

# КАК МЫ НЕ СЛЕТАЛИ НА ЛУНУ

ПАРУ лет назад на Московской книжной ярмарке была представлена энциклопедия К. Гэтланда «Космическая техника». В научных кругах энциклопедия вызвала сенсацию. Многие ученые, причем именно самые квалифицированные, знающие, специально приезжали на ярмарку, чтобы только полистать энциклопедию.

Конечно, наввно предположить, что советским специалистам по космической технике приходилось полагаться на знания столь ненадежным способом. Интерес к выставочному экземпляру был вызван совсем другими причинами. В нем рядом с огромным американским носителем «Сатурн-5», выводившим корабль «Аполлон» на лунную орбиту, была воспроизведена аналогичная советская ракета Н1, разработка которой считалась одним из строящихся секретов нашей космической отрасли, и о которой, естественно, в нашей литературе никогда не упоминалось. Однако в век разведывательных спутников многие тайны, сколько их ни храни, вскрываются. Так и Н1 спрятать от чужих глаз было не проще, чем, скажем, в курятнике утаить жирафа. Несколько раз в 60—70-е годы гигантская сфера Н1 вывозилась на стартовые позиции Байконура, где ее и сфотографировали всеведущие космические аппараты.

Между прочим, «Космическая техника» с «необходимыми» сокращениями была переиздана в СССР, и всякое упоминание об Н1 было из текста напрочь исключено. Откуда столь настороженное отношение к Н1? Чем вызвано стремление опустить завесу таинственности на ее историю, когда для мало-мальски сведущих специалистов одного взгляда на параметры ракеты ясно, чтобы догадаться о ее предназначении? Может быть, Н1 в чем-то виновата и ее решили наказать забвением, вычеркнув из истории космонавтики? Отчасти эта догадка справедлива. Космонавтика, согласно официальной пропаганде, развивалась у нас под звон литавр, под победные марши. Ракета Н1 в свою славную летопись никак не вписывалась.

Н1 называют «последней любовью» Королева. Из многих биографий Главного конструктора космических систем мы знаем, что он мечтал не только о выходе человечества в космос, но и о полете к другим планетам. Знаем и о том, что в отличие от многих полчищ фантазеров Королев умел свои проекты «доводить» до жизни. Первого он добился. А второго? Неужели Сергей Павлович обошел вниманием ближайшую к Земле планету, скромно ограничившись запуском автоматических аппаратов?

К тому же создатель первых в мире космических кораблей был, безусловно, честолюбив. Его честолюбие заключалось не в том, чтобы получать звания и награды. Этому не способствовали и обстоятельства — будучи всю жизнь строго «засекреченным», Королев даже на приемах в Кремле был вынужден снимать Звезды Героя Социалистического Труда, а в газетах подписывался псевдонимом. Честолюбие Королева — это страстное желание сделать уникальную машину непременно первым, осуществить небывалый проект раньше всех. Однажды Сергею Павловичу представили график с оптимальными датами стартов к Луне, Венере, Марсу, другим планетам. Королев сказал: «Хорошо бы пройтись по всему этому фронту и везде оказаться первым». Но ведь американцы не делали секрета, что готовят десант на Луну. Значит...

Ничего это еще не значит. Потому что космические достижения свершаются не в лабораториях, для успеха нужны средства — и немалые. Здесь не место возвращаться к излюбленной ныне теме о конверсии, об обороте вложенных в космонавтику денег. Все это справедливо, но на первых порах ассигнования все-таки нужны. И получить их можно прежде всего у военных. По злой иронии все значительные научные и технические проекты XX века — от безобидного радио Попова до использования энергии расщепления атомного ядра — получали поддержку и право на практическую реализацию лишь в том случае, если были «обручены» с военно-промышленным комплексом. Не обошла эта участь и творца ракетной

техники Королева, который по своим интересам был невероятно далек от всяких военных диспозиций. Одно из первых крупных заданий, полученных Королевым, было связано именно с военной техникой — в 1945-м его с группой специалистов направили в Германию для изучения немецких разработок по Фау-2.

