

Жизни российской космонавтики



Фото: ИТАР-ТАСС / Юрий Машков



Как ковался наш успех и что нужно сделать, чтобы Россия сохранила статус космической супердержавы, — об этом в интервью Александру Агееву рассказал председатель совета директоров корпорации ОАО «Рособщемаш», министр общего машиностроения СССР в 1983–1988 годах (ракетно-космическая отрасль СССР), один из создателей ракетно-ядерного щита страны, орбитальной космической станции «Мир» и системы «Энергия-Буран», Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии, лауреат Премии Правительства РФ им. Ю.А. Гагарина за заслуги в области космонавтики Олег Дмитриевич Бакланов.



*Познание сущности
космических явлений делает
возможным более глубокое
проникновение в сущность
человечества. Неужели большее,
на что мы способны, — это войны?*

О.Д. Бакланов

Олег Дмитриевич, в этом году вышла Ваша книга «Космос — моя судьба». О чем она?

Я вспоминаю о жизни, о людях, которые занимались и занимаются изучением космического пространства. В книге более трех тысяч персонажей.

Что объединяло этих людей?

Светлые головы, четкость мысли, «заточенность» на дело, ответственность. Они принадлежали другому поколению, иначе мыслили, поэтому и решения принимали по-другому. Это были люди, которые прошли войну, понимали ее суть и истинное кошмарное лицо и всеми силами препятствовали повторению подобной трагедии.

Сегодняшнее поколение отличается от них?

И сейчас есть хорошие ребята. Но вызовов ведь меньше не стало. Планета испещрена «горячими точками»: Украина, Сирия...

А астероидная опасность? Один гигантский астероид может стереть с лица земли человечество со всеми геополитическими проблемами и борьбой за нефтяные месторождения. Мера ответственности сейчас не стала меньше, и новому поколению работников космической отра-

пи это надо понимать и разумом, и душой.

Олег Дмитриевич, книгу Вы писали в «Матросской тишине»?

Да, второе название книги — «Записки из „Матросской тишины“». Она написана в формедневника. Сейчас я работаю над третьим, концептуальным, томом.

Как появилась идея создания книги? Что Вы хотите сказать через нее?

Работа над книгой — это то немногое, что разрешалось в тюрьме. Пережив момент ареста, я решил использовать во благо сложившуюся ситуацию — на-

Груз предъявленных обвинений не мешал творческому процессу?

Груз обвинений не мешал, а стимулировал творческий процесс. Ежедневные записи — то пара абзацев, а то и страница — помогали не сойти с ума, сохранить душевное равновесие. Также меня морально укрепляло осознание образного сходства с теми стеснениями и ограничениями, которые испытывает космонавт, находясь в открытом космосе. Моя совесть была чиста, я был уверен в своей моральной и исторической правоте, несмотря на грязные обвинения в предательстве и попытке совершить

Ни в одном технологическом звене не допустимы даже незначительные просчеты.

писать воспоминания о людях, с которыми я был связан многие годы, и о событиях, которые мне довелось пережить. Космос — смысл моей жизни, ему я отдал все, на что способен, потому так велико значение моих учителей и единомышленников на этом пути. Рассказ об этих людях — мой долг, и книга создана в его исполнение.

переворот. Мы защищали существующий строй, и в этом была наша правота. ГКЧП был практически последней попыткой, но ведь до этого мы всеми силами пытались остановить развал системы. Я подписывал обращение к Горбачеву, которое потом было распространено среди участников съезда народных депутатов СССР 17 декабря 1990 года. Я всем сердцем сочувствовал авторам «Слова к народу», опубликованного в печати незадолго до событий августа. Но остановить развал было уже невозможно. Собственно, как и годом, и двумя ранее. Мы теряли и Советский Союз, и многие его достижения. Вот почему мы пошли на этот шаг — создали ГКЧП.

Вы считаете космос своей судьбой. Из чего сложилось это понимание?

В 1950-е годы я принимал участие в производстве системы «слепой» посадки самолетов по разработке Ленинградского НИИ № 33. Путь к этой работе в цехе № 51 Харьковского завода имени Т.Г. Шевченко был



Бакланов О.Д. Космос — моя судьба. Записки из «Матросской тишины»: В 2 т. / О.Д. Бакланов. М.: Общество сохранения литературного наследия, 2014.

