

Александр Борисович Железняков Секретный космос. Были ли предшественники у Гагарина?



«Секретный космос. Были ли предшественники у Гагарина?»: Яуза, 2011
ISBN 978-5-699-48549-9

Аннотация

Вот уже полвека «желтая» пресса раскручивает миф о «предшественниках Гагарина», которые побывали в космосе раньше него (Алексей Дедовский – в 1957 году, Терентий Шиборин – в 1958-м, Андрей Митков – в 1959-м), но, поскольку эти полеты завершились неудачно и первые космонавты не вернулись с орбиты, их имена были преданы забвению, их подвиг засекречен, история освоения космоса переписана набело, а первым велено считать Юрия Гагарина... И сколько бы историки ни опровергали эту дезинформацию, как бы ни доказывали обратное, список «космонавтов-призраков» становится все длиннее – сегодня их счет идет уже на сотни!

Кто и когда первым запустил «утку» о предшественниках Гагарина, как создавался миф о «фантомах на орбите» и почему он оказался настолько живуч – читайте в этой сенсационной книге!

Александр Борисович Железняков

Секретный космос. Были ли предшественники у Гагарина?

Фантом (от французского fantome, от греческого phantasma – видение, призрак) – 1) причудливое явление, призрак, привидение; 2) модель человеческого тела или его части в натуральную величину, служащая наглядным пособием.

(Толковый словарь русского языка Ушакова)

Предисловие автора ко 2-му изданию

В 2006 году в издательстве «Яуза» вышла моя книга «Мифы и фантомы на орбите», в которой я попытался разобраться с феноменом, называемым «фантомная космонавтика». Это весьма интересное явление «родилось» практически одновременно с практической космонавтикой. И продолжает жить вместе с ней и поныне.

Напомню, что эти часто весьма ярко описанные «события» никакого отношения к реальному освоению космического пространства не имеют. Точнее, имеют весьма опосредованное. Это псевдоистория (прошу не путать с литературным жанром «альтернативной истории»), «написанная» теми, кто волею судеб не вошел в ряды создателей реальной космической техники и, почувствовав себя обделенным, также начал «работать» в этом направлении, но в некоем «параллельном мире». Плюс народный фольклор, когда на бытовом уровне пытаются объяснить некоторые непонятные для простого обывателя вещи, связанные с космонавтикой. Плюс сознательная дезинформация, родившаяся (и рождающаяся поныне) в военных кругах для сокрытия истинных целей ряда космических программ.

Обо всем этом я и рассказал в своей книге, которая пусть и не стала бестселлером, но определенный интерес в среде тех, кто интересуется космонавтикой, вызвала. Хотя бы потому, что свела воедино множество разрозненных фактов (точнее, слухов) о неких секретных полетах в космос, состоявшихся в разные годы в нашей стране, а также в США и Китае. Другие страны бог пока миловал.

Правда, своей основной цели книга, увы, не достигла. Несмотря на то что в ней приведены достаточно весомые, на мой взгляд, аргументы, доказывающие, что таких полетов не было и быть не могло в силу отсутствия в них необходимости, «фантомные космонавты» продолжают благополучно кочевать из одного издания в другое. И умирать пока не собираются.

Но отрадно то, что в последние годы отряд «космонавтов-призраков» почти не пополнялся. Неожиданно перестали «находиться» новые и новые архивные документы о «суперсекретных Ивановых-Петровых-Сидоровых», которые когда-то «бороздили просторы космоса», перестали «оживать» киногерои, перестали огульно включать в список космонавтов деятелей шоу-бизнеса, которые заявляли о своем желании приобрести «тур на орбиту». Хочется надеяться, что в этом есть и «скромная лепта» моей книги, второе издание которой вы держите в своих руках.

За пять последних лет я насчитал всего пятерых вновь «рожденных» «фантомных космонавтов». Своим появлением на свет божий они обязаны либо Дню смеха (один), когда каждый «изгаляется, как может», либо журналистским ошибкам (четверо), возникшим из-за абсолютной некомпетентности «акул пера», не знающих предмета, о котором пишут.

Не буду перечислять всех «новичков», приведу только два относительно свежих и наиболее ярких примера.

Весной и летом 2006 года газеты и Интернет были полны сообщениями о кончине «известного космонавта Германа Соловьева, за которого когда-то собиралась выйти замуж сама (!) Алла Пугачева». Средства массовой информации писали, что «много лет назад у

Пугачевой и Соловьева был пылкий роман, и примадонна даже собиралась выйти за космонавта замуж.

Они познакомились в 1966 году в Тюмени. 17-летняя Пугачева поехала туда вместе с бригадой артистов от радиостанции «Юность». В эту же бригаду входил и красавец майор Соловьев – радиостанция тогда часто привлекала покорителей космоса для своих мероприятий. Космонавт так покорила Аллу, что, вернувшись в Москву, она уже не могла с ним расстаться.

Между молодыми людьми начался бурный роман. Герман познакомился с родными Пугачевой и очень понравился им. Герман познакомил Аллу со своими друзьями, среди которых был Владимир Высоцкий, ввел ее в театральную среду. Однако роман, разгоревшийся между певицей и космонавтом, не получил продолжения. Спустя некоторое время Пугачева и Соловьев расстались. Но, несмотря на разрыв, Пугачева навсегда сохранила теплые воспоминания об их чувстве».

Вот такая вот история, которая с умилением была воспринята определенной частью читателей. Особенно женщинами.

Однако лишь единицы заинтересовались личностью «известного космонавта» и попытались отыскать его «следы на пыльных тропинках далеких планет». Но не нашли. Потому что не было в истории освоения космического пространства таких следов.

Как не было и космонавта Германа Соловьева. Даже среди тех, кто готовился к космическим полетам, но по тем или иным причинам не смог побывать на орбите. Германы были – летчик-космонавт СССР Герман Титов и врач-космонавт Герман Арзамазов, так и не побывавший в космосе. Соловьевы были – летчики-космонавты СССР Анатолий и Владимир Соловьевы. Но с таким сочетанием имени и фамилии не было никого. Ошиблись журналисты. Так «родился» очередной «фантомный космонавт» Герман Соловьев.

Второй пример вообще из разряда журналистских ляпов.

Весной 2010 года был назван экипаж первого модифицированного корабля «Союз ТМА-М», которому осенью того же года предстояло отправиться на борт Международной космической станции. Межведомственная комиссия, которая занимается этим вопросом, назначила командиром корабля летчика-космонавта Александра Калерии, а бортинженером Олега Скрипочку. О чем и было сообщено на сайте Федерального космического агентства.

Кстати, оба в октябре 2010 года отправились в полугодовую командировку на орбиту.

Казалось бы, все вполне конкретно и все ясно – сроки определены, фамилии названы. Однако ряд средств массовой информации выдал в эфир новость, которая шокировала всех, кто имеет к космонавтике хоть какое-то отношение – первым «цифровым» «Союзом» будет командовать... Юрий Лопота. Это был тот случай, когда в одну кучу смешались «и кони, и люди».

Конечно же, ясно, что «прототипом» для командира космического корабля стал президент Ракетно-космической корпорации «Энергия» Виталий Александрович Лопота. Не космонавт, а Генеральный конструктор ракетно-космических систем. Но вот на каком «этапе» его окрестили Юрием – это загадка. Ну, Виталий. Ну, Александр. Это еще как-то можно было бы объяснить. Но почему Юрий?

Были и другие ошибки такого же рода, но не столь «колоритные». Если бы не всемирная паутина с ее возможностями «обсудить и исправить», то и сегодня бы мы писали о «фантомных космонавтах» Германе Соловьеве, Юрии Лопоте и иже с ними. К счастью, этого не случилось и об этих журналистских «фантазиях» сейчас мало кто вспоминает.

А вот о «космонавтах-призраках», «рожденных» в начале 1960-х годов, вспоминают и поныне.

Мне часто приходится выступать в различных аудиториях, и всегда звучат несколько «дежурных» вопросов. Один из них: «Правда ли, что до Юрия Гагарина в космосе побывали другие космонавты?» Задают его и школьники, и академики, и мужчины, и женщины, и те, кто работает на космонавтику, и те, кто далек от нее.

Такая неискоренимая «любовь» к псевдопервопроходцам и вынуждает издательство «Яуза» переиздать мою книгу о «фантомных космонавтах». Новая редакция практически ничем не отличается от первого издания. Разве что в мелочах. Также сохраняется и главная задача, которую я пытаюсь решить – доказать всем донныне сомневающимся, что первым в космосе побывал Юрий Алексеевич Гагарин, а не какой-то там Митков, Шиборин или з/к № 37814. Дай-то бог, чтобы на этот раз получилось. Тем более что год ныне особенный – 50-я годовщина со дня первого в истории полета человека в космос. Настоящего человека, а не призрачного.

Александр Железняков

ГЛАВА I

Преданья старины глубокой и не очень глубокой

Трудно назвать ту личность, которая может претендовать на звание «первого фантомного космонавта». Пока человечество не подошло вплотную к освоению космического пространства, никто над этим и не задумывался. Не было в том нужды. По большому счету нет такой необходимости и сейчас. Но коль скоро я взялся за исследование данной темы, то обойти вниманием этот вопрос просто не могу, поэтому и уделю ему «должное внимание».

Разговор придется начать с «преданий старины глубокой», то есть с древних времен. Правда, тогда люди еще не знали слова «космонавт» и обходились терминами попроще. Однако практически у всех народов мира существуют легенды и мифы, в которых речь идет о полетах на аппаратах, которые, при достаточной доле воображения, можно принять или за самолет, или за ракету, или за нечто такое, что человек пока еще не создал, но, быть может, создаст в будущем. Фигурируют и имена тех, кто якобы поднимался на них в небо, а иногда и летал на другие планеты и звезды.

Кстати, есть там и рассказы о пришельцах из других миров, но об этом я упомяну вскользь, только для того, чтобы акцентировать внимание читателей на возможной «достоверности» содержащихся в мифологии сведений.

Я не буду анализировать легенды всех народов мира. Это, конечно, интересное и поучительное занятие. Но слишком велик объем исходного материала, чтобы в одной главе охватить и инков, и викингов, и русских, и китайцев, и прочая, прочая, прочая. Да и предания эти во многом похожи друг на друга и часто различаются лишь местом действия (Европа, Азия, Америка), да именами героев. А вот их корни, вероятнее всего, едины.

Приведу только один пример о кандидате на звание «первого фантомного космонавта». Эта история пришла к нам из Древней Греции.

Почему именно ее я намерен процитировать?

Во-первых, этот миф можно считать каноническим.

Во-вторых, он мне самому нравится еще с детства.

А в-третьих, и территориально, и культурно он нам более близок, чем, скажем, предания индейцев майя.

Я бы с удовольствием взял что-нибудь из русских сказок, да, вот незадача, не нашел схожего сюжета. В отечественных источниках если кто и подымается в небо, так это или Баба-Яга в ступе, или Змей-Горыныч на «собственной тяге».

Поэтому давайте поговорим о греках.

Как читатели, вероятно, догадались, речь пойдет о Дедале и Икаре. Последнего часто именуют то «первым авиатором», то «первой жертвой космонавтики», то как-нибудь еще, в том же духе. Поэтому, если мы «припишем» еще и звание «первого фантомного космонавта», от него не убудет.

Справедливости ради, надо сказать, что Икар не является ни первым, ни вторым, ни третьим. Единственное, на что он может претендовать, так это на звание «первого разгильдяя

в воздухе».

Но ореол романтизма и героизма, который ему впоследствии был создан интерпретаторами этого мифа, и позволил говорить о нем в возвышенных тонах. Я не отношусь к поклонникам Икара, поэтому буду называть вещи своими именами. Да простят меня его сторонники и «последователи».

Если читатели помнят, Дедал, потомок Эрехтея, был величайшим художником, скульптором и зодчим Афин. Говорили, что он высекал из белоснежного мрамора такие дивные статуи, что они казались живыми. Много инструментов изобрел Дедал для своей работы. Им были изобретены топор и бурав. Далеко шла о нем слава.

И был у Дедала племянник Тал, сын его сестры Пердики. Причем с ранней юности юноша поражал всех своим талантом и изобретательностью. Можно было предполагать, что Тал далеко превзойдет своего учителя. Дедал завидовал племяннику и в один прекрасный день взял да и убил своего родственника. Преступление было раскрыто, афинский ареопаг приговорил убийцу к смерти, и пришлось тому «спасать свою шкуру и уносить ноги».

Дедал нашел убежище на Крите, у могущественного царя Миноса, сына Зевса и Европы. Минос охотно принял под свою защиту великого художника Греции. Много дивных произведений искусства изготовил Дедал для царя Крита. Он выстроил для него и знаменитый дворец Лабиринт, с такими запутанными ходами, что раз войдя в него, невозможно было найти выхода. В этом дворце Минос заключил сына жены своей Пасифаи, ужасного Минотавра, чудовища с телом человека и головой быка.

Много лет жил Дедал у Миноса. Не хотел отпускать его царь с Крита. Держал зодчего на острове словно пленника. Но Дедал не был бы Дедалом, если бы не нашел способ покинуть дом своего благодетеля. Решил он с Крита улететь по воздуху и принялся за работу. Набрал Дедал перьев, скрепил их льняными нитками и воском и стал изготавливать из них четыре больших крыла – для себя и своего сына.

В этом месте в тексте мифа об убийце Дедале, кровожадных афинянах и коварном Миносе впервые появляется Икар. Пока отец работал, сын его играл рядом: то ловил он пух, который взлетал от дуновения ветерка, то мял в руках воск. Мальчик беспечно резвился, его забавляла работа отца.

Наконец, Дедал кончил свою работу; привязал крылья за спину, продел руки в петли, укрепленные на крыльях, взмахнул ими и плавно поднялся в воздух. С изумлением смотрел Икар на отца, который парил в воздухе, подобно громадной птице.

Вот, кстати, и развенчание первого мифа об Икаре, как о «первом авиаторе». Не он, а его отец первым поднялся в небо и совершил самый первый успешный полет человека по воздуху. Естественно, если принять древнегреческую легенду на веру.

Когда Дедал опустил на землю, он сказал Икару:

– Слушай, Икар, сейчас мы улетим с Крита. Будь осторожен во время полета. Не спускайся слишком низко к морю, чтобы соленые брызги волн не смочили твоих крыльев. Не подымайся и близко к солнцу, иначе жара может растопить воск, и разлетятся перья. За мной лети, не отставай от меня.

Ну а дальше случилось то, что и сделало Икара «бессмертным» – забыл он наставления отца, сильно взмахнув крыльями, взлетел высоко под самое небо, ближе к лучезарному солнцу и поплатился за это. Палящие лучи растопили воск, скреплявший перья крыльев, выпали перья и разлетелись далеко по воздуху, гонимые ветром. Взмахнул Икар руками, но нет больше на них крыльев. Стремглав упал он со страшной высоты в море и погиб в его волнах.

Мораль этой катастрофы такова: надо всегда прислушаться к мнению Главного конструктора. Иначе вас постигнет участь Икара. Ведь, по большому счету, Дедал был именно Главным конструктором крыльев. Про матушку-природу, которая изобрела их на миллионы лет раньше, на время позабудем.

Я специально написал слово «Главный» с большой буквы. Тем самым подчеркиваю

главенствующую роль создателей любого сложного технического устройства в научно-техническом прогрессе. Те, кто их испытывает и использует, также заслуживают похвалы и восхищения. Особенно те, кто идет впереди остальных. Но первыми в этом ряду все равно остаются «Главные».

Гибелью Икара миф не заканчивается. В нем рассказывается и о дальнейшей судьбе Дедала: как он прилетел на Сицилию, как Минос хотел вернуть его на Крит, как дочери сицилийского царя Кокала убили Миноса, вылив ему на голову котел кипящей воды (ничего себе методы!). Долгие годы жил Дедал на Сицилии, но в конце концов вернулся в Афины, где стал родоначальником славного рода художников Дедалидов.

Можно догадаться, что афиняне простили Дедалу убийство Тала «за истечением срока давности». Хотя прямо об этом в мифе не говорится.

Жестокая и трагичная история – убийства, катастрофы, заговоры. Впрочем, это было характерно для той эпохи, когда человек еще только мечтал о небе. Все современные голливудские блокбастеры меркнут перед мифом о Дедале и Икаре и кажутся жалкой пародией на то, что некогда придумали (или все же стали свидетелями?) наши предки.

Но давайте закончим разговор о Дедале и Икаре, как и о мифах вообще. Все это я написал только для того, чтобы показать, что в таких временных толщах нет смысла искать следы «фантомных космонавтов». Бесперспективное это занятие. Хотя и интересное.

А чтобы поставить окончательную точку в разговоре о мифах, скажу только, что, хотя особой веры устному народному творчеству и нет, полностью отбрасывать содержащуюся в них информацию не стоит. Не может фантазия человека, особенно человека тех времен, быть столь изобретательной, столь изощренной, чтобы от начала до конца придумать столь сложные сюжеты. Причем с такими техническими подробностями. Не исключено, что к творчеству наших предков подталкивал некий импульс, имевший под собой вполне реальную почву. Но что именно, сказать невозможно.

В связи с этим хочу упомянуть о теории множественности земных цивилизаций. Эта теория утверждает, что в различные эпохи на нашей планете существовали достаточно развитые цивилизации, в том числе и такие, которые занимались космической деятельностью. Но все они погибли в результате крупных природных катаклизмов, таких как падение на Землю астероида или кометы, смещение оси вращения, изменение орбиты и так далее.

Ну а что странного в таком предположении? Вполне возможно, что некогда жили народы, достигшие определенных вершин в науке и технике, а потом вымершие, словно динозавры. Последующие века стерли все следы их деятельности, кроме преданий, передававшихся из уст в уста немногими выжившими. Через десятки тысяч лет появились новые племена, которые ничего достоверно, я подчеркиваю это слово, не помнили о своих предшественниках. В какой-то момент своего развития и они начали строить грандиозные сооружения и создавать сложные технические устройства. А потом был новый катаклизм. И так с периодичностью, предположим, раз в миллион лет. Может, чаще, может, реже.

И хотя нет никаких подтверждений этой теории, она может многое прояснить в вопросе формирования мифотворчества. Да и некоторые скрытые стороны человеческой психики объяснила бы.

Но давайте продолжим наш поиск первого «фантомного космонавта». Из древних легендарных времен перенесемся в Средние века. Правда, и здесь мы еще не полностью переходим в материальную плоскость. Но следующего кандидата попытаемся найти уже на стыке мифотворчества и летописного наследия человечества.

Читателям, которые интересуются историей мировой ракетной техники и космонавтики, вероятно, знакомо имя китайского мандарина Ван Гу. Ну а для тех, кто забыл эту легенду, позволю вкратце ее напомнить.

Около пятисот лет назад, может, чуть раньше, может, чуть позже, жил-был в Китае некто Ван Гу. Судя по всему, это был весьма образованный и талантливый человек.

Занимался он изготовлением пороха и созданием пороховых ракет. Вероятно, «наследил» и в других областях знаний, но об этом история умалчивает.

И вот однажды пришла ему в голову мысль улететь к звездам. Проще говоря, задумал он отправиться в космический полет. Сказано – сделано: обвязал Ван Гу кресло бамбуком, закрепил в его основании 47 пороховых ракет, сел в него и приказал 47 своим слугам одновременно поджечь фитили. Слуги не могли ослушаться своего господина и поднесли факелы к странной конструкции. После этого раздался страшный грохот, а когда клубы дыма рассеялись, на месте старта не было ничего – ни кресла, ни Ван Гу, ни слуг.

Споры о результатах эксперимента продолжаются до сих пор. Я не буду определять категорию лиц, которые эту дискуссию ведут. Скажу только, что большинство из них полагает, и совершенно правильно делает, что если такой опыт и имел место, то, вероятнее всего, Ван Гу во время взрыва просто распался на атомы. Как и бедные слуги, которым пришлось работать «системой зажигания». Но есть и такие люди, кто считает, что ему все-таки удалось долететь до космоса.

Пусть считают. Хотя это просто невероятно – если подсчитать тягу всех 47 ракет, становится ясно, что они не могли донести до космического пространства и комара, не то что упитанного мандарина, да еще восседавшего в массивном кресле.

Большинство же исследователей уверены, что история о полете Ван Гу вымышленная. Хотя хроники той поры описывают его как реально существовавшего человека. Его именем даже назвали кратер на обратной стороне Луны. А этой чести удостаивались, как правило, персонажи истории, а не мифические личности. Именами богов и богинь называли планеты и астероиды. Да и делалось это тогда, когда известных небесных тел было совсем немного. В конце концов боги кончились и звездное небо сейчас «украшают» совершенно другие личности.

В принципе на этом главу о самых первых «фантомных космонавтах» можно было бы закончить и занести китайского мандарина в этот список под номером 1. Но я, пожалуй, откажу Ван Гу в праве на приоритет. Не тот это случай, от которого можно было бы вести отсчет эры «фантомной космонавтики». Все-таки «намерение» и «свершение» – это различные понятия. По этой же причине не буду обращаться и к фантастической литературе последующих четырех веков. Можно было бы, конечно, пополнить ряды «фантомных космонавтов» или претендентов на это звание героями книг Сирано де Бержерака, Жюль Верна, Герберта Уэллса и других писателей. Многие эти персонажи были столь популярны в свое время, что кое-кто считал их реальными людьми. Также как потом многие были уверены (да и сейчас уверены), что Супермен и Бэтмен существовали (и существуют) на самом деле. Ни к чему эти попытки.

И все-таки одну историю, в которой речь пойдет также о «намерении», а не о «свершении», я все-таки расскажу. Просто другого такого повода не будет, а написать о ней хочется. Вот я и воспользуюсь предоставляемой возможностью.

Случилось это относительно недавно – в 1920-х годах. Тогда когорту «космонавтов-призраков» едва не пополнил один из пионеров космонавтики, американский инженер Роберт Годдард. Для начала я вкратце расскажу о нем. Во многом благодаря ему мы сегодня воспринимаем космические полеты как обыденность, а не как чудо.

Роберт Хитчингс Годдард родился 5 октября 1882 года в небольшом городке Вустер, в 55 километрах от Бостона, столицы американского штата Массачусетс. Детство и школьные годы Роберта прошли в Бостоне, одном из крупнейших центров экономики и культуры США, буквально начиненном промышленными предприятиями, научными институтами, лабораториями и библиотеками.

В автобиографии, которую Годдард написал в 1927 году, он отмечал, что уже в пятилетнем возрасте в нем проснулся экспериментатор. Первый предмет исследований – электрические разряды от трения различных предметов о домашний ковер. А в 12 лет его охватила настоящая страсть к изобретательству. Первая конструкция – инкубатор для

лягушек (не удавшийся полностью, но выполненный уже вполне как научно обоснованная система).

Рубежным для Годдарда стал 1898 год. Зимой он прочитал роман Герберта Уэллса «Война миров» и заболел идеей создания ракет и космических путешествий. Хотя в своих дневниках, которые он начал вести приблизительно в то же время, Роберт днем начала своих космических устремлений называет 19 октября 1899 года, когда, «сидя на вишне, ощутил в себе мечту о полете на Марс». Но всю весну и лето 1898 года Годдард был занят запуском самодельных ракет. Это были еще обычные хлопушки, но надо же было с чего-то начинать.

Среди других его занятий того года – физиология уха и глаза (одно время Роберт хотел стать медиком), луки и стрелы с различными наконечниками и оперением, получение искусственных алмазов (эксперименты закончились взрывом гремучего газа).

Летом 1898 года Годдард окончил среднюю школу. Тем же летом он поступил в высшую английскую школу в Бостоне. Однако проучился в ней всего один год, после чего вернулся в свой родной Вустер, где к тому времени открылась Южная высшая школа с любимой Роберту физикой в качестве главного предмета (в отличие от «алгебраической» бостонской).

Возвращение на малую родину «ознаменовалось» еще одним важным событием, которое наложило отпечаток на всю дальнейшую жизнь Годдарда – у Роберта обострилась болезнь почек и он был вынужден на два года прервать свое обучение вне дома, занявшись самообразованием. Это обстоятельство не помешало ему продолжить свою изобретательскую деятельность. Круг интересов Годдарда по-прежнему был многогранен и не ограничивается только одной областью знаний. Он продолжает искать в науке и технике свое место.

В марте 1901 года Годдард отправляет первую заявку на патент, в которой излагает идею создания устройства фотографирования светящихся объектов в различных участках спектра. И хотя ответ оказался отрицательным, сама идея была признана верной в принципиальном отношении. В том же году Годдард пишет и публикует небольшую статью «Перемещение в космосе», в которой анализирует возможность запуска снаряда в космос с помощью пушки.

В последние годы своей учебы в Южной высшей школе, которую он окончил в 1904 году, Годдард увлекался радиотехникой, астрономией, вопросами интерференции света и звука и искусственной радиоактивностью. Свое образование он продолжил в Политехническом институте Вустера, где занимался исследованиями в области заряженных частиц, изучением природы электрической проводимости, проблемой скоростного наземного транспорта.

В 1906 году Годдард начал исследования, результатом которых стала публикация в следующем году работы «О возможности перемещения в межпланетном пространстве», в которой были рассмотрены многие важные вопросы. Например, такие, как о средствах поддержания жизни в космосе, метеоритная опасность и борьба с ней, реактивный способ передвижения на энергии, выделяемой при сжигании пороха, о возможности использования атомной энергии (!) для движения в космосе. В этот же период Годдард выдвинул ряд других ценных идей: использование магнитного поля Земли для космического полета, создание реактивной тяги за счет электростатического эффекта для движения аппарата в космосе, проведение фотосъемок Луны и Марса с облетных траекторий и другие.

Годдардом было выдвинуто и предложение о посылке заряда осветительного пороха на поверхность Луны с целью доказательства реального достижения ее поверхности. Спустя полвека, когда первые станции устремились к Луне, об этой идее вспомнили, правда, доказать достижение поверхности нашего естественного спутника намеревались с помощью взрыва ядерной бомбы. Но время тогда было уже другое, бесшабашное и непутевое.

Многие из выдвинутых Годдардом в начале XX века идей впоследствии были осуществлены. Только он сам получил на них 214 патентов, не говоря о многочисленных

последователях и продолжателях.

В 1908 году Годдард окончил Политехнический институт со степенью бакалавра и тут же поступил в Университет Кларка в Вустере. Одновременно он преподает в Политехе. А с Кларковским университетом судьба Годдарда оказалась связанной на долгие годы. Там он преподавал с 1914 по 1943 год.

В 1909 году Годдард приступил к расчетам по проблемам использования ракеты для космического полета и применения различных видов топлива, в первую очередь пороха и водородно-кислородных смесей. Работы продолжались несколько лет, пока в июле 1914 года не были запатентованы конструкции составной ракеты с коническими соплами и ракеты с непрерывным горением в двух вариантах: с последовательной подачей в камеру сгорания пороховых частиц и с насосной подачей двухкомпонентного жидкого топлива.

Однако прошло еще немало лет, прежде чем ракеты Годдарда «научились летать». Этому препятствовали и отсутствие необходимых для строительства средств, и технические трудности, и многое другое. Но, в конце концов, деньги на работы в этом направлении дал Смитсоновский институт и начались эксперименты. Первые пуски ракет, не слишком удачные, состоялись в ноябре 1918 года. Но Годдард довольно быстро преодолел трудности и заставил свои творения летать довольно успешно.

В 1921 году он перешел к экспериментам с жидкостными ракетными двигателями, о преимуществе которых перед пороховыми он начал писать за десятилетие до этого. В марте 1922 года на стенде был испытан первый жидкостный ракетный двигатель, маломощный, несовершенный, но первый в мире.

А 16 марта 1926 года произошло событие, которое вписало золотыми буквами имя Годдарда в летопись мировой космонавтики – близ города Обурн в штате Массачусетс впервые в мире был осуществлен успешный пуск ракеты с жидкостным ракетным двигателем с вытеснительной подачей топлива. Стартовая масса «малютки» составляла всего 4,2 килограмма. Пролетела она 56 метров, поднявшись на высоту всего 12,5 метра. Но она была первой и это означало начало эры практической космонавтики.

Годдарду принадлежит приоритет и во многих других вопросах ракетной техники. Первым в мире он поместил на борт ракеты научные приборы, первым оснастил ракету гирулями, системой стабилизации в полете и так далее.

Наибольшая высота, на которую поднялись ракеты Годдарда, составила 2,8 километра (март 1938 года). Тогда-то он и пришел к выводу, что жидкостные двигатели с вытеснительной подачей топлива исчерпали свои возможности, и перешел к разработке турбонасосных систем. О том, что сделанное Годдардом предположение было и не таким уж беспорным, я писать не буду.

До начала Второй мировой войны Годдард работал в основном в одиночку. Уж таков был характер этого человека. Он считал ракетную технику своей личной вотчиной, а всех других, в ней работающих, – браконьерами. Может быть, этот фактор и повлиял на то, что до получения первых данных о немецких ракетах в США довольно прохладно относились к работам Годдарда, основные усилия сосредоточив на авиастроении.

Но война все изменила, и в 1942 году Годдард поступает на службу в американских флот. Вплоть до своей смерти в 1945 году он руководил созданием жидкостных ракетных двигателей для самолетных ускорителей.

Но был и еще один фактор, который усугубил самоизоляцию Годдарда. Из-за этой истории, когда изобретатель едва не стал «первым фантомным космонавтом», я и привел здесь его биографию.

Началось все весной 1924 года, когда пороховые ракеты Годдарда уже летали, а сам конструктор упорно трудился над созданием новых жидкостных ракетных двигателей и был уверен, что только с их помощью можно было совершать межпланетные путешествия. Тогда-то и разразилась газетная шумиха, серьезно подпортившая репутацию ученого. Пресса писала в те дни, что Годдардом сконструирована и построена ракета, на которой он

собирается полететь на Луну. Называлась и конкретная дата старта – 4 июля 1924 года.

Естественно, что ни в этот день, ни на следующий, ни спустя месяц полет не состоялся. И не мог состояться, потому что не было у человечества еще ракеты, способной вынести людей в космос. Но публикаций на эту тему было великое множество.

И пусть события 1924 года не привели к появлению первого «космонавта-призрака» и наш список по-прежнему пуст, сообщение о возможном полете Годдарда само по себе весьма примечательно. Хотя бы тем, что оно положило основу всем последующим публикациям о «секретных миссиях» в Германии, Советском Союзе, США, Китае.

И еще одна ремарка в завершение первой главы. Удивительно, что сведения о «фантомных космонавтах» впервые появились только в послевоенные годы, а не лет на десять раньше. Если вспомнить историю, на начало 1930-х годов приходится бурный расцвет ракетной техники. Ее пытались использовать на всем, что движется: самолетах, автомобилях, санях, велосипедах. Вспомните хотя бы «первую жертву межпланетных путешествий» Макса Валье с его изобретениями и его экспериментами. Или его последователей в Германии, США, Франции, Латвии.

Одновременно с бурным внедрением ракетных двигателей расцвел и жанр научно-фантастической литературы, в которой шла речь о полетах на Луну и другие планеты. А многие писатели замахивались и на большее, отправляя своих героев еще дальше – к звездам. Плюс кинематограф, который не оставил без внимания тему полетов в космос и создавал на экране «осязаемые» картины будущего.

Казалось бы, что такая «взрывоопасная смесь» должна была привести к появлению людей, которые вполне серьезно считали бы, что все эти изобретатели или хотя бы часть из них, создавая фантастические по тем временам устройства и сами их испытывая, уже вырвались за пределы атмосферы. Конечно, такие мысли могли бы появиться в первую очередь в больном воображении. Думаю, что газеты того времени тогда бы писали об этом довольно много. Вспомните пример Годдарда. Но, странно, нет таких публикаций!

Может быть, человечество еще не было готово вырваться в космос? А может быть, психическое состояние человечества было более «стойким» к подобного рода вещам, чем впоследствии? Но, вероятнее всего, чтобы «скатиться» в мистику и мифологию, «оторваться» от реальности, человечеству необходим был стресс, коим оказалась Вторая мировая война. А новый виток научно-технического прогресса заставил говорить о космосе не только в будущем времени, но и в настоящем. Тут-то и пришло время «фантомных космонавтов». Впрочем, как и много другого, мифического и материального. И не всегда можно четко провести между ними границу.

ГЛАВА II

Космонавты Третьего рейха

О «фантомных космонавтах», как о персонажах фольклора (или устного народного творчества, если хотите), можно говорить начиная с середины 1940-х годов. Именно тогда человечество впервые в своей истории «приоткрыло дверь во Вселенную». Чуть-чуть, слегка. Речь идет, конечно, о первых пусках «Фау-2» в нацистской Германии, когда ракетам иногда удавалось достигать высоты 90 и более километров, что можно считать, если не «окном в космос», то хотя бы «подоконником».

Впервые о полетах на ракетах, якобы осуществленных немецкими летчиками в 1943–1945 годах, заговорили вскоре после окончания 2-й мировой войны. Первыми эту тему подняли европейские газеты, которые «порадовали» своих читателей сенсационными подробностями существования в Германии отряда смертников, которые должны были пилотировать (и якобы пилотировали!) ракеты «Фау-2» и «Фау-3». При этом фамилии пилотов не назывались. В лучшем случае упоминались их воинские звания, например майор люфтваффе.

Публикации на данную тему прекратили достаточно быстро и довольно бесцеремонно. Державы-победители не были заинтересованы в обсуждении этого пикантного вопроса, так как еще сами не разобрались в том «наследстве», которое им досталось. Поэтому редакторы газет получили соответствующее указание и на страницах их изданий больше о пилотах-смертниках из нацистской Германии не писали. Позднее об этой теме забыли, так же как и о немецких ракетах. Лишь изредка ее касались писатели.

Вновь к теме немецких полетов обратились в начале 1960-х годов, когда в СССР и в США состоялись первые пилотируемые космические полеты. Тут-то и вспомнили, что ракетными разработками занимались еще немцы. Была предпринята попытка реанимировать тему пилотируемых полетов на «Фау-2». Правда, сделать это толком не удалось, так как ни одна из сверхдержав, уже вступивших в космическую эру, не была намерена делиться славой со страной, которая проиграла в мировой войне.

Однако в период второй волны слухов о немецких суборбитальных полетах успел появиться некий житель ГДР, утверждавший, что он был свидетелем и участником этих экспериментов и «готов» разделить славу с Юрием Гагариным. Его быстренько упрятали в психушку, назвав его слова плодом воображения больного человека.

В третий раз на тему немецкого проникновения в космос стали говорить в 1990-х годах, когда времена военного лихолетья стали забываться, происходили бурные перемены на мировой арене, а в нашей жизни появился Интернет, предоставивший возможность любому высказывать свою точку зрения. Технические возможности компьютерной техники стали таковы, что даже откровенный бред и откровенную чушь можно было распространить по миру, доведя ее практически до каждого дома. И отшлифовать до такого уровня, когда в нее верят как в нечто материальное.

Но, рассуждая о возможности пилотируемых полетов в 1940-х годах, надо настроить себя определенным образом, чтобы не воспринимать все с иронией и недоверием. Иначе вновь сложится ситуация, когда мы все, сделанное в те годы, будет рассматривать как мелкий, не заслуживающий внимания эпизод ракетной истории. Своего рода прелюдию космической эры, наступившую в конце следующего десятилетия. Попытаюсь не впадать в крайности, так как вижу своей целью поиск взаимосвязей между циркулировавшими в различные годы слухами и имевшими место в действительности событиями.

Поэтому давайте перенесемся в нацистскую Германию и посмотрим, какие работы по ракетной тематике велись в Третьем рейхе. Это поможет оценить потенциал, который имелся, и понять, сколь обоснованы все эти предположения о возможности полетов в космос в тот период.

Годы Второй мировой войны до сих пор полны загадок. И не только в вопросе ракетостроения, но и в других сферах. И это несмотря на то что многие документы о событиях тех лет рассекречены и исследованы историками. Но я не буду замахиваться на глобальное исследование тайн и загадок тех лет, а коснусь только тех вопросов, которые связаны с выбранной мной темой.

Вероятно, полнее всего о работах нацистов, да и вообще о немецких ракетных разработках, рассказал в книге «Астронавты Гитлера» Антон Первушин. С ней можно ознакомиться, поэтому я не буду повторяться и пересказывать написанное до меня. Однако краткую ретроспективу работ, которые немецкие ракетчики вели в годы войны, позволю себе здесь привести. Это необходимо для понимания того, что было сделано в Германии и насколько нацисты были близки к проникновению в космос, как об этом иногда говорят. Естественно, подробно освещу вопросы, связанные с темой «фантомных космонавтов». Тем более что в упоминаемой книге «Астронавты Гитлера» о них сказано довольно скупо.

Итак, что же представляла собой ракетная Германия 1940-х годов? Даже краткий перечень ракет, над которыми работали гитлеровские ученые, впечатляет.

Первой в этом ряду надо поставить ракету «Фау-2» – предтечу всех современных боевых и космических ракет.

Мысли о ее создании появились у немцев в середине 1930-х годов. С самого начала она проектировалась с расчетом о боевом ее применении, поэтому все разговоры о космических устремлениях нацистов не более чем попытка завуалировать свои истинные цели. Все тактико-технические требования, которые были предъявлены к ракете, однозначно говорят о том, что ни о каком космосе Вернер фон Браун и его соратники и не думали. По крайней мере, в тот момент. Все было нацелено на то, чтобы создать эффективное оружие.

Работы велись достаточно активно, но начавшаяся Вторая мировая война и резкое уменьшения средств, выделяемых для создания нового оружия, не позволяла специалистам-ракетчикам реализовать свои задумки в короткие сроки. Первые опытные образцы «Фау-2» были изготовлены лишь в 1942 году. Тогда же был завершен этап наземных испытаний двигателей и систем управления ракеты. Летом того же года начались летные испытания «Фау-2».

Первые два пуска были аварийными. И лишь третий испытательный запуск был полностью успешным. Это случилось 3 октября 1942 года. Со страшным грохотом ракета поднялась в воздух. На 21-й секунде полета была превышена скорость звука, а еще через 19 секунд в небе появился белый инверсионный след. Через некоторое время он стал зигзагообразным и как будто застыл в голубом небе. Кто-то из зрителей даже придумал для него название – «замороженная молния».

Через 58 секунд после старта по команде с земли произошло отключение двигателей, но ракета по инерции продолжала набирать высоту. Она поднялась на 48 километра – рекордную по тем временам высоту. Падение ракеты произошло через 296 секунд после старта на удалении 190 километров.

Существует легенда, что на месте старта был установлен памятный камень с бронзовой табличкой, на которой было написано: «Здесь 3 октября 1942 года человечество впервые прикоснулось к космосу». Правда, этого знака никто не видел, ни тогда, ни после. Да и высоту в 48 километров еще нельзя считать даже преддверием космоса. Хотя в ходе летных испытаний и удавалось подниматься выше границы, разделяющей атмосферу и космическое пространство. Например, 17 февраля 1943 года была достигнута высота 192 километра (по другим данным – 196,5 километров). Но это был лишь попутный результат. А так «Фау-2» делали как оружие.

Боевое применение «Фау-2» началось 6 сентября 1944 года. Две ракеты, правда, неудачно, были запущены по Парижу. А спустя два дня начались регулярные обстрелы Лондона. До 27 марта 1945 года по позициям союзных войск и мирным городам Великобритании было выпущено более 3200 ракет.

Существовали планы модификации «Фау-2» и с целью улучшения ее летных и боевых характеристик, и с целью ее специфического использования. Так, предполагалось на некоторые экземпляры ракет установить вместо боевой части кабину, в которой могли бы размещаться пилоты. Но целью этих нововведений были не суборбитальные полеты в космос, а доставка на вражескую территорию диверсантов. Об этом я еще расскажу в этой главе. Возможно, что были у немцев и иные задачи, но информация на этот счет отсутствует.

Второй боевой системой, которую нацисты довели до массового применения в ходе боевых действий, я назову самолет-снаряд (по современному – крылатую ракету) «Фау-1». Ее создавали для массированных обстрелов Великобритании, чтобы не допустить вторжения союзников на континент.

В техническом отношении самолет-снаряд был почти копией морской торпеды. Его сконструировал инженер Фриц Глоссау. После пуска снаряд летел с помощью автопилота по заданному курсу и на определенной высоте. Ракета «Фау-1» имела фюзеляж длиной 7,8 метра. В носовой части размещалась боевая часть с 700–1000 килограммами аматолы. Доставку ее к цели обеспечивал пульсирующий воздушно-реактивный двигатель конструкции Пауля Шмидта.

По большому счету, снаряд «Фау-1» имеет к ракетным системам лишь косвенное

отношение, как прародитель будущих крылатых ракет. Тем не менее я его привожу в списке ракетных разработок Третьего рейха, так как на определенном этапе его создания перед командованием немецкой армии встал вопрос о выборе «оружия возмездия». Между собой конкурировали «Фау-1» и «Фау-2». В конце концов решили, что для обстрела территории Великобритании необходимы обе системы вооружения.

Боевое применение «Фау-1» было начато на несколько месяцев раньше, чем «Фау-2». Немаловажную роль при этом сыграла относительная дешевизна самолетов-снарядов по сравнению с баллистическими ракетами. Разница составляла 10 раз. Всего по английской территории немцы выпустили несколько тысяч «Фау-1». Их эффективность оказалась невысокой – медленно летящие на небольшой высоте аппараты легко обнаруживались средствами наблюдения и уничтожались истребителями и зенитными орудиями.

В планах значилась доработка «Фау-1». По заданию «главного диверсанта Третьего рейха» Отто Скорцени конструкторы рассматривали возможность размещения на самолете-снаряде кабины пилота. При этом планировалось, что аппарат будет управляемым и маневрирующим, что повышало шансы благополучного исхода дела. Реализовать эти планы не удалось. Времени на это уже не хватило. К тому же немцы поняли, что это не самый лучший вариант переброски диверсантов.

Остальные ракетные системы довести до массового применения нацистам не удалось. Но они занимались ими очень и очень активно.

Большое внимание в Германии было уделено зенитным управляемым ракетам, которые могли бы помочь в борьбе с авиацией союзников. Известно о четырех типах таких ракет: большом управляемом снаряде «Вассерваль» («Водопад»), небольшой зенитной ракете «Тайфун», зенитных снарядах «Шметтерлинг» («Бабочка») и «Энциан» («Горечавка»).

«Вассерваль» представлял собой уменьшенный в два раза вариант «Фау-2». Отличием от прообраза было наличие на зенитной ракете четырех небольших крыльев, которые позволяли ей маневрировать при заходе на цель. Кроме того, пришлось отказаться от применения в качестве окислителя в двигательной установке жидкого кислорода. Этот летучий компонент не позволял длительное время хранить ракету перед ее боевым применением и, следовательно, снижал ее эффективность. Поэтому конструкторы применили в «Вассервале» двигатель на топливной смеси: в качестве горючего служил винилизобутиловый спирт, а в качестве окислителя – 98-процентная азотная кислота.

К весне 1945 года испытания «Вассервале» были завершены, и система была готова к использованию. Но развернуть ее не успели – Третий рейх прекратил свое существование. Вполне возможно, что применение этих ракет могло бы существенно осложнить действия советских и англо-американских войск на европейском театре войны, но изменить ход истории они уже не могли.

Не менее интересна и другая зенитная ракета – «Тайфун». Завершить ее разработку немцы не успели, но собирались сделать ее первой небольшой жидкостной ракетой, выпускаемой серийно. Причем планировалось, что она будет столь же проста в изготовлении и применении, как и ракеты на твердом топливе.

На ракете должен был устанавливаться двигатель тягой 828 килограммов, что позволяло запускать ракету с большим ускорением. Уже через 15–20 секунд после старта «Тайфун» должен был достигнуть высоты 15 километров, что делало его серьезным оружием в борьбе с американскими «летающими крепостями».

Для запуска ракет «Тайфун» компания «Шкода» разработала 30-зарядную пусковую установку на основе лафета 88-миллиметровой зенитной пушки. Планами гитлеровцев предусматривалось сформировать к сентябрю 1945 года 400 батарей (по 12 пусковых установок в каждой) и изготовить соответствующее количество ракет. Планировалось изготавливать около 1,5 миллиона ракет в месяц.

Еще два зенитных снаряда, «Шметтерлинг» («Бабочка») и «Энциан» («Горечавка»), внешне напоминали небольшие самолеты. Для их взлета использовались твердотопливные

ракетные ускорители, которые после выгорания топлива сбрасывались. Довольно любопытная деталь: снаряд «Энциан» имел комбинированную конструкцию – его корпус был изготовлен из дерева и металла. Когда в руки союзников попали первые экземпляры этого снаряда, то их сначала приняли за полноразмерные деревянные модели. Хорошо, что немцам не хватило времени наказать американцев и англичан за «плохое знание матчасти».

Из других немецких ракет периода Второй мировой войны я бы назвал еще многоступенчатую ракету «Рейнботе» («Посланец Рейна»), разработанную фирмой «Рейнметалл-Борзиг». Она имела длину 11 метров и представляла собой сочетание трех ракет со стартовыми ускорителями.

Запуск «Рейнботе» напоминал стрельбу из артиллерийского орудия, так как запуск производился с пусковой управляющей установки под углом в 64 градуса. В качестве топлива в ускорителе и в трех ступенях использовалось твердое топливо – дигликольдинитрат. Максимальная дальность стрельбы была относительно невелика – 220 километров. Однако для пороховых ракет этот результат был поистине удивителен. Существенным недостатком ракеты считается небольшой боевой заряд – всего около 40 килограммов.

«Рейнботе» поступила на вооружение вермахта в декабре 1944 года. Всего немцы успели изготовить около 300 ракет и 70 из них применили по портовым сооружениям Антверпена, через которые шел основной поток грузов для англо-американских войск. Действие этих ракет осталось практически незамеченным, так как в тот период немцы использовали и другие виды вооружения («Фау-1» и «Фау-2»).

Планов пилотируемого использования «Рейнботе» не существовало, поэтому в «фантомной космонавтике» она никогда не фигурировала.

На этом я закончу рассказ о реальных ракетных разработках Третьего рейха, хотя вышеприведенный список не полон. На заключительном этапе войны в Германии испытывались и многие другие системы. Было множество проектов, которые до летных испытаний дойти не успели. Был и ракетоплан Зенгера. И так далее, и тому подобное. Нацисты не успели воспользоваться всем этим потенциалом, но в послевоенные годы эти разработки нашли самое широкое применение в армиях крупнейших мировых держав. По сути дела, в тот период немцы совершили настоящую революцию в ракетном деле, последствия которой мы ощущаем до сего дня.

И все-таки тайн в нацистской ракетной программе полным-полно. Они-то и являются благоприятной почвой для различного рода домыслов и предположений, рождающихся до сего дня. Так пишущая братия пытается восполнить информационный вакуум, окружающий события 60–70-летней давности.

С одной стороны, такая ситуация кажется более чем странной. Ну, скажите, что можно скрывать, когда война давно уже закончилась, человечество успело подвести ее итоги и даже пересмотреть их, никаких секретов в технической документации ни для кого нет, основные действующие лица тех лет либо уже в могиле, либо на ее пороге. И вдруг такое, иногда откровенное, замалчивание многих животрепещущих вопросов.

Но, с другой стороны, совершенно ясно, что державы-победительницы (СССР, США, Великобритания, Франция), которые в годы «холодной войны» активно использовали наработки немецких ракетчиков в своих военных целях, до сего дня не заинтересованы в том, чтобы история ракетной техники была беспристрастной. В этом случае произойдет смещение акцентов в сторону Германии, что выведет ее в официальной историографии на первый план как родины всех современных ракет. Вряд ли это понравится и политикам, и инженерам, которые также сделали немало, а по большому счету, и несоизмеримо больше, чем немцы, в ракетостроении. Но такое может произойти, даже не сознательно. Поэтому, чтобы избежать возникновения щекотливой ситуации, и стараются вспоминать о немецких ракетах либо редко, либо в определенном контексте.

И еще один вопрос, на который хотелось бы обратить внимание читателей. Им я

озадачился, когда изучал американскую ракетную программу 1940–1950-х годов. Может быть, и другим показалось странным, что Вернер фон Браун, после войны перебравшийся в США и активно работавший на американскую армию, в своих многочисленных статьях и телевизионных выступлениях столь мало рассказывал о тех работах, которые велись им и его соратниками в Пенемюнде. Причем выпавшими из поля зрения оказались многие по-настоящему интересные вопросы. В первую очередь те, которые так или иначе связаны с темой моей книги.

И это несмотря на то что в те годы газеты и журналы были полны публикациями, в которых обстоятельно «рассматривались» такие проблемы, как пилотируемые варианты немецких ракет и полеты на них, разработка в Германии космических средств (спутников связи и орбитальной станции) и тому подобном. Эти вопросы фон Брауну неоднократно задавались. Он никогда не вдавался в подробности. Хотя всегда подчеркивал, что о полетах в космос он мечтал еще с 1930-х годов и вся его деятельность была направлена на достижение этой цели. Якобы и СС арестовало его в 1944 году именно за мечты о космосе.

Ну и где же эти работы военной поры, которые были направлены на покорение космоса? Ох, не договаривал что-то фон Браун. Скрывал он что-то, о чем не считал нужным поделиться ни с человечеством, ни со своими американскими благодетелями. А может быть, было, что скрывать немецкому конструктору? Не такой уж был он «белый и пушистый». Все разработки периода Второй мировой войны были ориентированы на создание средств уничтожения. Вероятно, и то, что делалось в космическом направлении, также предполагало уничтожение людей, а не мирное освоение космоса. Вот и молчал о них фон Браун. А документы были уничтожены еще раньше, когда продолжали грохотать пушки. Подобная ситуация и позволяет предположить, что фон Браун и его коллеги сознательно «забыли» о своей работе на полигоне Пенемюнде.

Для примера приведу одно из высказываний Вернера фон Брауна той поры. Оно многое объясняет. Отвечая на вопрос очередного журналиста, немецкий ракетчик сказал: «Это уже история. И о ней лучше всего забыть. В те годы я работал по заданиям другого правительства, в интересах моей нации, и все, что мы там делали, было ей во благо. Я имею право оставить в памяти нечто глубоко личное и унести это с собой, когда призовет к себе Всевышний!...» История показала, что фон Браун действительно многое унес в могилу.

«Забычивости» немецкого конструктора и его друзей помогла и позиция американских властей, которые не стремились выпячивать роль нацистов в создании американских ракет. Это естественно – держава-победительница, выигравшая столь кровопролитную схватку, не могла позволить кому бы то ни было усомниться в своей технологической и индустриальной мощи. Поэтому и оттеснили немцев на второй план, предварительно выкачав из них всю нужную информацию. Но только ту, которая была необходима. Вся остальная также осталась за бортом. Немецкий потенциал американцы были вынуждены в полной мере использовать только тогда, когда вставал вопрос об их проигрыше перед Советами в космической гонке.

Аналогично вели себя и советские власти, которые пошли дальше американцев и долгое время приписывали себе факт создания ракеты Р-1, которая была ничем иным как копией немецкой «Фау-2». Но советской копией. И это подчеркивалось.

Вот мы и пришли к тому моменту, когда, закончив общие рассуждения, можно поговорить о тех разработках, о которых нет достоверной информации. Возможно, что что-то из ниже перечисленного и разрабатывалось. Возможно, что что-то существовало только в планах. А возможно, что это попытка выдать желаемое за действительное.

Иначе говоря, давайте перейдем к мифам о ракетных разработках Третьего рейха. Из этих легенд и родились слухи о пилотируемых полетах, совершенных в Германии в годы войны. Оттуда же появились и первые «фантомные космонавты».

Источниками всех мифов стали некие «архивы», якобы захваченные советской и американской разведкой на заключительном этапе войны. Например, 12-томный архив

Вернера фон Брауна, ставший трофеем наших войск при их вступлении на территорию полигона Пенемюнде, или те документы, которые американцы нашли в штольнях на севере Германии, или документы, которые спрятали, а потом сделали достоянием гласности некие функционеры нацистской Германии. Живьем этих документов никто не видел, а их содержание становится известным в пересказе «очевидцев».

Лично у меня нет уверенности, что большинство из этих материалов существовало. По крайней мере, в том виде, как об этом сообщается. Кое-какие данные соответствуют истине, но большинство – попытка выдать желаемое за действительное. Возможно, что в трофейных документах и были наброски того, что немцы собирались разрабатывать в будущем. Но не в систематизированном и «готовом к употреблению» виде, как это пытаются представить некоторые «исследователи».

Итак, что же такого необычного о ракетной программе Третьего рейха нам известно? Я попробую пересказать содержание этих мифов и попытаюсь сразу же оценить их на достоверность. О тех случаях, когда это невозможно будет сделать, я скажу особо.