Сергей Павлович жил в Бляйхероде на брошенной вилле штурмбанфюрера СС Вернера фон Брауна, талантливого немецкого инженера, создателя первых боевых ракет дальнего действия и одновременно организатора истребления узников концлагерей, обслуживавших его секретный полигон. Фон Браун, перебравшись за океан, возглавлял многие американские космические проекты. С Королевым они никогда не встречались, но, казалось, вечно вели незримое соперничество. Я вряд ли погрешу против истины, если скажу, что до «Сатурна» и «Аполлона» машины Королева по техническим характеристикам неизменно превосходили машины фон Брауна.

Так где же Королеву было взять средства? Расчеты показывали: для полета человека на Луну потребуются ракета-носитель, способная вывести на опорную околоземную орбиту полезную нагрузку 100 тонн. Но на обозримое будущее для сохранения паритета в вооружениях вполне хватало уже достигнутой мощности. Различные модификации легендарной королевской «семерки» до сих пор явля-

ются основным транспортным средством в космонавтике, доставляя на орбиту от пяти до семи тонн полезного груза. Но Королеву уже тогда было ясно, что будущее космонавтики — за гораздо более мощными носителями. Видимо, доказать это было непросто. К заветным 100 тоннам Королеву приходилось приближаться шаг за шагом, осторожно увеличивая мощность ракеты. Но конечную цель он постоянно «держал в уме». О серьезности намерений говорит то, что к полету на Луну готовилась специальная группа космонавтов под руководством А. Леонова.

25 мая 1961 года президент США Д. Кеннеди направил конгрессу историческое послание, где поставил перед «американской нацией» высокую цель высадки на Луну. В США, уступивших Советскому Союзу первенство в начале космической эры, жаждали убедительного реванша, и он в воображении американцев был связан с покорением земного спутника. Над проектом «Аполлон» слаженно работали сотни фирм, частных и государственных корпораций, выделя-

лись десятки миллиардов долларов, и весь ход работ координировал единый мозговой центр — НАСА.

О нет, мы вовсе не желали терять свои космические приоритеты. Но реального анализа ситуации, умения составить единый план работ для десятков предприятий и институтов, сконцентрировать на сложнейшей задаче необходимые силы, дать точное экономическое обоснование — этого не было. Напротив, в каждом космическом КБ корпели над своим проектом. Долго с лунной экспедицией раскачивались, не принимали окончательного решения, из-за чего Королеву приходилось не раз дорабатывать проект своей ракеты. Известно, как изводило Сергея Павловича в последние годы вынужденное общение с набравшими силу аппаратными чинами.

ИТАК, хроника событий. В 1960 году появилось постановление о создании в 1963 году ракеты-носителя Н1 на 40—50 тонн. В дальнейшем проект едва ли не ежегодно пересматривали, мощность ракеты возрастала, сроки переносились, пока, наконец, в ноябре 1966 года экспертная комиссия под председательством академика М. В. Келдыша дала положительное заключение на эскизный проект по лунной экспедиции с использованием ракеты-носителя мощностью 95 тонн, что позволяло высадить на Луну одного космонавта, оставив второго члена экипажа на орбите. Февралем 1967 года датировано постановление о графике работ, указан срок начала летных испытаний — третий квартал 1967 года. Уже было известно, что американцы стартуют в 1969 году. Но нашим специалистам, совершенно в духе времени, вменялось в обязанность обеспечить приоритет СССР в изучении Луны.



шел «не с пустым портфелем» и предложил новую концепцию, которая через десять с лишним лет привела к созданию многоцветного самолета «Буран» и ракеты-носителя «Энергия» практически той же мощности, что и отвергнутая Н1. Без всякого сомнения, мы можем гордиться и «Бураном», и «Энергией», но разве не обидно списывать уже почти готовую машину на свалку? Побывавшие в конце 70-х на Байконуре конструкторы до сих пор с болью вспоминают некогда кишевшую людьми и теперь заброшенную циклопическую громаду стартовых и монтажно-испытательных сооружений Н1. Как я понял из их рассказов, картина чем-то напоминала «зону» Тарковского.

