

Мне часто доводилось слышать: «Эта тема закрыта». Не в смысле решена, а секретна, и потому о ней — ни-ни. «Не пришло время», — сказал как-то мой приятель, работник одного «почтового ящика». В словах этих была не столько скорбная красота, сколь удручающая нелепость: тот, кто их произнес, не понимал — ни что такое тайна, ни в чем смысл ее сохранения. Вот и получалось: сокрытие правды шло во вред, а не во благо, прятались не какие-то технические или технологические секреты, а сам факт, что богато Отечество наше и смелыми идеями, и конструкторскими замыслами, и талантами. Выходило, что для этого «не пришло время». Абсурд!

# Так и не взошедшая «Заря»

О ТОМ, как делали корабль «Восток», написано много: и о компоновке, и о «начинке», и о многих других инженерных и конструкторских тонкостях. Но и легенд о первой космической каравелле не счесть. Особенно запомнились те, которые красочно повествовали о выборе формы, объясняли, почему именно шар, а не что-то иное, как к этой идее пришли, как просчитывали и моделировали, ломая голову, на каком варианте остановиться.

— Липа все это, — сказал мне главный конструктор Росийского ядерного центра, что в Арзамасе-16, Георгий Николаевич Дмитриев. — Шар идет от нас, это самая удобная форма для атомного заряда. Королев делал ракету под нашу сферу диаметром три метра. У нее хорошее торможение в атмосфере, а для нас это было важно...

Я видел головную часть королевской ракеты Р-5М и то, что потом «пряталось» под обтекатель «семерки» (Р-7). Атомщики и ракетчики работали в тесном контакте. В 1956 году и родилась идея использовать «ядерный» шарик для полета космонавтов.

Идея создания нового корабля, который должен прийти на смену «Востоку», родилась у главного конструктора ОКБ-1 вскоре после полета Юрия Гагарина. В проектно-технологической документации, да и во всей служебной переписке он назывался «изделие 7К-ОК», а позже — «Союз».

Первые летные испытания не были удачными. Вернуть «Союз» с орбиты удалось лишь с пятой попытки (это было в ноябре 1966-го). Но когда корабль пошел в серию, он эксплуатировался свыше десяти лет, надежно зарекомендовал себя в совместном полете с американским «Аполлоном». В 1979 году появилась более совершенная модификация «Союз-Т», а в мае 1986-го еще один вариант — «Союз-ТМ».

Но уже в начале 80-х годов в НПО «Энергия» им. С. П. Королева (бывшее ОКБ-1) велись работы по созданию нового транспортного космического корабля. В соответствии с тогдашними правилами будущее «изделие» имело цифровую и буквенную индексацию. Но было и иное наименование — «Заря». Запускать его должна была ракета-носитель «Зенит».

Проект «Заря» в чем-то был схож с предшественником. Внешне новый корабль напоминал спускаемый аппарат «Союза», однако по габаритам и массе заметно превосходил его. Диаметр не 2,2, а 3,7 м, масса не 6,8, а 13,0 т. Корабль мог доставить на станцию более 1,5 тонны груза (в беспилотном варианте в 1,5 раза больше). Создатели «Зари» намеревались снабдить ее андрогинно-периферийным стыковочным узлом. Пилотская кабина могла вместить пять или шесть космонавтов, размещалась она в центральной части, а в нижней — грузовой отсек. Проектировщики стремились сделать так, чтобы

конструкция корабля не содержала никаких отделяемых элементов, все бортовые системы размещались внутри общей капсулы.

Любопытно, что «Заря» задумывался как многообразный корабль, более дешевый, чем «Буран». И это было предметом особой тайны. Необычными были его компоновка и аэродинамика. И все-таки основное отличие «Зари» от других проектов (осуществленных и неосуществленных) — в выбранной конструкторами вертикальной схеме посадки. После схода с орбиты и прохождения участка аэродинамического торможения выпускался стабилизирующий парашют. Затем выдвигались посадочные опоры. Радиовысотомер контролировал расстояние и выдавал команду на включение ракетных двигателей, расположенных по периметру днища. Они должны были гасить скорость до нулевой.

Таким был проект «Заря» в первоначальном замысле. Не все складывалось у разработчиков так, как хотелось. Объем корабля оказался недостаточен для размещения всех устройств и систем. Компромисс виделся во введении в конструкцию отделяемого агрегатного отсека. Такое решение позволяло расположить в нем двигательную установку для орбитального маневра и охладители системы терморегулирования, и за счет этого выиграть место в корабле.

У «Зари» были не только сторонники (естественно, что каждая фирма отстаивает свое детище), но и противники. Доводы последних сводились к тому, что создатели нового корабля неоправданно отказались от использования атмосферы при посадке и пошли на уменьшение аэродинамического качества. Полагали, что большое количество двигателей «мягкой посадки» снижает степень надежности системы.

Трудно сказать, чем могли закончиться эти дискуссии на уровне специалистов. Сокрытие ассигнований на космические программы в конце 80-х годов и загруженность НПО «Энергия» работами по нашумевшему комплексу «Энергия» — «Буран» вынесли приговор «Заре». Дальнейшего развития проект не получил.

Примерно в тот же период в печати стали появляться сообщения о намерении НАСА объявить конкурс на проект нового американского корабля, свои разработки вели конструкторы Японии, Китая, ФРГ, Франции, а наша «Заря» оставалась за семью печатями.

Время приподняло завесу секретности над проектом «Заря». И не только над ним. Почти то же самое можно сказать и о других интересных замыслах, доведенных до разного уровня разработки, но так и не увидевших жизнь. В какой-то мере это естественно, ибо время заставляет пересматривать многие технические решения. Непростительно другое: по чьему-то торопливым и непродуманным приказам уничтожается документация по неосуществленным проектам. Для чего? Чтобы вычеркнуть их из нашей космической истории?

Михаил РЕВРОВ,  
«Красная звезда».