

Буря вокруг «Бури»

или Остановка в конце пути

Рассказываем впервые

Мы часто слышали о проданных за рубеж образцах боевой техники, которые для нас «тайна за семью печатями». Первые рисунки и фотографии «Бурана» тоже сначала появлялись в иностранных изданиях. Выходило: «им» можно знать, а нам... тсс! — государственная тайна.

Я не против тайны как таковой, если она необходима и разумна. Тревожит другое: сегодня, а в будущем тем более, многие отечественные космические программы и проекты, «грифованные» в прошлые года, раскуют так и остаются совершенно неизвестными для родной общественности. Умолчание, признаем, рождает домыслы и искажает правду. А ведь сделанным мы вправе гордиться.

... II ОЛИГОН Капустин Яр.

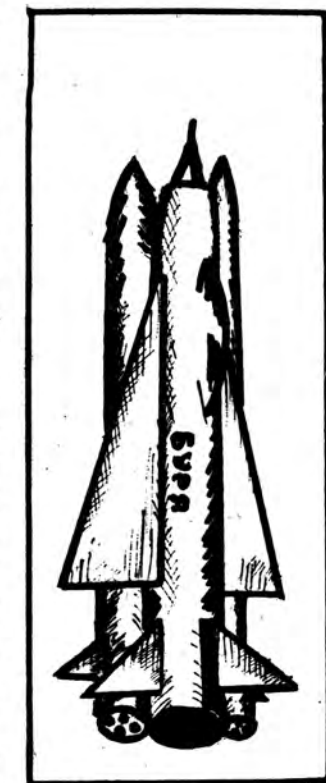
Из огромного монтажного корпуса выезжает специальная платформа-установщик с зачехленным «изделием». Когда чехол сняли, а скрытую под ним конструкцию установили в вертикальное положение, я не поверил своим глазам: «Шаттл! Американский многоразовый космический корабль!» Расхождение наблюдалось разве что в размерах, и не было центрального топливного бака. И все равно, крылатый корабль и два огромных ускорителя выглядели внушительно: площадь крыльев — 60 квадратных метров, длина около 20, диаметр центральной части 2,2, а стартовый вес — более 130 тонн.

По громкой связи пускающий отдает команды: «Три зеленые ракеты... «Включить сирену»... «Зажигание!»... Кинжалы пламени вырываются из восьми сопел двух боковых ускорителей. «Изделие» начинает подъем. Выстрее, быстрее... На 80-й секунде полета вступает в работу прямоточный воздушно-реактивный двигатель и отстреливаются «боковушки»...

ТАСС не был уполномочен заявить об этом пуске. Я рассказал о кадрах секретного фильма, сделанного по заказу ОКБ-301. Фильм датирован 1958 годом. Первый полет американского «Шаттла» состоялся 12 апреля 1981 года.

Идея крылатой ракеты дальнего действия родилась в конце 40-х — начале 50-х годов. «Что это будет, с чего начинать, в ту пору представлялось туманно, — рассказывал академик Борис Викторович Раушенбах. — Но было ясно, что что-то в этом замысле есть»...

Первоначально проектирование было поручено ОКБ-1, Королеву. Тема называлась «ЭКР» — экспериментальная крылатая ракета. Однако королевцы не могли «тянуть» сразу несколько важнейших проектов, и тогда задание на разработку получи-



ли конструкторское бюро, которые возглавляли Семен Алексеевич Лавочкин (ОКБ-301) и Владимир Михайлович Мясищев (ОКБ-23).

Сроки были поставлены жесткие. Это объяснялось тем, что кольцо военных баз вокруг бывшего СССР уплотнялось, а агрессивность бывших союзников росла. Лавочкин принял решение создать «изделие», минуя стадию эскизного проекта. Главными критериями были: дальность (8.000 км), скорость ($M=3,2$) и точность поражения цели.

Шел 1954 год. А к 1956-му уже были созданы первые образцы «изделия» для наземных испытаний. К середине следующего года «Буря» вышла на летные испытания. И вот здесь началась серия неудач: 1 августа взорвался один из клапанов первой ступени, ровно через месяц при-

чиной аварии стал «сброс газовых рулей», третья попытка обещала успех, но после 63 секунд полета возникли сильные вибрации...

Преодолев все трудности, связанные с отработкой «Бури», к марту 1960 года ОКБ завершило все летные испытания. Они подтвердили правильность конструкторских решений, живучесть «изделия», его способность осуществлять автономную навигацию по звездам в ночное и в дневное время.

На одном из совещаний ведущих конструкторов С. А. Лавочкин скажет: «Мы находимся как бы на переломном рубеже — всем уже ясно, что в ближайшее время изменятся традиционные подходы к летательным аппаратам. Не совсем ясно, какими они будут, но путь в будущее просматривается четко. Сегодня мы делаем беспилотную машину, но завтра у нее будет кабина, и место в ней займет человек».

По иронии судьбы или иных, более материальных обстоятельств «Буря» постигла такая же участь, как некогда проект самолета с кодовым названием «176», который первым (то был 1950 год) «перешагнул» скорость звука. 16 декабря 1960 года на полигоне Капустин Яр состоялся еще один пуск «Бури». Он прошел успешно. Но вскоре последовало неожиданное для ОКБ решение правительства: «Работы по теме приостановить». Чем оно было вызвано? Сегодня это объясняют так: «Буря» совершила полет на высотах 20—30 километров, а потому могла быть сбита зенитными ракетами. Ссылаются и на королевскую «семерку» (P-7) — межконтинентальную баллистическую ракету, не достижимую по высоте для средств ПВО.

И все-таки разработка крылатой ракеты сыграла огромную роль. Опыт, полученный ОКБ-301, оказался весьма полезен для развития сверхзвуковой авиации, решения сложнейших проблем теплового режима, внедрения титана и титановых технологий в самолет- и ракетостроение.

Инженеры, работавшие вместе с Семеном Алексеевичем Лавочкиным над проектом «Бури», называют те годы «сверхбурными». Некоторые решения, к которым пришли в ОКБ, до сих пор остаются нашими приоритетами. К сожалению, вырвавшись вперед на стадии идеи, мы попадали в «туник обстоятельств», а за океаном шли дальше.

«Мечта окрыляет. Это бесспорно. Обидно, когда твою мечту осуществляют другие», — сказал Лавочкин, когда тему закрыли.

Михаил РЕБРОВ.