

Ленский, И. Да сохранит тебя любовь наша [Текст] / И. Ленский // Губернские ведомости. - 2004. – 23 декабря (№ 243). - С. 4.

На днях Борис Валентинович Волынов, бесспорный рекордсмен по числу нештатных ситуаций в космосе, переживший на борту и в спускаемом аппарате несколько аварий, неоднократно бывший на волоске от гибели, в полном здравии отметил свой 70-летний юбилей. Первым его поздравил губернатор Кузбасса Аман Тулеев: прославленному космонавту вручена высшая награда Кемеровской области "Доблесть Кузбасса".

В адрес Бориса Волынова поступила и телеграмма Президента России Владимира Путина: "Вы принадлежите к славной когорте первых покорителей Вселенной, открывших человечеству дорогу к звездам, написал нашему земляку глава государства. Совершенные Вами уникальные полеты, мужество и героизм, проявленные в нештатных ситуациях, во многом предопределили пути развития отечественной космонавтики. Вы щедро делитесь своим богатым опытом с новым поколением российских космонавтов".

Сейчас нестареющий Борис Волынов проживает в Звездном городке под Москвой. Мы связались с юбиляром. Преисполненный сил и бодрости космонавт, которого мы застали по мобильному телефону в дороге за рулем автомобиля, попросил разрешения добраться до дома, а затем охотно ответил на наши вопросы.

- Борис Валентинович, "Губернские ведомости" от имени десятков тысяч кузбасских читателей поздравляют вас с 70-летием! Как отметили это событие?

- Спасибо. Было очень приятно получить телеграмму и награду от губернатора Кузбасса А.Г. Тулеева, которому я благодарен за постоянное внимание и заботу. Весьма рад и телеграмме от Президента России В.В. Путина. Мы с президентом лично знакомы, он не раз приезжал к нам в Звездный городок. В том числе - на празднование 40-летия первого полета в космос Юрия Гагарина. Из самого первого состава отряда космонавтов

сегодня осталось в живых пять человек. Они и собрались у меня в гостях по случаю юбилея: Алексей Леонов, Павел Попович, Виктор Горбатко и Валерий Быковский. Мы все дружим, часто встречаемся. Еще с 60-х годов наша семья живет по-соседству с семьей Юрия Гагарина.

- Чем сейчас занимаетесь?

- Вся моя жизнь связана с Центром подготовки космонавтов. Я пришел в отряд космонавтов в 1960 году, а ушел с должности командира отряда в 1990-м. Тридцать лет, проведенные на сложнейшей работе, полагаю, дают мне право теперь пожить в свободном графике. Занимаюсь общественной и научной деятельностью, много читаю, художественную и техническую литературу, встречаюсь с людьми. Часто бываю в Доме ученых, в Кузбасском землячестве, в деловых поездках за рубежом, в Кремлевском полку, где проходят службу и призывники из Кемеровской области. Как человек военный стараюсь уделять время патриотическому воспитанию молодежи - ведь вся моя жизнь прошла в Вооруженных силах.

- Мы знаем, что вы показываете Звездный детям, приезжающим в столицу на каникулы из Кузбасса.

- Просто замечательно, что наш губернатор Аман Тулеев каждый раз находит возможность отправить в Москву по 800-850 ребятшек. Это дети погибших шахтеров, дети-сироты, дети из неблагополучных семей. Конечно, поездка в Москву для них большое событие, и хочется, чтобы они провели здесь время с наибольшей пользой. Всегда приглашаю их в Звездный городок. У нас ребята могут попробовать свои силы на центрифуге, в гидролаборатории, на стендах и тренажерах, имитирующих космический полет с помощью различной электроники. Дети особенно заинтересовались стендами, имитирующими нештатную ситуацию. Это мне близко. Как вы знаете, в обоих моих космических полетах таких ситуаций было предостаточно.

- И как вы находите кругозор кузбасских школьников?

- У нас происходит взаимное обогащение. Я им рассказываю про космос,

они мне - про Кузбасс. Интересно бывает разобраться, что они знают и чего они не знают. И вот, представьте себе, оказывается, они совсем не знают, кто такой Сергей Павлович Королев. Хотелось бы через вашу газету обратиться к кузбасским учителям: дорогие мои, пожалуйста, больше рассказывайте ребятам об истории освоения космоса и о великой роли в этом главного конструктора Королева. Ведь это славные страницы истории нашей Родины, которыми надо гордиться сизмальства!

