

Ещё раз о невозможности посадки на Луну: Бацура и грусть.

Рыться в конспирологических помойках хоть и противно, но иногда в научном смысле полезно – открываются новые бездны и новые имена, ведь я знаю отнюдь не про все мифы и их авторов. И про некоторых из них можно сказать почти буквально следующее: «если бы имярек не существовал, его следовало бы выдумать!». У таких исследователей и поклонники соответствующие, ведь именно благодаря им следующий текст расползся по интернету в массе копий:

Л.В. Бацура, крупнейший в мире специалист по созданию межпланетных космических кораблей и космическим полётам, в интервью⁶² газете «Завтра» о конструкции «лунного» «Аполлона» указал на целый ряд конструктивных особенностей, которые однозначно не позволяют ему долететь до Луны и сесть на её поверхность (Интервью в газете «Завтра» № 34 от августа 2012 г.). Он также поставил под сомнение доставку на поверхность Марса американского марсохода и выразил сожаление о бессмысленном расходовании Россией миллиардных денежных средств на реализацию заведомо невыполнимой, подброшенной американцами идеи создания «экологически чистого» ракетного двигателя на жидком водороде. Невозможность создания такого двигателя советские учёные и конструкторы доказали ещё в 1935 году, а В.П. Глушко экспериментально доказал в 1980 году. Но проамериканское лобби упорно толкают Россию на неоправданные расходы, пытаются лишить нас возможности усовершенствования «Протонов» и «Бризов» и вообще списать лучшую ракету мира, как не соответствующую экологическим требованиям, а сами расширяют масштабы использования топлива наших ракет в своих новых конструкциях. Л.В. Бацура, в частности, сказал следующее: «Но американцы, ни в 1969 году не имели, ни сегодня не имеют реальных технических средств достижения Луны, посадки на Луну и возвращения людей с Луны на Землю. Как можно не замечать, что «Аполлон», оболочка взлётной ступени которого покрыта 25 слоями майлара и одним слоем алюминиевой фольги, при выходе в космос раздулась бы до формы шара и его оболочка разлетелась бы в клочья? Как можно не замечать, что при посадке на Луну посадочный двигатель спускаемого модуля должен был сжечь и антенну посадочного радиолокатора, и стойки шасси, и днище посадочной ступени? Как можно не замечать, что при работе взлётной ступени его факел должен сжечь и покрытия, и ниши, и днища взлётной ступени, перегреть баки компонентов топлива и уничтожить всю ступень? Как можно не замечать, что при том сценарии аварии на «Аполлоне-13», который нам «втюхивают» специалисты, отстаивающие в России интересы США, «Аполлон-13» взрывом, эквивалентным 150 кг тринитротолуола, разметало бы по вселенной?»

Мне, конечно же, стало интересно узнать хоть какие-нибудь подробности про гениальнейшего Л.В. Бацуру. Я начал искать и нашёл⁶³ ещё один эпитет, ещё круче первого:

Но специалистов они провести не могли и сегодня наиболее смелые из них доказывают, что астронавты США никогда на Луну не летали.

В частности, такого мнения придерживается **бывший руководитель Российской ракетно-космической отрасли** Леонид Викторович Бацура, который проработал в космической отрасли около 40 лет.

В одном из источников этой цитаты (вероятно даже, это первоисточник⁶⁴) титул

62 Очевидно, в этом: <http://zavtra.ru/blogs/novoe-plate-korolya>

63 <https://inance.ru/2017/04/kosmos-ussr-usa/>

64 <http://zavtra.ru/blogs/osvoenie-kosmosa-sssr-i-ssha>

приводится без слова «бывший». Статья от 5 апреля 2016 года и её автор, Леонид Масловский, со всей очевидностью прибыл к нам из какой-то параллельной вселенной, потому что в нашей вселенной в списке руководителей Роскосмоса никаких бацур нет вообще, а других организаций, работая в которых можно было бы называться «руководителем российской ракетно-космической отрасли», я не припомню. Однако, обнаружился ещё один вариант⁶⁵ той же цитаты:

В частности, такого мнения придерживается ведущий инженер КБХМ им. Исаева Леонид Викторович Бацура, который проработал в космической отрасли около 40 лет.