Первой в этом мифологическом ряду стоит двухступенчатая межконтинентальная ракета А-9/А-10, предназначенная для обстрела Нью-Йорка и Вашингтона. Первые ее наброски датируются весной 1941 года.

Эта ракета, как и ее предшественница «Фау-2», разрабатывалась в рамках программы создания «оружия возмездия» и предназначалась для нанесения удара по целям, расположенным на американском континенте. Но из-за несовершенства системы наведения предполагалось управление полетом А9/А10 осуществлять либо с помощью радиомаяков, установленных разведывательными группами в районе объектов в США, либо пилотами, размещенными на борту ракет. После выполнения поставленной задачи пилоты должны были покинуть кабину и выброститься на парашюте над Атлантикой, где их должны были подобрать немецкие подводные лодки.

Этот двухступенчатый колосс весил 100 тонн при длине 29 метров и максимальном диаметре в 3,5 метра. До Нью-Йорка он мог донести 350 килограммов взрывчатки.

До сих пор нет достоверных данных о том, на какой стадии завершилось создание этого ракетного монстра. Одни источники утверждают, что ракета так и осталась на бумаге. Другие уверены, что два или три макетных экземпляра А9/А10 немцы все-таки успели изготовить. Ну а третьи уверены, что дело дошло до серийного изготовления ракет.

В доказательство существования А9/А10 обычно приводят операцию «Эльстер» («Сорока»), которую немецкая разведка попыталась провести в конце 1944 года. В ночь на 30 ноября немецкая подлодка U-1230 высадила на восточном побережье США двух агентов германской разведки, задачей которых была установка на небоскребе «Эмпайр Стейт Билдинг» радиомаяка, по которому предполагалось навести на цель межконтинентальную ракету. Возглавлял операцию агент Главного управления имперской безопасности (РСХА) Эрик Гимпель, а его помощником являлся американец немецкого происхождения Уильям Колпаг.

Диверсанты благополучно добрались до Нью-Йорка, но выполнить задание не смогли. Первым разоблачили и арестовали Колпага, который попытался устроиться на работу в небоскреб. На первом же допросе он рассказал о своем задании и выдал напарника. Но его метонахождения Колпаг не знал. ФБР провело крупнейшую в военные годы операцию по поимке диверсанта. На ноги была поднята вся нью-йоркская полиция, подключены тысячи агентов.

Взяли Гимпеля на мелочи – Колпаг вспомнил, что у его напарника была привычка класть деньги не в кошелек, а в верхний наружный карман пиджака, куда американцы обычно вставляют платок. В канун Рождества владелец одного из газетных киосков обратил внимание на мужчину, который, купив журнал, сунул деньги именно в этот карман. Он тут же подал знак агентам ФБР, ну а дальше все было делом техники.

Сведений об экспериментальной отработке ракеты А9/А10 практически нет. Кто-то

утверждает, что таких пусков было два. Первый – проверочный – состоялся из Пенемюнде 8 января 1945 года в направлении Гренландии и был неудачным. Второй – боевой по Нью-Йорку – был осуществлен 24 января того же года также из Пенемюнде. На борту ракеты якобы находился пилот Рудольф Магнус Шредер. За стартом наблюдали фон Браун, Герман Оберт, другие ракетчики. На 10-й секунде после взлета Шредеру показалось, будто ракета загорелась, и он раскусил ампулу с цианистым калием, чтобы избавить себя от мучительной смерти. Тем не менее полет ракеты продолжался, она вышла в космос, но без управления пилотом упала где-то в Атлантике.

Но существует и версия, что было осуществлено аж 48 испытательных пусков A9/A10. Причем только в 1944 году 16 ракет взорвались на старте или во время полета.

Согласно легенде рабочие чертежи межконтинентальной ракеты, а также готовые к использованию экземпляры попали в руки американцев. Правда, непонятно, почему за океаном не воспользовались этими данными. Тем более что в их руках оказался и цвет немецкого ракетостроения во главе с Вернером фон Брауном. Объясняют это обычно тем, что американцы вели разработку собственной ракеты «Бампер» и видели в A9/A10 «нежелательного» конкурента. Однако эта версия не выдерживает критики, так как эти две ракеты относятся к различным «весовым категориям».

А сам Вернер фон Браун в послевоенные годы утверждал, что существовал только проект этой огромной ракеты, причем разрабатывался он исключительно в мирных целях. Но маловероятно, что в середине 1940-х годов кто-то и думал о мирном использовании ракет. А если таковые планы и существовали, то только в отдаленном будущем, когда Третий рейх установил бы мировое господство, к чему стремился.

Знали о A9/A10 и в Советском Союзе. В руки нашей разведки также попала документация по межконтинентальной ракете. И у нас якобы этой информацией не смогли распорядиться должным образом. Но объясняется это другими причинами. Как известно, первоначально немецкими ракетами занимался совсем не Королев, а специалисты министерств авиационной промышленности и боеприпасов. Туда-то вся документация и ушла. Ну а когда был создан Специальный комитет по ракетной технике, туда сведения о ракете не дошли, так как были конфискованы при аресте наркома авиапрома Алексея Шахурина.

Что в истории A9/A10 правда, а что вымысел, сейчас установить довольно трудно. Есть, конечно, вероятность, что удастся обнаружить какие-то документы на этот счет. Но шансы крайне низки.

Впрочем, давайте завершим разговор о межконтинентальной ракете и поговорим о космической ракете «Фау-3». Это второй по популярности миф из истории германских ракетных разработок.

«Фау-3» предполагалось использовать не только для обстрела Америки атомными зарядами, но и для суборбитальных полетов. Сведений об этой ракете, по крайней мере достоверных, практически нет. Более того, на поверку оказывается, что «Фау-3» была вовсе не ракета, а огромная пушка с поражающей воображение дальностью.

А вот в мифологии приводятся и другие данные о «Фау-3», которая якобы все-таки была ракетой и была создана еще в годы войны. Ее разработка была объявлена «высшим национальным приоритетом». К работам были брошены лучшие силы немецких ракетчиков. Это были и специалисты-баллистики Штайдинг и Штулингер, и специалисты по ракетному топливу Гиевский и Вагнер, и конструкторы Реес, Вальтер, Рудольф, Герман, Курцвет, Рот, Пельман, и другие специалисты. Задействовали даже «отца немецкой астронавтики» Германа Оберта. Со стороны командования вермахта работы курировали генералы Мец и Шамье-Гличинский, полковник Цансен, подполковник Циппелиум, майоры Том и Цейсе.

Уже осенью 1942 года в Пенемюнде было завершено строительство завода по сборке будущих ракет (зона «Т») и испытательного стенда для огневых испытаний ракетных двигателей для нее. Даже на сверхсекретном полигоне эти объекты охранялись особо, и не

всякий специалист мог попасть на закрытую территорию.

В марте 1943 года талантливый конструктор-двигателист Вальтер Тиль завершил конструирование однокамерного жидкостного двигателя тягой 200 тонн для первой ступени «Фау-3» и доложил Брауну, что его летные испытания можно будет начать осенью следующего года. Для Тили это была последняя значительная работа в его карьере – 17 августа 1943 года во время массированного налета союзной авиации на Пенемюнде он, вместе с сотнями других специалистов, погиб под бомбами.

Причиненные бомбардировками разрушения были настолько значительными, а страх перед новыми налетами столь велик, что некоторые работы, в первую очередь по «Фау-2», были переведены на полигон близ польского города Близна, а значительная часть оборудования и испытательных стендов перемещена на старый полигон в Кумменсдорфе на севере Германии.

А вот все, что касалось «Фау-3», оставили в Пенемюнде, хотя под Зальцбургом и начинается строительство нового ракетного центра (проект «Цемент»), ориентированного на разработку именно космической ракеты и ничего другого. Этот центр должен был разместиться в двух штольнях скалистых гор и надежно защитить конструкторов от возможных бомбардировок. Там же предполагалось построить и стенды для проведения огневых испытаний жидкостных ракетных двигателей, и две стартовые площадки. Центр под Зальцбургом так и не был построен. Летом 1944 года все строительные работы свернули «из-за ситуации на фронтах».

В этом мифе реальность соседствует с вымыслом, что делает рассказ достаточно правдоподобным. Особенно, если этого захотеть. Поэтому реальная бомбардировка и настоящая реорганизация перемешивается с работами над «Фау-3», которые то ли велись, то ли нет.

Однако давайте вернемся к «непроверенной информации» и проследим, как же дальше развивались дела в создании космической ракеты. Через две недели после бомбардировки в Пенемюнде начала функционировать сверхзвуковая аэродинамическая труба, в которой начались продувки верхней ступени ракеты. Одновременно в одном из городков южной Германии начинается проектирование одноместного космического корабля и проходит отбор кандидатов на полет. Их выбирают из «отряда космонавтов Скорцени», о котором я уже писал.

К концу апреля 1944 года проектирование «Фау-3» было завершено и в Пенемюнде приступили к изготовлению опытных экземпляров. Осенью начались летные испытания ракеты. Всего было запущено около 30 ракет.

До самого конца 1944 года немцам удалось хранить в секрете все работы по «Фау-3». Первые сведения о ней они получили неожиданно. Утром 26 декабря средства противовоздушной обороны англичан уничтожили над Ла-Маншем немецкий бомбардировщик. Пилот был взят в плен и на допросе рассказал удивительные вещи. По его словам, ему приходилось совершать полеты и над Пенемюнде, где он собственными глазами видел на транспортной тележке гигантскую ракету длиной 40 метров, что было гораздо больше, чем длина «хорошо известной» англичанам «Фау-2».

Можно только поразиться осведомленности немецкого летчика, который рассказал то, что у него, вероятнее всего, и не спрашивали. Может быть, на основании этих данных, а может, по другим причинам, но Пенемюнде с того дня стали бомбить без перерыва. Это заставило немцев в конце января 1945 года отказаться от продолжения разработки «Фау-3» и спешно заняться другими проблемами. В первую очередь проблемой спасения собственных жизней. Началась эвакуация ракетного центра. Самое ценное оборудование и самые секретные документы были срочно вывезены в укромные уголки Германии, не затронутые войной. Многое было уничтожено. Причем ракетчики постарались сделать это столь качественно, что о многом мы до сих пор только догадываемся.

Вы, вероятно, обратили внимание, что мифы о A9/A10 и «Фау-3» в чем-то схожи между

собой. Можно предположить, что и там, и там речь идет об одном и том же реально существовавшем прототипе – пилотируемом варианте ракеты А-4b. В декабре 1944 года и январе 1945 года было осуществлено три испытательных пуска (один из них удачный), но ни в одном из полетов на борту пилоты не находились. Вполне возможно, что в какой-то момент авторы легенд вконец запутались в своих «изысканиях» и решили «отделить мух от котлет». Так и появились межконтинентальная баллистическая ракета отдельно и космическая ракета отдельно. Ну и гигантская пушка, о которой я упомянул, «стояла» где-то рядом.

Из того, что несет на себе хотя бы каплю достоверности, пусть на уровне идеи, пожалуй, и все. Все остальные мифы военной поры я даже боюсь оценить. В них явного бреда гораздо больше, чем в первых двух. Поэтому я позволю себе несколько из них пересказать на страницах этой книги, но не столь подробно, как мифы о А9/А10 и «Фау-3».

О том, что в годы Второй мировой войны немцы работали над летательными аппаратами дискообразной формы, можно считать фактом доказанным. Трудно установить, на какой стадии эти работы были закончены в связи с поражением Германии в мировой войне. Большинство специалистов считает, что ни один диск никогда в небо не поднимался, а все завершилось на стадии прототипов. Однако есть и другое мнение – немцы настолько далеко продвинулись в этом направлении, что создали не только атмосферные аппараты дискообразной формы, но и ракеты-блюдца, которые свободно летали и продолжают летать в космосе, периодически спускаясь на Землю для пополнения запасов воды и продовольствия. Эти визиты и подпитывают миф о существовании пришельцев, давно облюбовавших нашу планету для каких-то глобальных экспериментов вселенского масштаба.

О сторонниках второй версии я упомянул потому, что именно они вполне серьезно утверждают, что в 1942 году немцы высадились на Луне, используя свои большие космические ракеты-блюдца «Муте» и «Шрайвер». Эти аппараты были разработаны как межпланетные корабли. «Муте» имел 50 метров в диаметре, а «Шрайвер» был еще больше – диаметр 60 метров, а в высоту достигал 45 метров. Второй корабль имел 10 отсеков с каютами для экипажа. С первого дня прилунения немцы начали бурение и постройку тоннелей под поверхностью, и к концу войны у них уже имелась маленькая нацистская исследовательская база на Луне «Новая Швабия». Полеты совершались с завидной регулярностью и в годы войны, и в послевоенные годы.

Дальше воображение создателей этого мифа совсем уж разыгралось и они в начале 1950-х годов отправили на Луну совместную советско-американскую экспедицию, которая добралась до нашего естественного спутника на трофейных дисколетах, а первую ночь провела в гостях у нацистов на их подземной базе. Полеты землян на Луну продолжались и в дальнейшем. В 1960-е годы американцы затеяли проект «Аполлон», чтобы не зависеть от немецкой техники и иметь альтернативное средство передвижения в межпланетном пространстве, но очень скоро убедились, что летать на дисколетах дешевле и эффективнее, чем на ракетах. В настоящее время на ставшей международной исследовательской базе на Луне живут и работают более 40 тысяч человек.

К бреду о «Новой Швабии» и о регулярных полетах на Луну примыкают еще два мифа. Один из них касается совместного немецко-японского полета на Марс. А другой – запуска и многолетней эксплуатации огромной орбитальной космической станции «Андромеда». Оба мифа объединяет то, что в них фигурируют дисколеты как средство доставки экипажей в космос.

На этом и закончу пересказ этих творений изузного народного (или еще какого-то) творчества, так как ни одна из этих легенд не позволяет нам расширить список «фантомных космонавтов». Живущие в колонии на Луне 40 тысяч человек и ни одного конкретного имени.

Поэтому я перейду к рассказу о существовании в Германии «отряда космонавтов». Это

и к теме книги ближе, да и к этим слухам и сплетням мне есть что добавить.

Согласно легенде формирование специальной группы пилотов люфтваффе началось в абсолютной тайне в феврале 1944 года по инициативе фон Брауна. Занимался этим шеф спецопераций Третьего рейха Скорцени. На первом этапе было отобрано 42 человека, которые и приступили к тренировкам. Впоследствии численность отряда была увеличена до 100 человек, а по некоторым данным, до 500 человек. Из этого отряда «вышли» и те шесть пилотов-операторов, которых готовили для полетов на ракетах, нацеленных на Нью-Йорк, и Рудольф Шредер, «стартовавший» из Пенемюнде 24 января 1945 года, и многие другие, о которых ничего неизвестно.

Конечно, называть это подразделение «отрядом космонавтов» довольно смело. Не было еще в те годы такого термина, да и задачи, которые ставились перед «космонавтами», никак не были связаны с космической программой.

Но информация об «отряде космонавтов Третьего рейха» интересна сама по себе. Вне ее связи с «фантомной космонавтикой». В свое время мне пришлось достаточно плотно заняться этой темой, и вот то, что удалось выяснить.

Для начала скажу, что фактически в Германии существовали два подразделения, которые готовились пилотировать новые летательные аппараты. Это и реактивные самолеты, и самолеты-снаряды, и баллистические ракеты. Обе части действительно находились под пристальным вниманием штурмбанфюрера СС Отто Скорцени, но не под его командованием. Занималось этим люфтваффе, а СС выступало как «партнер».

Первое подразделение (5-я эскадрилья 200-й бомбардировочной эскадры) было создано после того, как по инициативе руководителя Института авиационной медицины Германии Теодора Бензингера и известной немецкой летчицы Ханны Райч началась разработка пилотируемых самолетов-снарядов «Фау-1». Проект получил наименование «Рейхенберг». Набор добровольцев для участия в этой программе проходил в 1943–1944 годах. В этом активное участие принимали эсэсовцы, которых прельстила идея использования «живых бомб» для налетов на советские промышленные центры в Куйбышеве, Челябинске, Магнитогорске и других удаленных от линии фронта районах СССР. Предполагалось, что «Фау-1» будут использоваться и для доставки в тыл противника диверсантов. Это и объясняет, почему тренировочный центр был в поле зрения Скорцени.

Замысел модернизации был достаточно прост. На ракету предполагалось установить только пилотскую кабину. С этой задачей справились всего за две недели, по истечении которых специалисты на Пенемюнде приступили к изготовлению опытных образцов для тренировочных и испытательных полетов.

Всего было изготовлено четыре экземпляра «Фау-1», оснащенные кабиной пилота. Один экземпляр, предназначенный для отработки навыков пилотажа, был сделан двухместным.

Первые полеты состоялись в сентябре 1943 года. Выглядело это так. Самолет-носитель (бомбардировщик «Хенкель-111») поднимал самолет-снаряд на высоту 300–400 метров, после чего происходило разделение аппаратов. Пилот после краткого планирующего полета сажал «Фау-1» на аэродроме. Курс подготовки курсантов был предельно прост, так как их готовили не к выполнению фигур высшего пилотажа, а к полету в один конец.

К марту 1944 года в этом отряде числились восемьдесят хорошо подготовленных пилотов, прошедших теоретическую и практическую подготовку. Но это количество оказалось слишком велико для нужд Третьего рейха. Уже тогда стало ясно, что массового производства самолетов-снарядов не будет, а к моменту окончания летных испытаний в них вообще может отпасть надобность. Так и получилось.

Но Ханна Райч была не такой женщиной, чтобы останавливаться на полпути. Она настояла на том, чтобы работы были продолжены независимо от ситуации на фронтах и несмотря на возможные изменения взглядов на разработку со стороны руководства.

Новая стадия испытаний началась в сентябре 1944 года. Полеты первых двух машин

были неудачны. В первом случае после отделения самолета-снаряда от носителя произошел самопроизвольный сброс фонаря, и он разбился. И во втором случае опытная машина была потеряна.

И лишь третья машина, за штурвалом которой находилась Ханна Райч, несмотря на полученные при отделении повреждения, смогла благополучно приземлиться. Однако уже второй полет третьего экземпляра завершился аварией, в которой Райч выжила лишь чудом.

«Балансирование на грани» не остановило известную летчицу и она продолжила полеты на следующем экземпляре. С каждым разом машину вела все более и более уверенно. А может, летчица приобретала те навыки, которые были необходимы для управления самолетом-снарядом. На этом экземпляре Райч совершила десять полетов. Правда, потом и он разбился.

Пилотируемый вариант «Фау-1» был изготовлен в количестве 175 штук. В 1944 году 50 экземпляров было передано в распоряжение люфтваффе. Сведений об их боевом применении нет. Да и трудно представить, что среди набранных добровольцев нашлось так уж много пилотов, которые согласились бы занять кресло пилота в кабине «Фау-1». Германия – не Япония, с ее культом жертвенности. Поэтому у немцев труднее было отыскать смертников.

Меньше сохранилось сведений о втором подразделении, которое было создано для пилотирования баллистических ракет и прочих перспективных аппаратов, существовавших к тому времени только на бумаге. Местом базирования этой воинской части стал уединенный район Альп.

Основной задачей «отряда» (я сохраняю эту терминологию, чтобы вконец не запутать читателей) являлась диверсионная деятельность на территории противника. Ну а ракеты и прочие «штучки» рассматривались в данном случае лишь как вспомогательное средство. На вражескую территорию на ракетах должны были прибыть хорошо подготовленные диверсанты для дальнейших действий. Именно к этому Скорцени и готовил своих пилотов. К чему готовило люфтваффе своих представителей в этом отряде, понять сложно.

Численность этого подразделения в момент, когда оно прекратило свое существование (апрель 1945 года), составляла около 60 человек. Приблизительно такое же количество проходило в нем службу в другие периоды. Но кадровый состав менялся постоянно, как и в любой другой воинской части в годы войны – кто-то участвовал в других операциях, кто-то списывался медиками, кто-то погибал. Всего через этот «отряд» прошло более 100 человек. А вместе со вспомогательными службами (инструкторы, связисты, техники и прочие) численность «ракетных диверсантов» составляла несколько сот военнослужащих. Отсюда и появилась информация, что «космонавтов» у немцев было то ли 100, то ли 500.

Таким образом, можно заключить, что слухи о существовании в нацистской Германии «отряда космонавтов» хотя и нельзя воспринимать буквально, но они имеют под собой вполне реальную основу. Правда, я не намерен все это подразделение записывать в «фантомные космонавты». Сделаю исключение только для Шредера, которого по праву можно считать первым «космонавтом-призраком».

Но давайте закончим с описанием времен военного лихолетья и перейдем к послевоенной поре. Тем более что дальнейшие поиски в поверженной Германии все равно не приведут нас к обнаружению «новых покорителей Вселенной». А коли так, поищем их в другом месте.

ГЛАВА III

«Я летал на ракете...»

Незадолго до своей смерти летчик-испытатель Сергей Анохин как-то обмолвился в одном из интервью: «Я летал на ракете!» И хотя беседовавшей с ним журналистке не удалось узнать от него какие-либо подробности этого важного для космической летописи события (дело происходило в середине 1980-х годов, когда многие удивительные разработки

нашей «оборонки» еще представляли собой «государственную тайну»), сделанное известным авиатором «признание» долгие годы будоражило умы исследователей истории советской космонавтики, пытавшихся найти в нем подтверждение каких-то секретных ракетных экспериментов, которые якобы русские и американцы проводили сразу после окончания Второй мировой войны. Кстати, эти ненароком оброненные Анохиным слова стали широко известны практически сразу после их произнесения, хотя впервые на страницах печати они появились только десять лет спустя.

В настоящее время уже совершенно точно установлено, что в 1940-х годах никто из людей, ни русские, ни американцы, ни немцы, в космос не летал. А Анохин, говоря о своих «полетах на ракете», подразумевал нечто иное. О чем именно шла речь, я и буду говорить в этой главе. Но чуть позже. Пока же расскажу о том, как была установлена истина.

Основания для того, чтобы сделать весьма смелые умозаключения о возможности ракетных пилотируемых пусков в первые послевоенные годы, и это следует признать, были. Благоприятную почву для них создали и «белые пятна» в истории ракетной техники и космонавтики, причем не только советской, но и американской. А также некоторые широко известные факты, которые могли быть двояко истолкованы. Сами понимаете, что приверженцы теории о «секретных космических полетах» при этом делали определенные «допущения» в свою пользу при их «осмыслении».

Чтобы не быть голословным, познакомлю читателей с этими «весомыми аргументами». В дальнейшем они помогут нам не только понять природу появления некоторых слухов, но и в определенной степени помогут опровергнуть многие домыслы.

Итак, первым доводом «за» возможность осуществления пилотируемых полетов в середине XX века являются некоторые разработки, осуществленные в военные годы в нацистской Германии. Об этом я подробно рассказывал в предыдущей главе, а сейчас лишь продолжу повествование, коснувшись работ, которые велись в СССР и в США с трофейной техникой.

Как известно, «наследство» немецких ракетчиков было «по-братски», то есть не поровну, поделено между державами-победительницами. Большая часть документации, оборудования, да и уже изготовленных ракет досталась американцам и англичанам. Из Германии за океан перебрались и многие специалисты во главе с Вернером фон Брауном. Но кое-что «перепало» и Советскому Союзу, и техника, и документы, и люди. Все это не лежало мертвым грузом, а изучалось, проверялось, испытывалось.

Напомню, что в 1946 году на полигоне «Уайт-Сэндс» в штате Нью-Мексико, а в 1947 году на полигоне «Капустин Яр» в Астраханской области начались пуски захваченных ракет «Фау-2». Американцы запускали вывезенные с оккупированной территории собранные ракеты. А вот в нашем распоряжении готовых к запуску «Фау-2» не оказалось и нам пришлось собирать их из отдельных деталей. Но в этом есть и положительная сторона – уже на первом этапе освоения немецкой техники советские специалисты приобрели тот опыт, который в дальнейшем помог им опередить своих заокеанских конкурентов. Все пуски и в США, и в СССР проводили в первую очередь, конечно, в военных целях, поэтому и информация о них длительное время была довольно скудной. Что и рождало слухи о многих любопытных экспериментах, якобы проведенных в тот период.

Среди них были и сообщения о первых полетах человека в космос. Обычно дыма без огня не бывает, и в данном случае роль катализатора сыграли довольно любопытные документы, попавшие в руки советских и американских специалистов. Были там и конструкторские проработки кабины пилота, которую немцы намеревались устанавливать на ракетах. И хотя реальных образцов среди трофейной техники найти не смогли, кое-кто посчитал, что особых проблем с их воспроизведением ни в СССР, ни в США не могло возникнуть. А коли так, то по логике этих людей, это и было сделано. А если сделано, то делался вывод, что в конце 1940-х годов на них летали «первые космонавты».

Убежденность в совершенных полетах, а не просто в возможности таких полетов,

бытовала довольно долгое время. Правда, выяснить, кто же были эти «первые космонавты», никак не удавалось. До того момента, как Анохин сообщил о своих «полетах», в Советском Союзе ходили слухи, что для проверки функционирования бортовых систем ракет в их головную часть сажали заключенных-смертников. Однажды, уже после своей первой журнальной публикации на данную тему, я получил по электронной почте письмо, где «очевидец» тех экспериментов, правда, не назвавший себя, сообщал, что лично он был свидетелем того, как в 1948 году в одну из ракет (вероятно, Р-1) поместили «з/к № 37814». Пуск закончился неудачей и человек погиб. По его словам, была целая группа такого «экспериментального материала».

Это сообщение показалось мне настолько абсурдным, что я даже не пытался выяснить, был ли в системе сталинских лагерей заключенный с таким номером. Более того, не уверен, что в ГУЛАГе использовались именно такие номера, а не была иная система «идентификации личности». Вполне возможно, что автором письма был просто больной человек. И остается его лишь пожалеть. Мне кажется, что даже отечественные «душегубы» не решились бы сажать в ракеты живых людей. Хотя, быть может, я о них слишком хорошо думаю?

«Подозревали» в сокрытии важной информации и американцев. В моем списке доводов «за» возможность пилотируемых полетов в тот период этот аргумент пойдет под номером 2.

В США слухи об экспериментах с «добровольцами» появились после того, как были проведены пуски ракет «Фау-2» с обезьянами на борту. Это довольно любопытная страница истории американской и мировой космонавтики, поэтому я позволю остановиться на ней чуть подробнее. Тем более что обычно о полетах обезьян на трофейных ракетах только упоминают, не утруждая себя описанием подробностей. Ну, были и были. Ну, в основном неудачные. Так чего же о них писать?

Такая позиция не совсем справедлива по отношению не только к американским и немецким специалистам, которые занимались программой биологических исследований в те годы, но и по отношению к «ближайшим родственникам человека», участвовавшим в экспериментах. За все годы космической эры в космическом пространстве побывало не так уж и много обезьян, гораздо меньше, чем людей. Поэтому о самых первых ни в коем случае нельзя забывать. «Космонавтам-обезьянам», побывавшим на орбите, я еще посвящу отдельную главу в этой книге, а пока расскажу об «участниках» экспериментов послевоенной поры.

Программа биологических исследований и экспериментов в США началась в 1946 году, когда захваченные «Фау-2» понемногу «научились» летать. Период, когда число аварийных пусков было сравнимо с числом успешных полетов, прошел, и американские медики занялись серьезным изучением влияния факторов космического полета на живые существа.

Первоначально исследовались простейшие организмы (личинки, черви, насекомые), которые помещали в специальных контейнерах. Ученых интересовало в первую очередь, как на них будет воздействовать космическое излучение. Какой-либо системы возвращения на Землю в первых полетах не предусматривалось, поэтому специалистам приходилось уповать, что упавшая капсула не разрушится полностью и в их руки попадет хотя бы что-то. Но беспокойства оказались напрасными – все «космонавты» хорошо переносили приземление. Прежде чем американцы перешли к более «серьезным» экспериментам, с полигона «Уайт-Сэндс» были осуществлены пуски двух ракет с «простейшими пассажирами»: 10 октября и 18 декабря 1946 года. Оба были успешными.

Далее американцы приступили к реализации проекта «Блоссом», предусматривающего создание системы возвращения на Землю головной части ракет. Теоретически она могла бы вернуть и человека, если бы его «усадили» в ракету. Но это только теоретически. Планов по совершению суборбитальных космических полетов американцы тогда не составляли, хотя не исключено, что такие мысли и посещали некоторые умные головы.

Первые пуски по программе «Блоссом» носили экспериментальный характер и

проводились в целях отработки техники. Состоялось два полета – 20 февраля и 8 декабря 1947 года. Но и о биологической составляющей во время этих пусков не забывали и помещали в головной части ракет контейнеры с биологическими объектами. Причем в полет отправляли уже не только червяков и мух, но и тритонов, лягушек, перепелиные яйца.

Успешные пуски двух ракет позволили американцам перейти к следующему этапу своих экспериментов. Теперь они вознамерились отправить в космос обезьян. Сказано – сделано. Для участия в полетах были отобраны несколько обезьян, которых стали именовать «группа Альберта». Под этим же именем, общим для всех, впоследствии они и отправлялись в полет.

Всего состоялось четыре полета «Альбертов». Можно говорить, что все они были неудачными.

Первый «Альберт» стартовал в космос 11 июня 1948 года. Ракета «Фау-2» за номером 37 поднялась на высоту 62,4 километра, после чего начался спуск головной части на Землю. Как и планировалось, на высоте в несколько километров был выпущен парашют и контейнер плавно опустился на земную твердь. Однако обезьяна погибла – на большой высоте произошла разгерметизация кабины и животное задохнулось. Это была первая, но, увы, не последняя смерть живого существа от удушья во время заатмосферной миссии. Точно так же через три года в Советском Союзе погибли собаки Мишка и Чижик, а в 1971 году трое советских космонавтов – Георгий Добровольский, Владислав Волков и Виктор Пацаев.

Второй «Альберт» отправился покорять Вселенную через год, 14 июня 1949 года. Его полет проходил нормально – «Фау-2» под номером 47 поднялась на высоту 133,9 километра, в нужное время кабина с обезьяной отделилась от ракеты, вовремя раскрылся парашют. Да и приземление прошло вроде бы нормально. Так показалось тем, кто наблюдал за полетом со стороны. Однако когда медики вскрыли кабину, они были вынуждены констатировать смерть животного. То ли удар о землю был сильным, то ли «Альберт» не перенес стресса...

Третий полет с обезьяной на борту состоялся 16 сентября того же года. И вновь исследователей ждала неудача. На этот раз «Альберт» погиб в самом начале эксперимента – ракета поднялась на высоту 4,2 километра, после чего произошла авария.

И только четвертый полет обезьяны окончился благополучно. Но успешным был именно полет, а не его последствия. 8 декабря 1949 года «Фау-2» № 31 стартовала с полигона «Уайт-Сэндс», поднялась на высоту 130,6 километра, а потом кабина на парашюте мягко приземлилась в пустынных районах штата Нью-Мексико. К радости медиков, животное было живо и позволило им провести столь долгожданные исследования. Правда, не в полном объеме – спустя пару дней у четвертого «Альберта» неожиданно остановилось сердце. Вероятно, обезьяна испытала столь сильное потрясение от перегрузок и невесомости, что после возвращения домой жизненных сил хватило совсем ненадолго.

Больше обезьяны на «Фау-2» в космос не летали. Да и в рамках программы «Блоссом» состоялся еще только один полет. Эксперимент провели в последний день лета 1950 года. На этот раз в качестве подопытного биологического объекта использовалась обыкновенная лабораторная мышь. Вот ей-то никакие стрессы оказались не страшны и она хорошо перенесла и полет, и послеполетную жизнь. Если, конечно, таковой можно назвать то, что с ней «вытворяли» ученые.

Итак, четыре полета человекоподобных существ, из которых три завершились гибелью «пилотов» во время осуществления миссий. Вполне возможно, что кто-то из местных жителей стал свидетелем этих аварий и рассказал об этом своим знакомым или газетчикам. Дальше – больше. Данная информация быстро трансформировалась в предположение об испытательных полетах в космос. Однако широкого распространения эта версия не получила, так как военные не скрывали истинные цели полета, и им довольно легко удалось опровергнуть немногочисленные публикации на эту тему. Хотя кое-кто до сих пор уверен, что их обманывают.

Правда, если в нашей стране в основном грешили на секретные опыты советских

военных, то в США с большим удовольствием говорят об инопланетянах. Представьте себе, что кто-то, вольно или невольно, стал очевидцем того, как из обломков ракеты извлекались останки шимпанзе. Ну, чем не тело низкорослого пришельца, погибшего при неудачной посадке на Землю? Похоже. Кстати, кинематографисты достаточно часто используют образ маленького зеленого человечка в своих фильмах.

Вполне возможно, что и знаменитый «розуэлльский инцидент» родился именно со слов такого «свидетеля». Хотя в этом случае есть несовпадение по датам – «катастрофа» инопланетного корабля случилась в тот день, когда пусков ракет «Фау-2» не было. Но тут может быть и наложение двух событий, например аварии самолета в один день и пуск ракеты в другой. А возможно, и не столь прозрачна история американской ракетной техники, как в том нас пытаются уверить.

Ну да ладно. В конце-то концов, нас интересуют не инопланетяне, а другие герои народной молвы – «фантомные космонавты».

Теперь о третьем доводе «за» возможность пилотируемых полетов на заре ракетной эры.

Вновь подчеркну, что я лишь пытаюсь понять, откуда появились слухи о «фантомных космонавтах» конца 1940-х годов, но не пытаюсь истолковать все эти аргументы как доказательство, при некоторых допущениях, их существования на самом деле. Прошу не ошибаться и не приписывать мне тех намерений, которых у меня нет.

Помните, я упомянул, что среди «трофеев», которые Советский Союз получил при разделе Германии, были и специалисты-ракетчики, многим из которых пришлось несколько лет проработать в нашей стране. Побеседовать ни с одним из них мне, к сожалению, не удалось – большинство из них уже отошли в мир иной, а другие проживают в Германии, как правило, в уединении и установить с ними связь не так-то просто. Жаль. Мне кажется, что такие беседы могли бы внести хоть какую-то ясность в вопрос «фантомной космонавтики».

А вот поговорить с одним из наших специалистов, который работал в конце 1940-х – начале 1950-х годов вместе с немцами, я успел. Он подтвердил мне, что, когда стало известно о чертежах с кабиной пилота на «Фау-2», это вызвало большой интерес, как у инженеров, занимавшихся изучением трофейной техники, так и в высшем руководстве страны.

Со слов моего знакомого, первое, что в той ситуации сделал Королев, это попытался выяснить у «наших немцев» подробности этого проекта. Но его ждала неудача – все, кто «оказался» в тот момент под рукой, в один голос уверяли, что слышали об этой разработке, но сами занимались другими проблемами. Документов на этот счет было мало, перед Королевым стояли другие задачи, и он не очень сильно озадачился в тот момент проблемой полета человека на ракете. Это совсем не означает, что Сергею Павловичу данная тематика была неинтересна. Просто как здравомыслящий человек он понимал, что всему свое время, а пилотируемая космонавтика – это дело будущего, пусть и не такого уж, как оказалось, отдаленного. А раз так, то пусть и подождет.

Иначе к информации о кабине пилота на «Фау-2» отнесся Михаил Клавдиевич Тихонравов – один из создателей первых советских ракет на жидком топливе, взлетавших в небо еще в 1930-х годах. Он посчитал, что при некотором желании есть возможность в течение ближайших двух-трех лет поднять человека в стратосферу. Так появился проект ракеты ВР-190, предполагавший полет двух космонавтов (астронавтов, стратонавтов?) на высоту 190 километров. Отсюда и появился числовой индекс «изделия».

Корни этого проекта следует искать не в немецких разработках. Это было бы слишком просто, да и неправильно. Работы фон Брауна и его команды стали лишь катализатором тех идей, которые Тихонравов высказывал еще в довоенные годы.

Впервые достаточно четко он сформулировал свои взгляды на пилотируемую космонавтику в 1935 году в докладе, сделанном на Всесоюзной конференции по применению летательных аппаратов для освоения стратосферы: «Исследование стратосферы не является

конечной целью развития ракетной техники. Это – только технически подготовиться для того, чтобы человеку сначала подняться в верхние слои атмосферы, затем выйти из нее...» (цитирую по публикации в журнале «Новости космонавтики», № 9, 2001 г.). В том же году он опубликовал статью «На ракете в стратосферу», в которой отмечал, что думать «о подъеме человека на большую высоту можно и должно... Полет человека на ракете вполне возможен».

В конце 1930-х годов Тихонравов не только теоретизировал о полете в космос, но и пытался сконструировать ракету, способную это сделать. Но работы в этом направлении были остановлены начавшейся Великой Отечественной войной. Конечно, трудно предположить, что тогда такой проект мог бы состояться: советское двигателестроение вряд ли смогло бы тогда оснастить ракету двигателем достаточной тяги. Но пути работы были достаточно четко определены, и когда в Советском Союзе узнали о немецких идеях, пусть и не воплощенных в жизнь, Тихонравов и предложил свой проект.

В чертежах ВР-190 появилась еще в 1945 году, когда до первых пробных пусков в нашей стране «Фау-2» оставалось два года. Часто этот проект называют «проект Тихонравова – Чернышева» по именам его разработчиков – Михаила Клавдиевича Тихонравова и Николая Гавриловича Чернышева. Иногда «Победой». Якобы это наименование было «в верхах» зарезервировано для первого советского пилотируемого космического аппарата.

Академия наук СССР одобрила сделанное предложение и рекомендовала Минавиапрому рассмотреть возможность его практической реализации. Однако авиаторы не слишком торопились следовать этим рекомендациям, и пришлось Тихонравову и Чернышеву обращаться с личным письмом к Сталину. Тот дал соответствующее указание Минавиапрому.

Но это совсем не означает, что Сталин поддержал проводимые работы. Как политика его интересовали больше всего дивиденды, которые можно было получить от того или иного решения. А в предлагаемом проекте не все было однозначно. С одной стороны, полет человека в стратосферу, если бы он оказался удачным, мог бы существенно повысить престиж СССР на международной арене. Но, с другой стороны, мог бы и привести к нежелательным последствиям в случае неудачи. Поэтому Сталин и не спешил делать резких шагов, а поручил во всем разобраться авиапрому.

Михаил Васильевич Хруничев, являвшийся в то время министром авиационной промышленности СССР, не первый год работал в высших эшелонах власти и прекрасно знал характер «вождя». Поэтому в направленной 20 июля 1946 года на имя Сталина докладной записке «О рассмотрении предложения Тихонравова и Чернышева о создании ракеты для полета человека на высоту 100–150 километров» он постарался и одобрить предложение Тихомирова и Чернышева, и привести такие аргументы, которые не позволили бы развернуть работы широким фронтом.

Это довольно любопытный документ, который частично был опубликован в 2003 году на страницах журнала «Новости космонавтики». Так как эта записка фактически объясняет, почему ВР-190 так и не была создана, позволю себе процитировать отдельные ее фрагменты.

Положительно оценив саму идею, Хруничев вслед за этим писал:

«Если же представляется возможным, то целесообразно изучить все работы по исследованию испытаний Фау-2, проводимых в Германии, и первую стадию работ по созданию самой ракеты, а также первоначальные ее испытания на стендах и в полете (без пилота, только с приборами) провести в Германии, т. к. там существуют условия для успешного проведения этой части работ.

Поставку 10–15 корпусов ракеты Фау-2 со всеми изменениями по чертежам конструкторского бюро тов. Тихонравова, а также проектирование и изготовление стартовых стендов для испытания и пуска ракет следует возложить на Министерство

вооружения, как на головное министерство по производству ракет Фау-2.

Проектирование и изготовление необходимой измерительной аппаратуры по заказу конструкторского бюро следует возложить на ряд других Министерств.

Одновременно докладываю, что в письме, адресованном на Ваше имя товарищами Тихонравовым и Чернышевым, называется срок строительства высотной ракеты, близкий к году, после же рассмотрения всех материалов авторы называют уже срок два года.

Следует отметить, что срок два года является минимальным и весьма напряженным. Группа инженеров, возглавляемая тов. Тихонравовым, по своему инженерному опыту в этой области не является достаточно сведущей, за исключением тов. Тихонравова, который в области ракетной техники имеет опыт и навык.

В связи с этим, если будет предрешен вопрос об организации бюро, эту группу придется усиливать за счет более опытных специалистов.

При наличии Вашего согласия организовать работу по созданию высотных ракет и конструкторское бюро для этих целей на заводе Министерства авиационной промышленности, прошу утвердить прилагаемый проект постановления Совета Министров Союза ССР».

Как известно теперь, приложенный к докладной записке проект постановления Совмина так и остался проектом. Да и необходимости в нем к тому моменту уже не было, так как 13 мая 1946 года Сталин подписал другое постановление – № 1017-419сс, которым определялись основные направления работ в нашей стране по вопросам создания ракетной техники. Что-то менять в угоду «сомнительного» проекта никто не захотел.

Но проект не похоронили, предоставив его авторам возможность продолжить свою деятельность в ракетном НИИ-4, куда была переведена группа Тихонравова – Чернышева. На первых порах они работали над проектом по его целевому назначению – вертикальный ракетный полет двух пилотов с изучением кратковременного воздействия на человеческий организм невесомости, проверкой бортовых систем и исследованиями верхних слоев атмосферы.

Однако довольно скоро стало ясно, что ВР-190 не вписывается в тематику работы института и следовало предпринимать какие-то меры, чтобы работы, пусть в урезанном виде, но могли бы продолжаться. Так в плане НИИ-4 появилась строка о создании «Ракетного зонда», задачами которого стали исследование возможностей спасения на парашюте отработавших ступеней и головных частей ракет в процессе проведения испытаний (в том числе и зенитных ракет), сброса на парашютах техники и вооружения с самолетов в интересах парашютно-десантных войск (военно-воздушные войска появятся позднее), спасения контейнеров с животными, к пускам которых уже готовились.

Довольно резко о проекте ВР-190 высказывался и Королев. Сейчас трудно сказать, почему Сергей Павлович не поддержал Тихонравова, с которым начинал работать еще в 1930-х годах. Вполне возможно, что эта была обыкновенная ревность. Не исключено, что Королев уже «застолбил» на будущее этот участок работы для себя и не намерен был отдавать приоритет в чужие руки. Даже если это были руки друга и соратника. А может быть, в тот период времени Королев искренне считал, что такой вариант достижения космоса – прыжок на ракете – не нужен. Кстати, после трансформации ВР-190 в «Ракетный зонд» Сергей Павлович дал положительное заключение на проект и предложил подключить к нему многих видных ученых.

Казалось бы, теперь только работать и работать, но к тому времени Тихонравов и Чернышев, авторы первоначального проекта, потеряли к нему всякий интерес. Михаил Клавдиевич занялся составными ракетами, а Николай Гаврилович – топливами для жидкостных ракетных двигателей.

А между тем проект «Ракетного зонда» жил своей жизнью. Несмотря на то что о полете людей на этом «изделии» речь не шла, удалось в ходе работ прорисовать почти все технические черты современных космических ракет, впервые был детально проработан

метод парашютной посадки спускаемого аппарата. На реальной технике прошел ряд натурных испытаний. За эти достижения несколько сотрудников НИИ-4 были удостоены Сталинской премии.

И хотя идея Тихонравова и Чернышева никогда не была воплощена в жизнь, созданный в конце 1940-х годов задел в этом направлении был вскоре востребован. Это очередной довод «за», которые я пытаюсь найти, поставив себя на место сторонников версии о возможности ранних пилотируемых полетов в космос. А аргументом в пользу этого являются полеты собак на советских геофизических ракетах Р-1Б и Р-1В летом 1951 года.

Оба типа ракет были созданы на базе боевой Р-1. Их главным отличием от своей прародительницы было наличие на борту научной аппаратуры и герметичного контейнера для биологических объектов. Вот этот самый контейнер и стал в дальнейшем главным объектом внимания. По своим размерам он вполне мог поместить человека. Вот вам и повод подозревать наших ракетчиков в сокрытии какой-то важной информации.

Подготовка «отряда космических дворняг» к полетам началась в октябре 1950 года. Будущих покорителей космоса набирали в ближайших подворотнях, так как оказалось, что именно беспородные дворняги лучше всех приспособлены для подобных экспериментов. Всего в первый отряд набрали 14 собак. Их крутили на центрифугах, помещали в барокамеру, сбрасывали с парашютом. Впоследствии то же самое проделывали и с членами первого человеческого отряда космонавтов.

Всего летом 1951 года состоялось шесть пусков с собаками на борту.

Первыми в космос 22 июля на ракете Р-1В отправились Дезик и Цыган. Они находились в гермокабине и поднялись на высоту 110 километров. Нормально сработала парашютная система, и кабина под огромным белым куполом плавно опустилась на Землю. К великой радости ученых, когда они вскрыли люк, то первое, что услышали, был радостный лай собак. Дезик и Цыган стали первыми живыми существами, которые благополучно вернулись домой и чувствовали себя при этом великолепно. «Гонораром» собакам был кусок докторской колбасы, которым их «поощрили».

Второй полет состоялся спустя неделю. 29 июля Лиса и уже имевший опыт космических полетов Дезик отправились в стратосферу на ракете Р-1Б. Одной из задач нового эксперимента являлось наблюдение за поведением собаки, совершавшей свой второй полет. Медики хотели посмотреть, не появится ли страх у Дезика, когда его вновь будут сажать в кабину.

Нет, страха они не увидели, но и собак живыми больше увидеть не смогли. На участке посадки не полностью вышел парашют, и кабина с огромной скоростью ударилась о землю. Дезик и Лиса стали первыми в ряду животных, которые погибли при ракетных пусках в Советском Союзе. Но далеко не последними. Кстати, после этой аварии было решено, что участник первого рейса за пределы атмосферы, Цыган, больше в пусках участвовать не будет. Решили не рисковать и сохранить собаку в живых как символ наших успехов.

А ракетные пуски между тем продолжались. Следующий полет состоялся 15 августа, когда в гермокабине Р-1Б разместились Мишка и Чирик. Полет прошел без проблем, доказав, что предыдущая неудача была случайностью.

19 августа вновь пускали ракету Р-1В с собаками Смелый и Рыжик на борту. И этот полет обошелся без неприятностей.

А вот следующий рейс к звездам, в котором вторично участвовали Мишка и Чирик, оказался аварийным. Случилось это 28 августа. Но на этот раз подвел не парашют, а небольшой клапан, выравнивающий давление в кабине и в атмосфере при приближении к Земле. Он сработал тогда, когда ракета находилась на большой высоте, что привело к разгерметизации кабины и, естественно, гибели «пилотов». Об этом я уже упоминал, когда описывал полеты американских обезьян.

После этой неудачи было решено программу исследований сократить и провести еще один пуск, а не несколько, как планировалось. Большинство оставшихся в живых собак

отправили в Москву, а на полигоне остался только один экипаж – Непутевый и Смелый. Для Смелого предстоящий полет должен был стать вторым в его собачьей жизни.

Пуск ракеты Р-1Б, состоявшийся 3 сентября, стоит особняком в истории советских биологических исследований. Это случилось из-за довольно курьезного события, которое случилось накануне старта.

Как я уже писал, все члены отряда «звездных дворняг» готовились к стартам почти год. Медики считали, что благодаря этому все собаки хорошо перенесли первые ракетные пуски. Однако за сутки до старта во время прогулки сбежал Смелый. Вероятно, пес решил «завершить» свою космическую карьеру и пожить нормальной собачьей жизнью.

Врачи, отвечавшие за подготовку «экипажа», не знали, как доложить руководству о случившейся неприятности, чтобы не вызвать нежелательной реакции. И тут один из солдат, который как раз и не уследил за Смелым, предложил заменить его одним из бездомных псов, которые во множестве крутились близ солдатской кухни. Страх перед возможными неприятностями у медиков был столь велик, что они именно так и поступили – отловили собаку, более или менее похожую на Смелого, отмыли ее, накормили, посадили в кабину и отправили в полет. Заодно решили проверить, как скажутся перегрузки и невесомость на живом существе, не прошедшем специальной подготовки.

Пуск ракеты и приземление гермокабины прошли нормально. Каково же было удивление Сергея Павловича Королева, когда он увидел новых «покорителей Вселенной». Тут-то и признались врачи в своей вольности. Но победителей не судят. Так случилось и в этот раз. Королев не стал ругать «самовольщиков», а наоборот – похвалил их за принятие самостоятельного и правильного решения.

Нового члена экипажа окрестили ЗИБом (запасной исчезнувшего Бобика). Правда, когда Королев докладывал об этом эксперименте высшему руководству страны, он расшифровал странную аббревиатуру по-своему – Запасной исследователь без подготовки.

Полетом ЗИБа и Непутевого программа работ в 1951 году была завершена. Нет достоверных данных о том, что существовали планы запустить вслед за собаками человека. В принципе это можно допустить. Хотя происшедшие аварии вряд ли гарантировали успешность такого рейса, и вряд ли руководство разрешило бы Королеву провести столь смелый эксперимент, если бы он захотел. Вероятнее всего, в то время таких предложений от ракетчиков и не поступало.

О полетах собак на ракетах еще придется упоминать, так как пуски ракет с животными на борту, которые проводились в период с 1954 года по 1960 год, также стали источниками слухов о полетах «фантомных космонавтов». Поэтому в этой главе рассказ о «собачьих полетах» прерываю и буду возвращаться к ним в дальнейшем, когда это будет требоваться.

А пока вернусь к аргументам «за» в пользу возможности полетов людей на ракетах в конце 1940-х годов. Последним и весьма весомым доводом в пользу этой версии долгое время рассматривалась биография Сергея Анохина. Того самого, с высказывания которого я и начал эту главу.

Если быть точнее, то не вся биография этого человека, а некоторые эпизоды из нее, которые в какой-то момент заставили и Анохина приписать к «фантомным космонавтам». Чтобы не заставлять читателей самостоятельно выискивать эти «странности», я акцентирую на них внимание по ходу дела.

Сергей Николаевич Анохин родился в Москве в семье служащих в 1910 году, 19 марта по старому стилю. То есть 1 апреля по новому стилю. Это позволило впоследствии некоторым шутникам называть Анохина еще и «первоапрельским космонавтом», правда, вкладывая в это понятие несколько иной смысл, чем тот, который подразумевается для данной категории «космонавтов-призраков». Им я посвящу одну из глав книги, но об Анохине там речи не будет.

Детство Сергея Николаевича, как и большинства его сверстников, пришлось на бурные годы революции, гражданской войны, послевоенной разрухи. Все это не могло не наложить

отпечаток на его дальнейшую судьбу.

В 1926 году Анохин окончил 7 классов московской школы № 3 и начал свою трудовую деятельность. Работал рабочим по ремонту путей 73-го околотка Рязанско-Уральской железной дороги, чернорабочим Измайловской электроподстанции, водителем автобуса и контролером Басмановского и Ордынского автобусных парков г. Москва.

А потом Анохин «заболел» небом. В 1930 году без отрыва от основной работы он окончил Московскую парашютную школу и Московскую летно-планерную школу, а в следующем году – Высшую летно-планерную школу Осоавиахима. Много летал. В те годы им был установлен целый ряд рекордов продолжительности, дальности и высоты полета на планерах. В 1933 году по инициативе Анохина и при его участии впервые в мире был осуществлен перелет трехпланерного воздушного поезда. В том же году совершил испытательный полет планера на определение критической скорости.

На начало 1930-х приходится и один из фактов анохинской биографии, который впоследствии был двояко истолкован сторонниками «фантомной теории» – в Крыму, в Коктебеле, на соревнованиях по планерному спорту состоялось знакомство Анохина с Сергеем Павловичем Королевым, тогда молодым талантливым конструктором планеров, а в будущем – Главным конструктором ракетно-космической техники. Судьба еще не раз сводила в дальнейшем двух этих людей и каждая новая встреча происходила, скажем так, в обстановке, способствовавшей появлению новых загадок и новых домыслов.

Но тогда в Коктебеле Королев и Анохин только познакомились, и их пути-дороги на многие годы разошлись. Сергей Павлович занялся созданием ракет, а Сергей Николаевич продолжил летную карьеру. В 1935 году он отправился в Анкару, где работал в Турецком авиационном обществе. В Москву он вернулся в январе 1939 года. Как считают многие, эта командировка спасла Сергею Николаевичу жизнь. Вероятнее всего, находясь он в конце 1930-х годов в Москве, его, как и многих других, как и Королева, непременно бы репрессировали. Но Судьба оказалась милостива к Анохину. Возвратившись на родину, служил в Центральном аэроклубе в Тушино.

Начавшаяся Великая Отечественная война привела к очередному крутому повороту в жизни Анохина. В ноябре 1941 года он был призван в Рабоче-крестьянскую красную армию и назначен командиром планерной группы. А спустя месяц – командиром звена летно-испытательного отряда воздушно-десантных войск на Калининском фронте. Совершил около 200 боевых вылетов, проводил десантирование личного состава и техники с планеров в тыл противника.