- Многие годы вы посвятили науке и в частности, проблемам взаимодействия машин и человека в космосе.

- Да, я много занимался и эргономикой. В ходе моих двух полетов было опробовано множество технических и технологических новаций. На станции "Салют-5" была впервые поставлена система управления на электромаховиках, что по тем временам было революционным прорывом. Эта система, в частности, позволяла удерживать космический корабль вертикально как самолет, огибая в полете поверхность Земли... Мало кому известно, что за сутки полета на космическом корабле расходовалось лишь 100 граммов топлива - все питание осуществлялось за счет буферных солнечных батарей. Каждые 90 минут - кругосветное путешествие. Условия на станции (она представляла собой два состыкованных корабля) были суровые, это сейчас в любой момент может пристыковаться грузовой корабль, а тогда... Стыковка проводилась только вручную, был единственный стыковочный агрегат, единственный люк, через который переходили из одного корабля в другой. Никакой дозаправки. Абсолютно замкнутая система, на помощь с Земли нечего было и надеяться!

- Удивительно, что вы не стали делать научную карьеру.

- В 1980 году я защитил кандидатскую диссертацию. Надо было работать над докторской, но тогда много неотложных дел было в отряде космонавтов. Теперь жалею, что не продолжил научную деятельность.

- Когда вас ждать в Кузбассе?

- Последний раз был в Кемерове в мае этого года, на 60-летнем юбилее

Амана Гумировича Тулеева. Своими глазами видел отношение людей к нашему губернатору, воочию смог убедиться в его заслугах перед областью и Отечеством. За время губернаторства Тулеева жизнь в Кузбассе сильно изменилась к лучшему. Уверен, что это ценит и президент.

- В Прокопьевске же, где я вырос и окончил школу № 1, надеюсь побывать в самое ближайшее время. Конечно, друзей с каждым годом становится все меньше и меньше, ветераны постепенно уходят из жизни... Тем сильнее хочется кого-то застать.

- Не каждому суждено дожить до такого юбилея. О чем в свой день рождения думает знаменитый космонавт, достигший 70-летия?

- Прежде всего о том, что счастливо прожил жизнь с моей дорогой супругой Тamarой Федоровной. Прожил, можно сказать, в состоянии "космической" любви. Жена моя известный в Кузбассе человек, по образованию металлург, окончила в Новокузнецке Сибирский металлургический институт, доктор технических наук, профессор, академик Нью-Йоркской и ряда иностранных академий, сейчас заведует лабораторией проблем металловедения ЦНИИчермет. По работе тесно связана с Запсибом и НКМК.

У нас двое детей и четверо внуков.

Еще думаю о том, что раньше меньше вел разговоров и бесед с журналистами (ведь в профессиональном плане это мне ничего не давало), а теперь могу уделить общению с прессой огромное количество времени. Передавать знания, правду о памятных событиях и накопленный опыт - это тоже великое дело.

- Спасибо вам, Борис Валентинович, за беседу. Желаем вам крепкого здоровья и активного творческого долголетия!

ИЗ ДОСЬЕ «Губернских ведомостей»:

Летчик-космонавт, дважды Герой Советского Союза Борис Валентинович Волынов родился 18 декабря 1934 года в городе Иркутске. Его детство и юность прошли в городе Прокопьевске (Кемеровская область). Со школьных лет был одержим мечтой стать летчиком. В 1952 году окончил

прокопьевскую среднюю школу № 1, теперь носящую его имя. Получив среднее образование, окончил сначала авиационную школу, а затем, в 1956 году, Сталинградское (ныне Волгоградское) военное авиационное училище летчиков. После окончания училища служил в авиационных частях Московского округа противовоздушной обороны (летчик, старший летчик), летал на самолете МиГ-17. В 1960 году зачислен в отряд советских космонавтов (1960 год. Группа ВВС № 1).

Прошел полный курс подготовки к полетам кораблей типа "Восток". Был одним из дублеров при полетах космических кораблей "Восток-3" и "Восток-4" в августе 1962 года, дублером пилота космического корабля "Восток-5" в июне 1963 года. Готовился к Полетам на космических кораблях "Восход". Был командиром дублирующего экипажа космического корабля «Восход-1» в октябре 1964 года.

