

Владимир Николаевич Бранец — ветеран ракетно-космической отрасли, сконструировавший большое количество лётательной техники, и ни одна его разработка не потерпела неудачу при запуске в космос и не вышла из строя раньше времени. Он учился у академика Раушенбаха и работал под непосредственным руководством академика Чертока, почти полвека — в РКК «Энергия». Он — представитель поколения пионеров покорения космического пространства, для которых фраза Сергея Павловича Королёва: «Кто хочет делать — ищет средства, кто не хочет — находит причины...» — до сих пор является жизненным лозунгом. В настоящее время Бранец — заместитель по науке генерального конструктора ОАО «Газпром — космические системы». В феврале Владимиру Николаевичу исполнилось 80 лет.

— Владимир Николаевич, откуда вы родом? Как получилось, что пришли в космонавтику?

— Отец мой и дед всю жизнь работали на железной дороге. Второй дед в селе Григоровка под Киевом крестьянствовал, а потом работал на сахарном заводе. Генетических привязанностей к космосу, к небу нет. Родился я в Ярославле. Это замечательный город. У нас была очень хорошая школа №40, очень сильный состав учителей. Учиться я начал в 1943 году, шла война, так что мы все — дети войны. Когда мы заканчивали школу в 1953 году, вышел номер «Комсомольской правды», где был список разных вузов, куда можно поступить. Там было написано, как сейчас помню, что самый трудный вуз — это Московский физико-технический институт. А мы все были молодые, азартные, очень любили свою страну, считали, что у нас самый справедливый строй в мире и что надо идти в самое трудное место, чтобы быть полезным Отечеству. И с моим другом Германом Мироновым сели в поезд и поехали в Москву, поступать в этот институт.

— Физтех действительно оказался трудным?

— Очень тяжело давался переход от школы к вузу первые три года. Но к окончанию института мы освоились. У нас была особая схема образования — начиная с четвёртого курса нас отправляли в базовые научные институты, и одним из них был знаменитый НИИ-1, где в своё время работал Королёв. Нам читали лекции выдающиеся люди — например, Б.В. Раушенбах, В.Б. Иевлев, Г.И. Петров и другие. Все они занимались ракетной техникой. Борис Викторович Раушенбах увлёк манерой чтения лекций, и в 1958 году я ушёл к нему в НИИ-1. У нас был свободный выбор специальности, а как раз в то время, когда я у него учился, Раушенбах начал заниматься проблемой ориентации космических аппаратов. Помню, в НИИ-1 на лестничных клетках висели на длинных струнах массивные горизонтальные платформы со всякими приборами — стенды, где задавалось вращение и управление. Это было новым направлением в науке и технике, а это всегда интересно. Руководителем моей дипломной работы был Евгений Николаевич Токарь, тоже выпускник физтеха, пришедший к Раушенбаху за три года до меня. Он был одним из наших главных теоретиков по ориентации, весьма незаурядный человек.

Здесь у Раушенбаха начал складываться наш физтеховский коллектив. Стали приходиться молодые специалисты. Я пытался после окончания института подёрнуться в сторону аспирантуры, но Борис Викторович меня отговорил, как я потом понял, совершенно правильно. Он сказал: «Четыре года ещё пробалбесничаешь, а самое главное начинается там, где практика!» И дей-

ствительно — вскоре состоялся первый полёт зонда Е2, который отснял обратную сторону Луны. Систему ориентации для этого зонда сделал Раушенбах со своим коллективом в НИИ-1, где я тогда проходил практику, и всё это происходило у нас на глазах. Полёт был удачный, фотографии передали, и вскоре Раушенбах и двух его ближайших помощников наградили Ленинской премией. Я пришёл его поздравить, а Борис Викторович, улыбаясь, говорит: «Ну, и у вас тоже всё впереди».

— 1 февраля 1960 года вас перевёл к себе на работу в Подлипки Сергей Павлович Королёв. Получается, в эти дни у вас две даты — 80-летний юбилей и 56 лет, как вы связали свою жизнь с Королёвым.