Но в боевых действиях Анохину пришлось участвовать недолго. Уже в апреле 1942 года его назначили командиром отряда Опытного испытательного полигона, а в ноябре того же года – командиром звена и отряда отдельной испытательной авиаэскадрильи воздушно-десантных войск.

В сентябре 1943 года Анохина перевели в Москву в опытный летный отряд, где ему пришлось участвовать в испытаниях планера «Крылья танка» конструктора Олега Антонова. Это был весьма экзотичный проект – к легкому танку приделали крылья, и он сбрасывался с самолета-носителя. К слову сказать, за свою жизнь Сергею Анохину пришлось испытать и другие «революционные» конструкции, которые рождались в умах советских авиационных инженеров.

На испытания «летающего танка» ушел один месяц жизни Анохина. Уникальный летающий аппарат сбросили с самолета-носителя всего один раз. И хотя танк с экипажем благополучно достиг поверхности земли, от дальнейших испытаний отказались, поняв, что «рожденный ползать, летать не может».

В октябре 1943 года Анохина направили на работу в почтовый ящик № 12, как тогда именовался Летно-испытательный институт имени М.М. Громова, в подмосковном Жуковском. Там он был назначен на должность летчика-испытателя 1-го класса и приступил к испытаниям новых образцов авиационной техники. За два последующих десятилетия

Анохин участвовал в испытаниях более 200 летальных аппаратов различных типов. Совершил 308 парашютных прыжков, в том числе 6 вынужденных. Участвовал в испытаниях первых отечественных реактивных самолетов. Проводил испытания на перевернутый штопор, взлет МиГ-19 с катапульты, флаттер. И еще многое другое.

15 мая 1945 года в результате разрушения самолета при испытаниях получил тяжелые травмы и повредил левый глаз. Анохин попал в госпиталь, где глаз собирались удалить. Однако Сергей Николаевич всячески противился этому. Дело дошло до того, что из-за поврежденного глаза стало ухудшаться зрение и на другой глаз. Только уговоры жены, а также заверения в том, что ему разрешат летать, смогли заставить Анохина согласиться на операцию. После госпиталя ему был сделан протез, причем столь искусно, что даже члены семьи порой забывали о перенесенной им операции.

Вскоре после выздоровления Сергей Николаевич вернулся к летной работе. Этот факт впоследствии также был истолкован как причастность Анохина к ракетной программе. Не зная всех перипетий происшедшего, сторонники «фантомной космонавтики» рассуждали приблизительно так: «Ну, разве может летчик-испытатель быть одноглазым, если он не имеет высокого покровителя (намек на Королева) и не является носителем какой-то «супертайны» (полеты в космос на «Фау-2» в конце 1940-х годов)?» Как оказалось, не только мог, но и участвовал в испытаниях многих советских летательных аппаратов.

О работе Анохина в начале 1950-х годов до недавнего времени было известно очень мало. Завеса тайны спала совсем недавно. Тогда-то и стало известно, что имел в виду Сергей Николаевич, говоря, что «он летал на ракетах». Но сейчас я перечисляю аргументы «за» возможность полетов в космос пятьдесят лет назад, поэтому об этом факте биографии Анохина я расскажу на следующих страницах.

А пока вернусь к биографии этого легендарного человека. В феврале 1953 года его заслуги в испытательной работе были отмечены Звездой Героя Советского Союза, а в феврале 1959 года – знаком «Заслуженный летчик-испытатель» под номером 1.

В жизни Анохина неоднократно возникали ситуации, когда он находился на грани жизни и смерти. Ему шесть пришлось покинуть гибнущую машину. Последний раз такое случилось 21 декабря 1960 года во время испытаний самолета Ту-16 – на борту возник пожар и экипажу пришлось спастись на парашютах.

Летная карьера Анохина завершилась в августе 1962 года, когда очередная медкомиссия перевела его в транспортную авиацию, наконец-то «заметив» у летчика отсутствие одного глаза. Это было вызвано жалобами других летчиков на браковку их из-за плохого зрения.

С августа 1963 года по февраль 1964 года Сергей Николаевич был заместителем начальника Летно-испытательного комплекса ЛИИ по методическим вопросам. В этот же период он начал заниматься полетами на невесомость на самолете ТУ-104ЛЛ. Казалось бы, на этом и закончится его летная работа, но судьба оказалась благосклонной к Анохину.

В 1964 году на вечере, посвященном 40-летию планерного спорта в СССР, Анохин встретил своего старого знакомого, бывшего планериста, а в те годы главного конструктора ракетно-космических систем Сергея Павловича Королева. После вечера состоялся банкет, на котором жена Сергея Николаевича Маргарита Раценская рассказала Королеву об отлучении своего супруга от испытательной работы. Сергей Павлович сразу сказал, что он берет его к себе в ОКБ-1 начальником вновь формирующегося отдела, считая его лучшей кандидатурой на эту должность. В тот день Анохин от предложения отказался. Но Королев уже загорелся идеей взять Анохина к себе и через три дня пригласил его к себе на фирму и предложил ему создать отряд космонавтов, на что летчик сразу согласился.

У Королева Анохин возглавил 90-й отдел, который занимался подготовкой инженеров для космических полетов. Перед этим подразделением ОКБ-1 ставились задачи проведения летных испытаний всех видов снаряжения, приборов и агрегатов пилотируемого космического корабля, организации отбора кандидатов в космонавты из числа сотрудников

предприятия и дальнейшей подготовки космонавтов. Сергей Николаевич руководил и летной подготовкой кандидатов в космонавты. В результате он стал первым командиром отряда космонавтов головной организации-разработчика ракетно-космической техники.

Чуть позже Королев предложил Анохину подумать о полете в космос. По мнению главного конструктора, ОКБ-1 должно было доказать, что в космос может летать хорошо подготовленный человек любого возраста, вплоть до пожилого. А в этой роли Королев не видел лучшего кандидата, чем Анохин. Сергей Павлович спросил у своего тезки, как он на это смотрит, добавив, что, если не уверен в себе, то пусть честно об этом скажет сразу. Анохин ответил, что должен серьезно обдумать предложение. На другой день он дал свое согласие.

Возможно, что Анохин и слетал бы в космос на одном из первых «Союзов». Даже несмотря на сильнейшее давление со стороны руководителя подготовки советских космонавтов Николая Каманина. Вполне вероятно, что Королев с Каманиным в конце концов «договорились» бы. Как это произошло в 1964 году при формировании экипажа корабля «Восход», когда на его борту оказался Константин Феоктистов, видеть которого космонавтом Каманин «категорически» не хотел.

Но в 1966 году Сергей Павлович умер, а его преемник на посту главного конструктора не смог отстоять интересы руководимого им предприятия. Правда, он подписал приказ об официальном зачислении Анохина в группу кандидатов в космонавты по программе «Союз», хотя в Центр подготовки космонавтов в Звездном городке его не допустили, не позволила медицина. Но в ОКБ-1, точнее в Центральном конструкторском бюро энергетического машиностроения, как стало называться предприятие в 1966 году, он готовился не только по программе полетов на новом корабле, но и в лунных экипажах. Факт участия Анохина в подготовке к космическим полетам также позволил подозревать его в принадлежности к «фантомным космонавтам», получившим первый опыт освоения ракетной техники задолго до начала космической эры.

И все-таки наступил момент, когда стало ясно, что Анохину в космос не полететь. Некоторое время он продолжал возглавлять отряд космонавтов-инженеров, а потом работал ведущим инженером, принимал участие в подготовке специалистов, которым повезло и они побывали в космосе.

Умер Сергей Анохин 15 апреля 1986 года от рака желудка.

Итак, четыре факта из биографии Анохина: встреча с Королевым в 1930-х годах в Коктебеле, возвращение к летной работе после страшной аварии 1945 года, подготовка к полетам в космос в королевском КБ и слова о полетах на ракете. Четыре эпизода необычной биографии легендарного человека. Это сейчас в них нет никакой странности, никакой тайны. Но ответы на вопросы были даны не сразу и поэтому их долгое время считали косвенными доказательством того, что Сергей Николаевич некогда приобщился к космосу.

А теперь давайте подведем итог всей этой аргументации «за». Да, с технической точки зрения полет человека в космос в конце 1940-х – начале 1950-х годов был возможен. Точнее, не полет, а «прыжок в космос». Более того, такие планы в глубине души питали и в СССР, и в США. Но трудно поверить, что эти планы были в глубоком секрете воплощены в жизнь.

Почему я в этом так уверен?

Во-первых, прошел слишком большой срок, чтобы информация об этих экспериментах могла до сих пор сохраняться в секрете. В работах было задействовано такое количество людей, что хотя бы один из них за эти годы да проговорился бы. Пусть не у нас, так по другую сторону океана.

Хотя мои оппоненты и говорят, что такое возможно, особенно учитывая, что до недавнего времени все участники работ в СССР и в США были связаны подписками о неразглашении, а сейчас подавляющее большинство из них уже ушли из жизни. Резонно. Но верится с трудом.

Во-вторых, необходимости в таких полетах не было никакой, ни с военной, ни с

научной точек зрения. Это, пожалуй, самый главный аргумент «против» ранних полетов в космос на ракетах.

Ну и еще одно. Вряд ли в США и в СССР стали бы скрывать столь выдающееся достижение, которое могло бы изменить расклад сил на международной арене. Если вспомнить тот резонанс, который вызвали первый спутник и первый космонавт, то логично предположить, что и суборбитальный полет, произойди он на заре ракетных исследований, также привлек бы к себе огромное внимание и вывел бы государство, осуществившее такой эксперимент, в мировые лидеры. Но молчали. Логично предположить, что просто нечего было предъявлять на суд мировой общественности.

А теперь я хочу возвратиться к словам Анохина и рассказать, на каких же ракетах летал Сергей Николаевич. И, как оказалось, не он один.

Нам вновь предстоит перенестись в 1940-е годы, когда в СССР началось создание первой отечественной авиационно-ракетной системы дальнего действия КС-1 («Комета»). «КС» означала всего-навсего «крылатый снаряд», но шутники из авиапрома предпочитали расшифровывать аббревиатуру как «ковер-самолет». Что в какой-то степени соответствовало действительности. Но лишь отчасти.

История «Кометы» началась летом 1946 года, когда в Ленинграде в Военной академии связи на кафедре радиолокации прошла защита дипломного проекта курсанта Серго Лаврентьевича Берия, сына небезызвестного Лаврентия Павловича. В этой работе был представлен комплекс вооружения, состоявший из самолета-носителя и запускаемого с него самолета-снаряда. Естественно, что проект был сделан на основе трофейных немецких разработок. Но этот факт нисколько не умаляет его значимости. Разве что лишний раз мы вспоминаем о том резком технологическом прорыве, который был сделан в Германии в годы войны.

Уже через год вышло постановление Совета Министров СССР № 3140-1028сс, в соответствии с которым предполагалось создать противокорабельные самолеты-снаряды с дальностью стрельбы 100 километров. Работы проходили под шифром «Комета» (изделие «Е»). Спустя несколько дней после выхода постановления было создано Специальное бюро № 1 (СБ-1), подчиненное Третьему главному управлению при Совете Министров СССР. Им, как и Первым (атомным) управлением, руководил сам Лаврентий Берия. Главным инженером СБ-1 стал его сын – Серго. А директором СБ-1 был назначен П. Куксенко.

Организация разработки «Кометы» существенно отличалась от других военных разработок, которые в изобилии велись в то время в нашей стране – не система управления создавалась под ракету, а наоборот, подбирали варианты самолета-снаряда под разработанную СБ-1 систему управления. С носителем было все ясно, им стал четырехмоторный Ту-4. Просто другого тогда не было.

А вот с самолетом-снарядом такой однозначности не было. Постановлением Совета Министров СССР от 8 сентября 1948 года предусматривалось создавать «Комету» на основе ракет 10Х и 14Х. На опытном варианте самолета-снаряда, который отличался от стандартной ракеты увеличенной площадью крыла, был установлен пульсирующий двигатель Д-б.

В первом полугодии 1948 года в КБ завода № 51, занимавшегося модернизацией 14Х, готовился второй выпуск эскизного проекта по «Комете». Но завершить его не успели. Руководство СБ-1 решило отказаться от применения на самолете-снаряде пульсирующего двигателя, который не мог обеспечить ему необходимую скорость.

Проектирование планера «Кометы» было поручено ОКБ-155 Министерства оборонной промышленности, которым руководил Артем Иванович Микоян. Проектированием ракеты занимался Михаил Иосифович Гуревич. 3 ноября 1949 года был представлен новый эскизный проект. В нем самолет-снаряд был очень похож на уменьшенную копию истребителя МиГ-15. Основным отличием «Кометы» от истребителя было крыло малой площади с очень большим для того времени углом стреловидности. Для тех, кто разбирается в этих вопросах, приведу цифру – 57,5 градуса.

Для ускорения отладки «Кометы» четыре опытных образца ее сделали пилотируемыми. Там, где в будущем должна была находиться боевая часть, разместилась кабина пилота. Вот вам и те знаменитые ракеты, на которых «летали» Сергей Анохин и его товарищи. Впрочем, кавычки я поставил в данном случае, вероятно, зря. Это были самые настоящие ракеты и на них действительно летали пилоты. Только не в космос.

Длина ракеты была 8,3 метра, максимальный диаметр корпуса 1,2 метра, размах крыла 4,7 метра. Полетный вес пилотируемых самолетов-снарядов колебался от 2453 до 2550 килограммов. Вес пустого снаряда составлял 2068 килограммов, полезная нагрузка – 385 килограммов, запас топлива – 284 литра. Максимальная скорость на высоте 3 километра была около 1060 километров в час. На пилотируемых и серийных «Кометах» устанавливались турбореактивные двигатели РД-500К тягой 1500 килограммов.

Первый пилотируемый полет на «Комете» совершил 4 января 1952 года летчик-испытатель Амет-хан Султан. Вслед за ним ракету «оседлали» Сергей Анохин, Федор Бурцев и Анатолий Павлов. И вот что интересно. Никого, кроме Анохина, никогда не «подозревали» в совершении пилотируемых полетов в космос.

Всего состоялось около 150 пилотируемых полетов КС-1. И только после этого начались беспилотные пуски. Уникальный случай в ракетостроении! Обычно беспилотными бывают первые старты. И лишь потом в кабину сажают пилотов. А тут получилось наоборот.

Итак, объяснение случайно оброненных Сергеем Анохиным в 1985 году слов найдено. Он действительно летал на ракетах, но не высоко и не очень быстро. О полетах в космос речи в данном случае не идет. Хотя сами по себе эксперименты с пусками пилотируемых экземпляров самолетов-снарядов весьма интересны и являются очень интересной страницей истории отечественной ракетной техники.

И хотя дальнейшая история «Кометы» – это история одной из многих систем вооружения, не имеющих к «фантомной космонавтике» никакого отношения, я завершу рассказ о ней. Так будет и логично, и справедливо.

На вооружение КС-1 поступил в 1953 году, хотя его производство началось годом раньше. На завершающем этапе Корейской войны Политбюро ЦК КПСС рассматривало вопрос о применении 50 ракет против американских авианосцев, находившихся у берегов Кореи. Для этого планировалось привлечь два полка тяжелых бомбардировщиков. Технически это было выполнимо, но предложение было отклонено, поскольку существовал риск перерастания локальной войны в мировую.

Как уже было сказано, в качестве носителей КС-1 были использованы самолеты Ту-4. Но к моменту принятия ракет на вооружение они уже морально устарели. Зато с 1953 года началось серийное производство реактивного бомбардировщика Ту-16. На их базе и было решено создать новую машину под самолеты-снаряды. Носитель получил обозначение Ту-16КС. Весь комплекс управления был взят с Ту-4.

Летные характеристики самолета-ракетоносца Ту-16КС несколько отличались от типового бомбардировщика: максимальная скорость полета на стандартной высоте 7150 метров составляла 894 километра в час с двумя ракетами и 960 километров в час – с одной. Практическая дальность полета составляла 3135 и 3560 километров соответственно.

Испытания самолета Ту-16КС начались в 1954 году. Для этого использовался серийный Ту-16, заводской № 4200305. При этом на машину перенесли самолетную часть комплекса. Экипаж носителя возрос до семи человек. Все заводские испытания проводил экипаж во главе с летчиком-испытателем Юрием Тимофеевичем Алашеевым. Всего было выполнено 18 полетов общей продолжительностью 9 часов 14 минут.

В июне 1957 года первые ракетоносцы стали поступать в авиацию Черноморского флота. В следующем году ими стали оснащать Северный и Тихоокеанский флоты. В конце 1950-х годов в морской авиации состояло 5 полков, вооруженных ракетами КС-1.

В том же 1958 году на вооружение стали поступать модифицированные ракеты КС-1 с дальностью до 130 километров, а в 1961 году – они же, но с более помехоустойчивой

радиолокационной станцией. Для увеличения скорости подхода самолетов-носителей удалось уменьшить высоту пуска ракет КС-1 до 2 километров. В этом случае ракета летела на высоте около 260 метров над водной гладью.

За все годы выпуска самолетов Ту-16КС на заводе № 22 в Казани было изготовлено 107 таких машин. Несколько из них были потеряны в результате аварий. Еще около 40 в 1960-е годы были переданы Индонезии и Египту, а 65 самолетов тогда же переоборудовали в носители ракет КСР-2 и КСР-11. На этом история КС-1 завершилась.

На этом я закончу и главу, которая, надеюсь, позволила разъяснить некоторые аспекты истории ракетной техники и космонавтики, и раскрыть некоторые ее тайны. А теперь пришла пора рассказать о самых известных «фантомных космонавтах», с которых, по большому счету, и начиналась вся эта «неофициальная летопись космической эры».

ГЛАВА IV

«Жертвы» космоса

С «появлением» Ледовского, Шиборина и Миткова, о которых я сейчас расскажу, и возник феномен под названием «фантомная космонавтика». Эти же «герои» были первыми фигурантами в списке «космонавтов-призраков». По времени их включения в него. И «космонавты Третьего рейха», и Годдард, и Анохин попали в список после этой «святой троицы». Но я решил, что логичнее начать рассказ с них. Так как их «свершения» по хронологии случились ранее. Поэтому им и был отдан приоритет.

Первые сведения о советских космонавтах, погибших при совершении суборбитальных полетов, распространило в декабре 1959 года итальянское информационное агентство «Континентале». При этом журналисты ссылались на сведения, предоставленные в их распоряжение неким партийным функционером из Чехословакии. Имя, естественно, не называлось. Иначе сообщение было бы легко опровергнуть. А так...

Агентство писало, что как минимум три советских пилота стали жертвами ракетных экспериментов: Алексей Ледовский погиб в 1957 году, Терентий Шиборин – в 1958 году, а Андрей Митков – в 1959 году. В сообщении также упоминалась летчица Мария Громова, погибшая в 1959 году во время испытаний ракетного самолета.

Слухи об этих пилотах, которых иногда называют первыми «жертвами космонавтики», наиболее живучи. Прошло уже пятьдесят лет, а они регулярно появляются на страницах газет и журналов. И опровергнуть этот миф не удастся никакими силами. Меньше верят в информацию о других «космонавтах-призраках», а вот Ледовский, Шиборин и Митков превратились уже чуть ли не в икону.

Свою лепту в мифотворчество внес и известный немецкий ракетчик Герман Оберт, заявивший, что располагает информацией о пилотируемом суборбитальном запуске, состоявшемся на полигоне Капустин Яр в начале 1958 года и закончившемся гибелью пилота. Эту информацию он якобы получил, работая в Хантсвилле вместе с «командой Вернера фон Брауна». Но Оберт оказался весьма осторожен в высказываниях, подчеркнув, что знает о космической катастрофе с чужих слов и не может ручаться за достоверность информации. Впоследствии немец не повторял эту байку, фактически отказавшись от того, что говорил. Но слово не воробей, вылетело – не поймаешь. Поэтому Оберту еще долго напоминали о случайно оброненной фразе.

Позднее стали говорить о том, что в эти же годы в Советском Союзе были и удачные полеты по суборбитальной траектории. Но в отличие от рейсов, закончившихся гибелью космонавтов, об этих экспериментах «фантомная космонавтика» имеет гораздо меньше информации. Так, например, не называется ни одна фамилия из списка этих «счастливиц», не уточняются даты этих полетов. Просто констатируется факт того, что это якобы было.

По большому счету, причин появления слухов о пилотируемых полетах (или попытках

таких полетов) в конце 1950-х годов было в изобилии. Как и в предыдущей главе, я попробую суммировать все доводы «за», которые могли бы инициировать появление сообщения итальянского информационного агентства.

Основным поводом для предположений о суборбитальных полетах в СССР, естественно, стало начало космической эры. Полеты первых советских спутников, особенно второго, на борту которого находилась собака Лайка, а также громогласные заявления ученых, писателей, политиков о том, что «близко то время, когда в космос отправится человек», создали атмосферу эйфории от успехов и от открывающихся перспектив. Редкий журналист мог избежать искушения и не попытался сделать себе имя, первым написав об очередной победе в космосе. Так и появились «герои», которые уже совершили то, о чем человечество еще только мечтало.

Бесспорным лидером в освоении космического пространства был Советский Союз. Все приоритеты на тот момент принадлежали нашей стране. Поэтому логичным было предположение итальянских журналистов о том, что если попытки пилотируемых полетов и предпринимались, то только в СССР.

Другой причиной можно назвать информацию о некоторых проектах, которые в те годы готовились или реализовывались именно в Советском Союзе. Хотя подробности об этих программах мы узнали гораздо позже, но, вероятно, кое-какие сведения все-таки просочились «наружу» еще в конце 1950-х годов. А дальше эта неофициальная информация трансформировалась в предположения о гибели Ледовского, Шиборина и Миткова.

Теперь есть возможность рассказать об этом подробнее, используя всю имеющуюся информацию, а не только ту, которая фигурировала в качестве аргументов полвека назад.

Если читатели помнят, в предыдущей главе я рассказывал о проекте двухместной ракеты ВР-190, которую в СССР разрабатывали в конце 1940-х годов. Тогда этот проект не был завершен по ряду причин. Немалую роль в прекращении работ сыграло и мнение Сергея Павловича Королева, давшего ВР-190 отрицательную оценку. Теперь можно сказать вполне определенно, что будущий Главный конструктор знал, что делал. Даже если бы в первые послевоенные годы предложение Тихонравова и Чернышева было поддержано и проектирование ракеты продолжалось, вряд ли это привело бы к успеху. А возможная неудача отрицательно сказалась бы в будущем, когда человечество вплотную подошло к пилотируемым полетам. Да и поддержки Королев тогда своих коллег, вряд ли ему удалось бы возглавить спустя несколько лет аналогичные работы.

Ну а так в середине 1950-х годов из недр королевского КБ вышел первый проект космического аппарата, предназначенного для полета человека. Это была двухместная кабина, по своей компоновке очень похожая на проект ВР-190. Сначала ее предполагалось устанавливать на геофизическом варианте боевой ракеты Р-5. Потом, когда научилась летать межконтинентальная Р-7 («Семерка»), и ее планировали использовать для этих экспериментов. Полеты должны были проходить по суборбитальной траектории.

Испытания кабины начались в 1957 году. Первыми «пилотами», как обычно, стали братья наши меньшие – собаки. Кабину устанавливали на двух типах ракет: Р-2 в геофизическом варианте и Р-5, также изготовленной не для боевого применения. Всего состоялось не менее 14 пусков. Не все они были удачные, что, вероятно, и стало поводом говорить о «жертвах» космоса. Да, такие «жертвы» были. Но были они только среди собак. В 1957–1958 годах погибли Рыжая и Джойна, Пальма и Пушок, Жульба и Кнопка.

Пуски ракет Р-2 и Р-5 показали, что использовать их для полета человека за пределы атмосферы не выгодно, да и небезопасно. Во-первых, поднимаемый ими вес был недостаточен, чтобы разместить в кабине космонавта с системами жизнеобеспечения. А во-вторых, надежность ракет того периода еще оставляла желать лучшего.

Создание «Семерки» позволило решить вопрос с грузоподъемностью ракеты. Однако использовать ее для испытательных пусков герметической кабины, предназначенной для человека, не стали. И вот по каким причинам.

Конечно, было бы заманчиво первыми достигнуть космических высот. Но надо отдать должное нашим конструкторам, особенно Королеву, которые в какой-то степени были авантюристами (в хорошем смысле этого слова), но не были безумцами. Они правильно посчитали, что «прыжок в космос» – это некое половинчатое решение, от которого ни научной выгоды, ни политических дивидендов не получить.

Что мог бы решить такой полет? Вывести на околоземную орбиту простой кусок металла было куда эффективнее, чем мучаться с полетом человека на несколько минут на высоты до 500 километров. Этого и не стали делать. Программу прикрыли, а все усилия бросили на подготовку орбитального полета.

В те годы и в США велись работы по подготовке «прыжка в космос». Делалось это в рамках программы «Меркурий». Вероятно, эта информация также стала еще одним доводом «за» возможность таких полетов в СССР. Если в этом направлении работали американцы, то, значит, и советские конструкторы не сидели сложа руки. Такова была логика рассуждений авторов мифов того времени.

В чем-то они были правы. Но советские разработчики космической техники остановились раньше американцев. А те довели работу до конца и в 1961 году осуществили два пуска по суборбитальной траектории.

С работами в СССР по созданию кабины для полета людей в ближний космос связаны и слухи о существовании в нашей стране в те годы группы пилотов-космонавтов, испытывавших тогдашнюю ракетную технику. Это не был отряд космонавтов в том виде, как мы привыкли видеть, следя за жизнью обитателей подмосковного Звездного городка. Хотя иногда их и называют «нулевой набор».

Наверное, пришла пора внести в этот вопрос ясность. В конце 1950-х годов в Советском Союзе не существовало специально обобранной группы летчиков-испытателей, готовившихся к полетам на ракетах. Вся разработанная к тому времени и разрабатывавшаяся в тот момент техника, которая хоть каким-то боком могла быть отнесена к ракетной тематике (системы жизнедеятельности, катапульты, герметические кабины, ракетные ускорители и прочее) испытывали штатные испытатели – летчики и парашютисты. Помните полеты на КС-1 («Комете»)? В испытаниях были задействованы штатные летчики-испытатели. И никто другой.

Но к будущим космическим полетам готовились. Правда, только на бумаге. Мысли о том, что когда-нибудь придется формировать специальный отряд испытателей космической техники, родилась где-то в 1955 году, когда полеты человека в космос стали постепенно перетекать из области фантастики в плоскость реальных работ. К этому на уровне теоретических изысканий готовились и инженеры ракетно-космической отрасли, и авиационные медики. Разрабатывались методики такой подготовки и, как следствие, критерии отбора пилотов космических кораблей. Эти методики опять же отрабатывались на штатных летчиках-испытателях, поэтому и родились слухи о «нулевом наборе». Но организационно такая структура никогда не создавалась, а многие летчики, участвовавшие в экспериментах, даже не догадывались, что и для чего они испытывают. Поэтому можно сказать, что «нулевой набор» – это список советских летчиков-испытателей, которые, с точки зрения медиков, могли бы быть привлечены к космическим полетам, если бы выбор производился в 1955–1956 годах. Юридической силы этот список не имел и не имеет.

Фактически же медики начали готовиться к формированию группы будущих пилотов космических кораблей в начале 1958 года, когда в плане работ Института авиационной медицины появились две темы: тема 5827 – отбор человека для полета в космос и тема 5828 – подготовка человека к первому космическому полету. Научным руководителем обеих тем стал Владимир Иванович Яздовский, а ответственным исполнителем – Николай Николаевич Гуровский. Лишь после этого можно говорить о том, что в СССР началась подготовка к полету человека, а результаты исследований по темам 5827 и 5828 стали теми материалами, на основе которых годом позже, осенью 1959 года, стали отбирать летчиков-истребителей в

первый реальный отряд космонавтов.

Тем не менее слухи об этом «нулевом наборе» живут и обрастают все новыми и новыми подробностями. По одной из версий, туда входили и упомянутые Ледовский, Шиборин и Митков. Зачисляли туда и Громова. Но в отношении ее эта версия не соответствует действительности в принципе. Хотя бы по той причине, что все формировавшиеся в те годы группы испытателей состояли сплошь из мужчин. Происходило это исключительно по физиологическим причинам. Ни для кого никогда не делалось исключение, тем более если бы речь шла о таком секретном подразделении, каким мог быть отряд пилотов-космонавтов.

Членами мифического «нулевого набора» назывались и многие другие известные советские летчики-испытатели, такие как братья Коккинаки, Владимир Ильюшин и другие. Но это тоже из области слухов, ничем не обоснованных и никем не подтвержденных.

А теперь самое главное об отряде пилотов-космонавтов – цель его создания. Здесь мне приходилось слышать две версии. Одна – проведение научных и технических экспериментов. Вторая – военные аспекты использования ракетной техники. Согласно этим данным все пилоты должны были, находясь на борту, обеспечить наведение на цель головных частей ракет, оснащенных ядерным зарядом. Слишком несовершенными были системы наведения в то время, чтобы без вмешательства человека доставить смертоносный груз к цели.

Это перекликается со слухами о ракетных разработках в фашистской Германии, где также хотели разместить пилотов на борту ракет, чтобы обеспечить поражение американских городов. Вполне возможно, что именно информация, пришедшая из Германии, и стала первопричиной аналогичных слухов в Советском Союзе.

В копилку доводов «за» можно было бы отнести и испытания скафандров, катапультируемых кресел, систем жизнеобеспечения и многого другого, что впоследствии использовалось для подготовки пилотируемых полетов. Такие работы велись и в СССР, и в США, и в других странах. Но, думаю, и сказанного выше достаточно, чтобы прийти к выводу о существовании благоприятной почвы для хождения слухов о суборбитальных пилотируемых пусках в Советском Союзе.

Давайте лучше вернемся к Ледовскому, Шиборину и Миткову и попытаемся разобраться, какие конкретные события могли стать поводом для распространенной информации об их гибели. И хотя точные даты «полетов» итальянское агентство не приводило, нетрудно связать их с реальными пусками, состоявшимися в тот период в Советском Союзе.

Например, возникновение слухов о гибели Ледовского (впоследствии можно было встретить и несколько иные варианты написания этой фамилии – Ледовских или Лодовский; произошло это, по всей видимости, вследствие многочисленных переводов с русского на английский, с английского на русский и вновь на английский), вероятнее всего, следует связать с неудачным экспериментом 24 мая 1957 года, закончившимся гибелью собак Рыжая и Джойна. Произошло это из-за разгерметизации на большой высоте контейнера, в котором находились биологические объекты. Официально о полете, а тем более о гибели собак, не сообщалось. Об этом стало известно гораздо позднее. Возможно, что тогдашнее молчание и инициировало появление слуха о неудачном пилотируемом полете и гибели космонавта.

Аналогичные причины, точнее аналогичные инциденты, породили и другие слухи. Так, информацию о гибели Шиборина по датам можно связать с пуском ракеты Р-5, состоявшимся 21 февраля 1958 года. В ее головной части находился контейнер с собаками Пальма и Пушок. Собаки погибли, и вновь из-за разгерметизации кабины.

Еще один аварийный пуск имел место 31 октября 1958 года. В головной части ракеты В-5 был установлен контейнер с двумя собаками, Жулькой и Кнопкой. При возвращении на Землю не раскрылся парашют, и собаки погибли. Вероятно, информация о гибели пилота Миткова имеет свои корни именно в этой катастрофе. Кстати, иногда годом его гибели

называют именно 1958 год, а не 1959-й, как это указывалось в самом первом сообщении итальянского агентства.

Первопричиной слухов о Марии Громовой могли стать проходившие в 1957–1959 году испытательные пуски межконтинентальной крылатой ракеты «Буря». В 1959 году в этой серии испытаний были три аварийных старта: 29 марта, 19 апреля и 2 октября. Один из них могли связать с Громовой. Но это довольно смелое предположение, так как о пилотируемом варианте «Бури» нет ни одного мифа.

В конце 1950-х годов были и удачные пуски ракет с собаками на борту. Как я уже отметил, спустя годы и их стали связывать с пилотируемыми полетами. Кстати, удачными. Мифотворцы и на них поместили космонавтов, не указывая, правда, их фамилии. Такие полеты имели место: 16 мая, 25 и 31 августа, 9 сентября 1957 года, 2, 13 и 27 августа 1958 года, 8 и 10 июля 1959 года, 15 июня и 16 сентября 1960 года.

Внимания этим рейсам уделяется несравненно меньше, чем аварийным полетам. Успех всегда менее привлекателен для обывателя. Поэтому и забывается то хорошее и великое, что было в нашей с вами истории. Жаль, конечно. Но такова жизнь.

Какой же вывод можно сделать из всего вышесказанного? А довольно простой: все сведения о суборбитальных пилотируемых полетах в конце 1950-х годов следует отнести к разряду легенд и мифов. Что мы и сделаем. А Ледовского, Миткова, Шиборина, Громову и десяток «Безымянных» внесем в список «фантомных космонавтов».

Вот и все о первых «жертвах» космоса. Добавлю только, что в США в этот период не появлялось никаких слухов о пилотируемых полетах в космос. Советский Союз в те годы лидировал во всем, что касалось космоса. И даже по числу космических мифов нам не было равных. Впрочем, в этом «разряде» мы и поныне держим пальму первенства.

ГЛАВА V

Они были первыми?

Едва Юрий Алексеевич Гагарин возвратился на Землю из своего полета, став первым человеком, преодолевшим земное притяжение, как «по мановению волшебной палочки» появилось множество претендентов на звание «космонавта № 0». Причем первенство стремились «оспорить» совсем не те «фантомные космонавты», которые к тому времени уже фигурировали в космической мифологии. Я говорю о Ледовском, Шиборине, Миткове. Это были совершенно новые фигуранты. Волна слухов, захлестнувшая желтую прессу весной и летом 1961 года, стала самым массированным «наступлением» на истинную историю космонавтики.

Сначала кое-кому в мире показалось не совсем логичным отдавать приоритет в пилотируемых полетах Советскому Союзу. Не забывайте, что это был самый разгар «холодной войны» и любое пионерское достижение в науке и технике, особенно такого планетарного масштаба, каким был полет Гагарина, тут же становилось важным аргументом в противостоянии двух социально-политических систем. «С точки зрения пропаганды, – писала газета «Нью-Йорк геральд трибюн», – первый человек в космосе стоит, возможно, более 100 дивизий или дюжины готовых взлететь по первому приказу межконтинентальных баллистических ракет». Вполне естественным и ожидаемым было желание наших недругов принизить значение этого полета, отыскать в нем какие-нибудь изъяны, как-то его скомпрометировать.

Вероятно, поэтому первым, кто стал претендовать на лавры первопроходца, стал житель ГДР, поведавший миру, что он летал в космос еще в годы Второй мировой войны. О нем я уже упоминал в главе «Космонавты Третьего рейха», поэтому сейчас пристального внимания этой персоне не буду уделять. К тому же эти заявления особого резонанса не имели – Восточная Германия была под нашим контролем, немца объявили душевнобольным и быстро упрятали в психушку. Что стало с ним впоследствии, вылечился или умер в

больнице, неизвестно.

Надо сказать, что были попытки оспорить не только первенство, но и сам факт полета Юрия Гагарина в космос. Так же как впоследствии пытались оспорить выход Алексея Леонова в открытый космос или высадку американцев на Луне. Это тоже составная часть «фантомной космонавтики», но это другой рассказ.

Итак, оспорить первенство Советского Союза в запуске человека в космос не удалось и тогда было «решено» добавить дегтя в нашу бочку меда – появился слух, который очень быстро распространился по всему миру, о том, что Юрий Гагарин не был первым космонавтом, который побывал за пределами земной атмосферы.

Причиной этих домыслов стала, как и прежде, закрытость советской космической программы. Мы знали о наших ракетах и наших космонавтах только то, что решала нам «рассказать» партийная пропаганда. Этого было столь мало, что возникал натуральный информационный голод, который тут же пыталась ликвидировать народная молва. Так и появились слухи о том, что существовал «космонавт № 0», которого и следует называть первым гражданином Вселенной.

Часто эти предположения базировались на вполне реальных фактах, имевших место, но о которых официальные источники ничего не говорили. Иногда это был вымысел от начала и до конца. Правда, в начале 1960-х годов впервые появились слухи, которые специально распространялись советскими идеологами с целью дискредитации тех или иных западных средств массовой информации. Для этого использовались подконтрольные советской разведке газеты и журналы, запускавшие очередную информационную «утку», которую тут же подхватывали солидные газеты США и Европы. В дальнейшем эти домыслы было очень легко опровергнуть. Были среди этих слухов и те, которые касались пилотируемой космонавтики.

Но, кажется, я увлекся рассуждениями о теории распространения слухов и совсем забыл, что читателям гораздо интереснее узнать о тех конкретных вещах, которые обсуждались сорок лет назад. Вот наиболее часто повторяемые сообщения, на которые постоянно ссылаются все, кто касается данной тематики. Я попытался для большинства из них дать оценку их достоверности и указать причины их появления. Если это было возможно.

Первым слухом на тему «космонавта № 0», не по времени появления, а по времени «совершения» полета, вероятно, является следующее сообщение:

«Неизвестный космонавт (иногда звучит фамилия Зайцев. – А.Ж.) остался во Вселенной в мае 1960 года, когда его корабль изменил направление полета и ушел в далекий космос».

Источником этого мифа стал запуск 15 мая 1960 года космического аппарата, который официально назван «Первый советский корабль-спутник». Это был технологический экземпляр «Востока». Так как советские конструкторы еще только готовились к запуску человека, то корабль улетел в космос в «облегченном» варианте. На нем не было ни системы жизнеобеспечения, ни теплозащиты для спускаемого аппарата, что в принципе делало невозможным поместить на нем не то что человека, но и любое другое живое существо. Собак, например. Программа полета предполагала лишь отработку некоторых элементов будущей пилотируемой миссии.

Старт и орбитальный полет корабля прошли более или менее нормально. Были мелкие отказы ряда систем, но это было не столь важно. Неприятности случились, когда пришла пора возвращать кабину корабля на Землю. Была отдана команда на включение системы ориентации по звездам и, когда пришел сигнал о том, что эта операция выполнена, на борт ушла новая команда: «Включить тормозную двигательную установку». Двигатели были включены, но кабина, вместо того чтобы начать путь домой, устремилась в сторону от

Земли. Как оказалось, система ориентации из-за элементарной ошибки при сборке электросхемы «допустила» досадную ошибку и направила корабль совсем не туда, куда было нужно. Рассказывают, что когда Сергею Павловичу Королеву доложили о неприятностях, он после первых минут шока сумел перебороть себя и заявил, что ничего страшного в этом не видит. Пусть и не по плану, но конструкторам удалось решить задачу маневрирования на орбите, что непременно пригодится в будущем. В этом он был прав. Подобная методика изменения параметров орбиты в будущем действительно понадобилась. И весьма скоро.

А кабина, пусть и необитаемая, но все-таки ушла на более высокую орбиту и крутилась там еще два с половиной года, прежде чем сгореть в плотных слоях земной атмосферы. Сейчас уже никто не отрицает, даже скептики, что тот полет не мог быть пилотируемым. Но это сейчас. А долгие годы в этом сомневались и помещали космонавта «Зайцева» в мариолог «жертв советской космонавтики».

Следующим слухом той поры стал вот такой перл:

«В сентябре 1960 года другой космонавт (Петр Долгов) погиб, когда ракета-носитель взорвалась на старте».

Сообщил об этом журналист Френк Эдвардс в журнале «Фейт». По его словам, корабль Долгова засекли станции слежения в Турции, Швеции, Англии, Италии и Японии. По словам Эдвардса, полет закончился гибелью Долгова.

На самом деле в сентябре 1960 года не произошло ни одной аварии, которую можно было бы связать с этим мифом. Был лишь успешный пуск геофизической ракеты Р-2 с собаками на борту, состоявшийся 16 сентября.

Правда, поводом для возникновения этого слуха можно рассматривать визит Никиты Сергеевича Хрущева в США. Всем известно, что советский лидер любил «привозить» американцам сюрпризы. Особенно космические. Так было в 1959 году, когда в минуты, когда Хрущев ступал на американскую землю, советская космическая ракета, позже названная «Луна-2», впервые в мире достигла поверхности нашей небесной соседки. Американцы полагали, и надо признать не без основания, что очередное прибытие Никиты Сергеевича также будет сопровождаться очередной «советской победой в космосе». Нездоровую атмосферу создали и советские дипломаты, намекнув американским журналистам, что 27 сентября произойдет нечто потрясающее. К тому же разведка сообщала, что советские корабли слежения за космическими аппаратами заняли позиции в Атлантическом и Тихом океанах. Советский моряк, сбежавший на Запад в описываемый период, подтвердил, что готовится космический запуск.

Короче говоря, все ждали нового триумфа в космосе. Но не дождались, мы просто не успели к нему подготовиться.

Иногда этот слух датируется 11 октября того же года. А вот эту возможную дату «полета» Долгова, которую приводят мифотворцы, можно связать с одной из октябрьских катастроф: либо с аварийными пусками автоматических межпланетных станций в сторону Марса (10 и 14 октября 1960 года), либо с взрывом баллистической ракеты Р-16, когда погибли маршал Митрофан Неделин и несколько десятков специалистов-ракетчиков.

И еще одна версия связи даты 11 октября с появлением слухов о пилотируемом полете в Советском Союзе. В тот день ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли секретное постановление за номером 1110-462сс «Об объекте ЗКА». Под этим обозначением проходил «Восток». В постановляющей части документа значилось:

«Принять предложение Государственного комитета Совета Министров СССР по оборонной технике, Государственного комитета Совета Министров СССР по радиоэлектронике, Министерства обороны СССР, Государственного комитета СССР по судостроению, Государственного комитета СССР по авиационной технике и Академии

наук СССР, рассмотренное и одобренное Комиссией Президиума Совета Министров СССР по военно-промышленным вопросам, о подготовке и запуске космического корабля (объекта «Восток-3А») с человеком в декабре 1960 г., считая его задачей особого значения».

Как знают читатели, постановление не было реализовано. Причин тому множество. Но не они интересуют нас сейчас, а то, что постановление, о котором, возможно, узнали и на Западе, и стало причиной очередной порции слухов о полете «космонавта № 0».

Если о самом событии сказать, как видите, особо нечего, то вот о «космонавте» информации предостаточно. И я не премину ее здесь привести. Хотя бы вкратце.

У мифического «космонавта Долгова» есть реальный прототип – парашютист-испытатель Петр Долгов. Он был хорошо известен не только в авиационных кругах, но многим советским гражданам, которые периодически встречали его имя на страницах центральных газет.

Полковник Петр Долгов стал испытателем парашютных систем в конце 1940-х годов. А до этого офицер-десантник прошел трудными дорогами Великой Отечественной, отличился в боях за Венгрию и Австрию, за мужество и героизм был награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Красной Звезды, многими медалями. За его плечами были тысячи прыжков с парашютом, установление восьми мировых рекордов, участие в экспериментах «на грани возможного». К тому же Долгов зарекомендовал себя и как конструктор систем спасения пилотов летательных аппаратов.

Приходилось ему испытывать и некоторые системы, которые впоследствии использовались на космических кораблях. Осенью 1960 года он как раз и занимался испытанием таких систем. Его прикосновение к космонавтике, вероятно, и стало причиной появления слухов о гибели испытателя в космической катастрофе. Каким образом на Запад просочилась информация о работе Долгова, можно только гадать. Но, повторю еще раз, в период возникновения слухов он не мог находиться на Байконуре. В книге я использую только это название космодрома, хотя до 1961 года, точнее до полета Юрия Гагарина, он именовался в документах 5-м научно-исследовательским испытательным полигоном Министерства обороны СССР, а среди своих – Тюра-Тамом.

Долгов действительно погиб, но произошло это через два года после того, как ему стали приписывать мифические свершения. Случилось это 1 ноября 1962 года. В тот день состоялся уникальный эксперимент, в котором, кроме Долгова, участвовал еще один известный советский парашютист – Евгений Андреев. На стратостате «Волга» они поднялись на высоту 25 458 метров, после чего покинули кабину высотного аппарата.

Первым катапультировался Евгений Андреев. Его задачей было испытание системы аварийного покидания гондолы стратостата – аналога космической капсулы – и оценка возможности свободного падения в разреженных слоях атмосферы в серийном высотном снаряжении «ККО-3». Двадцать четыре километра Андреев преодолел в свободном падении и лишь на высоте 900 метров раскрыл купол. Все прошло успешно, а спуск на Землю занял чуть более 6 минут. На некоторых участках парашютист развивал скорость 900 километров в час. Представьте себе полет реактивного лайнера и вам станет ясно, с чем можно сравнивать падение Андреева.

Вторым покидал кабину Петр Долгов, облаченный в высотный скафандр «СИ-3М» – прообраз современного космического снаряжения. В его задачу входило и испытание специальной парашютной системы, обеспечивавшей автоматическое раскрытие купола на определенной высоте без вмешательства человека. По мысли конструкторов, среди которых был и сам Долгов, такая система могла сохранить жизнь летчика или космонавта в нештатной ситуации, если бы он, например, потерял сознание.

Долгов покидал кабину «Волги» самостоятельно, без использования специальных средств (катапульты). Вот тут-то и произошла трагедия, о которой стало известно спустя несколько десятков минут. После прыжка Андреева, от срабатывания катапульты, а также

из-за сильных порывов ветра на высоте гондола стратостата стала раскачиваться, и Долгов, покидая ее, случайно ударился шлемом об обшивку. Стекло не выдержало, образовалась небольшая трещина, через которую мгновенно вышел весь воздух, вскипела кровь в сосудах, испытатель погиб.

А оборудование продолжало работать, как ему было положено. Раскрывшийся на большой высоте купол бережно и нежно нес парашютиста к Земле. Но никто из тех, кто следил за снижением, даже не предполагал, что испытатель уже мертв. Некоторое беспокойство вызывало отсутствие связи с пилотом, но в первый момент это списали на неисправность оборудования, что тогда было не такой уж и редкостью.

Через 38 минут тело Долгова опустилось на Землю. Подоспевшие к месту посадки поисковые группы обнаружили, следуя терминологии тех лет, «парашютиста без всяких признаков жизни».

За мужество и героизм, проявленные при испытаниях новых средств спасения экипажей летательных аппаратов, Петру Ивановичу Долгову и Евгению Николаевичу Андрееву было присвоено звание Героя Советского Союза. Долгову звание присвоили посмертно.

Вот так на самом деле погиб настоящий Петр Долгов. Говорят, что тому, кого преждевременно объявят умершим, обеспечена долгая и счастливая жизнь. Увы, но жизнь Долгова была не очень долгой, лишь на два года он пережил своего мифического «двойника». Но это была жизнь счастливого человека.

Следующим слухом о «космонавте № 0» стало сообщение о запуске в Советском Союзе первого «Тяжелого спутника». В первоначальной трактовке сообщение об этом звучало следующим образом:

«4 февраля 1961 года в космос был выведен корабль с космонавтами Качуром и Грачевым на борту. Полет закончился неудачей».

Изредка этот «экипаж» «хоронят» на пару месяцев раньше. Некоторые «источники» утверждают, что оба космонавта погибли еще 28 ноября 1960 года при взрыве ракеты. Иногда среди членов «экипажа» мелькает фамилия Геннадия Михайлова, еще одного представителя «фантомных космонавтов».

Связать «гибель» этих мифических космонавтов с каким-нибудь событием ноября 1960 года не удастся. В тот месяц не было не только аварий, но и просто запусков ракет, которые по своим характеристикам могли быть «спутаны» с носителем, способным доставить космонавтов в космос.

А вот с датой 4 февраля 1961 года «все в порядке». В этот день с Байконура была запущена ракета-носитель, которой предстояло вывести на траекторию полета к Венере межпланетную станцию. Старт прошел успешно – на околоземную орбиту была выведена и сама станция, и разгонный блок. Эта связка весила более пяти тонн, что достаточно хорошо совпадало с габаритами будущего космического корабля. Однако перевести аппарат на межпланетную траекторию не удалось – подвел «разгонник», который свою задачу не выполнил. Что именно случилось с этим блоком, достоверно неизвестно.

В Советском Союзе первоначально не собирались даже сообщать о запуске, но потом решили, что это надо сделать. Вот только отказ техники превратили в «очередное достижение».

Но что бы не стало причиной отказа, факт появления на орбите массивного аппарата не остался незамеченным для американских средств слежения за космическим пространством. Они-то и поведали об этом миру. В те дни впервые свою лепту в космическую мифологию внесли и итальянские радиолюбители, о которых придется еще не раз упоминать. Тогда-то я и расскажу о них поподробнее. А в феврале 1961 года они распространили звукозапись, на которой якобы были записаны сердечные ритмы и дыхание пилота, находившегося на борту

«Тяжелого спутника».

Мне удалось прослушать эту аудиозапись. Во время очередного бума на «фантомных космонавтов» в 2001 году эти записи были обильно представлены во Всемирной паутине. Вряд ли сделанный итальянцами перехват тянет на доказательство секретного полета. Все, что можно услышать, это какие-то невнятные тона, которые можно принять за что угодно: и за дыхание человека, и за «дыхание космоса».

Хотя кое-какую реальную основу эти записи все же имеют. В 1960 году, когда шла подготовка к первому полету человека в космос, велась отработка всех систем корабля. В том числе и радиоканалов, по которым в будущем предполагалось контролировать состояние пилота космического корабля. Для имитации пребывания человека на борту там устанавливались магнитофоны, которые и «издавали» звуки, которые соответствовали физиологической деятельности организма. Вот эти-то звуки и записали радиолюбители, а затем сделали далеко идущие выводы.

Бытует легенда, что когда наших конструкторов «достали» заявления иностранцев о перехвате сигналов о помощи с советских космических аппаратов, в следующем полете на магнитофон записали выступление хора имени Пятницкого. Песню, естественно, также записали. Но заявлений о том, что «русские все улетели в космос» (как в анекдоте про китайцев), не последовало.

Два слова о прототипах Качура и Грачева. Это реальные люди, занимавшиеся испытанием авиационного оборудования. В октябре 1959 года в журнале «Огонек» была опубликована статья А. Голикова «На пороге больших высот». В очерке рассказывалось о медиках, изучающих поведение человеческого организма в экстремальных условиях, об испытуемых (людях и собаках), на которых ставились опыты, об оборудовании, которое при этом используется. Были упомянуты имена и фамилии нескольких человек, которые в этих работах участвовали в качестве «подопытных свинок». Кроме Грачева и Качура, рассказывалось там и об Алексее Белоконеве. Ему также было суждено стать одним из «фантомных космонавтов». О его «полете» я напишу в следующей главе, тогда же расскажу и о попытке опровержения всех этих слухов, которая была предпринята в 1963 году.

Когда западная пресса писала о полете Грачева и о его гибели, одним из аргументов в пользу этой версии брался факт появления на обратной стороне Луны кратера Грачева. Если помните, после того как советская автоматическая станция «Луна-3» засняла обратную сторону поверхности нашей небесной спутницы, была проведена кампания по присвоению имен вновь увиденным объектам, кратерам и морям. Занимались этим в Академии наук СССР, а имена давали после согласования в ЦК КПСС. Только умерший человек мог «претендовать» на это. Так как одному кратеру дали имя Грачева, то многие американские издания и увидели в этом косвенное подтверждение существования «космонавта Грачева».

На самом деле все обстояло гораздо проще. Еще в 1930-е годы в ГДЛ-ОКБ работал конструктор жидкостных ракетных двигателей Андрей Дмитриевич Грачев. Он внес немалый вклад в отечественную космонавтику. В честь него и называли кратер на обратной стороне Луны. Кстати, Андрей Грачев не мог летать в космос, хотя бы по возрасту (он родился в 1900 году).

И еще об одной публикации в советской прессе. В конце 1959 года газета «Вечерняя Москва» опубликовала фотографии испытуемых Владимира Заводовского и Геннадия Михайлова, проверяющих высотное летное снаряжение. Как и в случае с публикацией в «Огоньке», упоминание этих двух фамилий впоследствии было связано с советской пилотируемой космонавтикой.

А сейчас о «главном» претенденте на звание «космонавт № 0». Через несколько дней после полета Юрия Гагарина мировая пресса сообщила:

«В начале апреля 1961 года летчик Владимир Ильюшин – сын известного авиаконструктора Сергея Ильюшина – трижды облетел Землю на космическом корабле

«Россия», но получил ранения при посадке».