Назначался командиром основного экипажа космического корабля "Восход-3", полет которого планировалось осуществить в конце 1965 года. После отмены полета корабля "Восход-3" и закрытия программы "Восход" был переведен на подготовку к полетам по советской лунной программе. В 1968 году окончил Военно-воздушную инженерную академию имени Н.Е. Жуковского. Был одним из дублеров при полете космического корабля "Союз-3" в октябре 1968 года.

С 15 по 18 января 1969 года совершил свой первый полет в космос в качестве командира космического корабля "Союз-5". Во время полета была осуществлена первая в мире стыковка двух пилотируемых космических корабля — «Союз-4» и «Союз-5», а два члена экипажа космического корабля "Союз-5" (Алексей Станиславович Елисеев и Евгений Васильевич Хрунов) совершили переход через открытый космос в космический корабль "Союз-4".

Полет продолжался трое суток 54 минуты 15 секунд.

После первого полета продолжил подготовку к новым полетам! в космос на космических кораблях типа "Союз" и военных орбитальных станциях типа "Алмаз". В 1974 году входил в экипаж поддержки при полете космического

корабля "Союз-14" и в дублирующий экипаж при полете космического корабля "Союз-15".

С 6 июля по 24 августа 1976 года совершил второй полет в космос в качестве командира космического корабля «Союз-21» Работал на борту орбитальной станции "Салют-5" (военная орбитальная станция типа "Алмаз"). Полет продолжался 49 суток 6 часов 23 минуты 32 секунды. За два рейса в космос налетал 52 суток 7 часов 17 минут 47 секунд. После этого являлся руководителем отряда космонавтов Центра подготовки космонавтов имени Ю.А. Гагарина. В 1980 году защитил кандидатскую диссертацию и получил степень кандидата технических наук. После ухода в 1990 год из отряда космонавтов являлся вице-президентом Российской ассоциация международного сотрудничества.

Дважды Герой Советского Союза. Награжден двумя орденами Ленина, орденом Красной Звезды, всеми высшими наградами Кемеровской области, в том числе медалью "Доблесть Кузбасса". Награжден также золотой медалью имени К.Э. Циолковского АН СССР, Почетным дипломом имени В.М. Комарова, Золотым знаком имени Яна Красицкого (Польша). Почетный гражданин Кемеровской области, города Прокопьевска, городов Калуга, Воркута, Магадан.

БОРИС ВОЛЫНОВ: ПОЛЕТ БЫЛ СЧАСТЬЕМ

Очерк из книги Михаила РЕБРОВА:

Автор книги Михаил Ребров - журналист "Красной Звезды", писатель, очевидец множества событий нашей космонавтики с самых её истоков. Более 40 лет он был свидетелем всех успехов и неудач, сам 1965 году проходил медицинское обследование для задуманного Королевым полёта в космос журналиста. В этой книге - попытка сказать то, что не разрешали сказать раньше. Даже многие сослуживцы автора узнали из неё немало нового для себя.

Еще древние говорили: храните молчание, если не хотите сказать правду. В силу своих достаточно скромных сил я вовсе не желал подправлять

историю. Но что было, то было. В моем представлении возвращение правды вносит необходимые коррективы, по крайней мере в три момента: в осознание всей сложности штурма космоса (тем более что в этом деле столько героизма, воли и верности долгу), в жизни космонавта Бориса Волынова и, наконец, навязчивую, а порой и злобную "мифологию", которая, просачиваясь в трещины молчания, нас просто одурачивает. Много это или мало? Для меня достаточно. Хотя в этом плане личное мнение никакого значения не имеет.

ПОЛЕТ ПЕРВЫЙ. ГОД 1969-Й

Все мы одинаково бессильны перед случайностью и потому все об это молчим. А жизнь упрямо учит: не отвергай любое "вдруг", не бунтуй против него, не упрекай за то, что приходит без стука, без предупреждения. Ах это непредусмотренное никакими программами "вдруг"!

Вот с такого маленького "вдруг" и начался тот удивительный по сложности полет. После задержки со стартом на орбиту ушел "Союз-4" пилотируемый Владимиром Шаталовым. Через сутки стартовал "Союз-5". На борту корабля были трое: Борис Волынов, Алексей Елисеев Евгений Хрунов. В ходе полета "Союзы" маневрировали, сблизились и состыковались вручную. Елисеев и Хрунов перешли через открытое космос из корабля в корабль. Так была создана первая в мире экспериментальная космическая станция и впервые в истории осуществлен такой переход.

