

К сожалению, статистика свидетельствует о другом. Каждый двадцатый космонавт и астронавт погибает, и эта жестокая цифра говорит о том, что взрывная профессия остается рискованной и что требуется немалое мужество от человека, решившего посвятить ей свою жизнь.

Юрий Гагарин после гибели Владимира Комарова сказал: «Может быть, чересчур бодрые репортажи о нашей работе способствовали тому, что космические полеты воспринимались некоторыми как заводом счастливый и легкий путь к славе».

Сорок лет прошло с той поры, но слова первого космонавта планеты не потеряли своей актуальности. Мы подчас забываем, что каждый новый День космонавтики, который мы уже привычно отмечаем 12 апреля, люди встречают не только на Земле, но и на борту Международной космической станции. А удача и немалое везения обязательно нужны в каждом полете. История космических драм и трагедий подтверждает это. Совсем недавно я узнал об одной из них...

Казалось бы, никаких секретов в программе «Союз» - «Аполлон» не могло быть. Программа ЭПАС, старты «Союза» и «Аполлона», посадки кораблей, совместная работа космонавтов Алексея Леонова и Валерия Кубасова и астронавтов Томаса Стаффорда, Вэнса Бранда и Дика Слейтона - все проходило на виду тысяч журналистов, аккредитованных на космодромах, в центрах управления и в пресс-центрах Москвы и Хьюстона. После возвращения экипажей нам довелось вместе с ними совершить поездки по Советскому Союзу и Америке. Мы постоянно возвращались к тем или иным эпизодам полета, и пятёрка участников полета подробно рассказывала обо всех его этапах.

Тем не менее два самых драматических момента полета во всех этих рассказах не фигурировали. Космонавты и астронавты, а также специалисты обеих стран тщательно их скрывали. И у всех, кто молчал, был свой интерес в том, чтобы о случившемся не стало известно.

Эта проблема четверть века мучила и одного из основных участников программы ЭПАС - космического конструктора, доктора наук, лауреата Ленинской премии Владимира Сергеевича Сыромятникова. Сам себя он считает главным стыковщиком (так написал он в подаренной мне книге), и в этих словах никакого преувеличения нет, так как Владимир принимал участие практически во всех отечественных и международных проектах, где требовалась стыковка космических аппаратов. В проекте «Союз» - «Аполлон» ему принадлежит ведущая роль. И во многом благодаря В. Сыромятникову сотрудничество между США и СССР получило свое продолжение во время полета нашей станции «Мир», к которой регулярно пристыковывались американские «Шаттлы». Сегодня каждый полет к Международной космической станции - это труд тех конструкторов и инженеров, которые работают в ракетно-космической корпорации «Энергия» имени С.П. Королева, где полвека назад начинал свой путь в космонавтике молодой инженер Владимир Сыромятников.

Недавно он рассказал о коллегах и о себе в книге. О ней академик Б.Е. Черток сказал очень точно: «100 рассказов о стыковке» - это литература, которая по жанру ближе всего к мемуарам. На самом деле в этом произведении есть все: и воспоминания участников космических свершений, и руководство специалистов по космической электромеханике, и описание технологии создания наукоемких проектов от идеи до летных испытаний... Взгляд изнутри на процесс создания современной техники, со всеми его противоречиями, радостями и трагедиями, представляет исключительную ценность».

Конструктор открывает одну из самых загадочных страниц истории космонавтики. Речь идет о стыковке «Союза» и «Аполлона», когда вдруг началась расклевка кораблей.

Наблюдая из Центра управления за происходящим, мы не придали особого значения случившемуся, мол, ничего страшного произойти не могло! Во время пресс-конференции в «Национале», где обосновался тогда Московский пресс-центр, В. Сыромятников упомянул о некоторых отклонениях в управлении «Аполлона», но заверил, что нештатная ситуация не возникла.

А ведь несколько часов назад сам Сыромятников до конца не понимал, что происходит. На стыковку «Аполлон» повел Слейтон, но об этом в нашем ЦУПе никто не знал. Здесь были убеждены, что

пилотирует корабль командир - то есть Стаффорд.