Первой этот миф озвучила уже 11 апреля 1961 года американская «Дейли Уокер» (кстати, орган ЦК Компартии США). В заметке своего московского корреспондента Денниса Огдена газета сообщала, что еще до полета Юрия Гагарина на орбите побывал другой советский космонавт – Владимир Ильюшин. Затем уж французская пресса сообщила подробности этого «полета». Из публикаций явствовало, что Ильюшину из-за сбоя в системе приземления (сохраняю терминологию тех публикаций) не удалось совершить посадку на территории СССР, и корабль упал в Китае. Там космонавта подобрали китайцы и отправили его на лечение в один из монастырей, где он и проходил курс лечения методами традиционной китайской медицины.

Вероятнее всего, поводом для слухов послужили два не связанные друг с другом события.

Во-первых, пуск боевой ракеты Р-9, состоявшийся 9 апреля, всего за три дня до первого полета человека в космос. Но к освоению космоса он не имел никакого отношения.

Во-вторых, ранения, полученные Владимиром Ильюшиным в автомобильной аварии. После этого инцидента летчика-испытателя действительно отправили на лечение в Китай, где его выхаживали тибетские монахи.

Эти сообщения имели столь сильный резонанс, что Владимиру Ильюшину пришлось выступить с опровержением. Вот что писала газета «Правда» в номере от 1 мая 1961 года:

«Советский летчик-испытатель В.С.Ильюшин, находившийся в Китае, высмеял измышления французской буржуазной печати и радио, распространяющих сенсационные сообщения о том, что будто бы он совершил полет в космос за несколько дней до полета Гагарина.

Подполковник Ильюшин назвал подобные утверждения «чепухой и бредом». Он заявил, что г-н Эдуард Бобровский, корреспондент французского радио и телевидения, и его такие же недобросовестные коллеги высосали все это из пальца»...

«Я знаю, – сказал Ильюшин, – что буржуазная пресса не останавливается перед ложью, когда это ей выгодно, но в этом случае, как мне кажется, побиты все рекорды беспардонного вранья».

Однако официальным опровержениям советской пропаганды не поверили и миф о полете космического корабля «Россия» еще долго гулял по страницам различных изданий. Более того, знаменитая Книга рекордов Гиннеса в своем выпуске за 1964 год прямо назвала Ильюшина первым космонавтом планеты.

Потом о корабле «Россия» и его пилоте стали забывать и, может быть, не пришлось бы уделять этому мифу столько места на страницах этой книги, если бы в начале 1990-х годов о нем не вспомнил венгерский публицист Иштван Немете. В изданной в Будапеште книге «Гагарин – космическая ложь?» он вновь реанимировал подзабытые к тому времени слухи и «вывел» их на новый уровень.

Согласно версии Немете из-за того, что полет Ильюшина оказался аварийным, а пилот космического корабля получил серьезные травмы, его нельзя было показать широкой общественности. В экстренном порядке был подобран «дублер». Им стал симпатичный, улыбчивый смоленский паренек, имевший к тому же безупречную анкету.

Попыткой сохранить «страшную тайну советской космонавтики» Немете называет и гибель Юрия Гагарина в авиационной катастрофе в марте 1968 года. По мнению венгра, эта катастрофа была подстроена спецслужбами, так как Гагарин к тому времени стал проявлять все большую и большую независимость в своих суждениях, и возникла опасность разглашения тайны. Поэтому его и решили убить. Кстати, это не единственная версия гибели Гагарина, о которой я буду упоминать в книге. Все они появились из-за того, что до

сих пор нет однозначной версии причин той катастрофы. А раз так, то и появляется обширное поле деятельности для мифотворцев.

В 1999 году свою ленту в легенду о полете Ильюшина в космос внес Эллиотт Хаймофф. Он выступил как продюсер документального фильма, посвященного советскому летчику-испытателю. На съемки ушло пять лет и пятьсот тысяч долларов. Но затраты быстро себя окупили – ее приобрели такие гиганты информационного рынка, как американская радиовещательная корпорация NBC, телеканал «Дискавери», Канадская радиовещательная корпорация.

Согласно новой версии, изложенной в фильме, Владимир Ильюшин стартовал с космодрома Байконур 7 апреля 1961 года. Затем на космическом корабле он совершил три витка вокруг Земли, но утратил при этом связь с наземными службами, в результате ему пришлось перейти на ручное управление. В конце концов, он совершил аварийную посадку в Китае, где и был арестован местными властями. Лишь через год Ильюшина передали СССР по секретному соглашению между двумя странами.

Как может заметить читатель, это пересказ уже знакомой нам версии с некоторыми коррективами. Все фантастические утверждения создателей фильма основываются на трех интервью: с создателем легенды о полете Ильюшина Деннисом Огденом, с капитаном Анатолием Грущенко, заявившим, что он видел пленку о старте Ильюшина, и с репортером Гордоном Феллером, работавшим с документами об орбитальном полете Ильюшина, якобы хранящимися в российских архивах.

Но как бы ни старались авторы и сторонники легенды о догагаринском полете Ильюшина, в их версию поверить практически невозможно. Воспользуюсь случаем и расскажу о нем. Как о человеке, а не как о «фантомном космонавте».

Родился он 31 марта 1927 года в Москве, в семье авиаконструктора Сергея Владимировича Ильюшина. Летать научился в разгар Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. Из школы, после восьми классов, ушел, поступил на работу мотористом на Центральный аэродром столицы на самолет По-2. На фронт Владимир не попал (а как хотелось!), их «год» уже не брали. Он учился летать, параллельно сдал на подготовительных курсах Московского авиационного института за девятый класс, на аналогичных курсах академии имени Жуковского – за десятый, туда и поступил в победном году. Академию Владимир Ильюшин окончил в 1951 году.

А потом был Летно-исследовательский институт и полеты, полеты, полеты... Владимир Ильюшин летал на самолетах и вертолетах 145 типов и модификаций. Из них около полутора десятков машин справедливо называют «легендарными» в истории мирового самолетостроения. Летчик-испытатель Владимир Ильюшин 6420 раз поднимался в небо (полеты в салонах пассажирских самолетов не в счет), 6419 раз приземлялся на своих летательных аппаратах и лишь однажды – на парашюте.

Трудно перечесть все награды, звания и прочие регалии, которые хранятся в коллекции Владимира Ильюшина: Герой Советского Союза, лауреат Ленинской премии, лауреат Государственной премии Российской Федерации, заслуженный летчик-испытатель СССР, заслуженный мастер спорта СССР, почетный авиастроитель. Ильюшин награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды, «Знак Почета», многими медалями, в том числе «За боевые заслуги», «За оборону Москвы». Набор как у космонавта.

Ну а как Владимира Сергеевича «приобщили» к космонавтике, я уже рассказал.

К сожалению, 1 марта 2010 года Владимир Сергеевич умер.

И еще две ремарки к слухам о «космонавте № 0».

Первое. Рассказывая о полетах Качура, Грачева, Долгова и прочих, я указывал те даты событий и тот состав «экипажей», которые приводились в публикациях 1960-х годов. Но они не были единственными вариантами, которые фигурируют сейчас в «фантомной космонавтике».

Так, в легенде о космонавте, погибшем в мае 1960 года во время полета первого советского корабля-спутника, нередко фигурирует фамилия Завадовский. Хотя чаще его «гибель» связывают с другим полетом. А мифический Качур вообще погибал несколько раз. То это происходило 4 февраля 1961 года, то 28 ноября 1960 года, а то и 27 сентября 1960 года. Также несколько раз «хоронили» и Грачева. О двух датах его «смерти» я уже упоминал. А третий «несчастный» случай произошел якобы 15 сентября 1961 года. Тогда в преддверии XXII съезда КПСС был запущен космический корабль «Восток-3» с двумя космонавтами на борту. Одним из них был Алексей Грачев. В некоторых публикациях его имя приводилось в искаженном виде – Алексис Грацов. Но это из-за безграмотного перевода. Корабль якобы должен был облететь Луну и вернуться на Землю, но затерялся в глубинах космоса. «Автором» сенсации стало небезызвестное итальянское информационное агентство «Континенталь», имевшее к тому времени устойчивое прозвище «фабрики космических слухов». Сами понимаете, что осуществить в те годы такой эксперимент ракетчикам было не по силам. Но мифотворцев это не особенно волновало. Главное, чтобы было интересно.

На роль «космонавта № 0» претендует еще одна «личность». Но таковой это неодушевленное существо стало опять же благодаря мифотворцам. Из истории советской космонавтики известно, что 9 и 25 марта 1961 года состоялись полеты четвертого и пятого советских кораблей-спутников. Это были «зачетные» полеты, перед тем как отправить на орбиту человека. На борту кораблей-спутников размещались собаки – Чернушка на четвертом корабле и Звездочка на пятом, а также манекены, которых медики и испытатели окрестили «Иван Иванович». Вот эти-то манекены и стали источником многочисленных слухов о том, что на обоих кораблях-спутниках в космос отправлялись люди.

Как впоследствии писал известный советский летчик-испытатель Марк Галлай, один из руководителей подготовки первых космонавтов, представьте себе ситуацию, когда на парашюте приземляется некто, одетый в скафандр, лежит на Земле без признаков жизни, а потом приезжают военные, грузят в машину «тело» и уезжают без всяких объяснений. Любой, увидевший эту картину, будет потом рассказывать о гибели космонавта. И поди докажи, что было не так. Это довольно точное описание природы возникновения слухов.

А в завершение рассказа о «космонавте № 0» приведу перечень еще нескольких событий, которые «фантомная космонавтика» истолковывала как секретные пилотируемые полеты. Во всех них якобы участвовали безымянные космонавты.

– 28 июля 1960 года с космодрома Байконур предполагалось запустить второй корабль-спутник. Уже не технологический экземпляр, как это было 15 мая того же года, а настоящий корабль, с системой жизнеобеспечения, со спускаемым аппаратом и прочими необходимыми вещами. На борту находились два живых существа – собаки Чайка и Лисичка. Ракета потерпела аварию, едва оторвавшись от стартового стола. Собаки погибли. По слухам, погиб и космонавт, который должен был полететь в космос.

– Весь мир обошли фотографии собак Белка и Стрелка, которые 20 августа 1960 года первыми из живых существ возвратились из космоса. Но вскоре появились сообщения, что кроме собак на борту находился и еще один член «экипажа» – человек. Его главной задачей в полете было, если верить одной из публикаций... кормежка собак.

– Также утверждалось, что пилотируемым был и третий советский корабль-спутник, стартовавший 1 декабря 1960 года. Этот полет завершился неудачно. Из-за отклонения спускаемого аппарата от расчетной траектории спуска и возникновения угрозы его приземления за пределами территории СССР система аварийного подрыва объекта выдала соответствующую команду и заряд тротила уничтожил и аппарат, и членов его экипажа. Кроме собак Пчелка и Мушка, о гибели которых было официально сообщено. Мифотворцы «погубили» и очередного безымянного космонавта.

– И на борт следующего корабля-спутника, который пытались запустить 22 декабря 1960 года, также помещают космонавта. На эти слухи оказало влияние постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о запуске космонавта в декабре того года, которое я уже

цитировал. Этот запуск был неудачным. На участке работы третьей ступени ракеты-носителя случилась авария, корабль не дотянул до орбиты и упал в сибирской тайге, в районе Подкаменной Тунгуски. Но собаки, бывшие на борту, остались живы. Их нашли через три дня, когда уже не было никакой надежды на благополучный исход. Создатели мифов утверждают, что остался жив и космонавт, находившийся в кабине корабля вместе с собаками.

Приведенный здесь перечень не является исчерпывающим. Да и как он может быть таковым, если американские газеты писали то о пяти жертвах догагаринской эпохи, то о восьми, то о четырнадцати. Но если те, о которых я уже рассказал, имеют под собой хоть какую-то первопричину, то все остальные – это уже откровенная фантастика. А поэтому и писать о них не буду.

А теперь несколько слов о возможности совершения в тот период необъявленных пилотируемых полетов. То, что касается полетов в 1960 году, мне кажется абсурдом. Да, к тому времени уже был вчерне создан корабль «Восток». Но к полету человека в космос он был готов лишь к ноябрю, а все состоявшиеся до этого момента полеты как раз и преследовали цель отработки отдельных систем корабля. То есть технически многие полеты могли быть, чисто гипотетически, осуществлены. Однако надо сразу отбросить полеты экипажей – корабль «Восток» был одноместным кораблем. Тем более отправлять в космос экипаж, когда там еще никто никогда не бывал, тоже кажется, по меньшей мере, странным.

Также трудно предположить, что какие-то корабли подавали сигналы бедствия из космоса. Если бы такие полеты все-таки совершались, то логичнее предположить, что советские космонавты погибали бы молча. Увы, так мы были воспитаны, такова была реальность тех лет.

ГЛАВА VI

В плену орбиты

В 1964 году в США увидела свет прекрасная книга писателя-фантаста Мартина Кэйдина «В плену орбиты». Через три года роман перевели на русский язык, и в нашей стране он был не менее популярен, чем у себя на родине. Им зачитывались и школьники, еще только грезившие о полетах в космос, и космонавты, уже успевшие побывать на орбите.

История вымышленного американского астронавта Ричарда Пруэтта, едва не оставшегося навечно в космосе, привлекала своей достоверностью. Участие же в описываемых событиях советского космонавта Андрея Яковлева еще более грело души наших соотечественников, привыкших на заре космической эры к постоянным успехам отечественной космонавтики.

Почему я упомянул об этой книге? Дело в том, что в космической мифологии существует несколько «фантомных космонавтов», которые, как и Пруэтт, оказались по воле своих «создателей» в плену орбиты. Правда, в отличие от своего литературного прообраза, им не суждено было отделаться так легко, как ему. Их могилы находятся на космических просторах. Естественно, если верить мифам.

Об этих «пленниках орбиты», а также о «космонавтах-призраках», рожденных в первой половине 1960-х годов, я и расскажу в этой главе.

Перечень тех, кому не суждено было возвратиться домой, открывает то ли Зайцев, то ли Завадовский, то ли еще кто-то. Одним словом, тот, кто стартовал в космос на борту первого советского корабля-спутника в мае 1960 года. Об этом эпизоде я уже рассказывал, поэтому не буду повторяться, а мифического пассажира того корабля только упомяну в этой главе, как представителя данной категории «фантомных космонавтов».

Следующими космонавтами, которым суждено было умереть в космосе, стал экипаж некоего советского пилотируемого корабля, который отправился в космос в середине мая 1961 года. Об этом полете сообщили итальянские радиолюбители, которые приняли слабые

сигналы о помощи, идущие из космоса. Так как эти итальянцы стали «родителями» нескольких мифических космонавтов и я еще не раз буду их упоминать, сдержу данное в предыдущей главе обещание и расскажу об этой «сладкой парочке» подробнее.

До сих пор живут в городе Турине братья Арчилло и Джамбатиста Джудик-Кордилья. В 1950-х годах они увлеклись радиолюбительством, что вскоре стало их общей и, пожалуй, единственной страстью. Новый импульс увлечению придал запуск первого в мире искусственного спутника Земли. Ловя слабые сигналы из космических далей, они открыли для себя удивительный мир, очаровавший своей новизной и перспективами. С тех пор они следили за всеми космическими полетами, осуществлявшимися в Советском Союзе, и создали радиопост в городке Торре-Берт, достаточно хорошо по тем временам технически оснащенный.

Есть данные, что в этом им помогла американская разведка, поручившая вести наблюдение за советской территорией. Если это так, то становится понятным, откуда у братьев появились и деньги, и современное по тем временам оборудование. Большую часть собранной информации они, естественно, передавали «заказчикам», ну а кое-что рассказывали итальянским газетам. Очень скоро они стали признанными «авторитетами» в области советской пилотируемой космонавтики. От них мир «узнавал» почти обо всех «секретных» полетах в СССР.

Готовясь к написанию книги, я вновь прослушал все записи, которые сделали когда-то братья Джудик-Кордилья и которые они выдают за сигналы бедствия советских пилотируемых кораблей. Да и любой желающий сможет это же сделать, если пороеется в Интернете, в котором «есть все». Не знаю, кого как, а меня эти записи не убедили. Фразы на русском языке не могут быть доказательством того, что они произнесены в космосе, а не на Земле. Именно тогда-то у меня и появилось предположение, что наша разведка, проинформированная об истинной деятельности туринских братьев, подбрасывала им время от времени такие сигналы, чтобы полностью дезориентировать противника и не дать узнать об истинном положении дел в советской космонавтике. На эту мысль наводит и тот факт, что после 1964 года итальянцы уже ничего «не слышали». Возможно, что к тому времени необходимость в такой дезинформации отпала. Да и разведывательные спутники приступили к регулярной деятельности. Да и в Организации Объединенных Наций началась регистрация всех космических запусков. Да и другие изменения в мире произошли. Одним словом, потребность в сообщениях братьев Джудик-Кордилья о «жертвах советской космонавтики» отпала сама собой.

Но вернемся к полету в мае 1961 года. В тот период в Советском Союзе еще царила эйфория от гагаринского успеха. Новый рейс в космос еще только готовился, поэтому вряд ли итальянцы слышали что-то, связанное с освоением космоса. Возьмусь предположить, что радиолюбители столкнулись в данном случае с отражением сигнала от верхних слоев ионосферы. Вполне возможно, что кто-то действительно просил о помощи, но не из космоса, а с Земли.

Следующий миф о гибели советского космонавта родился осенью того же славного года. И вновь призывы о помощи слышали итальянцы. Они даже идентифицировали одного из пилотов космического корабля – «космонавт Белоконев».

Это, пожалуй, самый «яркий» миф «фантомной космонавтики». Ход полета был подробно и красочно описан во многих газетах и журналах. Приводились такие подробности, какие в других легендах просто-напросто отсутствуют. Перескажу и я этот миф. Может, не с такими захватывающими подробностями, как это делали «фантомные профессионалы». Одним словом, как смогу.

Итак, в один из октябрьских дней 1961 года многие западные печатные издания, в том числе и те, которые относились к разряду серьезных, опубликовали сенсационную информацию: «Двухместный советский космический корабль сошел с курса и пропал в космическом пространстве». Некоторые газеты посвятили этому сообщению огромные

статьи под кричащими заголовками на первых полосах. Некоторые – ограничились краткими заметками где-то на последних страницах. Потом последовали многочисленные «подробности» об этом засекреченном полете, о космонавтах, находившихся на борту корабля, и о многом другом, включая и предыдущие «жертвы советской космонавтики». Газетная шумиха продолжалась несколько дней, после чего журналисты переключились на другие темы.

Согласно газетной информации сигналы бедствия были услышаны накануне публикации первых статей итальянскими радиолюбителями (все теми же братьями Джудик-Кордилья), которые и поведали миру о трагедии. Тогда братья были на коне и любая их информация с восторгом обсуждалась многочисленными поклонниками выявления советских космических секретов.

Вот «фрагмент» записи переговоров космонавта с Землей, которая была предъявлена в качестве доказательства. Ее привел на страницах еженедельника «Уикэнд» журналист Алан Хейндерсон. Я недаром многие слова беру в кавычки, отделяя то, что было на самом деле или могло бы быть на самом деле, и тот явный абсурд, который является таковым даже на не посвященный взгляд.

«БЕЛОКОНЕВ : *Внимание, внимание! Материальная часть в порядке. Вероятно, будет возможность изменить курс.*

ЗЕМЛЯ : *Будь осторожен. Не выходи за рамки намеченной программы, это опасно.*

БЕЛОКОНЕВ : *Только что кончил фотографировать согласно программе. Это великолепно! Наблюдаю в иллюминаторе странные светящиеся частицы.*

ЗЕМЛЯ : *Вы можете взять образец?*

БЕЛОКОНЕВ : *Я постараюсь, но не знаю, как это сделать. Я очень замерз».*

На следующий день космонавт докладывал:

«БЕЛОКОНЕВ : *Мне повезло. Я достал образец! Что? Радиация? Я не думал об этом. Они опасны?»*

И еще через сутки.

«БЕЛОКОНЕВ : *Я не слышу вас! Я не слышу вас! Батареи не работают! Внутри темно. Приборы больше не сигнализируют. Кислород! Товарищи! Ради бога, могу ли я что-нибудь сделать? Что? О, черт! Я не могу. Вы понимаете? Вы понимаете?»*

А потом корабль ушел с расчетной орбиты, речь космонавта перешла в невнятное бормотание и в конце концов совсем исчезла.

Репортерам удалось выяснить и многие другие «детали» того происшествия. Они писали, что новый пилотируемый космический корабль военного назначения был запущен в Советском Союзе за несколько дней до катастрофы. Это был «подарок грядущему XXII съезду КПСС».

Вообще-то, подобное предположение не является чем-то абсурдным – в те годы редкий трудовой коллектив не стремился одарить партийный форум каким-либо достижением или свершением. Например, советская атомная промышленность «подарила» съезду 100-мегатонную бомбу, которую взорвали на Новой Земле 30 октября 1961 года, уже во время сборища в Кремлевском Дворце съездов. Ну, а почему бы ракетчикам не запустить в эти дни новый пилотируемый корабль? Так что определенная логика в этих предположениях была. Тем более что ситуация в мире была в те дни весьма напряженной («берлинский кризис»), а задачей экипажа, если верить западной прессе, было проведение на околоземной орбите экспериментов по отработке техники пилотирования боевого

аппарата, предназначенного для уничтожения спутников противника (читай – американских космических аппаратов). Кстати, Алексея Грачева из предыдущей главы также «запустили» в космос в преддверии партийного форума.

Однако чтобы еще более не обострять советско-американские отношения, откровенно милитаристский полет было решено до поры до времени не афишировать. Ну а когда из строя вышла система управления кораблем и стало ясно, что вернуть его на Землю не удастся, тем более решили полет не делать достоянием гласности. Если бы не итальянцы, человечество никогда и ничего не узнало бы о своих «героях», отдавших жизни за покорение космоса. Приблизительно так рассуждали те, кто выдумал этот миф.

В том, что мифотворцы сделали корабль двухместным, также была определенная логика. К тому моменту в космосе уже побывали Юрий Гагарин и Герман Титов. Американцы отметились двумя «прыжками в космос», которые совершили Алан Шепард и Вирджил Гриссом. В конструкторских бюро СССР и США инженеры трудились над созданием новых космических кораблей. Готовились новые полеты, в том числе и полеты экипажей. И хотя для таких миссий время еще не пришло, почва для появления слухов о полете двух космонавтов была достаточно благоприятной. Тем более что все мы не только рассчитывали, но и были уверены, что совсем близко то время, когда космические путешествия станут такой же обыденностью, как полеты на самолетах.

Но быстро сказка сказывается, да медленно дело делается. Это сегодня достоверно известно, что ни один космический корабль, способный нести двух космонавтов, осенью 1961 года не существовал. Ни у нас, ни у американцев, ни где бы то ни было. Поэтому и не мог состояться такой старт с Байконура. Но это известно сейчас, а 44 года назад можно было предположить что угодно. И некому было опровергнуть слухи, и некому было доказать обратное.

Ну да ладно. Если с почвой для возникновения легенды о полете «космонавта Белоконева» более или менее понятно, попробуем выяснить, что стало первопричиной ее появления. Как обычно, дыма без огня не бывает. На этот раз это были огонь и дым, которые вырвались из сопел двигателей межконтинентальной баллистической ракеты Р-9, которую запустили 12 октября 1961 года с космодрома Байконур. «Девятка» относилась к тому же классу ракет, что и знаменитая «семерка», на базе которой был создан носитель «Восток» для вывода на околоземную орбиту пилотируемых космических кораблей. Вполне возможно, что это и стало первопричиной предположений об очередном пилотируемом старте в СССР. Ну а то, что «девятка» и отличалась от своей предшественницы и внешне, и по техническим характеристикам, и дало основание предположить, что в полет отправился новый корабль.

А теперь о том, кто стал прототипом «космонавта Белоконева». Живет на свете Алексей Тимофеевич Белоконев. Его имя было упомянуто в знаменитой статье А. Голикова «На пороге больших высот» в октябрьском за 1959 год номере журнала «Огонек». Если помните, я уже упоминал это имя, когда рассказывал о космонавтах Грачеве и Качуре.

В отличие от других «жертв советской космонавтики», имя «космонавта Белоконева» неоднократно появлялась и в советской прессе. В попытке опровергнуть многочисленные публикации на этот счет на Западе. Первый раз это попытался сделать Алексей Аджубей, в ту пору главный редактор газеты «Известий». Тогда это было одно из самых популярных отечественных изданий, на страницах которого затрагивались многие «скользкие» темы. Этого не могла себе позволить даже партийная «Правда», а «Известиям» дозволялось. А как иначе, если шефом редакции был зять самого лидера советских коммунистов Никиты Хрущева. Он-то и попросил «космонавтов-призраков» «Белоконева», «Грачева», «Качура», «Завадовского» и «Михайлова» побеседовать с журналистами. Такая встреча состоялась, но в редакцию смогли приехать только двое из этой «звездной пятерки» – Алексей Белоконев и Геннадий Михайлов. Геннадий Заводовский жил в Москве, работал шофером, в «Известиях» тогда не попал – был в рейсе, Алексей Грачев работал в Рязани на заводе счетно-аналитических машин, Иван Качур жил в городке Печенежин в Ивано-Франковской

области, работал воспитателем в детском доме.

27 мая 1963 года в «Известиях» появилась фотография двух «космонавтов». Тут же было опубликовано и открытое письмо Аджубея хозяину журнала «Нью-Йорк джорнэл Америкэн» Херсту-младшему. Это издание, пожалуй, больше всех писало о гибели «Белоконева».

Через два дня Белоконев и Заводовский и сами опубликовали ответ американцам в газете «Красная Звезда». В нем они писали:

«Нам не довелось подниматься в заатмосферное пространство. Мы занимаемся испытанием различной аппаратуры для высотных полетов. Во время этих испытаний никто не погиб».

Однако эти опровержения не положили конец публикациям о «трагическом полете Белоконева и его гибели». Прошло всего два года с момента беседы в редакции «Известий», а все те же «Нью-Йорк джорнэл Америкэн» и «Уикэнд» вновь вытащили на свет божий вроде бы уже опровергнутую историю. Пришлось и на очередную волну слухов как-то реагировать. 30 июня 1965 года в «Известиях» появляется небольшая заметка «Потрепанная фальшивка». В эти же дни на страницах «Красной Звезды» была опубликована статья Николая Каманина «Кому нужны космические небылицы».

Справедливости ради надо сказать, что эти опровержения «фантомная космонавтика» оставила без внимания, как будто их и не было, и продолжала, и продолжает писать о советских космонавтах, «погибших на пути к звездам». И никак изменить такое положение вещей не удастся.

А мы продолжим коллекционировать слухи и сплетни того периода.

В 1961 году итальянское информационное агентство «Континенталь» сообщало то о лунном корабле, взорвавшемся на стартовом столе сибирского космодрома «Спутникград» (попробуйте отыскать его следы, не получится), то о готовящемся очередном секретном рейсе советских космонавтов. Журналисты не утруждали себя публикацией подробностей, поэтому и сказать об источниках слухов невозможно. Тем более что их скорее можно отнести к откровенному бреду, чем к чему-то, имеющему корни.

После «Континенталья» о себе вновь напомнили братья Джудик-Кордилля. Они передали журналистам свои очередные «радиоперехваты».

15 мая 1962 года были якобы записаны переговоры трех русских пилотов (двух мужчин и женщины), погибавших в космосе. В записи сквозь треск помех можно различить следующие фразы: «Условия ухудшаются... Почему вы не отвечаете?.. Скорость падает... Мир никогда не узнает о нас...».

«Узнал», как видите.

Еще один советский корабль, по версии итальянцев, подавал сигналы бедствия в ноябре 1962 года. Вероятнее всего, источником сенсации стал неудачный пуск 4 ноября советской автоматической межпланетной станции в сторону Марса. Из-за аварии последней ступени ракеты-носителя аппарат не смог набрать вторую космическую скорость и остался на околоземной орбите. А может быть, имело место отражение сигналов от земной ионосферы, и погибал не космический корабль, а, например, морское судно.

Ровно через год итальянцы вновь услышали сигналы бедствия из космоса. На этот раз о помощи просила женщина. Что тут же было истолковано как второй полет советской женщины в космос, завершившийся трагически. Если прослушать сделанную аудиозапись, что я и сделал, можно услышать какое-то невнятное бормотание, по которому не определить, что и, главное, где это происходит. Достоверно только одно – голос женский и говорила она по-русски. А все остальное уже додумывали журналисты.

И последний слух, вышедший из пункта слежения итальянских радиолюбителей: по меньшей мере, один советский космонавт погиб в апреле 1964 года, также подавая сигналы

бедствия. Этот слух я оставляю без комментариев, так как это просто перепев того, что писалось и говорилось до этого. А найти связь с реальным событием, которое потянуло бы хоть на какую-то связь с мифом, не удалось.

И это перечень только тех слухов, которые долгие годы ходил на Западе и которые можно назвать каноническими. Но были еще слухи о полетах в 1962–1964 годах нескольких советских космонавтов на кораблях типа «Восток». Вероятнее всего, их источником стало решение правительства об изготовлении десяти кораблей типа «Восток» (в реальности такое количество не изготовлялось) и перспективный план полетов, предусматривавший полеты кораблей «Восток-7» – «Восток-15». Существовал даже примерный расклад среди членов первого отряда советских космонавтов на пилотирование этих кораблей. Об этом мы узнали в 1990-х годах.

А пока все эти сведения были на уровне слухов, успели «родиться» несколько «призраков», которые эти корабли пилотировали: Ростислав Богдашевский, Юрий Вавкин, Иван Корнеев, Воронов, Виноградов и так далее. Из этого перечня среди реальных космонавтов, готовившихся в 1960-е годы к космическим полетам, можно найти только одного – Анатолия Федоровича Воронова. Ну и психолог Центра подготовки космонавтов Ростислав Богдашевский. Все остальные, вероятно, и существуют в реальности, но вот в космосе никогда не были. Кстати, как и Анатолий Воронов, который так и не смог увидеть нашу планету с высоты орбиты.

Да, чуть не забыл. Писатель Александр Бушков в книге «Россия, которой не было» приводит историю, услышанную им в молодости: будто бы между полетами Германа Титова (6–7 августа 1961 года) и Андрияна Николаева (11–14 августа 1962 года) состоялся еще один старт – многоместного корабля с тремя космонавтами на борту. Дескать, этот полет закончился неудачей и корабль упал где-то в Татарской АССР. Естественно, космонавты погибли. Инцидент был засекречен, а все нечаянные свидетели дали подписку о неразглашении.

Как, вероятно, заметили читатели, эта глава практически целиком посвящена слухам о советских полетах. Делаю я это потому, что об американских «фантомных космонавтах» того периода практически ничего не писалось.

Конечно, проскальзывало кое-что невнятное. О полете корабля «Меркурий-10» в 1963 году. Или о нескольких секретных полетах на «Джемини». Например, патологоанатом Сэм Стонебрейкер в своей книге «Аутопсия космонавта», увидевшей свет 35 лет назад, утверждает, что прошел подготовку астронавта и летал в космос на «Джемини-12А», чтобы получить образцы тканей мертвых советских пилотов, покоящихся в корабле на орбите с мая 1962 года. Обратите внимание, как хорошо эта версия «дополняет» сообщения итальянских радиолюбителей.

И все-таки об американских «фантомных полетах» очень мало «деталей», позволяющих рассказать о них подробнее. Поэтому и приходится ограничиваться только перечнем советских экспедиций на орбиту.

ГЛАВА VII

Космонавты-чекисты

А вот еще одна категория слухов, рожденных в чьем-то воспаленном воображении и в реальность которых поверить трудно. Речь о «космонавтах-чекистах». Это один из немногих мифов советской поры, который не получил подтверждения во времена гласности. Даже частично. Сначала я вообще хотел лишь упомянуть о нем, как о явно абсурдном, но потом все-таки решил написать чуть подробнее.

Слухи о полетах в космос, совершенных кэзгбэшниками, ходили в нашей стране еще 40 лет назад. В 1990-е годы промелькнули несколько публикаций на эту тему в ряде российских изданий. Правда, носили они столь невнятный характер, что внести какую-либо ясность в

этот вопрос не могли: ни подтверждения, ни опровержения в них не было. Масла в огонь подлил Виктор Пелевин со своим знаменитым романом «Омен Ра», облекший эту легенду в литературную форму.

Статьи появляются и сегодня, особенно много их в электронных средствах массовой информации. Но, как и раньше, это лишь переливание из пустого в порожнее.

Кому-то может показаться, что наши спецслужбы просто хорошо хранят свои секреты. А на самом деле достаточно просто взглянуть на эту информацию повнимательнее и тогда сразу станет ясна ее «ценность».

Какие же «достижения» приписывались этим безымянным «героям»?

Утверждалось, что в начале 1960-х годов «пилотируемыми» были ракеты-носители «Восток» и «Молния» – техника была столь ненадежной, а аварии столь частыми, что советские конструкторы по настоянию Президиума ЦК КПСС смонтировали на отдельных ступенях носителей кабины, куда помещали чекистов-инвалидов, и те страховали автоматику и выдавали команду на отделение первой и второй ступеней.

Утверждалось, что первые спутники оптической разведки типа «Зенит-2» были пилотируемыми и летали на них «космонавты-чекисты».

Еще утверждалось, что некоторые наши «лунники» несли на своем борту экипажи, а рядом с «Луноходом-1» до сих пор лежит тело одного из советских космонавтов, который обеспечил поездку по поверхности нашего естественного спутника первого «лунного трактора».

Утверждалось, что и «Буря» во время его первого и единственного полета сажал на Землю «космонавт-чекист».

И так далее, и тому подобное.

Первый слух – о космонавтах с ампутированными ногами на отдельных ступенях ракет-носителей, погибавших из-за отсутствия средств спасения на первой ступени, из-за удушья на второй – как мне кажется, в комментариях не нуждается. Он слишком абсурден по своей сути. Даже если его рассматривать с теоретической точки зрения, то нет особой логики в таком «техническом решении» повышения надежности ракет. Желающих познакомиться с этой «версией» я отсылаю к Пелевину. У него все это красочно описано. Я хотел привести здесь небольшой фрагмент из «Омен Ра», чтобы проиллюстрировать слух, но потом счел и это лишним.

А вот о других «подвигах» чекистов есть смысл поговорить чуть подробнее, так как, какая-никакая, но минимальная возможность их совершения, пусть и теоретическая, все-таки имелаась.

Итак, спутники оптической разведки «Зенит-2». Их начали создавать в конце 1950-х годов в ОКБ-1 одновременно с кораблями «Восток», предназначенными для полетов первых советских космонавтов. Сил и средств на проведение двух параллельных разработок не хватало. Поэтому конструкторы пошли по пути наименьшего сопротивления и сделали унификацию этих двух космических аппаратов. Их запуск должен был осуществляться с помощью одной и той же ракеты-носителя; габариты «Зенита-2» и «Востока» различаются незначительно, а если посмотреть на них со стороны, то можно увидеть и схожие формы, и общие элементы конструкции. Начинка у каждого из них, естественно, была своя, в зависимости от решаемой задачи. Но об этом надо было знать. Стороннему же наблюдателю немудрено было и ошибиться.

Так и происходило – тогдашние средства контроля за околоземным пространством позволяли фиксировать лишь параметры носителя, размеры и ориентировочную массу спутников и корабля. Поэтому неудивительно, что периодически у американской разведки возникало предположение о наличии на борту разведывательных спутников экипажей (или космонавта). Информация об этих «сомнениях» периодически попадала в печать и приводила к появлению очередного «фантома».

Одной из причин появления слухов стало то обстоятельство, что полеты

пилотируемого варианта унифицированного аппарата начались раньше, чем его беспилотного аналога. Если бы это произошло в обратном порядке, то, может быть, и слухи носили бы не столь массовый характер. Впрочем, тогдашняя закрытость космической программы вряд ли дала бы нам такую гарантию.

Из тех сплетен, которые мне удалось отыскать, с программой полетов спутников-фоторазведчиков можно связать следующие события:

- аварийный запуск первого летного экземпляра «Зенита-2» (серийный № 1), который произошел 11 декабря 1961 года (с этой аварией ассоциируются и другие слухи о секретных советских стартах);

- первый успешный полет фоторазведчика (официальное наименование «Космос-4», серийный № 2), состоявшийся в период с 26 по 29 апреля 1962 года;

- аварийный запуск 1 июня 1962 года третьего «Зенита-2» (серийный № 3);

- полет 28 июля – 1 августа 1962 года четвертого аппарата этой серии (официальное наименование «Космос-7», серийный № 4);

- полет 27 сентября – 1 октября 1962 года пятого «Зенита-2» (официальное наименование «Космос-9», серийный № 7);

- полет 17–21 октября 1962 года спутника «Космос-10» («Зенит-2» с серийным № 5);

- полет 22–30 декабря 1962 года спутника «Космос-12» («Зенит-2» с серийным № 6);

- полет 21–29 марта 1963 года спутника «Космос-13» («Зенит-2» с серийным № 9);

- полет 22–27 апреля 1963 года спутника «Космос-15» («Зенит-2» с серийным № 8);

- полет 28 апреля – 8 мая 1963 года спутника «Космос-16» («Зенит-2» с серийным № 10).

Полет «Космос-16» стал последним «пилотируемым» полетом фоторазведчика. Начиная с мая 1963 года средства массовой информации перестали связывать полеты советских разведывательных спутников с пилотируемой программой и переключились на поиски иных «источников» для своих домыслов.

Можно предположить, что газетчики получили соответствующую информацию от американской разведки, которая наконец-то разобралась с назначением «Зенитов-2» и поняла, что от них следует «ожидать», а чего не может быть никогда. Но к этому моменту «обитаемыми» уже «стали» аж 10 советских военных космических аппаратов.

Единственная ремарка, которую я хочу сделать по этому поводу. Обычно в западной литературе, если речь идет о полетах на спутниках-фоторазведчиках, их «пилотами» называют сотрудников КГБ. Хотя на самом деле логичнее было бы сделать их сотрудниками Главного разведывательного управления советского Генштаба – именно в ведении этой структуры находились «Зениты-2». Но простим западным газетчикам незнание таких нюансов. Мы и сами о них узнали не так давно.

Ну а теперь поговорим о «лунниках» и «Луноходе-1». Подробно о лунной гонке, которую во второй половине 1960-х годов устроили две великие космические державы (СССР и США), я расскажу в одной из следующих глав, а сейчас лишь о тех полетах, которые были «связаны» с «космонавтами-чекистами».

Увы, но соревнование за покорение Луны шло с явным американским преимуществом. В декабре 1968 года «Аполлон-8» с астронавтами Фрэнком Борманом, Джеймсом Ловеллом и Уильямом Андерсом впервые в мире совершил полет по селеноцентрической орбите. Следующим шагом должна была стать высадка человека на поверхность нашего естественного спутника.

Американцы заранее обозначили дату покорения Луны, а у наших конструкторов дела все не ладились, аварии следовали одна за другой. Когда до старта «Аполлона-11» оставался всего один месяц, вновь вспомнили о «космонавтах-чекистах» и на них «возложили» задачу во чтобы-то ни стало опередить конкурентов. Последним шансом для Советского Союза должен был стать полет лунного корабля, который должны были вывести в космос с помощью второго летного экземпляра ракеты-носителя Н-1. Первый испытательный пуск

ракеты в «беспилотном» варианте, который предприняли 21 февраля 1969 года, закончился аварией. По мнению руководителей партии и государства, присутствие на борту космонавтов могло бы помочь избежать новой катастрофы.

И вот 3 июля 1969 года два «космонавта-чекиста» заняли места в космическом корабле, установленном на вершине Н-1. Если бы старт прошел успешно, то в их задачу входило отправиться в путь к Луне и на полторы недели раньше Нейла Армстронга и Эдвина Олдрина высадиться на лунную поверхность. Тогда бы их имена узнал весь мир. Но все закончилось не так, как хотелось бы. Едва оторвавшись от стартового стола, ракета потерпела аварию – разрушился один из двигателей первой ступени – и упала на землю, разрушив стартовый комплекс. В огне погибли и «космонавты-чекисты».

Из других эпизодов советской лунной программы, которые связывали с полетами этой категории «фантомных космонавтов», я хотел бы упомянуть миф о первом советском «Луноходе». Есть несколько «версий» тех событий. Согласно одной из них внутри аппарата находился карлик, который и управлял машиной. Он умер 4 октября 1971 года, через 11 месяцев после высадки. Даже теоретически невозможно представить столь длительное пребывание человека на Луне, естественно в те годы. Поэтому и анализировать эту информацию нет смысла.

Другие версии также предполагают наличие на «Луноходе-1» водителя, но отводят ему гораздо меньшие сроки жизни: от нескольких дней до месяца. Ряд источников утверждает (и люди искренни в своем заблуждении), что до сих пор рядом с луноходом лежит тело неизвестного космонавта, застрелившегося, когда стало ясно, что возвратить его на Землю не удастся.

Можно ошибиться, но источником этих слухов могла стать передача советского телевидения, рассказавшая о водителях «Лунохода-1». И хотя специально оговаривалось, что экипаж находится на Земле и управляет машиной с помощью дистанционных систем управления, но, видимо, кто-то услышал только первую часть фразы, и пошли после этого гулять по городам и весям слухи о космонавтах, брошенных на Луне на произвол судьбы.

Был и еще один повод для возникновения подобных разговоров. Известно, что операторы, управлявшие луноходом, проходили медицинскую комиссию в Институте медико-биологических проблем. Требования к состоянию их здоровья предъявлялись, если не космические, но достаточно жесткие. Возможно, что информация об этом просочилась из стен института в сильно искаженном виде. Ну а дальнейший ход «логических рассуждений» творцов космических мифов читателям будет понятен.

А завершить рассказ о «Луноходе-1» я хотел бы перечислением членов экипажей этого аппарата, которые управляли его движением с Земли. В первый входили командир Николай Еременко, водитель Габдухай Латыпов, штурман Константин Давидовский, бортинженер Леонид Мосензов, оператор остронаправленной антенны Валерий Сапранов. Во второй – командир Игорь Федоров, водитель Вячеслав Довгань, штурман Викентий Самаль, бортинженер Альберт Кожевников, оператор остронаправленной антенны Николай Козлитин. Резервным водителем и оператором обоих экипажей был Василий Чубукин. Имена большинства из них стали известны относительно недавно, а в годы работы «Лунохода-1» лишь Вячеслав Довгань давал интервью и был известен общественности. Он единственный из выше приведенного перечня, которого изредка включали в список «фантомных космонавтов».

Как известно, «Луноход-1» был не единственным советским аппаратом, который оставил следы на Луне. В 1973 году точно так же накручивал километры «Луноход-2». По сравнению со своим собратом на вторую «лунную тележку» приходится гораздо меньше разговоров об экипаже на его борту. Лишь изредка, скорее, по инерции, чем на основании каких-то фактов, и его деятельность вне Земли связывают с «космонавтами-чекистами».

Кэзгэбэшная тема в «фантомной космонавтике» завершается полетом корабля «Буран» 11 ноября 1988 года. Обыватели всего мира были поражены той четкостью, с какой эта

огромная машина садилась на Байконуре. Даже американские «шаттлы» с космонавтами на борту садились не так величественно и красиво, как «Буран». Вполне естественно, что в какой-то момент кому-то захотелось поместить в кабину советского многоразового корабля хотя бы одного космонавта. Претендентов на эту «роль» было немало, но здесь, коль речь идет о представителях спецслужб, я упомяну лишь его – очередного безымянного «космонавта-чекиста».

Теоретически на борту «Бурана» и в первом полете могли бы находиться космонавты. В конце-то концов, этот корабль и разрабатывался как пилотируемый. Но программа испытательного рейса наличия экипажа не предполагала. Да и вообще, у наших конструкторов иногда проявляется нездоровая тяга к перекладыванию огромного объема работ на плечи автоматов. Ну а человек рассматривается при этом как придаток техники. Так что «Буран» мог быть пилотируемым, но стал беспилотным.

Темой «космонавтов-чекистов» воспользовались некоторые газеты для своих первоапрельских розыгрышей. Наиболее известна статья в газете «Мегаполис-экспресс» № 14 за 1990 год. Так как ее впоследствии неоднократно перепечатывали и цитировали, приведу некоторые ее фрагменты. Также отмечу, что те, кто готовил эту публикацию, неплохо знали исходный «материал», то есть сплетни и слухи о «героях от госбезопасности».

В статье, подписанной корреспондентом агентства Interfalsefact (обратите внимание на название агентства, которое, по логике редакции «Мегаполис-экспресс», должно было расставить все точки над «i», но на него при перепечатках просто не обратили внимание) Александром Сидорко цитировался некий сотрудник КГБ Вадим Петров, «отвечавший все эти годы за безопасность и тайну личности наших космонавтов-испытателей». После выхода на пенсию он связался с небезызвестным генералом Олегом Калугиным и, как и он, начал писать о тайнах советских спецслужб.

Вот что Петров поведал корреспонденту Interfalsefact'a:

«Космонавты-испытатели – это вам не летчики-испытатели. О последних мы по крайней мере знаем, что они существуют на свете. Знаем некоторые имена. О космонавтах-испытателях, кроме меня, до недавнего времени знали только генсек КПСС, шеф КГБ и несколько врачей, конструкторов, операторов. Всего не больше пятнадцати человек. Это была одна из самых больших государственных тайн эпохи застоя, таковой она остается, видимо, и поныне. Но я больше не могу молчать.

Наш отряд был создан еще до полета Гагарина по инициативе тогдашнего шефа КГБ Семичастного. Тогда у КГБ еще не было уверенности в том, что автоматика, которой оснащали беспилотные станции, будет надежна – а на карту в этих полетах ставился престиж страны Советов, престиж партии. Наши беспилотные станции должны были летать безупречно и всегда возвращаться.

И вот тогда решили: ставить на некоторые из этих станций пилотный модуль, чтобы находившийся в нем космонавт корректировал выход на орбиту и другие маневры ручным управлением, передавая все сведения на Землю по возвращении. Так, по мысли шефов КГБ, обеспечивались двести процентов надежности полета и отрабатывались системы управления как ручного, так и автоматического. В отряд набирались только добровольцы из КГБ, вызываемые на собеседование после заочного предварительного отбора. Все прошедшие собеседование и все, не попавшие в отряд, всегда давали подписку по форме «три нуля» – высшая степень секретности.

Я ничего не знаю о первых полетах этих парней, поскольку сам попал в отряд только в 1969 году, когда полным ходом велись работы по созданию лунохода. Но, судя по тому, что к полету на Луну тогда готовились двое – 13-й и 14-й номера (имен, кстати, у них не было – только номера), – я полагаю, что до старта лунохода была уже дюжина испытательных полетов. Все мы знали, что 13-й и 14-й не вернутся из этого крайне сложного полета. Им предстояло, находясь в отдельном модуле рядом с луноходом, сразу после посадки

исправить повреждения шасси, отладить настройку солнечных батарей и обеспечить наводку телекамер. Кстати, знаменитые съемки лунохода со стороны были сделаны именно этими ребятами. Когда мы провожали 13-го и 14-го в лунный рейс, многие, даже выдавшие виды чекисты, плакали. Но эти ребята не дрогнули и довели до цели корабль, обеспечили выполнение всех программ. Пожалуй, это самый трагический эпизод в истории советской космонавтики.

Но были и светлые моменты. Например, беспилотный старт «Бурана-1», наш парень там сидел – все прошло без сучка, без задоринки: в нужный момент взял управление на себя и выровнял корабль на орбите. Эти люди – настоящие чекисты, подлинные герои. Я понимаю, что даже сегодня партии нелегко, не роняя престижа, сказать правду об этих людях, вернуть Родине их имена, но это надо сделать немедленно. Поэтому я и даю вам это интервью. Я пенсионер. Мне терять нечего. Я до конца буду бороться за правду».

Несмотря на явную иронию, изначально заложенную в публикацию «Мегаполис-экспресс», на шутку купились многие. Ее обсуждали на интернет-форумах, причем участвовали в дискуссии и довольно авторитетные специалисты. В конце концов, пришли к мнению, что Вадим Петров все это рассказал журналисту в изрядном подпитии.

А ларчик просто открывался. И об этом в том же самом номере «Мегаполис-экспресс» было сказано вполне определенно:

«В связи с несомненными успехами гласности в нашей перестроечной державе международное агентство Interfalsefact предложило не менее международной газете «М-Э» заключить разовый договор на поставку первоапрельских сенсаций в количестве 5 (пяти) штук. Если они понравятся читателям, возможны дальнейшие сделки».

Вот так обстоит дело на самом деле. И все же я просто вынужден внести «космонавтов-чекистов» в каталог «фантомных космонавтов», так как и Вадим Петров, и герои «Омен Ра» возникли не на пустом месте, а на волне тех слухов о секретных полетах в космос, которые циркулировали в советское время и которые я привел в этой главе.

ГЛАВА VIII

Не отрываясь от земли

О! Эта проклятая секретность, пронизывавшая всю нашу жизнь в советское время. Скольким из нас она сломала судьбы. Скольких сделала некогда безвестными, а ныне незаслуженно забытыми. Скольким из-за нее были приписаны те деяния, которые они не совершали и которыми не всегда можно было гордиться.

Героям этой небольшой главы, можно сказать, повезло. Хотя и с опозданием, но о них вспомнили и даже наградили.

Речь идет о тех, кто испытывал на себе все атрибуты космической техники, которая затем помогала космонавтам благополучно возвращаться на Землю. Надо отметить, что испытывалась не только техника, но и человеческий организм, и человеческий дух. Причем испытывались на износ.

Их было много, этих людей, которые были готовы пожертвовать своим здоровьем, а иногда и жизнью, ради того, чтобы советские космонавты получали разрешение на полет. Когда-то я пытался выяснить все их имена, но очень скоро бросил это занятие, поняв всю его трудность, а, точнее, невозможность осуществить задуманное. Еще раз повторю, их было много. Подробнее о работах в этой сфере космической деятельности, может быть, когда-нибудь расскажу. Но это будет уже другая история и другая книга.

А чтобы читатели все-таки могли составить хотя бы общее представление о работе этих людей, предоставлю слово, пожалуй, самому известному испытателю космической техники в

нашей стране, Герою России Сергею Павловичу Нефедову. В первом отряде испытателей он стал тридцатым по счету, зато первым – по выносливости. Если в барокамере его коллег «поднимали» на высоту 5 тысяч метров без кислорода на полчаса, то Нефедова – на 7 тысяч метров на час. Потом его единственного «запускали» на высоту 15 километров с кислородной маской, затем давали критические перегрузки на центрифуге, на 30 суток помещали в сурдокамеру (а до этого американцы, к примеру, утверждали, что человек не может выдержать в ней более 15 дней), «крутили» в тренажерах, проводили медицинские эксперименты.

Вот что Сергей Нефедов вспоминает о своей работе в первые годы космической эры:

«Больше двадцати лет я был основным испытателем космической техники. На мне впервые отработывали и испытывали системы жизнеобеспечения космонавтов, средства спасения, которые были на борту кораблей «Восток», «Восход» и «Союз». Я первым ходил в невесомость – тогда только-только была создана специальная лаборатория для тренировок космонавтов. Потом на меня первого шили скафандр – предшественник того, в котором летал Юра Гагарин.

Но как его шили! Приехал я на завод, меня всего начали обматывать гипсом – статую, говорят, будем делать. И действительно сделали по форме тела статую и по этой статуе шили скафандр. Тогда много чего было неизвестно. Поэтому считалось: скафандр надо шить точно по телу.

Тогда же я познакомился с Сергеем Павловичем Королевым. Первый эксперимент у меня был – пять суток просидеть в скафандре в корабле «Восток». Выясняли, можно ли управлять кораблем в скафандре, как работают регенерационные системы, как обеспечивается подача воздуха. Не знали даже, как пить, как поесть, как в туалет сходить в корабле.

Закончил, поставили задачу посерьезней – отсидеть 15 суток. Причем не просто так. Королев предупредил: «Сережа, будем создавать аварийные условия, экстремальные». И начали. Сначала дали в корабле температуру минус 60 – вроде как отказ системы и нужно понять, защитит ли тебя скафандр, сможешь ли управлять кораблем. Выдержал трое суток. Потом имитировали разгерметизацию кабины. Семь суток я прожил на высоте 50 километров над землей в разгерметизированной капсуле.

А уже прямо перед полетом Гагарина, в конце января 1961-го, посадили меня на зачетный эксперимент. Месяц прожить в корабле «Восток». Необходимо было проработать все ситуации, которые могли возникнуть в полете. Отказ двигательной системы мог произойти, когда корабль не удастся вернуть назад? Мог. Программа была сложнейшая. И разгерметизация, и перепады температур, и отказ регенерационной системы, и ремонт ее. При этом я должен был управлять кораблем, выполнять психотесты. Когда вышел, выяснилось, тринадцать килограммов потерял. И еще одна проблема была. Датчики медицинские тогда к телу приклеивали. За месяц на месте, где их крепили, язвы образовывались. Когда сняли скафандр, кожа отваливалась вместе с датчиками.