непростой. Я родился в Харькове в 1932 году, в семье нашей была обстановка душевной теплоты, понимания и заботы. Но война внесла новое в мое сознание — пришлось пережить окку-



Встреча С.А. Афанасьева с П.Р. Поповичем, Ж.Ф. Зинченко и О.Д. Баклановым



Заправка ОК «Буран» компонентами ракетного топлива и комплексные испытания МКС «Энергия-Буран» в монтажно-заправочном цехе



О.Д. Бакланов с сотрудниками Оборонного отдела ЦК КПСС

пацию, лицом к лицу столкнуться со всеми ужасами фашизма. Насилие, грабежи, массовые облавы, необходимость чистить немцам сапоги, чтобы не помереть с голоду. Фашисты организовали в городе детский дом, но не для защиты детей, отнюдь. На самом деле этот детский дом был станцией по переливанию крови — от детей раненым фашистам. Дети умирали в нечеловеческих муках. А машины-дугеги, куда набивали людей, и, пока везли их из центра Харькова до окраины, они все погибали от выхлопных газов, которые были направлены внутрь фургона? Такой запомнилась мне война, отсюда полное неприятие фашизма в любых его проявлениях, под любыми масками.

После войны я окончил 7 классов, затем поступил в техникум гражданского строительства. Западная часть Советского Союза была вся в руинах, и строители были нужны. Но из техникума после трех месяцев обучения я перешел в ремесленное училище связи № 11 Министерства трудовых резервов СССР. Причем днем я ходил на занятия в училище, а вечером — в вечернюю школу, в 8–9 классы. Училище дало мне и профессию, и важных наставников по жизни. Оттуда я попал на завод. Работу совмещал сначала с учебой в 10 классе вечерней школы, а затем — с учебой на заочном отделении Харь-

ковского политехнического института (ХПИ). Учеба не мешает работе, если правильно организовать процесс. Работа и учеба связаны единой целью.

Наше ОКБ в 1953 году освоило новую аппаратуру для военной авиации — радиолокаторы ДРЛ-1. Впоследствии мы модифицировали эти системы, и нашими радиолокаторами оснастили особо стратегически важные аэродромы страны. У нас же были разработаны системы радиокоррекции БРК-1 и БРК-2 для созданных С.П. Королевым ракет Р-2 и Р-5. С этих систем началось наше участие в создании боевых ракетных комплексов, потому что американцы нас обложили своими летающими крепостями.

Теми самыми летающими крепостями, с помощью которых были сброшены бомбы на Хиросиму и Нагасаки?

Да. На Японии США продемонстрировали свои возможности, а потом стали шантажировать нас — по всему периметру СССР они расположили аэродромы, с которых могли взлетать летающие крепости. У них имелось... У них имелось несколько планов уничтожения одного за другим наших городов, в том числе Москвы, Ленинграда, Харькова, Свердловска. Мы были вынуждены работать очень быстро, используя в том числе и задел, который был создан в фашистской

Германии; ведь американцы тоже его использовали — они увезли с собой не только чертежи, но и Вернера фон Брауна.

Этот момент можно считать Вашим приходом в космонавтику?

В профессиональном смысле — да. Видимо, это было еще с детства предопределено. Я помню, как гулял до ночи в поле, а затем забирался на стог и, раскинувшись на нем, наблюдал за ночным небом. В какой-то момент терялось ощущение себя в пространстве и казалось, что не над тобой звездный купол, а ты над ним. В этом было столько бескрайности, масштабности — небо увлекало меня и манило к себе всю жизнь.

Ваш профессиональный путь охватывает большой период истории российской космонавтики. Константин Циолковский, Юрий Гагарин — эти имена известны всем. А какой предстает история русского космоса в Вашей памяти?