Звонок в Хьюстон: мол, объясните, что происходит. Оттуда заверили: так и предусмотрено, что управлять «Аполлоном» будет Слейтон.

В момент касания случилось непредвиденное: стыковочный узел начал испытывать огромные нагрузки, так как неожиданно сработали реактивные двигатели «Аполлона». Корабль подошел к «Союзу» под углом, это и вызвало расклевку сцепки.

Наконец все успокоилось, началось стягивание кораблей. И в этот момент наши конструкторы увидели, что сцепка «Союз» - «Аполлон» начала медленно вращаться - в иллюминаторе «Союза» появились очертания побережья Черного

моря, чего быть не должно. Однако доклад Алексея Леонова о том, что стыковка завершена, успокоил. Чуть позже телеметрическая информация подтвердила, что в процессе касания и стягивания стыковочный узел испытывал слишком большие нагрузки. Благо что Сыромятников настаивал на увеличении запаса прочности узла - не будь этого, аварии избежать бы не удалось.

Что же все-таки случилось? Почему режим стыковки кораблей вышел из-под контроля?

Ни во время полета, ни после возвращения кораблей на Землю, ни при подведении итогов программы В. Сыромятникову так и не удалось выяснить все детали происшедшего. Американцы избегали подробно обсуждать случившееся: мол, полет завершен блестяще, и не стоит возвращаться к прошлому.

Что именно скрывал экипаж «Аполлона»?

«Для меня работа над послеполетным отчетом не стала простым подведением итогов, заключительной формальностью», - пишет Владимир Сыромятников. - Прежде всего она превратилась в дальнейшее расследование того, что произошло на орбите 19 июля во время тестовой стыковки... Остались загадкой, почти мистикой те обстоятельства, включая человеческий фактор, которые привели к столь грубому нарушению пилотирования. На долгие годы эта загадка оставалась со мной, и мне пришлось разгадывать ее по частям, по этапам. В психологические аспекты этого космического события мне удалось вникнуть лишь 20 с лишним лет спустя».

Дик Слейтон, третий член экипажа «Аполлона», выделялся из всех астронавтов своим прошлым. Он был боевым летчиком, прекрасно зарекомендовал себя во время Второй мировой войны. Он стал наставником астронавтов, опекал их более двадцати лет. Некоторых из них он поистине спас от отчисления из отряда. В частности, знаменитого Юджина Серна-

та, который сначала прокладывал путь к Луне, а затем стал командиром последнего экипажа, совершившего там посадку.

Однажды Сернан потерпел аварию на вертолете неподалеку от космодрома. Он засмотрелся на красивых девушек, которые загорали на пляже обнаженными, и... вертолет вместе с пилотом рухнул в воду. Дик Слейтон, возглавивший аварийную комиссию, написал, что виновата техника. Юджин Сернан остался в отряде.

И вот теперь Дик Слейтон сам полетел в космос. Случилось то, о чем он мечтал. «Быть в космосе и не поругать?» - воскликнул он, и товарищи по полету не смогли отказать ему.

Слейтон занял место командира. Естественно, он не готовился к стыковке в космосе, а потому начал пилотировать рат начали засасываться токсичные газы от реактивных двигателей.

После приводнения капсула перевернулась. Астронавты повисли на ремнях. Неожиданно Слейтон и Бранд потеряли сознание: они отравились вредными газами. Стаффорду удалось отстегнуться. Он достал кислородные маски, надел на себя, а затем и на членов экипажа.

Медицинское обследование, проведенное на авианосце, куда астронавты были вскоре доставлены спасателями, показало, что они получили три четверти смертельной дозы. Две недели они провели в госпитале. Впрочем, общественности было сообщено, что это плановое обследование после полета. Зачем волновать людей, если все закончилось хорошо?!

Что греха таить: некоторые считают, что полеты в космос - это по нынешним временам не очень опасное дело. Мол, все или почти все хорошо известно, а техника надежна.