Корабль, в котором проходил мой зачетный эксперимент, назывался «Восток-0». Все свои замечания и ощущения я записал в бортовой журнал, который потом передал Гагарину».

Почти то же самое могли бы рассказать о своей работе и товарищи Нефедова по отряду испытателей. Я привел здесь столь длинную цитату не только для того, чтобы читатели могли понять и оценить труд испытателей космической техники, но и для того, чтобы показать, что любой из описанных экспериментов, стань он известен газетчикам, вполне мог породить очередной «секретный космический полет». Соответственно, испытатель мог стать «пилотом» такого корабля и влиться в славные ряды «фантомных космонавтов». Вполне

вероятно, что какой-нибудь из космических мифов так и появился.

Но, несмотря на имевшиеся возможности, никто из испытателей «космонавтами-призраками» не стали. В этом им несказанно повезло. Они так и остались Испытателями, с большой буквы. И гордятся этим званием.

Но среда советских испытателей все-таки дала некоторое количество «фантомных космонавтов». Не так много, как того можно было бы ожидать.

Первыми «космонавтами-призраками от испытателей» стали Алексей Качур, Алексей Белоконов, Иван Грачев, Владимир Заводовский и Геннадий Михайлов. О них я подробно уже рассказал в четвертой и пятой главах этой книги. Отмечу только, что это были испытатели авиационной техники, менее секретные, чем их «космические» коллеги. Вероятно, поэтому и оказались они героями «фантомной космонавтики». Испытателей космической техники же засекретили настолько, что их имен мы не знали даже тогда, когда стала, например, появляться информация о космонавтах гагаринского набора.

Кроме уже названных выше испытателей (Качур, Белоконов и другие) в состав отряда «фантомных космонавтов» вошли еще несколько летчиков-испытателей (например, Владимир Ильюшин), а также Никитин и Ветер. О них я поговорю чуть подробнее.

Первый из них хорошо известен всем тем, кто интересовался историей авиации. В 1950-е годы достаточно часто на страницах советской печати мелькала фамилия парашютиста Николая Константиновича Никитина. Ему принадлежало множество всесоюзных рекордов и несколько мировых. В том числе и затяжной прыжок с высоты 14,5 тысячи метров.

Когда началась подготовка первых советских космонавтов и стало ясно, что без тренировочных прыжков будущим покорителям Вселенной не обойтись, Никитин был назначен инструктором отряда по парашютной подготовке.

Георгий Шонин в своей книге «Самые первые» приводит примечательный диалог Германа Титова и Николая Никитина, состоявшегося во время первой встречи космонавтов со своим инструктором:

«...Герман Титов заявил:

– Лучше летать, чем прыгать.

– Значит, вы не любите прыгать? – спросил Николай Константинович Германа Титова.

– Не очень, но если надо, то буду, – был ответ.

– За прямоту – хвалю. А прыжки вы полюбите, – заверил инструктор, – обязательно полюбите.

– Сомневаюсь, – упрямо заявил Титов.

– Не сомневайтесь. Будете выпрашивать дополнительные прыжки, уверяю вас».

А ведь прав оказался этот удивительный человек, энтузиаст парашютного спорта. Полюбили парашютные прыжки космонавты. Полюбили и самого Николая Константиновича.

Его жизнь оборвалась трагически – 28 мая 1963 года он погиб, совершая очередной прыжок. Но свою главную задачу – научить космонавтов прыгать с парашютом (и полюбить это занятие) – он выполнил полностью.

Имя Никитина часто упоминали в 1960-х годах в перечне погибших советских космонавтов. Не в нашей печати, естественно. Тогда в него включали всех, чьи имена мелькали, близко или далеко, но рядом с космонавтами. Его не отправляли на орбиту, не делали его «пленником орбиты», но достаточно долго его считали одним из тех, кто готовился к космическим полетам, но погиб в ходе предполетных тренировок. Каким путем «вычислили» Никитина, сказать трудно. Да это и не важно. Главное, что сейчас мы знаем о нем все.

И еще одна фамилия в списке «фантомов» – Константин Ветер. Как правило, и ему не приписывают участие в каком-то конкретном полете. Если и вспоминают, то пишут кратко: «Космонавт Ветер». От его фамилии веет романтикой. Может быть, поэтому его и записали в космонавты?

Ветер – реальный человек, долгое время работавший в Центре управления полетом. О своей профессии он сам говорит кратко: «Инженер-испытатель».

Космосом Ветер «заболел» вскоре после полета Юрия Гагарина. Он не раз пытался попасть в отряд и приступить к тренировкам. А пока медики решали его судьбу, Ветер упорно готовился. Участвуя в испытаниях, он показывал такие феноменальные результаты, которые не снились членам отряда космонавтов. В барокамере без кислородного аппарата «поднимался» на высоту 8,5 километра, мог за 15 часов пройти 100 километров, совершал по 5–6 прыжков с парашютом в день, переносил запредельные перегрузки на центрифуге. И еще многое другое было в его активе. Но пассив...

Вот цитата из второго тома книги Николая Каманина «Скрытый космос». Запись датируется 28 марта 1966 года:

«Получил письмо от Константина Ветра – кандидата в космонавты. Он несколько лет очень упорно и настойчиво готовит себя к космическим полетам. Наши врачи дали заключение: «Психически ненормален». Сначала я усомнился в справедливости заключения генерала Бородина, но... сам Ветер подтверждает диагноз врачей. В своем письме полковнику медицинской службы Федорову Ветер заявляет, что он будет прыгать с парашютом с 400-метровой скалы. Есть в письме и другие места, которые наводят на грустные размышления. Очень жаль этого начинающего сумасшедшего – он обладает такой волей и целеустремленностью, каких мало у нормальных людей».

Я не могу ничего сказать о психическом состоянии Ветра. Возможно, что это и так, и правы были генералы. А отменная физическая подготовка – это своеобразная «компенсация» других недостатков. Может быть, это и не так, и только интриги помешали испытателю добиться своей цели. По крайней мере, так считает сам Ветер. Настоящим космонавтом Ветер так и не стал, а вот в ряды «фантомных» угодил давно и надолго, если не навсегда.

ГЛАВА IX

Кто же победил в лунной гонке?

Огромная волна слухов о секретных космических полетах возникла под влиянием «лунной гонки», которую во второй половине 1960-х годов устроили ведущие космические державы (СССР и США).

Трудно назвать дату, когда соревнование было начато. Считается, что это произошло 25 мая 1961 года, а «застрельщиком» выступил президент США Джон Фицджеральд Кеннеди, провозгласив на весь мир национальной целью американского народа высадку человека на Луне «еще до конца текущего десятилетия». Также утверждается, что Советский Союз присоединился к борьбе за наш естественный спутник через три года.

Я не согласен с этой датировкой и думаю, что гонка началась на пару лет раньше. И инициатива была, скорее, обоюдной, чем чисто американской.

Если ознакомиться с воспоминаниями очевидцев тех событий с нашей стороны, например, с книгами Бориса Евсеевича Чертока, являвшегося в конце 1950-х годов заместителем Сергея Павловича Королева, можно прочесть между строк, а иногда и в самих строках, что к полету человека на Луну советские конструкторы стали готовиться практически одновременно с началом подготовки к запуску первого спутника. Пусть это происходило неявно, пусть соответствующие позиции отсутствовали в плане работ. Но как иначе оценить все те проработки, которые делались в ОКБ-1 и которые были необходимыми

шагами на этом пути. Я говорю о пусках автоматических станций на попадание в диск Луны, фотографирование ее поверхности, планы мягкой посадки и так далее, и тому подобное. В 1964 году эти работы были лишь подкреплены соответствующим постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР. Но у нас тогда многие подобные документы лишь констатировали факт, а не инициировали его. Так было и в данном случае. А утверждение, что мы устремились к Луне на три года позже американцев, очень удобно для объяснения нашего поражения.

Но в данной книге речь не идет о точной датировке начала «лунной гонки». Также я не намерен выяснять, почему мы ее проиграли. Об этом, дай бог, еще будет повод поговорить подробнее в какой-нибудь другой книге.

А пока вернемся к разговору о тех событиях, которые привели к появлению очередных «фантомных космонавтов», которых смело можно окрестить «лунатиками».

Развернувшаяся в космосе между СССР и США борьба за Луну характерна тем, что американцы никогда не скрывали ни своих целей, ни своих планов. О том, когда будут происходить и испытательные полеты вокруг Земли, и полеты к нашему естественному спутнику, знал весь мир. А вот о наших планах не знал никто, кроме узкой группы посвященных. Как оказалось впоследствии, точных данных о проводимых в Советском Союзе работах по лунной тематике не имела и американская разведка – КГБ умудрился контролировать все каналы, по которым информация шла в ЦРУ, и снабжал конкурента теми данными, которые позволяли и нам претендовать на победу. И хотя это не помогло, но шанс первыми побывать на Луне или около нее мы все-таки имели.

Закрытость советской лунной программы, как за несколько лет до этого программы пилотируемых полетов по околоземной орбите, привела к тому, что сначала в нашей стране, а потом и по всему миру стали ходить слухи о секретных полетах, которые совершались нашими космонавтами на «пути к Селене». Причиной возникновения большинства из них я бы назвал нежелание советских людей смириться с тем фактом, что «лунную гонку» мы проигрывали. А если верить официальным источникам, то и не участвовали в ней. Простые граждане Советского Союза не могли смириться с этим. В голове не укладывалось, что наша страна, которая в первые годы космической эры обладала практически всеми пионерскими достижениями в освоении космического пространства, первый спутник, первый человек в космосе, первая женщина на орбите, первый выход в открытый космос, первые автоматические станции к Луне, Венере, Марсу и так далее, вдруг оказывалась на вторых ролях. Поэтому в «городском фольклоре» и появились те страницы, которые, по логике вещей, непременно должны были присутствовать в космической летописи.

Ну а если без лирики, то вот какие слухи того периода о полетах «фантомных космонавтов» циркулировали в период противостояния СССР и США. До начала 1970-х годов они касались исключительно советских устремлений к Луне. Американские «лунатики» появились позднее.

Первые данные о якобы предпринятых в Советском Союзе неудачных пусках космонавтов к Луне датируются мартом 1968 года. Их появление, прямо или косвенно, связано с двумя важными событиями, которые произошли в деле освоения космического пространства годом ранее. Позволю себе их упомянуть.

Одним из этих событий стала трагедия, происшедшая 27 января 1967 года на мысе Канаверал. Во время наземной тренировки экипажа космического корабля «Аполлон-1» в кабине случился пожар и трое астронавтов, находившихся там в момент появления огня, погибли. Спасатели, вскрывшие кабину спустя всего минуту после получения сигнала о возгорании, не смогли ничего сделать. Им осталось лишь констатировать смерть.

Так как шла подготовка к первому испытательному рейсу на околоземную орбиту по лунной программе, то многие расценили эту трагедию как своеобразный «подарок», позволявший Советскому Союзу опередить американцев. Пока еще на мысе Канаверал разберутся в случившемся! Пока еще подготовят следующий полет! А мы тут как тут!

Но... недолго музыка играла. Спустя три месяца и советским людям пришлось пережить потерю – при возвращении с орбиты во время испытательного полета корабля «Союз-1» погиб летчик-космонавт Владимир Михайлович Комаров. Истинные причины случившегося долгое время оставались тайной. Как проходил тот полет, мы узнали спустя четверть века.

Но 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 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.

А космическая мифология тут же пополнилась первой лунной легендой о двух космонавтах, которые находились на борту «Зонда-4» и погибли. С этим неудачным полетом связали даже гибель Юрия Гагарина 27 марта того же года. Вместе с ним тогда погиб командир авиационного полка, в котором происходили тренировочные полеты, Герой Советского Союза полковник Владимир Серегин. И хотя авиационная катастрофа произошла через три с половиной недели после старта с Байконура, существует предположение, что экипаж самолета погиб не там и не тогда, когда об этом сообщили.

Мне довелось встречать довольно подробное изложение этой версии. Ее авторы обычно оперируют некоторыми неясностями в биографии Юрия Гагарина, датируемыми как раз мартом 1968 года. Действительно, есть в ней упоминание о пребывании группы космонавтов на Байконуре, как раз тогда, когда запускался «Зонд-4», есть довольно общие слова о каких-то тренировках, в которых Юрий Алексеевич участвовал, без указания того, где они проходили и в чем заключались. Но все эти «тонкости» можно заметить, если к этому стремиться. А так...

Ну что необычного в том, что космонавт побывал на космодроме, где ему приходилось бывать неоднократно? Ну что необычного в том, что он где-то тренировался? Не все стороны советской космонавтики были тогда открыты для широкого взгляда, поэтому и этот факт носит весьма общий характер.

Сторонники версии гибели Гагарина и его напарника в аварии «Зонда-4» полагают, что три с половиной недели, в течение которых гибель первого космонавта планеты скрывалась, были искусственно «заполнены» представителями спецслужб, готовивших авиакатастрофу. Иначе говоря, мы якобы имеем дело с грандиозной мистификацией, призванной скрыть истину.

Опровергнуть эти бредни довольно легко – не было необходимости городить огород, когда можно было все сделать гораздо проще. Как это делалось не раз и не два. Никто не мешал уже на следующий день после катастрофы «Зонда-4», если бы на его борту действительно находился Гагарин, официально сообщить о его гибели. Например, в автомобильной катастрофе. Или в авиационной катастрофе, как это сделали в октябре 1960 года с Главкомом Ракетных войск стратегического назначения Митрофаном Неделиным, погибшим во время взрыва боевой ракеты Р-16.

Так что все можно было сделать гораздо проще, если бы полет «Зонда-4» был пилотируемым. Но он был беспилотным и гибель Гагарина никак с ним не связана.

Тем не менее мне придется записать Владимира Серегина, погибшего вместе с Гагариным, в разряд «фантомных космонавтов». И делаю я это не только в связи со слухами о неудачном старте к Луне, но и в связи с некоторыми другими публикациями из западной прессы об этом человеке. Многие газетчики просто не могли себе представить, что вместе с Гагариным в кабине самолета находился человек, не входивший в отряд советских космонавтов. Соответственно, не могли поверить в официальную биографию Владимира Серегина.

Еще больше их смутило то, что его похоронили на Красной площади. Тогда существовали определенные правила, где можно было похоронить советского человека. Заслуги Серегина никак не соответствовали статусу тех, кто претендовал на главную усыпальницу страны. Но надо учитывать, что ушел он из жизни вместе с человеком, который заслужил себе самые великие почести – с первым гражданином Вселенной. Смерь уравнила Гагарина и Серегина «в правах», поэтому и похоронили их рядом. Ну а то, что этим местом оказалась Красная площадь... Ну, так получилось.

На самом деле Владимир Серегин никогда не готовился к космическим полетам. Этот замечательный человек был с юных лет беззаветно влюблен в небо. После окончания Тамбовской авиационной школы пилотов он с декабря 1943 года воевал на Украине, в Молдавии, участвовал в освобождении Румынии, Болгарии, Югославии, Венгрии, Австрии. Им совершено 140 боевых вылетов на штурмовку вражеских войск, проведено 19 воздушных боев. За образцовое выполнение заданий командования, личное мужество и героизм он был удостоен звания Герой Советского Союза. После окончания Великой Отечественной войны Серегин остался служить в Военно-воздушных силах. Успешно закончив Военно-воздушную академию имени Н.Е. Жуковского, он стал летчиком-испытателем. За год до своей гибели был назначен командиром авиаполка, приписанного к Центру подготовки космонавтов. Других связей с космосом у Серегина не было до тех пор, пока в дело не вмешались космические мифотворцы.

Кстати, гибель первого космонавта планеты еще долгое время сопровождалась и другими слухами. Были в этом наборе и предположения о реальных причинах катастрофы, официальная версия мало кого удовлетворила. Были и откровенные бредни, по типу, что Гагарин не погиб, а был упрятан в психиатрическую лечебницу из-за проявления нелояльности к руководству партии и правительства. Про версию о похищении Юрия Алексеевича инопланетянами я даже не говорю, она еще более абсурдна.

Какими бы ни были легенды о жизни и смерти Гагарина, но все они демонстрируют только одно – обожание советским народом своего любимца и нежелание смириться с его гибелью. Пожалуй, во второй половине XX века в нашей стране лишь Владимир Высоцкий среди простых людей мог сравниться по популярности.

Следующим событием, которое истолковали как неудачную попытку пилотируемого полета к Луне, стала авария 22 апреля 1968 года ракеты-носителя «Протон-К» с кораблем Л-1. Если бы все закончилось благополучно, то корабль получил бы официальное наименование «Зонд-5». Вполне вероятно, что тогда бы говорили о необъявленном полете двух советских космонавтов вокруг Луны. Ну а так записали еще двух неизвестных в сонм «покорителей Вселенной».

Если посчитать число советских космонавтов, которые к середине 1968 года «погибли» во время аварийных стартов и неудачных полетов, то это будут десятки человек. Недаром в те годы по Советскому Союзу ходили слухи о существовании на Байконуре специального кладбища, на котором хоронили исключительно космонавтов. Кладбище на космодроме действительно есть, как и близ любого другого населенного пункта нашей страны. Но ни один космонавт, летавший или не летавший, на нем не похоронен. Хоронят там тех, кто жил и работал на космодроме. Правда, есть братские могилы тех, кто погиб в катастрофах боевых ракет 24 октября 1960 года и 24 октября 1963 года. Вероятно, эти могилы и стали причиной появления слухов о специальном кладбище для космонавтов.

Но вернемся к полетам 1968 года и, соответственно, к новым слухам о лунной программе.

14 сентября в космос отправился очередной лунный корабль – «Зонд-5». Как ни странно, но мне не удалось отыскать ни одного слуха, который связывал бы эту миссию с секретными пилотируемыми полетами. Это лишний раз доказывает, что логика творцов космических мифов не поддается объяснению.

Может быть, это и не совсем к месту, сей «факт» выпадает из рассказа о лунной гонке, но упомяну здесь имя еще одного «фантомного космонавта», пилота корабля «Союз-2» Ивана Источникова, «совершившего» полет в октябре 1968 года. Корабль этот был беспилотным, совершавшим полет в паре с пилотируемым «Союз-3» (пилот – Георгий Береговой). Но вот сомнения на этот счет высказывались.

И вот в 1998 году на выставке в Национальном музее каталонского искусства в Барселоне (Испания) была выставлена работа художницы Джоан Фонткуберты, на которой был изображен пилот «Союза-2» Иван Источников. Фотографии, компьютерная графика и поясняющие подписи были сделаны столь достоверно и на таком высоком уровне, что спустя несколько месяцев мексиканский журнал «Луна Корнеа» сообщал о полете Источникова как о реальном факте. К счастью, об этом «фантомном космонавте» известно, что это плод воображения художницы. Поэтому не придется искать прототипов этого «героя». Но занести в перечень «космонавтов-призраков» и его придется.

А теперь вновь вернемся к полетам лунных кораблей. Следующий полет («Зонд-6», старт 10 ноября 1968 года) вновь сопровождался слухами о присутствии на его борту двух космонавтов. Причем имя одного из них было названо сразу же – Павел Попович. Как ни странно, но появлению этой информации в немалой степени посодействовали сотрудники НАСА.

Программа полета предусматривала отработку многих бортовых систем, в том числе и линий связи корабля с Землей. В Евпатории, в центре связи, находились космонавты Павел

Попович и Виталий Севастьянов, которые вели переговоры с Центром управления полетом в подмосковном Калининграде (ныне Королеве), используя «Зонд-6» в качестве ретранслятора. Информационный обмен был зафиксирован американцами, решившими в первый момент, что русские летят к Луне. В НАСА даже собирались доложить президенту об очередной «подлянке» со стороны Советов, но потом разобрались и успокоились. Однако о происшедшем стало известно западным журналистам и каким-то образом (может, с помощью радиоголосов?) информация попала в Советский Союз.

После полета американского корабля «Аполлон-8» с тремя астронавтами к Луне в декабре 1968 года стало ясно, что соревнование двух сверхдержав вступило в заключительную фазу. Поэтому и стали появляться сообщения о наших попытках любым способом опередить американцев. Чем ближе была дата высадки американцев на Луне, а о ней был оповещен весь мир, знали о ней и в Советском Союзе, тем чаще стали появлялись сообщения об имевших место попытках запустить советского космонавта.

Пилотируемым кораблем народная молва объявила автоматическую станцию типа Е-8-5, предназначенную для доставки лунного грунта на Землю и погибшую в аварии ракеты-носителя «Протон-К» 14 июня 1969 года. Кстати, об этой аварии не сообщалось, но из моих записей следует, что слухи стали циркулировать уже 18 июня. То есть всего через четыре дня после происшествия. Спасибо «голосам из-за бугра», которые позволяли нам быть в курсе событий.

Второй пуск ракеты-носителя Н-1, состоявшийся 3 июля того же года, также связывался с пилотируемой программой. И, естественно, отправившаяся 13 июля в путь-дорогу станция «Луна-15» (на три дня раньше «Аполлона-11») также, по слухам, несла на своем борту космонавтов.

Даже когда Нейл Армстронг и Эдвин Олдрин уже сделали свои первые шаги по Луне, советский народ не мог смириться с поражением. По Москве в те дни гуляла легенда, что при посадке на поверхность Луны американская лунная кабина «Орел» получила повреждения и не могла взлететь. Спас американцев находившийся в тот момент на луне советский космонавт. Как он там оказался, никто вразумительно сказать не мог, но имя и фамилия назывались – Порфирий Ебенов. Иностранцам понять сложно, но знакомые с русской ненормативной лексикой, прочитав эту фамилию, сразу же поймут и природу происхождения этого слуха, и его «достоверность».

Чуть позже в мифологии стала звучать и другая фамилия советского космонавта – Иванов. Но достоверность происшедшего она не повышает. «Инициатором» перемены фамилии стал народный целитель, создатель собственной методики закаливания Порфирий Иванов. Как-то он заявил, что его способы «совершенствования» человеческого организма столь эффективны, что позволяют путешествовать даже на другие планеты. И что он сам этим уже не один раз занимался. И даже помогал американцам починить их лунную кабину, когда та получила повреждения при посадке.

Как говорится, без комментариев.

Еще один слух появился на рубеже 1960–1970-х годов и повествует о запуске в Советском Союзе космического корабля с двумя космонавтами, которому предстояло отправиться к Луне. При включении разгонного блока произошел взрыв и экипаж погиб. Могу только предположить, что появление этого слуха связано с одним из двух происшествий осени 1969 года: либо с пуском 23 сентября автоматической станции типа Е-8-5, либо с пуском 22 октября станции того же типа. Оба аппарата из-за аварии разгонного блока не смогли вырваться из объятий земного тяготения и вскоре сгорели в атмосфере.

В дальнейшем эта легенда была использована в американском сериале «Мыс» (в отечественном прокате шел под названием «Космодром») в эпизоде «Похороненные в космосе». Иногда пишут, что слухи появились после показа этого фильма по российскому телевидению. Но, и подчеркну это особо, именно слух стал основой сюжета, а не наоборот. Единственным новшеством для «фантомной космонавтики» стало то, что имя одного из

героев телесериала – Андрея Микояна – пополнило список «космонавтов-призраков».

Слух о «захороненных в космосе» стал, пожалуй, последним в серии сплетен о секретных советских лунных экспедициях. Тогда уже всем стало ясно, что наши космонавты на Луне не высадятся. А раз так, то какой смысл обсуждать тему, которая не имеет под собой никаких оснований. Тем более что появились новые поводы для мифотворчества.

Начиная с 1973 года один за другим стали рождаться слухи о секретных полетах к Луне американцев. Одной из причин их появления стало неожиданное свертывание программы «Аполлон» – шестая лунная экспедиция в декабре 1972 года стала последней миссией к нашему естественному спутнику. Хотя велась подготовка еще как минимум к трем полетам. Тогда-то и стали говорить, что была еще одна «испытательная миссия», которую провели еще до исторического полета «Аполлона-11», что во время полета корабля «Аполлон-10» в мае 1969 года, когда проходили испытания лунной кабины, космонавты Томас Стаффорд и Юджин Сернан совершили вынужденную посадку, что отмененные полеты все-таки состоялись. И так далее, и так далее.

Второй причиной волны слухов об американских полетах можно считать разгоревшуюся в те годы дискуссию о фальсификации лунных экспедиций. Многие газеты на полном серьезе утверждали, что все, виденное на экранах наших телевизоров, было снято в кинопавильонах. В качестве аргументов приводились «несоответствия», которые могли увидеть все желающие: развевающийся американский флаг, поворачивающаяся камера, отслеживающая взлет лунной кабины, кресты на фотографиях и тому подобное.

Обсуждение вопроса о «лунных экспедициях, как творении американской кинориндустрии» ведется и сегодня. Можно сказать, что в начале XXI века этому вопросу уделяется даже больше внимания, чем тридцать лет назад. Теме фальсификации посвящено множество публикаций: от толстенных томов до коротких заметок безапелляционного характера. Тем, кого эта тема интересует, я предлагаю прервать чтение моей книги и обратиться к другим источникам. Каким именно, называть не буду, чтобы не создавать им рекламу. Но желающие легко могут их найти на книжных развалах или в Интернете. Сам же не буду касаться этой темы, как и обещал.

Но, как бы то ни было, лунные программы в СССР и в США были закрыты. Так решили политики. А вот «городской фольклор» продолжал рождать все новых и новых «фантомных космонавтов». В этом им немалое содействие оказал Голливуд, выпустивший на экраны художественный фильм о полете «Аполлона-18» (не путать с «Ангаром-18» и «Аполлоном-13»). О «призраках», пришедших к нам с киноэкранов, я еще поговорю, поэтому в этой главе не буду называть имена американских «фантомов», а ограничусь лишь констатацией факта циркуляции таких слухов в начале 1970-х годов.

Потом о теме «лунатиков» надолго забыли и вновь обратились к ней только в конце XX века, когда появился Интернет. Но это было в основном лишь повторение появившейся когда-то информации. С небольшими добавками от «фабрики грез».

Рассказ о лунных «фантомных космонавтах» будет неполным, если не упомянуть об одной «сенсации», которую преподнесли своим читателям некоторые российские средства массовой информации в мае 2003 года.

Все началось с краткого сообщения агентства REGNUM, где говорилось о проходивших на Свердловской киностудии съемках художественного фильма «Первые на Луне». Вот что писал корреспондент агентства:

«Некоторые материалы, на основе которых в настоящее время снимается фильм «Первые на Луне» о полете советского космонавта на Луну в 1937 году, стали известны из источников в архивных кругах. Директор кинокартины «Первые на Луне» (Свердловская киностудия) Татьяна Устюжанина рассказала, что в недавно открытых документах Госархива РФ утверждается, что в 30-х годах на заводе «Уралхиммаш» был создан первый космический корабль, который стартовал к Луне в 1937 году, и советский экипаж

благополучно высадился на ее поверхность. «Фильм, основанный на реальных событиях, снимает кинорежиссер Алексей Федорченко, – сказала Татьяна Устюжанина. – Съемки фильма и монтаж будут закончены по плану в январе 2004 года. Снимаем на площадках «Уралхиммаша», только вот с погодой сейчас не везет. Но фильм выйдет, с финансированием пока перебоев нет, поскольку у нас солидный заказчик – Министерство культуры России». В основу фильма легли киноматериалы, снятые недавно умершим режиссером-документалистом, обширная подборка кино- и фотоархивов НКВД, Минобороны, РАН, а также воспоминания немногочисленных доживших до наших дней свидетелей. Первым космонавтом стал известный в 30-е годы летчик-испытатель, имя которого было впоследствии засекречено. Отряд космонавтов состоял из шести человек, в их число входил лилипут, так как конструкторы первоначально были не уверены, что ракета сможет поднять вес взрослого человека. Сразу после старта связь с кораблем была потеряна, поэтому дальнейшие работы по космической программе СССР были признаны бесперспективными и возобновились только после Великой Отечественной войны. Однако создателям фильма удалось выяснить, что первый советский космонавт все-таки побывал на Луне и сумел вернуться на Землю».

Здравомыслящие люди восприняли это сообщение с улыбкой. Но это здравомыслящие люди. А все прочие, коих оказалось немало, подхватили излюбленную тему секретных полетов и стали бурно обсуждать вопрос «нашего первенства в покорении Луны». Кинематографисты, у которых не все ладилось с производством картины, воспользовались ростом интереса к своей работе и стали выдавать все новые и новые подробности событий семидесятилетней давности.

Вот одно из более поздних сообщений, растиражированных средствами массовой информации:

«В Ливадии под Ялтой и у горы Демерджи в окрестностях Алушты прошли натурные съемки полнометражного игрового фильма «Первые на Луне». Необходимое оборудование для оригинальных сцен предоставила Ялтинская киностудия. Действие картины Свердловской киностудии происходит в 30-е годы XX в. В ее основу легли сенсационные находки историков в государственных архивах Российской Федерации. Как утверждают создатели ленты, секретные документы приводят к выводу, что первый полет в космос произошел еще до войны. Корабль, стартовавший к Луне в 1937 г., был сконструирован и изготовлен на заводе «Уралхиммаш», его экипаж успешно высадился на ближайшей к Земле небесной спутнице...»

Я не мог пройти мимо этих сообщений. И первое, что сделал, это попытался найти первоисточник слухов. Сделать это оказалось совсем нетрудно. На сайте Всероссийского государственного института кинематографии отыскался сценарий художественного фильма «Первые на Луне», написанный Александром Гоноровским и Рамилем Ямаевым. Там он значился в разделе «Биржа сценариев» и был датирован 2000 годом.

Готовя эту книгу, я намеревался привести выдержки из сценария, чтобы проиллюстрировать несостоятельность неожиданно появившегося нового мифа. Но тут в еженедельнике «Собеседник» появилась статья некой Екатерины Баровой, в которой подробно пересказывалось содержание картины. Провинциальные газеты тут же ее перепечатали, сопроводив соответствующими заголовками и восторженными комментариями. Мне показалось правильнее привести здесь некоторые выдержки из статьи в «Собеседнике». Тем самым я убиваю двух зайцев: знакомлю читателя со смыслом мистификации и получаю возможность проанализировать основные «доводы», которые приводят кинематографисты.

Итак, слово г-же Баровой:

«Режиссер картины Алексей Федорченко утверждает, что картина сделана на стыке двух жанров – документального и художественного. По его словам, это в первую очередь документальное расследование и все факты в картине подлинные.

Сценарий держится в строжайшей тайне, но «Собеседнику» удалось достать полный монтажный план (да, это было очень трудно! – смотри написанное несколькими абзацами выше. – А.Ж.) известного режиссера-документалиста Владимира Нахимова. К сожалению, автор умер, не завершив свою работу, но его ученики Александр Гоноровский и Рамиль Ямаев смонтировали уже отснятый материал.

Расследование Нахимова начинается с архивных документов, которые были переданы сотрудниками чилийского МИД специальной комиссии Лиги Наций, созданной в связи с падением гигантского метеорита «Сантьяго» в 1938 году. Очевидцы вспоминают, что с неба летел камень, который вдруг взорвался. Газеты вышли с заголовками «Спор ученых: «Что это было? Болид, комета, марсиане?» В 1992 году чилийская съемочная группа нашла место падения «Сантьяго». Среди деревьев, вросшая в землю, опутанная лианами, наполовину укрытая мхом, лежала черная оплавленная конструкция. Профессор физики, действительный член Британского королевского научного общества Аугусто Реньяна рассказал чилийскому тележурналисту, что находка – часть спускаемого аппарата космического корабля: «Думается, что во время катастрофы объект распался на две части. И это, кстати, подтверждает хроника... Второй частью может оказаться жилой отсек».

Нахимов обратил внимание на загадку метеорита «Сантьяго» благодаря письму одной женщины. Она прочитала в газетах про находку в Чили, провела параллель с известными ей событиями конца 30-х годов прошлого века и решила написать обо всем, что знает о первом советском космонавте. За время расследования режиссеру удалось отыскать еще трех очевидцев тех событий. Он не указывает их имен и фамилий, называя просто свидетелями. Один свидетель служил в цирке лилипутов. Он не имел непосредственного отношения к запуску первой ракеты, но был лично знаком с космонавтом. Второй – один из тех, кто попал в первый отряд космолетчиков (так тогда называли космонавтов). А третий – сотрудник «компетентных органов», который имел непосредственное отношение к «разработке» первого космонавта и конструктора ракеты. Каждому на момент съемок фильма – не меньше восьмидесяти.

Нахимов утверждает, что первым космонавтом («космолетчик» – говорили тогда) был Иван Харламов, известный в те годы летчик-испытатель, после провального запуска первой – «лунной» – ракеты его имя засекретили. Да так, что Нахимову после долгих поисков удалось найти лишь одну фотографию Ивана – с Надей Светловой, медсестрой из группы подготовки полетов.

Свидетель №3 вспоминает, что в тридцатые годы его «контора» любила фиксировать результаты скрытого наблюдения на портативную кинокамеру старого образца. И Нахимову удалось раскопать служебные съемки НКВД со слежкой за Харламовым. За ним начали вести тотальное наблюдение еще в тридцать четвертом году. Уже тогда начался отбор кандидатов в отряд, который Иван успешно прошел. В архивах Минобороны обнаружилась копия повестки на имя Харламова – «вызов на спецмедкомиссию». Вместе с Иваном на комиссию вызвали лилипута, профессионального артиста цирка Михаила Анатольевича Роцина. Михаил служил в одном цирке со свидетелем №1. Медики толком и не знали, с какой целью отбирают столь непохожих кандидатов.

Нахимов нашел фотографию членов комиссии. На ней можно разглядеть Федора Федоровича Супруна. Это генеральный конструктор ракеты. Он единственный из всей комиссии знал цель проводимого отбора. Свидетель №2, также прошедший тот отбор, вспоминает, что они не знали, что это за человек в комиссии сидел: «Было видно, что он

старший, хоть и не врач. Ну, думаю, точно в шпионы набирают! Уже потом, через неделю, когда нас шестеро осталось – представился...»

В 1928 г. Федор Супрун принес в Кремль чертежи ракеты. А через пять лет на этот проект работали уже миллионы человек...

Параллельно шла тщательная подготовка космонавтов: испытания на реакцию, тренировка вестибулярного аппарата, испытания на выносливость, имитация невесомости в бассейне с соленой водой, центрифуга, стрельбище. Хуже всех стрелял маленький человек, циркач Роцин. Лучшие всех – Харламов. Вспоминает второй свидетель: «Может, кому и смешно было, что в отряде лилипут. Только не нам, когда узнали, что воздуха в ракете для нормального человека может не хватить. Пока конструкторы мудрили, Роцин главным претендентом был».

Однако постановлением Государственной комиссии от 25 сентября 1937 года пилотом первого космического корабля был утвержден Харламов Иван Сергеевич. Зимой 1938 года на космодроме в ста сорока километрах южнее Саратова была готова пусковая шахта для первой советской ракеты. За стартом наблюдали члены Государственной комиссии. Харламов в скафандре образца 1938 года занимал почти весь объем отсека ракеты. Один за другим с легким шипением закрыли люки. Контрольный отсчет. Ракета грохочет, вибрирует и медленно поднимается. Вспоминает свидетель № 2: «Со старта все и началось. В самом начале с ракеты сорвало часть обшивки и навигационных приборов. Такой шум стоял, когда листья падали!.. На КП крик... На Супруна смотрят, а он красный. Злой. А тут и связь оборвалась. Через двенадцать минут... Тишина... Только треск в репродукторах... Как будто и не было ничего...»

Ракета взлетела, но по тому, как она взлетела, все посчитали старт неудачным, а Харламова – погибшим.

Конструктор Супрун вскоре бесследно исчез. А в конце жизни был обнаружен в Италии. Как удалось Супруну стать итальянским подданным, для режиссера Нахимова осталось загадкой.

В августе 1939 года во время боев в районе реки Халхин-Гол командир 3-го батальона 2-й стрелково-пулеметной бригады рапортовал начальству о задержании неизвестного, который назвался Иваном Сергеевичем Харламовым, капитаном из отряда в/ч 16450. При проверке списков частей 1-й армейской группировки данное подразделение обнаружено не было. Из медицинского заключения: «Состояние задержанного (слабое зрение, затрудненная речь, нарушение моторных функций конечностей) является следствием давней черепно-мозговой травмы... Общее физическое истощение организма... На голове и теле многочисленные шрамы... Мимика бедная... Зрачки неравномерны... Не исключена возможность галлюцинаций...»

29 октября Харламова поместили в Читинскую психиатрическую больницу. Там-то он и встретил ту самую женщину, которая стала инициатором расследования Нахимова. НКВД проводил дознание прямо в клинике. Из-за своего физического состояния Харламов не смог четко показать, где приземлился. Все, что известно – ему пришлось проделать путь через Полинезию (остров Нуку-Хива), Буку, Китай. Нахимов нашел в Полинезии очевидца, который помнит больного человека, приплывшего на малайском тральщике. Иван Харламов прошел пешком весь Китай с юга на север. Комитетчики недоумевали, как удалось преодолеть оккупированную японцами территорию. Иван утверждал, что в течение всего своего полета вел кино съемку и пленка осталась в жилом отсеке ракеты (том самом, который так и не нашли чилийцы). Из докладной записки начальника 3-го спецотдела НКВД: «В результате проведенного дознания сотрудником вверенного мне подразделения установлено, что «объект № 497» не способен указать место своего приземления. Состояние его здоровья не дает оснований полагаться на данные им показания. «Объект» нуждается в длительном стационарном лечении...»

Свидетельница утверждает, что поначалу Харламов сам хотел лечиться и стойко

переносил все процедуры, вплоть до электротерапии. Свидетельница: «Иван убежал осенью. Через год... Лечение не дало особых результатов... Говорил так же трудно, стал отказываться от процедур... Я пыталась снова научить его писать... Не получилось... Ничего не получилось».

В архивах Нахимов нашел документы с прикрепленными фотографиями мужчин. В «деле» фигурируют тридцать семь человек. Ни один из них как Харламов не опознан. Ивана, оказывается, искали до 1951 года. Искали, да так и не нашли.

А вот Владимир Нахимов, может быть, нашел. Он потянул за единственную оставшуюся ниточку – артист Роцин, друг Харламова. Свидетель №1, артист Тамбовского цирка лилипутов, уверяет, что последний раз видел Роцина в 1937 году, когда его забрали в группу космонавтов. Затем Михаил пропал. Космонавта Харламова свидетель опознал по фотографии, но не очень уверенно. Знал он его под сценическим псевдонимом Гулливер. Первый свидетель: «Он пришел к нам в цирк в сорок шестом. Говорил, что после госпиталя. О Роцине спрашивал. И остался. Сначала за зверями ухаживал. А потом Толстой, наш худрук, номер ему придумал и псевдоним. Только с иллюзионистом в сундуке он выступать не мог – боялся закрытого пространства». Был ли Гулливер Иваном Харламовым? Неизвестно. Во всяком случае, это наиболее вероятная версия о нем. Гулливер бесследно исчез из цирка в конце 1951 года... »

Ловко закрученный сюжет! Не правда ли? Конечно, человек искусства имеет право на многое. Но всему есть свои пределы. Особенно если предпринимается попытка придать вымыслу правдоподобие.

А теперь давайте кратко пройдемся по сценарию и попробуем увидеть те несоответствия, которые сводят на нет все попытки уверить нас в реальности сюжета.

Во-первых, в 1938 году не было зафиксировано падение гигантского метеорита «Сантьяго», о котором упоминается в сценарии и в статье в «Собеседнике». Соответственно, и Лига Наций не создавала никакой специальной комиссии.

Во-вторых, не было в 1930-х годах такого предприятия, как «Уралхиммаш».

В-третьих, безуспешными оказались попытки найти профессора физики, действительного члена Британского королевского научного общества Аугусто Реньяна. В списках общества такой ученый не значится.

В-четвертых, неудачей завершились и поиски главного конструктора космического корабля Федора Супруна. В списках советских специалистов, которые работали по ракетной тематике в 1920–1930-х годах, нет ничего похожего.

Вам недостаточно этих аргументов? Тогда продолжаю.

В-пятых, не было в 1930-х годах технической возможности для совершения такого сложного полета, как экспедиция на Луну с последующим возвращением на Землю. Максимум, что могло бы тогда состояться, да и то лишь в нашем воображении, это прыжок за пределы атмосферы.

В-шестых, трудно представить, что советская пропаганда никак не использовала бы полет для очередной кампании по возвеличиванию социалистического строя. Даже если бы этот эксперимент был не столь триумфальным, как того хотелось бы. Уж если бы истинна не всплыла бы в довоенные годы, то позже кто-нибудь из «сопричастных» точно проговорился.

Вот на этом я поставлю точку в рассказе о «Первых на Луне». Достаточно того, что мы получили в нашу копилку очередного «фантомного космонавта» – Харламова.

И все-таки «авторы» сенсации добились своего – привлекли внимание к проекту и получили от спонсоров необходимые средства. Фильм вышел на экран, но его художественные достоинства оказались не столь интригующими, как сюжет. Сейчас о нем мало кто помнит..

Да, чуть не забыл. Вы, вероятно, обратили внимание на вопрос, вынесенный в название данной главы: «Кто же победил в лунной гонке?» Если поверить «фантомной космонавтике»,

то ими стали вовсе не американцы. И хотя имя первого «лунатика» назвать трудно, на это звание претендуют несколько «человек», но это не Нейл Армстронг. Вот такие лихие повороты в истории покорения Вселенной!

Впрочем, к этому уже можно было бы и привыкнуть, читая эту книгу.

ГЛАВА X Ты кто?

Еще одна страница «фантомной космонавтики», без которой можно было бы и обойтись, но, идя навстречу защитникам животных, помещаю ее в эту книгу. Впрочем, и без чьих-либо просьб ее стоило бы написать, так как о полетах животных в космос пишется гораздо меньше, чем о полетах людей. И не всегда этот дисбаланс обоснован и справедлив.

30 октября 1997 года газета «Комсомольская правда» опубликовала любопытный снимок: клетка с обезьяной, а на ней три таблички. На верхней было написано: «Космонавт «Крош», макак-резус № 27806, участник двухнедельного космического полета на биоспутнике COSMOS-2229 по программе Бион-10, стартовал 29.12.1992 г., посадка на Землю 10.01.1993 г.». На средней была надпись следующего содержания: «Дублер космонавта «Крош», макак-резус № 27803, родился 15.05.1989 г. в Тамышском питомнике ИЭПит АМН СССР». Ну а на нижней: «Космонавт «Иваша», макак-резус № 26157, участник двухнедельного космического полета на биоспутнике COSMOS-2229 по программе Бион-10, стартовал 29.12.1992 г., посадка на Землю 10.01.1993 г.». К фотографии прилагалась статья Александра Милкуса «Труд сделал из обезьяны человека, а Королев – космонавта».

Несмотря на то что речь в статье шла исключительно о программах медико-биологических экспериментов с приматами, эта публикация инициировала новую волну слухов из сферы «фантомной космонавтики». Правда, на этот раз творцы мифов рассказали о секретных космических полетах наших далеких предков (если, конечно, верна теория Чарльза Дарвина) – обезьян. Оказывается, были и такие «полеты». И об этом я расскажу.

Но прежде напишу о реальном участии наших ближайших родственников в освоении космического пространства и перечислю все пуски, которые состоялись в США и в СССР (России) в рамках этих программ. Сначала придется немного повториться и вновь упомянуть четыре пуска «Фау-2», которые были осуществлены американцами в конце 1940-х годов. Этими полетами и начинается программа освоения космоса обезьянами.

В этих полетах в головной части ракет находились герметичные кабины с биологическими объектами. Кроме всякой мелочи (насекомые, тритоны, саламандры и прочее), в них находились и обезьяны. Их всех называли «Альбертами», а различали только номерами – «Альберт 1-й», «Альберт 2-й», «Альберт 3-й» и «Альберт 4-й».

Неудачи, которые преследовали американцев в те годы, заставили их отказаться от новых полетов обезьян на борту «Фау-2», но не заставили отказаться от дальнейших экспериментов с макаками и шимпанзе. Чтобы продолжить исследования, было решено сменить ракету. В качестве носителя избрали «Аэробы». К тому же американцы изменили методику подготовки животных. Но успех пришел не сразу.

Первый пуск «Аэробы» по биологической программе, состоявшийся 18 апреля 1951 года, также закончился гибелью обезьяны. В ходе полета удалось достигнуть высоту 61,2 километра и даже возвратить контейнер на землю. Но вот обезьяна погибла. Об этом пуске, проходившем под эгидой ВВС США, известно не так и много. В документах даже не указывается кличка подопытного животного. Иногда, по аналогии с обезьянами, летавшими на «Фау-2», «пилота» именуют «Альберт 5-й».

Следующий старт состоялся 20 сентября того же года. Это было первое успешное возвращение обезьяны из верхних слоев атмосферы (максимальная высота подъема головной части – 70,8 километра). Животному удалось выжить и после возвращения в привычные

условия земного тяготения. Иногда и этого «пилота» именуют «Альбертом». Это уже шестая обезьяна с такой кличкой. Реже называют именем собственным – «Йорик», в честь шекспировского героя.

В дальнейшем все американские обезьяны обзаводились собственными кличками. Так, запущенная 22 мая 1952 года очередная «Аэроби» несла на борту двух представителей мира животных – обезьян «Пэта» и «Майка». Этот полет также закончился успешно, но так как и он проходил по программе ВВС США, то сведения об этом рейсе публиковались очень дозированно и узнать какие-либо частности не удастся до сих пор.

Потом у американцев был шестилетний перерыв в полетах обезьян. Объясняется это довольно просто – не было необходимости. Следующий полет состоялся 28 мая 1959 года. Животное размещалось в головной части баллистической ракеты средней дальности «Юпитер», а сам полет проходил в рамках программы создания возвращаемых аппаратов. «Пилотом» в тот раз была макака «Эйбл».

Ну а потом стали приближаться сроки реализации программы «Меркурий», и наших «родственников» вновь привлекли к экспериментам. Первые испытательные полеты также состоялись по баллистическим траекториям. Один из пусков в рамках этой программы состоялся 4 декабря 1959 года с полигона «Уайт-Сэндс» в штате Нью-Мексико. На борту ракеты «Литтл Джон» находилась макака «Сэм». Полет прошел успешно, была достигнута высота 85 километров. Животное благополучно возвратилось на Землю.

Таким же успешным был и второй пуск «Литтл Джона», состоявшийся 21 января 1960 года с полигона «Уоллопс» в штате Вирджиния. На этот раз ракета поднялась всего на 15 километров (это была плановая отметка), после чего капсула с животным приводнилась в Атлантическом океане. Макаку «Мисс Сэм» подобрали спасатели и эвакуировали на полигон. Вся операция по поиску и спасению заняла 30 минут. Это и было главной задачей пуска.

Спустя год, 31 января 1961 года, состоялся суборбитальный полет корабля «Меркурий». Его можно считать первым по-настоящему космическим путешествием обезьяны. Шимпанзе «Хэм» поднялся на высоту 250 километров и приводнился в 676 километрах от места старта. Через 4 часа капсулу с обезьяной выловили из океана.

В целом состоявшийся полет рассматривается как успешный, несмотря на то что по ходу рейса возникли некоторые проблемы. Так, из-за срабатывания двигателя системы спасения корабль достиг большей высоты и пролетел большее расстояние, чем планировалось. Кроме того, истощение запасов кислорода вызвало преждевременное (на несколько секунд) отделение кабины корабля.

Проведение спасательной операции после приводнения корабля в Атлантическом океане прошло нормально, хотя некоторое количество воды все-таки попало в кабину из-за нарушения ее герметичности.

Полет «Хэма» проложил путь в космос американцам Алану Шепарду и Вирджилю Гриссому, которые спустя несколько месяцев точно так же по суборбитальной траектории прикоснулись к космосу. Помните, у нас иногда шутили, что Юрий Гагарин часто задавался вопросом, кто он: первый человек или последняя собака в космосе. Точно также и Шепард мог спросить: «Кто я: первый американец или последняя обезьяна?».

После того исторического во всех смыслах этого слова полета «Хэма» американцы экспериментировали с обезьянами в космосе еще несколько раз.

29 ноября 1961 года состоялся орбитальный полет корабля «Меркурий-5». Это был зачетный пуск перед аналогичной миссией американского астронавта Джона Гленна, которую он совершил 20 февраля 1962 года. Ну а в тот раз на борту вместо человека был шимпанзе Энос.

О следующем полете практически ничего неизвестно. Его провели военные при пуске 10 декабря 1961 года межконтинентальной баллистической ракеты «Атлас». Полет совершила макака «Скэтбэк».

А в 1969 году американцы отправили на орбиту «Бонни». Сначала все шло хорошо, а потом медики заметили изменения в поведении подопытного животного: участился пульс, обезьяна стала издавать резкие звуки, отказывалась принимать пищу. Было принято решение об аварийном прекращении полета. Спускаемая капсула приводнилась в Атлантическом океане, но «Бонни» умер на руках ученых.

После погребения «Бонни» и гибели четырех оставшихся на Земле контрольных обезьян в Штатах разразился громкий скандал. Вопрос разбирался в самом Конгрессе США, где было решено: запретить использование обезьян в качестве подопытных животных в космических полетах. Этот запрет сохраняется и поныне и никто его нарушать не намерен. Более того, когда в 1990-х годах встал вопрос об отправке на пенсию животных, которые некогда были отобраны для экспериментов, защитники животных развернули широкую кампанию и добились того, чтобы обезьян не использовали для губительных медицинских экспериментов (проверка действия различных вакцин), а предоставили возможность коротать свою старость в специализированном питомнике. Там они и живут. Их содержание обходится НАСА в десятки миллионов долларов. Но, и давайте это признаем, они того заслужили.

В США был еще ряд полетов, в которых в качестве «экспериментального материала» выступали небольшие обезьяны. Но они прошли практически незамеченными средствами массовой информации.

В Советском Союзе эксперименты с обезьянами начались уже после того, как в США был введен запрет на их участие в космических полетах. До этого отечественные специалисты отправляли на орбиту собак, крыс, мух, жуков. Нельзя сказать, что обезьяны были совсем забыты, но их участие в опытах ограничивалось земными рамками. Например, когда готовили полет Терешковой, на центрифуге крутили самцов и самок, чтобы выяснить, чем отличается реакция женского организма на гравитационные нагрузки от реакции мужского организма. Однако решение о масштабном использовании обезьян в космических экспедициях было принято только в 1978 году. Тогда же начался отбор в «обезьяний отряд».

Советские специалисты пошли по иному пути, нежели американцы, учтя их ошибки. Так, если в США для полетов в космос готовили макак-неместринов, то наши решили использовать в этих целях макак-резусов. Макаки-неместрины слывут среди обезьян самыми умными, на голове у них есть «академическая шапочка», а в кругах знатоков к ним намертво приклеилось прозвище «Раввин». Макаки-резусы более агрессивны, уровень адреналина у них в крови выше, чем у сородичей. А значит, они лучше приспосабливаются к новой среде.

Отбирали обезьян также придирчиво, как людей. Из кандидатов только половина была допущена к тренировкам. Курс подготовки длился два года. Может показаться странным, но обезьяны во многом превосходили людей. Особенно там, где речь шла о компьютерах. С джойстиками они осваивались за несколько занятий, а цикл из восьми компьютерных игр постигали за два месяца.

Первая пара – «Абрек» и «Бион» – отправилась в полет в 1983 году. Любопытная деталь, клички животным давали не ученые, а дети города Мирный, в котором живут испытатели космодрома Плесецк. Единственное требование, которое при этом предъявлялось, чтобы имена «пилотов» начинались с определенных букв русского алфавита. В первом полете это были «А» и «Б», во втором – «В» и «Г», и так далее.

Всего состоялось шесть обезьяньих полетов. В 1985 году на орбите побывали «Верный» и «Гордый», в 1987 – «Дрема» и «Ероша», в 1989 – «Жаконя» и «Забияка», в 1992–1993 – «Кроша» и «Иваша», в 1996–1997 – «Лапик» и «Мультик».

Первые пять экспедиций на орбиту закончились успешно, а вот во время последней случилась неприятность, в которой российские ученые винят своих американских коллег, которые были привлечены к участию в экспериментах. К 1997 году финансирование программы «Бион», в рамках которой обезьяны летали в космос, в большой степени осуществлялось американским аэрокосмическим управлением. Ну а кто платит деньги, тот и

заказывает музыку. Так было и здесь.