Молодые сотрудники поздравляют Владимира Бранца с юбилеем.

— Да, это так! Но тогда я здесь, в подмосковном Калининграде, не жил, а каждый день приезжал на электричке из Москвы. Помню, Борис Викторович сказал: «Вот испытания той системы, которую Токарь твой проектировал, ты — главный динамик, иди, проверяй, правильно ли они там все делают» — и отправил меня на станцию, где проходил испытания первый корабль, который должен был возвращаться на Землю после космического полёта. Шли электрические испытания корабля. И было такое чувство, что меня, как котёнка, взяли — и в воду бросили. Но что делать? Поплыл... Так у меня появился первый опыт — изделие 1К. Из него потом вышли два изделия — гагаринский пилотируемый корабль и корабль «Зенит», спутник-разведчик. Испытания этого 1К я прошёл от А до Я, знал его как свои пять пальцев. Меня Королёв послал два раза на Камчатку, в НИП-6 (станция наблюдения за спутниками), чтобы получить информацию, как система ориентации работает. Я поехал, но связи там не бы-

ло. Помню казус — Королёв кричит: «Пусть Бранец доложит что-нибудь!» А он говорил по ВЧ, качество плохое, ничего не слышно, и в результате через десятки руки докладываю: «Да всё нормально у нас, всё работает».

Потом, когда корабль этот отлетал, меня послали на «Зенит». Там было сложнее, система новая, неотработанная. Так началась моя инженерная практика. На этом изделии я как инженер принимал участие в разработке. Следующая система — «Молния». А потом, с конца 64-го года, началась лунная программа. В это время стала формироваться моя группа соратников, с кем я потом проработаю всю жизнь. В ОКБ-1 появилась физтеховская кафедра, которая поставила нам толковых молодых специалистов. А с 1966 года, когда умер Сергей Павлович и руководителем стал Василий Павлович Мишин, меня начали подключать к лунной программе, к задаче посадки на Луну. Задача эта ничем не закончилась, мы так и не дошли до полёта на Луну, и это отдельная наша большая тема.

И людей можно погубить, и сломать всё, над чем так долго и кропотливо работали инженеры, программу уничтожить.

В 1968 году Мишин решил заново начать разрабатывать одну из модификаций корабля «Союз» — изделие 7К-ВИ. Была у него такая уникальная возможность, и он её не упустил. А я в это время был уже достаточно продвинутым инженером и решил, что должен стать руководителем создания системы управления в этой разработке. Я отлично понимал, в чём мы проигрываем: катастрофы «Союзов», облёт Луны — из тринадцати пусков только один удачный, причём все на беспилотном уровне, на пилотируемый мы так и не решились. Тупик какой-то. И я решил, что если получу эту тему, то сделаю всё по-новому. У меня в то время была уже хорошая группа из «физтехов». Мой шеф Евгений Николаевич Токарь меня отговаривал: «Да что ты полезешь в это дело? Там всё плохо сделано, ничего у тебя хорошего не выйдет!» Правильно он опасался, умный человек был: «Не дай Бог авария — вляпаешься, потом не

главный конструктор?» — «Как, кто, — говорю, — Мишин Василий Павлович». — «Нет, — говорят, — Глушко Валентин Петрович!»

А на следующий день, действительно, приехал Валентин Петрович Глушко с министром Сергеем Александровичем Афанасьевым. Они прослушали два доклада. Первый — нашего проектанта Игоря Леонидовича Минюка. Глушко задал ему один вопрос: «А сколько человек экипаж?» Он говорит: «Мы рассчитываем на троих». Глушко ответ понравился, потому что на «Союзе» после аварии летало только два человека, три в скафандрах не влезали. Дальше был мой доклад по системе управления. Вопрос мне задан такой: «А что, если сближение нужно будет сделать?» Корабль проектировался тогда для одиночных полётов. Я сказал: «Мы рассчитываем на возможность такой модификации. Потратили половину ресурсов вычислительной машины, а половину бережём как раз для сближения». Ответ ему тоже понравился. А дальше была шестилетняя эпопея из беспилотных пусков — всё из-за того, что первые пуски «Союза» были неудачными.

