабль первой партии «Союзов» часто использовали как дополнительное «хранилище» запасных частей (ЗИП – «запасные изделия прилагаемые»), которые по мере необходимости изымались из седьмого корабля и устанавливались на другие аппараты 7К-ОК («Союз»). Именно поэтому за седьмым кораблем на заводе-изготовителе закрепилось шутивное название «полуфабрикат».

20 мая 1966 года Главный конструктор Василий Мишин делает запись в своем рабочем дневнике о сроках изготовления всех семи кораблей 7К-ОК («Союз») первой партии [6.24]. В соответствии с приказом № 24с от 15.IV.66 по предприятию корабли должны быть изготовлены

- корабль 7К-ОК № 1 – до 5 июня 1966 года;
- корабль 7К-ОК № 2 – в период с 20 мая по 30 июня 1966 года;
- корабль 7К-ОК № 3 – в период с 30 июня по 15 июля 1966 года;
- корабль 7К-ОК № 4 – в период с 20 июля по 25 июля 1966 года (скорее всего, здесь имеется явная ошибка в сроках изготовления – космический корабль невозможно изготовить за пять (!) дней – С.Ч.);
- корабль 7К-ОК № 5 – в период с 15 августа по 30 сентября 1966 года;
- корабль 7К-ОК № 6 – в период с 15 августа по 30 сентября 1966 года;
- корабль 7К-ОК № 7 – в период с 30 сентября по 15 ноября 1966 года.

Конечно, эти сроки не были выдержаны в точности, но нам интересен сам факт подтверждения существования первой партии кораблей 7К-ОК («Союз») из семи кораблей и то, что готовились они попарно. Как видно из записи, с изготовлением седьмого корабля не спешили – для программы стыковок на орбите он явно пока был не нужен, а до космической сварки дело дойдет еще очень не скоро.

Космос: запланированное убийство

А дальше судьбы семи первых кораблей 7К-ОК («Союз») сложились следующим образом. Корабль 7К-ОК(А) № 2 вышел на орбиту 28 ноября 1966 года под наименованием «Космос-133» и после не вполне удачного испытательного полета был потерян в земной атмосфере во время баллистического спуска. Почему корабль перешел на баллистический спуск, точно установить не удалось – были лишь предположения. Считается, что он снижался не по расчетной траектории, и «был подорван системой АПО (аварийный подрыв объекта) над Тихим океаном», поскольку на территории СССР ни самого корабля, ни его обломков так и не нашли.

Корабль 7К-ОК(А) № 1 был потерян во время взрыва на стартовом столе ракеты-носителя 14 декабря 1966 года.

Корабль 7К-ОК(П) № 3 переоборудовали из пилотируемого в беспилотный и отправили на орбиту для испытательного полета 7 февраля 1967 года под наименованием «Космос-140». Однако при посадке корабль тоже «почему-то» перешел из управляемого на баллистический спуск в атмосфере. Днище его не выдержало тепловых нагрузок при спуске, прогорело, а поскольку корабль сел на лед Аральского моря, то вскорости затонул, и понадобилось несколько дней, чтобы поднять его на поверхность.

(Кстати, первоначально пару 7К-ОК(П) № 3 и 7К-ОК(А) № 4 хотели сохранить для пилотируемого полета, а во втором беспилотном спуске использовать корабль 7К-ОК(П) № 5 из третьей пары. Об этом сделал запись в своем рабочем дневнике 16 декабря 1966 года Главный конструктор Василий Мишин:

«Готовность РН (ракеты-носителя – С.Ч.) с объектом 7К-ОК № 5 в беспилотном варианте – 15.1.67» [6.25].

Но потом было решено использовать корабль 7К-ОК № 3, поскольку 7К-ОК № 5 еще не был окончательно собран и не проходил испытаний).

Космос: запланированное убийство

На космическом корабле 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») 23 апреля 1967 года в полет отправился Владимир Михайлович Комаров. При возвращении на Землю корабль перешел на баллистический спуск и разбился.

7К-ОК(П) № 5 первоначально готовился в паре с 7К-ОК(А) № 6. Но после гибели во время взрыва ракеты-носителя корабля 7К-ОК(П) № 1, корабль 7К-ОК № 3 из второй пары использовали для автономного полета, а для парного полета совместно с кораблем 7К-ОК(А) № 4 определили корабль 7К-ОК(П) № 5 из третьей пары космических кораблей. После старта этот корабль должен был получить официальное имя «Союз-2». Но старт так и не состоялся, поскольку 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») разбился 24 апреля 1967 года, и полет корабля 7К-ОК(П) № 5 весной 1967 года был отменен. Поэтому этот космический аппарат вернули в пару к кораблю 7К-ОК(А) № 6.

(Кстати, 27 марта 1966 года Главный конструктор Василий Мишин в своем рабочем дневнике делает пометку о необходимости «форсировать подготовку» космических кораблей 7К-ОК(А) № 6 и 7К-ОК(П) № 7 приблизительно ко второму пилотируемому запуску 15 мая 1967 года – стыковке с «обменом космонавтов» [6.26]. Однако, для пары кораблю 7К-ОК(А) № 6 предполагается использовать не седьмой корабль из первой партии «Союзов», а пассивный корабль из второй партии, изготовление которой как раз и началось в 1966 году. Корабль 7К-ОК(А) № 6 уже готов, а вот 7К-ОК(П) № 7 действительно нужно «форсировать», чтобы успеть его изготовить ко второй декаде мая).

27 октября 1967 года 7К-ОК(А) № 6 под названием «Космос-186» вышел на околоземную орбиту. 30 октября 1967 года к нему присоединился корабль 7К-ОК(П) № 5 («Космос-188») – присоединился в буквальном смысле: корабли произвели первую в истории мировой космонавтики стыковку автоматических аппаратов. После расстыковки 7К-ОК(А) № 6 («Космос-186») пошел на посадку, но «из-за сбоя солнечно-звездной системы

Космос: запланированное убийство

ориентации» выполнил вместо управляемого баллистический спуск. Еще меньше повезло кораблю 7К-ОК(П) № 5. У него «засбоила» еще и ионная система ориентации. Позднее Борис Черток в книге «Ракеты и люди» напишет:

«2 ноября (1967 года – С.Ч.), кое-как выставив корабль (7К-ОК(П) № 5 («Космос-188») – С.Ч.) по ионной системе, дали команды на запуск программ цикла спуска.

Ионная система споткнулась где-то в «бразильской яме», и импульс торможения послал корабль к Земле по длинной пологой траектории, которая вышла за пределы разрешенного коридора. Система АПО уничтожила 7К-ОК № 5. На этот раз наша система сопровождения и система ПРО внимательно следили за траекторией спуска СА. Корабль был взорван после пролета над Иркутском. Если бы не АПО, приземление могло бы произойти в четырехстах километрах восточнее Улан-Удэ. 3 ноября нашими самолетами все вылетели из Крыма в Москву. 1 ноября «Правда» опубликовала приветствие, в котором были такие слова: «Мы, ученые, конструкторы, инженеры, техники и рабочие, принимавшие участие в создании и запуске двух ИСЗ «Космос-186» и «Космос-188», докладываем об успешном выполнении первой в мире автоматической стыковки и расстыковки двух космических кораблей на орбите. Новое достижение советской науки и техники мы посвящаем 50-летию Советской власти» [6.6].

В рабочих дневниках Главного конструктора Василия Мишина есть очень любопытная запись о сроках изготовления и пусков космических кораблей 7К-ОК («Союз»), сделанная 7 мая 1967 года. Корабли № 5 и № 6 планируется подготовить к полету (с модернизацией после катастрофы корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») – С.Ч.) к июню, а отправить в космос – в августе 1967 года. Это еще корабли первой партии. Седьмой корабль не упоминается.

Космос: запланированное убийство

А ниже приведены планы по изготовлению «второго комплекта» (то есть партии) кораблей 7К-ОК («Союз»):

- № 7 и № 8 – изготовление - июль, пуски – август 1967 года;

- № 9 и № 10 - изготовление - август, пуски – сентябрь 1967 года;

- № 11 и № 12 – изготовление – октябрь, пуски – ноябрь 1967 года;

- № 13 и № 14 – изготовление – ноябрь, пуски – декабрь 1967 года [6.27].

Седьмой корабль первой партии, напомним, уже готов, но заводской номер ему еще не присвоен. А вот счет кораблей второй партии («комплекта», как называет их Василий Мишин в своих рабочих дневниках – С.Ч.) тоже начинается с корабля № 7, но это уже другой корабль, которому только предстоит быть изготовленным.

Разумеется, планы по изготовлению и пускам кораблей 7К-ОК («Союз») второй партии были скорректированы уже летом 1967 года. До сборки «в металле» кораблей № 13 и № 14 дело тогда так и не дошло. Решили готовить к полету в автоматическом режиме пару № 7 и № 8. А пары № 9 и № 10, № 11 и № 12 – для пилотируемых экспедиций.

Следующие запуски по программе «Союз» состоялись только почти через полгода. На старты теперь выходили корабли из второй партии космических аппаратов 7К-ОК («Союз»). И снова, как и планировалось, попарно: 7К-ОК(П) № 7, 7К-ОК(А) № 8 - для беспилотного полета, и две пары кораблей для пилотируемых полетов - 7К-ОК(П) № 9, 7К-ОК(А) № 10 и 7К-ОК(П) № 11, 7К-ОК(А) № 12. Заметим, что седьмой корабль (точнее, его недособранный «полуфабрикат») из первой партии по-прежнему дожидался поставки сварочного оборудования из киевского института Бориса Патона.

14 апреля 1968 года на околоземную орбиту был выведен корабль 7К-ОК(А) №8 («Космос-212»). На

Космос: запланированное убийство

следующий день «на рандеву» к нему отправился 7К-ОК(П) №7 («Космос-213»). Корабли выполнили успешную автоматическую стыковку и впервые поочередно совершили управляемый спуск на Землю.

Это был полный успех. Можно было переходить к осуществлению пилотируемых полетов. Но «на самом верху» начались перестраховки. Генерал Николай Каманин отметил в своем дневнике:

«20 апреля (1968 года – С.Ч.)

Д.Ф.Устинов в свое время дал распоряжение: «Независимо от результатов предстоящего полета двух кораблей «Союз» готовить еще два корабля для технологического полета». Тогда, при неясности обстановки, такое распоряжение было разумным, сейчас же оно может принести только вред и вызвать перенос пилотируемого полета на август. Я буду настаивать на пилотируемом полете на «Союзах» во второй половине июня. Думаю, что в данном случае моя позиция и позиция Мишина совпадут. Космонавты будут за пилотируемый полет (в этом я уверен), и их надо будет поддержать» [6.1].

Споры закончились компромиссом: было решено провести еще один технологический беспилотный пуск, но не двух кораблей, а только одного – автономный полет без стыковки на орбите. Поэтому корабли 7К-ОК(П) № 9 и 7К-ОК(А) № 10 «распаровали». 7К-ОК(П) № 9 28 августа 1968 года отправился на околоземную орбиту под наименованием «Космос-238». Корабль блестяще справился со своими задачами и 1 сентября 1968 года вернулся на Землю, снова совершив успешный управляемый спуск.

Теперь предстоял пилотируемый полет. Но опять же из-за перестраховки решили провести его следующим образом: на корабле «Союз» с активным стыковочным узлом отправить в космос только одного космонавта, который должен состыковать свой корабль с беспилотным кораблем «Союз» с пассивным стыковочным механизмом. К «осиротевшему» кораблю

Космос: запланированное убийство

7К-ОК(А) № 10 из второй пары кораблей добавили корабль 7К-ОК(П) № 11 из третьей пары и стали готовить оба аппарата к космической экспедиции.

Первым 25 октября 1968 года в космос отправился корабль 7К-ОК(П) № 11, которому присвоили имя «Союз-2». На следующий день стартовал пилотируемый корабль «Союз-3» (7К-ОК(А) № 10) с космонавтом Георгием Береговым на борту. Хотя собственно стыковка кораблей не удалась, но оба космических аппарата отлетали нормально и тоже выполнили штатный управляемый спуск на Землю.

Теперь предстояло выполнить основную задачу всей программы «Союз» - осуществить на околоземной орбите стыковку двух пилотируемых кораблей и переход через открытый космос из корабля в корабль двух космонавтов. Но в наличии оставался только один корабль из второй партии кораблей «Союз» - 7К-ОК(А) № 12. Где для него взять «собрата» с пассивным стыковочным узлом?

Третья партия кораблей «Союз» была заказана и начала изготавливаться, но окончательно они должны были быть готовы только к весне 1969 года. А пилотируемый полет намечали на январь 1969 года.

Вот тогда и вспомнили о находящемся на хранении «полуфабрикате» седьмого корабля еще самой первой партии «Союзов». Тем более что сроки его хранения уже практически истекли – корабль следовало или отдать «на слом», или отправить в космос. Его переукомплектовали дополнительным оборудованием, добавили на бытовой отсек пассивный стыковочный узел и вывели на подготовку к предстоящему пилотируемому полету под номером 7К-ОК(П) № 13. Этот корабль и стал тем самым «Союзом-5», на котором случилось описанное выше «происшествие с космонавтом Борисом Волиновым».

(Автор книги впервые услышал о «происшествии с Волиновым» в 1985 году от преподавателя кафедры 601 Московского авиационного института Виталия Константиновича Безвербого – давнего соратника и

Космос: запланированное убийство

сотрудника Василия Павловича Мишина по ЦКБЭМ. Виталий Константинович читал нам лекции по баллистике космических аппаратов. Как-то после лекции речь зашла о значении ориентации спускаемого аппарата непосредственно перед спуском пилотируемого корабля в атмосфере. Вот тогда Безвербый и привел пример с полетом космонавта Бориса Воынова на корабле 7К-ОК(П) № 13 («Союз-5»), рассказав историю окончательной сборки этого космического аппарата из хранившегося на предприятии «полуфабриката» седьмого корабля первой партии 7К-ОК («Союз»)).

Для последующего анализа отметим, что третья партия кораблей «Союз» была изготовлена и успешно слетала в космос, также выполнив во всех случаях управляемый спуск при посадке:

- 7К-ОК № 14 («Союз-6») – 11-16 октября 1969 года, космонавты Г.С.Шонин и В.Н.Кубасов провели эксперименты по космической сварке на оборудовании, изготовленном в Институте электросварки Бориса Патона;

- 7К-ОК(П) № 15 («Союз-7») и 7К-ОК(А) № 16 («Союз-8») – 12-17 октября 1969 года и 13-18 октября 1969 года, групповой космический полет двух экипажей (А.В.Филипченко, В.Н.Волков, В.В.Горбатко и В.А.Шаталов, А.С.Елисеев);

- 7К-ОК № 17 («Союз-9») – 1-19 июня 1970 года, 18-суточный полет космонавтов А.Г.Николаева и В.И.Севастьянова.

(Отметим, что в третьей партии изготовление кораблей началось с «бесполого» (не активного и не пассивного) 7К-ОК № 14 – именно он теперь заменил седьмой корабль из первой партии, ставший кораблем 7К-ОК(П) № 13 («Союз-5»)).

Теперь, проанализировав полеты всех трех партий кораблей 7К-ОК («Союз») в период с 28 ноября 1966 года по 19 июня 1970 года, приходим к выводу, что корабли второй и третьей партий все как один благополучно совершили штатные управляемые спуски с околоземной

Космос: запланированное убийство

орбиты. «Цепочка» аварийных ситуаций для второй и третьей партий кораблей оказалась разорванной: благодаря конструкторским и технологическим доработкам «Союзы» были существенно усовершенствованы и начали летать с большей степенью надежности.

А вот для всех кораблей из первой партии изготовленных космических аппаратов 7К-ОК («Союз») статистика полетов совершенно иная:

- 7К-ОК(П) № 2 («Космос-133») – неполадки в ходе полета, баллистический спуск; корабль пропал, считается, что он был автоматически подорван системой АПО;

- 7К-ОК(А) № 1 – потерян при наземном взрыве ракеты-носителя 14 декабря 1966 года;

- 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») – неполадки в ходе полета, баллистический спуск, во время спуска корабль прогорел и разгерметизировался;

- 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») – неполадки в ходе полета, баллистический спуск, по до конца непонятной причине произошел отказ парашютной системы, космонавт В.М.Комаров погиб;

- 7К-ОК(П) № 5 («Космос-188») – неполадки в ходе полета, спуск по нерасчетной баллистической траектории, корабль подорван системой АПО;

- 7К-ОК(А) № 6 («Космос-186») – неполадки в ходе полета, баллистический спуск;

- 7К-ОК(П) № 13 («Союз-5») – при посадке не отделился приборно-агрегатный отсек, баллистический спуск при нештатной ориентации корабля, едва не закончившийся гибелью космонавта Б.В.Волынова.

Если отбросить потерянный во время аварии на Земле корабль 7К-ОК(А) № 1, то картина вырисовывается весьма любопытная: все оставшиеся шесть кораблей из-за комплекса неполадок не смогли совершить управляемый спуск и срывались на баллистический спуск.

Космос: запланированное убийство

Примем во внимание, что это начальный этап эксплуатации корабля, когда «вылезает» множество неполадок и недоделок. Но все шесть кораблей, после многочисленных доработок по ходу испытаний! Почему бы не предположить, что во всех случаях действуют весьма схожие факторы, которые устранить полностью удалось только на второй партии космических кораблей 7К-ОК («Союз»)?

Так, например, во время работы Государственной комиссии, расследовавшей катастрофу корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») с Владимиром Комаровым на борту, возникло предположение, что основной парашют мог не выйти из контейнера из-за недостаточного усилия вытяжного или тормозного парашютов при определенном угле атаки спускаемого аппарата. Ни экспериментально, ни математически гипотеза вроде бы не подтверждалась. Тем не менее, по итогам работы Государственной комиссии было принято решение установить на спускаемый аппарат специальные аэродинамические щитки, выводящие его на нужный угол атаки – на всякий случай: как говорится, береженого Бог бережет. То есть фактор рискованного угла атаки для всех следующих партий космических кораблей 7К-ОК («Союз») был устранен.

Корабли 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») и 7К-ОК(П) № 13 («Союз-5») подверглись во время баллистического спуска, мягко говоря, еще и «нетипичному» термическому воздействию. Вспомним хотя бы тот факт, что при осмотре севшего в акватории Аральского моря корабля 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») на его боковых поверхностях были заметны следы такого необычно сильного термического воздействия.

«Послеполётный анализ результатов первой посадки космического корабля «Союз» показал, что причиной прогара было нарушение целостности лобового теплозащитного экрана (щита). По центру щита располагалось технологическое отверстие, которое при сборке закрывалось винтовой пробкой,

Космос: запланированное убийство

устанавливаемой на клею. Что случилось с этой пробкой, точно установить не удалось. На льду были найдены только отдельные куски сбрасываемого теплозащитного экрана, распавшегося при ударе о лед. Его основная часть не была обнаружена, несмотря на длительные поиски на льду и под водой. Однако один из кусков щита имел участок резьбы под пробку со следами обгара. Решение было очевидным: исключить технологическое отверстие и сделать щит монолитным, одновременно частично разгрузить за счёт установки бобышек, опиравшихся на переднее днище аппарата.

Анализом было установлено также, что некоторые фрагменты боковой тепловой защиты требуют усиления. В связи с этим во всех сомнительных зонах были установлены накладки из фторолон, который сублимирует при температуре около 600 °С, снижая тем самым теплопотери к поверхности аппарата» [6.28].

Итак, объяснить природу такого сильного перегрева не смогли, поэтому для будущих кораблей просто усилили теплозащиту в критических местах. Фактор «бокового перегрева» был ликвидирован для всех последующих кораблей серии 7К-ОК («Союз»).

Вполне вероятно, что такому же «нетипичному» термическому воздействию подвергся и исчезнувший корабль 7К-ОК(П) № 2 («Космос-133»). Скорее всего, он взорвался еще при прохождении плазменного облака, его обломки сгорели – поэтому их при имевшем место тщательном поиске так и не нашли на земле.

А главной причиной баллистического спуска и «нетипичного» термического воздействия вполне могло стать нештатное отделение приборно-агрегатных отсеков на всех кораблях 7К-ОК («Союз») из первой партии.

Как спускаемый аппарат корабля 7К-ОК («Союз») связан с приборно-агрегатным отсеком? Достаточно прочно: силовая связь между спускаемым аппаратом и приборно-агрегатным отсеком реализована с помощью тонкостенных металлических втулок, которые пропущены через лобовой теплозащитный щит. Внешняя

Космос: запланированное убийство

часть этих втулок обгорает при спуске заподлицо с внешней поверхностью щита, при этом его целостность не нарушается.

Кстати, при неотделении штатно приборно-агрегатного отсека от спускаемого аппарата можно предположить и ситуацию, когда неотделившийся ПАО может ударить по внешней поверхности лобового теплозащитного щита и повредить ее. При взрыве двигателей неотделившегося приборно-агрегатного отсека из-за термического воздействия на них при прохождении плотных слоев атмосферы Земли также могут образоваться осколки, которые серьезно повредят щит или даже вообще расколют его. Кто знает, быть может именно такой взрыв со множеством осколков, которые разрушили лобовой теплозащитный щит, стал причиной прогара днища на беспилотном космическом корабле 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») при его возвращении на Землю 9 февраля 1967 года?

Итак, телеметрия вполне могла «бодро» сообщать, что прошел отстрел приборно-агрегатного отсека, а на самом деле отсек оставался под днищем спускаемого аппарата. Корабли падали в атмосфере по баллистической кривой с нестандартной ориентацией в плазменном облаке, то есть, скорее всего, вперед «носом», верхней частью спускаемого аппарата.

Можно предположить, что все «болезни» первой партии кораблей 7К-ОК («Союз») в полной мере проявились и на корабле, на котором 23 апреля 1967 года отправился в свой последний космический полет Владимир Михайлович Комаров. А значит, среди этих «болезней» могло быть и несвоевременное отделение приборного отсека на корабле 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»).

Кстати, через много лет после описанного выше «происшествия с Волыновым» сам Борис Валентинович Волынов в интервью корреспонденту RTVi Эмилю Шлеймовичу скажет:

«Когда я увидел, что произошло (не отделился приборно-агрегатный отсек от корабля 7К-ОК(П) № 13

Космос: запланированное убийство

(«Союз-5») – С.Ч.), то понял, что обречен. Я участвовал в расследовании обстоятельств катастрофы корабля Владимира Комарова двумя годами ранее, и осознал, что оказался в такой же ситуации (!!! – С.Ч.). Мой корабль начал падать на Землю. За иллюминатором я видел жгуты плазмы, видел, как испарялся металл» [6.29].

Значит, Борис Волинов, а может быть и другие космонавты, конструкторы и испытатели космической техники догадывались о настоящей причине гибели космонавта Комарова?

Схожесть «происшествия с Волиновым» с картиной гибели Владимира Комарова отмечал и действительный член (академик) общественной научной организации «Российская академия космонавтики им. К. Э. Циолковского», академик Европейской академии естественных наук, руководитель работ в области создания ракетно-космической техники, писатель и журналист Александр Железняков в книге «Тайны ракетных катастроф»:

«На высоте десять километров вышел парашют. Кажется, можно было бы вздохнуть спокойно, однако это было еще не все. Стропы основного парашюта начали закручиваться. Все это очень походило на «вариант» Комарова (!!! – С.Ч.). Но в какой-то момент стропы начали раскручиваться в обратную сторону. Потом снова закручиваться и снова раскручиваться. Так продолжалось почти до самой поверхности» [6.30].

(Кстати, и само «происшествие с Волиновым» вовсе не было уникальным в истории советской пилотируемой космонавтики. Еще в ходе первого полета человека в космос 12 апреля 1961 года в весьма похожей ситуации оказался и первый космонавт нашей планеты Юрий Алексеевич Гагарин. Согласно расчетной схеме полета, после ориентации корабля «Восток» по Солнцу, на нем должна была включиться ТДУ (тормозная двигательная установка). После этого по программе полета должно было произойти разделение приборного отсека и спускаемого аппарата, в котором находился

Космос: запланированное убийство

Юрий Гагарин. Шарообразная капсула «Востока» с космонавтом по баллистической траектории должна была устремиться к Земле. Но этого не произошло. О том, как в реальности происходил спуск с околоземной орбиты корабля «Восток», рассказал сам Юрий Гагарин в отчете Государственной комиссии:

«Я почувствовал, как заработала ТДУ (тормозная двигательная установка – С.Ч.). Через конструкцию ощущался небольшой шум. Я засек время включения ТДУ. Включение прошло резко. Время работы ТДУ составило точно 40 секунд (преждевременное отключение ТДУ привело к недобору тормозного импульса – 132 метра в секунду, вместо расчетных 136 метров в секунду). Как только включилась ТДУ, произошел резкий толчок, и корабль начал вращаться вокруг своих осей с очень большой скоростью. Скорость вращения была градусов около 30 в секунду, не меньше. Все кружилось. То вижу Африку, то горизонт, то небо. Только успеваю закрываться от Солнца, чтобы свет не падал в глаза. Я поставил носик к иллюминатору, но не закрывал шторки.

Мне было интересно самому, что происходит. Разделения нет. Я знал, что по расчету это должно было произойти через 10–12 секунд после включения ТДУ. По моим ощущениям, больше прошло времени, но разделения нет...

Я решил, что тут не все в порядке. Засек по часам время. Прошло минуты две, а разделения нет. Доложил по КВ каналу (коротковолновая радиосвязь – С.Ч.), что ТДУ сработала нормально. Прикинул, что все-таки сяду, тут еще все-таки тысяч шесть километров есть до Советского Союза, да Советский Союз тысяч восемь километров, до Дальнего Востока где-нибудь сяду. Шум не стоит поднимать. Как мне показалось, обстановка не аварийная, ключом я доложил «ВН» – все нормально. Лечу, смотрю – северный берег Африки, Средиземное море, все четко видно. Все колесом крутится, – голова,

Космос: запланированное убийство

ноги. В 10 часов 25 минут 37 секунд должно быть разделение, а произошло в 10 часов 35 минут».

Только в плотных слоях атмосферы стальные ленты креплений, которые связывали спускаемый аппарат и приборный отсек «Востока», перегорели под действием высоких температур. Шарообразный отсек с космонавтом, наконец, стабилизировался и дальше уже спускался по штатной схеме посадки).

Но почему же сам Владимир Комаров ни словом не обмолвился во время доклада из космоса, что не произошло отделение приборно-агрегатного отсека?

Во-первых, телеметрия сообщала об успешном разделении, и космонавт мог понять, что что-то неладно уже только когда началось кувыркание спускаемого аппарата космического корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») в набегающем воздушном потоке. Тем более что антенна на левой солнечной батарее, свернутой из-за зацепления об экранно-вакуумную изоляцию, была не видна из иллюминатора спускаемого аппарата.

Во-вторых, Владимир Комаров наверняка попытался доложить об этой серьезной аварии в Центр управления полетом, но радиосвязь из-за вхождения корабля в плазменное облако шла с большими помехами, а потом и вовсе прервалась.

Кстати, и сам последний сеанс связи Владимира Комарова во многих источниках описывается поразному. Вот что пишут о последнем диалоге космонавта Комарова с Землей Василий Григорьевич Лазарев и Михаил Федорович Ребров в книге «Испытатель космических кораблей»:

«Девятнадцатый виток полета... Земля запросила: «Подключены ли термодатчики?» И сообщила, что все команды проходят нормально. Руководитель полета попросил докладывать обо всем, что происходило там, на орбите, в эти последние минуты полета.

- Двигатель отработал 146 секунд, корабль был сориентирован правильно... Все идет нормально.

Космос: запланированное убийство

Нахожусь в среднем кресле, привязался ремнями... Не волнуйтесь, датчики подключены.

- Как самочувствие, «Рубин»?

- Самочувствие отличное, все нормально...

Произошло разделение.

Земля подтвердила: «Приняли разделение». Затем связь прекратилась» [6.31].

А вот как описывает последний доклад с околоземной орбиты командира корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») Борис Черток в книге «Ракеты и люди»:

«Последний доклад Комарова уже на посадочном витке мы прослушивали с трудом - прошло разделение. Передача шла через щелевую антенну спускаемого аппарата.

- Двигатель проработал 146 секунд. Выключение прошло в 5 часов 59 минут 38,5 секунды. В 6 часов 14 минут 9 секунд прошла команда «Авария- 2». Далее доклад потонул в шумах.

Первым очнулся Раушенбах:

- Все понятно! Двигатель причаливания и ориентации не справился с возмущающим моментом из-за несимметрии (корабля, поскольку левая солнечная батарея на нем была в свернутом положении – С.Ч.), и гироскоп выдал команду «Авария-2» после восьмиградусного ухода (корабля от расчетных значений траектории полета – С.Ч.). Но это не страшно - тормозной импульс полноценный. Только теперь после команды «Авария» мы сорвемся с управляемого спуска на баллистический. Система ориентации выключена.

- Разделение пройдет по термодатчикам, - передал я Мишину. Тут же прошел доклад по «громкой»:

- Есть разделение по термодатчикам! Время 6 часов 15 минут 14 секунд. Группа анализа успела разобраться и доложила, что гироскоп КИ-38 вышел на восьмиградусный контакт в 6 часов 14 минут 09 секунд. СКД сработал нормально. Разделение прошло» [6.6].

Книга Василия Лазарева и Михаила Реброва писалась примерно через десять лет после событий 1967

Космос: запланированное убийство

года, воспоминания Бориса Чертока – вообще через четверть века, в середине 90-х. Поэтому вряд ли авторы – при всем уважении к ним – могли дословно передать последние слова Владимира Комарова. Большие сомнения, честно говоря, вызывает хронометраж с точностью до половины секунды, который космонавт якобы вел с борта корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»).

Важно отметить тот факт, что система управления кораблем не справлялась с возмущениями. После выдачи тормозного импульса 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») отклонился от сориентированного состояния – вместо того, чтобы лететь кормовой частью вперед, он перед входом в атмосферу завалился «на бок». Вот тут-то бортовая автоматика и выдала команду «Авария-2», отключив систему управления спуском. Даже до разделения отсеков уже ясно, что спуск корабля будет баллистическим.

О причинах прохождения команды «Авария-2» читаем в одной из работ по истории космонавтики:

«Незадолго до входа в атмосферу случилась очередная неприятность - казалось бы, мелкая, но с тяжёлыми последствиями. Из-за нераскрывшейся батареи произошло небольшое возмущение на спускаемый аппарат, и он слегка отклонился от курса. Всего на несколько градусов. Автоматика это поняла и сформировала команду «Авария-2» [6.32].

Иначе, чем Василий Лазарев и Михаил Ребров, описывает последний доклад Владимира Комарова и Юрий Зайцев, действительный академический советник Академии инженерных наук Российской Федерации:

«Последние слова, которые были приняты на Земле: «Я - Рубин! Сейчас будет разделение...» Имелось в виду разделение отсеков (космического корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») – С.Ч.). Затем голос космонавта утонул в шуме помех...» [6.33].

Аналогичной версии придерживается и А.Борисов в своей статье «Звездный рейс Владимира Комарова.

Космос: запланированное убийство

Версия причины «Трагедии-1», опубликованной в журнале «Новости космонавтики» в мае 1999 года:

«Приближался момент отстрела бытового и приборно-агрегатного отсеков. Последние слова космонавта, которые были приняты на Земле: «Я – «Рубин»! Сейчас будет разделение...». Имелось в виду разделение отсеков. Затем голос утонул в шуме помех...»

Существует и такая версия последней беседы Комарова с Центром управления полетом:

«Союз» произвёл торможение точно над расчётной точкой. Вскоре после этого космонавт вышел на связь с кораблём наблюдения в Средиземном море. Именно этот сеанс считается последним. Голос у Комарова бодрый, но, по понятным причинам, усталый. Он отрапортовал о тормозном импульсе с использованием «лунной ориентации», занял среднее кресло и ждёт, когда под действием тепловых датчиков произойдёт разделение спускаемого и агрегатного отсека.

Последние слова: «Передайте всем... (помехи) произошло разделение...» Всё, он возвращался на Землю!» [6.32].

Существуют и другие, в корне отличные версии последнего разговора Владимира Комарова с Землей.

Вспоминает подполковник Валентин Светлов:

«Я во время полета Владимира Комарова через смену дежурил на связи в Евпатории, в Центре управления полетом. Примерно в половине второго ночи 24 апреля в ЦУПе возникло замешательство после поступившего из Москвы указания руководству полетом: «Всем быть на связи, в готовности к немедленному замыканию на борт «Союза-1»!»

И действительно, через несколько минут в динамиках что-то зашуршало, защелкало, и властный мужской голос произнес: «Говорите, корабль - на связи!»

И все мы, сидящие и стоящие в зале ЦУПа, услышали голос (председателя Совета Министров СССР - С.Ч.) Алексея Николаевича Косыгина:

Космос: запланированное убийство

- Товарищ Комаров, здравствуйте. Как слышите меня?

- Здравствуйте. Слышу вас нормально.

Косыгин продолжал:

- Мы внимательно следим за вашим полетом. Мы знаем о том, что вы столкнулись с трудностями, и принимаем все меры для их устранения...

На эту фразу Комаров не прореагировал. Возникла неловкая, тягостная пауза.

Потом Косыгин произнес еще одну, последнюю в этом разговоре фразу:

- Что мы можем для вас сделать?

Комаров изменившимся голосом ответил:

- Позаботьтесь о моей семье!..» [6.34].

А вот правдивость этих воспоминаний «подполковника Валентина Светлова» вызывает большие сомнения.

Во-первых, автор книги предпринял немалые усилия, чтобы найти еще хоть какую-то информацию об этом человеке. Увы, пожалуй единственный след в информационном пространстве, который оставил «подполковник Валентин Светлов», - это именно опубликованное выше воспоминание.

Во-вторых, в воспоминаниях «подполковника Валентина Светлова» приводится время разговора советского руководителя Косыгина с космонавтом Комаровым – в половине второго ночи 24 апреля. Легко подсчитать, что это семнадцатый виток полета, то есть время, когда «Союз-1» пытались вернуть на Землю. Вряд ли именно в этот напряженный момент Москва в лице Косыгина возжелала поговорить с бортом космического корабля.

И, наконец, в-третьих, никто из лиц, работавших в ночь с 23 на 24 апреля 1967 года, то есть во время орбитального полета космического корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»), в Центре управления полетами в Евпатории, в Москве, на Байконуре не приводит в своих воспоминаниях факта разговора председателя Совета

Космос: запланированное убийство

Министров СССР Алексея Косыгина и космонавта Владимира Комарова. Никто такого разговора не слышал.

Откуда «растут ноги» у «воспоминаний подполковника Валентина Светлова»? Все очень просто. В начале 60-х годов, когда начались первые пилотируемые полеты на кораблях «Восток», тогдашний Первый секретарь ЦК КПСС и Председатель Совета Министров СССР Никита Сергеевич Хрущев иногда «баловался» разговорами с летавшими на орбите космонавтами по радиотелефону, звоня им из Москвы. Настоящий автор «воспоминаний подполковника Валентина Светлова», видимо, решил, что и во время полета Владимира Комарова тоже должен был состояться такой разговор высокопоставленного советского руководителя с находящимся в космосе космонавтом.

Еще одна версия «последних слов Владимира Комарова» относится ко времени падения спускаемого аппарата корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») в атмосфере. Якобы Владимир Комаров понял, что погибает и откровенно «крыл по матери» и советское правительство, и всех, кто послал его на верную смерть.

Эти слова, вроде бы, услышали по радио летчики поисковой службы. Правда, ни в одном информационном источнике не уточняются фамилии этих обладающих хорошим слухом воздушных пилотов. А в весьма откровенных мемуарах участников событий тех лет нет ни одного упоминания о предсмертных криках погибающего космонавта. Более того, Главный конструктор Василий Мишин в своем рабочем дневнике в записи от 26 апреля 1967 года отмечал:

«Пеленгов УКВ (ультракороткая радиосвязь с борта корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») во время его спуска в атмосфере – С.Ч.) не принимали на самолетах» [6.35].

Аналогичного мнения придерживается и А.Борисов в своей статье «Звездный рейс Владимира

Космос: запланированное убийство

Комарова. Версия причины «Трагедии-1», опубликованной в майском номере журнала «Новости космонавтики» за 1999 год:

«Сигналов пеленга при падении спускаемого аппарата не было из-за невыхода основного парашюта, в стропах которого расположены КВ-антенны, и невыполненной перецепки на запасном парашюте, после которой идет передача. Была небольшая вероятность пеленга и приема речи в УКВ-ЧМ диапазоне через целевую антенну в крышке люка-лаза спускаемого аппарата, но это сделать не удалось из-за отсутствия в районе посадки воздушных средств поиска. Поэтому утверждения западных «очевидцев предсмертных криков Владимира Комарова» можно считать фальшивками».

Причина распространения слухов о том, что Владимир Комаров при аварийном спуске корабля материл советское руководство, понятна: обычный советский человек мысленно ставил себя на место космонавта и приписывал космонавту свою собственную реакцию в аналогичных обстоятельствах.

Из всех рассмотренных выше версий, наиболее близка к записи реального разговора космонавта Владимира Комарова с наземным Центром управления полетом (на связи тогда был Юрий Гагарин - именно ему поручили вести разговор с Комаровым на этом сложнейшем участке полета) версия радиозаписи от 24 апреля 1967 года, которая была впервые обнародована в документальном фильме «Космос. Первая кровь» (фильм вышел на экраны в 2006 году). Позволим себе полностью воспроизвести текстовую запись той последней для Владимира Комарова беседы с Землей:

«Гагарин: «Все нормально, я – «Заря»! («Заря» - позывной центра управления полетом и говорящего от его имени Юрия Гагарина – С.Ч.)

Комаров: «Понял вас. Понял».

Космос: запланированное убийство

Гагарин: «Готовься к заключительным операциям. Повнимательнее, поспокойней. Все идет нормально, я – «Заря», прием».

Комаров: «Да, сейчас будет автоматический спуск с лунной ориентацией (сказано с легким смешком – С.Ч.). Это спуск, значит, повторяю, но нормальный, настоящий».

Гагарин: «Я – «Заря», прием. Понял вас».

Комаров: «Нахожусь в среднем кресле, привязался ремнями».

Гагарин: «Как самочувствие? Как дела? «Заря», прием».

Комаров (бодрым голосом): «Самочувствие отличное! Все в порядке!»

Гагарин: «Поняли! Вот тут товарищи рекомендуют дышать поглубже. Ждем на приземлении! Я – «Заря», прием!»

Комаров: «Спасибо, передайте всем».

Далее начинаются сильные помехи, Владимир Комаров что-то говорит довольно громким голосом, но разобрать, что именно он сказал уже практически невозможно. При большом желании, конечно, среди шума радиопомех еще можно угадать слово «произошло» или «произошла» и вроде бы первый слог «раз...» следующего слова. Но достоверно сказать, что произнесена именно фраза «произошло разделение отсеков корабля», увы, нельзя.