Тогда, в январе 1969-го, мне довелось провожать экипажи на Байконуре, а потом встречать в заснеженной степи в районе Караганды. Первый "Союз" приземлился штатно. Через сутки планировалась посадка Бориса Волынова. Утром 18 января меня предупредили: "Быстро собирайтесь, перелетаем в Кустанай, самолет забит, всех не возьмут". Расспросы в таких случаях неуместны. Собрал нехитрые журналистские пожитки и в "Ан-24". На место приземления нас не пустили. "Союз-5" завершил полет в одиннадцать утра по московскому времени, а встретиться с Борисом Волыновым удалось лишь вечером, в самолете, который возвращался на Байконур. Но и там, на борту,

это произошло не сразу: врачи ссылались на усталость космонавта, на необходимые послеполетные обследования.

Борис сам вышел к нам спустя час после взлета. Выглядел он действительно усталым, почему-то прикрывал рот рукой, но держался бодро, весьма скупно рассказал о полете, сдержанно упомянул, что "спуск проходил по программе, техника работала надежно". Признаюсь: тогда не заметил каких-либо следов, оставленных тайной. В самолете царило приподнятое настроение, говорили о стыковке и переходе, о предстоящих торжествах в Москве по поводу очередной удачи. В этой версии, даже если принять ее за истину, ощущалась недосказанность и оставалось неясным: почему Вольновскован, угрюм, не расположен к расспросам? Я протянул Борису его фотографию: "Распишись". Он достал авторучку, аккуратно вывел свою фамилию и поставил дату. Наши глаза встретились. "Все потом", упредил он мой вопрос.

"Союзы" расстыковались 16 января в 15.55. В отдельном полете космонавты выполнили обширную программу экспериментов и наблюдений, проверялась и работоспособность техники. Так прошли сутки, потом вторые.

В 3 часа 11 минут - очередной сеанс связи с Землей. "Заря" передала "Байкалу" (позывной Вольнова): "Готовьтесь к посадке". Космонавт выполнил ориентацию и доложил: "Все сделано за две минуты, тангаж и крен по нулям". В 10.20 корабль вышел на траверз Гвинейского залива. В расчетное время включилась тормозная установка. Двигатель выдал требуемый импульс, и "Союз-5" перешел на траекторию спуска.

Шесть томительных минут ожидания "главной команды". Вот он, легкий толчок. Это сработали пиропатроны, разделяющие три корабельных отсека: приборный, спускаемый аппарат и орбитальный. "Теперь только один путь - вниз", - подумал Борис и бросил взгляд на иллюминатор. Неведомая сила, вдруг подтолкнувшая его, заставила рвануться вперед. Он не верил своим глазам, крепко зажмурил и открыл снова. За толстым стеклом отчетливо виднелись антенны, что крепятся на солнечной батарее. Сознание обожгла

мысль: "Приборный не отошел!" Скорее машинально, чем с полным осознанием случившегося, космонавт передал на Землю, что на борту авария. Хотел произнести еще что-то, что не умещалось в сердце, но сдержал себя. Самого слова "авария" в докладе не было: режим открытой связи категорически запрещал любые упоминания о технических неполадках. На Земле не сразу поняли, что разделение не произошло. Потом - шок. И тогда вроде бы рядовой полет становится "особым случаем". А главное - космонавт обречен. Ведь никаких шансов на спасение не было.

К подробностям происшедшего мы вернулись спустя годы. Борис рассказывал просто, обыкновенно, привычными словами, без "завлекательных" подробностей, без игры в снисходительность к технике, ее создателям, к себе самому. Говорил только правду, понимая, что интонационную иронию мы, журналисты, всерьез не воспринимаем.

- Полет был счастьем, - сказал, преодолевая некоторое смущение. – Им и останется, несмотря на все сопутствующие обстоятельства. Не было в этих словах кивка ни в сторону скорби, ни в сторону веселья. Но само упоминание о счастье показалось нелепым. Борис это понял и тут же добавил.

- Не удивляйся. Ведь даже цветовая гамма в этом мире делится на черное и белое. Краски - только на переходе, как и в космосе, когда заря зажигает зарю...

Спускаемый аппарат в форме автомобильной фары, что в нормальных условиях создает аэродинамическое качество, "тащил" на себе почти трехтонный "довесок" с раскинутыми "крыльями" солнечных батарей. Тяжелая "связка" беспорядочно кувыркалась. С этого и началась спираль космической драмы.

