

## РАЗВОРОТ

КОСМОС

# Владимир Аликин: Зачем нам Юпитер? У нас страна не отстроена

Окончание. Начало на стр. 1

## Наш ракетоплан и «Челленджер»

— Владимир Николаевич, в ноябре 1988 года совершил свой полёт орбитальный корабль-ракетоплан советской транспортной космической системы «Буран». Вы участвовали в его создании...

— Да, был тогда сотрудником НПО им. Кирова. Мы делали «Бураны» семь лет. Когда их сдавали в серию в 1990 году, я уже был на должности начальника лаборатории. Проект был тяжёлый, долгий. А как он родился? Разведчики из Штатов принесли информацию, что американцы планируют запустить «Спейс-шаттл», и кое-что поразило и даже напугало политбюро: грузовой отсек шаттла позволял заводить на орбиту ядерное оружие, а его размеры были точь-в-точь как наш базовый военный спутник, который «болтался» в космосе. Ну и вздрогнули от мысли, что этот корабль сможет залетать на орбиту, снимать наши спутники и садить их на землю Соединённых Штатов.

Было решено запустить проект, аналогичный американскому. Однако, в отличие от американского проекта, решили предусмотреть автоматическую посадку корабля без человека — на случай непредвиденных ситуаций, гибли экипажа и т. д. Весь проект назывался «Энергия-Буран», поскольку основной блок-ускоритель был в виде ракеты «Энергия».

И вот в 1988 году «Буран» полетел. Сделал два витка и сел в автоматическом режиме, причём автоматика показала «высший пилотаж» — выбрали траекторию, обошла «грозу». Основной аэродром с большой взлётной полосой был построен на Байконуре, назывался он «Юбилейный». Начали строить две запасные площадки — одну в Крыму, другую на Дальнем Востоке. Планировали построить пять запасных посадочных полос. Но... у власти был Горбачёв, ему всё это было не нужно.

В 1990 году НПО «Искра» было головным предприятием по производству топливных вспомогательных двигателей к «Бурану», а я был ответственным исполнителем НПО им. Кирова по зарядам и воспламенителям. Проект был уничтожен тем, что нам удалось провести 250 стендовых испытаний на готовых двигателях в Закамске. Такого объёма испытаний не было ни у одной номенклатуры, производимой тогда в России, и теперь уже не будет. Это была сверхнадёжная система: мы отбрасывали ступени и отводили корабль от носителя, «горизонтировали» его и мягко садили на землю, чтобы спасти людей. Это была аварийная система спасения астронавтов. Мы сделали семь комплектов этой системы, отгрузили на Байконур. И вот, когда они лежали на складе (там же стоял сам «Буран»), по неизвестной при-



ФОТО СЕРГЕЙ ГЛОРИО

Американцы полетали «от души». Было две аварии, погибли два экипажа. Перед пуском корабля «Челленджер» ночью ударил мороз, авария была предсказуема. Дело в том, что боковые ускорители корабля, так называемые параблоки в твердотопливные, работают при температуре от +5 градусов. В морозную ночь перед полётом умные люди в космическом агентстве NASA предложили отложить пуск, но... Были приглашены журналисты, за телевидение было заплачено. Возобладал не голос разума, а голос коммерции. «Челленджер» взорвался.

Второй американский корабль погиб тоже по странному стечению обстоятельств: произошла нештатная флюктуация — изменение вектора тяги одного из вспомогательных двигателей. Этот вектор как бы уничтожил часть обшивки корабля. Корабль был облицован керамической термостойкой плиткой, но в обшивке было выжжено огромное пятно, люди были обречены.

## С нашим аналогом такого не произошло?

— Нет, у нас был только один пуск в автоматическом режиме, люди в нём не участвовали, да и взрыва не было. Результат был сугубо положительный. Говорят, мы много затратили. Но это неправда. Мы затратили 16 млрд руб. на весь проект «Энергия-Буран». Работало 70 министерств, 1200 предприятий, порядка 1 млн человек.

У американцев же было затрачено значительно больше — \$160 млрд, а доллар тогда стоил официально 72 копейки.

## Какой была пермская доля участия во всех этих проектах?

— Пермь делала вспомогательные двигатели проекта «Энергия-Буран». Сейчас они стоят в НПО «Искра». И это мы сделали эти двигатели.

## Что значит вспомогательные?

— Один из них отбрасывал отработанные ступени, а три были предназначены для аварийного спасения корабля с экипажем. Их сделали в Перми от начала и до конца. Сконструировала их «Искра», Михаил Соколовский. А мы в Закамске сконструировали заряды и воспламенители. Кировский завод серийно выпускал заряды, завод «Машиностроитель» серийно делал корпуса. Вот такая была кооперация, она продолжается и сейчас.

## Как должен был развиваться советский космос, если бы в 1991 году не произошло столь резких перемен?

— Всё было бы очень просто — в 1991 году начались бы пилотируемые полёты. На Тушинском машиностроительном заводе уже было заложено пять кораблей. Первый уже летал, второй и третий были почти готовы (один из них продали какому-то заграничному музею), четвёртый и пятый разобрали, когда проект был окончательно закрыт в 1993 году.

Для полноценных полётов все было готово: корабль полетел без человека, сделал два оборота и вернулся на

чине крыша ангара рухнула. Возможно, причиной были строительные дефекты, или снега много навалило...

Произошло это уже при Ельцине, в 1993 году.

— Вы говорите, что Горбачёву была не нужна ракетостроительная тематика. В чём это выражалось?

— Во времена Горбачёва закрыли все перспективные военные темы. Варварски была уничтожена оперативно-тактическая ракета «Ока» коломенской разработки. «Ока» летела на дальность 430 км, не подпадала ни под какие договоры о ликвидации вооружения. Однако американцы якобы попросили Горбачёва уничтожить этот комплекс, и его уничтожили взрывом на полигоне Капустин Яр.

Ситуация для ракетостроения вообще и для «Бурана» в частности была неблагоприятная. Нам нужно было ликвидировать вооружение и отчитаться перед американцами. Такая была политика: мы целенаправленно шли навстречу Америке, чтобы они в каких-то переговорах пошли навстречу нам. На этой волне Горбачёв позакрывал всю «военную». А после 1991 года, когда распался СССР, началась очень неблагоприятная