Кстати, автор не одинок в своих сомнениях относительно последней фразы, сказанной в докладе на Землю Владимиром Комаровым. Например, в статье Павла Аксенова «Космонавт Комаров: первая жертва космической гонки» читаем:

«С Комаровым на связи был его дублер - Юрий Гагарин. Последние слова этих переговоров известны.

«Вот тут товарищи рекомендуют дышать глубже. Ждем на приземлении», - сказал Гагарин, а Комаров ему ответил: «Спасибо. Передайте всем. Произошло раз...».

Космос: запланированное убийство

Далее корабль вошел в плотные слои атмосферы, и связь прервалась. Специалисты считают, что Комаров хотел сообщить о разделении спускаемого аппарата и корабля» [6.36].

Специалисты, конечно, могут считать и предполагать все, что угодно, но четко разобрать на записи слова «произошло разделение» невозможно (из-за шума радиопомех слова космонавта можно истолковать и совершенно противоположным образом – «не произошло разделения»). Даже если допустить, что Владимир Комаров перед этим последним диалогом с Юрием Гагариным действительно сообщал о том, что двигатель корабля отработал 146 секунд и передал на Землю хронометраж с точностью до половины секунды, то очевидно, что сообщений о разделении отсеков корабля от космонавта в Центр управления полетом не поступало. Нет в этом диалоге Гагарина и Комарова никаких упоминаний и о команде «Авария-2». Напротив, Владимир Комаров уверенным тоном говорит, что спуск будет «нормальный, настоящий» и «автоматический», то есть управляемый, с использованием системы управления спуском. Значит, вплоть до момента потери связи с Землей, космонавт не знал, что кораблю предстоит баллистический спуск.

Даже если бы фраза «Разделение произошло» и была произнесена Владимиром Комаровым, это само по себе еще ни о чем не говорит. Во время «происшествия с Вольновым» и телеметрия, и сам космонавт сообщили об успешном отделении приборно-агрегатного отсека, и только потом, через какое-то время, Борис Вольнов взглянул в иллюминатор и обнаружил за ним антенну. Так и Владимир Комаров до поры до времени мог быть уверен, что все идет штатно, что приборно-агрегатный отсек отделился.

(Кстати, догадаться, что у Владимира Комарова отличное самочувствие можно только по бодрому звучанию его голоса. Свидетельствует Герой Советского

Космос: запланированное убийство

Союза, летчик-космонавт СССР Евгений Васильевич Хрунов:

«Была составлена закрытая таблица передачи. У нас было два понятия: если космонавт чувствует себя удовлетворительно в полете, то передает, что отлично, А если чувствует себя плохо, то должен передавать, что хорошо. Кому это было нужно? Не знаю, кому. Ну, было время, и была ситуация. Ее нет смысла обсасывать, обсуждать и тем более критиковать. Поэтому когда прилетел вертолет к месту падения (корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») – С.Ч.), увидели сверху эту картину, то летчики растерялись. Сначала передали, что космонавт чувствует себя «не очень». Никак не могли понять, что же на самом деле произошло» [6.8.]

По данным телеметрии разделение отсеков корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») произошло 24 апреля 1967 года в 3 часа 09 минут 20 секунд по мировому времени. Случилось это где-то над Средиземным морем, южнее побережья Испании.

По показаниям телеметрии в 3 часа 14 минут 09 секунд, то есть через 289 секунд после разделения отсеков, с борта корабля 7К-ОК(А) («Союз-1») поступил сигнал «Авария-2». Что это значит? Автор позволит себе напомнить слова Бориса Раушенбаха (см. цитату из воспоминаний Бориса Чертока, приведенную выше):

«Двигатель причаливания и ориентации не справился с возмущающим моментом из-за несимметрии (корабля, поскольку левая солнечная батарея на нем была в свернутом положении – С.Ч.), и гироскоп выдал команду «Авария-2» после восьмиградусного ухода (корабля от расчетных значений траектории полета – С.Ч.). Но это не страшно - тормозной импульс полноценный. Только теперь после команды «Авария» мы сорвемся с управляемого спуска на баллистический. Система ориентации выключена».

Не является ли выявленное автоматикой корабля отклонение в восемь градусов доказательством того факта, что приборно-агрегатный отсек все-таки на самом

Космос: запланированное убийство

деле не отделился от спускаемого аппарата, и теперь под действием начинающих проявляться аэродинамических сил оставшаяся правая солнечная батарея «заваливает» корабль «в сторону»? Наверное, и сам Владимир Комаров в этот момент мог бы заменить «нестандартную ориентацию» корабля, но связи с бортом «Союза-1» в этот момент уже не было.

Но не было ли?

В 1996 году в московском издательстве «Патриот» вышла книга воспоминаний «Космос начинается на Земле» Бориса Анатольевича Покровского, долгое время работавшего сотрудником Командно-измерительного комплекса. В ней были такие строки:

«Помню, через несколько дней после гибели Комарова меня вызвал генерал А.Г.Карась, сказав по телефону, чтобы я распорядился принести к нему в кабинет магнитофон. Оказалось, что из Министерства иностранных дел СССР ему передали пленку, полученную по «дипломатическим каналам» из ФРГ. Помня, что я немного знал немецкий, Андрей Григорьевич пригласил меня прослушать пленку, на которую немецкие специалисты записали по радио несколько минут информации с борта «Союза-1». Комментарий специалистов к этой записи шел, разумеется, на немецком. По коротким фразам Комарова можно было сделать вывод, что он чем-то обеспокоен, а потом сквозь радишумы послышалось слово «погибаю». Но о парашютной системе не было сказано ни слова. Речь шла о повышении температуры внутри корабля. Запись была сделана, видимо, на одном из заключительных витков, если не на последнем (!!! – С.Ч.). Немецкий комментарий особого интереса не представлял. Правда, в нем содержался намек на неполадки в советском космическом аппарате, последствия которых трудно предсказать...» [6.37].

Борис Анатольевич Покровский – человек в космонавтике известный и всеми уважаемый. Нет никаких оснований считать опубликованные им строки о

Космос: запланированное убийство

«записи из ФРГ» недостоверными или недостаточно правдивыми.

Не отличался склонностью к розыгрышам и генерал-майор Андрей Григорьевич Карась, который с 1959 года был начальником Центра по управлению работой и эксплуатацией измерительных средств космических объектов, с 1962-го - начальником Центра командно-измерительного комплекса - Центра КИК, а в марте 1965 года возглавил созданное в Министерстве обороны Центральное управление космических средств (ЦУКОС).

Видимо, запись действительно была. Вряд ли эта запись была фальшивкой по способу ее изготовления (например, в результате аудиомонтажа). Фальшивка подразумевает ее использование с какой-либо целью (провокация, шутка, компрометация и т.д.). В данном случае цель изготовления фальшивки не просматривается: она так нигде публично и не прозвучала – ни на радио, ни в прессе.

А вот то, что запись была передана для анализа по «дипломатическим каналам» подтверждает ее серьезность. Как правило, информация, попадающая в эти «дипломатические каналы», очень серьезно проверяется перед тем, как ее направляют в «центр». Значит, немецкие специалисты действительно каким-то образом перехватили часть передачи с борта корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»).

В какой момент полета была сделана запись? Судя по тому, как описывает услышанное Борис Покровский, на магнитной ленте записан не диалог, а какой-то доклад Владимира Комарова. Поэтому рискнем предположить, что космонавт в этот момент был не на связи с Центром управления полетом, «Заря» его слов просто не слышала.

Поскольку речь шла «о повышении температуры внутри корабля», то такой режим мог быть только в самом конце полета, на спуске, когда корабль стал тормозиться в атмосфере. Ни в одном из

Космос: запланированное убийство

опубликованных источников, в которых есть информация о полете Владимира Комарова, не говорилось о каких-то проблемах с системой терморегулирования на борту корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») в ходе его космического полета 23-24 апреля 1967 года. Значит, речь может идти только о моменте времени непосредственно перед приземлением, когда корабль входил в плазменное облако, не пропускающее радиоволн.

Но если плазменное облако не пропускает радиоволн, тогда как же эти волны могли принять радиопередатчики, расположенные предположительно на территории ФРГ (или может быть, другой страны – например, Турции, - но контролируемые германскими специалистами)? Возможно ли это?

Вполне может оказаться, что возможно. Конечно, если плазменное облако вокруг падающего в атмосфере спускаемого аппарата было бы однородно и непрерывно, то никакие сигналы не могли бы сквозь него прорваться. Но вот в случае с кораблем 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») плазменное облако как раз и могло оказаться – особенно в первые минуты его существования – и неоднородным, и прерывистым.

Предположим, что приборно-агрегатный отсек отделился только по показаниям телеметрии, а не реально. Это в свою очередь означает, что под действием нарастающих аэродинамических сил спускаемый аппарат космического корабля с «хвостом» в виде неотделившегося приборно-агрегатного отсека и развернутым «крылом» правой солнечной батареи на нем действительно начал отклоняться от расчетной траектории управляемого спуска. Спускаемый аппарат космического корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») шел на баллистический спуск, но не штатно – лобовым теплозащитным экраном вперед по ходу полета, - а норовил «зарывался» в атмосферу передней частью, «носом», на котором расположены и входной люк, и обе крышки контейнеров основного и запасного парашютных

Космос: запланированное убийство

отсеков. Именно так вел себя и корабль 7К-ОК(П) № 13 («Союз-5») во время «происшествия с Волыновым». Пожалуй, единственное отличие в том, что у Волынова система управления спуском «героически» еще пыталась компенсировать отклонения спускаемого аппарата от штатного, постоянно разворачивая его лобовым теплозащитным экраном вперед, а у Комарова ситуация была намного «круче»: система управления спуском отключилась после прохождения команды «Авария-2», и ничего уже не компенсировала.

Если наша версия о том, что приборно-агрегатный отсек не отделился штатно от спускаемого аппарата и связка «СА-ПАО» стала закручиваться в набегающем воздушном потоке, верна, то и сам приборно-агрегатный отсек, и поочередно правая, а затем и левая солнечные батареи в буквальном смысле перемешивали воздушные массы вокруг связки. В них могли появляться и исчезать зоны, сквозь которые радиосигналы могли пробиться наружу плазменного облака и быть принятыми станциями с очень чувствительными приемниками. Не вызывает сомнения, что ФРГ – член НАТО - в то время такими приемниками располагала и они неусыпно и бдительно следили за всем радиопространством Советского Союза.

А это значит, что запись радиопередачи с борта корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») действительно может оказаться и подлинной, и косвенно подтверждающей версию о «неотделении» приборно-агрегатного отсека от спускаемого аппарата, которое привело сначала к прогару в районе крышки парашютного отсека и его разгерметизации, а затем к сжатию стенкой контейнера основного парашюта, и в конечном итоге, к гибели космонавта Владимира Комарова.

Но может быть, все много проще? Может быть, отделение приборно-агрегатного отсека от спускаемого аппарата прошло все-таки нормально, а разгерметизация произошла уже потом, во время спуска в атмосфере? Скажем, если автоматика выдала ложную команду, и

Космос: запланированное убийство

крышка контейнера с основным парашютом отстрелилась намного раньше - например, на высоте 10, 15 или 20 километров?

После катастрофы корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») всю картину полета спускаемого аппарата в атмосфере попытались восстановить по возможности максимально полно. С этой целью был проведен, в частности, тщательный осмотр окружающей место катастрофы местности. Об итогах этого осмотра Главный конструктор Василий Мишин делает запись в своем рабочем дневнике 26 апреля 1967 года. Крышки парашютных контейнеров найдены: основного парашюта – на расстоянии 1500 метров на запад, запасного – на расстоянии 800 метров на запад от места падения корабля. Были найдены и вытяжные парашюты – вытяжной парашют ОСП (основной системы парашютирования) найден на расстоянии 15 километров, вытяжной парашют ЗСП (запасной системы парашютирования) найден на расстоянии 10 километров от места катастрофы корабля 7К-ОК(А) («Союз-1») [6.35].

Если наложить найденные крышки и вытяжные парашюты на проекцию на земную поверхность траектории падения корабля, то их места расположения свидетельствуют – с учетом всех иных факторов, в том числе и скорости ветра во время спуска, - о штатном срабатывании парашютной автоматики и штатном отделении крышек и вытяжных парашютов при баллистическом спуске. Если бы отстрел крышки основного парашюта произошел на большей высоте (и, следовательно, при меньшем давлении за бортом корабля), то и крышка, и вытяжной парашют ОСП были бы найдены намного западнее – если бы вообще были найдены. Поэтому не могло быть никакой нештатной разгерметизации в атмосфере. А вот разгерметизация в результате прогара уплотнителя на люке основной системы парашютирования во время полета в плазменном облаке при «нестандартной» ориентации спускаемого аппарата была вполне возможна.

Космос: запланированное убийство

Внешний осмотр крышек показал, что они сильно деформированы и на них есть следы термического воздействия. Но это не доказывает факт прогара и разгерметизации: сравнивать степень термического воздействия на крышки парашютных контейнеров было просто не с чем – после полета корабля 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») крышки парашютных контейнеров найдены не были, поскольку искали и спасали сам корабль, затонувший в Аральском море.

Недалеко от места катастрофы был найден и лобовой теплозащитный экран, который при штатном приземлении должен был отделиться на высоте примерно три километра, а при падении корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») отделился только у самой земли. Экран имел сильные повреждения с внешней части, которые могли быть получены и при взрыве топливных баков неотделившегося своевременно приборно-агрегатного отсека, и при взрыве корабля уже на земле. К сожалению, экспертиза повреждений лобового теплозащитного экрана не производилась. Не удалось, как и в случае с крышками парашютных контейнеров, даже сравнить его техническое состояние с техническим состоянием лобового теплозащитного экрана корабля 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140»), поскольку при посадке автоматического корабля в феврале 1967 года на лед Аральского моря были найдены только обломки теплозащитного экрана спускаемого аппарата.

(Кстати, при рассмотрении общего состояния спускаемого аппарата автоматического корабля 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») после его «морской посадки» обнаружилось, что он не только прогорел в днище, но и во многих местах его теплозащита подверглась более сильному воздействию тепловых потоков, чем предсказывала теория. Это было очень странно, поскольку теоретическая сторона конструкции тепловой защиты была очень хорошо проработана. Увы, но ни теория, ни практика предполетных испытаний так никак и не объяснили «нерасчетные» пятна выгорания на

Космос: запланированное убийство

поверхности спускаемого аппарата автоматического корабля. Никому и в голову тогда не пришло предположить, что корабль 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») мог кувыркаться в плазменном облаке при атмосферном спуске из-за несвоевременного отделения приборно-агрегатного отсека).

Во время полета спускаемого аппарата в атмосфере – уже после прохождения плазменного облака – радиосвязи с ним не было. Она могла бы появиться, если бы вышел основной парашют – на его стропах были антенны. А на запасном парашюте аналогичных антенн не было – видимо, создатели парашютной системы посчитали, что при аварийной ситуации, когда основной парашют не вышел и вместо него вводится в действие запасной, связь «с Землей» космонавтам не нужна.

Теоретически связь могла появиться при использовании целевой антенны, встроенной в теплозащиту крышки люка спускаемого аппарата. После посадки эта антенна переводится в режим маяка, а до этого могла быть использована для осуществления радиосвязи. Но радиосвязи не было. Вполне может быть, что из-за нестандартного спуска корабля «носом» вперед целевая антенна была повреждена. Или изнутри спускаемого аппарата корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») выходить на связь было уже некому – в том случае, если Владимир Комаров погиб ранее при разгерметизации спускаемого аппарата, от перегрева или при появлении внутри корабля токсичных продуктов горения.

Поисковики и спасатели также отметили аномально высокое количество перекиси водорода, разлившейся на месте катастрофы и вызвавшей очень сильный пожар. Это и неудивительно: в баках спускаемого аппарата на момент его падения на землю сохранилось около тридцати килограммов концентрированной перекиси водорода, которая служила рабочим телом для двигателей системы управляемого спуска. Перекись водорода не просто горит, но также

Космос: запланированное убийство

активно способствует горению других материалов, выделяя при разложении свободный кислород.

Такое большое количество перекиси водорода на месте катастрофы аналитики объясняют прохождением перед спуском команды «Авария-2»:

«От удара воспламенились баки с перекисью водорода, ведь из-за сработавшей команды «Авария-2» они были полны. Высококонцентрированная перекись - страшная штука, и перед экипажами поисковых самолётов и вертолётов предстала жуткая картина» [6.32].

Большое количество перекиси на месте катастрофы корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») говорит о том, что при неотделившемся приборно-агрегатном отсеке спускаемый аппарат корабля действительно мог большую часть времени беспорядочно кувыркаться и лететь «носом» вперед, поскольку двигатели, управляющие спуском не работали.

Увы, но даже через много лет после трагедии, происшедшей весной 1967 года, встречается немало публикаций, по той или иной причине существенно искажающих общую картину катастрофы. Так, дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР Георгий Тимофеевич Береговой (!!! – С.Ч.) в своей статье в сборнике документальных и художественных произведений «Космос – моя работа», изданном в 1989 году в издательстве «Профиздат», писал:

«При вводе парашютной системы (космического корабля 7К-ОК(А) №4 («Союз-1») – С.Ч.) произошло скручивание строп основного парашюта, и корабль с большой силой ударился о землю. Группа поиска, прибывшая к месту приземления, вскрыла люк и вынесла тело Комарова».

Комментарии, как говорится, излишни.

Для целей нашего расследования подлинной причины катастрофы корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») 24 апреля 1967 года интересна и информация,

Космос: запланированное убийство

содержащаяся в книге «Ракетно-космическая корпорация «Энергия» имени С.П.Королева, 1946-1996 годы»:

«Трудная и необычная задача выпала резервному поисково-эвакуационному отряду, дислоцировавшемуся в г.Оренбурге, и его технической группе от ЦКБЭМ (руководитель Е.П.Уткин). Посадка в этот резервный район производилась потому, что из-за неполадок на борту был выбран режим баллистического спуска (Кем же этот режим был выбран? Автоматикой корабля, которая не справилась с возмущающим действием и отклонением корабля от расчетной траектории управляемого спуска? – С.Ч.). Рано утром в прекрасную солнечную погоду отряд приступил к работе. С самолета Ил-14 обнаружили спускаемый аппарат и парашют рядом с ним. В связи с признаками пожара была сброшена парашютно-десантная группа, которая обнаружила разбитый и горящий спускаемый аппарат (Интересно, а что с воздуха не было видно, что спускаемый аппарат разрушен, и не просто имеет «признаки пожара», а горит ярким пламенем? – С.Ч.). С помощью ручных огнетушителей пожар ликвидировали (А где же местные жители, которые, если верить воспоминаниям других участников событий, мужественно тушили пожар, забрасывая горящий космический аппарат землей? Что вокруг вообще никого не было – ни пресловутых «местных жителей», ни спасателей? – С.Ч.) [6.38].

Нет, оказывается, все-таки спасатели на месте катастрофы уже были. Вот еще одно свидетельство очевидца событий:

«В шесть часов утра вся поисково-спасательная служба была приведена в готовность №1. Поднялись в воздух поисковые вертолёты и самолёты. Вскоре наш вертолёт с оперативно-технической группой в полном составе на борту вышел в район предполагаемой посадки спускаемого аппарата (СА) «Союз-1».

Командир одного из поисковых самолетов АН-12 сообщил командиру вертолёта о том, что видит в воздухе «Союз-1». Моментально все места у

Космос: запланированное убийство

иллюминаторов были заняты членами группы. Но увидеть в воздухе снижающийся СА не удалось. Командир вертолѐта начал энергичное снижение. Затем последовал резкий разворот вертолѐта вправо, и многие члены группы увидели приземлившийся посреди зелёного поля СА. Он лежал на боку, рядом был виден парашют. И сразу же сработали двигатели мягкой посадки корабля. Это встревожило специалистов, находившихся на борту вертолѐта, так как двигатели должны были включиться перед посадкой СА, у самой земли.

Вертолѐт приземлился в 70–100 метрах от СА, над которым стояло облако чёрного дыма. Все ринулись к аппарату.

И только подбежав к нему, поняли, что помощь космонавту уже не нужна. Внутри аппарата разрастался пожар. Со стороны двигателей мягкой посадки, в нижней части СА, прогорело дно, и струйки раскалённого жидкого металла вытекали на землю.

Группа спасателей немедленно приступила к тушению пожара. Пенные огнетушители не помогли, пришлось забрасывать землёй. За время тушения произошло полное разрушение аппарата, и это место приняло вид земляного холмика, под вершиной которого лежала крышка люка-лаза» [6.32].

Это очень важное свидетельство. Во-первых, спускаемый аппарат был замечен летящим в воздухе, по крайней мере, одним летчиком поискового самолета АН-12. Во-вторых, многие члены поисковой группы, летевшие на вертолете поисково-спасательной службы, видели лежащий на боку спускаемый аппарат и парашюты рядом с ним еще до начала пожара (кстати, неясно, был ли сплюснен спускаемый аппарат от удара об землю). В-третьих, специалисты-поисковики, находившиеся в снижавшемся вертолете, воочию видели, что двигатели мягкой посадки сработали через несколько секунд после удара спускаемого корабля о землю. В-четвертых, вертолет не кружил над горящим

Космос: запланированное убийство

спускаемым аппаратом, а сразу же произвел посадку на расстоянии всего лишь ста метров от него. Спасатели бегом бежали к спускаемому аппарату. Видимо, на посадку вертолета и передвижение к спускаемому аппарату ушло не более 2-3 минут. Спасатели увидели, что «со стороны двигателей мягкой посадки, в нижней части спускаемого аппарата, прогорело дно, и струйки раскалённого жидкого металла вытекали на землю».

Заметим, что речь идет не о разорванном взрывом днище спускаемого аппарата, а именно о его прогаре в результате термического воздействия.

Из каких материалов сделан спускаемый аппарат? Он имеет несущий алюминиевый сварной корпус и двухслойную тепловую защиту, в которой прочный верхний слой сделан из сублимирующего материала типа асботекстолита, а нижний слой - из легкого теплоизоляционного материала. Для лобового теплозащитного щита применяется прессованный асботекстолит. Верхний оголенный силовой шпангоут спускаемого аппарата выполнялся из титанового сплава.

Конечно, алюминий – не жаропрочная сталь, и если через 2-3 минуты после срабатывания двигателей мягкой посадки и начавшегося в результате этого пожара могло прогореть дно спускаемого аппарата, защищенного мощным слоем теплозащиты, - даже если пожар начался изнутри, - то что тогда говорить о более длительном спуске в атмосфере внутри плазменного облака с температурой две тысячи градусов? Спускаемый аппарат космического корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») вполне мог прогореть и во время нештатного баллистического спуска, когда из-за неотделившегося своевременно приборно-агрегатного отсека некоторое время двигался «носом» вперед, то есть своей верхней частью, на которой расположены крышки входного люка и двух парашютных отсеков – основного и запасного.

И еще... При очень жесткой «посадке» корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») своевременно не прошла команда от выотомера для запуска пороховых двигателей

Космос: запланированное убийство

мягкой посадки спускаемого аппарата. Это, конечно, могло случиться, если корабль падал с сильным креном. Но этот же результат мог получиться, если корабль прогорел настолько, что вся аппаратура, обеспечивающая запуск двигателей, была сожжена еще при прохождении плазменного облака, или просто вышла из строя из-за перегрева. Конечно, это не доказательство. Просто маленький дополнительный штришок к нашей версии.

Что интересно – и полезно для обоснования правильности выдвинутой нами версии прогара крышки парашютного отсека во время нештатного баллистического спуска, - так это то, что и некоторые непосредственные участники разработки космического корабля 7К-ОК («Союз») сомневались в его надежности, и не просто в общем, а конкретно в надежности именно теплозащиты спускаемого аппарата. В книге «Ракетно-космическая корпорация «Энергия» имени С.П.Королева, 1946-1996 годы» читаем:

«Результаты трех беспилотных пусков были подвергнуты тщательному анализу, а рекомендации по выявленным замечаниям полностью выполнены. Перед ведущими специалистами ЦКБЭМ был поставлен вопрос: следует выполнить контрольный беспилотный пуск или можно идти на пилотируемый полет? Вопрос обсуждался на серии совещаний, которые проводили Я.И.Трегуб и К.Д.Бушуев. На итоговом совещании у В.П.Мишина с приглашением широкого круга специалистов в центре обсуждения стоял тот же вопрос выбора и одновременно заслушивались доклады о готовности систем и конструкции корабля к пилотируемому пуску. Многие выступили за проведение пилотируемого полета. С возражением против него выступил И.С. Прудников, обосновав свое мнение тем, что тепловая защита требует дополнительной проверки (!!! – С.Ч.). Однако большинство специалистов выразили уверенность в надежности доработанной защиты и успехе полета. По итогам обсуждений было внесено предложение о

Космос: запланированное убийство

проведении пилотируемого испытательного полета, одобренное в дальнейшем МОМ и ВПК и доложенное в ЦК КПСС. Так было принято решение, которое оказалось роковым» [6.38].

Стоит напомнить, что Иван Савельевич Прудников не просто какой-то «умничающий» инженер, а руководитель отдела, в котором были в свое время начаты разработки собственно всего корабля 7К-ОК («Союз»).

И это тоже маленький «плюсик» в пользу нашей версии апрельской катастрофы 1967 года.

А теперь обратим наш взор на парашюты корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»). Факт плотного скручивания тормозного и запасного парашютов подтвердил их осмотр на месте падения корабля. Это хорошо видно и на кадрах документальной хроники (в частности, в фильме «Космос. Первая кровь»). Спускаемый аппарат 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») очень быстро вращался во время выхода из контейнера запасного парашюта, что и стало причиной их столь плотного спутывания. Это еще один косвенный довод в пользу нашей версии катастрофы.

Кстати, в рабочих дневниках Главного конструктора Василия Мишина есть на этот счет интересная запись от 29 мая 1967 года. Главный конструктор парашютных систем корабля 7К-ОК («Союз») Федор Дмитриевич Ткачев в докладе правительственной комиссии, расследовавшей причины гибели корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»), признает, что «самолетными испытаниями не предусматривалось испытание ОСП (основной системы парашютирования – С.Ч.) при максимальных углах (до 120 градусов) и угловых скоростях» [6.39], то есть не рассматривался вариант свободного падения спускаемого аппарата с завалом «на бок» при одновременном его вращении. А, видимо, этот вариант движения спускаемого аппарата и реализовался 24 апреля 1967 года...

В связи со сказанным Ткачевым, представитель Центрального конструкторского бюро

Космос: запланированное убийство

экспериментального машиностроения Константин Давыдович Бушуев делает вывод: «принятая методика отработки парашютных систем не обеспечивает отработку ее надежности» [6.39]. И не может обеспечить в принципе: ни одно натурное испытание не охватит весь спектр возможных аварийных ситуаций.

Инженер-испытатель Ольга Павловна Чечина много позже вспоминала:

«В 1967 году, когда погиб при посадке космонавт Владимир Комаров, через наши руки прошло невероятное количество парашютов. Мы смотрели опаленности. В глазах долго стоял огненный такой, оранжевый цвет. Объект входит в плотные слои атмосферы. Потом парашют вытягивается. И парашютная ткань опалается, в ней появляются дырки. А когда начинает парашют работать, наполняться воздухом, то эти дырки могут быть причиной концентрации напряжений и порывов ткани парашюта» [6.40].

Внешний осмотр останков корабля Владимира Комарова показал, что часть строп тормозного парашюта разорвана и обожжена, что тоже может быть косвенным доказательством версии прогара, но не бесспорным: вполне вероятно, что стропы порвало во время взрыва корабля после удара о землю, а обожгло уже при наземном пожаре. Увы, экспертиза, которая могла бы подтвердить или опровергнуть этот факт, так и не была проведена.

Скептически настроенный читатель наверняка возразит: «А стоит ли делать предположение о какой-то разгерметизации парашютного контейнера основного купола чуть ли не в вакууме, если эксперименты на аналогичном спускаемом аппарате корабля 7К-ОК(П) № 5 показали, что парашют не смог выйти не только при перепаде давления в 0,7 атмосфер, но и при нормальном давлении?» То есть «бритва Оккама» должна в полной мере применяться и при выдвигении версий, связанных с авариями и катастрофами космической техники. Есть

Космос: запланированное убийство

ли смысл «изобретать» экзотическую версию, если имеется более простой способ объяснения?

Увы, но эти эксперименты с вытягиванием парашюта из контейнера спускаемого аппарата корабля 7К-ОК № 5 – и при нормальном давлении (в описании А.Борисова и Бориса Чертока), и при перепаде давлений (в описании Василия Мишина), - на самом деле ничего не доказывают.

Во-первых, мы уже доказали в полной мере, что корабли 7К-ОК № 4 («Союз-1») и 7К-ОК № 5 подготавливались к полету в разных парах вплоть до февраля 1967 года. Значит, и комплектовались парашютными системами они в разное время. Поэтому ставить знак равенства между «поведением» парашютов в этих кораблях вряд ли возможно.

Во-вторых, можно с полной уверенностью говорить, что оба описанных эксперимента были некорректны с точки зрения их постановки и оценки результатов.

Вот как описывается один из этих экспериментов в работе по истории космонавтики:

«Открыв люк основного парашюта, они зацепили подъёмным краном, через динамометр, вытяжной и стали его постепенно поднимать. Эксперимент должен был показать необходимое усилие для выхода парашюта. Представляете, как они удивились, когда, вытянув весь тормозной парашют, кран поднял за него спускаемый аппарат... Массы полностью снаряженного аппарата было мало для вывода парашюта! А ведь если бы у «Союза» Комарова раскрылись обе солнечные батареи, на этом аппарате полетели бы люди! Что занятно, о подпольном эксперименте госкомиссии так и не сообщили» [6.32].

Разумеется, что не сообщили! Поскольку по методам проведения этого «эксперимента» он был совершенно некорректен и даже на йоту не соответствовал условиям реального баллистического спуска спускаемого аппарата корабля 7К-ОК («Союз») в

Космос: запланированное убийство

земной атмосфере. Легко убедиться, что при полете в атмосфере спускаемый аппарат ориентирован в пространстве иначе, чем при статическом эксперименте на Земле. На него действуют совершенно иные нагрузки. Действующие на корабль силы направлены совершенно в другом направлении. Поэтому принимать в качестве решающего доказательства той или иной версии катастрофы оба эксперимента никак нельзя. Может быть, именно поэтому в итоговом заключении правительственной комиссии, расследовавшей причины катастрофы корабля 7К-ОК №4 («Союз-1») не было никаких ссылок на эти «экспериментальные доказательства».

Напротив, почти во всех натуральных экспериментах на самолетах и вертолетах, когда герметичные спускаемые аппараты сбрасывались с разных высот, при открытии крышек парашютных контейнеров тоже возникали перепады давления, сжатие парашютов стенками контейнера, но купола благополучно выходили и раскрывались. В рабочих дневниках Главного конструктора Василия Мишина есть интересная запись на этот счет от 29 мая 1967 года. Главный конструктор парашютных систем «Союза» Федор Дмитриевич Ткачев докладывает правительственной комиссии по расследованию катастрофы корабля 7К-ОК(П) № 4 («Союз-1») о результатах наземных испытаний парашютных систем при сбросах с самолета:

«ОСП (основная система парашютирования – С.Ч.) при самолетных испытаниях (5 испытаний) работала нормально при избыточном давлении в спускаемом аппарате 0,46 – 0,64 атмосфер. Деформация контейнера при наддуве спускаемого аппарата составляет примерно 14 миллиметров» [6.39].

Уже после катастрофы, в рамках расследований, проводимых правительственной комиссией, были осуществлены дополнительные сбросы макетов спускаемых аппаратов с учетом перепада давления в них и в парашютных контейнерах. Эти дополнительные

Космос: запланированное убийство

испытания тоже не дали ответа, почему при перепаде давления всего в 0,7 атмосфер (и даже меньше) основной парашют так и не вышел из контейнера при спуске корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») в земной атмосфере 24 апреля 1967 года.

Значит, для сжатия стенками парашюта нужен гораздо больший перепад давлений. Такой перепад давлений может иметь место только в гораздо более разреженной среде. Но поскольку крышка парашютного контейнера отделилась в расчетное время и на расчетной высоте, перепад давлений возможен только в результате нештатной разгерметизации контейнера на очень большой высоте над Землей. А самой вероятной причиной такой разгерметизации может быть только прогар с нарушением герметичности контейнера, вызванный неправильной ориентацией спускаемого аппарата на этапе спуска в плазменном облаке. Выше, рассматривая версии № 5 и № 7, мы пришли к выводу, что при штатных управляемом или баллистическом спусках прогар крышек парашютных отсеков маловероятен. Неправильная ориентация могла быть связана, скорее всего, с нарушением процесса отделения приборно-агрегатного отсека от спускаемого аппарата космического корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»).

Сделанные выше предположения настолько банальны, что поневоле возникает вопрос: «А почему за прошедшие полвека до такой простенькой версии никто не додумался?»

Вполне может быть, что аналогичные рассуждения уже были сделаны кем-то ранее. Особенно вероятно, что кто-то из конструкторов и проектантов космической техники мог предложить взглянуть на всю первую партию кораблей 7К-ОК («Союз») – с первого и по седьмой корабль – после полета 7К-ОК(П) № 13 («Союз-5») и «происшествия с Волиновым». Ведь выводы, как говорится, «лежат на поверхности» и «напрашиваются сами собой»!

Космос: запланированное убийство

Но, учитывая реалии того времени, такому «умнику» просто посоветовали бы «держаться язык за зубами»: правительственная комиссия по расследованию катастрофы 24 апреля 1967 года уже отработала и выводы сделала. Зачем же «ворошить прошлое»?

Косвенное подтверждение того, что зимой 1969 года такие разговоры о большом сходстве посадок кораблей 7К-ОК(А) №4 («Союз-1») и 7К-ОК(П) №13 («Союз-5») действительно велись, можно найти в книге спортивного комиссара Ивана Григорьевича Борисенко «Первые рекорды в космосе» (издание второе, дополненное), которая была подписана к печати 20 февраля 1969 года – чуть больше, чем через месяц после возвращения из космического полета Бориса Волынова. И.Г.Борисенко так описывает посадку космического корабля 7К-ОК(А) №4 («Союз-1»):

«В точно назначенное время включилась система ориентации корабля. Затем начала работу тормозная двигательная установка. Владимир Михайлович Комаров сообщил на командный пункт управления полетом, сколько проработала тормозная двигательная установка. Через некоторое время он доложил об отделении приборного отсека корабля. Корабль терял скорость, вот-вот он постепенно войдет в плотные слои атмосферы. И опять Владимир Комаров доложил, что всё идет нормально. Это были его последние слова. Он говорил спокойно, уверенно и четко, это был образец разумной исчерпывающей информации, самообладание и спокойствия».

Казалось бы, в этой цитате нет ничего особенного, обычный образец «подслащенного» информационного вранья. Но почему применительно к полету Владимира Комарова спортивный комиссар Иван Борисенко делает особый акцент именно на «отделении приборного отсека корабля»? Ведь при возвращении на Землю кораблей 7К-ОК («Союз») происходило разделение отсеков, при котором и приборный, и бытовой (орбитальный) отсеки

Космос: запланированное убийство

отделялись от спускаемого аппарата практически одновременно. Тут, как говорится, «на воре шапка горит». Конечно же, Иван Борисенко был в курсе «непростой» посадки Бориса Волынова на корабле 7К-ОК(П) №13 («Союз-5»). И, видимо, слышал разговоры конструкторов и испытателей космических кораблей о том, что «посадка Волынова очень похожа на посадку Комарова» (за исключением, разумеется, финальной части, когда вводилась в действие парашютная система). Но как тогда быть с основной версией о «спутывании строп парашюта» при полете Владимира Комарова? Нужно сделать все, чтобы не навести советского читателя на «нехорошие» аналогии и предположения! Вот поэтому и подчеркнул особо спортивный комиссар, что при полете корабля 7К-ОК(А) №4 («Союз-1») произошло нормальное отделение приборного отсека.

Кстати, анализ нашей версии можно провести даже без привлечения всей первой партии кораблей 7К-ОК («Союз»). Отводим «в сторону» седьмой корабль 7К-ОК(П) № 13 («Союз-5») – все-таки так или иначе на нем уже были сделаны какие-то изменения в конструкции и бортовых системах после гибели Владимира Комарова. По тем же основаниям отводим корабли 7К-ОК(П) № 5 («Космос-187») и 7К-ОК(А) № 6 («Космос-186») – они тоже подверглись некоторым изменениям после катастрофы 24 апреля 1967 года. Не будем рассматривать корабли 7К-ОК(П) № 2 («Космос-133») и 7К-ОК(А) № 1 – первый пропал где-то между космосом и землей, второй вообще не долетел до околоземной орбиты. В «сухом остатке» у нас остаются только 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») и 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»). Они технологически подобны, их готовили вместе к пилотируемому полету, который должен был состояться в декабре 1966 года или в январе 1967 года. К концу декабря 1966 года оба корабля были уже готовы. И если мы говорим о прогаре на корабле 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140»), то аналогичную версию нештатного баллистического спуска и прогара корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») мы тоже должны рассмотреть.

Космос: запланированное убийство

И еще одно замечание. Конечно, для того чтобы окончательно доказать – или опровергнуть! – сформулированную нами версию катастрофы корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») нужны дополнительные исследования, в частности, и останков спускаемого аппарата, если они еще где-то хранятся.

А пока можно достаточно уверенно констатировать: только эта версия охватывает все известные факты и более-менее правдоподобно их истолковывает.

Разбор полетов

Работает правительственная комиссия

Случившаяся 24 апреля 1967 года трагедия заставила очень многих руководителей космической отрасли задуматься и постараться трезво оценить ситуацию.

Так, министр общего машиностроения СССР С.А.Афанасьев писал: «...основные и самые тяжелые по последствиям аварии систематически происходят с объектами разработки ЦКБЭМ (бывшего ОКБ-1 С.П. Королева); достаточно посмотреть на исход летных испытаний всех четырех кораблей «Союз», чтобы убедиться в изобилии недоработок...

Следует признать, что подготовка к полету космонавтов на кораблях «Союз» велась без должной серьезной отработки этого корабля на земле и в полете, что при каждом полете имели место серьезные ненормальности, каждый раз разные, и перед полетом космонавта не было сделано ни одного нормального пуска корабля «Союз». В этом причина катастрофы корабля «Союз» с космонавтом В.М. Комаровым!..» [7.1].

Все правильно написали, товарищ министр, все верно. Только где была ваша принципиальность в день, когда Государственная комиссия на Байконуре решала вопрос о готовности к запуску космического корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»)? И по поводу «ненормальностей, каждый раз разных» тоже не согласимся: даже после четырех пусков уже ясно, что у нового корабля серьезные проблемы с системами управления и ориентации, а по нашей версии – еще и с системами разделения отсеков и теплозащитой.