И вот это уже кое-что: КБХМ им. Исаева это реальное предприятие. В силу специфики его работы мне не удалось достоверно установить, работал ли там некто Л.В.Бацура и если да, то когда и на какой должности, однако генеральным директором КБХМ (то бишь, руководителем) с 2012 года и на момент написания этой заметки⁶⁶ является Игорь Геннадьевич Панин, до него эту должность занимал Владимир Андреевич Петрик; генеральным конструктором КБХМ с 2008 года и по настоящее время является Игорь Александрович Смирнов, до него генеральным конструктором и директором КБХМ был Евгений Петрович Селезнёв. Ещё раньше руководящие посты в этой организации занимали Николай Иванович Леонтьев, Владислав Николаевич Богомолов и, разумеется, сам Алексей Михайлович Исаев, именем которого КБ Химического Машиностроения называется с 1991 года.

В общем, встречайте крупнейшего в мире специалиста, а так же бывшего руководителя Российской ракетно-космической отрасли, аплодисменты!

Начну с загадочного: разные источники расходятся во мнениях насчёт отчества крупнейшего специалиста – в одних статьях он Викторович, а в других почему-то Валентинович. Сравните два⁶⁷ текста, первый от «Валентиновича», второй от «Викторовича» (цитата из всё той же статьи газеты «Завтра»):

Из факта кручения аварийной ракеты можно сделать два вывода.

1. Никакой аварии не было. Просто взяли из архива старые кадры, подправили их средствами компьютерной графики, устроили на местности взрыв и, исходя из священного принципа «люди глупы», пустили их в эфир под видом репортажа об аварии «Протона-М». В этом варианте или 4, или 5, или 6 млрд рублей можно пилить.

2. Авария была. Но причина – умышленное «перепутывание полярности» в алгоритме управления. Заранее придумали причину аварии. Но то, что ракета будет крутиться и люди заметят это, – об этом провокаторы не подумали. Исходя из священного принципа «люди глупы», «пил всё схавает».

Если быть точным, то никакой аварии "Протона-М" не было. Сам запуск прошёл успешно. Но не сработал — в очередной раз — разгонный блок "Бриз". Почему — пусть разбираются те, кто обязан это делать по долгу службы.

/.../

Думаю, "в свете последних аварий" речь пойдёт о том, чтобы отказаться от дальнейшего усовершенствования "Протонов" и "Бризов", работающих на гептиле и АТ в пользу "чистой водородной энергетики". На мой взгляд, это именно то, чего добиваются американцы. Мы останемся ни с чем, и наша доля космического рынка благополучно переключается в руки НАСА.

Не исключено, что на Земле одновременно живёт два Л.В.Бацур, причём у обоих

65 <https://tvzvezda.ru/news/qhistory/content/201701170904-h6cn.htm>

66 Декабрь 2018

67 <http://www.sovross.ru/articles/939/15869/comments/1>

душа одинаково болит за российскую космонавтику, но это, наверное, всё-таки многовато для одной планеты. Тем более что оба Бацуры – и Викторovich, и Валентинович – являются проповедниками АТ+НДМГ (азота тетраоксид и несимметричный диметилгидразин, он же гептил), причём упоминается его «безвредность» (!!!). Вот что пишет «Валентинович» (тот же источник, что и выше):

Итак, задача – ликвидировать РН «Протон-М» и РБ «Бриз-М», не имеющих конкурентов во всем мире. Ликвидировать ФГУП ГКНПЦ им. М.В. Хруничева. Запретить использование самого эффективного ракетного топлива АТ+НДМГ. И, как следствие, ликвидировать МБР «Синева». Прекратить работы по возобновлению производства МБР «Воевода»...

Снова «Валентинович», но по другому источнику⁶⁸ (кто такой «ВВ», не знаю и гадать не возьмусь):

ВВ говорит, что гептил экологически вредный, а керосин экологически чистый. Сам сравнивал? Пусть хоть мысленно выльет бочку керосина в пруд. И такую же бочку гептила в контрольный пруд. Или пусть введет подопытным животным в организм керосин, а другому – гептил. Керосин многократно вреднее гептила.

А вот тут уже «Викторovich» (из всё той же статьи газеты «Завтра»):

Ведь "Протон", разработка 60-х годов, по своему массэнергетическому совершенству до сих пор реально превосходит все существующие и даже перспективные ракеты-носители. В частности, он, при вдвое меньшей массе, чем у новейшей американской Delta 4 Н, выводит на орбиту даже больший полезный груз: до 22 тонн против 21,8. Потому что работает на самой эффективной топливной паре среди известных: несимметричном диметилгидразине (гептиле) с тетраоксидом азота (АТ).