Как щелчок в сознании: конец тебе и всему конец. А потом... Страх? Нет, им овладело совсем иное - паника. По его словам, это намного страшнее и хуже. Когда человек идет по краю бездны, ему тоже страшно. Но он идет. И пытается как-то устоять, удержать равновесие, осознанно делает осторожный шаг вперед. Паника лишает всего - мыслей, действий. Смер-

тельный конец очевиден и от него не уйдешь.

Те, кто приучал нас к "триумфальным победам в космосе" и убеждал, что о трудностях и говорить-то не стоит, убивали в нас сознание того, что на орбите - живой человек, а вместе с ним и все человеческое: боль, тоска, испуг, уныние, растерянность, малодушие. И нервы у него не из проволоки, а как у всех.

Подкорковое чувство сигналист: кранты, кранты!..

Это длилось секунд десять - пятнадцать (кто тогда считал). Потом отступило. Он старался осознать ситуацию и овладеть ею, уловить и сформировать тенденцию происходящего, собственным, трезво отточенным пониманием попробовать повлиять... На что?

Обреченность и безнадежность создавали ту липкую неопределенность, которая окружала его, давила, мучила сомнениями, расслабляла... Такое надо пережить, чтобы понять.

При входе в атмосферу вокруг "связки" бушевало адское пламя, испаря металл обшивки и превращая его в раскаленную плазму. Теплозащитный экран, который при нормальном спуске берет "огонь" на себя, спасти не мог. При беспорядочном вращении огненный смерч обрушивался на незащищенную часть кабины. Внутри появился ядовитый дым - горела термоизоляция.

Приборы показывали, что клапаны двигателей разворота открыты, но импульсов не было. Автоматика, которая поначалу попыталась выправить положение корабля, стравлила топливо. Взбудораженное сознание фиксировало все, и чем больше времени затрачивалось на понимание, тем выше был процент обманутых надежд. До боли, до судорог хотелось стукнуть ногой по днищу - авось поможет, пройдет разделение.

А время неумолимо приближало конец. Каждой своей клеточкой, каждым нервом он чувствовал, что от смерти его отделяют какие-то минуты. Перегрузки, сверхнапряжение всей нервной системы да еще одиночество, бескрайнее, тоскливое одиночество. На орбите, как в окопе, самое страшное

для человека - ощущение одиночества.

Вот тебе, Боря, и конец. Кранты! Шмякнешься так, что и костей не соберут. И от этого ни убежать, ни укрыться, ни спрятаться. Разве что отодвинешь чуть-чуть, совсем ненадолго. Нет, и это не получится, томление ожидания рождало страх монотонности: "Сколько же можно? Будет ли просвет? Полпросвета? Хоть видимость выхода? Когда все это кончится?" Он знал, что техника - "хилая". Даром что ли столько лет бок о бок с разработчиками и испытателями. Но думал ли, что такое случится с ним? Нет, конечно. Но неужели так-таки и нет способа узнать наперед свою счастливую или несчастливую карту?

Сердце щемил некий отзвук безысходности. О ком он думал? Прежде всего о себе самом, хотя и догадывался, что не один он переживает случившееся. В Центре управления полетами люди с головой, им разжевывать не надо, все понимают с полуслова. И - наперед. Рассказывали, что когда в ЦУПе оценили ситуацию, кто-то пустил шапку по кругу, мол, не сейчас, то завтра будут собирать на похороны. Не знаю, было ли так на самом деле. Но убежден: ужас конкретный и ужас абстрактный несравнимы.

Для Бориса Волынова была реальность, для нас - страшная история, не более.

Машинально взглянул на часы. Секундная стрелка неслась. Прощаться с родными и близкими? Нет, лучше чуть подождать. Он знал, что просто откладывает встречу со смертью на несколько коротких минут, чтобы все это время ждать чуда. И вдруг совсем иная мысль остро кольнула сердце. Его внезапно осенило, что все те особенности стыковки двух кораблей, которые проявились в полете и существенно отличные от того, что проигрывалось на тренажере, теперь никто не узнает, и ребята будут повторять ею ошибки. И в технику не внесут изменения. Сгорят записи! Сгорят вместе с ним! Он заторопился. Вырвал из бортжурнала нужные страницы, плотно свернул их и засунул в середину журнала: "Быть может, уцелеют". Потом стал торопливо наговаривать на магнитофон всю ситуацию: пригодится другим.