Через сутки после благополучного возвращения «Лапика» и «Мультика» на Землю американцы решили их прооперировать. Что конкретно интересовало медиков, сказать не могу. Но это был очень опасный эксперимент – в первые трое суток организм еще не адаптировался к земным условиям, вырабатывается недостаточное количество адреналина. «Мультик» умер под скальпелем – не выдержал анестезии. Его напарник «Лапик» с трудом выжил.

После смерти «Мультика» под нажимом обществ защиты животных американцы прекратили финансирование программы «Бион». Ну а в России, как всегда, денег на это не нашлось. Поэтому теперь обезьяны в космос не летают. И когда полетят в следующий раз, неизвестно. А может быть, вообще больше не будут летать.

Кроме США и СССР, обезьяньими пусками отметилась и Франция. Это были два пуска по баллистической траектории. Оба состоялись в 1967 году: 7 марта на высоту 233 километра взлетела макака «Мартин», а 13 марта – макака «Пьер». Для экспериментов была использована геофизическая ракета «Веста». Оба полета прошли успешно. В том смысле, что обезьяны не погибли.

Ну а теперь давайте вспомним о «фантомной космонавтике». История об участии обезьян в советской лунной программе 1960-х годов, которую я хочу пересказать, вышла из под пера известного американского исследователя истории космонавтики Дуэйна Аллена Дэй. Это была попытка серьезного человека немного отвлечься от своей работы и пошутить. Однако многие газеты и журналы отнеслись к этому достаточно серьезно и перепечатали ее как научную работу, а не как сатиру на мифотворцев. Что лишний раз демонстрирует «весомость» слов тех, кому принято доверять.

Согласно Дэйу работы с обезьянами начались в Советском Союзе в 1963 году, одновременно с началом работ по лунной программе. Первоначально предполагалось использовать животных для проверки работы системы жизнеобеспечения космических кораблей в земных условиях. Но очень быстро возник проект полета обезьян на борту корабля, которому предстояло облететь Луну и возвратиться на Землю. Однако разработка корабля задерживалась, первые пуски «Зондов» (так советский лунный корабль именовался в открытых источниках) прошли без системы жизнеобеспечения, что делало невозможным размещение на них животных, и специалисты стали задумываться над новыми планами использования животных в лунной программе. Было решено перевести обезьян на подготовку к полетам на автоматических станциях типа Е-8-6. Эти аппараты конструировались для отработки систем жизнеобеспечения лунного корабля и отработки выхода аппарата на селеноцентрическую орбиту. При этом их возвращение на Землю не предполагалось.

Дэй сознательно указал обозначение, которое никогда в советской космической программе не применялось. Был проект Е-8 (доставка на поверхность Луны самоходного аппарата – лунохода), был проект Е-8-5 (автоматический забор лунного грунта и возвращение его на Землю). А вот обозначение Е-8-6 в документах советских конструкторов никогда не встречалось. Чтобы серьезные исследователи не купились на шутку, Дэй и применил эту не существовавшую в действительности кодировку. Но, похоже, он перестраховался – те, кто воспринял его рассказ всерьез, на такие мелочи внимания не обратили.

Но продолжу пересказ статьи Дэй. Разработка корабля для обезьяньего рейса к Луне шла очень трудно. Основной причиной постоянных отсрочек с первым полетом было отсутствие необходимых для продолжения работы денежных средств – финансирование проходило через фирму Владимира Челомея, который после отставки Никиты Хрущева с поста первого секретаря ЦК КПСС находился в немилости у новых властей. Результатом этого стало закрытие программы Е-8-6. Но вместо нее появилась программа Е-8-7 (также выдуманное обозначение), предполагавшая посадку на поверхность Луны автоматического

аппарата с обезьяной на борту. Но это была лишь часть эксперимента, который планировался. Так как Е-8-7 не обладал возможностью возвратить обезьяну на Землю, конструкторы решили использовать для осуществления этого полета еще один аппарат из «лунной серии» – Е-8-5 (а вот это уже реальное обозначение).

План этой экспедиции выглядел следующим образом. Сначала предполагалось посадить на Луну Е-8-5 с возвращаемой ступенью. Через неделю в непосредственной близости от первого аппарата садился второй, с «пассажиром» на борту. Сразу же после посадки обезьяна, облаченная в скафандр, должна была покинуть кабину корабля, выйти на лунную поверхность, собрать образцы грунта, а потом направиться к возвращаемому кораблю. Чтобы указать ей направление движения, на Е-8-5 планировалось установить сильный прожектор. Ну а дальше все было «просто»: обезьяна размещалась в новом для себя аппарате, который и доставлял ее домой.

По версии Дзя, разработку в таком варианте поддерживал сам Сергей Павлович Королев. Однако все изменилось после его смерти. Возникли опасения, что столь сложное полетное задание не удастся воплотить в жизнь. Инженеры не могли гарантировать прилунения двух аппаратов в непосредственной близости друг от друга, а медики не были уверены, что обезьяна будет вести себя так, как это было нужно. К тому времени в Институте медико-биологических проблем были обучены пять обезьян – «объекты № 4, 9, 12, 15 и 21». Ни одна из них не прошла квалификационное испытание «по полной программе». Официально программа Е-8-7 была закрыта 15 октября 1968 года.

Но мысли об использовании обезьян в лунном проекте все равно не исчезли. Теперь предполагалось, что «лунный геолог» (проект Е-6-5) будет обитаемым. Станция должна была прилуниться, а специальное устройство должно было провести забор грунта. Роль обезьяны при этом сводилась только к кратковременному пребыванию на лунной поверхности. При этом облаченное в скафандр животное не должно было удаляться более чем на 10 метров от кабины. Так советские конструкторы собирались испытать в реальных условиях лунные костюмы для космонавтов. Потом обезьяна возвращалась в кабину, и аппарат стартовал в сторону Земли. Таковы были «планы».

К весне 1969 года разработка корабля для полета обезьяны была закончена. В это же время произошли важные «изменения» в составе «обезьяньего отряда». Вместо животных, которых готовили в Институте медико-биологических проблем, было решено отправить в полет шимпанзе, которых отобрали в научных учреждениях советских военно-воздушных сил. Военные сожалели, что к реализации этой программы их подключили столь поздно. У них были «далеко идущие планы» по использованию обезьян-космонавтов в военных целях.

В результате к полетам стали готовиться тринадцать животных. Девять из них, значившихся в документах под номерами 502, 503, 504, 507, 509, 514, 516, 517 и 520, проходили как «основные пилоты», а трое, под номерами 501, 527, 528 и 553, как «дублиеры». Четыре «объекта» (номера 503, 514, 517 и 528) были самками. Несмотря на то что велась подготовка достаточно большого количества обезьян, предполагалось, что состоятся один или два полета. Тем не менее было «сформировано» четыре пары: «509-й» и «504-й», «514-й» и «520-й», «503-й» и «507-й», «528-й» и «553-й».

Когда сроки полета стали приближаться, для участия в нем был выбран «509-й», как наиболее подготовленный кандидат. Его нарекли «Иваном». Однако он так и не полетел в космос. Незадолго до старта «Иван» заболел и было решено его заменить на дублера – «504-го», которого нарекли «Борисом». Старт лунного аппарата состоялся 13 июля 1969 года. В космос его вывела ракета-носитель «Протон-К» с серийным номером 242-01. Официально станция получила наименование «Луна-15» и о присутствии на ее борту обезьяны не сообщалось.

Историки хорошо знают, что тот рейс завершился неудачей – во время прилунения отказали двигатели мягкой посадки и станция разбилась. Но в «фантомной космонавтике» этот полет классифицируется как частично успешный, но «очень секретный». Согласно мифу

корабль мягко приземлился на Луне, но возвращать его на Землю не стали – «Борис», оказавшись в незнакомой среде, повел себя не адекватно. Он просто-напросто убежал. Но есть версия, что все-таки был технический отказ. Когда «Борис» «намеревался» возвратиться в кабину и нажал кнопку открытия дверцы, автоматика не сработала и не «пустила» его внутрь. Одетая в скафандр обезьяна и поныне лежит где-то на лунной поверхности.

Неудача во время полета «Бориса» поставила крест над этой программой. Да и американцы к тому времени высадились на Луне. Соревноваться стало не с кем и не за что. В 1969 году лунный «обезьяний отряд» был расформирован.

Если вспомнить содержание предыдущих глав, то можно заметить, что полет станции «Луна-15» очень любим мифотворцами. На ее борту «летали» и безымянные герои, и «космонавты-чекисты». Как видим, и обезьяны «не прошли мимо» этого рейса, состоявшегося одновременно с историческим полетом «Аполлона-11».

После того как шутка Дея стала широко известна, имя «Бориса», как и его обезьяньих коллег, стало регулярно попадаться в списках фантомных космонавтов. Я не буду этого делать, иначе скоро придется еще более расширить этот перечень и занести в него «фантомных собак», «фантомных мышей», «фантомных коз» и так далее. Хватит нам «призраков» из людской среды, к рассказу о которых я намерен возвратиться.

ГЛАВА XI

Секретные полеты на «Мир»

Орбитальную станцию «Мир» недаром называли гордостью советской космонавтики. В свое время ей «принадлежали» все мыслимые и немыслимые рекорды, которые можно было установить при освоении космического пространства.

И только один рекорд оказался для «Мира» «недоступен». По числу «фантомных космонавтов», которые «работали» на его борту, комплекс значительно отстает и от своих предшественниц, станций типа «Салют», и от американских кораблей многоразового использования, и тем более от советских кораблей типа «Восток».

Мне удалось насчитать в «фантомной космонавтике» только пять «эпизодов», связанных с «Миром». Да и то, все слухи о «секретных полетах» на борт станции были столь невнятные, что не вызвали ажиотажа даже в тех изданиях, которые в предыдущие годы не преминули бы воспользоваться случаем и долго и упорно обсуждали бы «очередные тайны советской космонавтики». Разве что последний «эпизод» удостоился чуть большего внимания. О нем я расскажу в той главе, где речь пойдет о гибели комплекса. Еще об одном «эпизоде» поведаю в главе «Секс в космосе», а о трех других – в этой главе.

Но сначала несколько слов, которые, может быть, объяснят, почему так мало слухов о полетах «фантомных космонавтов» было связано с «Миром». Причиной «невнимания», вероятнее всего, стало время, когда станция находилась на орбите.

Начало эксплуатации орбитального комплекса совпало с окончанием «холодной войны». В СССР началась эпоха перестройки и гласности, и захлестнувший всех нас поток информации о многих «белых пятнах» нашей недавней истории оказался более увлекателен, чем какие-то слухи о полетах в космос, о которых якобы официально ничего не сообщалось. Да и доверие к правительственным источникам существенно укрепилось.

Потом наступило время радикальных изменений на политической карте мира – перестал существовать Советский Союз, возникла единая Германия, был создан Европейский Союз, ушли в небытие старые альянсы, возникли новые. Людям приходилось приспосабливаться к быстроменяющемуся миру и интерес к космонавтике снизился. Если посмотреть на публикации первой половины 1990-х годов, то можно заметить, что о многих космических полетах писала только специализированная пресса. Все прочие газеты и журналы в лучшем случае лишь констатировали факт старта и посадки. Да еще, если случалось какое-то чрезвычайное происшествие.

И лишь в конце прошлого века благодаря всемирной паутине вновь проснулся интерес к освоению космического пространства. Надо прямо сказать, что произошло это во многом благодаря энтузиастам, по крупицам собиравшим информацию о космических полетах, обобщавших ее и делавших доступной через Интернет. Пионерами этого своеобразного движения стали американцы Джонатан Макдауэлл и Марк Уэйд, россияне Александр Красников и автор этих строк. Сейчас подобными делами мало кого удивишь, а было время, когда нас было совсем немного.

Рассказывая о происходивших в те годы изменениях, я несколько отвлекся от основной темы нашего повествования и совсем забыл о станции «Мир», которая уже кружила над Землей. Прежде чем перемены случились, молва успела без лишнего шума «отправить» на борт станции двух космонавтов. Их могло бы быть и больше, но...

Первый слух о «секретном полете» на «Мир» появился тогда, когда в космос отправился космический корабль «Союз ТМ-8». Старт состоялся 6 сентября 1989 года, а на борту находились советские космонавты Александр Викторенко и Александр Серебров. Это был полет пятой основной экспедиции на борт орбитального комплекса.

Программа для экипажа была вполне обычной, если не сказать рутинной. Правда, предполагалось проведение испытаний автономного средства передвижения космонавтов в открытом космосе, то есть «космического мотоцикла». Никаких «специальных» экспериментов на борту станции проводить не собирались. Хотя о такой возможности немало говорили, вспоминая полеты в 1970-х годах «Алмазов». Впоследствии выяснилось, что на «Мире» действительно можно было решать задачи и военного характера. Станция была на это рассчитана. Но это уже другая тема. Тем более что к «фантомной космонавтике» все эти эксперименты в интересах советского военного ведомства отношения не имеют.

Тогда о полете Викторенко и Сереброва много писали. Сейчас вспоминают лишь эпизодически, да и то в основном лишь историки. Полет прошел нормально. Без проблем получилось и возвращение на родную Землю.

Слухи о том, что на корабле «Союз ТМ-8» летали не двое, а трое космонавтов, появились вскоре после сообщения ТАСС о посадке спускаемого аппарата корабля. Как известно, корабли типа «Союз» могут пилотироваться тремя членами экипажа. Полеты 1987–1988 годов «приучили» к тому, что в экипаж всегда включают трех космонавтов. А тут вдруг двое отправились на орбиту.

Вероятно, поэтому и появились слухи о наличии на борту «Союз ТМ-8» и станции «Мир» еще одного участника экспедиции, которого не показывали по телевидению. В некоторых западных изданиях даже прозвучали имя и фамилия этого «секретного космонавта» – Роман Петров. Его задачи были настолько «специфическими», что о них «предпочли» не сообщать официально, как и о самом его существовании. Согласно легенде этот Петров занимался экспериментами с лазерным оружием.

Но, как я уже отметил, наступили новые времена и «сообщение» ряда таблоидов об очередном «секретном полете» было скорее дежурным. О нем практически сразу же забыли и вновь вспомнили только в августе 1990 года, когда на Землю на корабле «Союз ТМ-9» возвратились космонавты Анатолий Соловьев и Александр Баландин. Как и за полгода до этого, экипаж очередного советского пилотируемого корабля «увеличили» на одного человека. На этот раз третьим стал некий Леонид Иванов, который «тренировался» на околоземной орбите по пилотированию военного варианта «Бурана», корабля многократного использования, создававшегося в те годы в нашей стране.

«Жизнь» Романа Петрова и Леонида Иванова оказалась очень короткой. Поэтому и я не буду уделять им много внимания. О том, что такие «фантомные космонавты» когда-то фигурировали в народной молве, сейчас мало кто помнит. В этом нет ничего удивительного – большинство слухов имеют хождение крайне малое время. Правда, есть исключения, как незабвенные Ледовский, Шиборин и Митков, о которых я уже писал.

Если оценить технические возможности корабля «Союз ТМ» и станции «Мир», то

полеты Петрова и Иванова вполне могли иметь место. Но, как и в подавляющем большинстве случаев с «космонавтами-призраками», в них просто не было необходимости.

Во-первых, такие полеты влекут за собой массу других проблем, которые также необходимо учесть при проведении «операции по сокрытию». Как, например, организовать обмен информации между бортом и Центром управления полетом так, чтобы это никто не заметил. И ладно не заметили бы обыватели, которые следят за полетом, питаюсь только информацией, распространяемой официально. Но американская техническая разведка, которая внимательно следила и продолжает следить сейчас за всеми космическими объектами, вряд ли «пропустила» бы обмен по закрытым каналам.

Во-вторых, все те эксперименты, которые «проводили» Петров и Иванов, могли сделать и другие члены экипажей. Это было и проще технически, и гораздо легче организационно. Так зачем было бы городить весь этот огород?

Поэтому сам собой напрашивается вывод: полеты Петрова и Иванова такой же миф, как и многие другие.

Относительно личности Романа Петрова, ставшего прототипом «фантомного космонавта», сказать ничего не могу. Вполне возможно, что образ собирательный и с конкретным человеком никак не связан. Сами понимаете, что фамилия «Петров», ну очень редкая для жителей России. Реже встречаются разве что «Иванов» и «Кузнецов». Шутка.

А вот Леонид Иванов имеет вполне реальный прообраз, причем с человеком, действительно готовившимся к полетам в космос. Правда совершить полет в 1990 году он физически не мог.

Леонид Георгиевич Иванов родился 25 июня 1950 года в небольшом городке Сафоново, что на Смоленщине. В 1971 году окончил Качинское высшее военное авиационное училище летчиков имени А.Ф. Мясникова и был направлен в распоряжение командующего 14-й воздушной армии, в которой и прослужил три с лишним года.

В августе 1976 года Иванова зачислили слушателем-космонавтом в отряд космонавтов Центра подготовки космонавтов. Далее были специальная парашютная подготовка, общекосмическая подготовка, многочисленные зачеты и экзамены и нескончаемые тренировки. 20 января 1979 года Иванова зачислили на должность космонавта в группу авиационно– космических систем отряда космонавтов.

Вполне возможно, что в будущем Иванов пополнил бы ряды реальных покорителей космоса, а не «фантомных космонавтов». Однако судьба распорядилась иначе. 24 октября 1980 года Леонид Георгиевич поднял в небо истребитель МиГ-27, чтобы испытать его на штурм. Это оказался его последний полет. Самолет потерпел катастрофу, и Иванов погиб.

Что произошло с машиной в тот злополучный день, для большинства так и осталось неизвестным. Специалисты, конечно, определили вероятную причину сбоя, приведшего к аварии. Но что это меняет в итоге?

Почему создатели мифов о советской космонавтике вспомнили о Леониде Иванове именно в 1990 году, сказать сложно. Может быть, для придания своей версии некой достоверности? А может быть, кому-то что-то стало известно о настоящем члене отряда космонавтов (тогда мы еще не всех знали поименно) и он решил это использовать?

Как бы то ни было, но «космонавта Романа Петрова» и «космонавта Леонида Иванова» также придется включить в наш список, который к этому моменту уже насчитывает несколько десятков фамилий. И это далеко не конец. Даже в этой главе придется упомянуть еще одно имя – «космонавт Игорь Федров».

Согласно легенде этот покоритель космоса погиб в декабре 1991 года во время неудачного приземления на корабле «Союз ТМ-15». Уже упомянутые выше финансовые трудности советской космонавтики того периода привели к тому, что космические корабли, ресурс которых составлял около 180 суток, летали несколько дольше, чем было положено. Поэтому космонавтам во время спуска с орбиты приходилось рисковать собой, полагаясь только на «авось». Однажды все это завершилось трагично и «космонавт Игорь Федров»

вернуться на родную Землю не смог.

Этой истории я не буду уделять много внимания, так как все в ней выдуманно, от начала и до конца. Хотя бы такой факт – космический корабль «Союз ТМ-15» стартовал 27 июля 1992 года, а приземлился – 1 февраля 1993 года. Таким образом, никто не мог на нем погибнуть тогда, когда до возвращения на Землю оставались долгие месяцы.

То же самое можно сказать и о продолжительности полета – чуть меньше 189 суток. Превышение ресурса находится в «пределах разумного» и маловероятно, что могло как-то фатально повлиять на благоприятный исход дела.

Как родилась эта легенда, установить невозможно. Это уже глубины человеческого сознания, в которые проникнуть весьма сложно. Тем более что непонятно, в чье сознание надо проникать.

А вот выяснить место «рождения» легенды оказалось достаточно просто – появилась она в Нью-Йорке, на Брайтон-Бич, где в обилии проживали и проживают наши бывшие соотечественники. Можно предположить, что от ностальгии по родине, да вспоминая слышанные некогда сплетни о «секретных полетах советских космонавтов», кто-то и пустил слух об очередной «жертве советской космонавтики».

Кто стал прообразом «космонавта Игоря Федрова», сказать сложно. Людей с такой фамилией встретишь не часто. В свое время Федровы появились на Руси из-за оплошности (или лени) писца, который в фамилии «Федоров» «потерял» первую букву «о».

Среди тех, кто имел отношение к космонавтике, Федров не просматривается. Но есть Анатолий Павлович Федоров, который с 1965 по 1974 год готовился к полетам в космос в отряде советских космонавтов. Рискну предположить, что именно он и стал предтечей «космонавта Игоря Федрова». Хотя с уверенностью утверждать сие не могу. Может, и ошибаюсь.

И последнее о «космонавте Игоре Федрове». В 2001 году на Венецианском фестивале с большим успехом демонстрировался короткометражный фильм норвежского режиссера Стефана Фальдбаккена «Космонавт». В нем с абсолютной точностью была пересказана нью-йоркская легенда. Даже фамилия вымышленного космонавта оказалась такой же. И судьба аналогичной – он погиб, возвращаясь на Землю на «просроченном» корабле.

Кстати, Игорь Федров – второй «герой» из истории «фантомной космонавтики», образ которого использован при съемках художественных фильмов. О первом из них я уже писал в главе о лунной гонке (Андрей Микоян). Вполне возможно, что существуют и другие фильмы, сюжеты которых основаны на мифах о «космонавтах-призраках». Но по экранам они прошли незамеченными, без ажиотажа. Поэтому и не могу рассказать о них в этой книге. Думаю, что и двух «героев» достаточно, чтобы проследить «неразрывную связь городского фольклора и киноискусства».

На этом о «секретных полетах на борт станции «Мир» заканчиваю и перехожу к «секретным полетам американских кораблей многоразового использования».

ГЛАВА XII

Необъявленные полеты «Шаттлов»

До определенного момента у американцев не было благоприятной почвы для рождения «космонавтов-призраков». Американцы, в отличие от советских официальных инстанций, всегда достаточно широко освещали свою космическую деятельность, заранее оповещая мир о предстоящих пусках. А их пилотируемая программа тем более всегда находилась под прицелом телекамер. Но «фантомные космонавты» появлялись и в США. Правда, их было гораздо меньше, чем в Советском Союзе. О некоторых из них я уже рассказал в предыдущих главах книги. Сделал это вскользь, так как их «рождение» было настолько спорным, что и посвящать этому вопросу много сил не хотелось.

Однако в середине 1980-х годов ситуация несколько изменилась. Были осуществлены

несколько пилотируемых полетов на кораблях многоразового использования, о проведении которых журналистов информировали за несколько минут до предстоящего старта. Цели этих миссий были засекречены, все они проводились в интересах Пентагона.

А коль появился хотя бы малейший намек на тайну, тут же родились слухи, пытающиеся эту загадку объяснить. И по возможности дополнить. И обязательно приукрасить. Так происходило и у нас, и в Штатах. Поэтому в те годы и появилась целая когорта «секретных американских космонавтов».

Немалую помощь в этом, конечно, оказали «желтая пресса» и прочие масс-медиа. Но в этой главе я расскажу только о нескольких «необъявленных» полетах американских «шаттлов». Все, что породили Голливуд и Интернет, я опишу чуть позже.

Но прежде чем назвать имена американских «фантомных космонавтов», несколько слов о самой программе «Спейс шаттл».

Официальной датой начала работ по созданию кораблей многоразового использования считается 5 января 1972 года, когда тогдашний президент США Ричард Никсон утвердил эту программу аэрокосмического ведомства, согласованную с Министерством обороны. Однако фактически поиск технического облика и целесообразности создания такого рода ракетно-космической системы начался в НАСА еще в сентябре 1969 года, то есть всего через два месяца после первой высадки человека на поверхности Луны. Тогда по поручению президента США была сформирована рабочая группа из числа ведущих специалистов, которым предстояло изучить перспективы развития американской программы по использованию космического пространства. Основной упор при этом должен был делаться на обеспечение национальной безопасности Соединенных Штатов. Иначе говоря, речь шла о разработке концепция использования космического околоземного пространства для размещения военных систем.

Как показал сделанный специалистами анализ, чтобы решить эту задачу, недостаточно было тех технических средств, которые существовали в то время в США. В первую очередь требовалась разработка новых способов выведения грузов в космос. Ракета-носитель «Сатурн-5», позволившая американцам выиграть «лунную гонку», не могла удовлетворить нужды военных, так как фактически полностью исчерпала себя. А если быть точнее, на нее никогда не делалась ставка при разработке военных космических программ – этот мощный носитель создавали как средство доставки человека на Луну. Хотя некоторые варианты боевого применения «Сатурна-5» и существовали, но нельзя было сказать, что этот аспект был для американцев первостепенным. Поэтому от «лунного носителя» отказались практически сразу, превратив его в будущий экспонат аэрокосмических музеев. В конце 1960-х это произошло пока только на бумаге, но уже через несколько лет выводы аналитиков стали реальностью.

Идея «найти эффективные средства превратить ядерное оружие в ненужный и устаревший вид вооружений» была не единственным аргументом в пользу развертывания широкомасштабной программы милитаризации космоса. В недрах американской администрации зрели планы по новому витку гонки вооружений, для которого требовались, прежде всего, новые транспортные средства. Ими должна была стать многоразовая система, которая была призвана заменить все одноразовые носители.

Уже в начале 1970 года в НАСА приступили к интенсивным проектным работам по созданию новых ракетно-космических систем. Были рассмотрены возможности применения полностью многоразовых пилотируемых транспортных систем, орбитальные корабли с одноразовыми подвесными твердотопливными и жидкостными ускорителями. Каждый из предлагавшихся вариантов был подвергнут тщательной оценке с точки зрения риска разработки и затрат. В конце концов, было принято решение строить ракету и корабль в том виде, в каком его и использовали потом.

Космическая система «Спейс шаттл» выполнена по двухступенчатой схеме с параллельным расположением ступеней: первая – твердотопливные ускорители, вторая –

корабль с подвесным топливным баком. Правильнее было бы назвать ее полтораступенчатой, так как «челнок» одновременно является и второй ступенью носителя, и полезным грузом, выводимым на орбиту. Но это уже детали.

При старте включаются двигатели обеих ступеней. На высоте около 40 километров твердотопливные ускорители отделяются от топливного бака и на парашютах опускаются на поверхность Атлантического океана. Затем их вылавливают и на специализированных судах доставляют на ремонтно-восстановительную базу, где происходит их подготовка к повторному применению. Эти ускорители могут использоваться до 20 раз.

Как я уже сказал, второй ступенью является сам корабль с внешним топливным баком. Маршевые двигатели «шаттла» используют топливо – жидкий кислород и водород – из топливного бака, который сбрасывается по завершению полетной программы. Довыведение осуществляется двумя двигателями маневрирования корабля, которые обеспечивают также коррекцию орбиты, сближение с другими космическими аппаратами и торможение при сходе с орбиты. При возвращении на Землю корабль совершает планирующий спуск с самолетной посадкой на специально приспособленную для этого полосу.

Стартовая масса ракетно-космической системы составляет более 2 тысяч тонн, в том числе более 100 тонн приходится на сам «челнок». Максимальный полезный груз, который может быть выведен на орбиту высотой 185 километров, составляет 29,5 тонны. А с орбиты на Землю «шаттл» может вернуть космические аппараты массой до 14,5 тонны. Поверхность орбитального корабля покрыта тепловой защитой, выдерживающей температуру до 1260 °С в течение ста полетов с незначительным ремонтом. Но все эти цифры расчетные. На практике редкий «шаттл» смог выдержать такие нагрузки столь длительное время.

Экипаж корабля включает в себя командира, пилота и до пяти пассажиров, которые не заняты управлением корабля, а проводят работы с полезной нагрузкой или научные эксперименты. Итого семь человек. Правда, это не все возможности «шаттлов». Пару раз на его борту находились по восемь человек. Условия пребывания космонавтов на борту кораблей многоразового использования весьма комфортны и существенно отличаются от того, что предоставляют российские «Союзы». Продолжительность одиночного полета «шаттлов», при их соответствующем оснащении, может составлять до 30 суток. Хотя на практике больше чем на 17 суток эти корабли на орбиту не отправлялись.

На разработку системы «Спейс шаттл» и наземных средств обеспечения ее эксплуатации, проведение всевозможных испытаний и подготовку экипажей ушло девять лет. Хотя первоначально американцы рассчитывали сделать это несколько быстрее. Обошлось все это ни много, ни мало в 16,6 миллиарда долларов в ценах 1979 года. Если пересчитать в сопоставимых ценах на сегодняшний день, эта цифра возрастет как минимум в два раза.

Эксплуатация ракетно-космической системы «Спейс шаттл» была начата в 1981 году полетом «Колумбии» с космонавтами Джоном Янгом и Робертом Криппеном на борту. Их миссия продолжалась 54,5 часа и завершилась успешным приземлением на Базе ВВС США «Эдвардс» в штате Калифорния.

Вообще-то первый полет планировалось совершить на два года раньше. Но слишком велик был риск срыва всей программы работ, поэтому специалисты НАСА много раз переносили дату первого старта, подстраховывая себя на случай возможной неудачи. В конце концов, «шаттл» взлетел. В качестве даты для первого старта американцы выбрали 12 апреля – день, когда в 1961 году в космос отправился первый в мире космонавт Юрий Алексеевич Гагарин.

Сделано это было совсем не случайно. Тем самым американцы подсластили горькую пилюлю для себя и подпортили настроение нам. Если читатели имеют возможность познакомиться с публикациями американской прессы последних лет, особенно апреля 2001 года, то несложно заметить, что большинство изданий США события 1961 и 1981 годов

делают сопоставимыми по своей значимости. Причем сначала довольно много пишут о полете «Колумбии», ну а потом уж мимоходом вспоминают полет Гагарина. А спустя годы, учитывая возможности и нахрапистость американской прессы, о наших достижениях совсем могут позабыть.

В 1981–1982 годах состоялось еще три испытательных полета «шаттлов». Лишь пятая экспедиция на орбиту в ноябре 1982 года была признана эксплуатационной. «Челнок» вступил в строй. С его помощью на околоземную орбиту и на траекторию полета к другим планетам были выведены десятки космических аппаратов. Проведены тысячи всевозможных научных экспериментов.

Интерес представляют одиннадцатый, четырнадцатый и двадцатый по счету полеты «шаттлов». Во время четырнадцатого были сняты с орбиты и возвращены на Землю для ремонта два телекоммуникационных спутника, которые оказались на нерасчетных орбитах во время одного из предыдущих полетов. Спустя некоторое время их вновь отправили в космос.

А в одиннадцатом и двадцатом полетах экипажи «шаттлов» провели ремонт прямо в космосе. В первом случае удалось реанимировать научно-исследовательский космический аппарат для изучения активности Солнца SMM, а во втором – восстановить работоспособность военного спутника связи «Лисат-3».

Еще более впечатляющим событием стал ремонт и обслуживание в космосе орбитального телескопа «Хаббл». Эту операцию проводили в несколько этапов. Сначала на аппарате заменили два блока гироскопов системы наведения, две панели солнечных батарей, установили новую широкоугольную камеру и два магнитометра. Затем вновь меняли гироскопы и устанавливали новое дополнительное оборудование. Наконец, в 2009 году состоялась еще одна миссия к «Хабблу». Еще несколько лет телескоп будет работать в космосе. Ну а потом его сведут с орбиты и утопят в Тихом океане. По расчетам, к этому моменту в космосе начнет работать сменщик – телескоп «Уэбб».

Но своей основной задачи – заменить прочие одноразовые ракеты-носители «шаттл» так и не выполнил. К моменту написания книги (декабрь 2010 года) в США состоялись 132 полета кораблей многоразового использования. Два из них – в январе 1986 года и в феврале 2003 года – закончились катастрофами и гибелью кораблей и их экипажей.

Однако, «шаттлы» отживают свое. Состояться еще не более трех полетов, после чего челноки «уйдут» в музеи. Им на смену должны прийти новые корабли, разработка которых еще только ведется.

А какие надежды в свое время возлагали на корабли многоразового использования! Какие грандиозные планы родились в умах инженеров НАСА!

Система «Спейс шаттл» задумывалась как всеобъемлющая замена всего и вся, что было сделано в американской космонавтике к 1970-м годам. На ее основе в будущем предполагалось создавать корабли, которые должны были отправиться к другим планетам. Сколь непродуманны были эти планы, сегодня хорошо известно. Ну а тогда рассуждали иначе и иначе строили стратегию освоения космического пространства.

По расчетам американских специалистов, для удовлетворения всех насущных потребностей космической программы, как существовавших в то время, так и перспективных, требовалось иметь флот из четырех «челноков». При этом они должны были летать 55–60 раз в год. По сути дела, каждый новый полет должен был начинаться тогда, когда предыдущий «челнок» (или два) еще не возвратился с орбиты.

По численности кораблей многоразового использования американцы свои задачи выполнили. Более 10 лет в их арсенале было четыре корабля: «Колумбия», «Атлантис», «Дискавери» и «Индевер». Сейчас осталось три – разбилась «Колумбия». На каждого из оставшихся осталось по одному полету.

Был построен еще один «шаттл» – «Челленджер», но он взорвался тогда, когда строительство «Дискавери» и «Атлантика» еще только велось. Поэтому американское

правительство выделило средства на строительство «Индевера» и вопрос с требуемой численностью был решен.

Пуски предполагалось осуществлять с мыса Канаверал во Флориде, что обеспечивало выведение грузов на околоземную орбиту с наклоном от 28,5 до 57 градусов, и с Базы ВВС США «Ванденберг» в Калифорнии, что позволяло выводить спутники и корабли на орбиты с наклоном от 56 до 106 градусов. Причем все полеты по военным программам планировалось производить с западного побережья США.

Извините за долгий рассказ о «шаттлах». Мне показалось, что это надо было сделать, чтобы объяснить, почему корабли многоразового использования стали «площадкой» для появления американских «фантомных космонавтов». А то все больше речь шла о советских и российских тайнах, а об американских «скелетах в шкафу» рассказать было недосуг. Теперь восстанавливаю «историческую справедливость».

Планируемая частота полетов кораблей многоразового использования и их возможность применения в военных целях, что изначально означает секретность, и стали причиной появления слухов о том, что такие полеты уже во всю идут. Да и позднее оповещение о предстоящем старте (об этом я уже упоминал выше), давало повод так думать, и привело к тому, что в какой-то момент возникли слухи о «секретных полетах», совершенных в интересах Пентагона. Позже эту тему активно развили американские киношники и теперь уже трудно разобраться в том, откуда пришли «фантомные пилоты шаттлов»: то ли из слухов и сплетен, позже перекочевавших на экраны, то ли из фильмов, которые некоторыми были восприняты не как художественные, а как документальные творения.

Я считаю, что первоисточником их были все-таки средства массовой информации, погнавшиеся за дешевой сенсацией. Ну а фильмы – это уже вторично. Тем более, что существует целая группа «фантомных космонавтов», которые наверняка пришли к нам из Голливуда. Поэтому сейчас разговор только о тех, «корни» которых лежат вне штата Калифорния.

Мне удалось найти сведения о четырех таких «полетах». Думаю, что можно выкопать и больше, но для этого надо ехать в США и дни напролет проводить в библиотеках, просматривая на экране компьютера всю периодику тех лет. Такой возможности нет, да и нет желания заниматься этим. Тем более что находка двух-трех новых фамилий, которые пополнят мой список «космонавтов-призраков», никому не нужны. Да и к истории космонавтики все это имеет настолько косвенное отношение, что заниматься этим вопросом можно только в том случае, если нечего больше делать.

Первый секретный полет «шаттла» датируется мартом 1985 года. В тот год интенсивность американской пилотируемой программы и так была максимальной – за 12 месяцев были запущены и благополучно вернулись на Землю девять кораблей. Но кому-то и этого показалось мало. Поэтому и был предпринят еще один полет, в обстановке абсолютной секретности.

Пятерых астронавтов на орбиту доставил «Челленджер». Полет проходил по программе Пентагона и предусматривал испытание некоторых элементов средств противоракетной обороны, над которой в то время активно работали американские специалисты. Полагают, что во время полета испытывалась лазерная установка для поражения советских баллистических ракет и система наведения на них.

Конечно, теоретически такое могло бы быть. Но вряд ли это осталось бы без внимания со стороны советских средств наблюдения, которые в те годы не упустили бы возможность «разоблачить милитаристские планы Пентагона». Хотя, если изучить график полетов кораблей многоразового использования в тот период, то миссия «Челленджера» неплохо вписывалась в соответствующее «окно».

Второй секретный полет «челноков» датируется ноябрем того же 1985 года. И вновь в экипаж входили пять астронавтов, но в космос они отправились на другом «шаттле» –

«Дискавери». Заказчиком экспедиции опять стало Министерство обороны США, которому требовалось вывести на орбиту разведывательный спутник, изготовленный по новой технологии. Этот аппарат был изготовлен из новых материалов, которые позволяли делать его невидимым. Естественно, чтобы было проще выполнять свою основную задачу – наблюдение за территорией СССР.

И вновь создатели мифа о секретных полетах кораблей многоразового использования попытались для придания слуху достоверности «вписать» его в тот период, когда реальные «шаттлы» не летали.

Третий секретный полет относят к июлю 1986 года. Уже взорвался во время старта «Челленджер». Уже было сообщено, что следующий «челнок» отправится на орбиту тогда, когда удастся выяснить причины январской катастрофы. Но еще не были отменены планы переноса военных пусков с космодрома на мысе Канаверал в штате Флорида на Базу ВВС США «Ванденберг» в штате Калифорния. Вероятно, это и побудило любителей создавать мифы «предпринять» попытку запустить в тот год военный «шаттл» «Энтерпрайз». По существующей версии, этот запуск состоялся с западного побережья США, но, как и гражданский запуск с мыса Канаверал, закончился катастрофой – космический корабль взорвался вскоре после старта. Экипаж погиб.

Легенда о гибели военного «шаттла» менее аргументирована, чем разговоры о полетах в 1985 году.

Во-первых, стартовый комплекс на Базе ВВС США «Ванденберг» в тот момент был еще не готов. Кстати, его так никогда и не достроили.

Во-вторых, «Энтерпрайз» хотя и существовал в реальности, но он не предназначался для орбитальных космических полетов. Его задачей было проведение испытаний во время атмосферных полетов. Даже, если предположить, что после гибели «Челленджера» было принято решение его дооборудовать для полетов в космос, за те несколько месяцев, которые прошли с момента январской трагедии, осуществить это было нереально.

В-третьих, если «Энтерпрайз» погиб летом, то, что же за «шаттл» можно увидеть в ангаре аэропорта Даллеса под Вашингтоном?

Можно привести и другие доводы «против», но версия и так не выдерживает критики.

И, наконец, последний секретный полет «шаттлов» датируется июнем 1988 года. К тому моменту уже были известны причины, погубившие «Челленджер», уже проведена модернизация оставшихся «челноков», уже были объявлены сроки возобновления полетов. Но в НАСА посчитали, что есть смысл провести испытательный полет в тайне, чтобы не наступить на те же грабли и в очередной раз не опозориться на весь мир.

Летом 1988 года в полет отправился «Атлантис». Чтобы свести риск к минимуму, на его борту находились только командир корабля и пилот. Полет продолжался двое суток и закончился успешным приземлением на Базе ВВС США «Эдвардс» в Калифорнии.

Самым сложным в поиске информации об этих «секретных» полетах было необходимость выяснить, кто же находился на их борту. Так как пресса уделяла этим миссиям несравненно меньшее внимание, чем необъявленным полетам советских космонавтов, то и данных о них приводилось гораздо меньше. Обычно, если и писали, то лишь ссылаясь на факт их совершения. А когда разговор заходил о космонавтах на их борту, то указывали численность экипажа, без идентификации его отдельных членов.

И все-таки мне удалось кое-что отыскать. Судя по всему, американские творцы этих мифов особо себя не утруждали и использовали фамилии реальных астронавтов, давая им другие имена.

Так, в качестве командира экипажа «Челленджера», стартовавшего в марте 1985 года, назывался некий Джон Смит. Если обратиться к спискам НАСА, то в них действительно можно отыскать фамилию Смита (астронавт из 9-го набора). Правда, имя его было Майкл. Хотя второе имя этого астронавта действительно было Джон.

Кораблем «Дискавери», отправившимся в полет в ноябре 1985 года, командовал Майкл

Стюарт. И здесь мы имеем симбиоз фамилии реального Стюарта из 8-го набора астронавтов НАСА и вымышленного имени Майкл (настоящего Стюарта звали Роберт Ли).

Командиром военного «Энтерпрайза», взорвавшегося летом 1986 года, обычно называют Уильяма Кросса. Вот этот «герой» прототипа в отряде астронавтов НАСА не имеет. Что, вообще-то, и не удивительно – если уж полет проходил по заданию Пентагона, то и участниками его должны были быть те, кто никак не связан с аэрокосмическим управлением.

Мне приходилось встречать и утверждение, что командиром «Энтерпрайза» был бывший министр ВВС США Эдвард Олдридж. Это реальный человек, который на самом деле готовился к полету на военном «шаттле» по программе STS-62A. Но полет был отменен из-за катастрофы «Челленджера» и никто из высокопоставленных сотрудников Пентагона так никогда и не увидел Землю со стороны.

Эта версия могла бы претендовать хоть на какую-то достоверность, если бы не одно обстоятельство – Олдридж жив и поныне, и довольно часто появляется на телеэкранах. В 2004 году президент США Джордж Буш поручил ему руководство комиссией, которая определила основные направления космической деятельности в свете выдвинутой американской администрацией инициативы по возобновлению пилотируемых полетов на Луну и организации экспедиции на Марс. После прихода в Белый дом Барака Обамы Олдридж числится в отставке, но жив и здоров.

Что касается испытательного полета «Атлантика» в июне 1988 года, то авторы мифа решили не морочить себе голову и отправили в экспедицию Фредерика Хаука и Ричарда Кови. Это реальные астронавты, которые находились на борту корабля «Дискавери», когда он стартовал с мыса Канаверал в сентябре 1988 года. Этой миссией возобновлялись регулярные полеты американских «шаттлов», прерванные катастрофой «Челленджера». Вполне возможно, что кто-то посчитал, что астронавтам надо было потренироваться перед тем, как их увидит весь мир. Вот они и «сгоняли» на пару дней в космос.

Слухов о секретных полетах «шаттлов» могло быть гораздо больше, если бы не трагические события января 1986 года и последовавшее вслед за этим решение американского оборонного ведомства отказаться от использования кораблей многократного использования для вывода своих грузов на орбиту. Сложись все иначе, и конкурировать бы американцам с нашей страной по числу «фантомных космонавтов».

Ну а так, что получилось, то и получилось.

ГЛАВА XIII

Из Голливуда – в космос

Уже давно отмечено, что жители США наивны, как дети. Если у нас в Деда Мороза и Бабу-Ягу перестают верить уже в начальных классах школы, а то и раньше, то за океаном у многих американцев вера, например, в Супермена, Бэтмена или Астерикса сохраняется на долгие годы. Так было, по крайней мере, до 11 сентября 2001 года, когда террористы совершили нападение на Нью-Йорк и Вашингтон и коренным образом изменили мировоззрение американцев. Да и остальной мир стал смотреть на привычные вещи иначе. Не могу сказать, что эти перемены могут порадовать. Жизнь стала жестче, рациональнее. В ней все меньше и меньше остается места для доброго. По мне, так лучше уж вера в Человека-ракету или Человека-паука, чем неуверенность в завтрашнем дне или вечно преследующий страх перед террористами. Но это мое личное мнение, не имеющее к теме данной книге никакого отношения.

Поэтому не будем отвлекаться и поговорим о героях «американского городского фольклора», переместившись в «жизнь» с киноэкрана. Местом их рождения, естественно, стал Голливуд. Или как раньше любили у нас его называть – «фабрика грез». Естественно, нас будут интересовать не фантастические образы, а персонажи в человеческом обличье.

Причем только те, которые тем или иным боком связаны с программой космических полетов.

Надо, правда, оговориться, что далеко не все киногерои становятся «фантомными космонавтами». Бывает так, что фильм, а следовательно, и образы из него, становятся бешено популярными, но так и остаются по ту сторону экрана. А бывает и так, что авторам фильма не приходится предпринимать никаких усилий, чтобы дать своим героям «вторую жизнь». Конечно, помогает этому бизнес, тиражирующий образы киногероев на всем, что продается. Особенно на том, что реализуется ежедневно. Но и это не основная причины для их перехода в новое качество. Какие пружины влияют на то, чтобы экранный персонаж смог преодолеть рубеж, отделяющий выдумку от реальной жизни, я так и не смог понять.

Среди сотен образов, рожденных Голливудом, в списке «фантомных космонавтов американского происхождения» чаще всего фигурируют семь фамилий. Причем не все они были главными героями фильмов. Некоторые были лишь упомянуты по ходу сюжета. Но вот вам превратности судьбы – многие главные герои остались в тени, а эти мимолетные образыполнили список «космонавтов-призраков».

Своим «рождением» американские «фантомные космонавты» Рэнди Кладжетт и Пол Лайнли обязаны писателю Джеймсу Миченеру, автору сценария телевизионного мини-сериала «Космос». Этот фильм с успехом прошел по телеэкранам США в 1985 году. Один из его сюжетов рассказывал о полете корабля «Аполлон-18» в мае 1973 года. Эта лунная экспедиция действительно была запланирована на это время, но не состоялась из-за закрытия программы полетов. В реальный экипаж «Аполлона-18» были назначены Ричард Гордон, Вэнс Брандт и Харрисон Шмитт, однако отправлять в «полет» в мир грез активных членов астронавтов НАСА сценаристы не решились. Для этой роли они выбрали Кладжетта и Лайнли.

В фильме рассказывается о том, как на поверхность нашего естественного спутника была высажена седьмая лунная экспедиция. Во время пребывания на другом небесном теле командир корабля Кладжетт и пилот лунного модуля Пол Лайнли получили значительную дозу радиации. Им пришлось срочно возвратиться на Землю, но спасти их от лучевой болезни медикам не удалось – астронавты скончались через несколько часов после приземления.

Вероятнее всего, своему появлению в списке «фантомных космонавтов» Кладжетт и Лайнли обязаны тому разочарованию, которое царило в американском обществе после закрытия программы «Аполлон». Как специалисты не могли понять такого решения руководства НАСА, так и обыватели не понимали, почему, столь триумфально начавшись, лунная эпопея столь неожиданно заканчивается. Очень хотелось следить за новыми и новыми полетами, вот и пришлось их выдумать.

Еще несколько фантомов подарил телесериал «Я мечтаю о Дженни», демонстрировавшийся в США во второй половине 1960-х годов. Всего было снято 139 получасовых серий о приключениях капитана Энтони Нельсона, Роджера Хили и других. Персонажи настолько полюбились зрителям, что их образы впоследствии неоднократно использовались в других фильмах. Естественно, не повторяя уже происшедшие события, а приписывая им все новые и новые подвиги. В результате экранные астронавты обзавелись героическими биографиями, причем их составители ориентировались на официальные документы аэрокосмического управления, выстраивая жизнеописания в том виде и в том формате, как это делается на самом деле в НАСА. Для интересующихся, приведу здесь жизнеописание Нельсона и Хили полностью. Естественно в переводе с английского. Это редакция января 1992 года. Более поздних публикаций мне обнаружить не удалось. Из этих же биографий мы узнаем еще несколько имен и фамилий американских астронавтов, которые пополнят наш список «космонавтов-призраков».

Астронавт НАСА Роджер Хили «родился» 30 августа 1928 года в городке Ди-Монес в штате Айова. Там же окончил среднюю школу. Затем были годы учебы в Технологическом

институте штата Айова, который Хили окончил в 1950 году со степенью бакалавра в области механики.

Потом была служба в Инженерном корпусе американской армии. Участник войны в Корее 1950–1953 годов. В 1954 году окончил курсы подготовки пилотов вертолетов и получил удостоверение летчика. В 1958 году окончил школу летчиков-испытателей и продолжил службу на Базе ВВС США «Эдвардс» в штате Калифорния. В 1959–1962 годах в должности военного советника служил в Индокитае.

В 1962 году Хили был отобран в отряд астронавтов НАСА. Прошел полный курс подготовки к космическим полетам на космических кораблях типа «Джемини».

Первый свой полет в космос Хили совершил на борту корабля «Джемини-13» вместе с Энтони Нельсоном.

Затем участвовал в программе создания аэрокосмического летательного аппарата «АГНЕС» и в продолжении программы «Аполлон», предусматривавшей строительство на поверхности нашего естественного спутника лунной базы.

24 марта 1969 года Хили вместе с Энтони Нельсоном и Уинфредом Уингэйтом стартовал в космос на корабле «Аполлон ААР-1». Задачей полета стало картографирование поверхности Луны и выбор места для размещения лунной базы.

Тот же экипаж отправился в космос и на борту «Аполлон ААР-2», стартовавшего 14 января 1970 года. Астронавты высадились на поверхности нашего спутника и провели изыскательские работы в месте предполагаемого размещения базы. После возвращения на Землю они провели три недели в карантине, как и другие экипажи, возвратившиеся на нашу планету с другого небесного тела.

После закрытия программы «Аполлон», Хили стал участником программы «Скайлэб». Занимался поддержкой связей между Космическим центром имени Кеннеди и подрядчиками, занятыми изготовлением оборудования для космической лаборатории.

Был Хили и участником программы «Спейс шаттл», однако в космос он больше не летал. Его планировали включить в экипаж корабля многоразового использования, который должен был совершить полет по военной программе STS-71P. Однако полет был отменен после катастрофы «Челленджера».

В отряде астронавтов Хили числился до 1991 года, когда ушел в отставку из аэрокосмического ведомства и из армии в звании полковника.

Был награжден многими медалями Армии США и НАСА. Являлся членом Американского астронавтического общества, Общества летчиков-испытателей, Американского института аэронавтики и астронавтики.

Был женат на Кларе Зечер. Детей не имел.

Астронавт НАСА Энтони Нельсон родился 21 сентября 1931 года в техасском городке Форт-Уорт. Там же окончил среднюю школу. В 1952 году окончил Технологический институт штата Джорджия со степенью бакалавра по аэронавтике.

Затем была служба в военно-воздушных силах, участие в войне в Корее 1950–1953 годов в составе 334-й истребительной эскадрильи. Совершил более 100 боевых вылетов на самолетах F-86 «Сэйбр».

После возвращения в США продолжил службу инструктором в городе Брайан, штат Техас. В 1954 году окончил курсы русского языка при Военном институте иностранных языков в городе Монтерей, штат Калифорния. Затем служил в службе безопасности ВВС США, а потом был направлен в школу летчиков-испытателей, которую окончил в 1958 году. После этого служил на Базе ВВС США «Эдвардс», участвовал в испытательных полетах ракетных самолетов X-1B, X-1E и X-15. Его летная карьера была совмещена с работой в аппарате советника президента США по национальной безопасности.

В сентябре 1962 года был включен в состав отряда астронавтов НАСА. Единственный астронавт, который летал и на ракетном самолете X-15, и на всех типах американских пилотируемых кораблей.

Первый его полет в космос 18 сентября 1965 года на корабле «Меркурий-10» едва не закончился трагедией – из-за сбоя в системе управления спускаемая капсула приводнилась в пустынном районе Тихого океана. К счастью, ее удалось быстро обнаружить и спасти астронавта.

Спустя год, 12 сентября 1966 года, Нельсон вновь стартовал на борту корабля «Меркурий». Во время этого полета, как и первого, приводнение произошло в незапланированном районе. И вновь все закончилось благополучно.

В конце того же года Нельсон вместе с Роджером Хили стартовал на корабле «Джемини-13». Полет прошел нормально, а Нельсон совершил свой первый в карьере выход в открытый космос.

С февраля 1967 года он участвует в программе «Аполлон». Свой первый полет в рамках этой программы Нельсон должен был совершить в марте 1968 года вместе с врачом-астронавтом Светланой Свенсон. Задачей экспедиции являлось трехмесячное пребывание на поверхности Луны. Однако из-за сокращения бюджета миссия была отменена и Нельсона переключили на программу создания аэрокосмического летательного аппарата «АГНЕС». В январе 1969 года, после очередного изменения графика полетов, его вновь вернули в программу «Аполлон». Первоначально Нельсон планировался для включения в экипаж корабля «Аполлон-12», но потом перевели в группу, занятую программой создания лунной базы.

24 марта 1969 года Нельсон отправился в полет вместе с Роджером Хили и Уинфридом Уингэйтом на корабле «Аполлон ААР-1». Задачей полета стало картографирование поверхности Луны и выбор места для размещения лунной базы.

Тот же экипаж отправился в космос и на борту «Аполлон ААР-2», стартовавшего в январе 1970 года. Астронавты высадились на поверхность нашего спутника и провели изыскательские работы в месте предполагаемого размещения базы. После возвращения на Землю они провели три недели в карантине, как и другие экипажи, возвратившиеся на нашу планету с другого небесного тела.

После закрытия программы «Аполлон» Нельсона вновь подключили к программе «АГНЕС». Когда и эта программа была закрыта, он стал готовиться к космическим полетам как командир «шаттла».