Кстати, стартовая масса «Протона» - 705 тонн (плюс-минус), на низкую околоземную орбиту (НОО, высота около 200 км) штатно выводит 23 тонны, на геостационарную орбиту (ГСО, около 36 тысяч км) 3.7 тонны. Стартовая масса упомянутой "Delta IV Heavy" 733 тонны, на НОО выводит 28.8 тонн, на ГСО 6.75 тонны. Леонид Виктор-Валентинович Бацура, мягко говоря, ошибся сразу в двух пунктах из двух: «Протон» отнюдь не в два раза легче «Дельты» и на ту же орбиту выводит вовсе не больший полезный груз. Довольно странно для руководителя, пусть даже и бывшего, всея российской ракетно-космической отрасли, проработавшего в ней 40 лет.

Бацура почему-то уверен, что аварии «Протонов» это дело рук продажных американских наймитов, старательно готовящих рынок под ущербную, неудачную, слишком дорогую водородную «Дельту 4». Аварийность, к сожалению, в наше время в самом деле несколько возросла (и это дело, стоящее серьёзного расследования), но всё равно не дотягивает до уровня конца 60-х годов, когда чуть ли не каждый второй пуск был неудачным!

Эксперт заявляет о наличии у него 34 авторских свидетельств, но, к сожалению, мне удалось найти только два. Первый документ это патент РФ2040703 «ЖИДКОСТНАЯ РАКЕТНАЯ ДВИГАТЕЛЬНАЯ УСТАНОВКА». Его авторы Бацура Л.В.; Жулин В.А.; Новиков В.Н. и Селезнев Е.П.; патентообладатель – Конструкторское бюро химического машиностроения, так что, видимо, там в самом деле работал (Селезнев Е.П. - это уже упомянутый бывший генеральный конструктор и директор КБХМ). Второй это советский патент SU1346711 «УСТАНОВКА ДЛЯ ИЗМЕЛЬЧЕНИЯ МАКУЛАТУРЫ», авторы Л.В.Бацура, М.И.Голдовский, Ю.М.Шумейко, причём это действительно «наш» Бацура, по его

68 <https://vpk-news.ru/articles/41132> — свежая статья, 6 февраля 2018 года. Подпись: «Леонид Валентинович Бацура» без разночтений.

собственному признанию. В архивах советских и российских патентов людей с такой фамилией есть ещё несколько, но Л.В. – только один, других патентов за его ФИО не числится (секретные изобретения, наверное?). Интересно, что все эти люди, кроме Бацуры, в луноборчестве пока что не замечены (надеюсь, и не будут замечены).

В общем, однажды что-то такое случилось, после чего «бывший руководитель» развил весьма бурную деятельность, начав бомбить письмами КПРФ, ФСБ и редакцию газеты «Калининградской правды» (мало того, он там нашёл благодарные уши в виде Николая Дорожкина, «научного обозревателя»). Нашлась подборка статей, сделанная самим Бацурой (дос-файл с автором «Леонид Валентинович», создан в 2007 году, последняя правка в 2013) — текст ближе к концу приобретает странное стилизованное оформление, весьма характерное для творчества душевнобольных: пляшет размер и цвет шрифта, появляются какие-то вычурные обороты речи, Бацца Олдрин он называет почему-то «Васей»...

Свою статеечку⁶⁹ «Реплика к старому спору. Не верь глазам своим» Бацура называет «лебединой песней в Калининградке» (чуть позже станет ясно, что редакция газеты «Калининградская правда» терпела его почти 10 лет!). В ней он приводит некое изображение, на основании которого выводит оригинальную теорию о том, что американцы ходили не по Луне, а по подтаявшему снегу:



Фотокопия статьи Бацуры.

Любопытно, что изображении — дата: «July 20, 1969», но Бацура недоумевает: «В круге под следом стоит: «JULI 20.1969» (??? Июль — July ???)». Бедняга даже не смог прочитать то, что прямым текстом написано на картинке... И вот когда он смотрит на эту картинку (взятую им с обложки «Новостей космонавтики» №7 за 2009), одновременно разглядывая изображение из «НК» №9 за 1999, он умудряется на втором видеть «структуру тонких ледяных корочек», которой там нет. Иллюстрация на обложке — это, очевидно, вовсе не «фотография следа», а какая-то сувенирная медаль, монета или что-то подобное (достоверно установить не удалось): короче говоря, художественное воспроизведение мотива знаменитого снимка.