Далее товарищ союзный министр уточняет: «... нераскрытие панели солнечной батареи сразу после выхода «Союза-1» на орбиту повлекло за собой отказы

Космос: запланированное убийство

других бортовых систем и создало исключительные трудности космонавту в управлении кораблем. Преодолев их, Комаров проявил исключительное мастерство и в необычно сложных условиях весьма точно вручную повел корабль на посадку. И только отказ в работе парашютной системы не позволил кораблю благополучно приземлиться...» [7.1].

Мужество космонавта заслонило чьи-то огрехи и не компетентность, вот только на парашютную систему мастерства Владимира Комарова не хватило: изнутри мчавшегося к земле спускаемого аппарата со спутавшимися парашютами ничего сделать было нельзя...

Уже через три дня после катастрофы космического корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») начала работу официальная государственная комиссия по расследованию причин случившейся трагедии.

Однако перед тем как заняться «разбором полетов», отметим, что версия генерала Николая Каманина, изложенная им в докладе Дмитрию Устинову из Орска еще 24 апреля 1967 года, и буквально в тот же день активно поддержанная Главным конструктором Василием Мишиным о парашютной системе как «виновнице всех бед», еще до начала работы комиссии стала доминирующей – именно в силу своей очевидности: вот горящие обломки спускаемого аппарата космического корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»), вот спутавшиеся парашюты рядом с ними. Какие еще доказательства требуются, дорогие товарищи? Да и ТАСС уже поспешил сообщить на весь мир: Владимир Комаров погиб из-за скручивания строп парашюта. Ну, не будем же мы опровергать заявление нашего советского информационного агентства, в самом-то деле? Как-то это не солидно... И не по партийному... А что скажут в ЦК КПСС? А что скажет сам товарищ Леонид Ильич Брежнев?

Поэтому будем считать причиной катастрофы неисправность парашютной системы. Когда произошла

Космос: запланированное убийство

штатная разгерметизация парашютного контейнера на расчетной высоте начала работы парашютной системы, стенка контейнера, деформированная внутренним давлением, прогнулась и сжала сложенный основной парашют. На участке спуска раскрылся тормозной парашют, который должен был вытащить за собой купол основного парашюта, но последний уже был сжат деформированной стенкой. Автоматика задействовала запасную парашютную систему, но так как отделение тормозного парашюта не состоялось, стропы запутались, и купол запасного парашюта не раскрылся. В момент удара о землю скорость корабля была – по разным оценкам – от сорока до двухсот метров в секунду.

«Аварийная комиссия (председатель - Д.Ф. Устинов, я - секретарь), назначенная для расследования трагического несчастного случая, установила, что его причина - в недоработанности парашютной системы корабля «Союз», - вспоминал директор Центрального научно-исследовательского института машиностроения Юрий Мозжорин.

Пожалуй, единственным открытым источником, из которого можно узнать о ходе работы этой комиссии, сегодня являются четырехтомные воспоминания генерала Николая Каманина. Ему мы и предоставим слово, ограничившись лишь комментированием особенно интересных событий:

«27 апреля (1967 года – С.Ч.).

В 12 часов у секретаря ЦК Устинова состоялось заседание правительственной комиссии по расследованию причин катастрофы космического корабля «Союз-1». Присутствовали Устинов, Смирнов, Пашков, Сербин, Афанасьев, Тюлин, Керимов, Мишин, Глушко, Рязанский, Бармин, Казаков, Ткачев, Северин, Толубко, Карась, Мозжорин, Мельников. От ВВС были Вершинин, Руденко, Гагарин и я. После обстоятельного обсуждения плана, сроков и порядка расследования решили создать семь рабочих подкомиссий:

Космос: запланированное убийство

1. Структура корабля и его наземные и летные испытания.
2. Посадочные устройства и парашютная система.
3. Системы ориентации и автоматика.
4. Измерительный комплекс, связь и управление полетом.
5. Служба поиска.
6. Анализ пленок «Мир» и данных телеметрии.
7. Изучение документации корабля, систем, инструкций, программы полета и боржурналов.

Решили до 15 мая закончить работу подкомиссий, а к 25 мая подготовить общее заключение по происшествию. Во все подкомиссии включены по 2-3 представителя ВВС. Я вошел в состав второй, а Гагарин - четвертой подкомиссии».

Как оперативно работать собрались-то! Рассмотреть все вопросы и все обсуждение завершить всего за месяц (минус еще выходные дни и все майские всенародные праздники). Это в капиталистической Америке, у буржуев расследования катастроф ракетно-космической техники занимают месяцы, а то и годы. А мы – раз, а мы – вжик, и готово!

Почему такая спешка, дорогие товарищи? Вам кто-то на «хвосты» горячие угли положил?

А потому такая спешка, что год 1967-й – особый, юбилейный: пятьдесят лет Великой Октябрьской социалистической революции, пятьдесят лет нашей горячо любимой Советской власти. А чем принято встречать всенародные юбилеи в Стране Советов? Правильно, новыми трудовыми успехами! А какие успехи могут быть у нашей советской космонавтики в юбилейном 1967-м году? Конечно же, реализация проекта «Союз» - стыковка в космосе двух пилотируемых кораблей и переход космонавтов из одного корабля в другой в скафандрах через открытый космос. Это что бы мир рот открыл от удивления и снова убедился, что только «социализм – надежная стартовая площадка для космических ракет». Это чтобы порадовать Советский

Космос: запланированное убийство

народ к Великому празднику – да, есть еще у нас отдельные недостатки в социалистическом быту, но глядите, каковы наши успехи в космосе! Это чтобы утереть нос американцам: пока вы там колупаетесь на своих «Джемини» и заживо сгораете на «Аполлонах», мы – ух, мы – ах, мы – снова самые первые!

Да, оно, конечно, с Комаровым нехорошо вышло... Хотели же к празднику, к Первомаю... Незадача, не получилось, бывает...

Но у нас впереди еще полгода! Сейчас быстренько разберемся на правительственной комиссии с причинами гибели товарища Комарова – и вперед, к новым трудовым свершениям в космосе!

И еще не нужно забывать, дорогие товарищи, что успешный околоземный полет пилотируемых «Союзов» во многом откроет дорогу для пилотируемого облета Луны – потому что очень во многом орбитальные корабли 7К-ОК («Союз») похожи на лунный облетный корабль 7К-Л1: предок-то у них был общий, корабль 7К, задуманный еще товарищем Сергеем Павловичем Королевым.

И заработала правительственная комиссия, затрудилась.

Ну, а мы, чтобы помочь нашей правительственной комиссии в ее плодотворной работе, составим перечень основных неполадок, которые обнаружились во время полета корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»):

- по неизвестной причине не раскрылась одна из двух панелей солнечных батарей – левая, на которой находятся дублирующая антенна радиотелеметрии и КВ-радиолинии;

- постоянно «уходил в отказ» солнечно-звездный датчик 45К, который должен помогать ориентировать корабль на звезды, а его солнечные батареи - на Солнце, и который должен обеспечить необходимую ориентацию осей корабля при его спуске на Землю с использованием аэродинамического качества космического корабля, то есть управляемый спуск;

Космос: запланированное убийство

- аварийный корабль пришлось сажать на Землю не на семнадцатом витке, а на девятнадцатом, поскольку не сработала еще и система ионной ориентации;

- после якобы происшедшего отделения от спускаемого аппарата бытового и приборно-агрегатного отсеков, спускаемый аппарат почему-то сбился с курса и перешел с управляемого на баллистический спуск;

- тормозной парашют почему-то не смог вытянуть из контейнера купол основного, хотя всегда делал это успешно при наземных испытаниях, во время срабатывания системы аварийного спасения 14 декабря 1966 года на 31-й площадке космодрома Байконур, и при спуске на Землю автоматического корабля 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140»). По команде барометрического устройства вышел запасной парашют, но не смог раскрыться, так как оказался в «аэродинамической тени» тормозного и в конечном итоге спутался с ним;

- не прошла команда от высотомера для запуска пороховых двигателей мягкой посадки спускаемого аппарата.

Для того чтобы сделать правильные выводы, правительственная комиссия должна располагать, материальными свидетельствами. Что есть в наличии?

В одной из работ по истории космонавтики читаем:

«Комиссия, занимавшаяся расследованием катастрофы «Союза-1», почти не имела никакого материала для анализа. Спускаемый аппарат превратился в кучу искорёженного, обожжённого металла. Хорошо, хоть парашюты были в более или менее приличном состоянии. То, что не вышел основной парашют, установили быстро. Его так и нашли — оплавленным, в контейнере. Но это было полдела. Понять, что с ним произошло, оказалось куда сложнее» [6.42].

На месте катастрофы побывала масса высокопоставленных товарищей: «Председатель Государственной комиссии по летно-конструкторским испытаниям корабля «Союз» Г.А.Тюлин, академики

Космос: запланированное убийство

В.П.Мишин и М.В.Келдыш, руководители разработок систем Ф.Д.Ткачев, П.И.Северин и (конечно же!) сотрудники Комитета государственной безопасности. Прибыла также группа специалистов промышленности (П.В.Цыбин, С.Н.Анохин, А.Ф.Тополь, В.И.Рыжиков, А.Г.Решетин, А.С.Барер и др.), направленная с задачей провести обследование на месте и не упустить каких бы то ни было деталей случившегося» [7.2].

Видимо, руководящие товарищи и сопровождающие их лица потрудились на славу. Уже на третий день поисковых работ обломки спускаемого аппарата «отправили самолетом в Москву. Мелкие осколки, разбросанные вокруг, собрали и «захоронили», соорудив подобие могильного холмика, на который летчик-испытатель С.Н.Анохин возложил свою фуражку офицера Военно-воздушных сил» [7.2].

Понятно, что найденные обломки корабля нужно где-то складировать и хорошенько изучить – не в кабинет же секретаря Центрального Комитета КПСС Устинова Дмитрия Федоровича их везти в самом-то деле! Поэтому местом для изучения останков спускаемого аппарата корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») выбрали помещение на территории Центрального конструкторского бюро экспериментального машиностроения. Это ничего, что предприятие секретное и эксперта «со стороны» туда не пустят – нам как раз посторонние и не нужны. Нам нужны свои эксперты, собственные. И лучше – из самого же ЦКБЭМ. Ибо кто же лучше всего может найти дефекты и ошибки в конструкции, как не люди, которые эту конструкцию и создавали, не так ли?

Параллельно с работой правительственной комиссии разработчики космической техники начали собственный анализ случившейся трагедии, собрали большое совещание 28 апреля.

«О том, что было найдено на месте падения, - пишет в книге «Ракеты и люди» Борис Черток, - подробно рассказал Цыбин, которого Мишин сразу вызвал в Орск

Космос: запланированное убийство

для помощи группе наших специалистов по СА и в качестве официального представителя ЦКБЭМ.

Цыбин, прилетевший с ним Сергей Анохин и все их спутники были подавлены не только самим фактом гибели Комарова, но и тем, что они увидели на месте падения.

- Во время войны каких только сгоревших самолетов я не насмотрелся, - говорил Анохин, - но то, что мы увидели, не идет ни в какое сравнение. Перекись водорода оказалась гораздо страшнее бензина.

При ударе о землю произошел взрыв и начался пожар. В баках СА сохранилось около тридцати килограммов концентрированной перекиси водорода, служившей рабочим телом для двигателей системы управляемого спуска. Она не просто горит, но активно способствует горению всего негорящего, выделяя при разложении свободный кислород. Из-за нерасчетно высокой скорости снижения лобовой щит отстрелился не на высоте трех километров, а у самой земли. Команда на включение питания гамма-лучевого высотомера также не исполнилась, а следовательно, не была выдана и команда на запуск двигателей мягкой посадки. Удар о землю был таким сильным, что образовалось углубление более полуметра.

После того как были извлечены все остатки деталей конструкции и приборов, включая капсулу с цезием – источником гамма-излучения, на месте падения в присутствии членов Госкомиссии был насыпан небольшой холмик.

Евгений Уткин, руководивший нашей группой в службе поиска, доставил с места аварии остатки «Союза-1» в Подлипки. Они были разложены в помещении КИСа. Зрелище было ужасающее. Оплавленные и обгоревшие приборы были настолько деформированы и смешаны с землей, что даже их авторам трудно было разобрать, что есть что.

Наибольший интерес для разработки версий представляли записи магнитной пленки, хранящейся в

Космос: запланированное убийство

бронекассете телеметрической системы «Мир-3». Однако Сулимов и Комиссаров, которых все убедительно просили любыми усилиями восстановить записи этого «черного ящика», сказали, что кассета оплавлена, и запись на остатках пленки расшифровке не поддается. Для нас, электриков, это было тяжелым ударом. Только телеметрия «Мира-3» могла доказать, что все команды автоматики выдавались и доходили до адресата. Основной парашют был оплавлен внутри контейнера. Вытяжной, тормозной и запасной сохранились» [7.3].

Генерал Николай Каманин, который присутствовал и на этом совещании, записывает в свой дневник:

«28 апреля.

Лучше других сохранилась от пожара парашютная система. Вытяжной, тормозной и запасной парашюты в исправном состоянии. Основной парашют почти полностью сгорел, но все детали его автоматики сохранились. Есть надежда, что причину отказа парашютной системы мы сможем выяснить» [7.4].

«Очевидная» парашютная версия товарищей Каманина-Мишина, как видим, имеет почти что очевидные доказательства. Потому что других практически не сохранилось.

И пошло-поехало... Уже 3 мая второй раз собирается «парашютная подкомиссия – правильно, «куй железо пока горячо!»

Генерал Николай Каманин пишет:

«Состоялось второе заседание аварийной подкомиссии Уткина (подкомиссия, занимавшаяся парашютной системой корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») – С.Ч.). В работе подкомиссии принимали участие Тюлин, Бушуев, Казаков, Попович, Смирнов, Фролов и другие. Утвердили планы работ специальных подгрупп, предусматривающие продувки парашютной системы в аэродинамической трубе и три натурных сброса с самолета макетов корабля с парашютами. До 13-14 мая наша подкомиссия закончит свою работу. Пока ничего нового о причинах происшествия не выявлено» [7.4].

Космос: запланированное убийство

Результатов экспериментальных сбросов макетов с самолета нет, данных о продувках в аэродинамической трубе тоже нет, и соображений о причинах трагедии нет. Но к середине месяца мы закончим. Потому что спешим. Потому что год юбилейный.

И поэтому уже строим планы новых запусков. Это американцы могут себе позволить после катастрофы на «Аполлоне» неторопливый анализ – они хотят высадить своих парней на Луну до конца десятилетия. А нам так нельзя, у нас праздник на носу.

Поэтому уже 7 мая, через две недели после гибели Владимира Комарова, генерал Николай Каманин встречается с Главным конструктором ЦКБЭМ Василием Мишиным:

«Был у Мишина. Василий Павлович ознакомил меня с планом работ по «Союзам». Принято решение запустить еще два технологических корабля «Союз» без экипажа на борту. На подготовку этих двух кораблей потребуется минимум два месяца, пуск их возможен во второй половине июля. Программа полета технологических кораблей упрощена: стыковки не будет, предусматривается лишь несколько сближений кораблей до расстояния 50-70 метров. В августе, по мнению Мишина, возможен полет первой пары пилотируемых кораблей «Союз» со стыковкой их на орбите и переходом двух космонавтов из одного корабля в другой. Всего до ноября 1967 года (почему именно до ноября? Потому что праздник же! – С.Ч.) будут подготовлены к пускам шесть пилотируемых кораблей «Союз». Для выполнения этой программы полетов нужно готовить четыре экипажа (8 командиров кораблей и 8 «выходящих») [7.4].

Мечтать, дорогие товарищи, не вредно. А вот как у вас обстоит дело с устранением дефектов на космических кораблях? А пока никак. Потому что не знаем, что толком нужно устранять и какие бортовые системы кораблей 7К-ОК («Союз») переделывать на корню. Но лететь спешим. Потому что «красный день календаря» - 7 ноября – близок.

Космос: запланированное убийство

Продолжаем читать откровения генерала Николая Каманина:

«С 10 до 13 часов провели заседание аварийной подкомиссии по парашютным системам. Решили до 14 мая провести три сброса с самолета двух ФАБ (фугасная авиационная бомба – С.Ч.) и одного натурального корабля «Союз» с целью проверки влияния тормозного парашюта на работу запасного парашюта корабля.

15 мая (1967 года – С.Ч.).

Весь день провел в Летно-испытательном институте, где заседала парашютная подкомиссия правительственной аварийной комиссии. Присутствовали Уткин, Казаков, Бушуев, Феоктистов, Попович, Смирнов, Ткачев, Винокур и другие.

Провели два сброса ФАБ с открытыми тормозным и запасным парашютами. В первом случае запасной парашют не наполнился, а во втором его наполнение произошло через 20 секунд после сброса (вот те раз! А мы через два месяца в космос снова лететь собрались... - С.Ч.). Продувки моделей в ЦАГИ (Центральный аэрогидродинамический институт – С.Ч.) и расчеты дают основание сделать вывод: совместная работа тормозного и запасного парашютов не обеспечена из-за наличия вихревой зоны в потоке воздуха непосредственно над тормозным парашютом. Запасной парашют находится на внешней границе этой зоны, и его наполнение может быть только случайным» [7.4].

А если бы такие испытания товарищи конструкторы парашютных систем провели до полета корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»), то космонавт Владимир Комаров остался бы жив... Но товарищи конструкторы таких испытаний не проводили. Потому что не думали о безопасности полетов. Потому что думали, как вложиться в сроки. Конец отчетного квартала, конец года очередной пятилетки, и следующий год – юбилейный. Авось и так сойдет. Сработает как-нибудь. И сработало...

Читаем записи генерала Каманина дальше:

Космос: запланированное убийство

«Смирнов и Ткачев провели несколько испытаний по определению усилий, потребных для вытягивания основного парашюта. При статическом испытании это усилие равняется 1,8 тонны, а в динамике полета оно может достигать 3-4 тонн. Усилия, создаваемые тормозным парашютом, оцениваются величиной до 8 тонн (рывок)» [7.4].

И что это? Это усилия от трех и максимум до восьми тонн не хватило, чтобы вытащить якобы сжатый прогнувшейся стенкой основной купол при перепаде давления между негерметичным контейнером и наддутым спускаемым аппаратом всего в 0,7 атмосфер (как в эксперименте в Люберцах, о котором уже упоминалось выше)? Не смешите, дорогие товарищи.

Следим дальше за течением мысли генерала Каманина:

«По работе всех аварийных подкомиссий можно сделать вывод о том, что за 15 дней мая проведено очень много ценных испытаний и исследований, которые обогатили наши знания о корабле «Союз», резко обнажили его недостатки, но пока не привели нас к однозначному заключению о причинах отказа основного парашюта. В рекомендациях подкомиссий очень много, на первый взгляд, дельных и желательных к осуществлению предложений, но... их в большинстве случаев нельзя реализовать. Как говорят: «Благими намерениями ад вымощен», - так и тут: если попытаться осуществить все эти «полезные» рекомендации, то космический корабль «распухнет» в объеме в несколько раз, резко возрастет его вес, и корабль не сможет летать» [7.4].

Вот и истинная цена всем «доработкам»! В теории – хочется, на практике – не может. А если, дорогие товарищи, попробовать не все скопом доработки внедрять, а сделать надежными только те критические системы, от которых зависит жизнь космонавтов? Глядишь, и веса корабль лишнего не наберет, и безопасно летать начнет. И хорошо бы вдумчиво

Космос: запланированное убийство

поработать. То есть не спеша. Чтобы не смотреть на «красные дни календаря» и портреты членов Политбюро ЦК КПСС на стене.

«20 мая (1967 года – С.Ч).

Вчера и сегодня собирался с группой специалистов слетать в Феодосию на испытания со сбросом с самолета макета «Союза-1» с целью проверки работоспособности парашютных систем корабля. Вчера вылет перенесли на сегодня из-за неготовности эксперимента, а сегодня подкомиссия Уткина приняла решение о нецелесообразности эксперимента из-за большого риска разбить корабль и малой вероятности получения новых данных» [7.4].

Вот те нате хрен в томате! Мы готовим к полету целую серию пилотируемых кораблей, и жалеем пожертвовать – может быть! – для безопасности космонавтов каким-то одним макетом! Какова же тогда цена человеческой жизни в нашей Стране Советов?

Версия «сжатых стенок» Каманина и Мишина стала основной при подведении итогов работы правительственной комиссии по расследованию причин катастрофы корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») и гибели космонавта Владимира Михайловича Комарова. Не имея на руках твердых доказательств, комиссия все же сделала однозначные выводы. Единственной причиной невыхода основного парашюта был назван недостаточный запас усилия тормозного парашюта по отношению к силам трения при извлечении блока из парашютного контейнера, сделанного в форме эллиптического цилиндра. Это произошло потому, что имело место зажатие блока стенками контейнера из-за их упругих деформаций под действием перепада давления: одна атмосфера (нормальное атмосферное давление) была внутри спускаемого аппарата корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») и пониженное давление в его парашютном контейнере на высоте ввода системы.

«Сегодня в Летно-испытательном институте, - пишет генерал Николай Каманин, - провели

Космос: запланированное убийство

заключительное заседание подкомиссии по изучению парашютной системы. Главные выводы:

1. Наиболее вероятной причиной невыхода основного парашюта является недостаточность усилия (3 тонны) тормозного парашюта при вытягивании основного парашюта (при статическом вытягивании достаточно усилий в 1,1- 1,8 тонны, но при условиях, когда давление в корабле выше наружного на 0,67 атмосферы, потребное вытягивающее усилие возрастает до трех тонн и более). (А позвольте спросить, дорогие товарищи: при множестве наземных испытаний с самолетов сбрасывались спускаемые аппараты. На них вполне нормально работали все парашютные системы при таких же перепадах. Почему? Или те сбрасываемые спускаемые аппараты были не герметичны? Тогда три копейки цена всем вашим «натурным» испытаниям. Тогда вы, дорогие товарищи, преступники, потому что вместо настоящей работы занимаетесь ее имитацией и ни за что получаете заработную плату из государственного кармана! – С.Ч.).

2. Причиной ненаполнения запасного парашюта является «затенение» его тормозным парашютом. Возможность одновременной работы этих двух парашютов не предусматривалась и ранее в испытаниях не проверялась» [7.4].

Тут можно только развести руками – что, конструкторы парашютной системы во главе с ее Главным конструктором Ф.Д.Ткачевым «не предусмотрели», что их «детище», может быть, будет работать в нештатных условиях? Хотя о каких нештатных условиях речь? Запасной парашют и используется в ситуациях, когда основной парашют не вышел. Неужели никто так и не подумал рассмотреть ситуацию, когда основной парашют застрял в отсеке, а тормозной по-прежнему находится в развернутом состоянии? Кстати, конструкция парашютной системы до катастрофы корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1») не предусматривала

Космос: запланированное убийство

отделения тормозного парашюта при «заклинивании» основного.

И вот тут хочется спросить у разработчиков парашютной системы со всей коммунистической прямотой и пролетарской ненавистью: вы, товарищи, в своем уме или как? Вы ставите на пилотируемый аппарат основную и дублирующую ее запасную систему, и у вас не хватает ума промоделировать ситуации, когда им придется работать вместе – то есть самые простые аварийные ситуации, для ликвидации которых и создавалась запасная парашютная система?

Если верить выводам правительственной комиссии, запасной парашют после выхода из контейнера оказался «затенен» раскрытым тормозным парашютом, имеющим площадь 14 квадратных метров в полностью развернутом состоянии, то есть диаметр чуть больше 4 метров. Напомним, что запасной парашют выходит на меньшей высоте над землей и играет одновременно и роль второго тормозного, и второго основного парашютов. Он «вылетает» из контейнера очень резко и под довольно значительным углом к продольной оси повисшего под тормозным парашютом спускаемого аппарата. Его стропы гораздо длиннее, чем у тормозного парашюта. Тут бы запасному парашюту и пора бы начать раскрываться, но – если верить выводам правительственной комиссии – он вдруг делает рывок в сторону тормозного парашюта и «ныряет» за него. Далее вся эта конструкция должна, по мнению «расследователей», так и лететь до самой земли – раскрытый тормозной парашют и болтающийся белой лентой в его «затенении» запасной парашют. Но как тогда быть с текстом сообщения ТАСС, в котором говорилось, что парашют не раскрылся из-за «спутавшихся строп»? Как быть с тем, что на земле тормозной и запасной парашюты были обнаружены в спутанном состоянии? Ведь вряд ли парашюты могло спутать взрывной волной, возникшей после того, как корабль 7К-ОК № 4 («Союз-1») ударился о землю и взорвался.

Космос: запланированное убийство

Справедливости ради отметим, что позднее в исторической и научно-популярной литературе о пилотируемых космических полетах выводы правительственной комиссии стали чуть-чуть «подправлять». Например, в книге «100 великих авиакатастроф» приводится слегка «модернизированная» версия катастрофы корабля 7К-ОК № 4 («Союз-1»):

«Трагедия произошла во время спуска аппарата. Крышка парашютного контейнера отстрелилась вместе с маленьким вытяжным парашютиком - его вытащил тормозной парашют (на самом деле это вытяжной парашют вытаскивает тормозной – С.Ч.). Далее тормозному предстояло вытащить самый большой, основной купол, но этого не произошло. Корабль падал, вращаясь вокруг своей оси (почему корабль вращался авторы книги, к сожалению, не объясняют – С.Ч.); автоматика сработала и открыла запасной парашют. Но из-за вращения корабля стропы его свились и «задушили» оба купола (вот тут явное противоречие с выводами правительственной комиссии, которая полагала, что запасной парашют был просто затенен раскрытым куполом тормозного парашюта – С.Ч.). «Союз-1» ударился о землю на скорости около 60 м/сек. Корабль лопнул, в нем возник пожар» [7.5].

Какие же рекомендации дала правительственная комиссия конструкторам и испытателям? Читаем в дневниках генерала Николая Каманина:

«Принято решение рекомендовать проведение ряда доработок парашютной системы:

1) вместо запасного парашюта ввести двухкупольную систему с возможностью нормальной посадки на двух и даже на одном парашюте («гениальное» решение: так и не разобравшись толком, почему из контейнера не вышел один парашют, рекомендовать заменить его двумя парашютами! А вот как быть, если и двухкупольная система тоже однажды не выйдет из парашютного контейнера? – С.Ч.);

Космос: запланированное убийство

2) обеспечить возможность отстрела тормозного парашюта;

3) ввести ручное управление парашютами и необходимые средства индикации (то есть ничего этого в пилотируемом космическом корабле изначально не было! Ну, зачем космонавту на спуске в атмосфере знать, вышел ли над его кораблем парашют или застрял в контейнере? От многих знаний – многие печали! - С.Ч.);

4) сократить задержку отстрела теплового щита со 100 до 60-70 секунд и еще раз рассмотреть обоснованность всех временных интервалов в работе автоматики системы приземления» [7.4].

Разумеется, в две недели «расследование» не вложилось, нужно было поторопиться. А если кто-то будет не согласен со всеми выводами правительственной комиссии – ничего, уломаем!

«22 мая (1967 года С.Ч.)

Был в Летно-испытательном институте. Подписывали заключения и выводы подкомиссии. Было много возражений Бушуева, но общими усилиями удалось добиться согласованных выводов.

Уткин, Казаков и Бушуев завтра улетают в Париж на авиационный салон (какое расследование катастрофы, дорогие товарищи? Нам на авиасалон нужно, в Париж! Спешим! – С.Ч.), поэтому на нашей сегодняшней работе лежала печать спешки. Однако надо отметить, что подкомиссия поработала много и продуктивно, а сделанные ею выводы хорошо обоснованы и объективны. Жаль только, что на осуществление ее рекомендаций потребуются месяцы и годы, а было бы желательно осуществить их до очередного пуска «Союзов». Для Мишина и других главных конструкторов складывается очень сложная ситуация: от них будут ждать эффектных полетов людей в космос к 50-й годовщине Октября, но при этом потребуют выполнить все основные рекомендации аварийной подкомиссии, а времени для их реализации не

Космос: запланированное убийство

дадут. В этих условиях полеты космонавтов не состоятся раньше сентября-октября» [7.4].

Но к празднику все-таки успеем! Жизнь, кажется, ничему не учит...

«29 мая (1967 года – С.Ч.).

Сегодня Мишин и Керимов провели Совет главных конструкторов по «Союзам». Обсуждали причины катастрофы «Союза-1», выводы и рекомендации аварийной комиссии и планы дальнейших работ.

Очень неудачный доклад о причинах невыхода основного парашюта сделал Ткачев - он просто зачитал выводы и рекомендации аварийной комиссии, которые и он сам подписал, а затем ужасно плохо их комментировал. Ткачев как Главный конструктор парашютных систем выглядит плохо, он лично не внес ни одного ценного предложения по усовершенствованию систем посадки. Мишин в своих вопросах к Ткачеву, Винокуру, Бушуеву и в репликах по их выступлениям допустил ряд грубых выпадов против председателя парашютной подкомиссии и оказывал давление на ее членов, добиваясь того, чтобы все замечания в адрес ЦКБЭМ по причинам катастрофы были сняты (А может быть, такие замечания действительно стоило бы сделать? Ведь вся конструкция парашютного отсека была задумана и выполнена именно в «ведомстве» Василия Павловича Мишина (об этом мы уже писали выше)! – С.Ч.). Пришлось выступить и указать Мишину на недопустимость нажима на членов аварийной комиссии. Совет в основном принял все рекомендации аварийной комиссии и обязал Мишина подготовить план мероприятий по их реализации.

Решили провести в августе пуск двух технологических кораблей, пуск кораблей «Союз» с экипажами на борту провести в сентябре или в октябре и только после «чистых» (без замечаний) полетов двух беспилотных кораблей» [7.4].

К юбилею родной Советской власти – точно успеем!

Космос: запланированное убийство

«8 июня (1967 года - С.Ч.).

Вчера провели заседание подкомиссии по посадочной системе «Союза». Рассмотрели еще раз выводы о причинах катастрофы «Союза-1». Все (восемь), кроме трех (Бушуев, Кравцов, Кротов), членов подкомиссии, подтвердили ранее сделанные выводы о том, что наиболее вероятной причиной невыхода основного парашюта являются конструктивные недостатки парашютного контейнера: большая плотность укладки парашюта из-за малого объема контейнера, выпучивание его стенок из-за малой жесткости конструкции (привет вам, товарищи конструкторы! – С.Ч.) и, как следствие, большие усилия (до трех тонн), потребные для вытягивания парашюта. Кроме этого, мы не сняли подозрений и с автоматики посадочной системы, хотя и указали, что недостатки автоматики следует считать менее вероятной причиной происшествия» [7.4].

Вот не хотят конструкторы признавать свою вину – и все тут! Хотя вина-то вполне очевидна: стенка контейнера не должна прогибаться из-за разницы давлений и сжимать парашют. Даже при полной разгерметизации контейнера в вакууме – все равно не должна. Конечно, наверное, при утолщении стенки контейнера чуть-чуть возрастет масса корабля. Конечно, мы боремся за каждый грамм веса, но человеческие жизни все-таки дороже. Риска в профессии космонавта и так много, давайте защитим человека хотя бы в самых критических ситуациях. Или товарищи советские конструкторы с этим не согласны?

«20 июля (1967 года – С.Ч.).

За прошедший месяц нет почти никакого продвижения вперед в подготовке пилотируемых полетов: корабль «Союз» и Л-1 не только не готовы, но и неясны сроки их готовности. Ясно лишь одно: весь наш план на 1967 год уже сорван и к 50-летию Октября мы не только не выполним облета Луны, но, по-видимому, не сумеем совершить ни одного пилотируемого полета

Космос: запланированное убийство

(хотя Мишин и Тюлин еще мечтают о полетах космонавтов в августе или сентябре этого года).

(У кого-то еще есть сомнения, на какие цели нацелена советская космонавтика? Не постепенное изучение Вселенной, не освоение космического пространства, а почти что цирковые трюки к очередному празднику. Позавчера мы запускали в космос белочку, вчера вывели на орбиту зайчика, а завтра высадим на Луну Мишку Топтыгина. Зачем, спрашиваете? Глупый какой вопрос. Наш Мишка там, на Луне, поставит красный флажок. А за это Большой Дядя из Кремля даст нам много вкусных конфет. И может быть, даже по головке погладит! – С.Ч.).

Главные причины нашего провала в освоении космоса старые:

1. Излишнее увлечение автоматизацией кораблей (правильно, зачем испытывать космические корабли в автоматическом режиме? Давайте пачками сажать в них космонавтов! Половина погибнет? Ничего! Мы посмертно дадим им звание Героя Советского Союза. А бабы новых космонавтов нарожают. Зато в космос будем летать по два раза в неделю! – С.Ч.)

2. Легкомысленный отказ от «старых» освоенных кораблей типа «Восток» и «Восход» (кто спорит, в век «Боингов» и «Туполевых» можно вполне летать и на «кукурузниках», и даже на «Ньюпорах» - грядки в огороде, например, поливать водой из алюминиевой кружки. – С.Ч.).

3. Спешка с допуском к полетам новых кораблей типа «Союз» и Л-1 (вот это не понятно, товарищи. Сами ведь брали повышенные социалистические обязательства, чтобы успеть аккуратно к празднику, к юбилею. А теперь, что же, в кусты? А теперь сами себе голову пеплом посыпаем? Не хорошо это, не по партийному, не по коммунистически! – С.Ч.).

4. Низкая требовательность к промышленности со стороны ЦК КПСС (Устинов, Сербин) и правительства (Смирнов, Пашков) (спешка (см. пункт 3 выше) – это,

Космос: запланированное убийство

конечно, плохо. Но все равно так хочется нового товарища Сталина! Он только бровью поведет, а мы уже – раз и сделали! И после на душе так хорошо, так покойно! – С.Ч.).

5. Отсутствие дисциплины (не выполняются десятки распоряжений ЦК и правительства) в ОКБ, институтах и на заводах космической «кооперации» и низкое качество работы большинства исполнителей (а это потому, дорогие товарищи, что в отличие от буржуазной Америки, где при всех демократических свободах политику в области космонавтики определяет правительственное агентство НАСА (Национальное управление по воздухоплаванию и исследованию космического пространства – С.Ч.), у нас при плановой экономике и социализме в отечественной космонавтике разброд и шатания – левая рука не знает, что делает правая! – С.Ч.).

Все эти причины имели место и при Королеве, но Королев умел силой своего непререкаемого авторитета, организаторского таланта и неукротимой энергии спланировать людей, направлять их усилия к единой цели и добиваться успеха (Так издавна же известно: плохому танцору всегда яйца мешают, а плохому волшебнику – отсутствие волшебной палочки. – С.Ч.) [7.4].

«29 июля (1967 года – С.Ч.)

Вчера беседовал с К. П. Феоктистовым. Необходимость своего участия в полете Феоктистов мотивировал тем, что корабль «Союз» еще «сырой»: «Мы боимся передавать корабль в таком состоянии в руки военных» [7.4].

А почему же год назад товарищи конструкторы так не боялись? Что, за прошедший год космический корабль «отсырел»? Если бы год назад больше думали не о том, как угодить дядям из высоких кабинетов, и не о том, какими трудовыми свершениями встретить революционные юбилеи, глядишь, и Владимир Комаров был бы жив...

«24 августа (1967 года – С.Ч.).

Космос: запланированное убийство

Вчера провели заседание Государственной комиссии по «Союзам». С докладом по вопросам реализации предложений аварийной комиссии выступил Бушуев. Всеми подкомиссиями было внесено более 200 предложений и рекомендаций. Примерно 1/3 предложений отвергнута Советом главных конструкторов, 1/3 - исполняется, остальные подлежат исполнению. ЦКБЭМ чрезвычайно затянуло (на 2-3 месяца) исполнение рекомендаций по доработке парашютной системы кораблей «Союз». Испытания парашютной системы в Феодосии начались только вчера, до пуска технологических кораблей «Союз» необходимо выполнить 20 сбросов ФАБ-3000 (имитатор СА) и двух макетов корабля. Эти испытания можно закончить не раньше 20 сентября. Два первых технологических корабля, по докладам ЦКБЭМ, можно запускать не раньше 15-20 октября. Постановили: вывоз на полигон технологических кораблей произвести не позже 5 сентября» [7.4].

Успешных испытаний еще нет, но лететь мы хотим. Потому что праздник на носу. А к празднику Советскому народу нужен очередной трудовой подарок от советских ученых и инженеров – покорителей космоса.

«27 сентября (1967 года – С.Ч.)

При подготовке кораблей «Союз» на 31-й площадке произошла большая неприятность: в ходе испытаний солнечных батарей перегорела часть электрооборудования одного из «Союзов» - корабль придется разбирать, менять часть приборов и все испытания начинать сначала. Пуск двух беспилотных «Союзов» намечался на октябрь, но теперь уже ясно, что он состоится, в лучшем случае, в конце года. В Феодосии при испытаниях парашютной системы «Союза» разбились третий контейнер (из двадцати выполненных сбросов парашютной системы с самолета почти половина сопровождалась различного рода неприятностями, а три сброса закончились авариями). Короче говоря, корабль

Космос: запланированное убийство

«Союз» продолжает «брыкаться», и Мишину пока не удается его «оседлать» [7.4].

И год назад, и сейчас ясно, что корабль еще испытывать и испытывать. Зачем же была нужна эта «гонка к празднику»? А теперь выясняется, что и к юбилею можно не успеть...

А парашютная система с почти пятьюдесятью процентным количеством отказов и дефектов – это вообще за гранью понимания. Это система для пилотируемых космических кораблей, одна из самых важных во время полета. И если почти в половине случаев она «дарит сюрпризы», то стоит задуматься: а те ли люди ее создают? Может, нужно не только эксперименты проводить, а в первую голову найти думающих и умелых инженеров-разработчиков? Ведь если вместо парашюта ты нарисовал и изготовил, например, сковороду, то как ее потом не испытывай, парашютировать она все равно не будет.

«6 октября (1967 года – С.Ч.). Феодосия.

С группой космонавтов и инженеров вылетел вчера на самолете Ан-12 в Феодосию на сброс с самолета макета корабля «Союз».

Полигон проводил, как правило, не более двух сбросов в неделю. Сейчас здесь испытывают посадочные системы кораблей «Союз» и Л-1 необходимо провести более 70 сбросов макетов кораблей, - и при прежних темпах работы выполнение программы испытаний могло бы растянуться на 5-6 месяцев, а ВПК и Мишин упорно настаивают на окончании испытаний до 1 ноября (напомним, дорогие товарищи, «день седьмое ноября – красный день календаря!» – С.Ч.)

Сегодня на полигоне установлен своего рода рекорд - произведено три сброса, в том числе в 17:55 был сброшен макет корабля «Союз». Весь процесс раскрытия парашютов и приземления корабля мы вместе с Быковским наблюдали с вертолета Ми-4. Парашютная система сработала нормально, но двигатели мягкой посадки сработали не на высоте 1,2 метра, как это

Космос: запланированное убийство

положено, а на высоте более двух тысяч метров - мягкой посадки не получилось. При скорости ветра восемь метров в секунду корабль приземлялся с большим сносом и ударился о землю не днищем, а боком. При приземлении от корабля отлетело около одного квадратного метра обшивки, амортизация кресел космонавтов, по-видимому, не сработала. При аналогичной посадке пилотируемого корабля космонавты могут получить серьезные травмы» [7.4].

