



ПОСЛЕДНЕЕ ПУТЕШЕСТВИЕ

«БУРАНА»

В ночь с 5 на 6 июля космический самолет «Буря» перевезли по Москве из Центрального парка культуры и отдыха на ВДНХ. Операция оказалась не из легких, пришлось перекрывать движение по многим улицам и даже снимать троллейбусные и трамвайные провода...

...Транспортная операция началась в 23.15, после того как заместитель мэра Москвы Петр Бирюков произнес знаменитую фразу: «Поехали!» Именно с нее, как известно, начался в свое время полет первого космонавта Земли Ю. А. Гагарина. А до этого специальная бригада несколько дней занималась разборкой «Бурана» на отдельные части и погрузкой их на особые большегрузные автоплатформы, которые обычно используются на космодромах. И вот в путь тронулись сначала крылья космического самолета, а затем фюзеляж и другие части — шасси, хвостовое оперение...

Автоколонна со скоростью пешехода за 5 с лишним часов преодолела 15 километров, проследовав через центр Москвы по маршруту: улица Якиманка, Большой Каменный мост, улицы Моховая, Большая Лубянка,

РАССКАЖИТЕ, ОЧЕНЬ ИНТЕРЕСНО...

Сретенка, проспект Мира, улицы Трифоновская, Советской Армии, Шереметьевская, Звездный бульвар, ВДНХ. Так что у следовавших за колонной журналистов было достаточно времени, чтобы вспомнить всю историю «Бурана».

Первые слухи о строго засекреченном самолете, который сможет летать в космос, появились в 60-х годах XX века, сразу же с началом полетов в космос. Поначалу это была всего лишь мечта космонавтов — заполучить в свое распоряжение летательный аппарат, на котором можно было взлететь на орбиту и вернуться обратно так же просто, как совершить полет на обычном самолете.

Причем специалисты, как в нашей стране, так и за рубежом, тут же начали прикидывать, как может выглядеть такой самолет. В печати стали появляться статьи о проектах «Зенгер» (ФРГ), «Хотол» (Великобритания), «Гермес» (Франция), «Шаттл» (США)...

На первое место мы поставили проект «Зенгер» вовсе не случайно. Со временем стало известно, что еще в 40-е годы XX века, во время Второй мировой войны, австрийский профессор Э. Зенгер разработал проект орбитально-бомбардировщика, который мог облететь без посадки вокруг земного шара. Осуществить этот проект Зенгеру помешало прежде всего неверие нацистской верхушки, состоявшей в основном из людей, не имевших высшего образования, в реальность такого полета. А когда они спохватились, было уже поздно — военные действия шли уже на подступах к Берлину.

На ВДНХ караван прибыл на рассвете.



Во второй половине 50-х годов XX века и у нас в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ) приступили к исследованию гиперзвуковых пилотируемых и беспилотных летательных аппаратов.

Первые официальные упоминания о «космолетах» или «космопланах» — летательных аппаратах, способных летать на чрезвычайно больших высотах и в космосе — появились в 1958 году в планах Министерства обороны СССР. В них очерчивались основные направления деятельности советских военно-воздушных сил на ближайшие 25 лет.

С течением времени планы эти неоднократно менялись и модернизировались. Менялись и названия программ — до ушей широкой публики доходили обрывочные сведения то о проекте «Буря», то о программе «Спираль», в которой был задействован космонавт №2 Герман Титов, то о программе МАКС — многоцветной авиационно-космической системе.

Американские спутники-шпионы и другие средства наблюдения получили первые снимки БОРов — беспилотных орбитальных ракетопланов, которые за свою специфичную форму получили у острого на язык аэродромного люда прозвище «лапти».

Исследования шли своим чередом, пока очередной нашей делегации не попался на глаза плакат в одном из аэрокосмических музеев США. На нем было изображено, как американский «шаттл» делает с орбиты «нырок» в атмосферу до высоты 80 км, а затем возвращается на орбиту. О схеме тут же было доложено в Кремль, что вызвало некоторый переполох в тогдашнем советском руководстве. Стало понятно, что если «шаттл», словно пикирующий бомбардировщик, совершит такой «нырок» в районе Красной площади, чтобы прицельно сбросить атомную бомбу, перехватить его нет никакой возможности.

Срочно была отдана команда — создать в противовес примерно такой же космический самолет, как у американцев. Поначалу его называли «Байкал». Но потом кто-то из начальников вспомнил, что яхта капитана Врунгеля сначала называлась «Победа», пока из-за аварии не отвалились две первые буквы... «А что получится, если

обгорит в атмосфере часть названия «Байкал»? — возникла мысль в чьей-то голове. И от греха подальше «Байкал» переименовали в «Буран».

С названием теперь было все в порядке. А вот с самим проектом — не очень. Поначалу предполагалось, что управлять космическим кораблем будет экипаж из двух человек. Был набран отряд из шести летчиков-испытателей под руководством Игоря Волка.