Впрочем, эмоции—дело ненадежное. Может быть, и впрямую Н1 нельзя было «доставить» и работы зашли в тупик? Один только факт: в 1976 году Н. Д. Кузнецов, очевидно, обеспокоенный престижем своего КБ, провел стендовые испытания двигателя для Н1. Двигатель отработал... 14 тысяч секунд, в то время как от него для вывода ракеты на орбиту требовалось всего 114—140 секунд.

На этом история ракеты-носителя Н1 заканчивается. Последняя, «лебединая» песня Королева так и оказалась неслетой. Конечно, было бы несправедливо Н1 целиком списывать в убыток. Заводское оборудование, монтажно-испытательный и стартовый комплексы были впоследствии использованы для «Энергии». Пригодился, без сомнения, и опыт проектирования и «доведения» мощной ракеты: «Энергия», по существу, стартовала с первого раза. Кроме того, некоторые ступени «ракетного поезда» до сих пор успешно ходят отдельными «вагончиками».

**И ВСЕ ЖЕ** не будем подслащивать пилюлю. Прекращение работ по Н1 лишило нашу космонавтику естественного, поступательного развития, сбilo намеченную Королевым генеральную линию движения вперед. Некоторые специалисты считают, что именно с тех пор космическая отрасль живет без долговременной программы, довольствуясь разрозненными проектами. Не в тот ли момент были положены первые основания для широкой критической кампании, развернувшейся против космонавтики в последнее время? В технике, как и в живой природе, существуют незыблемые законы эволюции, нарушать которые без последствий никому не дано. По существу, ведь мы уже 30 лет ограничены полезной массой в 20 тонн, о какой же весомой отдаче от орбитальных станций может идти речь? Мощная ракета-носитель, необходимость которой гениально предвидел Королев, открывала перед космонавтикой широчайшие перспективы от создания крупных орбитальных комплексов, о которых мы основательно заговорили лишь сегодня, до запуска автоматических аппаратов к другим планетам.

и в начале 70-х находились специалисты, которые понимали, что закрытие темы Н1 неблагоприятно скажется на нашей космонавтике. Бежал по высоким кабинетам В. П. Мишин, писал письма XXV съезду Б. А. Дорощеев, ряд специалистов просил о «малом»— разрешить испытания хотя бы двух готовых ракет на акватории океана...

Все бесполезно, иные мнения бесследно оседали в тишине высоких кабинетов. Судьбу Н1 решали не специалисты— логики развития науки диктовали политические руководители. Ни одного заседания ученого совета, ни одного совещания со специалистами, ни одного собрания совета главных конструкторов... Что же повлияло на судьбу Н1? Во всяком случае, соображения от интересов науки, от истинных интересов страны далекие. За отсутствием официальной версии выскажу свои предположения. Работы по Н1 по ряду причин затягивались, а лица, ответственные за космонавтику (прежде всего Д. Ф. Устинов и министр общего машиностроения

С. А. Афанасьев), так долго давали обещания сначала Н. С. Хрущеву, затем Л. И. Брежневу, что уже начинали испытывать беспокойство за свое положение. Безопаснее было переложить ответственность на чужие плечи, объявить Н1 ошибкой. И второе. Американцы тогда уже шесть раз успешно высаживались на Луну. Было ясно, что мы от них отстали. Политическим и научным лидерам, мнившим, будто они охраняют интересы государства, и престиж отечественной науки пришла в голову спасительная догадка: не лучше ли объявить пилотируемые исследования Луны ненужной затеей, а то, что мы сами долго шли в том же направлении засекретить? Любопытно в связи с этим, что первую высадку людей на Луну не показывали по телевидению лишь СССР да Китай. Ну а о такой «мелочи», как честный труд тысяч людей, которые отдали Н1 свои лучшие годы, просто не подумали. С людьми не только не посоветовались, даже не объяснили ничего. Получается, вместе с «провинившейся» Н1 списали на «свалку» и ее строителей, многие из которых, уверен, получили такой психологический удар, что ничего равноценного создать уже не могли. А ведь это были лучшие «королевские» кадры...