Все, что происходило в оборонной или ракетно-космической отраслях, касалось либо меня, либо моих коллег, друзей. На заводе я прошел путь от рабочего до директора. Наставником на этом пути стал для меня старший мастер, участник Сталинградской битвы Николай Петрович Зенин. Он восполнил все то, чего мне не доставало после преждевременной смерти отца от ту-

беркулеза в 1937 году, когда мне было всего 5 лет. В моем становлении огромную роль сыграл и начальник цеха, лауреат Сталинской премии Аркадий Исаакович Хазан. Они не боялись доверять важные дела молодым специалистам, и именно по их рекомендации я в 30 лет стал сначала заместителем начальника цеха, а потом возглавил один из цехов. В моем подчинении находились 500 человек. Этот период сов-

своего времени и, между прочим, другом Федора Михайловича Шалапина, Николаем Александровичем Морозовым. Этими людьми был совершен дерзкий переворот в сознании, без которого невозможно было бы осмелиться думать о полетах в космос. Они создали научно-технологическую почву, на которой произросли гениальные идеи основателя космического естествознания Александра Леонидовича

ческом звене не допустимы даже незначительные просчеты.

Вслед за трагедией последовал успех — создание самого надежного ракетного комплекса УР-100К. В этой короткой аббревиатуре я прочитываю имена замечательнейших ученых-конструкторов: В.Н. Челомей, Н.А. Пилюгин, В.И. Кузнецов.

Эффективным и очень своевременным было решение о создании системы совместной работы и ответственности промышленности и войск за безопасность процесса эксплуатации боевых ракетных комплексов, так называемого гарантийного надзора. И опять за сухими формулировками я вспоминаю ответственных, думающих людей: заместителя министра Минобщеша Н.Д. Хохлова, начальника главка А.С. Матренина и, конечно, представителей ракетных войск — Н.Ф. Червякова, А.А. Рязских, А.В. Усенкова.

Уникальной разработкой 1970-х годов был созданный на Днепропетровском заводе «Южмаш» ракетный комплекс Р-36М. Эту межконтинентальную ракету американцы называли «Сатаной», потому что 10 разделяющихся боеголовок и 40 «ложных целей» делали ее практически неуязвимой для

До первого запуска ракеты-носителя сверхтяжелого класса «Энергия» на 232 экспериментальных установках и 30 прочностных блоках был проведен объем разносторонних испытаний, равный изготовлению четырех носителей «Энергия».

пал с полетом Гагарина 12 апреля 1961 года. Старт ракеты-носителя с космическим кораблем «Восток» обеспечивала аппаратура нашего завода. Поэтому история советского, российского космоса имеет для меня человеческое лицо — как и в судьбе человека, есть черные и белые полосы, есть взлеты и падения. Я бы сказал, что наша космонавтика развивается зигзагообразно.

В чем выражаются эти зигзаги? Это события, история успехов и неудач?

Даже шире — это и события, и судьбы, сплетенные воедино и составляющие сущность того, что мы теперь называем российским космосом.

Все ведь начиналось не в XX веке, а значительно раньше. Очаги нашего последующего космического прорыва создавались еще в XIX веке изобретателем, разработчиком проекта летательного космического аппарата Николаем Ивановичем Кибальчицем, «самым искусным авиатором»

Чижевского и признанного отца нашей космонавтики Константином Эдуардовичем Циолковским.

Все эти люди были борцами. Кто из них прожил тихую, размеренную жизнь? Никто. Они были дерзкими в интеллектуальных изысканиях и такими же в жизни. Парадоксами наполнена жизнь практически каждого человека, который внес значимый вклад в развитие космонавтики.

А в чем проявились зигзаги в истории советской космонавтики?

Приведу несколько примеров.

В октябре 1960 года на Байконуре во время испытаний на стартовом столе взорвалась ракета Р-16. Погибли солдаты, офицеры, специалисты. Среди погибших были первый главком ракетных войск маршал М.И. Неделин, главный конструктор и директор КБЭ Б.М. Коноплев. Трагедия стала нам всем уроком, она обозначила принципиальный момент — ни в одном технологи-

противоракетной обороны. А создали ее генеральные конструкторы М.К. Янгель и В.Ф. Уткин, директор завода А.М. Макаров.

Вот так зигзагообразно и шло развитие нашего космоса и технологий. Снова и снова через тернии — к звездам.