Резкий хлопок сотряс корабль. Да так сильно, что стальной люк сначала вдавило, а потом выдавило вверх, как днище консервной банки. "Взорвались топливные баки, - подумал. - Что будет теперь? Если нарушилась герметичность - хана. Без скафандра, в легком костюме..."

Спускаемый аппарат, облегченный отстрелом "довеска", по крутой баллистической траектории шел к Земле. Борис почувствовал тяжесть перегрузки, которая увеличивалась и давила. Беспорядочное вращение вроде бы замедлилось, хотя закрутка вдоль продольной оси продолжалась.

На высоте десять километров "сработал" парашют: "Неужто шанс?" На какой-то миг показалось, что неприятности отступили. Он облегченно вздохнул и вытер рукавом мокрое лицо. Тонкая нить надежды связывала его мозг с приборной доской. Казалось, что теперь она не оборвется и он сможет читать свою судьбу. Но это сладостное ощущение было коротким: судьба уготовила ему еще одно страшное испытание. Стропы основного парашюта начали закручиваться. Все это было очень похоже на "вариант" Володи Комарова.

Сколько времени в секунде? Нет, не дурацкий вопрос. Секунда - это порой очень долго. К тому же если все происходит в ином измерении, когда надежда то умирает, то появляется снова. Жгут строп начал раскручиваться в обратную сторону. Так и продолжалось почти до самой Земли: туда-сюда, туда-сюда... Приземление получилось жестким. От серьезных травм и переломов спас ложемент - специальный вкладыш в кресле космонавта, изготовленный строго по фигуре. Однако удар был столь силен, что сломались корни зубов верхней челюсти.

В сообщении ТАСС обо всем этом - ни слова. Говорилось о другом: «Полет прошел успешно, уникальный эксперимент завершен, корабль приземлился в заданном районе». "Заданный район" оказался в стороне от изначально запланированного почти на 600 километров.

И последнее. Прошу простить мне неискоренимое простодушие: почему тогда, в 1969-м, решили умолчать обо всем случившемся? Разве не стал этот

полет ярчайшей демонстрацией стойкости и мужества, самоотверженности и воли? Стал, ох как стал!

Космический век короток. Возрастной барьер с каждым годом становится все более непреодолимой преградой. Срыв на тренировках, а того хуже - в полете вызывал сомнения и подозрения медиков. Их строгий приговор обжалованию не подлежал. Волынову сказали: "Больше вам не летать". Но он полетел. Через семь лет.

ПОЛЕТ ВТОРОЙ. ГОД 1976-й

И снова о Борисе Волынове. Не потому, что он выделялся от других - судьба космическая у него особая. Врачи со временем стали не столь категоричны, да и не ждал он, что фортуна сама повернется к нему лицом. От подготовки не отошел, хотя пребывал в "устоявшихся дублерах", а вот опыт. Опыт - это свое. Опыт - свод устоявшихся привычек и умений. Это когда часть пути проходишь очень быстро, а потом - улавливаешь грань осторожности. Осторожность - это лучшая часть опыта и мужества тоже. Мужество всегда однозначно. Оно не вспышка молнии, а "раскидывание" мозгами: "Теперь начинаю пробовать... Нет, не так... А что если чуть иначе..." Вернуть его к работе, вовлечь в атмосферу изнурительной и в то же время бодрящей подготовки к новому старту, породить надежду, а вместе с ней и способность перенести новые испытания можно было, лишь отрубив прошлое.

Так оно и случилось. Когда формировали экипажи для "Алмазов", Борис отстаивал свое право на второй старт. А ведь ему уже шел 42-й год. Возможно, определенную роль сыграло еще и то, что в свое время Королев предлагал послать его на 18-суточный полет на корабле "Восход-3" (этот первый длительный планировался на 1966 год, но смерть главного конструктора изменила первоначальные планы). Так или иначе, но провести испытания новой станции, более сложной по оснащению, с большим объемом герметического отсека, поручили Борису Волынову и Виталию Жолобову. Увы, но и в этом полете сложилось все не так, как

предполагалось.

* * *

"Союз-21" стартовал 6 июля 1976-го. В то время Главная оперативная группа управления полетом располагалась в Евпатории. Еще до начала экспедиции предполагалась трехмесячная работа на борту станции (тогда это была секретная информация), но из-за ограниченного ресурса корабля утвердили 60-суточный полет.

