

НЕДОБРЫЙ “МОЛОДЕЦ”

Нынешний год принес сенсационную весть: “фирменное” оружие российских ракетчиков – боевые железнодорожные ракетные комплексы (БЖРК) остаются в боевом составе РВСН

■ С виду он ничем не отличается от тысяч других грузопассажирских составов, колесящих по российским железным дорогам. Ну, разве что, если повнимательнее к нему присмотреться, обратишь внимание, что к нему подцеплены сразу три мощных локомотива – для двух десятков вагонов вроде многовато. А внутрь все равно никто не пустит: даже сейчас, когда эпоха “ракетных поездов” явно клонится к закату, БЖРК остаются одной из самых ревностно охраняемых тайн национальных стратегических ядерных сил.

Возмездие мы вам гарантируем

“Ракетные поезда” – материализация страхов самых мрачных времен “холодной войны”. К середине 70-х годов прошлого века ни у Москвы, ни у Вашингтона не было сомнений, что содержимого их arsenалов вполне достаточно, чтобы уничтожить все живое на территории потенциального противника. Причем неоднократно. Количество американских стратегических и тактических боезарядов именно тогда достигло пика и приближалось к 30 тысячам, Советский Союз стремительно догонял Штаты (а к концу 70-х даже и благополучно перегнал). Казалось бы, баланс страха, который держится на “гарантиях взаимного уничтожения”, достигнут. Однако военные доказывали по-

литическому руководству, что, уничтожив стратегические силы противника внезапным первым ударом, агрессор имел-таки шансы уйти от ответа. Поэтому-то в ядерном противостоянии двух сверхдержав главной задачей на этом этапе стала разработка сис-

РАКЕТЫ

тем, что, уничтожив стратегические



тем вооружения, которые гарантированно смогут уцелеть после первого удара. С тем, чтобы в ответ уничтожить противника, даже если уже не существует самой страны, которую они охраняют. БЖРК стал одной из самых удачных систем вооружения, созданных для нанесения "удара возмездия".

Нельзя сказать, что само по себе размещение боевой баллистической ракеты на железнодорожной платформе – сугубо российское ноу-хау. Впервые с чем-то подобным советские ракетчики столкнулись, еще когда разбирались с трофеями, доставшимися им после победы над Германией. В конце войны немцы экспериментировали с мобильными стартовыми комплексами своей ФАУ-2, в том числе пытались ее размещать как на открытых платформах, так и непосредственно в железнодорожных вагонах. В 50-60-х годах над проектами боевых железнодорожных комплексов работали са-

кими ракетами, создание БЖРК продолжало оставаться крайне сложной технической задачей. В итоге с момента выхода в январе 1969-го первого правительственного постановления о начале разработки железнодорожного ракетного комплекса РТ-23 до окончательного принятия БЖРК на вооружение в ноябре 1989-го прошло больше двух десятков лет.



Специальный механизм перед стартом отводит крышу вагона в сторону



мые известные наши ракетные конструкторы того времени – Семен Лавочкин, Михаил Янгель, Сергей Королев. Правда, ничего путного из этого не вышло: имеющиеся на тот момент жидкотопливные ракеты были слишком громоздки и ненадежны. Даже после того, как с середины 70-х годов армия и флот начали перевооружаться твердотопливными межконтинентальными баллистичес-

1 поезд = 900 хиросим

В серию пошел лишь четвертый или пятый из разработанных вариантов РТ-23. По отечественным документам он либо проходит под совершенно неудобоваримым индексом 15Ж61, либо именуется РТ-23 УТТХ ("с улучшенными тактико-техническими характеристиками") "Молодец". На Западе эта ракета известна как SS-24 Scalpel. Созданное на пике советской ра-

кетной эпохи оружие получилось очень грозным. В его довольно скромные габариты (длина – 22,6 м, максимальный диаметр – 2,4 м) конструкторы вбили колоссальные энергетические возможности. Трехступенчатая ракета рассчитана на то, чтобы доставить свой смертоносный груз общим весом в 4050 кг на максимальную дальность в 10 100 км. Причем в

эти 4 с лишним тонны забрасываемого веса входят не только 10 разделяющихся боеголовок индивидуального наведения по 550 кг каждая, но и комплекс преодоления противоракетной обороны противника. Предельное отклонение боеголовки "Молодца" от цели на максимальной дальности полета составляет около 500 м. При ее мощности это позволяет уничтожать даже точечные защищенные цели. А для ответного удара это уже не главное. Достаточно сохранить во время первого удара хотя бы один "ракетный поезд", с тем чтобы 3 ракеты, которые он несет в своих контейнерах-вагонах, рассыпали дьявольский фейерверк из 3 десятков боеголовок (в каждой заключено около 30 "хиросим") над городами агрессора...