Как Вы оцениваете роль Берия в создании ракетно-космической отрасли?

При всей неоднозначности его личности я считаю Берия менеджером высшего класса, он сделал много полезного. Человек он был очень организованный, его на все хватало. Судите сами. С.А. Афанасьев в своих воспоминаниях рассказывал о таком случае. В 1952 г. осваивали ракетный двигатель Глушко. Берия лично курировал этот вопрос. И когда он спросил Афанасьева, когда будет готов работающий двигатель и запущена серия, тот ответил, что по утвержденному плану подготовки производства двигатель будет через восемь месяцев. Это вызвало гнев Берии. Он кричал и матерился, а потом добавил: «Чтобы двигатель был через два месяца». Афанасьеву тогда было всего 34 года, и по молодости он ответил, что это невозможно, нужно время. На что Берия сказал: «Мы Вас уберем, понятно?» Система организации контроля исполнения важнейших государственных задач в стране была вынесена на самый высокий уровень. Эта практика существовала и в последующие годы, и не только в ракетно-космической отрасли. На моей памяти Л.И. Брежнев, будучи секретарем ЦК КПСС, месяцами сидел в КБ, на ракетных заводах с тем, чтобы обеспечить весь цикл производства ракет для своевременной постановки их на боевое дежурство. Серьезность и важность этих задач диктовалась безопасностью страны и ее существованием. А если бы мы слюни распустили, то сделали бы из нас колонию и все. Об

этом красноречиво свидетельствуют слова Л.И. Брежнева в адрес министра общего машиностроения С.А. Афанасьева: «Ничего ни партия, ни правительство не жалует для вас, товарищ Афанасьев. А вы, понимаете, отстае... Это дело должно быть срочно поправлено... И быстро. Если ты допустишь отставание по ракетно-космическим делам от американцев, к стенке поставим».

Вы сделали успешную карьеру — достигли должности замминистра, а потом и министра Минобщемаши. Высочайшая степень ответственности, управленческая, а не научная работа, профессора расцвечивают — как, с Вашей точки зрения, можно охарактеризовать этот период? В первую очередь позвольте кое-что уточнить. В наше время карьера была неудобным словом. Ведь откуда оно пошло? От слова «карьер», то есть самый быстрый ход, на который способна лошадь. Применительно к людям это оз-

начает стремительный взлет, зачастую за счет других. Делая карьеру, человек преследует только свои шкурные интересы.

Поэтому я и мои товарищи никогда карьерой не занимались. Мы работали и старались работать с пользой для любимого дела.

В 1972 году после преждевременной кончины директора завода, который ушел из жизни совсем молодым, в возрасте 49 лет, мне пришлось возглавить предприятие. В этот период мне приходилось решать огромное количество административных задач. Здесь были и вопросы развития производства товаров народного потребления на нашем заводе. Так, например, мы выпускали радиоманитолу «Романтика-105» и ее модификации, которые получали самые высокие награды за качество и пользовались большим спросом. У нас же был разработан целый ряд передового медицинского оборудования. Лидером наш завод был и в разработке систем автоматизации управления энергооборудованием атомных и тепловых электростанций. Но среди забот было и обеспечение сотрудников завода жильем и другими социальными гарантиями. Нам удалось добиться выделения заводу площадок под строительство многоэтажных домов, что позволило давать квартиры около полутысячи семей ежегодно.

На моем счету были не только достижения, но и взыскания и по партийной части, и по профессиональной. Поэтому звонок министра С.А. Афанасьева стал для меня неожиданностью. Он сказал: «Если бы ты ничего не делал, не было бы и взысканий, но тогда мы тебя и не пригласили бы в замминистры». Новое назначение кардинально меняло мою жизнь — мне жаль было расставаться с любимым заводом, я не был уверен в том, что справлюсь с высочайшей ответственностью, однако воспринял предложение как призыв к действию и согласился.



Триумфальный полет МКС «Энергия-Бурянь» завершен. Фотография на память

Что Вы считаете своим главным достижением на посту министра общего машиностроения СССР?