В октябре 1985 года он совершил полет в космос на корабле многоцветного использования по программе STS-51-M. Полет проходил по военной программе и едва не закончился катастрофой – «шаттл» был поражен на орбите метеоритным дождем и с трудом смог совершить посадку.

Свой седьмой и последний полет в космос Нельсон совершил в октябре 1991 года на очередном «челноке» по программе STS-46-B. Программа пребывания корабля на орбите предусматривала длительную работу астронавтов в научно-исследовательском модуле «Спейслэб» и была полностью выполнена.

Суммарная продолжительность пребывания Нельсона в космосе составила более 100 суток.

Нельсон покинул отряд астронавтов НАСА в декабре 1991 года. Тогда же он уволился с военной службы в звании полковника.

Был награжден многими медалями Армии США и НАСА. Являлся членом Американского астронавтического общества, Общества летчиков-испытателей, Американского института аэронавтики и астронавтики.

Был женат на Дженни Нельсон. У них был сын Энтони Нельсон-младший.

Напомню, что это биографии не реальных людей, а «фантомов». Хотя, если их читает человек, не знающий истории освоения космического пространства, он может поверить в вымысел.

Таким образом, сериал «Я мечтаю о Дженни» подарил сразу четырех «фантомных космонавтов»: Роджера Хили, Энтони Нельсона, Светлану Свенсон и Уинфрида Уингэйта.

Мог бы подарить и больше, но всему есть свои пределы. Нашлись ограничения и у сценаристов.

И в завершение рассказа о фантомах, порожденных Голливудом, я хотел бы упомянуть еще одно имя – Уолтер Фрисби. К сожалению, мне не удалось отыскать источник, где данная фамилия была впервые упомянута. Лично я узнал ее летом 1999 года из некрологов о гибели астронавта Чарльза Конрада, которые поместили ведущие газеты мира. Там-то и называлась фамилия Фрисби в контексте одного из мифов, который существует в американской космонавтике. Чуть позже из книги Роберта Уорда «Индикатор света», изданной в Хантсвилле в 1982 году, смог узнать содержание легенды полностью.

Миф гласит, что Уолтер Фрисби был отобран в отряд астронавтов НАСА в 1962 году вместе с другими своими товарищами. Но руководство НАСА, оглашая имена будущих пилотов космических кораблей, не назвало в их числе имя Фрисби, сразу же начав его готовить к секретным экспериментам на орбите. Журналисты случайно узнали о его существовании, подслушав разговор Джеймса Ловелла и Чарльза Конрада. В дальнейшем НАСА приказало астронавтам отречься от своих слов и всячески отрицать факт самого существования Фрисби. Что они и сделали. Но слово было сказано и с тех пор ни одна биография Ловелла и Конрада не обходится без ссылки на мифического Фрисби. Как видим, Конрада это имя преследовало до самой последней минуты. И даже после гибели молва не желает разделять их.

Вот и все о «космонавтах-призраках», которые «родились» в Голливуде или на других съемочных площадках Америки. Киногерои, вероятно, и дальше бы сопровождали «фантомную космонавтику», если бы... Если бы не появился интернет. Всемирная паутина стремится заменить собой всё и вся. В том числе и в этой сфере деятельности. И ей это удастся. Но об интернете разговор пойдет в заключительной главе моей книги. Пока же...

ГЛАВА XIV

Секс в космосе

Если кому-нибудь из читателей захочется заняться сексом в невесомости, ему не обязательно покупать для себя и своей партнерши билеты стоимостью в десятки миллионов долларов и отправляться за наслаждениями на околоземную орбиту. Хотя такую услугу для космических путешественников в США уже активно рекламируют. Достаточно надеть акваланги и погрузиться, например, в воды Средиземного моря, где можно в полной мере испытать те же ощущения, что и на борту космического корабля. Да и трудности, которые придется при этом преодолеть для совершения полноценного полового акта, будут сродни мукам космонавтов.

Говорят, дело того стоит. Не знаю. Не пробовал. Приходится верить на слово.

* * *

Вопрос о взаимоотношениях мужчин и женщин в условиях космического полета был интересен человечеству всегда. Большую часть населения, естественно, в первую очередь интересует ответ на вопрос «Занимался ли кто-нибудь сексом в космосе или первопроходцы «космической любви» еще только «тренируются» на Земле?». Многие полагают, что кое-кому из землян уже довелось сделать «это». Правда, никто из тех, кто хотя бы ненадолго покидал нашу планету, не признался в этом.

Более того, все в один голос говорят, что «острых ощущений в космосе и так хватает и, если честно, там не очень-то хочется «этим» заниматься». Мол, сразу после старта – огромные нагрузки, когда корабль выходит на орбиту, кровь от нижних частей тела приливает к голове, человек адаптируется к новым условиям трое суток. И вообще космические полеты негативно сказываются на всех функциях жизнедеятельности, и

особенно на таких уязвимых, как репродуктивные. Тем не менее материалы о сексуальной активности космонавтов появляются в прессе регулярно. Попробуем разобраться в этом вопросе, смешав «в одном флаконе» серьезные медицинские исследования и «фантомную космонавтику», и посмотрим, что получится из этой «гремучей» смеси.

Для начала тезис, против которого никто из специалистов не возражает: секс в космосе возможен. Но безопасным такое времяпрепровождение, назвать нельзя.

Медики предупреждают, что при сексуальном контакте мужчина и женщина совершают противоположно направленные движения, а это ведет к тому, что стремящиеся друг к другу тела не сливаются в порыве страсти, а отлетают («друг относительно подруги») в прямо противоположных направлениях. В невесомости происходит также изменение положения матки и вагины, а семяизвержение происходит со скоростью 18 километров в час (любопытно, кто это фиксировал?).

Есть еще одна тонкость. Любая крошка в невесомости, перемещаясь по известной только ей самой и законам микрогравитации траектории, может попасть в дыхательные пути кого-нибудь из членов экипажа и стать причиной его смерти. Те же законы распространяются и на жидкости. Проблема эта в пилотируемой космонавтике приобретает глобальный характер и неожиданно смыкается с малоизвестной областью исследований «про это».

Вот такие вот дела. Однако перейдем от общих рассуждений к частностям и посмотрим, как к «этому» относились в различные периоды. Естественно, будем делать это только применительно к космонавтике.

Как и во многих других вопросах, первыми на стезю рассуждений о проблеме отношений мужчины и женщины, когда человечество вырвется на просторы Вселенной, встали писатели-фантасты. Это случилось еще тогда, когда полеты в космос даже не планировались. То, что в будущем на борту межпланетных кораблей люди будут заниматься любовью, считалось, да и сейчас считается, подавляющим числом авторов, столь же нормальным и обыденным явлением, как еда и сон. Не буду мучить читателей многочисленными примерами из литературы, надеюсь, что они с ней и так знакомы. Лишь упомяну одного из героев Артура Кларка, который имел законную жену на Земле и подружку в челночных рейсах между планетами. Чем они там занимались во время длительных перелетов, надеюсь, догадаетесь сами.

Правда, обывателей всегда волновало не то, что «это» будет происходить на борту корабля, а как «это» будет «выглядеть» в невесомости. Ну, интересно же, в самом деле! Чем черт не шутит, вдруг и самому доведется побывать в космосе. Не сегодня, так завтра, не завтра, так послезавтра, не сами, так внуки или правнуки. Воображение рисует фантастические картинки и сулит неземное, в прямом и переносном смысле, наслаждение. Но...

Новый этап в изучении о взаимоотношении полов в невесомости наступил с началом эры пилотируемой космонавтики. Сами понимаете, что в 1960–1970-е годы, когда в космос летали только мужчины (полет Валентины Терешковой можно во внимание не принимать, так как на борту «Востока-6» она была в одиночестве), этим вопросом занимались исключительно медики. Причем с прицелом на будущее. Не верьте, если услышите от руководителей космических агентств, что эта проблема никогда не стояла в повестке дня. Ею занимались, и занимались весьма активно. Конечно, в меру возможностей. И у нас, еще в Институте авиационной и космической медицины. И американцы достаточно серьезно исследовали эту проблему. Но на заре космической эры, когда не было возможности поэкспериментировать в реальных условиях, все это сводилось к теории или частичному моделированию в земных условиях.

Естественно, это был профессиональный интерес. В те годы бытовало устойчивое мнение, что эра регулярных пилотируемых полетов не за горами, и участвовать в них будет большое количество людей, как мужчин, так и женщин. Причем, время нахождения человека

в космосе будет исчисляться годами. А раз так, то космонавты должны были жить в чуждой для себя среде полноценной жизнью. Что означает и любовь, и секс, и рождение детей, и быт, и измену, и все другие аспекты данной сферы. И если кто-то считает, что космос не место для проявления человеческого естества, он глубоко ошибается.

То, что человек до сих пор остается прикованным к Земле, вина не специалистов, а политиков, в первую очередь.

О конкретных работах того периода известно очень мало. Лишь сам факт проведения исследований в медицинских центрах СССР и США, да скудные данные от нескольких врачей, которые оказались более разговорчивы, чем их коллеги. Так от советских медиков неофициально стало известно, что в 1960-е годы были проведены эксперименты в гидробассейне. Это приблизительно то же самое, о чем я писал в самом начале этой главы, отправляя жаждущих острых ощущений в воды Средиземного моря. Удовлетворительных результатов те эксперименты не принесли, так как испытуемым приходилось «работать» в аквалангах, что затрудняло нормальный контакт.

То же самое делали и американцы. Об этом в своей книге «Жизнь в космосе» написал бывший сотрудник НАСА Гарри Стайн. По его словам, все это происходило в специальном бассейне в одном из центров аэрокосмического управления.

Экспериментировали и на борту летающих лабораторий, в которых при полете по параболической траектории возникала невесомость. Но и в этом случае удовлетворительных результатов получить не удалось – слишком коротким оказывалось пребывание добровольцев в мире без веса. Партнеры успевали только «примериться» друг к другу, как оказывались на полу самолета не в самых «оптимальных» позах. Иногда эти падения бывали достаточно болезненными.

Продумывались и приспособления, которые могли бы устранить некоторые «неудобства» сексуального контакта в невесомости. Их испытания велись в земных условиях. До испытаний в космосе дело, естественно, не дошло.

Еще одна «работа» того периода – получение космонавтами эякулята. Занимались этим в декабре 1973 года Петр Климук и Валентин Лебедев. Как вспоминали потом сотрудники Центра управления полетом, «на глазах» которых проводился этот эксперимент, экипаж корабля «Союз-13» хотя и отнесся к этому пункту полетного задания с юмором, но четко выполнил все предписания врачей. В замороженном виде эякулят был доставлен на Землю и имплантирован женам космонавтов. Правда, результаты оказались отрицательными – жены космонавтов не забеременели и «дети из космоса» тогда не появились.

Определенную научную «нагрузку», конечно, несло рождение ребенка в семье космонавтов – Валентины Терешковой и Андрияна Николаева. Но это касалось изучения влияния факторов космического полета на человеческий организм и к теме секса в космосе отношения не имело. Леночка Николаева родилась в июле 1964 года. В Советском Союзе ходили самые невероятные слухи об этом ребенке. То приписывали ей глухоту, то утверждали, что она родилась с шестью пальцами на руках и ногах. На самом деле, кроме косоглазия и плохого аппетита, что вполне обычно для детей, других «отклонений» у нее не было. До самого совершеннолетия она находилась под постоянным наблюдением врачей.

Вот, пожалуй, и все, что известно о том периоде. Ах, простите. Совсем забыл упомянуть, что были еще эксперименты с насекомыми, птицами и мышами. При этом изучался, конечно, не сам процесс полового контакта между особями, а репродуктивные функции живых организмов. Но ни один из этих опытов даже приблизительно не мог ответить на вопрос, как это будет происходить между мужчиной и женщиной.

Так, советские ученые заставили крыс размножаться на орбите. Родились тогда крысятки хоть и послабже и поглупей, чем обычно, но вполне нормальные. На мамку-крысиху, правда, пребывание в космосе подействовало ужасно. Она вскоре умерла.

Исследования группы специалистов по космической медицине в Канзас-сити показали, что процесс репродукции живых существ в условиях невесомости меняется. Во время

нескольких полетов проводились эксперименты со спермой и яйцеклетками морских ежей. Оказалось, что в невесомости подвижность клеток спермы увеличивалась, после помещения контейнера в центрифугу, имитирующую повышенную силу тяжести, она уменьшалась.

Все это о «половом вопросе» говорила наука. А вот «фантомная космонавтика» утверждает, что даже в 1960-е годы «этим» занимались гораздо активнее, чем официально признается. Согласно одному из бытующих мифов в те годы в Советском Союзе велась подготовка к орбитальному полету супружеской пары. Во время этой экспедиции, запланированной на 1966–1967 годы, космонавты должны были не только совершить половой акт в космосе, но и зачать ребенка. Ребенок должен был родиться уже на Земле, но «начаться» все должно было на борту космического корабля. Этот эксперимент якобы готовился по инициативе Сергея Павловича Королева. Конечно, планы по освоению космоса у главного конструктора были грандиозные. Но известны и слова Королева, которые он в сердцах сказал после проблемного полета Терешковой: «Чтобы еще раз баба полетела в космос!..» Хотя, может быть, этих слов он и не произносил. На этот счет также существует несколько версий.

Но вернемся к супружеской паре. Авторы мифа не ограничиваются констатацией факта подготовки полета, а называют конкретные имена его «участников». Пишут, что готовились супруги Николай (по другим данным – Анатолий) и Людмила Токовы. «Местом» проведения эксперимента должен был стать один из первых «Союзов». Почему готовилась только одна пара, без дублеров, мифотворцы не объясняют. Да и вопросом таким не задаются.

Полет не состоялся. Причиной этого стала гибель Николая (Анатолия?) Токова в авиационной катастрофе в 1965 году. После этой аварии Королев решил сосредоточить усилия своего КБ на лунной программе, а не «заниматься бесперспективной ерундой». Тем более что и отношение новых руководителей советского государства к проблемам отрасли было совсем иным, нежели у «друга советских космонавтов» Никиты Сергеевича Хрущева.

А Людмила Токова продолжала работать в Центре подготовки космонавтов. Это якобы была вторая советская женщина, отправившаяся на орбиту в ноябре 1963 года и погибшая во время аварии космического корабля. У меня создается впечатление, что и та бесфамильная Людмила и Людмила Токова своим появлением обязаны одному и тому же источнику. Это же наталкивает на мысль, что существовал и какой-то реальный прообраз этих героинь мифов. Вероятнее всего, это кто-то из женщин-медиков, работавших с настоящими космонавтами. Кто именно, увы, не знаю.

Новый всплеск популярности «сексуальной темы» произошел в тот момент, когда в космос стали отправляться экипажи, в составе которых были и мужчины, и женщины. Если почитать публикации на эту тему, а особенно посетить интернет-форумы по данной тематике, то у неискушенного в делах космических человека может сложиться впечатление, что космонавты в космосе не занимаются ничем другим, кроме как ищут возможность удовлетворить свои естественные потребности. И всем интересно как они «это» делают.

Теоретически первый половой акт в невесомости мог произойти уже 19 августа 1982 года. Именно в этот день впервые в истории на борту корабля «Союз Т-7» одновременно оказались мужчина и женщина. Первопроходцами, опять же теоретически, могли бы стать Светлана Савицкая и Леонид Попов или Александр Серебров.

Но на практике вряд ли такой эксперимент состоялся. И состоялся именно в тот день.

Во-первых, корабль стартовал поздно вечером.

Во-вторых, в первые часы полета экипажу приходится заниматься теми вопросами, от которых зависит их жизнь и безопасность. И тут не до любовных утех. Даже если бы такой эксперимент и был бы включен в программу полета, то уж точно не на начальном этапе.

Выше вероятность, что это могло бы произойти на следующий день, когда спало напряжение первых часов полета, или на борту орбитальной станции «Салют-7», к которой корабль пристыковался спустя двое суток – на станции и места побольше, и укромные уголки для уединения можно найти, и период острой адаптации к условиям невесомости у

космонавтов к тому бы времени уже прошел. Да и «выбор» у Светланы Савицкой оказался бы в два раза больше – к товарищам по экипажу прибавился экипаж станции: Анатолий Березовой и Виталий Лебедев.

Но, повторяюсь, все это чисто теоретические рассуждения. Нет никаких данных о том, что во время того полета состоялись какие-либо сексуальные эксперименты – в программе полета такой записи нет, а сами космонавты, когда их доставали журналисты, раздраженно отвечали, что им было чем заняться и без этого.

Вообще-то, с точки зрения науки и здравого смысла, во время полета Светланы Савицкой планировать половой акт было бы неразумно. Хотя бы потому, что к 1982 году был только один опыт пребывания женщины в космосе (Валентина Терешкова в 1963 году), да и тот с медицинской точки зрения никак нельзя признать успешным. Поэтому логичнее было бы сначала изучить женский организм и влияние факторов космического полета на него, а потом уж и планировать «удар по психике».

Но мысли на этот счет у некоторых медиков в голове вертелись. Я не могу назвать имена тех сотрудников Института медико-биологических проблем, которые предлагали включить в полетное задание запись об изучении функционирования человеческого организма во время полового акта, совершенного в условиях космического полета. Они рассуждали как специалисты, для которых интересно и важно знать все. В том числе и «это». Да и рассуждений на эту животрепещущую тему в будущем было бы гораздо меньше.

Следующий половой акт мог бы состояться на борту американского корабля многоразового использования «Челленджер», который отправился в космос в июне 1983 года. На его борту находилась первая американка Салли Райд. У нее было аж четверо потенциальных партнеров: Роберт Криппен, Фредерик Хаук, Джон Фабиан и Норман Тагард. Как и в случае полета Светланы Савицкой на «Союзе», сразу же стали циркулировать слухи о сексуальных экспериментах на борту «шаттла». Однако и руководство НАСА, и сами астронавты категорически отвергали саму возможность каких-либо естественных контактов между членами экипажа разного пола. В данном случае этому стоит поверить, зная дисциплинированность американских астронавтов.

Ну а дальше полеты смешанных экипажей стали регулярными. Особенно в США, где на редком «челноке» не летает женщина.

Одна из легенд гласит, что 3 сентября 1984 года во время полета «Дискавери» в космосе состоялся первый «официальный» половой акт. Хотя эта самая «официальность» также никогда не была подтверждена. «Первопроходцами» стали Джудит Резник и Роберт Муллейн. Они не были супругами, не были и любовниками – они были исследователями. Здесь я использую восторженную фразеологию некоторых журналистов, для которых этот сексуальный эксперимент является непреложным и неоспоримым фактом. Для «удобства» космонавтов была использована установка искусственной гравитации, разработанная фирмой «Рокуэлл».

Далее, когда рассказывают о том полете, обычно цитируется Карен Смит, биолог, якобы руководившая экспериментом:

«Датчики, усеявшие тела астронавтов передали на Землю килобайты информации. Но это ничего не дало. Сразу же после приземления Резник была госпитализирована, у нее началось обильное и болезненное кровотечение. Курс лечения занял два месяца. Гонорар Резник и Муллейна был на 200 тысяч долларов выше, чем у остальных членов экипажа «Дискавери». Руководство НАСА потребовало от медиков прекращения экспериментов до завершения расследования неудачи».

В этой истории много нестыковок. Но заметить их может только специалист, немного знакомый и с программой того полета «Дискавери», и с внутренней структурой НАСА, и с системой оплаты космических экспедиций. Можно, конечно же, сказать, что «дыма без огня

не бывает». Возможно. Но в космонавтике бывает и «огонь без дыма».

Итак, согласно мифологии, экспериментальные проверки показали, что осуществить половой акт в космосе возможно, хотя это и не так просто и все проходит не с таким удовольствием, как хотелось бы. Возможно в космосе и оплодотворение. Но без искусственной гравитации ничем хорошим не кончится. Это не кратковременная гравитация, как в мифе о «работе» Резник и Муллейна, а постоянная. В невесомости происходит повышенный отток кальция из организма (если космонавт сломает в космосе руку или ногу, то кость очень долго не сможет срастись). Для пребывания в космосе человеку не требуется мощного скелета, но ребенок, родившийся в космосе, при возвращении на Землю не выдержит обычных для людей нагрузок. Его скелет будет просто расплюснен.

А вот еще один момент. В отчете «О влиянии космоса на здоровье женщины», подготовленном по заказу НАСА, написано буквально следующее:

«– Уровень радиации во время полетов на низких орбитах Земли и тем более в глубоком космосе таков, что он препятствует возможности забеременеть. Для нормального течения беременности уровень радиации не должен превышать 500 микрорентген за всю беременность (не более 50 в месяц). На МКС этот уровень варьировался в зависимости от положения станции в космосе, но за всю беременность составил бы 35 000 микрорентген.

– Обычный полет на шаттле короче менструального цикла. Но считается, что влияние космоса может привести к отсутствию овуляции и уменьшению уровня эстрогена, что ко всему прочему повышает потерю кальция костями и потому приводит к остеопорозу (сильнее у женщин, чем мужчин).

– При отсутствии силы тяжести застой крови внутри органов малого таза может увеличить риск эндометриоза».

И какой же вывод делают авторы отчета? А вот какой – астронавткам рекомендуется до полета сдать на хранение свои яйцеклетки и сперматозоиды, если они планируют стать впоследствии родителями. А если степень риска покажется кому-то неприемлемой, то стоит распрощаться с мечтой о космосе и заниматься делами на Земле.

Катастрофа в январе 1986 года корабля многоразового использования «Челленджер» и его экипажа, среди которых была и Джудит Резник, надолго закрыла тему секса в космосе. Даже самые «озабоченные» на время (только на время!) поняли, что космонавтам, которые в течение всего своего полета «под Богом ходят», действительно может быть не до удовольствий. Так продолжалось более десяти лет, в течение которых, если и мелькали слухи и сплетни, то до всепланетного обсуждения дело не доходило.

Очередной всплеск интереса к сексуальным отношениям на орбите отмечался в 2000 году после выхода в свет книги французского астронома Пьера Колера «Последняя миссия». Спрос на нее был столь большой, что французским издателям пришлось допечатывать тираж. «Творение» Колера покупали даже те, кто годами не держал в руках книги.

Колер утверждал, что американские ученые, связанные с освоением космоса, серьезно занимаются проблемой половых актов в условиях невесомости, которые понадобятся во время дальних космических путешествий. С помощью компьютерного моделирования был составлен список из двадцати поз для занятия сексом. В 1996 году (привожу дату, которую указал Колер) десять из них проверила на практике семейная пара (опять же по книге) во время одного из полетов «шаттлов».

Далее было написано, что в ходе эксперимента подтвердилось, что так называемые классические позы приемлемы только на Земле, а в условиях невесомости они исключены. Дело в том, что в момент кульминации согласно второму закону Ньютона, партнерша отлетает от партнера с той же силой, с какой он воздействует на нее. Более того, из десяти проверенных поз в шести пришлось прибегнуть к вспомогательным средствам – эластичным

ремням или надувному кокону, напоминающему спальный мешок, чтобы партнеры могли прижиматься друг к другу.

Вот описание одного из экспериментов, которые приводилось Колером:

«Космическая пара, зайдя в каюту, принялась целоваться. От этого занятия их оторвал сильный удар. В забывчивости они чуть-чуть приподнялись на носки, и толчок от пола направил их по прямой линии к потолку, в который они врезались головами – в соответствии с правилами математики всякий толчок посылает в противоположное от препятствия направление. Затем пара забралась в кресло. Он усадил ее на колени и держал правой рукой за талию, а левой приходилось держаться за ручку кресла, и нельзя было забывать об этом, потому что тогда грозило новое вознесение. Если левая рука отпускала кресло, они взлетали в невесомость; а если правая рука пыталась погладить где-нибудь, кроме талии, девушка взлетала с коленок и едва не уносилась от партнера под самыми невероятными углами. Когда она легла в кровать, он не рассчитал свой рывок к ней и пролетел над кроватью, не успев ни за что зацепиться. Врезался головой в перегородку и улетел в противоположную сторону. Так он летал параллельно кровати от одной стенки к другой. Там не было ни верха, ни низа, потому что не было тяготения. Наконец, усталый и разбитый, он повис над кроватью, но не смог дотянуться до перегородки, чтобы, оттолкнувшись, сдвинуться с места. То есть центр тяжести – его пупок – оставался на месте. Все конечности могли шевелиться, изгибаться и разгибаться, как у паука на конце паутинки. Но все же ему удалось опуститься на кровать. И опять проклятая невесомость все превратила в кошмар. Когда он сделал очередной толчок вперед, его вновь откинуло назад. На земле вас прижимает собственный вес, но интим в космосе – нечто иное. Чем больше партнер нервничал, суетился, тем быстрее отлетал и сильнее стучался задом об потолок. Они испробовали все. Но мало кто представляет, что это такое – заниматься любовью в свободном пространстве. Все время что-нибудь да не ладится. Если он держал ее за руки, то разлетались ноги. Если все было вроде на месте, то вокруг мелькали стены, аппаратура, светильник и до тошноты кружилась голова. В ту ночь было испробовано столько поз и положений, сколько не снилось все развратникам на нашей планете, куда там «Кама-сутре». Они делали все: привязывались за руки, за ноги, заворачивались в простыню, заползали в мешок, в конце концов, забрались под койку но там было тесно...»

Описывая все это, Колер ссылается на документ НАСА под № 12571-3570, который был обнародован в интернете одним из американских «исследователей». Иногда можно встретить и другое обозначение этого документа – № 14-307-1792. По поводу нумерации мы еще поговорим, так как это один из контраргументов против Колера.

После выхода в свет «Последней миссии» в НАСА все отрицали. На вопросы журналистов официальные лица давали примерно такой ответ: «Мы опасаемся, что у общественности сложится впечатление, будто мы устроили на космической станции межгалактический бордель на средства налогоплательщиков!».

Есть и другие сомнения в подлинности рассказанной Колером истории.

Во-первых, в американском аэрокосмическом управлении принята иная система обозначения своих документов, чем та, которая приведена в книге. Почему этого не учли составители «отчета», не понятно. Либо это была своеобразная шутка и «липовый» номер должен был на это указать. Либо поленились заглянуть в архив НАСА и подобрать один из «незанятых» номеров.

Во-вторых, в качестве основного «доказательства», приводимого Колером, фигурирует полет семейной пары на борту «шаттла» в 1996 году. В отряде астронавтов НАСА действительно есть супружеские пары. Их четыре: Тамара Джернигэн и Питер Уисофф, Линда Гудвин и Стивен Нэйджел, Маргарет Седдон и Роберт Гибсон, Нэнси Дэвис и Марк Ли. В указанном году на орбите побывали Гудвин и Джернигэн. Но в одиночку, без своих

половинок. Можно предположить, что строя свою «доказательную базу», Колер просто ошибся и писал о полете супругов Дэвис и Ли в 1992 году.

Тот полет, в прямом смысле, проходил под «прицелом» фотокамер – пребывание супругов на борту было широко разрекламировано и у журналистов просто зудели пальцы, так им хотелось написать, что космонавты наконец-то занялись в космосе «этим». Тем более что с точки зрения морали здесь было все в порядке. Однако ожидания пишущей братии были напрасны. НАСА изначально развело космонавтов по разным сменам: когда кто-то из супругов работал, другой в это время отдыхал. Вероятно, чтобы не «искушать» супругов. Найти доказательств того, что во время пересменок Дэвис и Ли уединялись, журналистам также не удалось – они все время были «на людях». Так что, здесь Колер сам себя подставил и свел на нет все свои усилия доказать реальность существования сексуальных отношений в космосе уже в прошедшем времени.

Однако... Как вы думаете, кому поверили? Колеру или НАСА? Конечно же, французу!

И пошла, поехала «писать губерния». В дополнение к уже некогда бытовавшим слухам и сплетням, стали появляться все новые и новые «факты», «доказывающие», что эксперименты НАСА вовсе не новость и что нечто подобное происходило на борту станции «Мир».

Вспомнили, например, что еще в 1991 году англичанка Хелен Шарман говорила о фантастическом опыте, который она «пережила» на борту станции в обществе российских космонавтов. Видеозапись, на которой 28-летняя незамужняя Хелен красуется в розовой ночной рубашке в условиях невесомости, дала журналистам повод сделать самые смелые предположения о времяпрепровождении международного смешанного экипажа на орбите.

Мне довелось разговаривать с участниками того полета. Об этой записи они говорят с улыбкой. На самом деле, Хелен красовалась перед ними вовсе не в negligé, а в легком платье, надетом на спортивный костюм. Не было в том полете и всего «остального».

Тогда же активно цитировали российского космонавта Талгата Мусабаева, который в интервью «Российской газете» заявил, что в космосе сексом заниматься запрещено. Главным образом, по этическим соображениям. По его словам, в свое время прошло очень много серьезных совещаний и медицинских комиссий по этой проблеме. На них было решено, что пока заниматься сексом в космосе нельзя, поскольку в случае беременности никто не может предсказать последствий для плода. На вопрос, занимался ли кто-нибудь когда-нибудь в космосе сексом, Мусабаев ответил: «Нет, это однозначно. Хотя болтовни вокруг этого много. У нас, например, для этого просто возможности нет, а американцы – очень дисциплинированные люди».

О своем опыте длительных космических полетов и отношениях с коллегами-женщинами рассказал «Интерфаксу» мировой рекордсмен по длительности космического полета врач-космонавт Валерий Поляков. Он провел в космосе рекордные 438 суток в течение одного полета, летал на станцию «Мир» в 1994–1995 годах в составе экипажа, где командиром был Александр Викторенко, а бортинженером Елена Кондакова.

В шутку Поляков вспомнил о послеполетной пресс-конференции, прошедшей после их возвращения с орбиты. Тогда Елена Кондакова, отвечая журналистам на вопрос о сексе в космосе, таким образом: «Для самого секса среда обитания, включая и невесомость, не играет ни какого значения, но мне кажется, для этого необходимо одно очень важное условие – это чтобы человек был любимым». «А мы что, после таких испытаний космосом тебе не любимые?» – изобразили возмущение ее коллеги-мужчины. Елена, по словам Полякова, расцеловала их и ответила: «Конечно, любимые, но исключительно как братья».

Однако всерьез Поляков считает: «Мотивации людей, отправляющихся в космос, настрой космонавтов на выполнение сложнейших задач в ходе полета преобладают над конкретными отношениями между мужчиной и женщиной, которые могут развиваться в период длительного общения».

«В длительных экспедициях можно видеть эротические сны, более того, даже с

участием женщины, входящий в состав экипажа, – признал Поляков. – Но при этом можно оставаться воспитанным человеком, не допускать пошлостей, делать женщине комплименты, подчеркивать ее привлекательность, психологически поддерживать ее».

Однако с комплиментами, как показала практика, может выйти казус. Однажды один бравый русский парень с безупречной репутацией семьянина не учел сложностей мировоззрения «продвинутой» западной дамы. Во время наземного эксперимента по имитации космического полета и длительной изоляции (эксперимент «Сфинкс») канадка Джудит Лапьер в новогоднюю ночь расценила попытку одного из российских коллег поцеловать ее как сексуальное домогательство и затем публично объявила в Канаде об этом «инциденте».

Космонавты – люди дисциплинированные, закаленные, ко всему готовые. Дадут им задание заняться любовью в невесомости – значит, будут заниматься. С датчиками на спине, с осознанием того, насколько это рискованно и ответственно.

Вполне возможно, что все эти опровержения, в конце концов, и закрыли бы тему, но тут масла в огонь российский космонавт Муса Манаров, который в одном из интервью заявил, что «если бы у кого-нибудь из наших космонавтов было бы такое желание, уж возможности они бы отыскиали». И вновь закрутилась круговерть вокруг «секса в космосе». Правда, это были в основном перепевы все тех же аргументов и доводов «за», о которых я уже писал. И все-таки наступил момент, когда шумиха вокруг книги Колера сошла на нет, хотя и сегодня ее вспоминают и цитируют «как бесспорное доказательство проведения сексуальных экспериментов в космосе».

В 2002 году сексуальная тема еще один раз неожиданно возникла, но потом так же неожиданно исчезла со страниц печати. Британская газета «Таймс» утверждает, что в комплект медикаментов, находящихся на борту МКС, с недавних пор входят тесты на беременность. При этом газета ссылается на фактические и вполне достоверные документы, которые попали в распоряжение журналистов благодаря утечке информации из НАСА. Это несколько страниц машинописного текста, где излагаются правила оказания медицинской помощи, а также правила пользования некоторыми препаратами. Среди прочего в документах подробным образом объясняется, как пользоваться тестами для определения беременности. «Таймс», в частности, поделилась интересной информацией о том, что американские астронавтки в обязательном порядке тестируются на беременность непосредственно перед полетом. И беременных, что естественно, в космос не пускают. Таким образом, делает вывод газета, тесты, как и правила пользования ими, отправляются на орбиту для «внештатных ситуаций». «В НАСА уже начали понимать, что с увеличением времени пребывания в космосе воздерживаться от секса становится все сложнее. Так что тесты астронавтам не мешают», – пишет «Таймс».

В НАСА эту информацию не подтвердили, но и не опровергли. А журналистам дали понять, что несмотря на живой интерес международных космических агентств к вопросам зачатия и протекания беременности в космосе, с экспериментами в этой сфере по-прежнему не спешат. Это связано в первую очередь с непредсказуемыми последствиями сексуальной активности астронавтов.

После катастрофы «Колумбии» в космос стали летать исключительно мужчины и на страницах газет и журналов достаточно часто можно встретить рассуждения об отношениях между представителями одного пола, чем о взаимоотношениях мужчины и женщины. Я только констатирую сей факт. Как представитель традиционной ориентации, я не буду касаться этой темы. Ну не нравится она мне! И все тут.

Объявленная в январе 2004 года президентом США Джорджем Бушем-младшим программа возобновления пилотируемых полетов на Луну и подготовки экспедиции на Марс вновь заставила мировую прессу достаточно активно взяться за обсуждение темы секса в космосе. Но, естественно, с прицелом на будущее. Все-таки полет к Красной планете и возвращение домой займут два года.

Как будут вести себя космонавты в столь длительных экспедициях? Ведь не монахи же полетят, а физически здоровые люди.

«Выходов» из данной ситуации предлагается множество. Есть среди них самые невероятные, например, отправить в космос евнухов или стерилизовать астронавтов-мужчин. В качестве довода «за» второй вариант вспоминают опыт 1-й мировой войны, когда в пищу солдат, сражавшихся на передовой, добавляли бромид, чтобы понизить сексуальное влечение у одиноких бойцов.

С предложением о стерилизации на симпозиуме Британского межпланетного общества выступила, в частности, доктор Рэчел Армстронг. Она подчеркнула, что в команду из шести астронавтов, которые отправятся к Марсу, планируется включить двух женщины. Если учесть, что все астронавты физически абсолютно здоровы, а вместе провести им предстоит более двух лет, то можно представить, к каким последствиям может привести на борту космического корабля «сексуальный голод», отмечает доктор Армстронг.

Но существуют и рациональные подходы к длительным полетам. Некоторые специалисты предлагают перестать морочить людям голову и подойти к вопросу об удовлетворении сексуальных потребностей у астронавтов со всей серьезностью. Ученые признают, что между членами экипажа будут завязываться романы, что приведет к тому, что некоторые члены экипажа будут довольны жизнью, а некоторые будут мучаться от зависти и сексуальной неудовлетворенности. Напомню, планируется, что женщин в экипаже из шести человек будет лишь две.

В НАСА, как всегда, все это опровергают. Часто без аргументации.

* * *

Погрузившись в рассуждения о сексуальных проблемах космонавтики, мы совсем забыли о «космонавтах-призраках». Правда, хочется надеяться, что сделанное отступление не разочаровало читателей и позволило им узнать что-то новое об этой весьма специфичной сфере космических исследований.

Но вернемся к «фантомным космонавтам». Бурное обсуждение в печати возможных близких отношений между космонавтами-мужчинами и космонавтами-женщинами привело к «рождению» пятерых «фантомных покорителей Вселенной». О супругах Токовых я уже рассказал выше, а вот еще об одной троице уместнее было бы написать в главе «Первоапрельские космонавты», коими они и являются благодаря газете «СПИД-инфо». Но там и своих фигурантов достаточно. Поэтому о безымянном «командире корабля «Союз», о враче-космонавте «Юрии Сергеевиче Ш.» и о «бортинженере Лелечке» речь пойдет сейчас.

Эту историю «СПИД-инфо» поведало несколько лет назад в одном из апрельских номеров. Конечно же, сделано это было в стремлении на волне всеобщего интереса к проблеме «было – не было» привлечь внимание читателей к своему изданию. Дабы не быть обвиненной в публикации недостоверной информации, газета предварила статью посвящением «Дням смеха и космонавтики, празднуемым в апреле». Не помогло. На эти строчки внимание обратили немногие и «шутка» переключалась на страницы других изданий, обрстая все новыми и новыми подробностями.

В первоначальном варианте эта история звучала следующим образом.

Осенью 1973 года с Байконура был запущен «неофициальный» «Союз» с тремя космонавтами на борту. Старт был засекречен, очередной порядковый номер космическому кораблю не присваивался.

О некоторых «подробностях» той экспедиции рассказал участник полета Юрий Сергеевич Ш., который на момент публикации якобы заведовал хирургическим отделением горбольницы в одном из областных центров Украины:

«Запуск наметили на конец сентября. Готовились по двенадцать часов в сутки. В

основном отрабатывали стыковочные операции, сварочные работы, действия в новых скафандрах. Как врач я готовил медицинские эксперименты и еще должен был заниматься системой обеспечения жизнедеятельности. В общем, мы спокойно готовились, как вдруг... Командира и меня вызвал руководитель полета, он заявил: «Бортинженером полетит Лелечка». Эту всем известную Лелечку мы меж собой очень нехорошо Мустангом звали. Она и была... А руководитель полета продолжал удивлять: «Добавляются исследования по изучению оплодотворения яйцеклетки человека в условиях невесомости». Командир первым догадался и заржал. Понятно, он – командир, я – врач, мне и оплодотворять...

Зачем оно вообще понадобилось, это оплодотворение? Сейчас и не понять без объяснений. А тогда наоборот, объяснения не требовались. На семинарах всерьез обсуждали, что на Луне можно без заметных усилий возводить огромные здания. Организовывать целые поселения, обустраивать нормальный быт...

Другое дело, поначалу оплодотворение задумывалось искусственное. Разрабатывали специальные инструменты, холодильник для контейнера с замороженной спермой. Но после первых проверочных испытаний инструментов, технологии стало очевидным, что способ ненадежен. Вот почему решили запрячь нас с Мустангом...

Итак, поставили в известность мою жену, тщательно проверили здоровье трехлетнего сына.

Старт отложили на неделю, подгадывали под месячный цикл Мустанга.

Полет получился трудным, состыковались со станцией только со второго раза, топлива оставалось секунд на 20 работы двигателя. Но саму программу отработали от и до. И «оплодотворение» прошло по плану. В санитарно-гигиеническом узле включили вентиляцию, чтобы тишины не было. Мустанг приняла рекомендованную позу. Конечно, мы полностью не раздевались. Справился я быстро, минуты за две, не больше. Чувств, естественно, никаких. Мустанг еще некоторое время повисела вниз головой, в невесомости это просто, а я пошел за душевую занавеску...

Всякие нехорошие симптомы у Мустанга начались еще до конца полета. Приземлились – ее сразу в больницу. Ни о каком будущем ребенке и речи не шло – не было бы последствий для нее самой...

Больше я не летал. С прежними друзьями отношений не поддерживаю, космосом не интересуюсь. Знаю, конечно, что и Мустанг в космос больше не летала. Надеюсь, то «оплодотворение» обошлось для нее без последствий ».

Надо признать, что «рассказ Юрия Сергеевича Ш.» был составлен весьма грамотно. Чувствовалось, что его автор неплохо разбирается и в космической технике, и во взаимоотношениях мужчин и женщин, по крайней мере, в части теории. Вероятно, эта правдоподобность и заставила отнестись к информации гораздо серьезнее, чем это следовало бы делать. Да и время было такое, когда многие тайны советской космонавтики переставали быть таковыми. В такой ситуации и сообщения о секретных полетах «Союзов» могли бы оказаться достоверными. Но это чисто теоретически.

Короче говоря, впервые появившись на страницах «СПИД-инфо» как первоапрельская шутка, троица сексуальных экспериментаторов пошла «гулять по свету» уже вполне самостоятельно, превратившись в очередных «призраков от космонавтики». Правда, другие издания, рискнувшие воспользоваться идеей «спидинформистов», подошли к вопросу весьма творчески.

И вот уже мифическая «Лелечка» превращается в некую «Олечку», которую в тайне доставили на борт орбитальной станции «Мир» для «скрашивания быта космонавтов». Эксперименты по зачатию были забыты, а на первое место вылезла «голая физиология». И так далее, и в том же духе. Так что, по большому счету, тема «секса в космосе» дала даже не пятерых, как я указывал выше, а целых шесть «фантомов».

Однако, надо признать, что о «Лелечке» и ее «товарище по полету» вспоминают не так

уж и часто, хотя они с полным основанием входят в список «фантомных космонавтов». Гораздо чаще, если речь заходит о сексе в космосе, журналисты предпочитают рассуждать о реальных космонавтах. Их понять можно: «Лелечка» не опровергнет никакой слух, каким бы абсурдным он ни был, а живой человек чаще всего, возразит, попытается оспорить прозвучавшие утверждения. Что и требуется. Редкое издание, за исключением нескольких мировых столпов газетного бизнеса, откажется от лишней рекламы, даже если она с душком.

Кстати, публикация в «СПИД-инфо» еще интересна и тем, что «фантомные космонавты» имеют не только «имена», пусть и не полные, но и обладают «лицами». Газета сочла необходимым хорошо проиллюстрировать свою «шутку». Правда, глаза зачернены, чтобы было невозможно идентифицировать их с моделями. Но все же – этим могут похвастаться немногие «призраки». Разве только те, которые имеют реальных прототипов.

В отличие от предыдущих глав, где я пытаюсь оценить хотя бы техническую возможность полетов «фантомных космонавтов» в космос, здесь я этого делать не буду. Какие могут быть комментарии, когда дело происходит 1 апреля! Не буду этого делать и в следующей главе, где речь пойдет о других «первоапрельских космонавтах».

ГЛАВА XV

Первоапрельские космонавты

Явно или неявно, но во всех предыдущих главах я пытался показать и доказать, если это получалось, что все разговоры о «фантомных космонавтах» не стоит воспринимать всерьез и обращаться к этой теме стоит лишь тогда, когда к вам приходит соответствующее настроение. Ну, например, в День смеха, когда любой абсурд имеет шансы сойти за истину. Вполне возможно, что у большинства тех, кто стал крестными родителями «космонавтов-призраков», мысли пришли именно в этот день. Правда, не все поспешили сразу же поделиться ими с миром, а отложили на потом. Но некоторые творцы не стали откладывать дело в долгий ящик и тут же выпустили своих «детей» гулять по свету.

Появившись на свет божий 1 апреля, эти «призраки» должны были бы растаять в воздухе уже следующим утром. Ан, нет! Продолжают жить и поныне, постоянно возникая то там, то здесь, вербуя все новых и новых сторонников и поклонников.

С другой стороны, «фантомных космонавтов», которых называют «первоапрельскими», не так уж и много. Но зато какие!

О «космонавтах-чекистах» я уже рассказал в седьмой главе своей книги, о «Юрии Сергеевиче Ш.» и «бортинженере Лелечке» – в предыдущей главе. А вот еще несколько образчиков изустного творчества, связанных с первоапрельской датой. Я приведу здесь только три «эпизода», которые «вышли» за пределы отведенного им временного интервала и стали самостоятельными персонажами фольклора. В первом случае речь идет о полете немецких космонавтов, во втором – о полете американца, в третьем – о полете советского человека.

2 апреля 1990 года мир облетела сенсация: американские моряки подобрали в Атлантическом океане летательный аппарат с тремя нацистскими космонавтами, посланными за 47 лет до этого в космос с невыясненными целями. Весь полет они провели в состоянии анабиоза. Сообщение об этом опубликовал американский журнал «Нэйшнл географик».

Члены экипажа, когда пришли в себя и смогли более или менее связно излагать свои мысли, сообщили, что были отобраны лично Адольфом Гитлером и стартовали с территории секретного ракетного полигона Пенемюнде. Своим полетом они должны были «застолбить» приоритет Германии в космических полетах. Немецкие космонавты также сообщили, что они ничего не знают о событиях, которые произошли после 1943 года – их должны были вернуть на Землю после того, как на всей планете «взойдется знамя Третьего рейха».

Согласно сообщениям мировой прессы, точнее, тех газет и журналов, которые

«поняли» намек авторитетного «первоисточника», космический корабль, на котором космонавты вернулись на Землю, представлял собой усовершенствованный вариант баллистической ракеты «Фау-2». Безымянный «представитель НАСА» так прокомментировал случившееся: «Это невероятно! Мы никогда не могли бы вообразить ничего подобного. Сам факт существования у немцев космической техники во время войны уже переворачивает все наши представления, но полет немецких космонавтов можно считать настоящим чудом».

«Невероятные приключения немцев в космосе» так и могли бы остаться шуткой, если бы... Уже давно закончился апрель того года, его сменил май, потом июнь, июль, август. Первоапрельская шутка стала понемногу забываться, но в октябре о ней вновь стали писать. Может быть, новое это хорошо забытое старое, а может в каких-то странах день смеха отмечают не весной, а осенью. Но в газетах многих стран вновь замелькали сообщения о космонавтах Третьего рейха. Причем писали о ней уже вполне серьезно. Правда, основной объем публикаций пришелся на «желтую прессу». Но «отметились» и достаточно серьезные издания – большинство из них на этот «подвиг» сподобило то обстоятельство, что ссылались на «Нэйшнл географик», журнал, который трудно заподозрить в публикации явного бреда. А про дату публикации очень скоро позабыли. Тем более, что журнал ежемесячный, а дата выхода из печати очень быстро забывается.

Сейчас об астронавтах Гитлера пишут достаточно часто. Обычно те журналисты и писатели, которые до сих пор пытаются отыскать следы пилотируемой космонавтики периода Второй мировой войны. У меня уже не в первый раз возникает желание назвать имена этих «любителей», и я в очередной раз сдерживаю себя, считая, что слишком много для них будет чести. А может и нужно их перечислить, чтобы отбить охоту впредь создавать «призраков». Так как до конца книги еще далеко, конечно, относительно, у меня будет возможность это сделать, если я изменю свою точку зрения. А пока продолжу...

Немецкие «космонавты» стали первыми «первоапрельскими космонавтами», но не последними. Следующий герой этой главы появился в «фантомной летописи» ровно через год. То, что писала пресса в апреле 1991 года (извините, но за давностью лет забыл название той газеты, которая была первой в деле создания нового мифа, но это было достаточно известное издание), очень напоминала историю «приземления» немецких космонавтов. Правда, в этот раз корабли береговой охраны США подобрали капсулу космического корабля «Джемини» с американским космонавтом Чарльзом Гибсоном. Правда, в космос его отправили в 1965 году, то есть миссия продолжалась гораздо меньше, чем у немцев. Да и задачей этой «секретной экспедиции» являлось, всего-навсего, наблюдение за территорией вероятного противника (читай – за территорией СССР). Полет был неудачен, вернуть корабль на Землю не удалось и Гибсону «пришлось лечь в специальную камеру», в которой он впал в состояние анабиоза.

И вновь ссылались на неких «сотрудников НАСА», которые подтверждали «достоверность» приводимой в газетах информации. И вновь пошли перепечатки в других изданиях. Чем дальше публикации о полете Гибсона удалялись от первоапрельской даты, тем серьезнее они становились, и в какой-то момент окончательно забылось, когда космонавт «родился».

О Гибсоне писали несравненно меньше, чем о его немецких предшественниках. Да и сегодня его вспоминает редко. Но стать «фантомным космонавтом» Чарльз Гибсон все-таки успел, хотя его история была уже не оригинальной и не столь привлекательной, как годом раньше.

Первые два «опыта» создания «первоапрельских космонавтов» были столь успешными, что можно было ожидать появления новых «покорителей Вселенной» с завидной регулярностью. Однако этого не произошло. Так как изначально шутливые публикации появлялись в авторитетных газетах и журналах, то, вероятно, там просто испугались, что их хулиганские статьи вновь будут восприняты серьезно. Поэтому и отказались от продолжения

этой темы. Ну а издания «рангом пониже» не смогли «поддержать» традицию.

К теме «первоапрельских космонавтов» вернулись в конце XX века и уже не в Америке, а в России. «Бортинженер Лелечка» из предыдущей главы как раз и стала «основоположником» этой категории «фантомных космонавтов» в русскоязычной прессе. Как и ранее в иностранных средствах массовой информации, «успех» Лелечки остановил другие российские газеты и журналы от шуток подобного рода. Но тут к делу подключилось телевидение...

Одним из когорты «первоапрельских» космонавтов, о ком я могу рассказать, является «советский инженер» Николай Новицкий. Своим появлением на свет он обязан передаче, которую в ночь с 1 на 2 апреля 2002 года крутил российский телеканал ОРТ (сейчас это канал «Россия-1»). Демонстрация началась не в День смеха, а через 30 минут после его юридического окончания. Вероятно, это было сделано для придания сюжету достоверности, чтобы далеко не всякий зритель с первых же кадров догадался о шутилом характере фильма. Ну а чтобы еще больше заинтриговать тех, кто в столь поздний час прильнул к телеэкрану, были использованы вставки старой кинохроники и якобы архивные документы с грифом «секретно». Сделать их с помощью современных компьютерных технологий особого труда не составило. Как показало будущее, все эти «хитрости» свое дело сделали, и Новицкий уверенно вошел в список «фантомных космонавтов».

Что же поведали в ту ночь ОРТ-эшники?

Согласно их «версии», жил-был в 1930-х годах в Советском Союзе талантливый инженер Николай Новицкий. Был он из той породы гениев, коими полна земля русская, и для которых неважно, что изобретать: утюг или швейную машинку, атомную бомбу или машину времени. Правда, Новицкий не занимался ни первым, ни вторым, ни третьим, ни четвертым. А перечень его «возможностей» я привожу только для того, чтобы читателю проще было представить себе масштаб «личности» героя телепередачи.

Большую часть своей жизни Новицкий посвятил созданию устройства, которое впоследствии получило название подземная лодка. Это было настолько «революционное» для своего времени «изобретение», что, естественно, работы велись в абсолютном секрете. Согласно легенде Новицкому удалось сконструировать, построить и испытать аппарат, который двигался под землей со скоростью чуть меньшей, чем подводная лодка.

Кстати, коль речь зашла об этом, немного о подземной лодке. Любой читатель, даже если он не владеет специальным техническим образованием, но помнит кое-что из школьной программы по физике, поймет, что создать подобное устройство в принципе невозможно. Но это не означает, что его не пытались сделать. Пытались! Не только в СССР, но и в Германии, и в США. Возможно, и в других странах. Под эти работы выделялись средства и, надо признать, немалые. Естественно, ни у кого ничего не получилось. Разве что, у Николая Новицкого, к истории которого я и возвращусь.

Итак, когда изобретатель получил первые положительные результаты, о нем «вспомнили» в Кремле. Тогда как раз началось строительство московского метро. Но Новицкому поручили создать не метрополитен имени Л.М. Кагановича (впоследствии имени В.И. Ленина), а некую секретную ветку, которая позволяла бы перемещаться под Москвой высшему советскому руководству. Работы велись более двух лет и были успешно завершены к 20-й годовщине Октябрьской революции. Если нанести на карту Москвы станции этого альтернативного метрополитена и соединить их прямыми линиями, то на плане столицы можно увидеть две латинские буквы «NN», то есть Николай Новицкий. Не забудьте, что я пересказываю телевизионную версию событий, а не излагаю реальные факты.

К тому моменту, когда Иосиф Сталин впервые под землей добрался из Кремля на ближнюю дачу в Барвихе, Новицкий уже потерял всякий интерес к созданию подземной лодки. Его увлекла идея полета на Луну, чем он и занялся где-то в Подмосковье. Старт ракеты, построенной изобретателем, состоялся 1 апреля 1938 года в присутствии руководителей партии и правительства. Новицкий занял место в летательном аппарате,

включил двигатели и спустя мгновение ревущий монстр скрылся в облаках. Высокопоставленные зрители еще некоторое время с любопытством вглядывались вверх, а потом, разочарованно переглядываясь, стали рассаживаться по машинам, которые отвезли из в Москву.

О результатах экспедиции Новицкого доподлинно ничего неизвестно. Может он и добрался до Луны, может его ракета сгорела в земной атмосфере. Но спустя много лет, когда к нашему естественному спутнику устремились первые сотворенные руками людей автоматические станции и когда были получены первые снимки лунной поверхности, исследователи смогли рассмотреть на лике Селены две гигантские латинские буквы «NN».