— Вас раздражало, что приходится столько «репетировать»?

— Нет, я понимал, что в принципе это правильно. Но своим ребятам сказал, что наше изделие и наша система (и это был наш главный лозунг!) должны летать с первого раза. У нас должно быть такого, что пустили — ах-ах, что-то недоделали, что-то не проверили — корабль за бугор. У нас всё должно работать чётко и с первого раза. За время беспилотных пусков мы могли спокойно отладить все технологии, отработать программное обеспечение. Нам удалось наладить очень хорошее сотрудничество с молодыми ребятами-испытателями, и эта дружба нам сильно помогла в дальнейшем.

Вспоминается такой эпизод. В 75-м году, поздней весной, вдруг раздаётся звонок из приёмной генерального конструктора: «Вы где находитесь?» — «В здании на четвёртом этаже, на стенде». — «Сейчас к вам придёт высокий гость, вы не встречайте, ждите, его проведут». Ну, сижу и жду. Открывается дверь и входит... Дмитрий Фёдорович Устинов. Я был молодой, удивился, конечно, но сейчас-то я ещё больше удивляюсь этой ситуации. Сталинский нарком пришёл посмотреть на новую цифровую технику! В сером костюме, в сером галстуке, вошёл, поздоровался; я провёл его к стенду, всё рассказал, он задал вопросы, потом пожелал успехов и пошёл: «Вы меня не провожайте». Только потом я осознал, чем был вызван такой визит. Устинов был в очень хороших отношениях с Глушко и, видимо, отслеживал, как идут дела у Валентина Петровича, который пришёл на эту должность с его подачи. Через два года этот визит обернулся выделением моей работе целевым образом ста молодых специалистов для усиления работ по цифровым системам управления!

Валентин Петрович поддерживал все новые направления, которые шли на предприятии. В их числе и новые станции появились — «Салют-6» и «Салют-7»,

Василий Павлович Мишин принял на себя наши главные неудачи. Первая неудача на «Союзе», пилотируемом корабле, которым я тоже не занимался, обернулась страшной трагедией с космонавтом Владимиром Комаровым. Потом вторая трагедия, и тоже на «Союзе» — уже с несколькими нашими космонавтами, летавшими на первую долговременную орбитальную станцию.

— Как вы считаете, почему после успехов вдруг пошли неудачи?

— Причин много. По моему мнению, одна из основных во многом связана с постоянной спешкой, подгоном запусков к праздничным датам. Руководству страны очень нравилось, когда всё «впервые в мире», и политические цели стали превалировать над технической целесообразностью. Это одна из главных бед нашей космонавтики во времена Советского Союза. Из-за этой дикой спешки много хороших идей было загублено. Режим цейтнота в сложных вопросах совершенно недопу-

отмощается», — говорил. «Да нет, я буду делать всё по-другому», — упёрся я.

И так мы вышли на новую разработку. Главным конструктором стал Константин Давыдович Бушнев, он же был руководителем программы «Союз» — «Аполлон» в 1975 году. В 74-м году мы с первым изделием приехали на полигон со своей командой. Юрий Павлович Семёнов, который тогда командовал старыми «Союзами», надо мной всё время подтрунивал: «У тебя народу вон сколько, почти двадцать человек, а у меня на «Союзе» всего пять». Но мне все были нужны. Мы не напрасно всех привезли — и программистов, и машинистов, и системщиков. Нельзя экономить на важных специалистах. «Подождите, Юрий Павлович, и у нас будут три-четыре человека вести испытания». Так потом и случилось.

И как раз в это время, когда мы готовили к запуску на полигоне своё первое изделие, произошла смена Главного конструктора в нашей организации. Меня тогда разыграли: «А кто у нас