Главной задачей на министерском посту я считал сохранение и развитие достижений Сергея Александровича Афанасьева. Его любимым словом было слово «уровень», а принципом в работе: «Знайте, нас никто не дублирует». Вы понимаете, что за этим стояло? Полная автономность и самодостаточность космической отрасли. С Афанасьевым в составе первого Совета генеральных конструкторов работали гуру, в основном академики из всех обеспечивающих полет в космос сфер — Валентин Петрович Глушко, Виктор Иванович Кузнецов, Владимир Павлович Бармин, Николай Алексеевич Пилюгин, Михаил Сергеевич Рязанский. И, конечно, Сергей Павлович Королев, который понимал всю совокупность этих элементов, как хирург экстра-класса понимает организм человека.

По их любимым присказкам можно судить и об их настрое. Например, Глушко, великий мастер ракетных двигателей, говорил: «Дайте мне любой забор, и я запущу его в космос», а Бармин с полной ответственностью заявлял, что «все начинается с Земли» — он отвечал за пусковые площадки.

Сергей Александрович был организатором с большой буквы.



Весь свой прежний опыт на посту председателя Совета народного хозяйства РСФСР он перенес в космическую отрасль, и за почти 20 лет его руководства она достигла огромных высот. Но, конечно, успехом наша космонавтика была обязана и многим другим замечательнейшим людям, о каждом из которых можно говорить бесконечно.

Я поставил перед собой задачу сохранить этот «уровень».

В истории отечественной космонавтики есть славная страница — программа «Энергия-Буран». А почему программа была закрыта?

Это дело рук противников освоения космического пространства. Я считаю, что освоение космоса — главная цель и задача человечества, но не все со мной согласны. Некоторые наши руководители рассуждают о проектах лишь с точки зрения окупаемости.

Горбачев был противником программы «Энергия-Буран»?

И не он один. В конце 1980-х, после пика в освоении косми-



ческого пространства, Россия начала сдавать позиции. Горбачев был тем человеком, который нажал пусковую кнопку.

Какова история программы «Энергия-Буран»?

Первый и единственный полет «Бурана» состоялся 15 ноября 1988 года, но в России о нем мало кто знает. К созданию «Бурана» Советский Союз подтолкнули американцы — советская система должна была стать ответом

на американскую военную программу «Спейс шаттл». Задание на разработку советской много-разовой космической системы утверждал лично министр обороны СССР Дмитрий Федорович Устинов. Начинал проект Сергей Александрович Афанасьев.

По поводу этого проекта было принято специальное постановление, подготовленное учеными, в том числе Валентином Петровичем Глушко, генеральным конструктором сверхтяжелой ракеты-носителя «Энергия», с помощью которого «Буран» и был выведен на орбиту. До первого запуска ракеты-носителя сверхтяжелого класса «Энергия» на 232 экспериментальных установках и 30 прочностных блоках был проведен объем разносторонних испытаний, равный изготовлению четырех носителей «Энергия». Разработка несущей конструкции орбитального корабля, механизмов спуска в атмосфере и посадки была поручена специально созданному научно-производственному объединению «Молния» Министерства авиационной промышленности. Генеральным конструктором был назначен Глеб Евгеньевич Лозино-Лозинский, его называли «генералом звездных войн».

Главным министерством по теме стало Министерство общего машиностроения. Военно-промышленная комиссия создала специальный орган для контроля за выполнением работ.

«Буран» делала вся страна. В рамках реализации проекта советские ученые изобрели свыше восьмидесяти совершенно новых материалов для работы в экстремальных условиях космоса, которые были на порядок выше того, что использовалось в инженерной практике до этого. Было разработано свыше шестисот новых перспективных технологий. Мощная тепловая защита корабля состояла из 38 тысяч керамических пли-

ток, которые можно сравнить с пористым кирпичом, но они легче. Секрет в особой кварцевой нити, имевшей прочность стали, — это настоящие инновации.

По замыслу конструкторов, «Буран» должен был выводить на орбиту, обслуживать и возвращать на Землю космические модули весом порядка 20 тонн, в том числе и космическое оружие. Это в пять раз превышает возможности «Шаттла». Мы успешно решили поставленную задачу благодаря тому, что были созданы кислородно-водородный ракетный двигатель и 740-тонный двигатель на керосине и жидком кислороде, появление которых ознаменовало мощный рывок в освоении космического пространства. Замечу, что теперь керосиново-кислородные двигатели с большим удовольствием покупают американцы.