Напомним, это испытания уже обновленной парашютной системы. А кто-то, помнится, еще полгода назад хотел к юбилею Советской власти отправить на околоземную орбиту два экипажа космонавтов. Если бы не спешили к Первому 1967 года – и Владимир Комаров был бы жив...

«16 октября (1967 года – С.Ч.).

У меня были генерал Холодков, полковник Смирнов и космонавт Быковский, вернувшийся в субботу из Феодосии. По их рассказам сброс макета «Союза» 12 октября прошел хорошо, если не учитывать, что отказал высотомер «Тор» и на 3,3 секунды раньше заданного момента сработал временник. Если суммировать все отказы по двум выполненным сбросам, то неприятностей набирается много: отказ двигателей мягкой посадки по вине гамма-высотомеров, порывы КВ- и УКВ-антенн, отрыв приборной доски, отказ «Тора», неправильная работа временника. В общем, по результатам этих двух сбросов нельзя сказать, что посадочная система «Союза» отработана надежно» [7.4].

«Ненадежно» - не то слово, товарищ генерал Каманин. Такую парашютную систему можно с выгодой продавать в страны буржуазной демократии. В клубы «анонимных самоубийц», например

«Комиссия Холодкова дала заключение о допуске кораблей «Союз» к беспилотным полетам, но записала в нем много оговорок и ссылок на заверения Мишина и Ткачева в надежности еще не проверенных окончательно элементов посадочной системы» [7.4].

Космос: запланированное убийство

Растолкуем, чтобы всем было понятно: давайте, дорогие товарищи, к празднику запускать хоть что-то. А замечания на полях... Это для прикрытия известного мягкого места, если наше «что-то» как-то не так полетит. Или вообще не полетит.

«17 октября (1967 года – С.Ч.).

На состоявшемся вчера заседании Госкомиссии решили провести 25-27 октября беспилотные пуски двух «Союзов». После катастрофы Комарова на кораблях «Союз» выполнены большие доработки (особенно по парашютной системе), проведено много новых испытаний (тут мы скромно промолчим про процент неудач в этих испытаниях, не будем портить предпраздничное настроение товарищам испытателям. – С.Ч.)

Корабли стали намного лучше, но отказы отдельных приборов и систем все еще имеют место (эх, хорошо жить в стране «имеющих место отдельных недостатков»! – С.Ч.). При обсуждении сроков пусков у ряда товарищей (Келдыш, Карась и другие) были сомнения в надежности корабля «Союз». У меня также пока нет уверенности в надежности «Союза», но я не стал высказывать свои сомнения по двум соображениям:

1. Мишин и другие главные конструкторы клятвенно заверяют всех в достаточной надежности корабля и его систем.

2. До полетов кораблей с экипажами на борту мы проведем еще два сброса макетов с самолета и выполним два-четыре беспилотных пуска «Союзов» - по результатам самолетных испытаний и беспилотных пусков можно будет окончательно установить все достоинства и недостатки корабля» [7.4].

И снова разложим все по полочкам: ясно, что корабль еще очень не надежен, что его еще нужно дорабатывать и дорабатывать. Но к празднику нужно лететь. Поэтому мы отведем глаза и помолчим. Авось пронесет. А вдруг и впрямь все получится?

Космос: запланированное убийство

Увы, не получилось. Нет, к празднику, к 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции, все-таки успели. Но «отдельные недостатки» и тут имели место быть. Об этом расскажем подробнее ниже.

Выводы правительственной комиссии: может ли гора родить мышь?

К осени 1967 года правительственная комиссия по расследованию катастрофы, происшедшей 24 апреля 1967 года, уже практически завершила свою работу. Конечно, в средствах массовой информации ее выводы не публиковались: зачем советскому народу знать правду? Да и сама трагедия стала уже забываться...

Поэтому выводы, не особенно их афишируя, довели только до сведения посвященных и уполномоченных на владение этой информацией товарищей. Секретно же...

Позволим себе воспроизвести (ну, и естественно прокомментировать в особенно интересных местах) эти выводы в том виде, в котором они изложены в книге «Ракетно-космическая корпорация «Энергия» имени С.П.Королева, 1946-1996 годы»:

«Правительственная комиссия, председателем которой был назначен начальник ЛИИ МАП В.В.Уткин, а членами комиссии от ЦКБЭМ - В.П.Мишин и К.Д.Бушуев, после досконального анализа всех обстоятельств аварии и проведения ряда экспериментов установила, что трагедия произошла из-за невыхода из контейнера блока (упаковки) основного парашюта. Автоматика аппарата зафиксировала повышенную скорость и ввела в поток запасную парашютную систему, но купол этой системы не наполнился, так как был затенен тормозным парашютом, жестко связанным с невышедшей из контейнера упаковкой основного.

Космос: запланированное убийство

Комиссия сделала вывод, что причиной невыхода был недостаточный запас усилия тормозного парашюта по отношению к силам трения при извлечении блока из контейнера, имевшего форму эллиптического цилиндра. Этому способствовало зажатие блока стенками контейнера (упругие деформации) под действием перепада давления: одна атмосфера внутри аппарата и пониженное давление в контейнере на высоте ввода системы. Ситуация с вводом в поток основного купола при перепаде давлений на стенках контейнера проверялась в летных условиях путем сбросов аппарата с самолета, где дефект не проявился в четырех испытаниях. Это было объяснено вероятностным фактором. Комиссия рассмотрела также версию нарушения схемы затяжки и расчеховки основного парашюта, которую после анализа отвергла.

По рекомендациям комиссии был доработан контейнер с целью облегчения выхода из него парашютной системы (коническая форма вместо цилиндрической), увеличение объема, полировка стенок, установлен автономный узел аварийного отделения тормозного парашюта и введено пооперационное фотографирование монтажа парашютов» [7.2].

А теперь сделаем наши комментарии к прочитанному:

1. Очевидно, что основную и запасную парашютные системы не проверяли при совместной работе. Вдумайтесь: конструкторы создают расположенные бок о бок системы, одна из которых должна надежно дублировать другую, и даже не удосуживаются проверить их на совместимость. Хотя, казалось бы, чего проще?

1А. Представим, что вытяжные парашюты не смогли вытащить тормозной. Начинает работать запасная система. Нужно ли проверять ее на взаимодействие с основной парашютной системой с момента выхода из контейнера и до полного раскрытия? Обязательно! Вдруг вытяжные парашюты спутаются с

Космос: запланированное убийство

запасным и не дадут ему раскрыться? А на практике проверяли? Наши конструкторы пожимают плечами и отводят глаза. Товарищи конструкторы, вы не белены объелись?

1Б. Та же ситуация, но только вытяжные парашюты штатно вытащили на свет божий тормозной, и он успешно развернулся. А вот основной парашют почему-то он вытащить не смог (как на спускаемом аппарате корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»)). Начинает работать запасная парашютная система. Как будут взаимодействовать тормозной и запасной парашюты? Могут ли они спутаться? Проверяли такую возможность, товарищи конструкторы? Молчат товарищи конструкторы. Как рыба об лед молчат.

А ведь это же простейшие ситуации штатного ввода запасной парашютной системы после отказа основной! Как же можно было не рассматривать эти варианты? Как можно было их не имитировать при проведении натуральных испытаний?

Интересный взгляд на имевшую место «недоработку» НИЭИ ПДС (то есть конструкторов парашютных систем) у Леонида Комиссаренко, главного конструктора Донецкого производственного объединения «Точмаш», лауреата Государственной премии СССР:

«Несколько слов о степени отработки конструкции. Не раскрылся запасной парашют - обмотался вокруг строп тормозного. Опять вопрос: почему? Оказывается, возможность их одновременной работы ранее не проверялась. Как это, как это? Запасной ведь и нужен на случай отказа основного, цикл работы которого состоит из нескольких этапов: отстрел крышки контейнера - выброс вытяжного - вытаскивание тормозного - вывод основного. На каждом из этих этапов возможен отказ. И циклограмма работы запасного должна быть чётко привязана к виду отказа. Что сделано не было, а это уже преступление.

Космос: запланированное убийство

...В авиации считались нормальными подгонка «по месту», незначительные отступления от чертежа, не влияющие на общие тактико-технические требования, особенно при прокладке труб, кабелей и т.д. Артиллеристы этого не допускали. А на артиллерийском сленге упомянутые «авиационные порядки» приравнивались к понятию «бардак».

Итак: то, что в артиллерии допускалось только по Решению на уровне Главка министерства-производителя и Управления МО (Министерства обороны СССР – С.Ч.), у ракетчиков вершил своей властью простой технолог или конструктор. Согласен, сложность и объём вопросов в артиллерии и ракетной технике даже не подлежат сравнению, это просто разные планеты. Но, судя по всему, «разумные поиски компромиссов при ежедневно возникавших в процессе производства рабочих конфликтах» так до конца и не удались» [7.6].

2. Ни в одном из четырех летных испытаний эффект сдавливания парашюта прогнувшейся стенкой не проявился. Но почему же это якобы случилось в день гибели Владимира Комарова? (На самом-то деле мы даже не знаем, случилось или нет: основной парашют остался внутри своего контейнера и благополучно сгорел там уже на Земле после взрыва и воспламенения перекиси водорода). Тут уважаемая комиссия пожимает плечами, смущенно отводит взгляд в сторону и говорит: «Вероятностный фактор!» Могло быть, а могло и не быть. Замечательное «объяснение», не так ли?

3. Далее следуют рекомендации по доработкам техники, чтобы аварийных ситуаций больше не было. Рассмотрим их подробнее.

3А. Делаем парашютные контейнеры коническими вместо цилиндрических – чтобы парашюты лучше выходили. А что, до трагедии было неясно, что из конуса парашют вытащить проще, чем из цилиндра?

3Б. Увеличиваем объем контейнера для парашюта – чтобы, значит, парашют не застревал. Раньше до этого не додумались: соотнести размеры свернутого парашюта

Космос: запланированное убийство

и контейнера – работа, требующая титанических усилий конструкторской мысли.

ЗВ. Начинаем полировать стенки контейнера – чтобы парашют выходит легко, как по маслу. Нужно быть техническим гением, чтобы прийти к этому простенькому выводу? Почему раньше не сообразили?

ЗГ. Устанавливаем автономный узел аварийного отделения тормозного парашюта. А что же раньше не сообразили, товарищи конструкторы? А потому не сообразили, что даже теоретически совместную работу основной и запасной парашютных систем никто толком не анализировал, а про натурные испытания их в таком режиме вообще не заикались. Но тут ведь все тривиально: если есть хотя бы малейшая вероятность, что тормозной парашют помешает выйти из контейнера запасному, тормозной нужно немедленно удалять! Извилин в головках не хватило, чтобы это понять, дорогие товарищи?

ЗД. Вводим поэтапное фотографирование всего процесса снаряжения парашютных систем. Тоже неординарная мысль, да? Почему же эта простенькая мыслишка не пришла в ваши высоколобые головы до трагедии, разыгравшейся в небе над Орском 24 апреля 1967 года?

(Очень жаль, что в составе правительственной комиссии никто так и не додумался предложить вернуться к использованию скафандров на корабле 7К-ОК («Союз»). Да, тогда бы экипаж, может быть, сократился до двух человек – если, конечно, не перекомпоновать заново внутренний объем спускаемого аппарата, - но зато была бы гарантирована безопасность космонавтов при разгерметизации. Но нет – была необъяснимая ничем «уверенность», что разгерметизаций на «Союзах» никогда не будет).

И вот после таких комментариев начинаешь думать: а те ли люди разрабатывали основную и запасную парашютные системы для кораблей 7К-ОК («Союз»)? Не стоит ли им впредь поручать более

Космос: запланированное убийство

простые работы: например, конструировать спичечные коробки? Только спичек им в руки давать не стоит. На всякий случай.

Но может быть, мы чрезмерно критичны по отношению к товарищам конструкторам? Не слишком ли жестко критикуем итоги полугодовой работы высокой правительственной комиссии? Может быть, «перегибаем палку» в наших словесных оценках?

Послушаем мнение других авторитетных и уважаемых товарищей.

Неоднозначность итогов работы комиссии отмечает и исследователь истории космической техники Сергей Александров:

«Однозначно причина катастрофы так и не была установлена, существуют три версии, не исключаящие одна другую. Парашюты могли не выйти из-за недостаточного усилия вытяжного парашюта при определенном угле атаки; могли застрять в не оптимально спроектированном и деформировавшемся парашютном контейнере; могли приклеиться к стенкам контейнера, на которые могли попасть компоненты теплозащиты при ее нанесении на СА...» [7.7].

Такие же откровения находим и в других работах по истории космических программ:

«Были и такие факты, что плохо укладывались в официальную версию.

К примеру, она не объясняла подпольный эксперимент с «Союзом-2» («эксперимент» с кораблем 7К-ОК(П) № 5, в котором основной парашют вытаскивали из контейнера с помощью крана – С.Ч.) и то, почему при сбросах с самолёта всё было в порядке. Но, как порой бывает, если факт не укладывается в схему, тем хуже для факта» [7.8].

Вот думали, думали, а толком все имеющиеся факты так объяснить и не удалось. Поэтому накатали заключение комиссии, записали в него туманный «вероятностный фактор» - и с плеч долой проблему! Нам нельзя терять время, дорогие товарищи, нас ждут новые

Космос: запланированное убийство

космические старты – к следующим праздничным датам и юбилеям.

А может быть, в работе правительственной комиссии присутствовало и намерение «перевести стрелку» ответственности на другого виновника, покрывая настоящего? Подобного мнения, например, придерживается Леонид Комиссаренко, главный конструктор Донецкого производственного объединения «Точмаш», лауреат Государственной премии СССР:

«Можно ли себе представить несанкционированное проведение столь крупногабаритного эксперимента с вытягиванием парашюта в строго режимной зоне, какой является МИК (монтажно-испытательный корпус), да ещё на полностью готовом к пилотируемому полёту корабле? Да там одних любопытных десятки! И каждый может подойти с вопросом: «А чё это вы тут делаете?» И всем нам известный киношный ответ: «В картишки шпилимся», - не катит. Делаю вывод: эксперимент - не самодеятельность «работников завода, оставшихся на полигоне», а проверка, выработанная в очень узком кругу высокопоставленных руководителей ОКБ-1, во власти которых было обеспечение её проведения доверенным персоналом без участия посторонних. А к этим посторонним в первую очередь следует отнести работников НИЭИ ПДС (парашютистов). Почему? А вот почему:

«В таких ситуациях во все времена и во всех странах неукоснительно действуют два постулата. Постулат второй (менее важный) - надо постараться выяснить истинную причину катастрофы. Постулат первый (более важный) - при расследовании ни в коем случае нельзя допустить, чтобы виновной оказалась ваша фирма, и, если у вас есть какая-либо информация, вредящая вашей фирме, её не стоит оглашать. Правда, бывают редкие, как правило, вынужденные исключения». Академик И.Н. Фридляндер, «Воспоминания».

Космос: запланированное убийство

Результат логичен: «Комарова не вернуть, а судьбы и карьеры десятков людей будут искалечены навсегда. Концы в воду прячутся сами собой - даже в технологию изменений вносить не надо. Утолстим для отмазки на пару десятых стенку контейнера, и всех делов».

К сожалению, акты работы комиссии лежат где-то за семью печатями, и шансов их когда-либо увидеть ноль. А было бы очень интересно наложить на них свои предположения. По «Апполону-13», «Челленджеру», «Колумбии» (то есть по авариям и катастрофам на американских космических кораблях в 1970, 1986 и 2003 годах – С.Ч.) - пожалуйста, смотри - не хочу» [7.6].

Выше мы уже анализировали проведение экспериментов на заводе в Люберцах и на космодроме Байконур и пришли к убеждению, что поставлены они были изначально некорректно. Но Леонид Комиссаренко прав в том, что парашютная версия, высказанная сначала генералом Николаем Каманиным, а потом поддержанная Главным конструктором Василием Мишиным, изначально доминировала над всеми иными версиями.

Солидарен с Леонидом Комиссаренко в оценке работы правительственной комиссии и Марк Аврутин, системный аналитик, который в 60-е годы работал в КИСе (контрольно-испытательная станция – С.Ч.) на заводе экспериментального машиностроения:

«Совершенно бесполезно пытаться искать протоколы тех лет - ничего в них не обнаружить. «Боба» (так называли обнаруженный дефект и, вообще, любое замечание) умело загнали смежнику - разработчику парашютной системы. Сработала корпоративная солидарность, придумали версию «сдавливающей деформации», разработали множество мероприятий по улучшению конструкции и пр.» [7.6].

Факты, мимо которых прошла Правительственная комиссия

Правительственная комиссия, изучавшая причины катастрофы космического корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»), провела достаточно большую работу: можно критиковать ее деятельность в целом, не соглашаться с выводами, но в целом рассмотрен был масштабный круг вопросов, так или иначе относящихся к трагедии, случившейся апрельским утром 1967 года.

Ровно через десять лет, в 1977 году, в издательстве «Машиностроение» будет издана книга Георгия Берегового, Артура Тищенко, Георгия Шибанова и Владимира Ярополова «Безопасность космических полетов», в которой будут обобщены варианты работы аварийных комиссий на основе печального опыта, полученного в СССР в ходе полетов космических кораблей «Союз-1» и «Союз-11». Если сравнить обобщенную схему и реальную работу правительственной комиссии в 1967 году становится ясным, что работа была проведена достаточно основательно:

«Существенное влияние на безопасность полета оказывает техническая (конструктивная) и эксплуатационная надежность как основных, так и аварийных бортовых систем космического летательного аппарата и всего ракетно-космического комплекса, а также психофизиологическое состояние членов экипажа. Анализ надежности сводится к оценке конструктивного совершенства и технологии изготовления систем, отказ которых мог бы явиться наиболее вероятной причиной аварии или катастрофы, и к оценке качества технического обслуживания этих систем в предстартовый период и непосредственно в полете. При таком анализе первостепенное значение имеет полнота охвата всех факторов, которые могут привести к отказу систем и развитию аварийных ситуаций с

Космос: запланированное убийство

неблагоприятным исходом (разгерметизация в условиях космоса, пожар, полный отказ системы стабилизации, ориентации и управления движением и т. д.).

Анализ психофизиологического состояния членов экипажа осуществляется путем сопоставления данных, полученных по каждому из них в предшествующий аварии период полета и в период развития аварийной ситуации, с соответствующими данными, полученными во время тренировок, имитирующих стрессовые условия полета.

С учетом специфики трех упомянутых выше направлений анализа причин аварий и катастроф целесообразно в составе экспертной комиссии, назначаемой для проведения расследования конкретного летного происшествия, иметь три группы специалистов. Первая из групп должна формироваться из специалистов по организации, планированию, подготовке и управлению полетом. В нее также должны входить наиболее компетентные по данной космической программе космонавты. Вторую группу необходимо комплектовать из специалистов, досконально знающих особенности конструкции, технологию изготовления и технического обслуживания всех систем космического летательного аппарата, отказ которых может привести к появлению аварийной обстановки. В третью группу должны входить специалисты по космической медицине, эргономике, психологии.

В целом комиссия по расследованию причин летного происшествия должна комплектоваться так, чтобы в ней не было лиц, заинтересованных субъективно в том или ином исходе расследования.

В случаях, когда авария или катастрофа произошла перед посадкой, в процессе отделения спускаемого аппарата от других модулей или отсеков космического летательного аппарата, при последующем спуске и приземлении спускаемого аппарата, последовательность работы комиссии сводится для всех групп комиссии к:

Космос: запланированное убийство

- общему осмотру и фотографированию потерпевшего аварию спускаемого аппарата и места его приземления;

- опросу оставшихся в живых членов экипажа космического летательного аппарата и очевидцев приземления спускаемого аппарата;

- прослушиванию магнитофонных записей радиообмена между экипажем и наземными службами управления полетом, просмотру видеозаписей.

На основе полученных в каждой из групп комиссии заключений составляется акт с указанием обстоятельств, при которых произошла авария или катастрофа. Кроме этого, в данном акте указываются действительные или наиболее вероятные причины и виновники аварии или катастрофы».

Но все ли вопросы удалось рассмотреть правительственной комиссии? И насколько качественно и непредвзято рассмотреть?

Увы, следует констатировать, что все же многое осталось вне поля зрения правительственной комиссии. Отчасти и потому, что не могла же она критиковать фактически самое себя – систему управления, сложившуюся к концу 60-х годов в самой структуре руководства космическими полетами.

1. Система управления космическими полетами в целом

Убедиться, что управление космическими полетами в те годы стало хаотичным, достаточно просто. Для этого нужно просто проанализировать, как работала эта система.

В системе управления «космический корабль – Земля» функции «Земли» выполняла фактически целая управленческая «триада». Она была разнесена территориально в Москву, в Евпаторию (Крым) и на космодром Байконур (Казахстан) и связана только телефонной, телеграфной и радиосвязью.

Космос: запланированное убийство

Описывая эту управленческую «триаду», Борис Черток отмечает в книге «Ракеты и люди» наиболее характерные ее черты:

«Госкомиссии в полном составе обязаны были собираться на космодроме, чтобы принимать решения о пуске. Только убедившись, что космический аппарат выведен на орбиту, члены Госкомиссии могли разлететься, кто в Евпаторию, а кто в Москву. Госкомиссия не может все время заседать и принимать решения, тем более оперативные. На этот случай были сформированы оперативные группы управления (то есть та самая «триада» - С.Ч.):

- «Т» – Тюратам, то есть космодром (Байконур – С.Ч.);

- «Е» – Евпатория – НИП-16;

- «М» – Москва – ОКБ-1 или НИИ-4.

Первоначально я был назначен руководителем группы «Е». Моим заместителем и одновременно командующим «всеми воинскими силами», участвовавшими в управлении, был Павел Агаджанов. Будучи «от Бога» хорошим организатором и пользуясь правами заместителя командира в/ч 32103, в которую входили все НИПы, средства связи и вычислительный центр, Агаджанов первым освоил новую профессию управляющего полетами. До конца шестидесятих годов никаких средств автоматической обработки и визуального отображения информации в реальном времени на НИП-16 не было. Основным средством получения и передачи команд были засекреченная телефонная и телеграфная связь. Оснащенные десятками электронных экранов центры управления на мысе Канаверал и в Хьюстоне представлялись нам фантастикой.

Свежему человеку обстановка в этом центре напоминала разворошенный муравейник. При управлении полетом первого «Союза» было допущено много ошибок по организационным причинам. Группа «Т», пользуясь властью Керимова и Мишина, учитывая

Космос: запланированное убийство

нештатную аварийную ситуацию, фактически приняла управление на себя. Но средства связи и все группы, необходимые для оперативного управления, располагались на НИП-16. Дублирование команд, несогласованность решений, взаимные претензии в неоперативности принятия решений нервировали людей, разделенных дистанцией в три тысячи километров» [7.3].

Несколько дополнительных штрихов к нарисованной Борисом Чертоком картине:

«Немного об особенностях обеспечения связи с кораблями. Функционально в систему наземных измерительных пунктов, НИП, входили три структуры: на космодроме (ныне - Казахстан), в Центре дальней космической связи под Евпаторией (ныне - Украина) и в Москве. У каждого были определённые особенности. Так, евпаторийский НИП имел более совершенное радиотехническое оборудование; Москва располагала баллистическими центрами, оснащёнными ЭВМ; на Байконуре принимала решения государственная комиссия. Связь между ними и остальными НИПами осуществлялась через узел Генштаба в Москве. Кроме наземных пунктов, в море давно вышли и уже заняли свои места корабли морского космического флота. Только с них можно было отследить многие ключевые элементы полёта вроде включения тормозного двигателя при посадке.

Но центральным узлом связи выбрали Евпаторию. Именно туда должна была стекаться вся информация. Здесь же размещалась главная оперативная группа управления (ГОГУ), почти в полном составе прибывшая на место за сутки до старта» [7.8].

Уже из этих двух описаний хорошо видно, что в системе управления полетами попытка разложить управленческие функции на три территориально обособленные друг от друга структуры, связав их далеко не самыми современными на тот момент коммуникациями, привела к постоянному дисбалансу, при котором каждая из структур периодически пыталась

Космос: запланированное убийство

перетянуть «управленческое одеяло» на себя. В результате общее руководство полетом было неэффективным, требовало постоянных согласований, совещаний координации действий там, где ее – при совместном расположении управленческих структур – можно было вполне избежать.

2. Неэффективность в отдельности каждого звена управленческой «триады»

Ситуация с управлением космическим полетом еще более усложнится, если принять во внимание, что и каждое составное звено управленческой «триады» было отнюдь не совершенно по своей внутренней структуре и тоже представляло собой фактически случайный, сиюминутный набор управленческих звеньев. Опять обратимся за подтверждением этого факта к книге «Ракеты и люди» Бориса Чертока:

«Мы собрались в большой комнате (на НИП-16 в Евпатории – С.Ч.), которая называлась центральным залом управления. Агаджанов, Трегуб и я образовали триумvirат, которому предстояло принять на себя управление «Союзом» непосредственно после отделения его от носителя. Мы сидели плечом к плечу за одним столом, уставленным десятками телефонов, среди которых перед «двенадцатым» – такой условный позывной был у Агаджанова – стоял микрофон. На стенде перед нами были плакаты с позывными, обозначениями команд и раскрашенная программа первых суток полета. Никаких экранов и электронных мониторов отражения информации у нас тогда еще не было, 90% всей информации принималось на слух. Глаза требовались, чтобы смотреть справочные материалы, разложенные в пухлых папках. Вся документация, отпечатанная на «синьках» розово-бурого цвета, была секретной.

Позади нас размещались основные представители многочисленной группы анализа. Они тоже должны были воспринимать на слух по громкой связи все доклады о телеметрической информации, данные баллистического

Космос: запланированное убийство

прогноза, следить за нашими переговорами с НИПами, воспринимать доклады об исполнении команд, быстро соображать, что творится, и по возможности тихим голосом подавать нам советы.

Специалистов по всем системам набралось несколько десятков. Они размещались в других комнатах. Если ответственный за ту или иную систему, находящийся в нашей комнате, желал проконсультироваться со своим подчиненным, он выскакивал из этого главного зала и бежал искать нужных людей. Не добившись ясного ответа, обычно приводил с собой несколько человек, и тут начиналась бурная дискуссия, мешавшая восприятию на слух оперативной информации.

Внушения «двенадцатого» мало помогали, и создавалась опасность, что при нескольких нештатных ситуациях на «борту» у нас, на «земле», может наступить хаос, чреватый непредсказуемыми последствиями. Такие опасения высказывались на вчерашнем совещании» [7.3].

В таких условиях очень сложно было организовать высокоэффективную работу даже в рамках каждого звена «триады». Спасало общую ситуацию только то, что космические полеты были еще относительно редки и краткосрочны. Но и в этих условиях многие решения принимались «на нервах» - с бестолковыми спорами, ненужными дискуссиями, иногда переходящими даже в выяснение отношений как между коллективами управленцев, так и между отдельными сотрудниками.

3. Постоянные внутренние пертурбации структур «триады»

Борис Черток отмечает:

«Начальный порядок в нашем ЦУПе ломали суматошные требования информации, локальные обсуждения, десятки самостоятельных предложений по дальнейшей программе, отвлечение на объяснения

Космос: запланированное убийство

происходящего Керимову, Мишину и доклады в Москву» [7.3].

Удивительно с позиций нынешнего дня, как при такой хаотичной управленческой системе можно было вообще принимать хоть какие-то решения. Очевидно, спасал «мобилизационный фактор» - в самые критические моменты полета система максимально упрощалась, когда решения принимали не многочисленные коллективы, а фактически один человек.

Вот эту управленческую «триаду» и хаотичность принятия решений в ней правительственная комиссия, расследовавшая причины катастрофы, обсуждать, конечно, не могла, поскольку в известном смысле и сама была подобной многозвенной структурой, но созданной для рассмотрения только одной проблемы – катастрофы корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»). Рассмотрение вопросов совершенствования управления на стратегическом уровне принятия решений не входило в компетенцию правительственной комиссии.

Нужно отметить и очень небрежное отношение и правительственной комиссии, и в целом всех участников поисково-спасательных работ на месте катастрофы к поиску фактов, способам их сбора и анализа.

Например, на кадрах кинохроники, показывающих место катастрофы корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»), хорошо видно, что при проведении поисковых работ используются обычные лопаты, грунт не просеивается, отсутствует поиск мелких объектов, которые могли бы оказаться очень важными для обоснования той или иной версии катастрофы.

До сих пор не ясно, возбуждалось ли гражданской или военной прокуратурами СССР уголовное дело по факту гибели дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР Владимира Михайловича Комарова. Если возбуждалось, то кто вел это дело? Против кого оно возбуждалось? Велся ли опрос сотрудников предприятий и организаций, изготавливающих и

Космос: запланированное убийство

испытывающих космическую технику, для установления истины? На каком основании и когда уголовное дело было прекращено?

Из воспоминаний участников событий ясно, что детального осмотра и анализа останков космонавта Владимира Комарова, их биологического обследования никто не проводил. В морге было только получено общее заключение о смерти, и тело космонавта сразу же было кремировано. Поэтому остается до конца не проясненным вопрос, о том, как все-таки и когда наступила смерть космонавта Владимира Комарова:

1) в результате разгерметизации корабля в высоких слоях атмосферы Земли;

2) от перегрева или термического воздействия в ходе полета в атмосфере;

3) от удушья в результате горения различных токсичных материалов внутри спускаемого аппарата;

4) из-за ударной перегрузки при падении на землю двигавшегося с большой скоростью спускаемого аппарата;

5) в результате взрыва двигателей мягкой посадки;

6) из-за вспыхнувшего уже на земле пожара;

7) по другим причинам; в частности, в распоряжении космонавта был комплект НАЗ, – носимый аварийный запас, - в котором имелся снаряженный патронами пистолет. (Правда, версию о самоубийстве космонавта, осознавшего всю безнадёжность своего положения в падающем корабле, можно исключить заранее – среди обгоревших останков 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») был найден пистолет с оплавленной рукояткой и полностью укомплектованной обоймой).

Не были надлежащим образом документированы и свидетельства местных жителей и спасателей, которые первыми оказались на месте катастрофы. В результате многие очень важные нюансы происшедшего остались вне зоны рассмотрения как самой правительственной комиссии в 1967 году, так и всех исследователей

Космос: запланированное убийство

трагической гибели Владимира Комарова в более позднее время.

И, пожалуй, самое главное, чего не сделала правительственная комиссия, - не провела комплексный анализ всей программы 7К-ОК («Союз»). Катастрофа корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») считалась «отдельным случаем». Никто из членов комиссии и не подумал, что хорошо бы проанализировать в контексте гибели корабля 24 апреля 1967 года и все предыдущие неудачные беспилотные запуски.

Доработки космических кораблей: наш очень «надежный» 7К-ОК («Союз»)

Сразу же после катастрофы 24 апреля 1967 года начались доработки кораблей 7К-ОК («Союз»). После окончания работы правительственной комиссии их количество увеличилось: хотя комиссия так однозначно и не установила причину катастрофы, «бить» решили «по площадям» - так сформулировать предлагаемый перечень доработок, чтобы они перекрывали значительную часть спектра возможных неполадок. И это был очень разумный шаг: лучше перебдеть, чем не добдеть!

Исследователь космической техники Сергей Александров отмечал:

«Доработки проводились по всем трем: появились аэродинамические щитки, выводящие аппарат на нужный угол атаки; изменилась конструкция парашютных контейнеров; ужесточили технологию нанесения теплозащиты. Все это сопровождалось дополнительными испытаниями» [7.7].

Вот что пишется об этом процессе доработок в книге «Ракетно-космическая корпорация «Энергия» имени С.П.Королева, 1946-1996 годы»:

Космос: запланированное убийство

«В 1967 году в Центральном конструкторском бюро экспериментального машиностроения совместно с Научно-исследовательским институтом авиационных устройств (ранее Научно-исследовательский экспериментальный институт парашютно-десантных систем) и Летно-испытательным институтом Министерства авиационной промышленности СССР была проведена тщательная проверка увязки парашютных систем с конструкцией спускаемого аппарата и параметрами его движения, а также реализация намеченных в результате работы Комиссии мероприятий по корректировке конструкторской документации, доработке материальной части и т.п. Решением Комиссии по военно-промышленным вопросам при Совете Министров СССР были продлены полномочия Правительственной комиссии по расследованию причин аварии с задачей контроля реализации мероприятий и подготовке заключения по доработанной системе приземления.

По результатам анализа были предложены и реализованы доработки, по режимам работы парашютных систем, была уточнена циклограмма подготовки спускаемого аппарата к посадке на запасной системе в условиях аварии на старте и ограничены допустимые высоты ввода (не более шести километров) этой системы в условиях аварий ракет-носителей в начале участка выведения.

С осени 1967 года начались автономные испытания доработанных элементов конструкции и систем, на основе которых были разрешены беспилотные пуски корабля «Союз». В 1968 году ведутся летные испытания парашютных систем и комплексная экспериментальная отработка спускаемого аппарата и его агрегатов. Выполнена серия сбросов (около 40) весовых макетов с самолета Ту-16 для проверки парашютов и элементов конструкции, обеспечивающих их работу. Проведены самолетные испытания спускаемого аппарата в шести сбросах с самолета Ан-12

Космос: запланированное убийство

и контрольный «копровой» эксперимент путем сброса с вертолета Ми-6 с имитацией предельных (18 м/с) горизонтальных скоростей посадки.

Эти работы выполнялись на базе Военно-воздушных сил СССР в г. Феодосии силами ЦКБЭМ совместно с Летно-испытательным институтом, Научно-исследовательским институтом авиационных устройств, заводами «Звезда» и «Искра» и Военно-воздушными силами СССР с привлечением других смежных предприятий и ведомств. Работы контролировались на месте испытаний представителями Правительственной комиссии. Межведомственное заключение о допуске средств посадки к пилотируемому полету было выпущено и утверждено председателем Правительственной комиссии В.В.Уткиным осенью 1968 года» [7.2].

Читаешь – и сквозь строки оптимизм бьет ключом! Так и хочется песенку какую-нибудь запеть. Например, вот эту: «Все хорошо, прекрасная маркиза, все хорошо, все хорошо!»

Впрочем, доработок и впрямь было много. Свидетельствует главный специалист Центрального научно-исследовательского института машиностроения (головного в отрасли), лауреат Государственной премии Владимир Ходаков:

«Через полтора года после трагедии тогдашний министр общего машиностроения Сергей Александрович Афанасьев попросил меня как секретаря Государственной комиссии и руководителя подразделения министерства еще раз посмотреть результаты расследования, подготовить доклад о всех доработках корабля. Сегодня я впервые приведу поразивший меня тогда факт: после гибели Комарова потребовалось провести более сотни (!) конструкторских, технических и технологических доработок. Вот насколько сырым был корабль Комарова. Провели еще пять беспилотных пусков. И только через 17 месяцев после гибели космонавта «Союз» был по-настоящему готов к

Космос: запланированное убийство

пилотируемому полету. А в апреле 1967-го главные конструкторы не проявили твердости, зная настроения в ЦК КПСС, хотели сделать «подарок стране к 1 Мая и к 50-летию октябрьской революции»... [7.1].

Не все переделки и доработки, однако, стали результатом работы правительственной комиссии. Было много случаев, когда просто доделывали старое – то, на что в ходе «праздничной гонки» не было времени. Тут будет уместно вспомнить одну историю с «переделками», которая имела место еще до трагического полета Владимира Комарова.

Снова предоставим слово генералу Николаю Каманину:

«Первым свои соображения (на заседании Государственной комиссии 16 декабря 1966 года – С.Ч.) по происшествию доложил Мишин. Он мужественно признал, что ОКБ-1 при разработке САС допустило грубые просчеты в логике системы. Неожиданно для всех оказалось, что при обесточивании контактов САС, происходящем при отбое пуска, гироскопы САС через некоторое время встают на упоры и автоматически выдают команду на отстрел спускаемого аппарата. До этого считалось, что срабатывание САС возможно только в трех случаях: по команде руководителя пуска, при накренивании ракеты свыше 7 градусов и при падении ниже определенного уровня давления в камерах сгорания двигателей ракеты. Кроме того, Мишин считал, что при срабатывании САС пожар исключается, а оказалось, что пожар практически неизбежен, так как при разделении спускаемого аппарата корабля и его приборного отсека срабатывают 32 пороховых заряда и разрываются коммуникации.

Причиной катастрофы была несовершенная, точнее, дефектная логика САС» [7.9].

Однако только констатировать «дефектную логику системы аварийного спасения» мало, нужно еще доработать ракетно-космическую технику таким образом, чтобы в будущем напрочь исключить подобные – а еще

Космос: запланированное убийство

лучше, и по возможности любые другие, – аварии. Как обстояло дело с доработками в одной из самых передовых отраслей промышленности СССР? В книге «Ракетно-космическая корпорация «Энергия» имени С.П.Королева, 1946-1996 годы» читаем:

«По результатам анализа аварии 14 декабря 1966 года была установлена причина развития аварии — отсутствие средств дистанционного и срочного выключения системы аварийного спасения до подвода кабель-мачты - и проведена серия доработок: блокирование всех параметров аварийности до «контакта подъема», введение трактов взведения и отбоя САС по транзитным цепям на ракету-носитель, минуя кабель-мачту, внедрение самозапирающихся клапанов на трубопроводах системы терморегулирования, установка огнетушителей на головном обтекателе и введение противопожарной обмотки кабелей» [7.2].

Правда, замечательно? Так и хочется сказать: «молодцы!». И выдать, например, квартальную премию.

Однако с похвалами и премиями подождем. В следующих строках все той же книги читаем:

«Позже, начиная с корабля с заводским № 8 (то есть с новой партии кораблей; напомним, что при запусках сначала на старт шли «активные» корабли с четным номером, а потом – «пассивные» корабли с нечетным номером. - С.Ч.), проведена замена охлаждающей жидкости на антифриз» [7.2].

То есть оставшиеся корабли 7К-ОК («Союз») с третьего по седьмой, которые были уже готовы, никто модернизировать не стал, и на них использовалась в качестве охладителя все та же охлаждающая жидкость, которая уже однажды привела к пожару и, как следствие, к катастрофе на стартовой позиции! Теперь уместно вспомнить, что только корабль 7К-ОК(П) № 3 планировался для беспилотного запуска, а корабли, начиная с четвертого номера, должны были участвовать в пилотируемых экспедициях!

Космос: запланированное убийство

Вот на таком «частично переделанном корабле 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») и стартовал в космос Владимир Михайлович Комаров 23 апреля 1967 года...

Ай, да мастера-передельщики!