69 в номере 6 ноября 2010 года, если он правильно указал дату



«НК» №9, 1999. Здесь он видит «структуру тонких ледяных корочек».

Поразительно, как мало исходной информации нужно настоящему исследователю, чтобы опровергнуть полёты на Луну — хватает даже картинки с обложки одного журнала!..

В общем, цитировать все его высказывания, наверное, будет слишком немилосердно. Приведу только самые вкусные фрагменты.

Возьмем отчет «Посадочный двигатель для лунного корабля» AIAA Paper №67-521, 1968. Там говорится о регулировании двигателя с помощью кавитирующих трубок Вентури. Давление упругости паров компонентов топлива в их горлах, площадь горла, давление в баках – параметры известные. Но известно и другое: при снижении давления от бакового (16кГс/см²) до давления, равного упругости пара (1,5 – 0,4кГс/см²) из каждого литра горючего и окислителя выделится гелий – до 0,4 и 0,8 литра соответственно. Это значит, что уже на входе в трубки Вентури будет пена, как от шампанского. Какое уж тут регулирование! Можно даже утверждать, что такой двигатель вообще не работоспособен.

Достоверно известно, что топливо и окислитель в системе лунного корабля вытеснялись из баков при помощи наддува гелия в тефлоновые мешки, служившие своеобразными поршнями. Гелий, конечно, может просачиваться сквозь полимеры, но совершенно не ясно, как эксперт определил его выделение в таких объёмах. Для полноты картины заглянем в известные данные, например, по посадочной ступени советской АМС «Луна-16» и увидим, что там использовалось топливо АТ+НДМГ, питающее один основной двигатель с регулировкой тяги и два малых двигателя для конечного участка посадки. Топливная система – вытеснительного типа, наддув гелием. То есть, следуя логике Бацуры, советский автомат, вернувший лунный грунт на Землю, никак не мог даже сесть на Луну, потому что топливо бы «вскипело»? Но как же тогда быть с учением металлурга Мухина, который уверен, что американцев не было на Луне потому, что, в частности, состав их образцов лунного грунта не совпадает с советским, ведь, по Бацуре, выходит так, что и советского лунного грунта нет — что с чем сравнивал Мухин?!

Рассмотрим горючее, используемое во всех двигателях лунной кабины. Это – аэрозин-50, содержащий 50% несимметричного диметилгидразина (НДМГ). Известно, что в пристенке и при коротких импульсах двигателей ориентации НДМГ термически разлагается с образованием до 2% кокса и 25% смолистых веществ, практически не испаряющихся в вакууме. Поскольку ДО установлены перед окнами лунной кабины, после первых же их включений окна становятся непрозрачными.

В том же самом КБХМ разработаны ЖРД малой тяги⁷⁰ для систем ориентации

⁷⁰ <http://kbhmisaeva.ru/main.php?id=33>

космических кораблей, в которых охлаждение стенок камеры сгорания организовано так, что всё топливо (НДМГ; окислитель, разумеется, всё тот же АТ) используется для создания охлаждающей завесы. Подача топлива в таких двигателях, как правило, вытеснительная гелиевая. Они используются, например, на кораблях «Союз». При некоторых условиях НДМГ в самом деле может осмоляться, но мне не удалось найти сведений о том, что какие-то смолистые осадки могут вызывать столь острые проблемы с оптическими приборами. Так же я не нашёл визуально заметных следов подобного осадка на известных космических фотографиях кораблей этого семейства (возможно, плохо искал?).

Ну, это всем хорошо известная математика, описывающая течение Прандтля-Майера. Большинство практикующих инженеров в нашей окрестности пользуется математическим описанием этого течения по книге Г.Н.Абрамовича «Прикладная газовая динамика». Так вот, предельный угол отклонения струи, истекающей с плоской стенки в вакуум, зависит от отношения теплоемкостей и числа Маха на кромке стенки (среза сопла). Согласно расчетам, для всех двигателей лунной кабины (ПД, ВД, и ДО) этот угол будет равен как минимум 112. А отсюда следует, что: ПД сжигает посадочное шасси, антенну посадочного радиолокатора, сдирает защитные покрытия; струя ВД через две минуты работы обдирает днище взлетной ступени, а ещё через минуту взрывает бак горючего.

Теперь представьте, что точно такой же ужас происходил с садящейся АМС «Луна-16». Ну точно, не было никаких-таких советских образцов лунного грунта!