Иначе говоря, «Буран» можно назвать советским ответом американцам?

Чтобы нас уважали, мы должны были парировать происки своих «заклятых друзей». Когда в ноябре 1988 года ракету-носитель «Энергия» вывел на орбиту первый отечественный многоразовый космический корабль «Буран», это великое событие обсуждал весь мир. В тот момент я был в Париже. Французские газеты пестрели заголовками: «Русское чудо!» Ну, я объяснил французам, что за такими «чудесами» стоит многолетняя упорная работа.

Если бы не гонка вооружений, то мы бы и в космос не полетели?

Ужасно, но факт. Гонка вооружений, программа СОИ вынудили нас достойно ответить на вызов, и мы создали «Буран». Хотя нынче и говорят, что он очень похож на «Шаттл», на самом деле это не так, принципиальные различия есть. Идея создания советского многоразового космического корабля возникла задол-

го до появления «Бурана». Достаточно сказать, еще в 1967 году Юрий Гагарин в Военно-воздушной академии защищал диплом по теме «Многоразовые космические корабли». Однако от идеи до ее воплощения прошло более 20 лет. Хочу подчеркнуть: переход к самолетоносителю — это генеральная линия развития многоразовых транспортных космических систем XXI века.

Каковы перспективы США в части космических разработок?

Я спокойно отношусь к американцам, но в Америку принципиально не поехал, потому что у этой страны фактически нет своей истории. Это искусственно созданный отстойник для получения наживы. Когда Горбачев предлагал мне поехать в США поучиться, я ему ответил: «Михаил Сергеевич, мне у них учиться нечему. Вот в Китай я с удовольствием поеду. США чуть более 200 лет, а китайской цивилизации несколько тысяч лет». И действительно поехал и посмотрел. Там есть чему поучиться, великая страна с богатой историей и философией.

Янки одержимы жадой наживы — чтобы в этом убедиться, достаточно открыть «Приключения Тома Сойера. Приключения Гекльберри Финна» Марка Твена. Да, они помогали нам во время Великой Отечественной войны, но не безвозмездно. Мы им платили золотом. А за деньги — это уже не помощь. Помощь за деньги — это бизнес на чужой беде.

В чем мы превзошли «Шаттл» и в чем ему уступили?

Советская система, в отличие от «Шаттла», была обеспечена полным автоматическим управлением. Мы пошли по другому пути — отдельно создали носитель, который, как я уже сказал, был способен вывести на опорную орбиту (250–300 км) до 200 тонн груза. А что такое 200 тонн? Сейчас мы имеем челомеевскую ракету, которая может вывес-

ти 22 тонны, и идет борьба еще за дополнительные 30 тонн, но и это не решит проблему освоения Луны, где придется работать вахтовым методом, не говоря уже о полете на Марс. Космонавтам необходимо создавать нормальные условия для полета и работы в космосе.

Каким остался в Вашей памяти день запуска «Бурана»?

Первый полет «Бурана» проходил полностью в автоматическом режиме. Плохие метеословия — пурга, ветер 20 метров в секунду — тогда чуть было не сорвали запуск.

На завершающем этапе спуска, на высоте девять километров, космический корабль летел в сопровождении самолета МиГ-25 под управлением пилота Толбоева и вдруг вместо того, чтобы развернуться и выйти на посадочную полосу, «Буран» отклонился от нее на 90 градусов. Некоторые посчитали, что произошел сбой в программе, но автоматика не подвела — она рассчитала, что скорость корабля несколько превышает расчетную, и заставила «Буран» сделать дополнительную петлю, чтобы рассеять избыток кинетической энергии.

«Буран» прекрасно приземлился! Отклонение по оси составило два с половиной метра, по дальности — полтора метра.

По мнению специалистов, «Буран» был способен решать самые разные задачи. Прорабатывались возможные сценарии использования системы «Энергия-Буран» для пилотируемой марсианской экспедиции.