Тем не менее, правительственная отмашка на возобновление космических полетов кораблей 7К-ОК («Союз») после всех «переделок» и «доработок» была дана. В конце октября решили отправить в космос два беспилотных корабля – для автоматической стыковки. 27 октября 1967 года стартовал космический корабль 7К-ОК(А) № 6 («Космос-186»). 30 октября был запущен 7К-ОК(П) № 5 («Космос-187»). Ракета-носитель 11А511 очень точно вывела пассивный корабль на расчетную орбиту: он оказался всего в 24 километрах от активного корабля. Немедленно была выдана команда на сближение двух кораблей. Вне зоны видимости средств наземного командно-измерительного комплекса была выполнена первая в мире автоматическая стыковка двух космических кораблей.

Об этом уже через несколько часов сообщили всему миру советские радио и телевидение, на следующий день появились публикации в газетах. Есть долгожданный успех к празднику!

Но успех, однако, получился «не слишком успешным». Анализ бортовой телеметрии с обоих кораблей показал, что автоматическая стыковка завершилась лишь механическим захватом активного (штыревого) стыковочного устройства пассивным (воронкообразным). Оказалось, что последний этап стыковки - причаливание – происходил при большом боковом смещении продольной оси одного корабля относительно другого. Штырь активного корабля вошел в механический контакт с воронкой, был зафиксирован, но из-за боковых составляющих нагрузки погнулся и поэтому не смог полностью войти в воронкообразное приемное устройство на пассивном корабле. Не произошло полного стягивания двух космических аппаратов. Не произошло электрическое соединение их

Космос: запланированное убийство

бортовых систем. Кроме того, в процессе сближения «Космосов» произошел большой перерасход топлива. Состыкованными корабли летали на протяжении двух витков, а потом их расстыковали.

Было решено поочередно вернуть корабли Землю. Первым на посадку пошёл активный корабль 7К-ОК(А) № 6 («Космос-186»). Но из-за уже «традиционного» сбоя солнечно-звездной системы ориентации он вместо управляемого спуска перешел на баллистический. Впрочем, до Земли долетел и даже совершил мягкую посадку. Второй корабль - пассивный 7К-ОК(П) № 5 («Космос-188») решили посадить с помощью ионной системы ориентации. Она тоже «традиционно» отказала. В итоге корабль стал снижаться по не расчетной и очень пологой траектории. Поскольку спускаемый аппарат 7К-ОК(П) № 5 («Космос-188») мог приземлиться где-то в трехстах-четырёхстах километрах восточнее Улан-Удэ, но программа, заложенная в АПО, запрещала такой большой перелет. Поэтому корабль был подорван на высоте около семидесяти километров в районе Иркутска. Осколки, кстати, потом были найдены на территории СССР (напомним, что 7К-ОК(П) № 2 («Космос-133») в ноябре 1966 года в аналогичной ситуации так и не нашли: корабль исчез, словно растворился в воздухе – С.Ч.).

(Кстати, с кораблями 7К-ОК(А) № 6 («Космос-186») и 7К-ОК(П) № 5 («Космос-188») связана одна забавная история. Советскому народу нужно было не просто сообщить об автоматической стыковке – подарке к юбилею Советской власти, но и продемонстрировать хоть какое-то графическое изображение подарка: ведь лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать, правда? Но с другой стороны есть секретность, которую никто не отменял. Вот и предъявили народу вместо настоящих кораблей два объекта цилиндрической формы с растопыренными панелями солнечных батарей и штыреворонкообразными стыковочными механизмами на закругленных спереди торцах: это, мол, и есть наши стыкующиеся «Космосы». Эти картинки опубликовали в

Космос: запланированное убийство

газетах, журналах и даже книгах. Потом, когда в космос уже в открытую стали летать пилотируемые 7К-ОК («Союзы»), исправлять ранее опубликованные картинки никто не стал. Поэтому даже автор данной книги вплоть до поступления на факультет космонавтики Московского авиационного института был абсолютно уверен, что автоматическую стыковку осуществляли две цилиндрические «болванки» с крылышками солнечных батарей. Недоразумение просуществовало до осени 1983 года, когда при встрече с академиком и руководителем кафедры № 601 Василием Павловичем Мишиным алчущие знаний студенты не задали ему вопрос:

- Василий Павлович, а почему на первых автоматических кораблях «Союз» спускаемый аппарат помещался внутрь цилиндрической оболочки?

Сначала Василий Павлович не понял, а когда мы показали ему открытку с изображением стыкующих цилиндрических «Союзов»-«Космосов», рассмеялся:

- Не было никаких цилиндрических стаканов! Это просто в те годы считалось, что мы не имеем права по соображениям секретности сообщать, что на космическом корабле «Союз» бытовой отсек имеет округлую форму, а спускаемый аппарат – форму автомобильной фары. Поэтому Комитет государственной безопасности и потребовал, чтобы обычные 7К-ОК («Союз») одели в маскирующие этот факт цилиндрические «рубашки»!).

Что же получилось? Дорабатывали, переделывали, а корабль 7К-ОК («Союз») по итогам полетов автоматических аппаратов «Космос-186» и «Космос-188» и их стыковки все равно оставался «сырым», ненадежным и не годился для пилотируемых полетов.

Альтернативы не было. Стали «доводить до ума» корабль дальше – на сей раз не спеша, методично, пошагово. А куда торопиться? Праздник прошел. Вот с лунной программой нужно поторапливаться – чтобы не дать американцам первыми развернуть свой флаг над

Космос: запланированное убийство

лунными просторами. А корабли 7К-ОК («Союз») будем теперь доводить без ненужной уже суеты. С оглядкой и даже с перестраховочкой.

Снова обратимся к дневниковым записям генерала Николая Каманина (с нашими комментариями):

«16 ноября (1967 года – С.Ч.).

Вчера провели заседание Госкомиссии по «Союзам». Доклады по итогам полета двух кораблей «Союз» и первой автоматической стыковки сделали Мишин, Черток, Рязанский, Раушенбах, Мнацаканян и другие конструкторы. Общие выводы из докладов: стыковка выполнена отлично, но при излишне большом числе включений двигателей (большом расходе рабочего тела); астроориентация корабля, его спуск с орбиты и приземление не доведены еще до высокой степени надежности - необходимы дальнейшая доработка ряда систем и оборудования корабля и дополнительные испытательные пуски. Решили: обязать Мишина и других главных конструкторов закончить доработки систем корабля «Союз» до января 1968 года; пуск двух беспилотных «Союзов» произвести в марте-апреле, а пилотируемые полеты на них планировать не раньше мая-июня 1968 года» [7.4].

Правильно, дорогие товарищи, прошел праздник – ушла спешка.

«22 февраля (1968 года – С.Ч.).

Вчера на совещании главных конструкторов Мишин объявил, что 26 февраля он отправляет на полигон два технологических корабля «Союз» с намерением осуществить их пуск в период с 5 по 10 апреля. Мишин опять явно торопится. Испытания парашютной системы и системы жизнеобеспечения «Союза» еще не закончены, а морские испытания корабля даже и не начинались. В этих условиях даже при отличных результатах полета двух технологических кораблей мы не сможем дать согласия на полет с людьми. Я говорил с Мишиным по этим неотложным

Космос: запланированное убийство

вопросам, но он, как всегда, легкомысленно отмахнулся от них, как от назойливых мух» [7.4].

«9 марта (1968 года – С.Ч.).

Генерал Фролов и инженер-полковник В. А. Смирнов доложили о результатах совещания в МАП по парашютной системе «Союза». 5 марта главный конструктор парашютной системы вместе с Мишиным утвердили акт о ее доработках, а 7 марта на совещании в МАП Ткачев заявил: «Парашютной системы для «Союзов» нет - она перетяжелена и ненадежна». (Раньше в течение двух лет на всех заседаниях Госкомиссии Ткачев утверждал, что его система имеет надежность «три девятки».) Казаков, Литвинов и Цыбин приняли решение о продолжении доработок и испытаний парашютной системы, испытания могут быть закончены в конце мая. Таким образом, в апреле мы не сможем запустить в космос технологические «Союзы», а пилотируемые полеты на «Союзах» будут возможны только во второй половине года. Все это - результат неоднократных безответственных заявлений Мишина и Ткачева о высокой надежности корабля и его систем» [7.4].

Только вдумайтесь: через шесть лет после начала разработки конструкции космического корабля 7К-ОК («Союз»), почти через год начала его активной «доработки» и натуральных испытаний главный конструктор одной из важнейших бортовых систем – парашютной – публично заявляет, что его системы фактически нет. Чем же вы целую пятилетку у себя на «фирме» занимались, товарищ коммунист Ткачев? На что потрачены немалые народные деньги?

«20 апреля (1968 года – С.Ч.).

Остаются кое-какие сомнения в надежности парашютной системы. Тут еще есть над чем подумать, особенно над запасным парашютом, который три раза рвался при испытаниях [7.4].

То есть даже через год после начала «переделок» и «доработок» уже «модернизированный» парашют рвется

Космос: запланированное убийство

при натуральных испытаниях. Страшно даже подумать, в каком состоянии были обе парашютные системы – и основная и запасная, - когда Владимир Комаров ранним утром 23 апреля 1967 года занял рабочее место в космическом корабле 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»).

Еще полгода доработок бортовых систем корабля. И снова фокусы парашютной системы:

«8 августа (1968 года – С.Ч.).

3 августа при сбросе с самолета макета «Союза» в Феодосии произошла авария: не отстрелился люк корабля, парашютная система не сработала, и корабль разбился. Согласно последней договоренности по испытаниям парашютной системы «Союза» Афанасьев, Мишин, Дементьев, Ткачев и Пономарев решили провести 3-5 зачетных сбросов макета. Первый сброс прошел удачно, а второй закончился аварией - это новая большая неприятность для Мишина и для всей нашей космической программы» [7.4].

Однако доработки все-таки постепенно достигали своей цели. Космические корабли 7К-ОК («Союз») постепенно становились все совершеннее. В апреле 1968 года состоялся успешный полет космических кораблей 7К-ОК(А) № 8 («Космос-212») и 7К-ОК(П) № 7 («Космос-213»), в ходе которого они успешно выполнили автоматическую стыковку, а потом поочередно совершили управляемый спуск. С 28 августа по 1 сентября 1968 года прошел «зачетный» полет космического корабля 7К-ОК(П) № 9 («Космос-238») – тоже вполне успешный. И только после этого пилотируемые полеты в СССР были возобновлены.

Но корабль еще долго показывал свой непростой характер.

В октябре 1969 года из-за неисправности в системе сближения не смогли состыковаться корабли «Союз-7» (Анатолий Филипченко, Владислав Волков, Виктор Горбатко) и «Союз-8» (Владимир Шаталов и Алексей Елисеев).

Космос: запланированное убийство

В апреле 1971 года из-за неисправности стыковочного устройства корабля «Союз-10» (Владимир Шаталов, Алексей Елисеев и Николай Рукавишников) полностью не удалась стыковка с орбитальной станцией «Салют-1».

30 июня 1971 года во время спуска на Землю погибает экипаж «Союза-11» (Георгий Добровольский, Владислав Волков и Виктор Пацаев). В документах Мемориального музея (Москва, арх. № 31862) значится:

«Нештатное вскрытие второго пироклапана системы вентиляции спускаемого аппарата произошло в результате открытия шарикового замка клапана из-за воздействия повышенных ударных перегрузок при разделении бытового отсека и спускаемого аппарата, которое ранее, при летных испытаниях кораблей «Союз» не наблюдалось».

Первопричина трагедии - конструкторско-технологический брак при создании корабля 7К-ОК («Союз»). Кроме того, это следствие того, что начиная с октября 1964 года, с того самого корабля ЗКВ («Восход»), на котором Владимир Комаров вместе с Константином Феоктистовым и Борисом Егоровым впервые поднялся на околоземную орбиту, советские космонавты летали в космос без спасательных скафандров.

Странное решение, правда? У пилотов высотной авиации есть полетные костюмы, даже для пассажиров некоторых самолетов при разгерметизации предусмотрены специальные маски. А космонавты, которым предстояло работать на гораздо больших высотах, стартовали с Земли без скафандров...

В августе 1974 года из-за проблем на этапе сближения не смог состыковаться с орбитальной станцией «Салют-3» космический корабль «Союз-15» (Геннадий Сарафанов и Лев Демин).

В октябре 1976 года неудачей закончилась стыковка корабля «Союз-23» (Вячеслав Зудов и Валерий Рождественский) к орбитальной станции «Салют-5». Кроме того, «Союз-23» еще приводнился в покрытое

Космос: запланированное убийство

льдом озеро Тенгиз. «Надежный» спускаемый аппарат почему-то перевернулся вверх тормашками. К счастью, космонавтов удалось спасти.

В октябре 1977 года при причаливании к орбитальной станции «Салют-6» возникли проблемы со стыковочным устройством на корабле «Союз-25» (Владимир Коваленок и Валерий Рюмин). Стыковка не состоялась.

В апреле 1979 года прогорел двигатель на космическом корабле «Союз-33» (Николай Рукавишников и Георгий Иванов-Какалов).

В 1980 году отказали двигатели мягкой посадки во время спуска «Союза-36» (Валерий Кубасов и Берталан Фаркаш).

Потом началась эра новых модификаций корабля «Союз». В космос стали летать «СоюзыТ», «СоюзыТМ», «СоюзыТМА». Конечно, они были намного совершеннее своего прародителя 7К-ОК («Союз»). Но и на них даже сейчас, через полстолетия эксплуатации корабля «Союз» случаются отказы...

Полусокрытие подвига

Может показаться странным, но подвиг Владимира Комарова наполовину скрывался в советское время. Вся правду о том, как космонавт в течение более чем суток боролся с плохо управляемым космическим кораблем, люди узнали только через два десятилетия, в годы «перестройки».

А тогда, в 1967-м году, как и в более позднее время, подвиг космонавта Комарова было принято замалчивать – СССР вообще было не принято признавать свои неудачи, тем более в святая святых, в области, в которой, по заявлениям советских пропагандистов, Страна Советов была впереди планеты всей – в космонавтике. Первый спутник – наш, советский.

Космос: запланированное убийство

Первый человек в космосе – гражданин СССР Юрий Гагарин. Первая космонавт-женщина – Валентина Терешкова. Первым вышел в космос Алексей Леонов. Первая автоматическая станция, высадившаяся на поверхность Луны, - тоже советская.

И вдруг гибель Комарова...

Как-то не вязалось это с чередой непрерывных триумфов.

Поэтому уже в сообщении ТАСС о гибели космонавта нет всей правды. Соврали, что предполагался только испытательный полет, ни слова не сказали о предстоявшей встрече двух кораблей на орбите и их стыковке, о планировавшемся переходе космонавтов из корабля в корабль. Ни слова не было о неисправностях на борту «Союза-1» и о том, как мужественно и мастерски Владимир Комаров пытался с ними бороться. Более того, если бы трагедии не случилось, если бы космический корабль все-таки успешно приземлился в оренбургской степи, наверняка бы ничего не сказали о тех трудных часах полета, которые пережил космонавт. Рейс на орбиту «Союза-1» был бы представлен как полностью успешный односуточный испытательный полет нового космического корабля.

Вплоть до конца 80-х годов минувшего века о полете Комарова писали очень мало. В популярных книгах об истории советской космонавтики полет упоминался вскользь, одним абзацем: мол, был в апреле 67-го года первый испытательный полет корабля «Союз», полет был полностью успешным, вот только в самом конце его случилась авария и космонавт погиб.

Правда, в 1976 году, к десятилетию трагической гибели Владимира Комарова, в издательстве «Машиностроение» вышла очень скромным по тем временам тиражом пятьдесят тысяч экземпляров и очень небольшая по объему – всего 136 страничек - книга космонавта В.Г.Лазарева и журналиста М.Ф.Реброва «Испытатель космических кораблей», являющаяся

Космос: запланированное убийство

фактически жизнеописанием командира космического корабля «Союз-1». Советские люди хотели знать больше о подвиге Владимира Михайловича, не без оснований полагая, что им о полете первого «Союза» сказали, мягко говоря, не все, поэтому книгу в буквальном смысле смели с прилавков книжных магазинов. Через три года, в 1979-м, издательству пришлось сорокатысячным тиражом фактически делать допечатку популярной книги.

Книга написана хорошо, но, увы, ни дважды стартовавший в космос Василий Лазарев, ни очень известный журналист Михаил Ребров не могли написать всю правду о том трудном космическом полете в конце апреля 1967 года. Поэтому эта часть книги – это даже не сокрытие информации, это откровенная ложь. Если мелкие цитаты из разных частей текста «Испытателя космических кораблей» сложить вместе, то общая картина полета космического корабля «Союз-1» выглядит так:

«Сегодня. 23 апреля 1967 года, в 3 часа 35 минут московского времени в Советском Союзе на орбиту спутника Земли мощной ракетой-носителем выведен новый космический корабль «Союз-1». Космический корабль «Союз-1» пилотирует гражданин Советского Союза летчик-космонавт СССР Герой Советского Союза инженер-полковник Комаров Владимир Михайлович, ранее совершивший космический полет на корабле «Восход»...»

Над космодромом занималось утро, сверкнула и погасла последняя звезда. Невидимые лучи радиоантенн не выпускали корабль ни на одну секунду: проводились радиотехнические измерения траектории. Полученные данные тут же поступали в вычислительный центр, вводились в электронные машины, которые давали ответ на вопрос - каковы параметры орбиты. Полет проходил нормально: «Рубин» докладывал Земле о ходе испытаний.

Космос: запланированное убийство

Голос космонавта, спокойный, рассудительный, доносимый из глубин космоса, оттуда, с расчетной орбиты, звучал размеренно.

Владимир Комаров сообщал о работе систем корабля, своих наблюдениях. Сжато, предельно четко и конкретно отвечал на вопросы Земли, анализировал обстановку. И можно было только поражаться, с какой обстоятельностью и серьезностью выполнял он эту нелегкую работу.

Его нервы и мускулы были крепки. Телеметрические показания, собираемые станциями слежения и передаваемые на центральный пункт управления полетом, свидетельствовали об отличном самочувствии космонавта. В космосе он был сдержан и спокоен.

...Прошли сутки. Сутки испытательного космического рейса. За это время Комаров полностью выполнил намеченную программу испытаний систем нового корабля, провел все запланированные научные эксперименты! В ходе полета космонавт совершал маневрирование кораблем, проводил испытания основных его систем на различных режимах и давал квалификационную оценку технических характеристик «Союза».

Земля постоянно принимала четкую и исчерпывающую информацию из космоса. Слушая твердый и уверенный голос Владимира Комарова, мы восхищались его работоспособностью. Испытатель космической техники выполнял свой долг с полной отдачей сил, как подобает коммунисту. ТАСС сообщал:

- Владимир Михайлович Комаров приступил к выполнению намеченной программы полета...

«Союз-1» завершил третий оборот вокруг Земли. Командир корабля выполняет намеченную программу исследований...

Завершен пятый виток. Программа полета успешно выполняется...

Космос: запланированное убийство

Командир корабля доложил, что самочувствие отличное... все параметры «Союза» в норме...

Завершен тринадцатый оборот...

Летчик-космонавт Комаров провел ряд экспериментов...

Утром 24 апреля после выполнения программы Земля предложила космонавту прекратить полет и совершить посадку.

Мы ждали Володю Комарова, готовились продолжить беседу, которую начали незадолго до старта. Он обещал подробно рассказать о своем втором полете, втором свидании с космосом.

Девятнадцатый виток полета... Земля запросила: «Подключены ли термодатчики?» И сообщила, что все команды проходят нормально. Руководитель полета попросил докладывать о всем, что происходило там, на орбите, в эти последние минуты полета.

- Двигатель отработал 146 секунд, корабль был сориентирован правильно... Все идет нормально. Нахожусь в среднем кресле, привязался ремнями... Не волнуйтесь, датчики подключены.

- Как самочувствие, Рубин?

- Самочувствие отличное, все нормально...

Произошло разделение.

Земля подтвердила: «Приняли разделение». Затем связь прекратилась. После осуществления всех операций, связанных с переходом на режим спуска, «Союз» благополучно прошел наиболее трудный и ответственный участок торможения в плотных слоях атмосферы и полностью погасил первую космическую скорость.

Случилось непредвиденное: при открытии основного купола парашюта на семикилометровой высоте в результате скручивания строп космический корабль снижался с большой скоростью. Никто никогда не сможет рассказать о разыгравшейся на пути из космоса драме. Володя унес с собой тайну своих последних минут...» [7.10].

Космос: запланированное убийство

И это все...

А бывали публикации о космонавтах и космонавтике, в которых полет «Союза-1» вообще не упоминался...

Как мы неоднократно убеждались на страницах этой книги, генерал Николай Каманин был человеком прямым и откровенным. Увы, не всегда. В 1976 году увидела свет его книга «Старты в небо». О полете Владимира Комарова – ни слова. Правда, в тексте есть фраза о том, что на рабочем месте погибли космонавты Владимир Комаров, Георгий Добровольский, Владислав Волков, Виктор Пацаев...

Вся эта завеса «секретности» над полетом Владимира Комарова была с точки зрения здравого смысла просто нелепостью. Не только на «буржуазном Западе», но и в некоторых социалистических странах знали много больше о полете корабля «Союз-1», чем советские читатели. Так, Михаил Охочинский, доцент кафедры «Ракетостроение» Балтийского государственного технического университета «Военмех» имени Д.Ф.Устинова в своей статье, опубликованной в газете «За инженерные кадры», писал:

«В конце 1969 года в Братиславе на словацком языке была издана книга «Человек во Вселенной. Портреты космонавтов». Книга содержала подробный рассказ об освоении космического пространства, о пилотируемых полетах космонавтов СССР и астронавтов США, охватывая период с апреля 1961 по октябрь 1969 года. Одна из глав книги полностью посвящена полету космического корабля «Союз-1», и в ней рассказывается, что в ходе полета предусматривалась стыковка с «Союзом» под номером 2 (приведен состав экипажа) и переход космонавтов через открытый космос из одного корабля в другой. Перечислены неполадки, возникшие на борту, что привело к отмене старт «Союза-2» и невыполнению программы. Приводится подробное описание хода полета первого «Союза», причем используется почти стенографическая запись

Космос: запланированное убийство

переговоров космонавта с Центром управления полетом. Складывается впечатление, что в апреле 1967 года кто-то из авторов книги лично слышал эти переговоры... И если в отечественной прессе того времени фигурировала исключительно официальная версия, в этой книге приводилась действительная история аварийного полета. Начиная с апреля 1970 года книгу эту, изданную в Чехословакии, можно было свободно приобрести в советских книжных магазинах. Получается, что информация, официально ставшая достоянием советского читателя только в 1989 году, задолго до этого являлась вполне доступной...».

Крайне скупое освещение обстоятельств гибели космонавта Владимира Комарова привело к появлению массы слухов. Чего только не придумывали советские обыватели!

Например, говорили, что космонавт сгорел живьем из-за нарушения теплозащитного покрытия космического корабля. Слух возник сразу же после гибели космонавта. Логика обывателя была «безупречной» – раз для прощания в Краснознаменном зале Центрального дома Советской Армии выставили не гроб с телом космонавта, а урну с его прахом – значит, космонавт Комаров сгорел заживо при посадке.

Ходили слухи, что последние слова космонавта слышали радиолюбители то ли в Турции, то ли в Америке, то ли в Австралии. Якобы космонавт кричал, что не хочет умирать.

В ходу некоторое время была и версия о полете, который готовили к празднику Первомай (что, впрочем, соответствовало действительным фактам, но только в этой их части! – С.Ч.). Якобы «советское политическое руководство настояло на срочной организации нового космического достижения к 1 мая. Ракету спешно готовили к старту, первые проверки выявили более сотни неполадок. У космонавта, который должен был отправиться на «Союзе», после сообщений о таком количестве неисправностей поднялось кровавое

Космос: запланированное убийство

давление, и врачи запретили отправлять его в полет. Вместо него уговорили лететь Комарова, как более подготовленного...» [7.11].

Еще на кухнях и в курилках шептались о том, что полет Владимира Комарова был прелюдией к секретным лунным экспедициям. В книге Александра Железнякова, «Секретный космос. Были ли предшественники у Гагарина?» читаем:

«Еще в 1967 году появились слухи, что запуск «Союза-1» был частью нового грандиозного эксперимента, который готовился, но который не удалось провести по техническим причинам. Поговаривали, что вслед за Комаровым на орбиту должен был отправиться еще один корабль, с тремя космонавтами на борту. «Союз-1» и «Союз-2» должны были состыковаться, а затем стартовать в сторону Луны!

Я привожу здесь этот слух именно в том виде, который слышал в середине 1967 года. Фамилии членов экипажа «Союза-2» тогда не фигурировали. Изредка, правда, звучала фамилия Юрия Гагарина, как командира второго корабля. И все!

Это один из нескольких мифов советской поры, который впоследствии нашел практически свое полное подтверждение. Оказалось, что 24 апреля того года, ровно через сутки после запуска «Союза-1», действительно должен был стартовать второй «Союз». Действительно на его борту должны были находиться три космонавта: Валерий Быковский, Алексей Елисеев и Евгений Хрунов. Действительно оба корабля должны были состыковаться. Но вот старт в сторону Луны программой полета не предусматривался. Это единственное преувеличение, которое допустило «изустное народное творчество».

Да, чтобы не забыть. В легенде речь шла и о Гагарине. Действительно, он готовился к тому полету. Официально Гагарин являлся дублером Комарова и сопровождал его до самой кабины корабля. Правда, уже тогда в руководстве советского государства было

Космос: запланированное убийство

принято решение не направлять его в космос. Но космонавт тогда еще этого не знал.

Случившаяся катастрофа тем не менее стала еще одной причиной появления слухов о секретных пилотируемых запусках к Луне. Я вновь удивляюсь логике создателей всевозможных слухов и сплетен, которые многие события истолковывают прямо противоположно их сути. Казалось бы, ну о каких полетах можно говорить, когда погиб человек, когда ясно, что новая машина еще не доведена и что ее еще только предстоит научить летать. Это если рассуждать здраво. А если нет? Тут-то и рождается слух, что сначала надо довести корабль до ума, а потом уже отправлять его в официально объявленный полет. Чтобы не было у «капиталистической пропаганды» лишнего повода «лить грязь на страну Советов».

Попытка такого испытательного рейса согласно легенде и была предпринята 2 марта 1968 года. В тот день в Советском Союзе был запущен космический лунный корабль, который официально именовался «Зондом-4». То, что он не имел ничего общего с тремя первыми космическими аппаратами с таким же названием, стало известно практически сразу. И то, что это должен был быть пилотируемый корабль для лунной экспедиции, заговорили чуть ли не на следующий день.

Программа полета предусматривала облет Луны и приземление спускаемого аппарата. Однако ракета-носитель «Протон-К» не смогла вывести аппарат на требуемую траекторию и он, так и не побывав в окрестностях спутника Земли, возвратился домой, где и сгорел в атмосфере. О неудаче, естественно, не сообщали. Как проинформировало мир Телеграфное агентство Советского Союза (ТАСС), все прошло нормально».

Юрий Летунов, специальный корреспондент Советского радио, вспоминал:

«В редакцию «Последних известий» стали звонить разные люди из разных городов и задавать один и тот же

Космос: запланированное убийство

вопрос: «Правда, что Комаров жив?» Проглотил слух, будто бы ему удалось катапультироваться, и парашют занесло далеко в тайгу и только спустя несколько дней космонавт смог выбраться... Когда дети смотрят «Чапаева», то им хочется верить, что герой выплывет. Они идут на новые сеансы...»

А еще был слух о том, что Владимир Комаров погиб, спасаясь из падающего аварийного корабля: у космонавта не раскрылся индивидуальный парашют.

(Кстати, впервые я услышал эту версию из уст моего отца, известного художника-любителя Владимира Ивановича Чебаненко. Мне было лет пять-шесть, когда в руки попался какой-то «взрослый» журнал. Там был большой фотоснимок одиннадцати советских космонавтов – фотография, видимо, была сделана в промежутке между 1965 и 1967 годами. Я стал спрашивать, что это за люди. Мой отец немного интересовался космонавтикой и всех первых советских космонавтов знал по фамилиям. Он и стал рассказывать, кто из них, когда и какой космический полет совершил. Речь зашла и о Владимире Михайловиче Комарове, отец сказал, что это единственный наш советский космонавт, который дважды летал в космос. И во втором полете погиб.

- Как погиб? – я испуганно вытаращил глазенки. – Задохнулся в космосе?

- Нет, - покачал головой отец. – Задохнуться он не мог, у него был скафандр. Он погиб, когда выпрыгнул из корабля с парашютом. Парашют не раскрылся, и он разбился.

- А зачем же он прыгал из корабля?

- Корабль сломался и стал падать на Землю, - ответил отец. – Тогда Комаров открыл люк и выпрыгнул. Но парашют на скафандре не раскрылся.

У меня было богатое воображение, и я словно воочию увидел, как из открытого люка выбрасывается человек в скафандре и, раскинув руки и ноги в стороны, стремительно летит к земле...

Космос: запланированное убийство

Картина, вставшая перед глазами пятилетнего мальчишки, была настолько яркой, что я лет до десяти – пока не стал читать «взрослые» книги по космонавтике – был абсолютно уверен, что именно так и погиб космонавт Владимир Михайлович Комаров...

Самое интересное то, что в данном случае легко проследить, «откуда растут ноги» у этого слуха. Космонавты на кораблях «Восток» летали в скафандрах, а на Землю возвращались на парашюте, катапультировавшись из кабины космического корабля на завершающем этапе спуска в атмосфере. О катапультах на «Восходах» никто не говорил, но народ пришел к выводу, что раз они были на одноместных «Востоках», то должны быть и на многоместных «Восходах». На первом «Восходе» Владимир Комаров, Константин Феоктистов и Борис Егоров летали без скафандров, а вот Павел Беляев и Алексей Леонов снова были в скафандрах. Значит, если суммировать все вместе, у космонавта Владимира Комарова для испытательного полета на новом корабле должен быть полный арсенал средств спасения – скафандр, катапультируемое кресло, индивидуальный парашют.

Вот так и рождались слухи...).

Слухов после гибели Владимира Комарова появилось так много, что уже через месяц, в мае 1967 года, Юрию Гагарину фактически пришлось опровергать многие из них в интервью корреспонденту «Комсомольской правды» Ярославу Голованову:

«Журналист. Юрий Алексеевич, должно быть, отчасти и по нашей журналистской вине скупая информация о полете Владимира Михайловича послужила причиной различных слухов, отражение которых мы находим и в письмах. Нас спрашивают, правда ли, что В.М.Комаров терял сознание во время орбитального полета, что отказывала радиосвязь, что он замерз, что во время спуска на борту «Союза» возник пожар и т. п. Очень досадно слышать все эти небылицы. Находясь на пункте связи космодрома, я слышал

Космос: запланированное убийство

доклады Владимира Михайловича с орбиты, вплоть до последнего его доклада...

Юрий Гагарин. Комаров замечательно работал все время своего испытательного полета. Ни разу он не докладывал ни о каких неполадках в системах жизнеобеспечения космического корабля. Это было видно и по телеметрическим показаниям аппаратуры. Все время полета радиосвязь была устойчивой, слышимость прекрасной.

Помните, какой спокойный, вроде бы даже нас успокаивающий голос был у Володи? Он работал, ел, спал (в это время он, естественно, не говорил с Землей) по программе.

После доклада, о котором вы говорите, связь с кораблем действительно прервалась. Корабль вошел в плотные слои атмосферы, и его наружные антенны сгорели. Так и должно было произойти. Так было и во время моего полета на «Востоке», так было во время приземления всех других советских космических кораблей. Но в то время «Союз» был уже в зонах видимости наземных радиолокационных станций, которые словно передавали его с рук на руки, вернее, с луча на луч. Доложенные ими параметры спуска еще раз подтвердили, что этап активного торможения с помощью тормозной двигательной установки и последующее пассивное торможение в плотных слоях атмосферы проходят абсолютно нормально, не вызывают и тени тревоги, полностью совпадают с расчетом. Отклонение от заданной точки приземления могло изменяться лишь в пределах буквально нескольких километров уже ввиду чисто местных условий: непредвиденных изменений в направлении и скорости ветра на разных высотах.

На финише все было отлично до того момента, когда должна была сработать парашютная система».

(Ярослав Голованов был практически очевидцем событий 24 апреля 1967 года. В его опубликованных записных книжках «Заметки вашего современника» есть запись:

Космос: запланированное убийство

«...Леонов провел меня на командный пункт, где я и притаился в уголке. Собственно, тут никто ничем не командует, все только ждут. Поступили две важные информации: 1) космонавт вручную сориентировал корабль; 2) включилась ТДУ. Комаров доложил, сколько секунд работала ТДУ, и добавил, что сейчас у него обгорят антенны и связь прервется. «До встречи на Земле!» - сказал эту фразу очень спокойно, буднично. Все очень развеселились, даже Келдыш улыбается. Потом сообщение с радиолокационных станций: засекли, ведут! Уточняется траектория спуска. Приземление произойдет в районе Орска. Новое донесение: завис в шестидесяти километрах восточнее Орска. «Завис» - значит, опускается на парашютах...»).

Еще один слух о полете Владимира Комарова родился примерно через полтора года – после того, как в СССР возобновились пилотируемые космические полеты и в космос на корабле 7К-ОК(А) № 10 («Союз-3») слетал Георгий Тимофеевич Береговой. Распространен этот слух был, в основном, среди ветеранов Великой Отечественной войны. Как-то летом 2002 года у меня состоялась беседа с тогдашним председателем Луганского городского совета ветеранов войны Василием Васильевичем Смирновым. Речь шла о роли ветеранов войны в послевоенном развитии Советского Союза. И вот тогда Василий Васильевич сказал:

- Даже в освоение космического пространства ветераны войны внесли свой большой вклад. И не только на Земле, готовя и обеспечивая полеты ракетно-космической техники, но и в космосе. Вот полет нашего земляка Георгия Берегового... Когда в шестидесятых годах начали испытывать на орбите корабль «Союз», молодой космонавт Комаров что-то там напортачил, ошибся и погубил и себя, и корабль. Потом в космос послали Берегового - летчика с фронтовой закалкой, воздушного аса, испытателя самолетов. Он блестяще справился с заданием...

Космос: запланированное убийство

Мне тогда не захотелось спорить с заслуженным и очень пожилым человеком – Смирнову к тому времени исполнилось уже 87 лет. Не захотелось говорить ему, что разница в возрасте между «ветераном» Береговым и «молодым» Комаровым была всего шесть лет, и что Владимир Михайлович Комаров не только уже летал в космос на корабле «Восход», но еще и был одним из самых опытных и подготовленных советских космонавтов.

Ну, и конечно же, ходили слухи о том, что вместе с Владимиром Комаровым в космос должны были лететь еще Валерий Быковский, Евгений Хрунов и Алексей Елисеев. А может быть, - и сам Юрий Гагарин. Слухи базировались на фотографии из книги космонавта Евгения Хрунова «Покорение невесомости» (Москва, «Воениздат», 1976 год): на ней были запечатлены сам Евгений Хрунов, Алексей Елисеев – оба одеты в белоснежные выходные космические скафандры, - Владимир Комаров, Валерий Быковский (оба в тренировочных костюмах) и Юрий Гагарин (в офицерском мундире).

Некоторые слухи «запускали в оборот» и бывшие кандидаты в космонавты. Так, Анатолий Карташов, участвовавший еще в подготовке к полету первого «Востока», делился своими воспоминаниями:

«Без СП (так сокращенно коллеги называли Сергея Павловича Королева – С.Ч.) некому было возразить, что техника еще не готова, что она сыровата! Пытался возразить и сам Комаров (а слово космонавта, побывавшего на орбите, обычно имело вес). Так ему сказали: не хочешь - полетит кто-то другой. Ну а как это летчик да не хочет?»

Вслед за Комаровым должен был взлететь Быковский. А после стыковки - перейти к Комарову. Но Валера не взлетел из-за серьезных неполадок на старте. И когда окончательно стало ясно, что стыковка не состоится, Комарову дали команду снижаться. Но у Володиного корабля сработал только один тормозной

Космос: запланированное убийство

двигатель вместо двух. Корабль начало вращать. Выпущенный парашют обмотался вокруг корпуса, и «Союз» вошел в землю со скоростью 140 километров в час, то есть 40 метров в секунду. А перед этим, нагревшись от трения о воздух, корабль превратился в жаровню. Володя не сгорел, но высох весь. Приборной доской при ударе ему оторвало ногу» [7.12].

Кстати, и «автоклавная версия», которую мы рассмотрели выше под номером 17, стала «бродить» среди работников НПО «Энергия» далеко не сразу после гибели Владимира Комарова, а - как и написал в своей книге Борис Черток, - «много лет спустя», примерно в конце 80-х годов минувшего столетия. Тогда в «перестроечной» прессе появились первые более или менее правдивые публикации о полете космического корабля «Союз-1». Вот тогда «народ» на космических «фирмах» и стал обсасывать подробности, сочиняя всяческие байки. Я в то время писал и защищал диплом как раз в НПО «Энергия», и поэтому хорошо помню все эти разговоры во время обеденного перерыва и в курилках.

Иногда сногшибательные версии о гибели Владимира Комарова рождаются и сегодня. Так, в книге Льва Данилкина «Юрий Гагарин», вышедшей в издательстве «Молодая гвардия» в серии «Жизнь замечательных людей» в 2011 году читаем:

«Смерть раньше естественно-биологического возраста была в кругу, где вращался Гагарин, скорее правилом, чем исключением; у него постоянно погибали друзья и знакомые, причем особенными, не похожими на обычные, смертями. Товарищ по первому отряду Бондаренко (сгорел в сурдокамере). Генеральный конструктор и гагаринский сэнсэй Королев (зарезали на операции). Космонавт Комаров (сожгли заживо в спускаемом аппарате). Неслетавший космонавт Нелюбов (бросился под поезд). Список этот можно продолжать».

Кто и за что «сжег заживо» Владимира Комарова в спускаемом аппарате космического корабля «Союз» из

Космос: запланированное убийство

текста книги не ясно. Но написано ведь эффектно, броско! Как говорится, «пипл схавает»!

И, конечно же, не могли не возникнуть свои версии происшедшей трагедии у различного рода исследователей советской космонавтики за рубежом. Так, Джеймс Оберг в книге «Красная звезда на орбите» писал:

«В апреле 1967 года космонавт Владимир Комаров погиб, когда парашют его корабля «Союз-1» не сработал при его возвращении из космоса. Хотя советская печать много писала о смерти Комарова, полная история катастрофы никогда не сообщалась. Этого требовала боязнь потерять советское лидерство в «космической гонке».