Ещё интересно, что Бацура в некоторых своих высказываниях «обосновывает» несуществование двигателя Rocketdyne F-1 (об этом — позже), но одновременно он уверен, что...

В том, что они совершили облет Луны - сомнений никаких нет. Молодцы, облетели. Но и только! А посадки не было.

Неопровержимое свидетельство облета

Я помню, в одном из выпусков «Экспресс-информации» тогда сообщалось, что после облета Луны спектральный анализ обнаружил там необычные линии, свойственные мочеvine. Астронавты с «Аполлона» объяснили это тем, что они опорожнили над Луной контейнер с этим самым... с продуктами своей жизнедеятельности, что спектрометры и зафиксировали. Это – достоверный американский след.

- А что, это неопровержимое доказательство... облета. Но не посадки!

Не могу ни подтвердить, ни опровергнуть историю про мочеvinу, но это, кстати, выглядит более-менее достоверно: жидкие биологические отходы в самом деле сбрасывались за борт и вполне реально можно было бы обнаружить их присутствие в окололунном пространстве спектрометрически. Но каким образом астронавты могли облететь Луну, если для этого требуется ракета соответствующей мощности, а её, по мнению Бацуры, не было (ведь не было двигателей, способных её поднять!) — загадка. Но всё равно было бы интересно посадить в одну комнату Бацуру, Попова и Мухина и посмотреть, кто кого сборет, особенно если учесть, что Бацура, судя по некоторым его высказываниям, считает Ральфа Рене агентом «активной операции» по дискредитации опровергателей, а Попов и Мухин в своих рассуждениях опираются, в т.ч., на бредятину Рене.

Однако элементарный расчёт с помощью пособия («Задачи по физике. Для поступающих в ВУЗы», М., «Наука», 1987) позволяет выяснить, что при снижении ЛК «Аполлона» до высоты 30м струя двигателя вырывает кратер метровой глубины и диаметром 15м, а на высоте 10-15м, при глубоком слое пыли, корабль может зависнуть даже на режиме минимальной тяги. Для достижения поверхности Луны ПД нужно выключить, после чего аппарат должен будет упасть в яму неизвестной

конфигурации. При этом поднятая двигателем пыль охватит пространство до 1,5 км высотой и 10-20 км диаметром. Эта картина может быть наблюдаема с Земли. Расчёт проведён для пыльных участков посадки «Аполлонов» №№ 11, 12 и 14. Описанные эффекты очевидны, простой эксперимент в земных условиях подтвердил бы их полностью.

/.../

При однородности толстого слоя пыли двигатель ПС «Аполлона-12» должен был выдуть кратер глубиной примерно 8м и диаметром 31м.

С чего Бацура взял, что слой пыли на Луне позволяет образоваться в ней кратеру аж восьмиметровой глубины и «неизвестной конфигурации»? А почему такая яма не образовалась под «Луной-16», «Луной-20», «Луной-24», под посадочными ступенями «Луноходов»? Ямы нет так же и под китайским луноходом (справедливости ради, Бацура, когда сочинял свои теории, про него ещё никак не мог знать). Кто тогда мог бы наблюдать с Земли разреженное облако пыли диаметром 20 км? Крупных телескопов до середины 70ых годов прошлого века было крайне мало. Например, Большой Азимутальный Телескоп с зеркалом 6 метров появился лишь в 1975 году — он превзошёл Паломарский телескоп (США) с зеркалом 5 метров, но что-то мне подсказывает, что если бы американцы подтвердили бы наличие пылевого облака при помощи снимков с американского же телескопа, это вызвало бы у конспирологов вполне ожидаемое недоверие.

Слова про раздувающуюся оболочку мы уже видели, но это далеко не всё, что он может нам про неё сообщить:

Взлётная ступень (ВС) включает в себя жёсткую конструкцию, в объеме которой находятся люди. Вокруг неё смонтирована установка ЖРД и прочие системы. Вся эта совокупность покрыта каркасом, на который натянута гибкая оболочка из 25 слоёв майларовой плёнки и металлическая броня из листов алюминия толщиной 0,1мм. При взлёте, когда давление окружающей среды падает от атмосферного давления до нуля, избыточного давления под оболочкой не должно быть – иначе разорвёт. В конструкции ЛК, а также взлётной и посадочной ступеней (ВС и ПС), должен быть автомат разгрузки (АР). Но никаких данных о нём нет. Вопрос: как изгнать воздух из пространства между двадцатью пятью слоями плёнки и одним слоем алюминиевой брони? Ведь в результате падения наружного давления до нуля всякая плоскость такой оболочки, зажатая каркасом со всех сторон, превратится в футбольный мяч. Оболочка неминуемо должна разрушиться.