Работа на орбите монотонна. Много повторяется изо дня в день. Те же восемь рабочих часов в сутки. Только вот вечером не пойдешь домой, не сменишь обстановку. Те же праздники, те же выходные. Но их не проведешь с семьей, не поиграешь с детьми, не съездишь в лес, не сходишь в гости. У космоса свои законы!..

Случаются и особые ситуации, неожиданные открытия. Тот же космос возьмет и удивит чем-то таким, что заставит отменить воскресенье, забыть о времени и помногу часов кряду проводить у научной аппаратуры. Или "притянет" к иллюминатору, демонстрируя свои красоты и хитрости, играя красками и всполохами, от которых порой душа холодеет, А еще - незапланированные сеансы связи, телеграммы на борт, требующие незамедлительных подтверждающих "квитанций", изменения в программе...

Словом, Волынов и Жолобов работали на орбите, а наша журналистская братия посылала в редакции репортажи, "высасывая из пальца" значимость и необычность этой работы. Попытки вытянуть из операторов ЦУПа и членов госкомиссии что-нибудь эдакое наталкивались на односложное "Все идет по программе". К этому мы привыкли и большую часть времени проводили на пляже. Когда еще попадешь к морю!

Но вот в один из дней августа нам предложили покинуть Центр управления. Причину не объяснили. Это было более чем странно. Пришлось подчиниться. Вскоре полет был прекращен. Как выяснилось позже, досрочно. Кроме того, что "программа выполнена полностью", никаких иных официальных сообщений не последовало. Поползли слухи о том, что пре-

кратили полет из-за "психологической несовместимости экипажа". Они так и остались версией, которая живет и по сей день.

Что же произошло на "Алмазе", или ОПС-103?

Первый месяц работы на борту орбитальной станции прошел, как принято говорить, штатно. Испытания аппаратуры, наблюдения, исследования и эксперименты выполнялись космонавтами строго в соответствии с инструкциями, которые передавались с Земли, и с той аккуратностью, к которой командир и бортинженер привыкли еще на тренировках. И надо признать, что все шло нормально, если не считать неприятного запаха в отсеках "Алмаза". Сначала экипаж относился к этому спокойно, но со временем странный запах стал досажать. Между собой космонавты обсуждали причину случившегося. Грешили на каким-то образом попавшие пары ядовитого топлива, на материал внутренней обшивки станции. На их повседневной работе это не сказывалось: ни в первые дни пребывания на борту, ни когда полет перевалил за месяц. Более серьезная неприятность подстерегла их на 42-е сутки, когда неожиданно взревела сирена тревоги, погас свет, отключились многие бортовые приборы.

Пронзительный вой сирены ударил по нервам. "Алмаз" находился над ночной стороной Земли, в станции стало темно, возникло чувство растерянности. Скорее по инерции, дабы убрать резкий раздражающий звук, вырубил сирену. Наступила тишина. Непривычная, гнетущая. От нее тоже тошно. Ведь когда на борту все нормально, круглые сутки работают вентиляторы, преобразователи, многочисленные приборы и агрегаты, щелкают реле, все это создает довольно громкий звуковой фон. Он постоянный спутник на все долгие дни пребывания на орбите. К нему привыкаешь. А тут...

Выключив сирену, командир передал на Землю короткое: "На борту авария". Большего он сказать не мог. Экипаж не мог понять, что же произошло, насколько все это серьезно, что следует предпринять. Земля, встревоженная сообщением с орбиты, стала задавать уточняющие вопросы, чтобы

проанализировать неожиданную и непонятную ситуацию и что-то посоветовать, подсказать. Но связь прервалась, "Алмаз" ушел на "глухие витки", когда станция находится вне зоны радиовидимости.

Начался поединок с неизвестностью. Он был недолгим. Сознание побороло первое чувство растерянности. Первая мысль - разгерметизация. Если так, то надо срочно перебираться в корабль, отстыковываться от станции и возвращаться на Землю. Но ее отбросили, потому что тишина на борту не сопровождалась характерным "свистом" уходящего воздуха. Стало быть, стравливание идет медленно и есть какое-то время, чтобы попытаться спасти станцию.

Двое напряженно прислушивались. "Алмаз" жил. И какие-то системы продолжали работать. Чуткие сенсоры космонавтов пытались выловить только полезные для них сигналы и отбросить то, что бессмысленно или бесполезно.