Через несколько лет Виктор Евсиков, советский инженер, участвовавший в разработке защитного огнеупорного покрытия кораблей «Союз», эмигрировал в Америку. Здесь он записал свои воспоминания о том периоде. Он писал: «Некоторые запуски были проведены почти исключительно в пропагандистских целях. Например, запуск Владимира Комарова на корабле «Союз-1» был приурочен к празднованию Дня международной солидарности трудящихся, ... в конструкторском бюро знали, что корабль ещё не был полностью испытан, и что требовалось определенное время для его окончательной отработки и начала эксплуатации. Но коммунистическая партия приказала провести запуск, несмотря на тот факт, что четыре (на самом деле три – С.Ч.) предыдущих испытательных запуска показали наличие недоработок в системах ориентации, терморегуляции, и в парашютной системе. ... Ни одно из испытаний не было полностью успешным. В течение первого испытательного полета во время спуска прогорел огнеупорный экран. Спускаемый аппарат был полностью уничтожен. Три других неудачи имели различные причины. Сбои в этих испытательных полетах происходили из-за поломок в системе терморегулирования, работала со сбоями

Космос: запланированное убийство

автоматическая система ориентации, и загорались парашютные стропы из-за срабатывания пиротехнической системы. В этих случаях огнеупорный экран работал нормально.

Понятно, что эти неудачи никогда не были рассекречены. Ни один из кремлевских властителей не признал ответственности за решение провести полет Комарова. Евсиков писал: «Ходили слухи, что Василий Мишин, возглавивший ОКБ после смерти Королева в 1966, возражал против запуска. Полет состоялся, несмотря на отказ Мишина подписать задание на полет, так как он считал неготовым возвращаемый аппарат».

Смерть Комарова вызвала лавину слухов, и наиболее ужасный из них о том, что его смертельные крики были зарегистрированы американскими центрами слежения. Согласно этим записям, он еще на орбите знал, что он обречен и, зная это, провел несколько сеансов связи с женой, с премьер-министром Алексеем Косыгиным, и со своими товарищами по космической программе. Когда он начал спуск с орбиты, он сообщил о растущих температурах, затем начал кричать.

Трудно теперь выяснить все подробности относительно трагедии «Союз-1». Если верить Евсикову, то большие проблемы на космическом корабле начались почти немедленно. Комаров ругался: «Проклятая машина, у меня опускаются руки!» В это время он как раз пытался исправить систему ориентации для входа в атмосферу, в чем он, в конечном счете, преуспел. И его траектория спуска далеко пересекла северо-западные области советской территории, не охватываемые американскими средствами слежения за космическими летательными аппаратами в космическом пространстве. Слухи о «смертельных криках» кажутся невероятными. Все же в апреле 1987 года, несмотря на гласность, советы игнорировали двадцатую годовщину смерти Комарова. Полное описание трагедии «Союз-1» по-прежнему вне досягаемости».

Без вины виноватые?

В начале 2000-х годов на экраны вышел документальный фильм «Космос. Первая кровь», рассказывающий о гибели космонавта Владимира Комарова в ходе полета на корабле 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») (впрочем «степень» его документальности не слишком высока: например, в фильм вмонтированы кинокадры неудачного испытательного сброса макета корабля 7К-ОК («Союз») на полигоне под Феодосией, которые авторами фильма представлены в качестве кинохроники реальной посадки корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») 24 апреля 1967 года – С.Ч.). В финальной части фильма голос за кадром скороговоркой называет фамилии конструкторов - Ткачева и Цыбина, - которым «досталось на орехи» за ошибки при проектировании и испытаниях нового корабля. Причем, преподнесено это было таким образом, что у зрителя должно было сложиться мнение: руководитель Научно-исследовательского экспериментального института парашютно-десантных систем Ф.Д.Ткачев и заместитель Главного конструктора Центрального конструкторского бюро экспериментального машиностроения П.В.Цыбин - просто «стрелочники», на которых повесили всю вину за трагедию, происшедшую 24 апреля 1967 года. Цыбин отделался понижением в управленческой иерархии ЦКБЭМ, а Ткачеву выдали по полной – сняли с должности.

Может быть, они и в самом деле ни в чем не виноваты, эти товарищи Ткачев и Цыбин?

А можно ли считать невиновным человека, в институте которого разработали основную и запасную парашютные системы для корабля 7К-ОК («Союз»), но при этом не проверили их в ходе теоретического моделирования и натурных испытаний на взаимодействие? Конечно, лично Ткачев, наверное, эти

Космос: запланированное убийство

парашютные системы не разрабатывал и не испытывал. И то и другое делали его подчиненные – сотрудники НИЭИ ПДС. Должен ли Ткачев отвечать за безответственность инженера Ляпкина? Может быть, стоит наказать самого Ляпкина, «стараниями» которого была создана техническая система, фактически убившая человека?

Этого Ляпкина, конечно, наказать можно – в шею выгнать с работы, может быть, даже посадить за халатность годика на два-три.

Правда, проблему это не решит. Таких «ляпкиных» в стране – миллионы, а на любом предприятии сотни и тысячи. Всех не посадишь.

Но вот создать условия, чтобы «ляпкины» прониклись ответственностью за свои разработки, - это сделать можно.

И сделать это должен был руководитель НИЭИ ПДС Ф.Д.Ткачев. Но, увы, не сделал...

А почти через год после трагической гибели Владимира Комарова вообще заявил, что «парашютной системы у «Союза» по-прежнему нет». Что и означало, что «бардак» в его ведомстве все так же «цветет и пахнет».

Вот верхи и решили найти нового администратора, - такого, который подтянет гайки в разболтавшемся управленческом механизме НИЭИ ПДС.

Поэтому товарища Ткачева Ф.Д. и «попросили» с должности как начальника института, так и главного конструктора.

Но вот вопрос: один ли товарищ Ткачев виноват в том, что весной 1968 года «парашютной системы к «Союза» по-прежнему нет»?

Ну, понятно, что виноваты и некоторые другие члены «творческого коллектива», сложившегося в НИЭИ ПДС.

Но в Стране Советов ведь как обычно бывало? Если намечался «крупный успех» в какой-то области – от балета до ракет, - то у него всегда оказывалось много

Космос: запланированное убийство

соавторов. А если появлялись «отдельные недостатки» или – упаси Боже! – «крупные промахи», то виновник – то есть «стрелочник» – был всегда почему-то только один. Образно говоря, когда пьют шампанское, празднуя победу, пьющих много, когда мылят шею за поражение – шея, как правило, одна. И это правильно. Ведь не может же одна половина страны мылить шею другой?

Но мы же люди принципиальные и справедливые. А потому нам очень интересно, кто хотел «пить шампанское» вместе с товарищем Ткачевым, а теперь скромно отдыхает в тенечке, пока «главному виновному» проводят банно-очистительную процедуру. Нет, до последнего ляпкина шерстить не будем, но трудовые коллективы, в которых жили, живут и – увы! - будут жить свои ляпкины, все-таки назовем.

Итак... В книге «Ракетно-космическая корпорация «Энергия» имени С.П.Королева, 1946-1996 годы» находим перечень скромных соавторов разработки парашютных систем космического корабля 7К-ОК («Союз»):

«Разработка первой в космической технике парашютно-реактивной системы приземления для корабля «Союз» началась в 1961 году и проводилась в ОКБ-1 отделом 11 в тесном сотрудничестве с предприятиями МАП и, в частности, с ЛИИ (Н.С.Строев, с 1966 года В.В.Уткин), заводом 918 (С.М.Алексеев, с 1964 года Г.И.Северин), НИЭИ ПДС (Ф.Д.Ткачев, с 1968 года Н.А.Лобанов), заводом «Искра» (И.И.Картуков)» [7.2].

О, какой сюрприз!

А товарищ Уткин В.В. – это случайно не однофамилец ли того самого В.В.Уткина, который возглавляет правительственную комиссию по расследованию катастрофы корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»)?

Вот ведь как здорово, вот ведь какая партийная принципиальность – сегодня мы что-то строим, а завтра это, нами же и построенное, смело критикуем и даже расследуем причины его аварийной работы. Стоит ли тогда удивляться, что серьезной экспертизы состояния

Космос: запланированное убийство

парашютов, найденных на месте катастрофы корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») так проведено и не было? Поэтому так ничего определенно сказать нельзя, например, о том, был ли поврежден тормозной парашют при прогаре и разгерметизации парашютного отсека или его стропы перегорели уже после наземного взрыва и пожара.

(Честно говоря, к начальнику Летно-испытательного института Министерства авиационной промышленности СССР товарищу Уткину Виктору Васильевичу особых претензий нет – человек честно отработал там, куда его «послала партия» в лице секретаря ЦК КПСС товарища Устинова Дмитрия Федоровича. Но не странно ли, что всего через несколько дней после катастрофы корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») правительственную комиссию возглавил один из разработчиков парашютной системы? Не лучше ли и не честнее ли было бы поручить главенствовать в правительственной комиссии кому-то другому, не связанному столь очевидно с разработкой кораблей 7К-ОК («Союз»)? Например, товарищу Келдышу Мстиславу Всеволодовичу, Президенту Академии Наук СССР, которого еще при жизни называли Главным Теоретиком космонавтики. А может кто-то просто не хотел всестороннего и объективного расследования? Может, кого-то устраивала версия «случайного отказа парашютной системы»? Может быть, кому-то попросту хотелось побыстрее «закрыть вопрос»?)

Списочек предприятий, которые вместе с коллективом товарища Ткачева, внесли огромный трудовой вклад в создание парашютной системы космического корабля 7К-ОК («Союз»), вывесим на видном месте. Страна должна знать своих героев, знать, что на этих предприятиях несут трудовую вахту свои скромные и стеснительные «ляпкины». Которые тоже виноваты в трагедии под Орском 24 апреля 1967 года, но из скромности молчат.

А вот с виной Павла Владимировича Цыбина дело обстоит много сложнее.

Космос: запланированное убийство

В чем корень проблемы? Какова главная причина трагедии?

В результате разницы в давлении между парашютным контейнером и внутренним гермоконтуром спускаемого аппарата металлическая стенка контейнера прогнулась и сжала сложенный парашют так, что он не смог выйти и развернуться. Если бы стенка не прогнулась, никакой катастрофы бы не было.

Почему же стенка контейнера прогнулась? А потому что года за три до гибели космонавта Комарова какой-нибудь конструктор Тяпкин проектировал парашютный отсек и не подумал, что отсек должен обеспечить надежную работу парашютной системы в любых условиях полета: даже если в космосе по какой-то причине произойдет разгерметизация парашютного отсека.

Да, у нас на предприятии идет социалистическое соревнование за то, чтобы сделать все конструкции корабля максимально легкими, – потому что возможности ракеты-носителя 11А511, которой предстоит выводить в космос все это хозяйство, далеко не беспредельны. Но легкость – легкостью, а надежность – надежностью. И легкость не должна влиять на надежность до такой степени, что это скажется потом на безопасности космонавта.

Поэтому легковесное социалистическое соревнование побоку, и рассчитываем на прочность стенки контейнера – кстати, совсем простенькая задачка для того, кто изучал сопротивление материалов, гидравлику и строительную механику. Если при нормальном давлении внутри спускаемого аппарата и вакууме внутри контейнера прогиба стенки практически нет или он приемлемо мал, – годится! С таким контейнером можно лететь в космос.

А вот товарищу Тяпкину, может быть, больше нравилось участвовать в социалистических соревнованиях. Там за результат премию дают. Три рубля к зарплате. Или может быть, Тяпкин просто плохо

Космос: запланированное убийство

учился в институте и понятия не имеет, что вообще есть какое-то «сопротивление материалов». Но зато он хорошо на гитаре играет и в КВН участвует. А еще в «добровольной народной дружине» состоит.

Можно, конечно, одного Тяпкина наказать – как непосредственного виновника. Но над Тяпкиным было много начальников. Нехорошо будет, если мы их не упомянем.

Непосредственно работами по созданию нового корабля руководил и К.Д.Бушуев и даже отчасти М.К.Тихонравов. А вот К.П.Феоктистов отвечал за работы по компоновке и конструкции корабля, а будущий академик Б.Е.Черток - за разработку всего комплекса бортовых систем 7К-ОК («Союза»).

А еще в начале 1965 года проектные работы по кораблю 7К были сосредоточены в отделе 93 И.С. Прудникова. Ведущими же конструкторами корабля являлись сначала Е.А.Фролов, а затем А.Ф.Тополь, заместителем ведущего конструктора был Ю.П.Семенов.

Ну, а над ними еще, само собой, был Сергей Павлович Королев, а потом, после безвременной смерти Сергея Павловича, руководил его преемник Василий Павлович Мишин.

И что, никто из этих уважаемых людей так и не заметил: стенка у контейнера с парашютом слишком тонкая, прогибается в самый критический момент? А не зажмет ли она нам парашют на спуске, дорогие товарищи? И не приведет ли это к гибели космонавта?

Получается, что не заметили...

Можно, конечно, наказать всех скопом – начиная с Ляпкиных-Тяпкиных и до Мишина Василия Павловича включительно.

Но прав академик Борис Черток:

«Ни Королев, ни Мишин, ни любой другой главный конструктор не могут предвидеть все ошибки, которые способны допустить их заместители и многие десятки стоящих за ними специалистов» [7.3].

Космос: запланированное убийство

Поэтому поостережемся без разбору сечь все головы.

И еще учтем, что парашютная система создавалась в «пожарном порядке». И дело было не только в намерении успеть к юбилею Советской власти. Была еще одна ситуация, которая потребовала существенного изменения конструкции парашютной системы. Вот поэтому у семи нянек дитя оказалось без глаза. Читаем в книге «Ракетно-космическая корпорация «Энергия» имени С.П.Королева, 1946-1996 годы»:

«В 1963 году смежные предприятия создали первые образцы систем и приступили к экспериментальной отработке. В ОКБ-1 отрабатывались контейнеры (вот этим и занимался наш «добрлестный» инженер-конструктор Тяпкин! – С.Ч.) и пироузлы парашютных систем, дистанционное контактное устройство (щуп) для запуска двигателя и автоматика системы приземления.

В 1964 году начались летные испытания парашютов при сбросах с самолета весовых макетов спускаемого аппарата на экспериментальной базе Военно-воздушных сил СССР (г.Феодосия), которая была выбрана с учетом необходимости проверки посадки спускаемого аппарата на воду.

После серии копровых сбросов экспериментальных кресел с испытателями в них, проведенных в 1963-1964 гг. на полумакетах спускаемого аппарата, завод 918 (Г.И. Северин) вынужден был снизить предельную допустимую скорость с 10 до 6,5-7,5 м/с. Это «развязало» всю систему приземления, поскольку стала невозможной посадка на запасной системе, а на основной исчез резерв при отказе двигателя. В это время на заводе экспериментального машиностроения (ЗЭМ) готовились макеты спускаемого аппарата для экспериментальной отработки и шло изготовление корпусов штатных изделий. По заданию К.Д.Бушуева в конце 1964 года - начале 1965 года начались авральные поиски выхода из создавшегося

Космос: запланированное убийство

положения (чтобы расставить все точки над «і», поясним: уже были изготовлены корпуса для будущих кораблей и их испытательных макетов, когда выяснилось, что предлагавшаяся к использованию парашютная система не гарантирует безопасной посадки создаваемого корабля 7К-ОК («Союз»). И начался «аврал». – С.Ч.). Проработки отдела 93 показали, что восстановить систему приземления с минимальными доработками спускаемого аппарата можно только при снижении скорости парашютирования до 6,5 м/с на основной системе и при установке двигателей на корпус спускаемого аппарата, чтобы они работали при посадке как на основной, так и на запасной системах. НИЭИ ПДС поддержал предложение об увеличении площади основного купола с 574 до 1000 м с использованием освободившегося после переноса двигателя объема и с дополнительными мероприятиями по уменьшению площади тормозного купола с 18 до 14 м и повышению плотности укладки (!!! – С.Ч.).

Завод «Искра» принял к разработке новые двигатели мягкой посадки, которые устанавливались на переднем днище спускаемого аппарата (4 двигателя) под сбрасываемым теплозащитным экраном. Требования к двигателям были необычными: исключительная компактность (цилиндр с удлинением единица), работоспособность после пребывания в вакууме и безопасность при возможном закрытии соплового блока грунтом, В результате разрабатывается двигатель с усиленным корпусом и сопловым блоком в виде пластины-крышки (22 сопла), который на долгие годы стал базовой конструкцией двигателя мягкой посадки. В ОКБ-1 в срочном порядке проводится соответствующая доработка конструкции спускаемого аппарата и автоматики системы приземления.

В 1965-1966 гг. велась тщательная и всесторонняя комплексная отработка посадки спускаемого аппарата. Проводились морские испытания для проверки устойчивости аппарата и условий для экипажа на плаву а

Космос: запланированное убийство

также для отработки аварийного покидания. Осуществлены копровые сбросы аппарата на грунт и воду с манекенами в амортизационных креслах для проверки прочности и условий переносимости перегрузок. Комплексная проверка участка посадки была выполнена при самолетных испытаниях СА (сбросы с самолета Ан-12 на высоте около 10 км), причем на СА устанавливались все работающие на участке посадки системы, включая радиосредства, в креслах находились манекены с регистрирующей аппаратурой, воспроизводился интерьер кабины. Испытания проводились на экспериментальной базе ВВС в г.Феодосия как межведомственные. Их координацию и контроль работ осуществляло одно из управлений ВВС (начальник управления В.Н.Холодков, затем С.Г.Фролов), методическое обеспечение вел ЛИИ МАП, привлекались подразделения Черноморского флота ВМС СССР. Техническое руководство подготовкой и проведением работ по испытаниям осуществлялось подразделениями ОКБ-1 (зам. главного конструктора Я.И.Трегуб) при участии представителей заказчика от ГУКОС МО СССР (начальник главного управления А.Г.Карась). План предусматривал пять сбросов, но было проведено семь, так как два закончились неудачей и были повторены. В этих неудачных сбросах выявили и затем устранили серьезный дефект: влияние сливаемых остатков перекиси водорода на основной купол запасной системы (пережигание строп и ткани купола). Мероприятия состояли в исключении слива и переходе к безмоментному выжиганию перекиси сразу через все двигатели системы управления спуском. Три из пяти зачетных сбросов проводились по штатной программе с задействованием всех элементов автоматики системы приземления. Они закончились штатной посадкой на основной системе (две на грунт, одна на воду). В двух сбросах имитировались нештатные ситуации: неотделение крышки контейнера основной системы и повышенная скорость движения на основном куполе.

Космос: запланированное убийство

Автоматика распознавала «отказы», и посадка проходила на запасной системе (отметим: это единственный случай испытаний основной и запасной парашютных систем при совместной работе. Как видим, испытания при ситуациях невыхода тормозного или основного парашютов из контейнера экспериментально не проверялись – С.Ч.). По результатам совокупности испытаний спускаемый аппарат и комплекс средств приземления были допущены к летно-конструкторским испытаниям» [7.2].

То есть в спешке создали фактически новую парашютную систему и стали ее экспериментально проверять. Но, увы, не на всех возможных аварийных режимах. Как потом оказалось, никто не занимался изучением одновременной работы основного, тормозного и запасного парашютов. Не додумались? Или спешили отрапортовать к очередной «красной дате»?

Конечно, нет смысла обвинять в некомпетентности трудовые коллективы целых предприятий. Виноват достаточно узкий круг управленцев и непосредственных исполнителей работ.

Правда, иногда этот «круг виновных» стараются слишком уж заузить и свести только к одному человеку – «стрелочнику». Причем этого «стрелочника» выбирают еще и неизвестно, по каким соображениям.

Вот, например, в книге В.В.Порошкова «Ракетно-космический подвиг Байконура» читаем:

«23 апреля (1967 года - С.Ч.) в 3:35:00 ракетой-носителем 11А511 У-15000-04 запущен пилотируемый космонавтом В.М.Комаровым 7К-ОК №4 («Союз-1»). При подготовке этого КК на ТП пл. 31 (космического корабля на технической позиции площадки № 31 - С.Ч.) общее число замечаний по новому кораблю превышало 200. Много замечаний было и по испытаниям беспилотных кораблей, запущенных ранее. Испытатели полигона отказались визировать документы, допускающие КК к пуску. Тогда главный конструктор В.П.Мишин двумя подписями завизировал документ, допускающий КК к пуску (главный конструктор имеет такое право - взять

Космос: запланированное убийство

ответственность на себя). В это время в Москве готовилось международное совещание коммунистических и рабочих партий, и его требовали «ознаменовать». Из двух космонавтов, готовящихся к полету: Гагарина и Комарова, Госкомиссия не рискнула назначить Гагарина и выбрала Комарова. Комаров знал обо всех замечаниях, но всё-таки полетел, хотя шел к кораблю как обреченный. После выхода на орбиту было много замечаний по работе систем корабля. При спуске с орбиты в результате ненормальной работы парашютной системы и несрабатывания системы мягкой посадки корабль разбился. Космонавт Комаров погиб. Он знал, что КК терпит катастрофу, и просил прислать скорую помощь. После катастрофы, как водится, искали «стрелочника» среди испытателей полигона, но большая комиссия ничего не нашла: ни один испытатель полигона не расписался в бортовом журнале на допуск КК к пуску. Корабль был отправлен в полет двумя подписями главного конструктора Мишина, что означало, что он берет всю ответственность на себя. Горько, что ради высокой политики погубили отличного человека и космонавта, глубоко уважаемого на Байконуре. На месте гибели в Казахстане Владимиру Комарову установлен памятник» [7.13].

Что тут скажешь? Что нет в этом тексте ни слова правды? Что из Главного конструктора ЦКБЭМ Василия Павловича Мишина автор книги «Ракетно-космический подвиг Байконура» зачем-то лепит образ злодея, фактически пославшего Владимира Комарова на смерть?

А вот еще один образчик создания образа «единолично ответственного». Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР Константин Петрович Феоктистов участвовал в разработке еще первого искусственного спутника Земли, потом руководил проектированием кораблей «Восток» и отчасти «Восход», был одним из ведущих разработчиков корабля 7К-ОК («Союз»). Может быть, именно поэтому Анатолий

Космос: запланированное убийство

Завалишин в статье «Хроника курьезов и трагедий в пилотируемой космонавтике» пишет:

«О безопасности полета космонавта речь не шла.

Поэтому не геройство проявляли разработчики-конструктора, которые месяцами не выезжали с космодрома Байконура, чтобы успеть запустить космический корабль «Союз-1» к 1 мая 1967 года. А они вместе с К.П.Феоктистовым, который почему-то рассказывал о корабле, а не обучал В.М.Комарова, устраняли свои недоработки, огрехи, промахи и т.д.

По всей вероятности главному проектанту по теме «Союз-1» К.П.Феоктистову нужно было не рассказывать «сказки» В.М.Комарову, а проверить отработанность и надежность всех узлов корабля, технологии укладки ЭВТИ и процесса полимеризации теплозащиты.

И как проектант К.П.Феоктистов, видимо, не придавал должного значения закладке парашюта с настораживающей особенностью необходимой конструктору.

Причин оказалось много. За этими причинами стояли скорее всего небрежность, а то и некомпетентность отдельных людей. И это при необходимой 100-процентной надежности полетов» [7.14].

Конечно, Константин Петрович Феоктистов отчасти тоже виноват в трагическом исходе полета корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»), но не надо вешать на него всех собак. Тем более что именно Феоктистов первым осознал степень своих ошибок и лично «рвался в бой», намереваясь повторить испытательный полет, лично исправить ошибки. Генерал Николай Каманин на этот счет в своем дневнике отмечал:

«7 мая (1967 года, то есть всего две недели спустя после катастрофы 24 апреля – С.Ч.).

На вопрос Мишина: «Кого будем посылать в первый полет на активном корабле (после возобновления полетов – С.Ч.)?» - я ответил: «К полету

Космос: запланированное убийство

будут готовы Николаев, Береговой, Волынов и Шаталов - любой из них отлично справится со стыковкой кораблей». Мишин показал мне адресованное ему письмо от Феоктистова, в котором тот просит послать его в очередной космический полет на «Союзе». Я сказал Мишину, что меня беспокоит работоспособность Феоктистова в невесомости (в первом полете у него были иллюзии перевернутого состояния) и ограниченность времени на его подготовку (2-3 месяца).

29 июля (1967 года – С.Ч.)

Вчера беседовал с К. П. Феоктистовым. Он надеется преодолеть все трудности предстоящего полета на «Союзе» и уверен, что с нашей помощью он сумеет подготовить себя к полету и выполнить задание. Необходимость своего участия в полете Феоктистов мотивировал тем, что корабль «Союз» еще «сырой»: «Мы боимся передавать корабль в таком состоянии в руки военных». Мне приятно было сознавать, что передо мной сидит безусловно умный, смелый, волевой человек. Многое из того, что он говорил в защиту своего стремления лететь на «Союзе», было естественным в его положении «соавтора» корабля» [7.4].

Пройдут годы и Константин Петрович Феоктистов откровенно напишет в книге своих воспоминаний «Траектория жизни»:

«Если бы мы провели еще один пуск, то, может быть, удалось (конечно, скорее всего, нет) выявить дефект, приведший впоследствии к гибели Комарова. Куда мы спешили? Запуск планировался на последнюю декаду апреля, и вполне возможно, у нас были какие-то обязательства сделать это к 1 мая. Это решение — на нашей совести» [7.15].

По результатам работы правительственной комиссии и расследования причин катастрофы корабля 7К-ОК(А) № 4 (Союз-1) были сделаны оргвыводы - заместитель Главного конструктора Цыбин и группа товарищей получили строгое взыскание «за недостаточную и некачественную отработку корабля».

Космос: запланированное убийство

Конечно, всего предусмотреть невозможно. Но нужно помнить, что к аварийной ситуации, в результате которой погиб космонавт Владимир Комаров, привело элементарное пренебрежение правилами разработки космических систем: совместная работа основной и запасной парашютных систем не анализировалась в полной мере, а изготовленную «в металле» систему не испытали должным образом. На имеющиеся недостатки в конструкции корабля иногда просто закрывали глаза – мол, и так полетит. Главное – вовремя доложить «наверх», что план выполнен, корабль готов к полету, все будет хорошо.

Увы, даже гибель Владимира Комарова на корабле 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»), к сожалению, не научила конструкторов космической техники до конца продумывать предлагаемые ими решения. Так, например, в 80-е годы на новых кораблях серии «СоюзТМ» решили для экономии расхода топлива бытовой отсек отделять от спускаемого аппарата и приборно-агрегатного отсека до выдачи космическим кораблем тормозного импульса перед посадкой на Землю. Вроде бы все правильно: меньше масса корабля, меньше топлива требуется на его торможение – экономия! И если «экономика должна быть экономной», почему бы космонавтике тоже не быть экономной? Новшество прижилось и до полета корабля «СоюзТМ-5» в августе 1988 года успешно использовалось. Но вот корабль «СоюзТМ-5» из-за неполадок в бортовых системах не смог выдать импульс на торможение. Корабль мог остаться на орбите надолго, и у космонавтов Владимира Ляхова и Абдула Ахада Моманда (афганский космонавт) просто бы закончились необходимые для жизни ресурсы: воздух, вода, еда. А направить спасательный корабль было нельзя: он не смог бы состыковаться с кораблем «СоюзТМ-5» - стыковочный агрегат, напомним, был на бытовом отсеке, который за несколько минут до неудачного включения двигателя на торможение был отделен «в целях

Космос: запланированное убийство

экономии». Космонавтов, конечно, спасли, тормозные двигатели через сутки запустили повторно. Но о чем думали конструкторы, принимая «экономное» решение?

Были, однако, и принципиальные люди. Которые не испугались сказать правду, несмотря на мнения из высоких кабинетов и всеобщие желание угодить советскому руководству к очередному «красному празднику». В книге «Ракетно-космическая корпорация «Энергия» имени С.П.Королева, 1946-1996 годы» читаем:

«Результаты трех беспилотных пусков (первых кораблей 7К-ОК («Союз»), два пуска «Космос-133» и Космос-140» и авария на стартовой позиции 14 декабря 1966 года – С.Ч.) были подвергнуты тщательному анализу, а рекомендации по выявленным замечаниям полностью выполнены. Перед ведущими специалистами ЦКБЭМ был поставлен вопрос: следует выполнить контрольный беспилотный пуск или можно идти на пилотируемый полет? Вопрос обсуждался на серии совещаний, которые проводили Я.И.Трегуб и К.Д.Бушуев. На итоговом совещании у В.П.Мишина с приглашением широкого круга специалистов в центре обсуждения стоял тот же вопрос выбора и одновременно заслушивались доклады о готовности систем и конструкции корабля к пилотируемому пуску. Многие выступили за проведение пилотируемого полета. С возражением против него выступил И.С.Прудников, обосновав свое мнение тем, что тепловая защита требует дополнительной проверки (а ведь как в воду глядел И.С.Прудников – С.Ч.). Однако большинство специалистов выразили уверенность в надежности доработанной защиты и успехе полета. По итогам обсуждений было внесено предложение о проведении пилотируемого испытательного полета, одобренное в дальнейшем МОМ и ВПК и доложенное в ЦК КПСС. Так было принято решение, которое оказалось роковым» [7.2].

Жаль, что тогда не прислушались к мнению И.С.Прудникова.

Космос: запланированное убийство

Впрочем, история ничему не учит. Как полагают многие эксперты в области космонавтики, в конечном счете, за всеми катастрофами в истории освоения космоса, повлекшими человеческие жертвы стоит именно такая причина - пренебрежение доскональной проверкой и испытаниями всех систем космических кораблей.

(Кстати, в самом ЦКБЭМ долго еще говорили, что заместителю Главного конструктора Цыбину Павлу Владимировичу «выдали люлей» не столько за недостатки при проектировании и испытаниях корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»), сколько за «неполное сокрытие данных» о катастрофе. Генерал Николай Каманин делает 17 мая 1967 года запись в своем дневнике:

«Вершинин, Руденко и я были на совещании у Смирнова. От промышленности были Тюлин и Цыбин. Разбирали секретное письмо в ЦК КПСС корреспондента «Советской России» по Оренбургской области Горбатова. Содержание письма: «На месте гибели Комарова местные жители находят мелкие детали корабля, ходят слухи, что часть останков Комарова зарыта на месте его гибели. К «могиле» Комарова приходят и приезжают тысячи людей». Горбатов предлагает поставить обелиск на месте приземления корабля «Союз-1». На письме есть резолюция секретаря ЦК (Д.Ф.Устинова – С.Ч.): «Л. В. Смирнову. Разобраться, наказать виновных». ЦК и Смирнов восприняли это письмо как доказательство плохой работы службы поиска и вознамерились искать козла отпущения среди руководства ВВС.

По моему приказу 24 апреля из обломков корабля был извлечен только труп Комарова - все детали корабля остались там, где они были зафиксированы в момент аварии. Место аварии было сдано под охрану, и допуск специалистов к нему начался только утром 25 апреля с разрешения Цыбина. Цыбин фактически возглавлял все работы аварийной комиссии, а представитель ВВС инженер-подполковник Лапочкин - был подчинен Цыбину и обеспечивал работу комиссии

Космос: запланированное убийство

рабочей силой, связью, вертолетами и т. д. Когда Смирнов понял, что к ВВС придраться невозможно, он начал отходить от попыток искать виновных и весь вопрос свел к тому, стоит ли ставить обелиск на месте гибели Комарова» [7.4]

То есть представителей Военно-воздушных сил СССР за факты «просачивания информации» вывели из-под удара карающей партийной десницы, а заместитель Главного конструктора Павел Владимирович Цыбин получил по полной программе...).

Многие из разработчиков космической техники понимали свою долю ответственности за гибель Владимира Комарова. Много лет спустя Борис Черток писал:

«То, что случилось с Комаровым, — это наша ошибка, разработчиков систем. Мы пустили его слишком рано. Не доработали «Союз» до нужной надёжности. В частности, систему приземления, систему отстрела и вытяжки парашюта. Мы обязаны были сделать по крайней мере ещё один безотказный, настоящий пуск. Может быть, с макетом человека. И получить полную уверенность, как это сделал Королёв перед пуском Гагарина: два «Востока» слетали с макетом «Иван Иваныч». Гибель Комарова на совести конструкторов» [7.3].

Неоднократно и публично признавал свою вину в гибели Владимира Комарова и сам Главный конструктор Центрального конструкторского бюро экспериментального машиностроения Василий Павлович Мишин. Так, осенью 1983 года на встрече со студентами Московского авиационного института на прямой вопрос «Кто конкретно виноват в гибели Комарова?», Василий Павлович ответил столь же прямо:

- Я виноват, - и чуть помедлив, добавил:

- Потому что я был Главным конструктором, а Главный конструктор отвечает за все, созданное на его предприятии.

Космос: запланированное убийство

Испытатель Николай Сергеевич Ларьков в книге «Харьков космический» (издана ВК «ВФ «Консум» в 2006 году) пишет:

«...Запуск корабля «Союз-1» с космонавтом состоялся 23 апреля 1967 года и закончился трагедией не только для В.Комарова. Она надломила, лишила уверенности в себе и принимаемых решениях В.П.Мишина, только что вступившего в должность главного конструктора вместо умершего С.П.Королева. В.П.Мишин так и не смог преодолеть этот «барьер неуверенности».

Мне довелось видеть В.П.Мишина на следующий день после гибели В.Комарова. Это было на одном из островков Сыр-Дарьи, оборудованном под «зону отдыха», куда после катастрофы корабля «Союз-1» заместитель начальника штаба космодрома Байконур полковник Ю.Л.Львов пригласил В.П.Мишина, министра общего машиностроения С.А.Афанасьева, представителя ЦК КПСС Строганова и других членов Госкомиссии.

По просьбе Ю.Л.Львова я помогал мичману Мусиенко в доставке людей катером на этот островок. В один из моментов, удерживая за веревку причаливший к берегу катер, я услышал, как В.П.Мишин со слезами на глазах, обращаясь к С.А.Афанасьеву, говорил: «Судите меня! Я - преступник».

А между тем люди, вынудившие его запустить недостаточно отработанный корабль «Союз-1», чувствовали себя весьма уверенно и даже пытались утешить В.П.Мишина».

Космонавт Павел Попович вспоминал:

«Когда был еще жив Мишин Василий Павлович, он в академии Жуковского вышел на трибуну и заявил: «Я виноват в гибели Володи Комарова». Для меня это было шоком. У меня с Василием Павловичем были там стычки всякие – и по поводу Луны, и без Луны были стычки. Не самые лучшие отношения. Но после этого заявления я чуть со стула не упал. Мы-то знали, кто виноват, но то, что он сделает такое откровенное признание... Я его

Космос: запланированное убийство

зауважал настолько... Человек сознался – да, он виноват. Он как главный конструктор виноват. Мужественный поступок».

Сам Василий Мишин в одном из фильмов о советской космонавтике сказал более чем откровенно:

«Всё на свои плечи, - у меня широкая спина, - на себя взял».

«...и другие ответственные лица»

Но возлагать всю вину только на конструкторов космической техники было бы «политически неправильно и методически неверно». Есть в Стране Советов товарищи, которые тоже должны понести наказание. Более того, если уж разбираться до конца, то именно эти товарищи из очень высоких кабинетов и есть основные виновники трагедии 24 апреля 1967 года. Именно эти товарищи, как правило, «выражают мнение», определяют «красные даты» календаря и устанавливают «директивные сроки».

Пожалуй, лучше всего обобщил взгляды советского руководства на связь космонавтики с политикой и идеологией социалистического государства Генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Брежнев в своих мемуарах «Космический Октябрь»:

«Народ, который первым в истории разорвал цепи социального гнета, первым сбросил и путы неземного тяготения. Это факт, это навеки записано в наш актив, этим и далекие наши потомки будут по праву гордиться.

В самом деле, страна, которая всего за сорок лет до этого была отсталой, которой пришлось преодолевать разруху, голод, экономическую блокаду, тяжелейшие войны,- страна эта не только сама смогла подняться на вершину научно-технического прогресса, но и другим народам указала путь. Первой начала прокладывать трассу к звездам.

Космос: запланированное убийство

...Космический Октябрь вновь показал всему миру созидательную мощь победившего социализма, силу подлинно свободного труда миллионов, творческий гений великого народа, руководимого Коммунистической партией» [7.16].

Напомним примерный план «новых успехов советской космической техники» на 1967 год:

- к Первوماю – пилотируемый полет по околоземной орбите двух кораблей 7К-ОК («Союз») с их стыковкой и переходом двух космонавтов из корабля в корабль;

- июнь 1967 года – пилотируемый облет Луны по баллистической траектории двумя космонавтами на корабле 7К-Л1;

- сентябрь-октябрь 1967 года – еще два пилотируемых корабля 7К-ОК («Союз») стыкуются на околоземной орбите и летают в состыкованном состоянии несколько суток.

Вот такие директивные сроки «успехов» в «юбилейный год Советской власти».

Конечно, многим уже в начале года было ясно, что эти спущенные с «самого верха» директивные сроки были нереальны. Их не подкрепляло ни необходимое финансирование проектов, ни имевшиеся производственные мощности, ни наличие необходимых ресурсов. Но все попытки перенесения сроков осуществления этих космических экспедиций или принятия реальных программ постепенного освоения околоземного космоса просто не могли осуществиться даже теоретически - они были бы еще в зародыше пресечены вышестоящим руководством: секретарем ЦК КПСС Д.Ф.Устиновым, председателем Военно-промышленной комиссии при Совете Министров СССР (ВПК) Л.В.Смирновым, министром общего машиностроения СССР (МОМ) С.А.Афанасьевым.

В условиях нажима «сверху» и принятия совершенно нереальных планов освоения космического пространства для демонстрации «успехов социализма»

Космос: запланированное убийство

конструкторам космической техники приходилось в буквальном смысле интриговать, используя те или иные кадровые изменения и подвижки среди власть предержащих. Академик Борис Черток вспоминает один из разговоров кабинете Сергея Королева в начале 1965 года:

«- Американцы собрали все силы в один кулак и не скрывают своих планов. А мы до сих пор сами от себя засекречиваем. Не можем договориться ни с министром обороны, ни с Военно-воздушными силами, ни с Военно-промышленной комиссией. Одним давай серию «Востоков», другим – «Восходов», нам нужен только «Союз». Брежневу надо что-нибудь запускать, только побыстрее, чтобы показать, что после Никиты (Хрущева – С.Ч.) наши дела идут неплохо. А вот как работают американцы!

Наш разговор в кабинете был сумбурным. Сергей Павлович был явно не в духе. Несмотря па традиционные кремлевские торжества после возвращения экипажа «Восхода», он еще не нашёл контакта с новым политическим руководством. Увлеченности, которую поддерживал Хрущев, теперь не чувствовалось. Это его мучило, вносило неопределенность в размышления о будущем.

– Есть надежда, – сказал Королев, – что Устинов будет новым секретарем ЦК КПСС по оборонным вопросам, вместо Брежнева. Это усиливает наши позиции. Впрочем, между нами, теперь будет новый министр» [7.3].

А вообще в СССР к середине 60-х годов минувшего века сложилась парадоксальная ситуация. Несмотря на плановый характер всего социалистического народного хозяйства, в области организации работ по созданию ракетно-космической техники Советский Союз явно проигрывал Соединенным Штатам Америки. За десять лет космической эры, в СССР так и не было создано директивно-управленческой организации, которая бы координировала деятельность множества

Космос: запланированное убийство

конструкторских бюро и заводов и которая могла бы осуществлять стратегическое планирование космических исследований, выбирать наиболее актуальные задачи и распределять их между предприятиями для реализации «в металле».

