

СОДЕРЖАНИЕ

А. И. Попов

«СОЮЗ» — «АПОЛЛОН»: АФЕРА СОВМЕСТНОГО ПОЛЕТА?

Введение. Что такое ЭПАС?	9
1. Как готовили космическую технику для ЭПАС в СССР и в США	17
2. Станный выбор кандидатуры командира «Союза-19»	29
3. О чем говорит назначение А. Леонова командиром «Союза-19»?	37
4. 1974: готовы репортажи о «встрече на орбите в 1975 году»	44
5. Апрель 1975: керосин для ракеты охладить до 8 °С!	55
6. «Союз-19» стартует с неработающим бортовым ТВ	62
7. День «незапланированных» ремонтов на орбите	70
8. Кругом одни макеты	80
9. Стыковка «по рельсам»	92
10. Рукопожатие «на орбите» снято на Земле	99
11. Беседа президента США с пассажирами самолета «нулевой гравитации»	110
12. Визиты вежливости сняты на Земле!	120
13. Космонавтов — на носилки, «астронавтов» — на митинг!	129
14. «Не продавай славу свою!» Что США получили от ЭПАС, а что — СССР?	142

Р. С. Сомнительная официальная информация о бодром самочувствии космонавтов «Союза-19» после их приземления	165
Список литературы и источников к первой части	188
Благодарности	208

Н. В. Лебедев

КОНЕЦ ОПЕРАЦИИ «АПОЛЛОН»

1. «Лунная» гонка	211
2. Удар в спину	218
3. За все надо платить	233
4. Приложение	237

А. И. Попов

**«СОЮЗ» — «АПОЛЛОН»:
АФЕРА СОВМЕСТНОГО ПОЛЕТА?**

ВВЕДЕНИЕ. ЧТО ТАКОЕ ЭПАС?

(официальная программа)

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



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

По выделенным начальным буквам этот проект получил у нас сокращенное название «ЭПАС», в США принято свое сокращение — АСТР. С американской стороны Соглашение подписал президент США Р. Никсон. С советской стороны в присутствии Генерального секретаря ЦК КПСС Л. И. Брежнева соглашение подписал Председатель Совета министров СССР А. Н. Косыгин.



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

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

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

1) испытание элементов совместимой системы сближения на орбите;

2) испытание активно-пассивного стыковочного агрегата;

3) проверка техники и оборудования для обеспечения перехода космонавтов из корабля в корабль;

4) накопление опыта в проведении совместных полетов космических кораблей СССР и США.

Вот как проходил этот полет ЭПАС, согласно официальной информации:

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Краткая история «Аполлонов».
**«Это стыд — то, что мы должны платить русским
за такси на орбиту»**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«Киноверсия экспедиции закладывалась в компьютер за несколько недель до взлета. Затем оставалось провести отвлекающий маневр, который необходим любому фокуснику, чтобы обмануть аудиторию. Таким маневром был

запуск с мыса Канаверал, на который приглашались зрители. Помпезная игра огня, дыма и торжественность обстановки, трансляция запуска приковывала к экранам телевизоров миллиарды людей, отвлекая их внимание от анализа отдельных деталей колоссальной фальсификации».

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

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

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

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

Показателен такой пример. 1 мая 2016 года по российскому телевидению (РЕН ТВ) был показан фильм «Как аме-

риканцы Луну красили» [14]. В этом фильме донесены до зрителя многие идеи, сформулированные выше. Реакция зрителей на этот фильм, судя по голосованию в сети, была в целом положительной. Но были и негативные отклики, подобные этому:

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

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

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

1. КАК ГОТОВИЛИ КОСМИЧЕСКУЮ ТЕХНИКУ ДЛЯ ЭПАС В СССР И В США

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

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

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

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

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

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

Критерий нашей оценки

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

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

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

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

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

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

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

Как СССР готовил новую космическую технику для ЭПАС [2]

Модернизация ракеты — носителя

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