«Автоматом разгрузки» термозащитного покрытия являются естественным образом имеющиеся в нём отверстия и промежутки, т. к. это отнюдь не сплошная герметичная оболочка. Гибкая оболочка в самом деле состояла из 25 слоёв, но не просто майлара, а майлара алюминизированного, специально ещё «сморщенного» для минимизации теплового контакта между слоями. Самый внутренний слой «бутерброда» изготовлен из алюминиевой фольги. Там, где температура могла бы превысить 150°C, вместе с майларом или вообще вместо него использовался каптон (стабилен до 400°C и даже выше), а в местах, особо тяжёлых в плане нагрева (рядом с двигателями ориентации, например), внешний слой усилен мелкой инконелевой сеткой и никелевой фольгой. Но всего этого эксперт не знает и знать не хочет, ему и так хорошо.

Ещё про майлар:

ЛК (ВС в том числе), пребывая на поверхности Луны в течение от одних до трёх суток, неподвижно стояла в солнечных лучах. За это время на Луне Солнце поднималось на высоту, от 5 до 45 градусов, т.е. поверхностям ЛК обеспечивался нагрев до температуры прим. 450°C. Диаметрально противоположные поверхности при этом охлаждаются до минус 100°C. Синтетические плёнки пропитываются газом, а при нагреве бесконечно долго выделяют ранее впитанный газ. К тому же в вакууме они интенсивно теряют растворители, поэтому процесс их

«старения», длящийся на Земле годами, в космосе может сократиться до нескольких часов. Майларовая плёнка при нагреве размягчается и уже при 150*С течёт, а при 200*С возгоняется. Таким образом, через некоторое время обогрева часть массы плёнки с солнечной стороны должна, как минимум, переместиться на холодную сторону. А по максимуму ВС должна приобрести вид огарка свечи.

Про эту плёнку будет более подробная заметка, сейчас же напишу, что нагрев поверхностей космических аппаратов выравнивается «режимом шашлыка» (или барбекю, если это техника зарубежного производства): КА медленно вращается, равномерно подставляя бока под солнечный свет. Лунный корабль, очевидно, не мог воспользоваться таким приёмом, стоя на Луне и его поверхности в самом деле нагревались, но отнюдь не до 450°С (даже лунная поверхность так не прогревается): температура не превышала 115..120°С — это немало, но даже до указанных Бацурой значений всё же не доходит. Даже плёнка майларовая не будет возгоняться при таких температурах, а каптоновая вообще не заметит, что там что-то нагрелось – обо всём этом будет в соответствующей отдельной главе. Об условиях на поверхности Луны к тому моменту, как туда полетели люди, уже было достаточно хорошо известно.

А теперь внимание, разгадка.

Благодаря словоохотливости «бывшего руководителя отрасли», мы можем узнать, что в марте 1999 года он получил травму головы⁷¹, благодаря которой он «всё понял»:

Дело было после 20 марта, слякоть, я ступил в мелкую лужицу, под под водой которой был лёд. Я и шлёпнулся неэстетично в эту лужу. (Я повторяюсь, но ведь все здесь мы ходим по кругу...). А когда я поднимался, перед глазами странные фигуры в скафандрах. Так как я не пропускал ни одного выпуска бюллетеня "Ракетная и космическая техника", составляемого по "горячим следам" ГОНТИ-1 (ЦНИИмаш). И тут я понял, что это и есть, то, что мне надо - "американцы на Луне". Об этом я всё знал!

Но к моему ужасу, я не мог взять ручку и на листе чистой бумаги написать то, что я знаю. Пришлось обновлять знания. И на это ушло всё лето. И только после этого цикла мазохизма я что-то написал... И начал искать редактора и орган СМИ Естественно, я обратился и к "Калининградской правде" /.../

Подводя итог этого грустного расследования, задамся риторическим вопросом: почему явное психическое нездоровье уже очень немолодого человека, представляющегося как «бывший руководитель отрасли», совсем не смущает тех, кто считает его «крупнейшим специалистом» и вообще авторитетом в космонавтике?..

71 http://forums.airbase.ru/2008/02/t59843_2--chelovek-na-lune-kakie-dokazatelstva-3.html#p5460997