В то время никто и подумать не мог, что «Буран» в одиночестве окажется никому не нужен. Но началась перестройка, космические войны стали неактуальными, и задач, которые могла бы решать система, не нашлось. Официально программу не закрывали, но финансирова-



Перед очередным полетом в космос. Сидят слева направо: В.П. Глушко, В.А. Джанибеков, Г.М. Гречко и К.А. Керимов. Стоят: второй слева Б.А. Строганов, далее — А.А. Максимов, В.Д. Крючков, О.Д. Бакланов, Е.И. Панченко, В.А. Миненков, Ю.А. Жуков, крайний справа — П.Р. Попович

ние было свернуто. Для многих участников проекта это стало настоящей трагедией, люди, не стесняясь, называли случившееся предательством.

После успешного запуска «Бурана» Вы полагали, что программа будет продолжена?

Естественно. Мне в страшном сне не могло присниться то, что случилось потом. Я до сих пор очень сожалею, что тогда не удалось довести проект до конца, и надеюсь, что созданный в свое время задел будет реализован теперь.

Действительно, официально о закрытии программы объявлено не было, никто не хотел брать на себя такую ответственность, но уже в 1992 году стало ясно, что она не будет реализована.

Специалисты считают, что «Буран» опередил свое время и потому своему времени оказался не нужен.

Когда Вы поняли, что Горбачев сыграет негативную роль для космической отрасли?

Осознание этого факта не было одномоментным. Недоверие накапливалось постепенно.

Тогда у нас выдвинули лозунг конвергенции. А что такое конвергенция? Это сращивание ужа и ежа. Известно, что они не дружат. Ежи едят ужей. И что получилось? Ни социализма, ни капитализма, одна коррупция — тоже на «К».

В каком направлении должна теперь двигаться российская космонавтика?

В направлении использования возможностей космического пространства, которые на данном этапе мы не можем даже как следует осмыслить. Для этого надо осваивать ближайшие планеты.

Мы должны понимать, что цивилизация дала человеку много благ, но вместе с тем несет и много опасностей. А ведь мозг человека не претерпел такие же изменения, как созданная им среда. Это значит, что любое достижение может быть использовано человеком против другого человека или человечества.

Сегодня мы теряем время в деле освоения Вселенной, топчемся на месте. Это глупо и преступно. Ведь поймите, наши знания о космосе даже сейчас являются той точкой опоры, которой не хватало Архимеду. Мы действительно можем перевернуть и мир и представления о нем.

Вы имеете в виду концептуальные основы освоения Луны и Марса?

Как один из примеров, естественно. Так или иначе, мы к этому придем. Лунная программа — перспективное направление. На Луну нужно отправлять экспедиции, как на Северный полюс. Луна — более широкая платформа для изучения процессов во Вселенной, чем Земля, потому

что там нет атмосферы и, значит, есть вероятность получения более четких изображений космического пространства. Такие же возможности дает Марс.



В центре — Д.Ф. Устинов и О.Д. Бакланов

Пребывание человеческого организма в замкнутом пространстве — это издевательство, поэтому экспедиции на Луну необходимо осуществлять вахтовым методом, надо также улучшать бытовые условия космонавтов в таких экспедициях. Мощности двигателей позволяют теперь выносить на орбиту объекты, на порядок большие по массе. Это означает, что есть возможность увеличить рабочее пространство космонавтов, масштаб помещений.

Особое направление — борьба с астероидами. В ней могла бы помочь установка локаторов на Луне и Марсе, поскольку это позволило бы получить голографическое изображение всех предметов в космосе и более адекватно мониторить обстановку.

Давайте представим себе, что есть все условия для создания большой околоземной станции для высадки на Луну. За какой срок можно было бы реализовать такой проект?

Приблизительно к 2030 году. Но для этого нужны не только условия, но и политическая воля.

А сейчас можно возродить программу беспилотных полетов по типу «Энергия-Бурана»?