С каждой минутой открывались все новые неприятности. Не работала система регенерации воздуха. Кислорода становилось все меньше. Никто не знал, насколько его хватит. К тому же станция потеряла ориентацию. Ситуация становилась все более тревожной, и важно было не поддаваться стрессу, не расслабиться, действовать расчетливо и продуманно, чтобы неверным поспешным решением не усугубить и без того бедственное положение.

Ориентировать "Алмаз" попробовали вручную. Волинов остался у центрального пульта, а Жолобов перебрался в корабль.

Оттуда через перископ он мог наблюдать, куда вращается многотонная "связка". По внутренней связи бортинженер корректировал действия командира. Оба кляли технику на чем сеет стоит, но продолжали бороться, вслепую нащупывая линию своей судьбы.

Оказавшись в таком положении, можно выпалить много крепких, разрушительных слов, но чем они помогут? Одно - упиваться болью и безысходностью, вычитывая в собственном страхе единственное: ты сделал все.

Другое - надрываться от безысходности и боли, зная, что смерть - расплата за трусость, недогадливость, неумение. Они действовали точно и расчетливо. На исходе второго часа экипажу удалось привести "Алмаз" в норму. Им предстояло провести в космосе 60 суток. На это и настраивались. Однако авария не прошла бесследно. У Виталия Жолобова начались головные боли, пропал сон, поташнивало, еда вызывала отвращение. Перепробовал все, что было в бортовой аптечке - не помогло. День ото дня бортинженеру становилось все хуже, он не мог работать в полную силу, с тягостным безразличием относился ко всему происходящему.

Страдали оба: один от своего состояния, другой - переживая за товарища. Это чувство в космосе, когда Земля далеко, а опасности рядом, особо обостряется. Надеюсь, что боли и муторное состояние пройдут, космонавты не сообщали на Землю о недомоганиях Жолобова. Но всему наступает предел, и в очередном сеансе связи Виталий пожаловался врачам на свой "дискомфорт". Начались долгие переговоры, консилиумы, консультации. Медики задавали много вопросов, строили предположения, давали рекомендации, но поставить точный диагноз на расстоянии так и не смогли. Государственная комиссия приняла решение о досрочном прекращении полета (оговорю: экипаж об этом не просил). Приказ о посадке поступил на 49-е сутки полета. Космонавты надели скафандры, командир помог бортинженеру проверить снаряжение и закрепиться в кресле. К станции они подходили "вручную" - уже в который раз система "Игла" давала сбои в работе, поэтому и "отход" ожидали с естественной опаской. Команда на расстыковку с первого раза не прошла. И это тоже вызвало немало волнений.

И все-таки "Союз-21" от "Алмаза" отчалил.

Путь к Земле прошел без осложнений, но поскольку посадка была не на расчетном витке, спускаемый аппарат приземлился на хлебном поле и завалился на бок. Воынов выбрался через люк, попробовал сделать шаг, но ноги не держали. Он упал на спину, попытался подняться, но не смог, почувствовал, как сердце подкатилось к горлу и готово разорваться в

бешеном душащем ритме. Вылезавший вторым Жолобов за что-то зацепился и остался в висячем положении. Борис собрал последние силы, подполз к люку и помог товарищу вывалиться на землю.

Где-то вдалеке урчал комбайн. "Видели ли они наш парашют? Подъедут ли? Черное ночное небо разорвал свет сигнальной ракеты. Его и засекли с поискового вертолета.

На этом можно было бы поставить точку, но не поднимается рука. Эмблемой прошлых лет стала непогрешимость нашей техники. Таковой ее стремились делать. Но "космическая гонка" толкала на риск. Порой весьма очевидный, с малой надеждой на полную удачу. Версия о "психологической несовместимости" кого-то устраивала больше, чем признание огрехов техники. Но какие же это нелепости в сравнении с тем, что известно доподлинно. Авария на борту была. Больно, когда думаешь о потребительском равнодушии к людям - к тем, кто простодушно верит, что на его дела и поступки никто не бросит тени сомнения.

- Работа в космосе связана с риском. И это естественно, - признавался Борис спустя годы. - Там может случиться всякое. Это понимаешь еще до старта. Но за наработанным опытом, раскованностью, переходящей в сосредоточенную собранность, за твоим упрямством вырастает уверенность: если что - справишься. И ты действуешь...