СТЫКОВКИ НА ОРБИТЕ:

ТАЙНЫ ОТКРЫВАЮТСЯ ЛИШЬ СЕГОДНЯ



«Аполлон» так, будто был за штурвалом самолета. «На ощупь он вел свой «Аполлон» на стыковку с «Союзом», - утверждает В. Сыромятников, - и продолжал управлять не полностью стянутой связкой из двух кораблей, когда, следуя инструкции, этого нельзя было делать категорически».

Командир «Аполлона», конечно же, прикрыл своего товарища, тем более что все закончилось хорошо. Теперь мне стало понятно, почему после возвращения на Землю, во время наших поездок по СССР и США, Дик Слейтон всегда держался в тени, за спиной своего командира Тома Стаффорда.

Кстати, так же вел себя и Вэнс Бранд. Оказывается, и у него была вина перед командиром. Ведь ошибка второго пилота поставила экипаж «Аполлона» на грань гибели. И только мужество и самообладание командира спасло экспедицию.

Драма начала развиваться во время посадки. О ней мы в подмосковном Центре управления полетом даже не подозревали, хотя и наблюдали за приводнением спускаемой капсулы с астронавтами. Внешне все шло гладко, а на самом деле драма могла перейти в трагедию в любую секунду.

Стаффорд, как и положено по инструкции, называл те тумблеры, которые Вэнс должен был включать. На высоте в 30 тысяч футов надо было выдвинуть две команды, которые запускали автоматическую программу спуска. Но Вэнс не включил тумблеры: то ли из-за шума в кабине он не услышал слова Стаффорда, то ли командир сам пропустил их. В общем, крышка спускаемого аппарата не отстрелилась, парашюты не выжили.

Астронавты поняли, что происходит неладное. И тогда Вэнс включил резервные тумблеры. Парашюты раскрылись, когда до воды оставалось чуть более двух километров. В это время через атмосферный клапан в спускаемый аппа-

рат начали засасываться токсичные газы от реактивных двигателей. После приводнения капсула перевернулась. Астронавты повисли на ремнях. Неожиданно Слейтон и Бранд потеряли сознание: они отравились вредными газами. Стаффорду удалось отстегнуться. Он достал кислородные маски, надел на себя, а затем и на членов экипажа.

Мне кажется, анализируя итоги программы ЭПАС, работы на орбите экипажей «Союза» и «Аполлона», ведущий конструктор стыковочного узла, сделавший такой полет возможным, очень точно характеризует состояние космонавтики: «В ходе работы над ЭПАСом подготовили и провели дюжину совместных экспериментов. Как было принято официально говорить, эта деятельность внесла весомый вклад в мировую науку, фундаментальную и прикладную. Здесь уместно сказать, что, к сожалению, ни в рамках ЭПАСа, ни в ходе других программ ни нам, ни американцам, ни ученым других стран не удалось осуществить настоящего прорыва науки в космос: до сих пор не сделано открытий, превративших бы орбитальные лаборатории в тот новый универсальный экспериментальный комплекс, который дал бы человеческой цивилизации по-настоящему космический, земной продукт, недоступный для земных лабораторий. Только в этом случае появился бы настоящий стимул для космических исследований и смысл для полетов с орбитальными скоростями за пределы земной атмосферы и тяжести. Такого сделать в XX веке, похоже, не удалось никому».

Вольно или невольно спор о том, как идти в космос - с помощью автоматов или на борту пилотируемых кораблей, не утихает с 12 апреля 1961 года. В тот день Юрий Гагарин принес нашей цивилизации ощущение самой великой победы в освоении Вселенной. Но можно растерять наши достижения, если наука не найдет места человеку за пределами Земли. И пожалуй, это главная задача в XXI веке.

Владимир ГУБАРЕВ

ТЕХНОЛОГИИ

МОСКВИЧЕЙ ОБОГРЕЮТ ПУШКАМИ

Новый метод борьбы с потерей тепла в домах в случае аварий на теплостях предстали недавно в Департаменте топливно-энергетического хозяйства города.