Можно и нужно. Возродить работу ракетно-космической системы «Энергия-Буран», безусловно, разумнее, чем начинать новую работу над проектом с заведомо более низкими техниче-

скими возможностями. Ведь четверть века назад система «Энергия» успешно выполнила два уникальных полета, подняв на опорную орбиту в первом полете 15 мая 1987 года полезный груз в 98 тонн, во втором — 105 тонн. Кроме того, технические решения в сфере автоматических систем контроля за полетами, которые были заложены в проекте «Энергия-Буран», могли бы быть использованы в современной гражданской авиации.

Китайцы способны догнать нас в сфере освоения космоса?

Они молодцы. Это страна, которая может все. Они закупили лучшее зарубежное оборудова-

«Энергию-Буран», была в том, что оно не учло перспективы развития проекта. Космос требует больших вложений, но они многократно окупаются. Сегодня нам нужна принципиально новая концепция, которая сделает его инвестиционно привлекательной отраслью.

Космос должен стать приоритетной федеральной программой, ее финансирование следует осуществлять с учетом масштабов соответствующих расходов мировых держав.

Готовых решений на данный момент нет, есть идеи и положи-

раздо шире, чем для рядового обывателя?

Моя бабушка была очень религиозной. Она водила меня маленьким в Благовещенскую церковь, ее же стараниями я был тайно крещен. Будучи маленьким мальчиком, я не знал, что такое Божья благодать, и спросил об этом у бабушки. И она мне объяснила: «Это, деточка, когда нет войны, и всем живется хорошо». А умерла моя бабушка перед самой войной, в 1939 году...

И хотя религиозным я не стал, к мировоззрению верующих, к религии отношусь с уважением. Собственно, вера в коммунистические идеалы, а в партии я беспрерывно с 1953 года, для меня стала возможна именно из-за близости к христианским идеалам.

Олег Дмитриевич, я знаю, что Вы не только ученый, но и поэт. Вы не могли бы что-нибудь прочесть?

Одно из своих стихотворений я посвятил космосу:

*Друзья мои! Случается ли вам
Понаблюдать:
Во плотной, вязкой, черной
массе «пустоты»
Сверканье ярких солнц!
Свечение таинственных
космических туманов!
Послушать:
Звон колоколов пространств
безбрежных!
Хоралы гимнов вечной
тишины!
Почувствовать!
Приблизиться!!
Узреть!!!
Творцов святых чертоги!?
Что наша жизнь?!
Она мгновенна,
Бесконечна и прекрасна!!!
Что наши пальцы?!
Мы мириады ярких солнц
протуберанцы!*

ПЭС 14034/31.03.2014

В публикации использованы иллюстрации из книги О.Д. Бакланова «Космос — моя судьба. Заметки из „Матросской тишины“».

Наши знания о космосе даже сейчас являются той точкой опоры, которой не хватало Архимеду.

ние и делают сложные узлы для стран Европы и США. Они способны на повторение успешного опыта, практиковавшегося когда-то в СССР. Мы покупали перспективное оборудование за рубежом, ставили, проводили апробацию, внедряли, но понимали, что завтра покупать не сможем, нам просто его не продадут. Поэтому сразу формировалась инфраструктура под собственное производство, выделялись деньги и люди, готовили специалистов для работы на новом оборудовании. Так мы в кратчайшие сроки получали аналоги всех технологических достижений. Мобильность и мобилизованность китайцев дает им такие же шансы, да и собственных наработок у них немало.

Россия сохраняет статус космической державы, но очевидны также и проблемы. В чем их корень? Какие тут могут быть решения?

Ошибка руководства, подсчитавшего текущие расходы на

тельный опыт, которые, я надеюсь, удастся воплотить. Здесь должны объединиться интеллектуальные способности инженеров и экономистов, административные ресурсы.

Мне понравилась одна Ваша фраза, и я хочу ее процитировать: не плюйте в космос, можете попасть в Бога.

Как-то у меня вышел спор с Горбачевым, который выговаривал мне: ты, мол, плюнешь один раз в космос, и сразу миллионы летят. Я ему и ответил, что плевать в космос — большой грех, можно Бога зацепить.

Познание сущности космических явлений делает возможным более глубокое проникновение в явление сущности человечества. Неужели большее, на что мы способны, — это войны?

Насколько религиозным может быть человек, для которого изученные границы Вселенной го-