В середине 60-х создали все-таки профильное Министерство общего машиностроения во главе с Сергеем Афанасьевым. Точнее, воссоздали, поскольку впервые его создали еще в 1955 году, но уже в мае 1957-го «влили» в Министерство оборонной промышленности. Но функции МОМ сводились больше к директивной деятельности по реализации уже существующих решений Советского правительства, чем к планированию и стратегическим разработкам.

А поскольку «свято место пусто не бывает» и кто-то должен все-таки заниматься стратегией космонавтики, то ракетно-космические предприятия занялись самостоятельным определением собственной «космической политики». Фактически к середине 60-х годов в СССР сложились едва ли не «феодалные княжества» предприятий, во главе которых стояли Сергей Королев, Валентин Глушко, Владимир Челомей, Михаил Янгель и другие. Конечно, существовал Совет главных конструкторов, но он не имел – да и не мог иметь по самой своей сути - полномочий директивного органа. Поэтому каждый главный конструктор выступал со своей собственной концепцией развития советской космонавтики, выстраивая ее исключительно из возможностей руководимого им предприятия и «союзных» с ним «фирм», а также из личных субъективных воззрений и политической конъюнктуры.

Совершенно иная ситуация сложилась в США. Казалось бы, капиталистическая Америка с ее рыночным хозяйством должна была быть очень далека от планирования и государственного управления, тем более в еще только нарождающейся ракетно-космической отрасли. Но уже 2 апреля 1958 года, всего через полгода после начала космической эры, президент США Дуайт

Космос: запланированное убийство

Эйзенхауэр в своем послании к американскому Конгрессу предложил создать гражданское космическое ведомство для целей стратегического планирования и руководства космическими исследованиями. 21 июля 1958 года создание Национального управления по авиации и исследованию космического пространства (НАСА) было санкционировано (интересно, что ровно через одиннадцать лет это решение даст зримый всему миру результат – именно 21 июля 1969 года американский астронавт Нил Армстронг первым из землян ступит на Луну – С.Ч.). И уже 20 августа 1958 года Эйзенхауэр отнес все планируемые к осуществлению в будущем пилотируемые космические полеты к компетенции НАСА. Непосредственно НАСА теперь подчинялись переданные из военного ведомства научно-исследовательские центры, лётно-испытательные базы, лаборатория реактивного движения, крупные испытательные комплексы и специализированные производства, а также несколько только что образованных научно-испытательных центров.

«Единая государственная организация, - констатирует системный аналитик в области ракетно-космической техники Марк Аврутин, - была наделена монопольным правом разработки невоенных космических программ и получала для их финансирования средства из государственного бюджета в свое распоряжение.

В СССР ни специалисты-ракетчики, ни высшее политическое руководство страны, к сожалению, своевременно не оценили решающего значения этих организационных мероприятий, осуществляемых в те годы американской администрацией.

Так самая капиталистическая в мире страна создала самую мощную в мире государственную организацию, которая разрабатывает невоенные космические программы, координирует и контролирует деятельность всех организаций страны в области космонавтики» [7.6].

Космос: запланированное убийство

А в СССР управление космической отраслью часто сводилось к пожеланиям «сверху» для демонстрации успехов социализма к очередной праздничной дате.

Однако, хотя такие попытки давления «сверху» действительно имели место, все же не стоит «перегибать палку» и притягивать за уши «факты», описывая этот административный нажим, как это делаю некоторые авторы в своих книгах. Так, к примеру, в книге Иосифа Давыдова «Триумф и трагедия советской космонавтики. Глазами испытателя» находим такие строки:

«...Приближалась очередная годовщина со дня рождения Ленина, и в ее ознаменование лидеры стран социалистического лагеря решили собраться на конференцию в Карловых Варах.

Нужна была очередная сенсация в космосе, чтобы поднять престиж этой конференции. За реализацию этой задачи взялся член Политбюро ЦК КПСС Дмитрий Федорович Устинов.

Полет нового корабля «Союз», да еще стыковка двух кораблей с переходом через открытый космос из одного корабля в другой могли послужить очередным доказательством превосходства социалистической системы, и еще больше укрепить единение стран соцлагеря вокруг могущественного СССР.

Устинов, со свойственной ему твердостью и жесткостью, стал форсировать события. То и дело созывались важные совещания. Бросались огромные средства на ускорение процессов подготовки кораблей к полету.

Одно из последних совещаний на высшем уровне подвело окончательную черту под этим вопросом.

Итак, в кабинете у Мишина находились: Д.Ф.Устинов, В.Комаров и В.Волков.

Устинов вел совещание:

- Академик Мишин, готовы ли Вы запустить «Союз» к Карлово-Варской конференции?

- Думаю, что если и какие-то отказы и мелкие недоработки и проявятся в процессе полета, то могут

Космос: запланированное убийство

быть учтены и даже исправлены. Полет ведь испытательный. Но в целом корабль готов, - сказал Мишин, - и в полет его можно посылать.

- А что думает по этому поводу космонавт Комаров? - тихо спросил Устинов, сверкнув взглядом через линзы очков.

- Мне кажется, что машина еще сырая. Ни одного надежного беспилотного запуска не было. Следует устранить имеющиеся недостатки и проверить ее в четвертом беспилотном полете, а уже потом можно и лететь, - ответил Комаров.

Устинов повернул голову к Мишину.

- Я свое мнение сказал. Корабль к испытательному полету готов.

Устинов устремил свой взгляд на Комарова.

- Я свое мнение тоже сказал.

- Ну, вот что, товарищ Комаров, если не полетишь, снимем звезды и с груди и с погон...

Такой поворот разговора не взволновал космонавта, страшило другое - он знал, что в случае отказа в этот полет пойдет его друг, его дублер - Юрий Гагарин.

И Комаров согласился на полет.

В день выхода на орбиту «Союза-1» участники Карлово-Варской конференции «бурными и продолжительными» аплодисментами встретили радостное сообщение. Особенно радовался Устинов - его заслуга» [7.17].

Автор не питает никаких иллюзий относительно деятелей Коммунистической партии Советского Союза, но, честно говоря, достоверность описанной выше беседы вызывает большие сомнения.

Во-первых, в 1967 году Д.Ф.Устинов – еще не член Политбюро ЦК КПСС, а только секретарь ЦК КПСС.

Во-вторых, логически не совсем понятна связь между собранием партийных бонз в Карловых Варах и полетом космического корабля: это каким же образом старт «Союза-1» поднял бы «престиж» конференции? Ну,

Космос: запланированное убийство

ладно еще бы в очередной раз продемонстрировал научно-технический потенциал Советского Союза. Но при чем здесь «партийный посиделки» в Чехословакии?

В-третьих, интересно было бы уточнить, какие это «огромные средства бросались на ускорение процессов подготовки кораблей к полету»? Куда они вкладывались и кому выплачивались?

В-четвертых, почему Дмитрий Устинов проводит совещание в кабинете Василия Мишина? У него нет своего кабинета на Старой площади или там неожиданно затеяли ремонт, и секретарь ЦК КПСС не нашел куда податься, кроме как в городок Подлипки Московской области, в кабинет «старого друга» Мишина?

В-пятых, почему на этом важнейшем совещании присутствуют только четыре человека: Устинов, Мишин, Комаров и некто В.Волков? Рискну предположить, что таинственный В.Волков – это космонавт Владислав Николаевич Волков, который в 1967 году в космос еще не летал, а был всего лишь скромным бортинженером даже не в дублирующем, а в третьем, резервном экипаже пассивного корабля «Союз». Почему именно эти четыре человека принимают важнейшие решения в столь узком кругу?

Достаточно точную характеристику секретарю ЦК КПСС Дмитрию Устинову дал Сергей Никитович Хрущев в книге «Рождение сверхдержавы»:

«Устинов при Леониде Ильиче - это совсем не тот человек, каким его знали во времена Сталина или Хрущева. Из деятельного исполнителя он превратился в деспотичного царька, почувствовавшего, что наверху наконец-то исчезла тяжелая рука. Постановления о новых разработках теперь приходилось согласовывать годами, на визы и подписи подчас уходило времени больше, чем на выпуск чертежей. Раньше тот же Устинов решал такие вопросы за неделю. Да и сам выход постановления еще ничего не значил, опытная рука всегда могла «перекрыть кислород», остановить финансирование» [7.18].

Космос: запланированное убийство

Но зерно истины в приведенном выше тексте из книги Иосифа Давыдова «Триумф и трагедия советской космонавтики. Глазами испытателя» все же имеется. По словам известного эксперта в области авиационной и космической техники Вадима Лукашевича, в СССР торопились запустить космический корабль 7К-ОК («Союз») к Первомайским праздникам, поэтому и программа испытаний была намеренно сокращена. Главный конструктор ОКБ-1 Сергей Королев умер в январе 1966 года, и полет Владимира Комарова готовил его преемник - Василий Мишин. Лукашевич считает, что Сергей Королев не допустил бы запуска «Союза», не подтвердившего в ходе испытаний своей надежности:

«У Мишина было меньше авторитета, меньше веса. Королев мог сказать: «Корабль сырой, не готовый, я не буду человека в космос посылать, мне плевать на ваши пролетарские праздники» [7.19].

Честно говоря, не очень верится, что Сергей Павлович Королев так бы сказал. В подтверждение моего мнения – история простой дворняжки Лайки, которую «зафутболили» на космическую орбиту по хрущевскому велению и коммунистическому хотению. Свидетельствует лично товарищ Леонид Ильич Брежнев:

«Успешно произведенный запуск 4 октября, естественно, стимулировал наши работы в этом направлении. Я пригласил Сергея Павловича Королева в ЦК. Тепло поздравив его с успехом, спросил:

- Возможно ли в ближайшее время запустить новый спутник?

- Мы думали об этом, — ответил он. — Месяца за полтора-два можно подготовить очередной запуск.

- Что ж, Сергей Павлович, это был бы для всего народа хороший подарок. Но учтите: повторение пройденного нам не нужно. Очень важно, чтобы новый спутник качественно отличался от первого.

- Разумеется, — сказал он.- У нас намечен эксперимент с животным. Это будет большой шаг вперед» [7.16].

Космос: запланированное убийство

Пожалуй, единственное, что переврал товарищ Брежнев в этих мемуарах, это то, что в тексте не упомянут Никита Сергеевич Хрущев – инициатива запуска второго спутника исходила все-таки от «главного волонтариста» Страны Советов. Но к чести Никиты Сергеевича он никогда не настаивал на осуществлении «к празднику» пилотируемых полетов. Свидетельствует Сергей Хрущев, сын Никиты Сергеевича:

«Королев вошел во вкус (после запуска второго советского искусственного спутника Земли 3 ноября 1957 года – С.Ч.) и уже сам предложил запустить следующий еще более тяжелый, весом 1327 килограмм, спутник к Первомаю.

Старт назначили на 27 апреля 1958 года. Закончился он аварийно, спутник потеряли. Имевшийся в запасе второй экземпляр вывели на орбиту только 15 мая.

Отец сделал для себя выводы и, когда начались пилотируемые полеты, стал непреклонен. Любые предложения приурочить запуск космонавта к дате отвергал с порога, запрещал. Аргументировал свою позицию он просто: «Радость успеха может в одночасье обернуться траурным похоронным маршем. Риск, потери в новом деле неизбежны. Поэтому не следует испытывать судьбу». И с улыбкой добавлял: «Поспешешь — людей насмешишь».

Перелистайте календарь: до конца 1964 года пилотируемых запусков к праздникам не делали» [7.18].

Товарищи коммунисты прекрасно поняли уже после первых запусков искусственных спутников, что успехи в космосе – прекрасное идеологическое и пропагандистское средство. Если СССР пока не может похвастать взлетом в уровне жизни населения в сравнении, например, с США, то не потому, что плоха сама система социализма, а потому, что Страна Советов много сил тратит на освоение космического пространства – конечно же, мирное и в интересах всего прогрессивного человечества.

Космос: запланированное убийство

Вот и академик Борис Черток, задумавшись об идеологических аспектах в советской космонавтике, констатирует:

«Однако независимо от того, подстраивались ли космические старты под «великие даты» или нет, «высшие политические руководители Советского Союза, никогда не упускали случая воспользоваться ракетно-космическим козырем во внешнеполитической игре и для напоминания народу, что только под руководством Коммунистической партии и ее Центрального Комитета могут быть обеспечены свершения, доказывающие явное превосходство социалистической системы» [7.3].

Вот поэтому со всех высоких трибун и утверждалось: социализм – вот та самая надежная стартовая площадка для запуска всех советских космических ракет. Отсюда и традиция заказывать к очередному советскому празднику или юбилею демонстрацию новых космических успехов советскому народу. Именно поэтому космические запуски иногда походили на цирковые номера для услаждения публики. Чтобы успеть «к празднику, к юбилею» и начинались спешка, авральные работы на предприятиях и в организациях, строились авантюристические и амбициозные планы.

Хотя, если говорить уж совсем откровенно, к середине 60-х годов идеологическое значение космических полетов как в СССР, так и за рубежом существенно снизилось. Космические полеты землян на околоземную орбиту становились почти обыденными. США, например, только за период 1965-1966 годов десять раз успешно отправляли в космос своих астронавтов на кораблях «Джемини». Конечно, на этом фоне более чем двухлетняя «пауза», которую взял Советский Союз после полета в марте 1965 года Павла Беляева и Алексея Леонова на корабле «Восход-2», слишком уж затянулась. Поползли слухи, что после смещения Никиты Сергеевича Хрущева новое советское руководство «космос прикрывает», что после смерти Сергея Павловича

Космос: запланированное убийство

Королева пилотируемой космонавтикой некому руководить. Но эти слухи имели хождение в достаточно ограниченном слое советского народа, а в целом большей части населения СССР к середине шестидесятых годов были уже практически совершенно безразличны взлеты и падения отечественной космонавтики: реальная жизнь была полна иных проблем, чем затянувшаяся «пауза» в пилотируемых полетах советских космонавтов.

Может быть и по этой причине, после гибели Владимира Комарова отношение верхушки советской партийной элиты к «гонке к празднику» несколько изменилось. Если полет был слишком уж опасным, его откладывали на «после праздника» или вообще отменяли. Так, осенью 1968 года успешно облетели Луну автоматические корабли «Зонд-5» и «Зонд-6», а значит можно было запустить пилотируемый корабль Л1, и тогда бы Луну первыми облетели советские космонавты. Но в ЦК КПСС посчитали такой полет чрезвычайно опасным и ответили: «Второго Комарова нам не нужно!» И первыми в декабре 1968 года облет Луны выполнили американские астронавты Фрэнк Борман, Джеймс Ловелл и Уильям Андерс на корабле «Аполлон-8».

Подтверждение реального давления на руководителей советской космической программы со стороны партийной верхушки СССР можно найти и в дневниках генерала Николая Каманина:

«22 ноября (1966 года – С.Ч.).

Накануне поздно вечером между Руденко и Мишиным опять состоялся длинный разговор. Во время их встречи звонил секретарь ЦК Устинов, на его вопрос: «Какие у вас взаимоотношения с ВВС, и как идет работа?», - Мишин ответил: «Работаем с ВВС дружно, вот сейчас рядом со мной маршал Руденко, принимаем все меры, чтобы уложиться в установленные вами сроки полета. Космонавты летают на невесомость (тренируются на самолетах в режиме кратковременной невесомости – С.Ч.)». Устинов в разговоре с Руденко

Космос: запланированное убийство

сказал: «Обо всех ваших делах я докладывал Брежневу, нас всех беспокоит большая активность американцев. Надо сделать все возможное, чтобы уже в этом году иметь новые успехи».

8 декабря (1966 года – С.Ч.).

Ясно одно - Мишина торопят, и он, уступая подталкиванию сверху, идет на сокращение сроков испытаний, и тем самым снижает надежность и качество подготовки кораблей» [7.9].

Еще одно подтверждение жесткого «партийного прессинга» на руководителей советской космонавтики находим в воспоминаниях испытателя Иосифа Давыдова:

«После смерти С.П.Королева темпы испытательных работ не снизились. Однако, сменивший его на посту Генерального Конструктора академик В.П. Мишин таким непререкаемым авторитетом, какой был у Королева, не пользовался и поэтому часто подвергался мощному давлению сверху при принятии тех или иных решений. Вот как он об этом сам говорит в интервью, данном «Огоньку» (журналу «Огонек» - С.Ч.):

- Не было такого времени, чтобы мы работали спокойно, без гонки и давления сверху. Малограмотные, толком ни в чем не разбирающиеся высокопоставленные чиновники считают, что выполняют свой долг, если людям, не успевшим вытирать пот с лица, кричат: «Давай, давай!»

Но у советских космических успехов были не только внутренние, но и внешние потребители. Об истинных причинах интереса Кремля к освоению космического пространства писал и посол США в СССР в 1962-1967 годах Фой Колер:

«Буквально за одну ночь достижение в области науки и техники уже само по себе придало новый мировой статус Советскому Союзу и нанесло серьезный удар по престижу и влиянию США не только в глазах других наций, но, прежде всего - американцев. И в течение многих лет после этого советское руководство с

Космос: запланированное убийство

большим умением и эффективностью использовало это новое научно-техническое достижение в области освоения космоса для преследования еще более глобальных политических целей. Причем делало это в такой степени, что советская внешняя политика в конце пятидесятых и начале шестидесятых годов часто называлась «дипломатия спутника».

Успешные космические полеты повышали престиж Советского Союза. Что на практике означала эта «дипломатия спутника» хорошо видно на примере самого Владимира Комарова. Космонавты во времена Никиты Хрущева и первые годы правления Леонида Брежнева иногда отправлялись за рубеж даже с негласными дипломатическими миссиями. В канун нового 1965 года и Владимир Комаров отправился на революционную Кубу именно с такой миссией.

Из дневника Владимира Комарова:

«Летел на Кубу с каким-то внутренним волнением. Не только потому, что это была моя первая поездка за границу, но, главным образом, потому, что я летел на Кубу - героический остров Свободы, о котором я много знал из книг и газет, а также из рассказа моих друзей Юрия Гагарина, Вали Терешковой и Павла Поповича, которые были там прежде».

На Кубе космонавт Владимир Комаров пробыл почти три недели. Поездки по стране, всюду революционные лозунги, встречи с рабочими на заводах и на сахарных плантациях. Владимир Комаров пожимал тысячи рук.

Это было непростое время для советско-кубинских отношений. После мирного разрешения Карибского кризиса лидер Кубы Фидель Кастро считал себя обманутым и проигравшим. Советского посла он просто игнорировал. Даже отказывался принимать, несмотря на неоднократные просьбы.

Дочь космонавта Ирина Комарова вспоминала:

«А потом первый раз Фидель пригласил отца. Папа перед поездкой купил огромную матрешку. Там было, по-

Космос: запланированное убийство

моему, двадцать маленьких матрешек внутри. Подарил матрешку Кастро. Фидель всё это открывал и был счастлив. Ему это так нравилось. Необычно было, он улыбался, был такой довольный. И тогда посол буквально первый раз туда прорвался. О чём-то хоть поговорил. Такой был визит папы».

Потом были Иран, Западная Германия, Мексика. Владимир Комаров объездил полмира. И везде был эталоном системы социализма, образцом нового советского человека. Вот это и была та самая советская «дипломатия спутника»...

Но воздействие «партийных и советских вождей» на советскую космонавтику не ограничивалось только уровнем «дипломатии спутника» и словесных накачек во время совещаний и партийных конференций. Иногда партийно-хозяйственные чиновники вмешивались непосредственно в собственно производство космической техники:

«Производство первых «Союзов» и их подготовка к пуску в 1966 году шли ускоренными темпами. Считалось, что нельзя допустить большого разрыва в реализации пилотируемых полетов после успешной серии запусков кораблей «Восток» и «Восход» и что необходимо сохранить приоритет в космических исследованиях по отношению к Америке. Имело место и давление со стороны правительственных кругов. Так, заместитель министра В.Я.Литвинов лично и ежедневно по вечерам проводил оперативные совещания в сборочном цехе 44 (Г.М.Марков) завода и там же подписывал списки на премии за ускорение работ. Он же поставил вопрос о создании в цехе 44 «поточного» производства кораблей «Союз», что и было реализовано в тот период времени. Не обходилось и без казусов. Так, по указанию В.Я.Литвинова требовалось изготовить сразу пятнадцать комплектов бортовой кабельной сети, что вполне приемлемо для поточного производства, но в условиях начала летных испытаний неоправдано, так как каждый комплект отличался друг от друга из-за

Космос: запланированное убийство

доработок по результатам испытаний, из-за отличий в комплектации и задачах полета кораблей. В результате напряженной работы коллективов завода и ГKB первые летные экземпляры кораблей «Союз» были изготовлены к осени 1966 года и направлены на техническую позицию» [7.2].

Именно вот эти «ценные указания» сверху зачастую и приводили к трагедиям. Генерал Николай Каманин бесстрастно констатирует:

«22 декабря (1967 года – С.Ч.)

Строительство «Восходов» как «неперспективных кораблей» было прекращено - на этом настояли Устинов, Смирнов и Пашков. Они считали, что нужно форсировать строительство «Союзов» и ракеты Н-1. Форсирование привело к спешке, спешка - к гибели Комарова...» [7.4].

На фоне этих откровений генерала Николая Каманина особенно цинично звучат заверения Леонида Брежнева в книге «Космический Октябрь»:

«Мы, советские люди, не рассматриваем свои космические исследования как самоцель, как какую-то гонку. Нам глубоко чужд дух азартных игроков в большом и серьезном деле исследования и освоения космического пространства» [7.16].

Что тут скажешь? Типично коммунистический метод взаимоотношений с народом: врать в глаза, говорить одно, а на деле – делать совершенно иное...

Корней Чуковский с горечью писал в своем дневнике летом 1969 года:

«Весь поглощен полетом американцев на Луну. Наши интернационалисты, так много говорившие о мировом масштабе космических полетов, полны зависти и ненависти к великим американским героям - и внушили те же чувства народу. В то время когда у меня «грудь от нежности болит» - нежности к этим людям, домработница Лиды Маруся сказала: «Эх, подошли бы они по дороге». Школьникам внушают, что американцы послали на Луну людей из-за черствости и бесчеловечия; мы, мол,

Космос: запланированное убийство

посылаем аппараты, механизмы, а подлые американцы - живых людей!

Словом, бедные сектанты даже не желают чувствовать себя частью человечества. Причем забыли, что сами же похвалялись быть первыми людьми на Луне. «Только при коммунизме возможны полеты человека в космос» - такова была пластинка нашей пропаганды.

Благодаря способности русского народа забывать свое вчерашнее прошлое, нынешняя пропаганда может свободно брехать, будто «только при бездушном капитализме могут посылать живых людей на Луну».

Завравшиеся шулера!»

В целом же «история с Луной» очень похожа на историю с коммунизмом, который обещали построить к 1980-му году. Сначала при Никите Сергеевиче Хрущеве - истерически визжали, что нынешнее поколение советских людей будет жить при коммунизме, Потом – уже в годы правления Леонида Ильича Брежнева - стали тихо сдавать, приумолкли и родили тезис о «развитом социализме как длительном этапе на пути к коммунистическому обществу».

Так же было и с Луной. До конца 1968 года трубили, что «наш Ваня будет первым на Луне». А потом, когда в декабре 1968 года Фрэнк Борман, Джеймс Ловелл и Уильям Андерс на «Аполлоне-8» первыми облетели Луну, замолчали. Еще что-то невнятно бормотали летом 1969 года, когда Нил Армстронг и Эдвин Олдрин первыми прогулялись по лунной поверхности. И только в конце октября 1969-го, награждая экипажи космических кораблей «Союзов-6,7,8» за групповой полет, «дорогой Леонид Ильич» произнес фразу, которая на годы стала манифестом развития советской космонавтики: «Орбитальные станции – наш магистральный путь в космос». В следующем году, когда доставила на Землю лунный грунт «Луна-16», а «Луна-17» высадила на поверхность Селены первый «Луноход», советские руководители и их толкователи-пропагандисты стали все

Космос: запланированное убийство

более уверенно умничать и шипеть: дескать, мы не капиталисты, мы не рискуем людьми, у нас все в дальнем космосе делают «умные автоматы».

Но правда в том, что «гонку в космосе» с советской стороны идеологически подхлестывало именно высшее руководство Советского Союза.

Поэтому можно с полным на то основанием считать, что главные виновники гибели космонавта Владимира Михайловича Комарова, - это партийные и советские деятели из Центрального комитета КПСС и Советского правительства. Поименно и с указанием должности:

- Первый (а с 1966 года – Генеральный) секретарь ЦК КПСС Брежнев Леонид Ильич;

- секретарь ЦК КПСС Устинов Дмитрий Федорович, координировавший деятельность научных учреждений, конструкторских бюро, промышленных предприятий промышленности, в том числе и в области космических исследований;

- председатель Военно-промышленной комиссии при Совете Министров СССР (ВПК) Смирнов Леонид Васильевич;

- заведующий Отделом оборонной промышленности ЦК КПСС Сербин Иван Дмитриевич.

Испытатель Николай Сергеевич Ларьков в книге «Харьков космический», изданной почти через четыре десятилетия после гибели Владимира Комарова с горечью констатирует:

«Приходится признать печальный факт: выпестованный в верхних эшелонах нашей власти чиновник, всегда зримо или незримо присутствовавший при испытаниях ракетно-космической техники, руководствуясь только стремлением любой ценой выполнить задание, продиктованное ему сверху, приносил немало горьких минут испытателям. В его арсенале всегда присутствовало русское «авось», да какое-то пренебрежительное отношение к мнению специалистов, если оно не отвечало его устремлениям. И

Космос: запланированное убийство

в последующие годы такие чиновники нередко становились на пути испытателей ракетно-космической техники, заставляя запускать в космос сырую, неотработанную технику, вызывая аномальные процессы в ее работе, а в итоге - неоправданную гибель людей...»

Именно эти люди диктовали сроки, ставили условия, требовали запусков к праздничным датам. Требования порождали спешку и хаос, торопливость вела к некачественным работам на предприятиях и в организациях, а некачественные технические решения и прорехи в испытаниях – к трагедиям в космосе. Именно с подачи этих людей были сверстаны планы «новых трудовых успехов в области космонавтики» в 1967-м, юбилейном для Советской власти году. Располагая всей информацией с «низов» - из конструкторских бюро, с заводов и космодромов, - эти люди знали, что предстоящий космический полет чрезвычайно опасен, что человек, которому предстоит сесть в пилотское кресло корабля «Союз», если и не обречен изначально на смерть, то подвергает свою жизнь серьезнейшей угрозе. Но эти люди закрывали глаза на опасности – ведь лететь не им, не их родственникам, не их детям. Для этих людей важнее человеческой жизни был пропагандистский эффект нового космического полета советских космонавтов.

Поэтому именно эти люди и являются подлинными виновниками происшедшего 24 апреля 1967 года «запланированного убийства» дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР, полковника Владимира Михайловича Комарова.

(В некоторых публикациях - особенно в интернете - с гибелью Владимира Комарова так или иначе связывают трагическую гибель почти через год – 27 марта 1968 года – Юрия Алексеевича Гагарина. Автору довелось читать откровения некоего Вениамина Ивановича Русяева (иногда встречается иное написание фамилии: Русаев – С.Ч.) – бывшего кадрового офицера

Космос: запланированное убийство

Комитета государственной безопасности, который, по его словам, «первые несколько лет после полета Гагарина в космос - его сопровождающий, опекун, телохранитель, советчик и просто друг». И хотя сам Русяев об убийстве не обмолвился ни словом, он убежден, что нечто «странное» вокруг Юрия Гагарина началось еще за год до его гибели, когда первый космонавт готовился выступить в качестве дублера Владимира Комарова, чей полет на принципиально новом корабле «Союз-1» намечался в конце апреля 1967 года:

«Через какое-то время мне вручили письмо. Я его не читал, но в суть меня, конечно, посвятили. Письмо было подготовлено группой, которую организовал Юрий (Гагарин – С.Ч.). Он тогда собрал большую команду из всех спецов, которые были достаточно квалифицированы для того, чтобы сделать категоричный вывод: «Союз-1» к полету не готов. А значит, запуск необходимо во что бы то ни стало отложить.

На следующее же утро я пошел к одному из влиятельнейших людей нашего ведомства генерал-майору Константину Ивановичу Макарову, начальнику технического управления...

В конце концов, письмо попало к некоему Циневу, т.к. он был одним из ближайших друзей Брежнева, они вместе войну прошли и, насколько мне известно, даже были женаты на сестрах. (Цинев Георгий Карпович - в феврале 1966 года стал начальником 3-го Управления КГБ (военная контрразведка). Член коллегии КГБ с 24 мая 1967 года, а с 24 июля того же года - начальник 2-го Главного (контрразведывательного) управления КГБ. Очень странно, что сотрудник КГБ Русяев не знает, кто такой Г.К.Цинев в системе Комитета государственной безопасности – С.Ч.).

Расчет был прост - письмо должен увидеть Брежнев.

А потом начались очень странные события.

Космос: запланированное убийство

Все, кто в той или иной степени имел отношение к этому письму, были вскоре по той или иной причине удалены из нашего ведомства. Макарова, например, уволили, лишив его даже пенсии.

Кстати, и меня самого вскорости отослали из центрального аппарата на отдаленный объект в области (и что, сотрудник «центрального аппарата» Комитета государственной безопасности не знал, кто такой Г.К.Цинев? – С.Ч.).

Что стало с письмом, не знаю.

Гагарин позвонил мне сразу же, как вернулся с космодрома (после окончания полета корабля 7К-ОК(А) №4 («Союз-1») – С.Ч.). И сказал, что сейчас придет. Я его внизу встретил. Предложил зайти в лифт. Он отказался: «И у лифта уши бывают». А дело в том, что незадолго до этого у меня в доме установили «жучки». Пока шли, он рассказал мне о громадной исследовательской работе, которая была проделана, чтобы предотвратить пуск, и ее результаты просто обязаны были быть представлены Первому лицу (то есть Генеральному секретарю ЦК КПСС Л.И.Брежневу – С.Ч.). Он мне также сказал, что ему указали на меня как на человека, который передавал письмо соответствующим руководящим чинам.

Короче, закончили мы разговор тем, что Юра решительно заявил: он будет во что бы то ни стало пытаться прорваться к Брежневу. И если Первый обо всем был в курсе и спустил ситуацию на тормозах... То он точно знает, как поступить. Так он сказал. Дословно. Можно только догадываться, что он имел в виду. Мне даже неизвестно, добрался ли, в конечном счете, тогда Юра до Брежнева... По крайней мере, спросить его об этом впоследствии не удалось. Да, честно говоря, это было бы небезопасно, хотя бы учитывая ту слежку, которую за мной учинили. Сейчас я прямо могу вам сказать: нас предупредили - те, кто будет пытаться разобраться в ситуации... Ну, в общем, в воздухе вокруг нас витал страх...

Космос: запланированное убийство

Получается вот что: именно гибель корабля «Союз-1» с Владимиром Комаровым на борту вполне могла стать поводом, мотивом для будущей гибели и самого Юрия Гагарина.

Я специально интересовался: Гагарин, до того объездивший десятки стран, после гибели «Союза-1» побывал лишь в одной зарубежной командировке. Гагарина практически перестали выпускать за рубеж. Боялись? Но чего? Может быть, того, что Гагарин мог, не сдержавшись, рассказать всю правду о погибшем корабле?

Как бы там ни было, мир не должен был знать об истинных причинах случившегося. Речь, как всегда, шла вовсе не о престиже страны. Речь шла о задницах высоких чиновников, знавших о письме и не предпринявших ровным счетом ничего.

В этой ситуации Гагарин становился не просто неудобен. Он становился опасен.

Как бы фантастически и страшно это ни звучало, но все шло к тому, что Гагарин рано или поздно просто обязан был погибнуть. Каким именно образом - не суть важно».

Насколько соответствуют действительности воспоминания Вениамина Ивановича Русяева (Русаева) – вопрос открытый, который требует отдельного детального рассмотрения вне формата этой книги).

«...обжалованию не подлежит...»

С учетом всего сказанного выше, наша версия гибели космонавта Владимира Михайловича Комарова в ходе полета космического корабля 7К-ОК(А) №4 («Союз-1») приобретает окончательную форму.

Следствием несовершенства системы управления Советским Союзом в целом стало отсутствие директивно-планирующей специализированной

Космос: запланированное убийство

организации, аналогичной по своим функциям американской НАСА. В результате имело место распыление сил и средств при реализации советской пилотируемой космической программы в 60-х годах. Требование подготовить очередной «космический успех» к праздникам и юбилеям вносило нервозность в реализацию космических программ и вело к неоправданной спешке, когда зачастую закрывались глаза на отработанность и надежность космических кораблей и на безопасность их экипажей.

На это накладывалась халатность в работе некоторых проектантов, конструкторов и испытателей, которые часто принимали непродуманные и неподкрепленные экспериментами решения, надеясь на то, что бортовые системы космических кораблей пройдут обкатку уже в самом полете.

В результате на кораблях 7К-ОК («Союз») первой партии (с первого по седьмой) в сходных обстоятельствах космического полета могла возникнуть похожая цепочка технических неполадок. По-видимому, эта цепочка включала в себя отказ датчиков солнечно-звездной и ионной ориентации, неотделение или неполное отделение приборно-агрегатного отсека, неполноту передачи телеметрической информации на этапе торможения корабля и спуска в атмосфере. По крайней мере для части кораблей первой партии, эти неполадки приводили к баллистическому спуску спускаемых аппаратов с возможными прогарам в тепловой защите. Это в случае корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») могло привести к деформации стенки парашютного контейнера и, как следствие, к нештатной работе его основной и запасной парашютных систем, закончившейся гибелью летчика-космонавта Владимира Михайловича Комарова 24 апреля 1967 года.

Могло ли не быть трагедии?

Общеизвестно, что история не имеет сослагательного наклонения. Тем не менее, все равно задаешься вопросом, а мог бы не состояться пилотируемый полет в апреле 1967 года? Например, если бы Государственная комиссия прислушалась бы к мнениям генерала Мрыкина, полковника Кириллова, конструктора Прудникова?

Существовало сразу несколько групп людей, которые хотели, чтобы пилотируемый полет состоялся.

Во-первых, хотели летать сами космонавты. После полета «Восхода-2» прошло уже более двух лет, как советские космонавты перестали стартовать в космос. Очереди на свой космический полет ждали несколько десятков подготовленных летчиков и инженеров. Многие – особенно те космонавты, которые непосредственно готовились к космическому рейсу в апреле 1967 года, – понимали, что корабль 7К-ОК («Союз») еще очень «сырой», требует еще множества доработок. Но летать все-таки хотелось!

Во-вторых, заинтересованы были в новом полете конструкторы целого ряда предприятий, на которых создавалась космическая техника. Им не просто хотелось увидеть свое детище на околоземной орбите. Инженеры и конструкторы еще хотели «развязать руки» для реализации новых, более интересных и перспективных проектов – в первую очередь для осуществления советской лунной программы: облета Луны по баллистической пролетной траектории на корабле 7К-Л1 и высадки на лунную поверхность советского космонавта по программе ЛЗ-Н1.

В-третьих, хотели «удивить весь мир» и «сделать праздничный подарок советскому народу» партийно-хозяйственные бонзы. Их мотивы никак не были связаны с научно-техническими целями и носили исключительно идеологический характер.

Космос: запланированное убийство

Желания этих трех групп были столь ярко выражены и столь сильны весной 1967 года, что можно согласиться и с таким мнением:

«Анализируя сейчас все перипетии, понимаешь, что тогда сформировался такой коктейль из политики, техники и гонки со временем, что жертвы были, увы, неизбежны. Ведь если бы решили пускать «Союз» Комарова в беспилотном режиме, до работы парашюта дело бы просто не дошло, так как с теми отказами, что имелись на борту, посадить корабль мог только человек. Иначе говоря, вскоре после неудачного пуска аппарат был бы разорван системой автоматического подрыва, а на ещё один испытательный полет никто бы не пошёл. Тем более что такой беспилотный пуск наглядно показал бы, что есть класс аварий, с которыми может справиться только человек... Следующий старт, с участием «Союза-2», был бы уже пилотируемым, и не факт, что при групповом запуске погиб бы всего один космонавт» [7.8].

Поэтому нужно признать: гибель весной 1967 года хотя бы одного советского космонавта при сложившихся на тот момент технических, организационных и политических реалий была уже неотвратима.

Альтернативное развитие событий было возможно, если за точку отсчета взять не апрель, а начало 1967 года. Видимо, стоит признать что запуск космического корабля 7К-ОК(П) № 3 («Космос-140») в одиночный полет все-таки был ошибкой. Уж если корабли были рассчитаны на парный полет, на стыковку на орбите – в том числе и автоматическую, - то и запустить их в космос нужно было попарно.

Что бы это дало? Отработку бортовых систем в реальном полете. Если бы у 7К-ОК(А) № 4 (предположим, его назвали бы «Космос-141») также, как и в реальном полете «Союза-1», не раскрылась бы левая панель солнечной батареи, то, скорее всего, автоматическая стыковка не состоялась бы (хотя не исключено, что умельцам из центра управления полетом удалось бы все-таки навести пассивный корабль на активный и

Космос: запланированное убийство

выполнить соединение двух кораблей). С высокой степенью вероятности можно прогнозировать, что 7К-ОК(А) № 4 был потерян бы еще на орбите – при отказе датчиков и смещении центра масс его пришлось бы попросту уничтожить устройством подрыва. Но такой результат показал бы, что запускать в космос экипажи на таком «сыром» корабле еще рано – стало бы ясно, что даже присутствие человека на борту вряд ли гарантировало успешный исход полета.

И вот тут наши рассуждения снова упираются в идеологию принятия решений. Если бы руководство СССР рассматривало весь проект «Союз» исключительно в качестве научно-технического проекта (пусть и с будущими военными перспективами), то логично было бы в описанной выше ситуации серьезно доработать космические корабли. Следующие два корабля - 7К-ОК («Союз») № 5 и № 6 - тоже следовало бы запускать в беспилотном варианте для дальнейшей отработки бортовых систем перспективных космических аппаратов. Если же «верхи» Советского Союза были намерены превратить полет в очередную «демонстрацию успехов социализма» к Первомайским праздникам или к юбилею Советской власти, то корабли 7К-ОК («Союз») № 5 и № 6 запустили бы в пилотируемом варианте.

Был бы успешным тот полет? Сложно сказать. Все зависит от того круга доработок и исправления ошибок, которые бы выполнили конструкторы и испытатели после завершения полета автоматических аппаратов 7К-ОК («Союз») № 3 и № 4. При тщательном анализе причин аварий и серьезных конструктивных изменениях вполне возможно, что «цепочку неполадок», ведущую к катастрофе, удалось бы разорвать уже тогда.