Суть метода в том, что для обогрева домов будут использоваться специальные тепловые «пушки» - электротеплогенераторы вроде тех, которые используются в промышленности при проведении в помещениях ремонтных работ в холодное время года. Установленные в подъезде тепловые «пушки», гоня горячий воздух по лестничным клеткам, смогут эффективно противостоять утечке тепла через стены наружу и поддерживать высокую температуру на все время устранения причин и последствий аварии в теплосетях. На один подъезд достаточно всего пары таких генераторов.

Конечно, даже самый мощный генератор не сможет заменить центральное отопление. Но специалисты обращают внимание на то, что ремонт теплотрассы обычно занимает не больше 3-4 часов. Этого времени вполне достаточно, чтобы генератор не дал дому «до костей промерзнуть».

Применять новый метод, как сообщили в департаменте, начнут уже в предстоящем отопительном сезоне. К этому времени для всех префектур города планируется закупить несколько сотен «пушек»-генераторов.

СТАРЫЕ КОТЛЫ - В ДЕЛО

Отопительный сезон закончился. В квартирах похолодало. Но вскоре, возможно, эта проблема потеряет свою актуальность.

Решить ее предполагают довольно просто - развитием комплексной системы теплоэнергоснабжения жилого района. Проще говоря, переоборудованием старых паровых котельных под мини-ТЭЦ нового поколения.

Отличие новой мини-ТЭЦ от обычной котельной (и преимущество по сравнению с ней) - стабильная безаварийность и бесперебойность в работе. Сети локальные и легко управляемые. Управление осуществляется централизованно - с компьютера. Наконец, новая технология позволяет выстраивать систему подачи тепла и горячей воды в зависимости от погоды.

Одна такая станция может полностью обслужить целый район. Причем независимо от крупного энергопоставщика - к примеру, монополиста ОАО «Мосэнерго». По тарифам теплоэнергоснабжения обходятся дешевле.

Такие мини-ТЭЦ существуют во многих высокоразвитых странах. Теперь мало-помалу их начала осваивать и Москва. Правда, пока в экспериментальном порядке. Однако если экспериментальный проект себя оправдает, то, следуя успешному примеру, в городе появятся новые локально управляемые мини-ТЭЦ.

УГОН ПОСТАВЛЕН НА «ПОТОК»

По данным ГИБДД, каждые сутки в Москве угоняют около 50 автомобилей. Специалисты говорят: автовладельцы, помните, что каждый из вас может стать пешеходом, - спросом у угонщиков пользуются практически любые машины, независимо от престижности.

Но и ГАИ не дремлет, борясь с угонщиками. На помощь автоинспекции приходят новые технологии розыска угнанных автомобилей. Около трех месяцев в ГАИ работает специальная оперативная-розыскная система «Поток». Автомобиль, оснащенный двумя видеокameraми и специальной компьютерной программой, по 10-12 часов дежурит на улицах города. Программа с помощью камер рассчитывает госномера и сверяет их как со списком угнанных, так и с документами - техпаспортом и свидетельством о регистрации. «Поток» работает в реальном времени. То есть как только хозяин заявляет об угоне, номер его автомобиля сразу попадает в компьютерную систему. При этом действует спутниковая система навигации. Зона охвата - Москва, Московская область и далее вся Европа. Движение любой машины можно проследить в течение суток.

Вместе с «Потоком», как правило, дежурят патрульные автомобили, которые готовы выехать на перехват угонщика. Их сейчас на всю Москву четыре. В перспективе такие будут в каждом административном округе.

С момента выхода спецавтомобилей «Поток» на улицы города удалось задержать 150 машин, ранее находившихся в розыске, выявить порядка 200 поддельных номеров, бланков ПТС, техпаспортов. По данным ГАИ, из 100 угнанных машин сейчас обнаруживаются и возвращаются владельцам 93. Не случайно абонентами этой системы стали уже 20 тысяч горожан.

Геннадий ВОСКРЕСЕНСКИЙ