Была, возможно, и третья причина. США, завершив программу «Аполлон» и в последний раз использовав «Сатурн-5» для запуска орбитальной станции «Скайлэб», приступили к разработке многоцветных систем. Мы тоже завершили свою лунную программу— правда, с иным результатом— и вновь бросились вдогонку. На сей раз преуспели, сделали «Буран». Но разве идет на пользу делу, что стратегию развития космонавтики теперь диктует не СССР, давший миру первопроходцев космоса? С великим опозданием сейчас звучат голоса: так ли нужны многоцветные системы, чрезвычайно дорогие и сложные в эксплуата-

ции? Но если для спокойствия они все же полезны, то Н1, как убеждены В. П. Мишин, Б. Е. Черток, Р. Ф. Апазов, многие другие специалисты, вполне можно было приспособить для выведения на орбиту отечественного «Шаттла». Таким образом, были бы сэкономлены те громадные деньги, которые потрачены на разработку «Энергии».

Кстати, о затратах на Н1. Официальных данных у меня не имеется, но В. П. Мишин и Б. Е. Черток говорили, что расходы на нее за все годы составили около 4,5 миллиарда. Если сравнить с затратами США на «Аполлон»— 25 миллиардов, то победителя в «лунном» споре можно было предвидеть. Тем замечательнее умение Королева и его коллег из ничего сделать мощную конкурентоспособную машину.

**ИСТОРИЯ** не знает сослагательного наклонения. Что было, то было. И все же трудно обойтись без вопроса: если бы Королев прожил еще несколько лет, сумел бы он довести Н1 до эксплуатационной стадии? Впрочем, такой вопрос, быть может, не совсем точен. В сам проект тяжелой ракеты-носителя были заложены ошибки, во многом определившие четыре неудачных запуска. Но ошибки постепенно устранялись, и правильнее спросить: сумел бы Королев убедить руководство страны в необходимости продолжения работ по Н1? Сергей Павлович обладал гипнотическим даром убеждения, у него был огромный авторитет, но неверно представление, будто главный конструктор был неуязвим. Известно, насколько восторженно он относился к Хрущеву, в котором, видимо, чувствовал родственную душу, и насколько настороженно к его преемнику, который отличался равнодушием к проблемам космонавтики и поступал так, как нащептывали приближенные. Впрочем, на похоронах Королева Леонид Ильич плакал и в некрологе разрешил впервые назвать имя творца советской ракетной техники...

В судьбе несостоявшейся лунной экспедиции и невзлетевшей ракеты Н1, как и в судьбе любого проекта столь грандиозного масштаба, отражаются болевые проблемы всего общества. Это излишняя политизация науки, подмена истинных целей мнимыми, волюнтаризм, отсутствие коллегиальности в принятии ответственных решений, недопустимо большое значение личных взаимоотношений руководителей отрасли, безразличие к судьбе «винтиков», то есть тех людей, которые своими руками наносят мощь государства. Самое же, пожалуй, главное— неумение предвидеть перспективы развития техники, заглянуть в будущее, безоглядная доверчивость к чужому опыту с ущерб здравому смыслу.

К последнему можно добавить, что мы еще, быть может, увидим Н1 в небе. Американцы, вдоволь налетавшись на «Шаттле», пришли к убеждению, что без тяжелых одноразовых ракет в космонавтике все-таки не обойтись. Недавно НАСА рассмотрела 12 альтернативных вариантов развития ракетной техники— один из них предусматривает превращение «Шаттла» в аналог Н1.

...Бывая на Байконуре, я не раз обращал внимание на странной формы навес, установленный в парке над танцевальной площадкой. Недавно узнал: действительно, такого навеса нет нигде в мире. Делал его знаменитый академик Патон с помощью аргоно-дуговой сварки с рентгенографическим контролем. Уникальная вещь! Только предназначен навес не для музыкантов— это часть сверхпрочного топливного бака для ракеты-носителя Н1. Говорят, долго не знали, куда его девать,— материал-то вечный...

Сергей ЛЕСКОК.