А если бы все получилось?

Раз уж мы стали на путь фантастических допущений, то почему бы не рассмотреть ситуацию, когда полет космических кораблей 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1») и 7К-ОК(П) № 5 («Союз-2») состоялся и завершился полным успехом?

23 апреля 1967 года на орбиту вышел «Союз-1» с Владимиром Михайловичем Комаровым. На корабле открылись обе панели солнечных батарей, все приборы и оборудование на борту работали нормально. На следующий день, 24 апреля 1967 года, в космос отправился трехместный «Союз-2», пилотируемый командиром корабля Валерием Федоровичем Быковским, бортинженером Алексеем Станиславовичем Елисеевым и космонавтом-исследователем Евгением Васильевичем Хруновым. 25 апреля 1967 года космические корабли успешно состыковались на околоземной орбите, образовав первую в мире экспериментальную космическую станцию. Космонавты Елисеев и Хрунов одели скафандры и через открытый космос перешли в космический корабль «Союз-1». 26 апреля «Союз-1» с Владимиром Комаровым, Алексеем Елисеевым и Евгением Хруновым на борту совершил управляемый спуск и благополучно приземлился. 27 апреля 1967 года вернулся на Землю и «Союз-2» с Валерием Быковским. 29 апреля космонавтов торжественно встречали во Внуково, а 1 мая они присутствовали на праздничной демонстрации, стоя на трибуне Мавзолея В.И.Ленина вместе членами Политбюро ЦК КПСС.

Видимо, после успешного завершения столь сложного космического эксперимента воцарилась бы всеобщая эйфория. Вот что писал после автоматической стыковки спутников «Космос-186» и «Космос-188» осенью 1967 года в «нашей реальности» генерал Николай Каманин в своем дневнике:

Космос: запланированное убийство

«...Успешное осуществление жесткой автоматической стыковки - это новый этап освоения космоса. Можно смело утверждать, что маленькая «Игла» (система управления стыковкой – С.Ч.) Армена Сергеевича Мнацаканяна нанесла почти смертельный укол сверхмощным ракетам типа «Сатурн-5» и Н-1. Несколько небольших хорошо освоенных ракет смогут теперь выводить на орбиту значительно больше груза, чем одна сверхмощная ракета, и делать это они будут надежнее и при меньших затратах» [7.4].

Можно только представить, в какой эйфории от успехов в космосе пребывали бы и генерал Каманин, и все участники космических свершений в СССР после успешного рейса «Союза-1» и «Союза-2».

А вот дальше возможны два сценария развития событий – пессимистический и оптимистический.

А. Пессимистический сценарий

Несмотря на успешный полет двух «Союзов» и их стыковку на околоземной орбите, создание лунного облетного корабля тормозится авариями как его ракеты-носителя «Протон», так и самого корабля Л1. В результате так и не удастся выполнить пилотируемый облет Луны раньше, чем это сделали американцы в декабре 1968 года на «Аполлоне-8».

Проблемы возникают и у ракеты-носителя Н-1: она взрывается на старте. Следовательно, и советская лунная экспедиция не может быть осуществлена раньше американской. 21 июля 1969 года Нил Армстронг и Эдвин Олдрин высаживаются на лунную поверхность.

В околоземный пилотируемых полетах тоже неопределенность. Еще одну стыковку выполняют космические корабли «Союз-3» и «Союз-4». «Союз-5» летит в космос и выполняет «сварочную программу». Еще один «Союз» выполняет длительный одиночный орбитальный полет (18-20 суток). А что дальше? Испытание стыковочных узлов для буксующей лунной программы (проект «Контакт»)? Орбитальные станции?

Б. Оптимистический сценарий.

Космос: запланированное убийство

Успехи по всему «космическому фронту»: нормально летают ракета-носитель «Протон» и корабль Л1, проведено два автоматических рейса с успешным облетом Луны и возвращением космических аппаратов на Землю.

Поэтому вполне возможно, что 26 июня 1967 года в облетную экспедицию вокруг Луны отправились бы Алексей Леонов и Олег Макаров. 29 июня корабль 7К-Л1 «Заря-1» обогнул бы Луну и 2 июля благополучно вернулся на Землю.

Ближе к ноябрьским праздникам «Союз-3» (командир Юрий Алексеевич Гагарин) и «Союз-4» (командир Андриян Григорьевич Николаев, бортинженер Валерий Николаевич Кубасов и космонавт-исследователь Виктор Васильевич Горбатко) осуществили бы еще одну стыковку в космосе и несколько суток летали бы в состыкованном состоянии. Особое впечатление на весь мир произвело бы участие в космической экспедиции первого космонавта планеты Юрия Гагарина. И, разумеется, космонавты приняли бы самое деятельное участие в праздничной демонстрации советских людей 7 ноября 1967 года на Красной площади в Москве.

К праздничной дате, вероятно, совершили бы вторую облетную экспедицию Луны на корабле 7К-Л1 «Заря-2» Павел Романович Попович и Виталий Иванович Севастьянов.

Успешное выполнение программ 7К-ОК «Союз» и 7К-Л1 «Заря» высвободило ресурсы многих космических предприятий и позволило им сосредоточиться на программе высадки человека на Луну. Успешно прошли испытания ракеты-носителя Н-1. В результате вполне могло бы стать, что в октябре 1968 года «в гости к Селене» отправился бы экипаж в составе Алексея Архиповича Леонова и Николая Николаевича Рукавишникова. Через несколько дней Алексей Леонов посадил бы посадочный корабль «Лунник» где-нибудь на просторах лунного Океана Бурь и сделал бы первые

Космос: запланированное убийство

шаги по Луне, водрузив на склоне одного из кратеров красный советский флаг. К ноябрьским праздникам космонавты бы успешно вернулись на Землю...

А потом обязательно были бы и большие научные станции на околоземной орбите, и лунная база, и высадка космонавтов на Марс.

И обязательно среди тех, кто совершал бы новые подвиги в космосе, мы бы услышали имя дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР Владимира Михайловича Комарова.

Память

Есть люди, имена которых история человечества сохранит навсегда – потому что именно эти люди и создавали саму Историю.

Владимир Комаров относится именно к этой когорте славных сыновей человечества.

Еще в советское время в Москве, недалеко от Военно-воздушной инженерной академии имени профессора Н.Е.Жуковского, которую окончил Владимир Михайлович Комаров, в честь космонавта была названа площадь. Появились проспекты, кварталы и улицы, носящие имя славного покорителя космоса – в Киеве, Калуге, Луганске, Париже и во множестве других городов. В городе Щёлково, где жил и работал космонавт, его имя носит улица, на которой открыт памятник герою и установлена мемориальная доска.

Бронзовый бюст дважды Героя Советского Союза Владимира Михайловича Комарова был установлен и на его родине - в Москве. Еще один бюст героя был установлен в международном детском центре «Артек».

На месте гибели героя, у поселка Карабутак Адамовского района Оренбургской области установлен обелиск.

В 60-х годах минувшего века его имя было присвоено московской школе № 235, в которой учился юный Володя Комаров, и школа № 63 в Варшаве. Мемориальный класс космонавта был создан в спецшколе № 3, где с 1944 по 1945 год изучал основы военного дела будущий летчик и космонавт. При Сызранском высшем военном авиационном училище летчиков была открыта школа юных космонавтов имени В. М. Комарова. Имя космонавта было присвоено Ейскому высшему военно-морскому авиационному училищу летчиков.

В советское время в Калининградском порту можно было встретить рыболовецкий сейнер «В.

Космос: запланированное убийство

Комаров», названный в честь космонавта. К Владивостокскому порту был приписан еще один корабль - сухогруз «Комаров». «Космонавт Владимир Комаров» - так было названо огромное научно-исследовательское судно Академии наук СССР. Корабль служил космонавтике более двух десятков лет. Из своего последнего «космического» рейса судно вернулось в порт приписки - Одессу - 22 мая 1989 года. Отсюда судно было перебазируется в бассейн Балтийского моря и переоборудовано для использования в научных целях, но уже по другому профилю. Однако эксплуатация его в новой «роли» была недолгой: в 1994 году корабль был списан и продан по цене металлолома в Индийский порт Аланг. Порезка судна завершилась 3 ноября 1994 года...

В 1970 году Международная астронавтическая федерация (ФАИ) учредила специальный диплом имени летчика-космонавта СССР Владимира Михайловича Комарова. Этим дипломом стали награждаться члены экипажей многоместных космических кораблей за выдающиеся достижения в исследовании космического пространства, за мужество, находчивость и смелость в сложных условиях и в критические моменты космических полетов. Так, на 63-й Генеральной конференции ФАИ, которая проходила в Дели (Индия) в ноябре 1970 года, первые дипломы имени Владимира Комарова были присуждены его товарищам - членам экипажей космических кораблей 7К-ОК(А) № 12 («Союз-4») и 7К-ОК(П) № 13 («Союз-5») Владимиру Александровичу Шаталову, Борису Валентиновичу Волинову, Алексею Станиславовичу Елисееву и Евгению Васильевичу Хрунову.

Увы, Владимиру Комарову не суждено было слетать к Луне или пройти по ее поверхности. Но память о космонавте есть и на Селене.

21 июля 1969 года американские астронавты Нил Армстронг и Эдвин Олдрин высадились на лунную поверхность. Астронавты установили на Луне памятную табличку, на которой было выгравировано: «Здесь

Космос: запланированное убийство

человек с планеты Земля впервые ступил на Луну... Мы явились с миром от имени всего человечества». На поверхность Луны были также доставлены медали Юрия Гагарина, Владимира Комарова, Вирджила Гриссома, Роджера Чаффи и Эдварда Уайта - советских и американских космонавтов, отдавших свои жизни ради покорения Вселенной.

С этими медалями с изображениями Юрия Гагарина и Владимира Комарова связана довольно интересная история, которую в своем аккаунте в социальной сети Facebook 5 сентября 2015 года рассказал исследователь истории космонавтики Леон Розенблюм:

«В июне нынешнего (2015-го – С.Ч.) года на 35-й ежегодной конференции Британского межпланетного общества по советской космической истории, которая прошла в Лондоне, историк Кен МакТаггарт рассказал о тайне двух советских медалей, которые были доставлены на Луну в ходе первой высадки на нее американских астронавтов.

Памятные медали Юрия Гагарина и Владимира Комарова по просьбе их вдов были доставлены из Москвы на мыс Канаверал и загружены на борт «Аполло-11». Это произошло, как сообщил рассказчик, «в последнюю минуту, так что даже не было зафиксировано ни в каких документах». Базз Олдрин, по его словам, вспоминал, что медали были у него в кармане скафандра, когда сам он находился на верху трапа при возвращении в лунный модуль. Он и Армстронг переговаривались на эту тему, употребляя слова «эта упаковка», что не давало слушавшим их переговоры понять, о чем идет речь. Олдрин сбросил медали на лунную поверхность под ноги Армстронгу. С тех пор две советские медали, изображений которых не имеется, лежат там, в пыли Моря Спокойствия».

Эта история загадочна хотя бы тем, что доставка памятных медалей на поверхность Луны осуществлялась не по официальной просьбе

Космос: запланированное убийство

правительства СССР, а по просьбе вдов космонавтов Юрия Гагарина и Владимира Комарова – Валентины Ивановны и Валентины Яковлевны, и негласно от руководства американской лунной экспедиции.

На карте невидимой стороны Луны можно найти кратер, названный в честь советского космонавта Владимира Комарова.

В 1971 году на месте посадки лунного модуля корабля «Аполлон-15» американские астронавты Д.Скотт и Дж.Ирвин установили памятную пластину с именами космонавтов СССР и США, отдавших жизнь делу исследования космического пространства. Там тоже выгравировано имя Владимира Михайловича Комарова.

В Солнечной системе имя героя-космонавта присвоено малой планете (1836 Комаров).

В 1976 и 1979 годах в издательстве «Машиностроение» вышло два издания книги «Испытатель космических кораблей» авторства космонавта Василия Лазарева и журналиста Михаила Реброва.

Конечно же, имя Владимира Михайловича Комарова не забыто и через полвека после его гибели.

Каждый год в день его рождения, 12 апреля – в День космонавтики, и 24 апреля – в день трагической смерти космонавта к его могиле в Кремлевской стене и к установленным в Москве и Щелково бюстам возлагают цветы.

В любой энциклопедии по космонавтике читатель обязательно найдет информацию и о самом Владимире Михайловиче Комарове, и о его подвиге.

Говорят, что писатель живет в написанных им книгах. Наверное, и космонавт должен продолжать жить в испытанных им кораблях. Прошло полвека со дня запуска в космос первого «Союза», но этот корабль – пусть и в модифицированном виде – продолжает летать и регулярно доставляет экипажи космонавтов на борт Международной космической станции. «СоюзТ», «СоюзТМ», «СоюзТМА», «СоюзТМА-М», «СоюзМС» - все

Космос: запланированное убийство

они ведут свой род от того самого космического корабля 7К-ОК(А) № 4 («Союз-1»), который 23 апреля 1967 года вышел на околоземную орбиту.

А это значит, что с каждым «Союзом», стартующим в звездное небо с Байконура, в космос отправляется и частичка души дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР, полковника Владимира Михайловича Комарова.

Литература

Литература к главе «Мой маленький талисман»

[1.1] - В.Г.Лазарев, М.Ф.Ребров, «Испытатель космических кораблей», М.: Машиностроение, 1976.

Литература к главе «Советская космическая программа»

[2.1] - В.С.Сыромятников, 100 рассказов о стыковке и о других приключениях в космосе и на Земле, том 1, М.: Логос, 2003.

[2.2] - Л.И.Брежнев, Воспоминания («Космический Октябрь»), М.: Политиздат, 1983.

[2.3] - Каманин Н.П. Скрытый космос. Кн.2 1964-1966 гг. - М.: Инфортекст-ИФ, 1997.

[2.4] - П.Т.Асташенков, Главный конструктор, М.: Военное издательство Министерства обороны СССР, 1975.

[2.5] - Л.В.Владимиров (Финкельштейн), Советский космический блеф, 1970.

[2.6] - Мировая пилотируемая космонавтика (История. Техника. Люди). Под ред. Ю.М.Батурина, М.: РТС Софт, 2005.

[2.7] - Б.Е.Черток, Ракеты и люди, том 3, М.: Машиностроение, 1999.

[2.8] - Б.Е.Черток, Ракеты и люди, том 4, М.: Машиностроение, 1999.

[2.9] - С.Шамсутдинов, «Легендарный корабль «Союз», «Новости космонавтики», 4/2002, стр.64.

[2.10] - И.Б.Афанасьев, Неизвестные корабли, М.: Знание, 1991, серия «Космонавтика, астрономия», номер 12/1991.

[2.11] - Творческое наследие академика Сергея Павловича Королева, М.: Наука, 1980, стр. 489-500.

[2.12] - Г.С.Ветров, Королев и его дело. Свет и тени в истории космонавтики. Избранные труды и документы, М.: Наука, 1998.

Космос: запланированное убийство

[2.13] - <http://shubinpavel.ru/>

[2.14] - Каманин Н.П. Скрытый космос. Кн.3 1967-1968 гг. - М.: Инфортекст-ИФ, 1997.

Литература к главе «Космический корабль «Союз»

[3.1] - Г.Т.Береговой, Космос – землянам, М.: Молодая гвардия, 1981.

[3.2] - «История НПО «Энергия», том 1, 1946-1996, М.: Энергия, 1996.

[3.3] - Каманин Н.П. Скрытый космос. Кн.2 1964-1966 гг. - М.: Инфортекст-ИФ, 1997.

[3.4] - <http://shubinpavel.ru/>

[3.5] - Б.Е.Черток, Ракеты и люди, том 3, М.: Машиностроение, 1999.

[3.6] - В.А. Кудряшов, «Космодром Байконур. Хроника основных событий (Байконурская летопись)», Санкт-Петербург, 2015 год, <http://www.kik-sssr.ru/Kudriashov.htm>, <http://documents.tips/technology/01-02-15.html>

[3.7] - <http://space-horizon.ru/articles/32>

[3.8] - Каманин Н.П. Скрытый космос. Кн.3 1967-1968 гг. - М.: Инфортекст-ИФ, 1997.

[3.9] - В.С.Сыромятников, 100 рассказов о стыковке и о других приключениях в космосе и на Земле, том 1, М.: Логос, 2003.

Литература к главе «Космонавт Владимир Комаров»

[4.1] - В.Г.Лазарев, М.Ф.Ребров, Испытатель космических кораблей, М.: Машиностроение, 1976.

[4.2] - <http://www.biography-life.ru/art/266-vladimir-komarov-biografiya-lichnaya-zhizn-kosmonavta-posledniy-polet.html>

[4.3] - Владимир Шуневич, газета «Факты», 22 августа 2002 года.

[4.4] - Г.С.Шонин, Самые первые, М.: Молодая гвардия, 1976.

Космос: запланированное убийство

[4.5] - Василий Лесников, Рядом с космонавтами. Гагаринское время, М.: Мемуарная литература, 2011.

[4.6] - Б.Е.Черток, Ракеты и люди, том 3, М.: Машиностроение, 1999.

[4.7] - П.Р.Попович, Испытания космосом и Землей, Киев.: Молодь, 1982.

[4.8] - М.Ребров, Н.Мельников, «Трое на «Восходе», журнал «Искатель», № 6, 1964 год.

[4.9] - Каманин Н.П. Скрытый космос. Кн.2 1964-1966 гг. - М.: Инфортекст-ИФ, 1997.

[4.10] - К.П.Феоктистов, Семь шагов в небо, М.: Молодая гвардия, 1984.

[4.11] - К.П.Феоктистов, Траектория жизни, М.: Вагриус, серия «Мой 20 век», 2000.

[4.12] - Г.М.Гречко, Космонавт № 34: от лучины до пришельцев, М.: Олма Медиа Групп, 2013.

[4.13] - С.Н.Хрущев, Рождение сверхдержавы, М.: Время, 2010.

[4.14] - В.С.Сыромятников, 100 рассказов о стыковке и о других приключениях в космосе и на Земле, том 1, М.: Логос, 2003.

Литература к главе «Полет в бессмертие»

[5.1] - Г.А.Амирьянц, Летчики-испытатели. Сергей Анохин со товарищи, М.: Машиностроение, 2001.

[5.2] - А.С.Елисеев, Жизнь – капля в море, М: Издательский Дом «Авиация и космонавтика», 1998.

[5.3] - Сиснёв Виссарион, собственный корреспондент «Труда», <http://www.trud.ru/issue/article.php?id=200403100430601>

[5.4] - Каманин Н.П. Скрытый космос. Кн.3 1967-1968 гг. - М.: Инфортекст-ИФ, 1997.

[5.5] – П.Р.Попович, Робинзоны космоса, Алма-Ата.: «Жазушы», 1986.

[5.6] - <http://www.krugozormagazine.com/show/kosmonavt-komarov.2803.html>

[5.7] - А.Б.Железняков, Тайны ракетных катастроф. Плата за прорыв в космос, М.: «ЭКСМО»-«Яуза», 2004.

Космос: запланированное убийство

[5.8] - Александр Асадчий, «Машина сырая, но лететь надо именно мне», журнал «Коммерсантъ Власть» №14 от 12.04.2004, стр. 54

[5.9] - В.А. Кудряшов, «Космодром Байконур. Хроника основных событий (Байконурская летопись)», Санкт-Петербург, 2015 год, <http://www.kik-sssr.ru/Kudriashov.htm>, <http://documents.tips/technology/01-02-15.html>

[5.10] - Игорь Осипчук, «Когда космонавт Волинов сообщил на Землю, в каком положении оказался, товарищи решили, что ему не выжить», газета «Факты», 16.01.2014,

[5.11] - Б.Е.Черток, Ракеты и люди, том 3, М.: Машиностроение, 1999.

[5.12] - Мост в космос, сборник, М.: Известия, 1976.

[5.13] - <http://shubinpavel.ru/>

[5.14] - Сергей Александров, журнал «Техника-молодежи», № 5, 2004 год, стр. 16-17

[5.15] - М.Ф.Ребров, Космические катастрофы. Странички из секретного досье, М.: ЭкСПринтНВ, 1996.

[5.16] - <https://biography.wikireading.ru/18460>

[5.17] - Виктор Гуров, «Падение «Союза» Владимира Комарова», http://terra-x.org/publ/krasivye_mesta/padenie_sozuza_vladimira_komarova/1-1-0-74

[5.18] - «Красные космонавты» (The Red Stuff), 2000 год, режиссер Лео де Боэр, фильм 1, фильм 2;

[5.19] - «История НПО «Энергия», том 1, 1946-1996, М.: Энергия, 1996.

Литература к главе «Версии»

[6.1] - Каманин Н.П. Скрытый космос. Кн.3 1967-1968 гг. - М.: Инфортекст-ИФ, 1997.

[6.2] - В.П.Мишин, Дневники. Записи и воспоминания (1960-1974 годы), Воронеж: Кварта, 2014, том 1, стр.318;

Космос: запланированное убийство

[6.3] - А.Борисов, «Звездный рейс Владимира Комарова. Версия причины «Трагедии-1», журнал «Новости космонавтики», № 5, 1999 год.

[6.4] - Каманин Н.П. Скрытый космос. Кн.2 1964-1966 гг. - М.: Инфортекст-ИФ, 1997.

[6.5] - <http://www.astronaut.ru/bookcase/books/porvatkin/porvatkin.htm>

[6.6] - Б.Е.Черток, Ракеты и люди, том 3, М.: Машиностроение, 1999.

[6.7] - В.П.Мишин, Дневники. Записи и воспоминания (1960-1974 годы), Воронеж: Кварта, 2014, том 3, стр.321;

[6.8] - «Красные космонавты» (The Red Stuff), 2000 год, режиссер Лео де Боэр, фильм 1; фильм 2;

[6.9] - Анатолий Завалишин, «Хроника курьезов и трагедий в пилотируемой космонавтике»,

[6.10] - <https://ru.wikipedia.org/>

<https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE>

[%D1%8E%D0%B7-1](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D1%8E%D0%B7-1)

[6.11] - фильм «Живая история. Гибель космонавта Комарова»;

[6.12] - Эдуард Щербаков, «Российская методика обеспечения герметичности космической техники не имеет мировых аналогов»

http://vpk.name/news/158742_zamestitel_rukovoditely_a_nauchnotekhnicheskogo_centra_rkk_energiya_eduard_sherbakov_rossiiskaya_metodika_obespecheniya_germetichnosti_kosmicheskoi_tehniki_ne_imeet_mirovyih_analogov.html

[6.13] - <http://www.nv-online.info/by/167/>

[6.14] - В.П.Мишин, Дневники. Записи и воспоминания (1960-1974 годы), Воронеж: Кварта, 2014, том 2, стр.66;

[6.15] - В.П.Мишин, Дневники. Записи и воспоминания (1960-1974 годы), Воронеж: Кварта, 2014, том 1, стр.229;

[6.16] - <http://www.vseprokosmos.ru/kosmos42.html#ixzz4chY8RLiu>

[6.17] - <http://www.krugozormagazine.com/show/>

Космос: запланированное убийство

kosmonavt-komarov.2803.html

[6.18] - А.С.Елисеев, Жизнь – капля в море, М: Издательский Дом «Авиация и космонавтика», 1998.

[6.19] - <https://www.proza.ru/2017/01/05/858>

[6.20] - В.В.Коваленок, Родина крылья дала, Минск: Юнацтва, 1989.

[6.21] - «Новости космонавтики», № 3, 2003 год, стр. 69-70

[6.22] - Каманин Н.П. Скрытый космос. Кн.4 1969-1978 гг. - М.: Инфортекст-ИФ, 1997.

[6.23] - В.П.Мишин, Дневники. Записи и воспоминания (1960-1974 годы), Воронеж: Кварта, 2014, том 1, стр.200.

[6.24] - В.П.Мишин, Дневники. Записи и воспоминания (1960-1974 годы), Воронеж: Кварта, 2014, том 1, стр.230.

[6.25] - В.П.Мишин, Дневники. Записи и воспоминания (1960-1974 годы), Воронеж: Кварта, 2014, том 1, стр.325.

[6.26] - В.П.Мишин, Дневники. Записи и воспоминания (1960-1974 годы), Воронеж: Кварта, 2014, том 2, стр.18.

[6.27] - В.П.Мишин, Дневники. Записи и воспоминания (1960-1974 годы), Воронеж: Кварта, 2014, том 2, стр.25;

[6.28] - <http://space-horizon.ru/articles/32>

[6.29] - <http://www.newsru.co.il/israel/15apr2010/volynov8001.html>

[6.30] - А.Б.Железняков, Тайны ракетных катастроф. Плата за прорыв в космос, М.: «ЭКМО»-«Яуза», 2004.

[6.31] - В.Г.Лазарев, М.Ф.Ребров, Испытатель космических кораблей, М.: Машиностроение, 1976 г.

[6.32] - <http://shubinpavel.ru/>

[6.33] - <https://ria.ru/analytics/20070321/62370232.html>

[6.34] - <http://crash.worldwebspot.com/aviakatastrofy/gibel-kosmonavta-v-komarova-na-korable-soyuz-1.html>

Космос: запланированное убийство

[6.35] - В.П.Мишин, Дневники. Записи и воспоминания (1960-1974 годы), Воронеж: Кварта, 2014, том 1, стр.345.

[6.36] - Павел Аксенов, «Космонавт Комаров: первая жертва космической гонки», Би-би-си, Москва, http://www.bbc.com/russian/science/2012/04/120426_komarov_space_crash

[6.37] - Б.А.Покровский, Космос начинается на Земле, М.:Патриот, 1996 г., стр. 403

[6.38] - «История НПО «Энергия», том 1, 1946-1996, М.: Энергия, 1996.

[6.39] - В.П.Мишин, Дневники. Записи и воспоминания (1960-1974 годы), Воронеж: Кварта, 2014, том 2, стр.26;

[6.40] - <http://cosmopark.ru/chechina.htm>

Литература к главе «Разбор полетов»

[7.1] - Виталий Головачев, «Союз» падал без парашюта», «Труд» (Москва), 24.04.2007, <http://www.astronaut.ru/bookcase/article/ar137.htm>

[7.2] - «История НПО «Энергия», том 1, 1946-1996, М.: Энергия, 1996.

[7.3] - Б.Е.Черток, Ракеты и люди, том 3, М.: Машиностроение, 1999.

[7.4] - Каманин Н.П. Скрытый космос. Кн.3 1967-1968 гг. - М.: Инфортекст-ИФ, 1997.

[7.5] - «100 великих авиакатастроф», М.: Вече, 2004.

[7.6]-<http://www.krugozormagazine.com/show/kosmonavt-komarov.2803.html>

[7.7] - Сергей Александров, журнал «Техника-молодежи», № 5, 2004 год, стр, 16-17

[7.8] - <http://shubinpavel.ru/>

[7.9] - Каманин Н.П. Скрытый космос. Кн.2 1964-1966 гг. - М.: Инфортекст-ИФ, 1997.

[7.10] - В.Г.Лазарев, М.Ф.Ребров, Испытатель космических кораблей, М.: Машиностроение, 1976.

[7.11] - «Гибель космонавта. Сгореть заживо при посадке...»

Космос: запланированное убийство

<http://obozrevatel.com/news/2008/8/13/253395.htm>

[7.12] - Владимир Шуневич, газета «Факты», 22 августа 2002 года.

[7.13] - В.В.Порошков, Ракетно-космический подвиг Байконура, М.: Патриот, 2007.

[7.14] - Анатолий Завалишин Хроника курьезов и трагедий в пилотируемой космонавтике
<http://www.nkau.gov.ua/gateway/news.nsf/PagesHistoryR/8BC529283F47311EC3256A3400284073!open>

[7.15] - К.П.Феоктистов, Траектория жизни, М.: Вагриус, серия «Мой 20 век», 2000.

[7.16] - Л.И.Брежнев, Воспоминания («Космический Октябрь»), М.: Политиздат, 1983.

[7.17] - И.В.Давыдов, Триумф и трагедия советской космонавтики. Глазами испытателя, М.: Глобус, 2000.

[7.18] - С.Н.Хрущев, Рождение сверхдержавы, М.: Время, 2010.

[7.19] - Павел Аксенов, «Космонавт Комаров: первая жертва космической гонки», Би-би-си, Москва,
http://www.bbc.com/russian/science/2012/04/120426_komarov_space_crash

Содержание

7	Мой маленький талисман
13	Советская космическая программа
13	В преддверии космической эры
22	Первые в космосе
29	Программа «Восток»
38	Программа «Восход»
57	Советская пилотируемая лунная программа
77	Космический корабль «Союз»
77	Цели и проблемы проекта «Союз»
81	Общее устройство космического корабля «Союз»
83	Бытовой (орбитальный) отсек
85	Спускаемый аппарат и парашютная система
91	Приборно-агрегатный отсек
92	Бортовые системы корабля
95	Первый испытательный полет космического корабля 7К-ОК («Союз»)

- 113 Декабрьская катастрофа 1966 года
- 121 Из космоса – под воду
- 137 Космонавт Владимир Комаров
- 137 Детство: жил-был мальчик
- 142 Юность: «летать, как можно больше летать!»
- 147 Военный летчик
- 152 Отряд космонавтов
- 183 Полет «Восхода»
- 216 Подготовка к полету на корабле 7К-ОК («Союз»)
- 237 Полет в бессмертие
- 237 В шаге от космоса
- 263 В корабле он был один...
- 292 Катастрофа
- 308 Прощание
- 321 Версии
- 321 Догадки и предположения
- 382 «Происшествие с Воыновым»
- 391 Версия №21. «Цепочка» аварийных ситуаций

- 454 Разбор полетов
- 454 Работает правительственная комиссия
- 479 Выводы правительственной комиссии:
может ли гора родить мышь?
- 487 Факты, мимо которых прошла
правительственная комиссия
- 496 Доработки космических кораблей: наш
очень «надежный» 7К-ОК («Союз»)
- 508 Полусокрытие подвига
- 525 Без вины виноватые?
- 543 «...И другие ответственные лица»
- 564 «...Обжалованию не подлежит...»
- 566 Могло ли не быть трагедии?
- 569 А если бы все получилось?
- 573 Память
- 578 Литература



Литературно-художественное издание

Серия научной и научно-популярной литературы «Панда»

Космос: запланированное убийство

Сергей Чебаненко

Редактор Стрельников В.А.

Художник-оформитель Чекмаев К.Г.

Компьютерная обработка фотографий и верстка текста Л.А.Девятова

Науково-популярне видання

Серія наукової і науково-популярної літератури «Панда»

Космос: заплановане вбивство

Сергій Чебаненко

Редактор Стрельников В.О.

Художник-оформлювач Чекмаєв К.Г.

Комп'ютерна обробка фотографій і верстка тексту Л.А.Дєвятаєва

Минуло вже понад півстоліття з дня загибелі двічі Героя Радянського Союзу, льотчика-космонавта СРСР Володимира Михайловича Комарова. Але і сьогодні ще залишається безліч питань, на які так і не дало відповідей офіційне розслідування катастрофи космічного корабля «Союз-1» в квітні 1967 року.

Автор, оцінивши по-новому весь масив наявних даних, дає свою інтерпретацію подій і пропонує оригінальну версію трагедії, що сталася п'ятдесят років тому.

Підписано до друку 25.01.2018

Формат 60х90 1/16. Умов.друк.арк 25

Загальний тираж 1500. Рекламно-інформаційний тираж 5.

Замовлення № 2018-002

Видавництво ФОП «ЧСВ»

Київ, вул. Княжий затон, 17

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи

ДК № 5240 від 08.11.2016

E-mail: bookelight@gmail.com

Надруковано з готових позитивів

У ФОП «ЧСВ»

Київ, вул. Княжий затон, 17

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи

ДК № 5240 від 08.11.2016



Владимир Михайлович Комаров



Владимир Комаров в скафандре



Мой значок - талисман



1944 год. Курсант Володя Комаров



Владимир Комаров с женой Валентиной



Владимир Комаров и Юрий Гагарин на отдыхе в Крыму



Владимир Комаров и Алексей Леонов на занятиях по киносъемке



Владимир Комаров с сыном Евгением



Владимир Комаров с дочерью Ириной



«Дядя космонавт, а можно ваш автограф?»



Папа пришел с работы. Семейное чаепитие



Владимир Комаров на медицинской комиссии в отряде космонавтов



Занятия на невесомость в самолете - лаборатории



Владимир Комаров на парашютных прыжках



На спортивной подготовке



Летная подготовка космонавта



Во время занятий в скафандре



Космонавт Комаров к полету готов!



**Владимир Комаров провожает
в полет Павла Беляева и Алексея Леонова**



Кабина космического корабля «Восход»



**Экипаж космического корабля «Восток»:
Комаров, Онектягов, Егоров**



Занятия по фототехнике



Предстартовый митинг на Байконуре



Заседание Государственной комиссии



Встреча экипажа на Байконуре



После возвращения из космоса



После награждения в Кремле



**Валерий Быковский, Алексей Елисеев,
Владимир Комаров и Евгений Хрунов**



Юрий Гагарин и Владимир Комаров на тренировке



Владимир Комаров готовятся к выходу в космос



Между тренировками: Юрий Гагарин, Евгений Хрунов, Владимир Комаров, Алексей Елисейев, Валерий Быковский

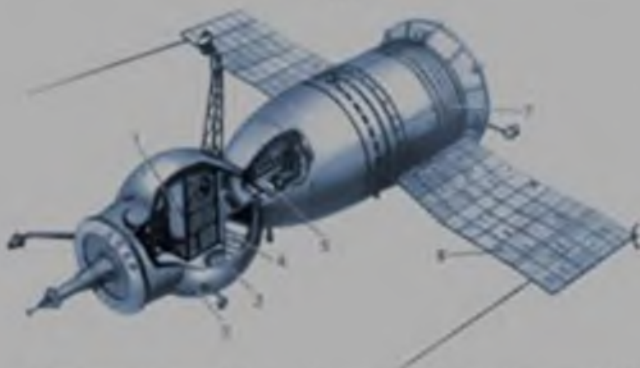


**Владимир Комаров и Юрий Гагарин помогают надеть кислородные скафандры
Евгению Хрунову и Алексею Елисееву**



Владимир Комаров в кабине космического корабля «Союз»

Космический корабль «Союз-1»



- 1 — рабочий люк (внутри) в кабине
- 2 — орбитальный отсек
- 3 — входной люк
- 4 — складываемые антенны

- 5 — тепловой отсек и ракетный аппарат с топливным баком
- 6 — радиолокационная станция с солнечными элементами
- 7 — отсеки с оборудованием и радиотехническими приборами

Космический корабль «Союз»





Владимир Комаров на митинге перед стартом



Интервью перед полетом



Перед стартом

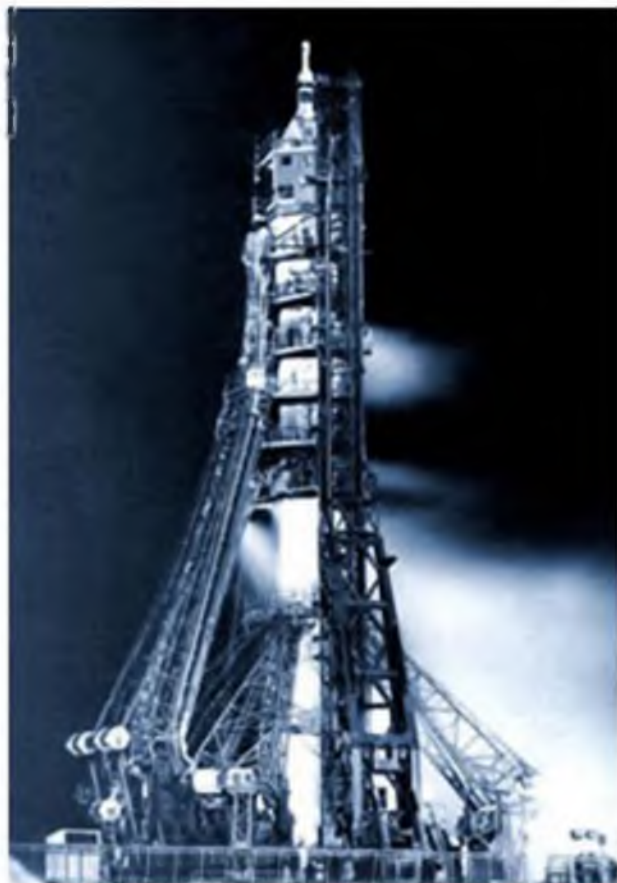




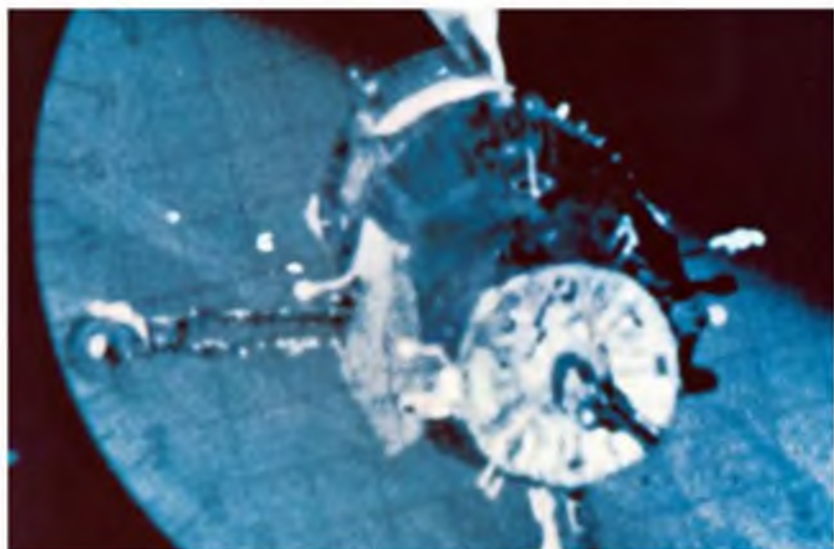
Последняя фотография Владимира Комарова на Земле



Владимир Комаров в космическом корабле «Союз-1»



Ракета-носитель «Союз» на старте



Космический корабль «Союз» в полете



Пожар на месте катастрофы





Прощание



Похороны Владимира Комарова



Прощание с Владимиром Комаровым





У могилы Владимира Комарова в степи



Попарная сборка космических кораблей «Союз»



Монтаж парашютного отсека «Союза»



Солнечная батарея корабля «Союз»



Спускаемый аппарат «Союза»



Парашютный контейнер



Парашютный контейнер





Рабочее место командира корабля «Союз»



Леонид Брежнев и Дмитрий Устинов



Леонид Брежнев и Владимир Комаров



Могила Владимира Комарова в степи под Орском



Памятник Владимиру Комарову



Корабль «Космонавт Владимир Комаров»



Табличка с именем Владимира Комарова на Земле



Памятная табличка с именем Владимира Комарова



Владимир Михайлович Комаров



ISBN 978-966-97718-1-0



9 789669 771810