Захватывающая история. Весьма правдоподобная, если не знать, что первый спутник появился только в 1957 году, а первый человек побывал в космосе четыре года спустя.

Людей, которые поверили бы в реальное существование Новицкого, было немного. Но они были. Историю о полете на Луну в 1930-х годах перепечатали и несколько иностранных газет.

Справедливости ради, отмечу, что в Новицкого поверили несравненно меньше людей во всем мире, чем в германских астронавтов, 47 лет путешествовавших по орбите. Не поверим и мы, но место в перечне «космонавтов-призраков» для него все равно найдется.

И самое последнее, что напишу в этой главе. Первоапрельские шутки на Новицком не закончились. Появлялись они и позже. Но славы ни своим создателям, ни своим «героям» не принесли.

ГЛАВА XVI

«Борт станции я не покину»

Когда весной 2001 года я начал работать над своей первой статьей о «фантомных космонавтах», даже не догадывался, что в те же самые дни и мое имя начало фигурировать в списке «космонавтов-призраков». А все благодаря орбитальной станции «Мир», которая нашла тогда свое упокоевание на дне Тихого океана.

Но обо всем по порядку.

Я уже писал, что на борту комплекса «Мир» были установлены все мыслимые и немыслимые рекорды в пилотируемой космонавтике. А сейчас, коль скоро речь зашла о заключительной стадии полета, хочу вкратце напомнить историю его создания, написать через какие тернии пришлось ему «пройти». Ну и, конечно, о «последнем члене экипажа станции», «разделившим» с «Миром» его судьбу. Ну как же без этого! Если речь идет о «фантомной космонавтике».

Опущу подробности, связанные с принятием решения о создании орбитального комплекса, с разработкой технической документации, с изготовлением каркаса будущей станции и бортового оборудования, с многочисленными наземными испытаниями. Ушло на это несколько лет и дело двигалось не так быстро, как хотелось бы разработчикам и космонавтам.

И еще хорошо, что первый старт смог состояться в начале 1986 года, а не на пару лет позже. Случись такое, и не пришлось бы сейчас рассказывать ни о самом «Мире», ни о «фантомных космонавтах», побывавших на его борту. Не было бы всего этого.

Ну а так, морозной ночью 20 февраля 1986 года с космодрома Байконур ввысь ушла ракета-носитель «Протон-К», которая вывела на околоземную орбиту базовый блок орбитальной станции, ставший на долгие 15 лет домом, в прямом и переносном смысле этого слова, для десятков космонавтов различных стран.

Изначально на станцию возлагались большие надежды. По конструкции она существенно отличалась от своих предшественниц, станций типа «Салют». Если те имели один, в лучшем случае два стыковочных узла, то «Мир» был оснащен шестью, что позволяло принимать не только транспортные корабли, но и вести монтажные работы, пристыковывая к

нему специализированные модули с научной аппаратурой. Впоследствии эти модули отправились в космос, но об этом чуть позже.

«Начинка» станции, то есть бортовые системы и оборудование, также существенно отличалась от «салютовских». Все, на что только в тот момент была способна отечественная промышленность, было использовано при создании нового космического аппарата. Можно смело говорить, что это было одно из самых совершенных технических творений человечества того времени.

Первоначально планировалось, что создание орбитального комплекса (базовый блок плюс специализированные модули) займет не более двух лет. После этого на нем должны были постоянно находиться космонавты, которым предстояло вести научные исследования, выполнять различные эксперименты и исполнять некоторые иные, скажем так, «специфические» функции. Как должны помнить читатели, вот эти самые функции и позволили «отправить» на него две «секретные экспедиции, о которых не сообщало ТАСС».

Кроме пилотируемых кораблей предполагалось регулярно направлять к станции и грузовые транспортные корабли, снабжающие экипажи станции всем необходимым: от зубочистки до самого сложного научного оборудования. Через несколько лет на смену должен был прийти «Мир-2», еще более совершенный космический аппарат.

Иначе говоря, полным ходом осуществлялся план освоения ближнего космоса, как о том мечтал Константин Эдуардович Циолковский. Да, тогда мы могли еще позволить себе такую роскошь, как строить планы на будущее и, самое главное, их осуществлять. И хотя сроки выдержать не удалось, чему множество причин, «планов громадье», в конце концов, в жизнь было воплощено. Пусть не через два года, а лишь спустя 10 лет, но это было сделано. А вот до «Мира-2» дело так и не дошло и уже не дойдет. Как это ни прискорбно.

Первые космонавты прибыли на борт «Мира» 15 марта 1986 года. Ими стали члены экипажа корабля «Союз Т-15» Леонид Кизим и Владимир Соловьев, которые включили бортовые системы станции и провели проверку всех узлов и агрегатов. Проработав некоторое время на «Мире», они совершили межорбитальный перелет на станцию «Салют-7», эксплуатация которой к тому времени уже была завершена. Подобная операция была и остается уникальной, так как пока никто ее не повторил. Забрав с «Салюта-7» научное оборудование, которое еще можно было использовать, космонавты таким же образом возвратились на новую орбитальную станцию.

В связи с этим нелишне напомнить, что когда началось строительство Международной космической станции (МКС), российские специалисты предлагали перевезти туда часть оборудования с «Мира». Благо такой опыт у нас уже был. Этим можно было бы решить многие проблемы: увеличивался вклад России в строительство МКС, что в условиях отсутствия достаточных финансовых средств было для российской космонавтики чрезвычайно важным мероприятием; приобретался уникальный опыт межорбитальных перелетов, что обязательно пригодится в будущем; продолжалось использование научных приборов, которые еще не выработали свой ресурс и могли бы еще поработать на благо человечества.

Согласись американцы, наши партнеры в этом международном проекте, на такой вариант, не с такой бы ностальгией сейчас вспоминались бы годы полета «Мира». И затопление комплекса не воспринималось бы как трагедия российской космонавтики. Но у США были свои цели, и доставка на МКС нашего старого оборудования в их планах не значилась. Поэтому все было уничтожено вместе с комплексом. А это миллиарды рублей, между прочим, бюджетных, то есть взятых из наших карманов.

Однако вернемся к истории строительства комплекса «Мир». 31 марта 1987 года в космос отправился первый модуль дооснащения – астрофизический «Квант». После его стыковки с базовым блоком о «Мире» стали говорить не как об орбитальной станции, а именно как о комплексе. В последующие годы ракеты-носители «Протон-К» вывели на орбиту еще четыре блока станции: «Квант-2» (в 1989 году), «Кристалл» (в 1990 году),

«Спектр» (в 1995 году) и «Природа» (в 1996 году). На этом строительство было завершено.

Но к тому моменту, когда можно было бы приступить к полномасштабному использованию комплекса, он уже дважды выработал свой ресурс. Уже начались сбои в работе оборудования, находившегося в космосе пять и более лет. Уже во весь рост встали финансовые проблемы – денег не хватало не только на космонавтику, но и на решение земных каждодневных проблем. Вместе с тем, по большому счету, комплекс был полностью функционален и по-прежнему уникален.

За первые три года полета на борту «Мира» побывали экипажи семи кораблей, в том числе четырех с международным экипажем. Вслед за этим начался самый интересный и самый примечательный этап полета. 7 сентября 1989 года на борт «Мира» прибыли космонавты Александр Викторенко и Александр Серебров. С этой экспедиции, имевшей пятый порядковый номер, и начинается беспрецедентная по своей длительности эксплуатация «Мира» в пилотируемом режиме (лишь в 2010 году на борту Международной космической станции удалось превзойти этот показатель).

Что произошло дальше, все вы прекрасно помните: развалился Советский Союз и начался передел мира. Как я уже сказал, стало катастрофически не хватать средств на осуществление космических полетов. Обидно было видеть, как станция «Мир», творение рук человеческих, становилась все более и более ненужной. В первую очередь она была не нужна тогдашнему руководству России, которое решало непонятно какие проблемы.

Нельзя сказать, что «Мир» полностью забросили. Полеты продолжались, один экипаж сменял другой, на орбиту регулярно прибывали «грузовики» и «танкеры». Просто временные интервалы между стартами все увеличивались и увеличивались, а возможность осуществления каждого нового пуска была под вопросом чуть ли не до самой последней минуты.

В середине 1990-х годов возник проект Международной космической станции, активной участницей которого стала и Россия. Когда принималось решение о нашем вхождении в него, преследовались сразу несколько целей.

Во-первых, исследования космоса действительно вещь дорогая, и лучше заниматься этим не в одиночку, а в международной кооперации.

Во-вторых, тем самым предполагалось получить достойную замену «Миру», который, и это все прекрасно понимали, в конце концов, придется бросить.

В-третьих, предполагалось получить дополнительное финансирование, как от правительства России, так и от правительства других стран на проведение работ.

И, наконец, в-четвертых, участие в создании МКС было на тот момент единственной возможностью сохранить российскую ракетно-космическую отрасль, нашу пилотируемую космонавтику, не растерять высококвалифицированные кадры.

В принципе только четвертая задача и оказалась решенной. Хотя как-то, но удалось сохранить те кадры ракетчиков, которые к тому моменту не ушли в коммерцию. Да и молодежь потянулась в отрасль: многие из-за голого энтузиазма, ну а многие из-за предстоящей работе с зарубежными партнерами, считая, что таким образом будет легче перебраться в западные фирмы.

Как в свое время «Мир» начали строить с задержкой, так и МКС создавалась не в те сроки, как было задумано. Виновны в этом все партнеры, и не в последнюю очередь Россия. Наша амбициозность, не подкрепленная часто реальными делами, привела к тому, что и сроки были сорваны, и имидж мы своей здорово подпортили. Его удалось подправить только после катастрофы американской «Колумбии». Не случись этой трагедии, и вспоминали бы нас не с самой хорошей стороны.

Первый этап строительства МКС, кроме проектирования и создания космической техники, предусматривал своеобразную стажировку американских космонавтов на борту российской станции. Несмотря на свои достижения в освоении космоса, в США практически не было опыта длительных космических полетов. Три экспедиции на станцию «Скайлэб» в

1973–1974 годах можно было не воспринимать всерьез за давностью лет. Вполне естественно, что американцы обратились за помощью к России. И, естественно, получили ее. В 1995–1998 годах семь астронавтов НАСА совершили длительные полеты на борту российской станции.

Но полеты американцев ни в какое сравнение не идут с тем, что в это же время сделали мы – на «Мире» работали члены 23-х длительных экспедиций. И это несмотря на многочисленные проблемы.

Особенно тяжелым был 1997 год. Сначала в феврале космонавтам пришлось тушить пожар на борту, после чего еще двое суток все работы они делали в респираторах, а в конце июня грузовой транспортный корабль «Прогресс М-34» столкнулся со станцией, пробив корпус модуля «Спектр». Разгерметизированный модуль отрезали от других отсеков станции, и все дальнейшие попытки его восстановления так ни к чему и не привели. В некоторые моменты возникало ощущение, что станцию придется немедленно бросить.

Но покинули ее только через два года, когда ценой невероятных усилий членов трех экспедиций удалось как-то стабилизировать обстановку и заставить технику более или менее прилично работать. Причиной этого стала политика. Трудно объяснить логику действий правительства, которое с маниакальным упорством избавлялось от «Мира». И ведь избавилось, в конце-то концов.

1999 год вообще стал рубежным в истории «Мира». Именно тогда его еще можно было спасти от затопления. По оценкам специалистов, комплекс мог бы работать, по крайней мере, до 2003 года. Сколько экспериментов можно было бы провести на его борту, сколько сделать. Да и просто приобретение навыков космических полетов нашим космонавтам не помешало бы. Когда-нибудь, дай-то Бог, Россия вновь станет великой космической державой, и мы вновь будем активно осваивать космос. Поэтому лучше заранее подготовить космонавтов, чем начинать все сначала.

Шанс для «Мира» был и в 2000 году, когда была создана компания «МирКорп», решившая продолжить эксплуатацию комплекса на коммерческой основе. Я не утверждаю, что это было лучшим решением, но это давало хоть какую-то надежду. Правда, из всех планов удалось только осуществить полет двух россиян на борт станции. Но, как говорится, и то хлеб. Все остальные коммерческие проекты так и остались нереализованными. Сейчас о «МирКорп» вспоминают, и то нечасто, лишь как об одной, причем не самой яркой, странице истории отечественной и мировой космонавтики.

Да, шансы спасти «Мир» были. Но...

Последняя, дурно пахнущая точка, в истории станции была поставлена осенью 2000 года. Сначала Совет главных конструкторов пришел к выводу о невозможности дальнейшей эксплуатации станции, а потом и российское правительство приняло очередное, на этот раз окончательное, решение свести комплекс с орбиты и затопить его.

Последний раз летящий над Землей «Мир» можно было увидеть в ночь с 22 на 23 марта 2001 года. Едва наступили новые сутки, как началась операция по своду комплекса с орбиты. На рассвете станция вошла в плотные слои атмосферы, рассыпалась на куски и, прочертив небо огненными метеорами, затонула в пустынных районах южной части Тихого океана.

Жители многих стран в ту ночь напряженно вглядывались в небо, опасаясь, что на их головы прольется огненный дождь обломков. Но все для них обошлось благополучно.

Но затопление «Мира» не стало окончательной точкой в его истории. Прошло всего два дня после гибели орбитального комплекса, как на многих интернет-форумах появились леденящие душу подробности операции по своду с орбиты многотонной громадины. При этом ссылались на источники в Японии, правительство которой было более других озабоченно возможным падением на своей территории российской станции и внимательно следило за развертывающимися на околоземной орбите событиями. Поэтому, вероятно, и ссылались на них.

Чтобы не пересказывать появившуюся в те дни легенду, приведу текст одного из

сообщений, распространенных всемирной паутиной 25 марта. Почему именно этого, а не какого-нибудь другого, читатели без труда поймут.

«Сегодня в 13:00 ЦУП (Центр управления полетом) официально подтвердил информацию о том, что на борту станции «Мир» оставался российский космонавт Александр Железняков. Первая информация о трагедии была получена от японской аэрокосмической службы, оборудование которой распознало в спектре сгоревших в атмосфере обломков явный органический след. После чего в российское посольство поступил официальный запрос, в котором японцы интересовались именем российского героя-космонавта, пожелавшего навсегда остаться на станции «Мир».

Поступление этой тревожной информации стало поводом для расследования, которое подтвердило, что на борту действительно был забыт российский космонавт. «Органическим следом», который выявила японская аппаратура, оказался летчик-испытатель Железняков.

Как выяснилось впоследствии, Железняков остался на станции по своей инициативе, в полной уверенности, что на станцию будет совершен как минимум еще один рейс. Однако все произошло по-другому.

О том, что Железняков на станции, знала достаточно небольшая группа людей. Но все они, по тем или иным причинам, отсутствовали в ЦУПе на протяжении последнего месяца. Некоторые из них были уволены в связи с дефицитом финансирования, некоторые были в отпусках, одна из сотрудниц ушла в декрет. Все они были в полной уверенности, что последний рейс на станцию был, но не был освещен в прессе. Но теперь это уже не имеет значения.

В самом конце официального некролога, написанного от имени руководителя ЦУП Петра Терешкова, есть слова, которые в данном случае приобретают дополнительный смысл: «Прощай, дорогой товарищ, покойся с Миром».

Интригует. Не правда ли? Меня тоже заинтриговало. Но по иной причине, о которой трудно догадаться.

Были и другие аналогичные сообщения в сети. Все они были похожи, как близнецы. Разница была только в фамилии «забытого» космонавта. Кроме Железнякова, фигурировали имена Петра Терешкова (соответственно, фамилия руководителя ЦУПа была уже иной), Льва Андропова. Возможно, были и другие «кандидаты», но о них мне ничего неизвестно.

Ну а теперь давайте попытаемся в соответствии с принятой мной методикой оценить вероятность такого события.

Теоретически можно было бы «оставить» на «Мире» какого-то космонавта. Но зачем? Даже если допустить, что в тот момент в российской космонавтике царил откровенный бардак, трудно предположить, что нашелся бы человек, способный допустить такое. Тем более, заведомо зная, что никаких последующих экспедиций на борт комплекса уже не будет.

Теперь о «правдоподобности» интернет-сообщений. Первое, что бросается в глаза, это фамилия руководителя Центра управления полетом Петра Терешкова. Человек, занимающий эту должность, это не сверхсекретный руководитель какой-нибудь спецслужбы, а публичная личность, широко известная не только причастным к освоению космоса, но и большинству тех, кто хотя бы периодически интересовался космонавтикой. С 1984 года ЦУПом руководит Владимир Иванович Лобачев.

Также хорошо известны и имена всех российских космонавтов, проходивших или проходящих подготовку к космическим полетам. Среди них вы не найдете ни Александра Железнякова, ни Петра Терешкова, ни Льва Андропова.

Последний вообще появился среди «фантомных космонавтов» благодаря Голливуду, за что ему в очередной раз большое спасибо. Если кто-то смотрел блокбастер «Армагеддон»,

легко вспомнит одного из героев фильма – русского космонавта Льва Андропова, который летал на орбитальной станции, отказываясь возвращаться на Землю. Вполне вероятно, что именно из киноленты он и перебрался в легенду о «забытом космонавтом на «Мире».

А теперь попробуем понять, почему появились все эти слухи.

Первой причиной мне видится близость двух следующих дат – 23-м марта, когда затопили станцию, и 1-м апреля, когда празднуется День смеха. Похоже, что кто-то начал готовиться к первоапрельским розыгрышам загодя.

Второй причиной, вероятно, следует считать те настроения, которые царили в российском обществе в те дни. Решение о затоплении орбитального комплекса поддержкой у населения не пользовалось и слухи о гибели вместе с «Миром» некоего «героя-космонавта», по сути дела, отражали существовавший общественный протест.

Кстати, было довольно много людей, готовых пожертвовать своей жизнью и отправиться на станцию, чтобы спасти ее от затопления. И это были реальные люди. Например, сын легендарного конструктора ракетных двигателей Валентина Глушко Александр Глушко. И дай им такую возможность, ведь отправились бы.

Про роль Голливуда я уже упомянул, ну а роли всемирной сети в появлении «космонавтов-призраков» у нас еще будет повод поговорить.

И, наконец, несколько слов о тех реальных людях, имена которых были использованы для их включения в список «фантомных космонавтов».

С личностью Льва Андропова, можно считать, мы разобрались. Вероятно, сценаристы «Армагеддона» решили таким образом «увековечить» память бывшего руководителя КГБ, дав своему герою его фамилию. Впрочем, может я и ошибаюсь.

О своей персоне много писать не буду. Скажу только, что к моменту появления слухов я уже несколько лет активно работал во всемирной сети и мое имя было известно среди пишущей о космонавтике братии. Вероятно, и воспользовались этим те, кто сочинял байку.

Какими бы абсурдными ни были слухи о том, что меня «забыли» на «Мире», после их появления ко мне неоднократно обращались коллеги из-за рубежа, спрашивая, жив ли я или действительно стал «органическим следом». Пришлось даже дать официальное опровержение, которое в 2002 году опубликовал британский журнал «Спейсфлайт».

А вот найти прототип Петра Терешкова мне не удалось. Среди сотрудников Центра управления полетом он не значится, в каких-либо других сферах, связанных с космонавтикой, не засветился. Вероятно, кому-то из «авторов» очередного мифа показалось логичным дать своему «герою» фамилию первой в мире женщины-космонавта. Но это лишь предположение.

Вот такая вот история, «случившаяся» во время затопления орбитального комплекса «Мир». Я всегда вспоминаю ее не только с улыбкой, но и с «гордостью» – слетать в космос мне не суждено, но хоть каким-то «космонавтом» я стал. Пусть и только фантомным.

ГЛАВА XVII

Вести из Поднебесной

Китай пока еще не обзавелся полноценными «фантомными тайконавтами». Лишь некий Чэнь Лун фигурирует в списке потенциальных кандидатов на это звание. Да безымянный герой, который согласно слухам погиб во время неудачного старта космического корабля в 1980 году. Но скоро и на Поднебесную может ожидать нашествие «космонавтов-призраков». Почва для этого уже подготовлена.

О стремлении китайских лидеров отправить гражданина своей страны в космос стали поговаривать еще в начале 1970-х годов, вскоре после запуска первого китайского спутника. И хотя тогдашние разговоры носили весьма расплывчатый характер, сейчас уже известно, что это было не просто сотрясение воздуха.

К разработке китайского пилотируемого корабля (проект 714) приступили в 1966 году.

Как в свое время было в Советском Союзе, китайские конструкторы параллельно разрабатывали аппарат военного назначения (спутник-фоторазведчик с возвращением на Землю отснятой фотопленки) и аппарат, предназначенный для полета человека в космос (одноместная капсула массой около 1800 кг). В начале 1971 года был сформирован первый отряд китайских космонавтов, а первый полет корабля «Шигуан» («Рассвет») предполагалось осуществить уже в 1973 году.

Темпы поистине в духе «большого скачка». Судя по косвенным данным, инициатором проекта и его «идейным вдохновителем» являлся один из тогдашних китайских лидеров Линь Бяо, часто именовавшийся преемником председателя КНР Мао Цзэдуна. В сентябре 1971 года в результате закулисной политической борьбы Линь Бяо был снят со всех постов в партии и государстве, обвинен в подготовке переворота, пытался бежать в Советский Союз, но погиб в авиакатастрофе, когда его самолет разбился на территории Монголии. Это официальная версия китайского правительства.

Вообще история с «разоблачением антипартийной группы Линь Бяо» чрезвычайно интересна, но к освоению космоса отношения не имеет, поэтому подробно рассказывать об этом не буду, хотя начавшаяся вслед за этим «охота на ведьм» весьма пагубно сказалась на проекте 714 и на людях, принимавших в нем участие. Гибель Линь Бяо поставила, по сути дела, крест на возможности полета китайского космонавта в первой половине 1970-х годов – отряд космонавтов был расформирован, а работы по пилотируемому кораблю практически заморожены. Военный вариант спутника, именуемый в литературе FSW, все-таки совершил в 1975 году свой первый полет, а вот «Шигуан» так никогда и не полетел.

Но вернемся к отряду китайских космонавтов. Его формированием занимался Го Жумао, директор Четвертого НИИ ВВС Китая. Естественно, что он использовал методики, имевшийся к тому времени в Советском Союзе и США по отбору потенциальных кандидатов для полетов в космос. Выбор осуществлялся из числа летчиков-истребителей, как наиболее подготовленных для подобных миссий. Однако, главным критерием для китайских космонавтов все-таки являлось не здоровье и профессиональная подготовка, а политические факторы – преданность идеям Мао, отсутствие репрессированных родственников и тому подобное. Кстати, когда в 1959-1960-х годах в Советском Союзе отбирали первых космонавтов, вера в «непогрешимость КПСС» также играла немаловажную роль.

Приказ, предписывающий командирам всех частей оказывать всестороннее содействие деятельности специальной комиссии по отбору, был подписан главнокомандующим ВВС Китая 5 октября 1970. В результате бесед и изучения личных дел для прохождения медкомиссии в Пекин были вызваны около 1000 летчиков, разбитых на три группы. Врачи приступили к своей работе в ноябре 1970 года.

Набор космонавтов проводился в условиях повышенной секретности. Кандидаты в течение нескольких месяцев жили в изолированных зданиях на территории главного госпиталя ВВС. Контакты с внешним миром были запрещены. Летчикам не объясняли, для чего проводятся эти обследования. Но они скоро об этом догадались.

В результате были выбраны двадцать кандидатов, но в состав отряда 15 марта 1971 года были включены лишь девятнадцать из них. Один из претендентов «снял свою кандидатуру». По каким причинам он это сделал, так и осталось неизвестным.

На сегодняшний день исследователям удалось выяснить имена восемнадцати человек из числа членов первого отряда китайских космонавтов. Так как они известны лишь специалистам, не откажу себе в удовольствии перечислить на страницах этой книги: Ван Жансень, Ван Фухе, Ван Фуцуань, Ван Цуанбо, Ван Чжияо, Ду Цзиньчен, Дун Сяохай, Ли Шичан, Лу Сянсяо, Лю Чжунь, Лю Чонфу, Ма Цзычжан, Мен Сеньлинь, Фан Гоцзюнь, Ху Цзаньци, Чай Хунлянь, Чжан Жусян, Шао Чжицзянь.

В отряд вошли наиболее подготовленные летчики. Многие из них еще в «доотрядные» годы проявили себя с самой лучшей стороны, как профессионалы. Так, Лу Сянсяо 3 января

1966 года уничтожил американский беспилотный самолет-разведчик AQM-34, вторгшийся в воздушное пространство Китая. Участвовал он и в боях с нарушителями китайского неба в годы Вьетнамской войны. Победрами в воздушных боях с самолетами-нарушителями могли похвастаться также и Ван Чжиюе, и Дун Сяохай, и Фан Гоцзюнь.

О высоком уровне отбора свидетельствует и тот факт, что даже после расформирования отряда многие его члены успешно продолжали свою карьеру пилотов, а впоследствии служили на руководящих постах в ВВС. Например, все тот же Лу Сянсяо впоследствии командовал Третьим авиационным корпусом ВВС Китая, а закончил свою военную карьеру заместителем начальника штаба Седьмой воздушной армией. Ван Чжиюе прослужил летчиком-истребителем 33 года, далеко перешагнув 45-летнюю предельную возрастную планку для данной категории военнослужащих. Закончил он военную карьеру в должности командира Третьей авиационной дивизии ВВС Китая. Дун Сяохай после ухода из отряда космонавтов дослужился до командира Восемнадцатой учебной авиационной дивизии китайских ВВС.

Из тех, кто не попал в первый отряд космонавтов, известно имя только одного – Ю Гуйлиня. Во время прохождения медицинской комиссии он не выдержал тест на центрифуге.

О полете космонавта перестали говорить уже в 1973 году, то есть всего через два года после того, как Китай стал космической державой. Стало ясно, что необходимых технических средств в Поднебесной в тот период еще не было, а политическая нестабильность вряд ли могла обеспечить концентрацию сил общества на выполнение столь масштабной задачи. Но как только китайским конструкторам удалось «научить» корабли возвращаться на Землю, о пилотируемых проектах вновь вспомнили. Второй отряд китайских космонавтов стали формировать в конце 1970-х годов.

В отличие от первого, об этом наборе практически ничего неизвестно. Ни когда это происходило, ни сколько космонавтов в него входило, ни их имена. Вся информация об этом отрывочна и противоречива. Поэтому, рассказывая о втором наборе, можно говорить лишь о приблизительной реконструкции событий, не претендующей на бесспорность.

Первым о существовании в тот период в Китае программы подготовки полета человека в космос упомянул в феврале 1978 года китайский технический журнал «Навигэйшн Нолидж». Эта же информация в ноябре того же года прозвучала и из уст руководителя Китайского космического агентства.

Новые данные появились в 1980 году. Сначала в январе китайский журнал «Сайнс Лайф» поместил статью журналиста Сяо Юна о проходящих подготовку в институте космической медицины китайских космонавтах. А чуть позже в ряде газет были опубликованы фотографии, посвященные этим тренировкам.

Однако в декабре 1980 года главный инженер космического центра китайской Академии наук Ван Чжуашань заявил, что хотя «осуществление пилотируемого полета больше не является для Китая технической проблемой, реализация ее откладывается на неопределенный срок из-за ее слишком большой стоимости». В западной печати публиковалась другая версия причин свертывания в Китае работ по подготовке полета человека в космос. Согласно ей, первый китайский астронавт, о запуске которого не было сообщено заранее, погиб на старте из-за аварии ракеты-носителя. Подробности не оглашались.

Так это или не так, мы вряд ли узнаем в ближайшие годы. Китайцы весьма дозированно информируют остальной мир о своих работах в области освоения космоса. И нет никакой гарантии, что китайские лидеры «дадут» добро на публикацию данных об этой аварии, если она была на самом деле. Но до тех пор, пока эта информация не опровергнута, нам нельзя о ней забывать.

Очередной виток слухов о подготовке в Китае пилотируемого полета пришелся на середину 1980-х годов. Предполагают, что в это время был проведен третий набор в отряд космонавтов. Достоверных сведений об этом нет, но косвенно в пользу этого говорят

сообщения средств массовой информации.

Вот, например, текст сообщения ТАСС, опубликованного 1 сентября 1986 года в газете «Правда»:

«В КНР начался отбор первой группы космонавтов для полетов на китайских космических кораблях. Для их подготовки созданы модель кабины космического корабля, оборудование и аппаратура системы жизнеобеспечения космонавтов, включая системы контроля за составом воздуха и его очистки, поддержания необходимой температуры и давления, разработаны технические вопросы снабжения космонавтов питанием, водой и экипировкой».

А вот еще одно сообщение, датированное 31 января 1989 года. Его распространило китайское информационное агентство Синьхуа:

«Продолжается подготовка к осуществлению программы пилотируемых космических полетов. Специалистами китайского центра космической медицины разработаны специальные барокамеры, различные наземные модули для проведения биологических и медицинских исследований. Эксперименты ведутся в области радиационной защиты, предотвращения отрицательного воздействия невесомости».

Последнюю информацию сопровождала фотография двух космонавтов или испытателей в скафандрах. Вот и все, что известно о третьем наборе. Если он, конечно, проводился.

А потом пришла пора глобальных изменений на мировой арене, и о китайских космонавтах на время позабыли. Появилось немало других животрепещущих тем, которым газеты посвящали первые полосы. Для самого Китая этот период ознаменовался смягчением политического режима, хотя у власти по-прежнему остаются коммунисты, а также бурным ростом экономики. Поднебесная ворвалась в ряды передовых держав мира.

Вполне естественно, что на волне подъема китайские лидеры вновь озадачились программой подготовки полета человека в космос. Тем более что была создана необходимая производственная база для этого. Теперь Китай мог реализовать свои амбиции без того дикого перенапряжения сил, какие потребовались в свое время Советскому Союзу во времена противостояния с США.

Предварительный отбор кандидатов в четвертый отряд космонавтов (нумерация условна, так как мы еще многое не знаем о китайской космонавтике) начался в Китае конце 1995 года. Было выбрано 1504 летчика ВВС, которые начали прохождение целой серии медицинских обследований. Постепенно число кандидатов сокращалось и к лету 1996 года их осталось всего 60 человек. Всех их вызвали в Пекин, в Главный госпиталь ВВС для прохождения этапа стационарных обследований. Весной следующего года число членов группы уменьшилось до 20, а концу 1997 года были выбраны 12 финалистов.

Еще до окончания отбора двое кандидатов – Ли Цинлун и У Цзе (называются и другие имена, но они являются иными вариантами перевода с китайского на русский; какие из них «правильнее», не знаю) – отправились в годичную командировку в Центр подготовки имени Гагарина в подмосковный Звездный городок. После завершения курса обучения они вернулись в Китай и работать инструкторами китайского отряда космонавтов. Вместе с дюжиной финалистов они и составили китайский отряд космонавтов. Таким образом, в нем официально числятся 14 человек.

В июле 2002 года газета «Чжунго хантяньбао» («Китайская космонавтика») сообщила некоторые подробности деятельности отряда. Как писала газета, «эти 14 китайских космонавтов в возрасте более 30 лет – военнослужащие ВВС, включая пилотов. Они проживают в новопостроенном пекинском «Космическом городке», в рабочие дни их не

отпускают домой. Этот городок представляет собой строго засекреченный военный объект, космонавты именуют его «Хун Фанцзы» («красный дом»).

Далее газета писала, что жены большинства космонавтов работают в центре подготовки. Как и у американских астронавтов, китайский космический отряд также разделен на группу «пилотов» и группу «наземного обеспечения полетов» (китайский аналог американской группы «специалистов полета»). Эта вторая группа сосредоточивает свое внимание на орбитальном полете, а не на запуске и приземлении. Создана и спецлаборатория, предназначенная для освоения и разработки нескольких десятков видов обезвоженных продуктов питания для космических полетов.

В начале января 2003 года китайский телевизионный канал CCTV показал репортаж о подготовке космонавтов к намеченному на осень того же года космическому полету. Тогда на экранах телевизоров впервые мелькнули лица некоторых из космонавтов. Никаких фамилий не называлось, но через несколько дней гонконгская газета «Шин Тао Дэйли» объявила, что ее журналистам удалось идентифицировать одного из космонавтов, и назвала фамилию – Чэнь Лун.

Если о количестве членов отряда стало известно еще в 2002 году, то о персональном составе отряда (кроме двух «россиян») долгое время сказать было нечего. Лишь в майском номере за 2003 год немецкого журнала «Флигерревью» в статье Герта Майнля впервые появились их имена. Кроме Ли Цинлуна и У Цзе, в отряд вошли: Дэн Цинмин, Лю Бумин, Лю Ван, Не Хайшэе, Пань Чжаньчунь, Фэй Цзюньлун, Цзин Хайлэнь, Чжай Чжиган, Чжан Сяогунь, Чжан Чуаньдун, Чэнь Цюань, Ян Ливэй.

После публикации поименного списка китайского отряда космонавтов, стало ясно, что сообщение гонконгской газеты о Чэнь Луне не соответствует действительности. Специалисты предполагают, что неразбериха возникла из-за неправильного перевода с китайского на английский. Вероятнее всего, в газете писалось о Ди Цинлуне, фамилия которого изображается двумя иероглифами, как и у Чэнь Луна. Тем более, что сравнение кадров телепередачи и имеющихся снимков китайских «российских» космонавтов позволяет сделать такое предположение.

А в октябре 2003 года Китай наконец-то обзавелся своим собственным настоящим космонавтом. Им стал Ян Ливэй. Официально были сообщены имена и его дублера, и запасного космонавта – Чжай Чэигана и Не Хайшэе.

В следующие годы состоялись еще два полета. Общее число китайских космонавтов сейчас составляет шесть, а в ближайшие годы должно существенно увеличиться. У китайской космонавтики неплохое будущее. По сравнению с другими странами.

ГЛАВА XVIII

«Считайте меня кандидатом...»

Когда в последней четверти XX века человечество вступило в эру интернета, никто не мог подумать, чем станет для людей всемирная паутина. Высокие технологии ворвались в нашу жизнь стремительно и изменили ее до неузнаваемости. Перемены произошли во всем, но самым главным, как мне кажется, стало изменение психологии человека, получившего возможность общаться с «братьями по разуму», где бы они не находились.

Вскоре после этого родилось понятие «виртуальной реальности», ставшей для многих людей альтернативой той жизни, которой они жили до этого момента. Дальше – больше. Сейчас уже можно говорить о целом поколении, которое воспитано интернетом и которое не знает судьбы иной, чем наедине с компьютером.

«Виртуальная реальность» привела к появлению «виртуальных героев», которые от обычных людей отличаются тем, что могут существовать только при использовании цифровых технологий. Но, так как для многих жизнь «в цифре» является единственно возможной, то и такие герои являются единственными, которые воспринимаются ими как

истинные. Чаще всего они появляются из компьютерных игр. Хотя, возможно, существуют и иные технологии, позволяющие сблизить жизнь реальную и жизнь виртуальную. Не специалист в этой области, поэтому и называю только то, о чем знаю.

Естественно, что компьютеры и интернет оказали влияние и на «фантомную космонавтику», придав ей новый импульс. Правда, если на заре космической эры «космонавты-призраки» появлялись из-за недостатка информации, то теперь они «рождаются» от ее избытка. Например, о том, как топили станцию «Мир» и кого на ней «забыли», я уже рассказывал. Да и в том, что «фантомные космонавты» оказались столь живучи и никак не хотят уходить на покой, немалая «вина» интернета.

Но в этой главе я не намерен рассказывать о «героях», которые пришли к нам из компьютерных игр или других составляющих «цифровой жизни». И не о тех, у кого благодаря сети «появилось» второе дыхание. Разговор пойдет о реальных людях, которые пока еще не стали «фантомными космонавтами», но могут в них превратиться спустя некоторое время, опять же благодаря компьютерам и интернету. Я бы назвал их «кандидатами в космонавты-призраки». Трудно оценить шансы того или иного из них. На вопрос о том, станут ли «кандидаты» полноценными «фантомами» или не станут, ответить сможет только время. А пока можно лишь обозначить наше внимание к ним. И не более того.

Как правило, «кандидатами» становятся выходцы из недр шоу-бизнеса. Хотя есть и исключения. Некоторые вполне «благопристойные» представители деловых кругов рассматривают свою работу тоже как своеобразное «шоу», часто одного «актера». Высказав, даже мимоходом, свое стремление отправиться в путешествие на орбиту, они тут же попадают под пристальное внимание средств массовой информации. Естественно, подобные заявления имеют своей целью создание определенного имиджа для своей персоны. Чаще это происходит тогда, когда нужно поправить свои пошатнувшиеся позиции.

Здесь я не буду рассказывать о тех, кто вполне серьезно готовился к полету в космос (русский актер Владимир Стеклов), но не смог этого сделать по тем или иным причинам. И о тех, кто в космосе побывал (Деннисе Тито, Марке Шаттлуорте и других туристах). А вот о некоторых «потенциальных» претендентах, которые вряд ли всерьез задумывались о полете, написать придется. Таких, как американский кинорежиссер Джеймс Камерон, модель Синди Кроуфорд, актриса Сигурни Уивер и иже с ними. Но называть их «фантомными космонавтами» не стоит. Достаточно того, что о них будет упомянуто в этой главе.

Первым «кандидатом» в будущее «космонавты-призраки» я бы назвал британского «мусорщика» Питера Родни Ллевеллина. На космическом горизонте он появился в 1999 году, высказав желание профинансировать эксплуатацию орбитальной станции «Мир» в обмен на недельный полет в космос. Если помните, именно в это время с деньгами на космонавтику было совсем плохо и руководители отечественной ракетно-космической отрасли хватались за любую соломинку, чтобы поправить дела. Поэтому и предложение Ллевеллина было воспринято со всей серьезностью.

В марте 1999 года он был назначен вице-президентом инвестиционной промышленной компании (ИПК) «Энергия» в городе Королев (дочерней компании РКК «Энергия»), которая занималась сбором средств на эксплуатацию орбитальной станции «Мир». В апреле Российское космическое агентство объявило, что заключило с Ллевеллином контракт на недельный космический полет, а 20 мая он был официально представлен сотрудникам Центра подготовки космонавтов имени Гагарина и через несколько дней должен был начать тренировки. Десятидневный полет на станцию «Мир» был запланирован на август вместе с экипажем 28-й экспедиции (командир Сергей Залетин и бортинженер Александр Калери).

Однако 24 мая Ллевеллин неожиданно покинул Звездный городок и растворился в неизвестности. Выяснилось, что своим полетом на «Мир» он собирался воспользоваться для сбора денег на строительство в России детской больницы, а платить за полет и не собирался. 26 мая было официально объявлено, что полет не состоится. Тогда-то стали известны и некоторые другие подробности из биографии британца. Оказалось, что в 1997 году его уже

арестовывали в США за мошенничество – он «кинул» местных бизнесменов на 25 тысяч долларов. Водились за ним и другие грешки из этой же области. Да и владение компанией по переработке отходов, которое приписывал себе Ллевеллин (отсюда и эпитет «мусорщик», закрепившееся за ним после отказа от полета), также не подтверждено документами.

Нет данных о том, помогла ли Ллевеллину шумиха, поднятая вокруг его имени мировой прессой, поправить свои дела или нет. Вероятно, это была очередная его афера, которая закончилась провалом. По крайней мере, с 1999 года его имя на лентах новостей больше не появлялось.

Пример Ллевеллина оказался довольно заразительным. Вслед за ним в космос «устремились» другие. Особенно много их стало после полета в 2001 году первого космического туриста американского миллионера Денниса Тито. Осознав, какие дивиденды может принести такой полет (за счет грамотно построенной рекламной кампании Тито очень быстро окупил свое путешествие и даже получил прибыль), о намерении на коммерческой основе отправиться в космос заговорил создатель всемирно знаменитого «Титаника» кинорежиссер Джеймс Камерон.

Камерон родился 16 августа 1954 года в Канаде. В 1971 году переехал в США. Отец его был инженером, и он поступил в Калифорнийский Университет на физический факультет. При этом его разрывают на части сразу несколько увлечений – наука, живопись, фантастика и кино.

Свою профессиональную кинодеятельность Камерон начал как мастер по спецэффектам и художник-постановщик на киностудии Роджера Кормана «Нью Уорлд», где работал над такими фильмами, как «Битва за пределами звезд», «Андроид» и некоторыми другими. Первой его самостоятельной режиссерской работой стала работа на итальянских продюсеров («Пирания II: Нерест»), впечатленных его постановкой сцены в одном из фильмов ужасов, где он заставил живых личинок на отрубленной руке извиваться с тошнотворной натуральностью, скрыто используя электрический разряд. Этот фильм оказался проходным и никаких лавров новичку не принес. Зато второй фильм Камерона, «Терминатор», ныне принадлежит к безусловной классике фантастического кинематографа.

Успех этой малобюджетной ленты позволил Камерону получить предложение снять фильм «Чужие», продолжение знаменитой ленты Ридли Скотта «Чужой». Сиквел имел огромный успех, и молодой режиссер получил полную свободу в осуществлении своих дальнейших замыслов. Ну а потом были «Бездна», «Терминатор 2: Судный день», «Правдивая ложь», знаменитый «Титаник» и другие.

Высказанное Камероном желание совершить полет в космос нельзя рассматривать как очередную причуду творческой личности. Скорее, это был четко просчитанный ход, который должен в будущем помочь режиссеру успешно работать на выбранном им поприще. Но, как я предполагаю, если Камерон в ближайшее время снимет масштабную киноленту, действие которой происходит в космосе, то велика вероятность, что его тут же запишут в «фантомные космонавты».

Ну а дальше о своем желании побывать в космосе стали говорить многие. Только тех, кто на каждом углу говорил о своих космических устремлениях, я насчитал более двух десятков. А сколько было тех, кого средства массовой информации «обошли» своим вниманием? Обо всех рассказать невозможно, поэтому только о самых «ярких» представителях того периода.

Например, был среди «кандидатов» польский бизнесмен Лешек Чарнецкий. Это был один из платежеспособных претендентов на туристический полет в космос. Свое состояние он сделал на лизинговой деятельности. В начале 1990-х годов он основал в Польше Европейский лизинговый фонд, акции которого в 2001 году продал за 231 миллион долларов французскому банку Креди Агриколь.

По некоторым сообщениям, в феврале 2002 года приступил к ознакомительным тренировкам в Центре подготовки космонавтов. В марте того же года должен был начать

проходить обследования в Институте медико-биологических проблем в Москве. Приблизительно в это же время его имя и попало на страницы газет. Однако дальнейшие события стали развиваться не так, как это обычно бывает. Пан Чарнецкий заявил, что не был намерен афишировать свои планы и требовал от Российского космического агентства того же. Но, так как тайну сохранить не удалось, то он не намерен дальше вести переговоры о своем полете. Интересный ход, не правда ли. Не знаю, какие цели преследовал Чарнецкий и добился ли он того, чего хотел, но о своем желании побывать в космосе он больше не говорил. Сейчас работает в страховом бизнесе, но боится тех, кто живет на Земле и никогда не отрывается от нее.

Одновременно с Чарнецким о желании побывать на орбите заговорила американка Лори Гэвер. Причем, она намеревалась отправиться в космическое путешествие на российском корабле, хотя несколько лет работала в НАСА, в том числе в должности заместителя директора агентства по планированию. Довольно высокий пост для 40-летней американки. Почему она стремилась в космос, так и осталось неизвестным. Можно только предполагать, что таким образом она пыталась закрепиться на вашингтонском политическом небосклоне. В принципе, ей это удалось. В нынешней администрации президента Барака Обамы она одна из тех, кто «вершит» космическую политику США.

Тогда же на звание космического туриста претендовал и солист американской рок-группы «Эн-Синк» Лэнс Басс. Если бы у него все получилось, он бы стал самым молодым в истории космонавтом (в момент начала подготовки ему было всего 23 года).

Басс родился 4 мая 1979 года в штате Миссисипи. Музыкальные способности Лэнса проявились рано, во время учебы в школе он регулярно пел в хоре. В 16 лет получил приглашение стать солистом рок-группы, перебрался в город Орlando в штате Флорида и с тех пор поет в группе «Эн-Синк». Со школьных лет мечтает стать астронавтом или работать в области, тесно связанной с космосом.

С какой бы иронией не относились к Бассу и в каких бы пиаровских акциях его не подозревали, он, пожалуй, ближе других «кандидатов» подошел к рубежу, за которым слова не расходятся с делами. Ну а как иначе расценить то, что был подписан контракт на подготовку в Звездном городке и Басс приступил к тренировкам. Или, что после прохождения медицинской комиссии он срочно отбыл в США, где ему была сделана небольшая операция по коррективке зрения (российские врачи нашли некоторые отклонения).

Но полет Басса все равно не состоялся. По официальной версии из-за того, что не были найдены необходимые средства. Что произошло на самом деле, скрыто покровом тайны. А Басс, после своего несостоявшегося полета, стал активным пропагандистом идеи освоения космоса. В свободное от концертной деятельности время, он ездит по всему миру и выступает с лекциями. Кто знает, может он и слетает когда-нибудь в космос и попадет в список не «кандидатов в фантомные космонавты», а землян, преодолевших земное притяжение. Согласитесь, что и такое может быть.

Кто же еще попал в список «кандидатов»?

Есть в нем немецкий дизайнер, владелец фирмы «ИБ-Маркетинг» Андреас Бергвайдер. Сообщения о возможности его полета появились летом 2002 года в немецкой прессе. После аварии «Колумбии» о возможном полете Бергвайдера в космос говорить перестали. Но тогда вообще стало гораздо меньше претендентов на космические миссии. Испугались, вероятно.

Есть в списке и филиппинка Ирэне Мора. Правда, до 2002 года она являлась гражданкой США, где получила образование, прошла летную подготовку в коммерческой школе пилотов и даже пыталась попасть в отряд астронавтов НАСА. Сообщения о возможности ее полета на российском корабле «Союз» и Международной космической станции появились в филиппинских средствах массовой информации в 2003 году. Но вот кто готов профинансировать полет, газеты не писали. А это, как показывает практика, решающий момент. Есть спонсор – можно серьезно говорить о человеке, как о претенденте

на полет, нет – можно смело отправлять в «кандидаты в фантомные космонавты».

Венгерка Анетт Фэр раньше преподавала русскую историю. Сейчас ведет эротико-философскую телепрограмму на будапештском телевидении. Баллотировалась в Европарламент в качестве кандидата от Объединенной партии, но избрана не была. Сообщения о возможности ее полета на МКС в качестве космического туриста появились в венгерской прессе весной 2003 года. Газеты писали, что она уже приступила к предполетным испытаниям в Венгрии. Однако дальнейшего развития эта история не получила.

Гражданин Турции Митхат Берекет родился 10 октября 1966 года в Анкаре. Там же окончил среднюю школу. Высшее образование получил в университетах Великобритании и Турции. Журналист и комментатор турецкой телекомпании NTV. С 1995 года является продюсером и режиссером научно-познавательной программы «Pusula» («Компас»). Сообщения о возможности его полета в космос в качестве космического туриста была опубликована в российских средствах массовой информации в начале 2001 года. Впрочем, этим все и ограничилось.

Бразильский бизнесмен Жозе Ньютон Мамедэ Агнар является владельцем Северо-восточной компании по сельскохозяйственной продукции и продуктам питания. С 1999 года возглавлял Национальный департамент по борьбе с засухой. В середине апреля 2002 года в бразильских газетах появились сообщения о том, что Жозе Ньютон стал первым кандидатом, зарегистрированным компанией «Спейс Адвентур» для выполнения суборбитального космического полета. Полет должен был состояться между 2003 и 2005 годами, а его стоимость оценивалась в 100 тысяч долларов. Кстати, в исходных сообщениях речь шла только об суборбитальном полете, а российской прессе о Жозе Ньютоне, как о кандидате для полета на Международную космическую станцию, являются, вероятно, ошибкой из-за плохого знания журналистами португальского языка.

Австралийский художник, мультипликатор, писатель Брэдли Тревор Грэйв родился на острове Тасмания в 1970 году. В начале 1990-х годов служил в воздушно-десантных войсках австралийской армии. В 2000 году опубликовал свою первую книгу, за которой последовали и другие. Его работы впоследствии были переведены на 27 языков, в том числе на русский. В июле 2004 года прошел медицинское обследование в Центре подготовки космонавтов в Звездном городке, а также тесты на центрифуге (во время этого испытания она вышла из строя) и в бассейне гидроневесомости. Но маловероятно, что Грэйв полетит в космос – его вес составляет 115 килограммов, что на 15 килограммов превышает предельно допустимый, а рост 190 сантиметров, что является верхней планкой для космонавтов. Ну да Бог с ним, с этим австралийцем.

Итальянский диджей Роберто Феррари родился в 1965 году в Милане. Первые сообщения о возможности его участия в космическом полете появились в 2001 году, А спустя два года прошла информация, что Феррари уже проходит подготовку в Звездном городке. Позднее эти данные были опровергнуты. Кстати, несмотря на свою фамилию, Роберто никакого отношения к семье владельцев известного автомобильного концерна не имеет. Зато его имя можно найти в Книге рекордов Гиннеса – в 1997 году он проплыл в каноэ 222 километра за 24 часа.

Об австралийке Лилли Крэйг практически ничего не известно. Только то, что в мае 2002 года она называлась одним из претендентов на звание космического туриста. Правда, это были эпизодические публикации.

Ну и прочие претенденты, которых, как я уже сказал, десятки. И это без учета тех, кто купил туры на полеты по суборбитальной траектории. К концу 2010 года таковых насчитывалось уже несколько сотен. Правда, начало эры массовых «прыжков в космос», на границу атмосферы и космоса, все откладывается и откладывается. Сейчас фигурирует дата 2012 год. Посмотрим...

Пожалуй, хватит говорить о «кандидатах», судьба которых в «фантомной космонавтике» еще не ясна. Может быть, они и войдут в стройные ряды

«космонавтов-призраков», а может – нет. Будущее покажет. А у нас с вами есть еще и настоящее, которым мы живем. И именно об этом надо думать в первую очередь.

Послесловие

Летом 2004 года в Санкт-Петербурге работал международный симпозиум по автоматизированным системам управления космических аппаратов. Присутствовал на нем и старейшина отечественной космонавтики Борис Евсеевич Черток. Большинство читателей должны хорошо знать это имя. Да и я упоминал о нем на страницах этой книги.

С Борисом Евсеевичем мы давно знакомы и, естественно, не упустили возможности встретиться вновь. Случилось так, что когда мы ехали из гостиницы, где Черток остановился, в Дом ученых, где работал симпозиум, попали в многочасовую пробку. В тот день в Санкт-Петербурге открывался Экономический форум и для участия в его работе прибыли множество высокопоставленных гостей. На улицах города царил невообразимый хаос.

Сидя в машине, мы успели с Борисом Евсеевичем переговорить о многом: и о прошлом, и о настоящем, и о будущем отечественной космонавтики. Как-то получилось, что оказалась затронутой и тема «фантомных космонавтов».

Не буду приводить наш разговор полностью, а ограничусь всего одним фрагментом, который в концентрированном виде отражает позицию конструктора по этому вопросу. Вот что сказал мне тогда Борис Евсеевич:

«Ты знаешь, мы сами породили всех этих «призраков». И сами виноваты в том, что эти сплетни так живучи. Из-за того, что многое не рассказали в те годы. Из-за того, что по приказу свыше лгали «во благо идеи». Как результат, появлялись слухи о секретных полетах в космос. Боюсь, что эти вымыслы еще долго будут гулять по белу свету. И переубедить «сомневающихся» в обозримом будущем вряд ли удастся. Но Гагарин-то действительно был первым и останется таковым навсегда!».

Этими словами уважаемого мной Бориса Евсеевича Чертока я и хочу завершить рассказ о «фантомных космонавтах». Все время, пока я писал эту книгу, у меня в мозгу звучали бессмертные строки Владимира Высоцкого: «Сколько слухов наши уши поражает!». Действительно много. И поражали, и, судя по всему, будут поражать и в будущем. Несмотря на то что наша с вами жизнь быстро меняется. Несмотря на то что мы все глубже и глубже проникаем в тайны природы. А вот со своей сущностью мы ничего поделать не можем. А значит, мы по-прежнему будем с интересом обсуждать и НЛО, и пришельцев, и «космонавтов-призраков», и прочие загадки и тайны.

На этом ставлю точку. Не могу гарантировать, что все у меня получилось так, как хотелось, и так, как надо бы было сделать. Может быть, я что-то упустил. Может быть, я не всех убедил своими аргументами. Но надеюсь, что читателям было интересно, и они узнали что-то для себя новое из истории освоения космического пространства. Из нашей с вами истории, реальной, а не «фантомной».