Двое их них — И. Волк и А. Левченко — даже слетали для тренировки на орбиту. А весь отряд прошел курс обучения управлением «Бурана» на полетных тренажерах. Дело в том, что космический самолет должен был заходить на посадку по непривычно крутой глиссаде — короткие крылья не позволяли совершить плавный неторопливый спуск.

Так или иначе, подготовка к полету шла полным ходом, когда из США пришла печальная весть — в очередном полете при спуске погибла вся команда одного из «шаттлов» в полном составе. Тогда было принято решение — не рисковать и провести первый полет «Бурана» в автоматическом режиме. И вот 15 ноября 1988 года, несмотря на очень плохую погоду, система «Буран-Энергия» успешно стартовала. Через 209 минут, совершив два оборота вокруг Земли, «Буран» самостоятельно вышел на посадочную полосу, специально построенную на космодроме Байконур, и приземлился, отклонившись от расчетной точки всего на 3 метра!

Таким образом, программа, над которой в течение 18 лет работало более миллиона специалистов на 1286 предприятиях и организациях 86 министерств и ведомств, продемонстрировала первый успех. Затраты в 16,4 млрд. советских рублей не пропали зря. Можно было бы и дальше наращивать наши действия.

Но произошло невероятное. Да, «Буран» задумывался как военная система в противодействие американской программе СОИ (Стратегическая оборонная инициатива), или, говоря попросту, программе «звездных войн». Программа была серьезная, рассчитанная на 60 пусков «шаттлов» в год, с затратами в 13,4 млрд. долларов. Планировалось создание 4 стартовых комплексов — на базе Ванденберга и на мысе Кеннеди, создавались специальные

производства... «Шаттл» выводил на околоземную орбиту 29,5 т и мог спускаться с орбиты груз до 14,5 т.

Но и у нас показатели были не хуже. Уникальная ракета «Энергия» поднимала сразу 100 т, а при соответствующей доработке ее нагрузка могла возрасти вдвое.

Однако политическая обстановка в мире заметно изменилась. Закончилась «холодная война», и стало ясно, что воевать в космосе никто не собирается. Тогдашний руководитель страны, первый и последний президент СССР М. С. Горбачев принял скоропалительное решение: «Закрыть программу «Буран»!» Дескать, она обходится Советскому Союзу чересчур дорого.

При этом как-то обошли молчанием замечание экономистов, которые подсчитали, что убытки сельского хозяйства СССР обходились стране вчетверо дороже. Не говоря уж о затратах на строительство БАМа...

Американцы тоже закрыли свою программу «звездных войн». Но распорядились флотом «челноков» куда рачительнее. Космопланы возили астронавтов и грузы на орбиту в течение почти четверти века, пока последний космоплан не нашел себе пристанище в музее.

У нас же имелось 5 летных экземпляров корабля «Буран» в разной степени готовности. Судьба же их такова. Корабль 1.01 «Буран» — тот самый, что совершил единственный полет, хранился в монтажно-испытательном корпусе на Байконуре, пока в мае 2002 года там не обвалилась обветшавшая крыша. Уникальный экземпляр был полностью разрушен.

Корабль 1.02 должен был совершить второй полет и состыковаться с орбитальной станцией «Мир». Сейчас это экспонат музея космодрома Байконур.

Корабль 2.01 был готов на 30 — 50%. Находился на Тушинском машиностроительном заводе, потом — на причале Химкинского водохранилища. В 2011 году был перевезен для реставрации в г. Жуковский. Иногда выставляется там же, на очередных смотрах Международного авиационно-космического салона. Еще один экземпляр, говорят, был продан куда-то в Австралию. И наконец, последний попросту отправлен в металлолом.

Тот экземпляр, что везли через пол-Москвы, вообще-то не «боевой» корабль, а его выставочный полномасш-

**«Всем
спасибо!
Операция
завершена
успешно!..»**



табный макет. И все же, будем надеяться, его судьба сложится счастливее, чем его собратьев. Теперь он уже не будет этаким парковым аттракционом вроде «американских горок», а займет почетное место рядом с копией первой ракеты, на которой полетел Ю. А. Гагарин, по соседству с павильоном «Космос», где снова восстанавливается музей космической техники.

...А тем временем и уникальная транспортная операция, в которой участвовало более 500 человек и которая обошлась московскому бюджету в 17 млн. рублей, подошла к концу.

«Я оцениваю результат на «отлично». Мы прошли 15 километров по улицам Москвы, где приходилось буквально каждые 50 метров поднимать провода контактной сети, где-то делать особые повороты», — сказал в заключение Петр Бирюков, который лично контролировал каждый отрезок пути.

Сама операция, несмотря на поздний час, с интересом была встречена москвичами. Многочисленная толпа преследовала экспедицию по всему маршруту. Полицейским в мегафоны даже пришлось просить присутствующих не лезть под колеса и освободить проезд.

Но все закончилось благополучно. Теперь каждый житель столицы и Подмосковья, многочисленные туристы со всей страны и из-за рубежа могут своими глазами увидеть впечатляющую иллюстрацию к космической истории нашей страны.

А заодно и помечтать, что когда-нибудь они и сами смогут полетать на космолане. Ведь история космических самолетов на том не закончена.