Специфика задач определяет и особенности несения "Молодцом" боевого дежурства. Главное для БЖРК – это, во-первых, скрытность, во-вторых, надежная охрана



сеть. В это время в боеголовки ракет уже загружается полетное задание с уточненными координатами места старта и цели (ракета может стартовать с любой точки маршрута боевого патрулирования, в которой поезд находится в момент получения приказа). Распашные крыши вагонов, в которых находятся в своих транспортно-пусковых контейнерах (ТПП) ракеты, отходят в сторону. Мощные домкраты поднимают ТПП в вертикальное положение. Получив команду на запуск, ракета выбрасывается из контейнера на 20-30 м пороховым аккумулятором давления, импульсы коррекции уводят ее чуть-чуть в сторону от пусковой, а потом включается маршевый двигатель, который с ревом уносит "Молодца" в небо, оставляя за собой густой шлейф дыма, характерный для твердотопливных ракет.

Танцующая ракета

Конструкторам пришлось решать сразу несколько головоломных задач, связанных с размещением РТ-23 на железнодорожном шасси. Уникальна конструкция вагона-пусковой. Нагрузка на его колесные пары и без того в 1,5 раза превышала установленную нормативными документами МПС. Непосредственно же в момент старта нагрузка сначала резко возрастала, а затем столь же стремительно уменьшалась на сотню тонн. Для того чтобы это не приводило к разрушению пусковой на колесах, был создан специальный 3-вагонный сцеп: в момент старта 2 соседних вагона сначала поддерживают пусковую, а потом, наоборот, догружают его, прижимая к рельсам.

Столь же необычна и конструкция самой ракеты. Поскольку ее

и, лишь в-третьих, оперативность запуска ракет. Отчасти из-за этого, кстати, необычно выглядит и сам старт РТ-23. Мне доводилось видеть запуски всех типов имеющихся на вооружении РВСН боевых ракет. Кроме "Молодца". Его, как и прежде, берегут от посторонних глаз, как красную девицу. По словам же тех, кому приходилось участвовать в его учебных запусках с северного полигона "Плесецк", это феерическое зрелище. Получив приказ на запуск, "ядерный поезд" останавливается и фиксирует себя на железнодорожном полотне. Над составом поднимается специальное устройство, которое отводит в сторону контактную



В момент старта нагрузка перераспределяется на 3 вагона

необходимо было “вбить” в жестко заданные габариты вагона-носителя, компоновка просчитывалась буквально до миллиметра. И все равно, чтобы вписаться в габариты, пришлось “сократиться” на головной обтекателе, который стал в итоге “надутым”, – он меняет геометрию уже после выхода ракеты из контейнера. Необычен маневр отклонения ракеты в момент запуска маршевого двигателя первой ступени (за что “Молодца” иногда называют еще “танцующей ракетой”). Необходимость этого “танца” связана даже не столько с заботой о сохранности вагона-пусковой, сколько с тем, что в противном случае выйдут из строя сами железнодорожные пути: струей ракетных газов аккуратно сметет всю щебенку в радиусе ближайших 100 м.

А ведь в составе “ракетного поезда” имеется еще и уникальный командный модуль, особенностью которого стала повышенная защита от мощного электромагнитного излучения контактной сети. Для него разработаны уникальные антенны спецсвязи, которые гарантированно обеспечивают прием сигналов боевого управления через радиопрозрачные крыши вагонов. Наружу-то их выводить было никак нельзя, поскольку БЖРК должен во всем походить на обычный поезд.

Наконец, надо было обеспечить полную автономность “ракетного поезда” во время его выходов на маршруты боевого патрулирования, протяженность которых достигает 1,5-2 тыс. км.

“Молодцы” пока послужат

Однако при всех неоспоримых достоинствах “Молодца” судьба ему выпала незавидная. Еще на этапе проектирования РТ-23 УПТХ программа была урезана на треть. Первоначально проектировалась ракета универсального базирования, то есть выпускаться



Казарма на колесах



она должна была в 3 вариантах – шахтном, железнодорожном и автомобильном. Как раз от принятия на вооружение последнего и решено было отказаться. Как бы то ни было, до распада СССР было развернуто 56 ракет первого из них и 36 – второго (3 полные ракетные дивизии железнодорожного базирования). После чего в 1991 году их производство на Павлоградском механическом заводе (Украина) было прекращено. В том же 1991-м на прикол встали “ракетные поезда”. Первые ограничения на их

свободу передвижения были наложены договором СНВ-1, который оговаривал, что лишь половина БЖРК могут одновременно находиться на маршрутах боевого патрулирования. Затем Вашингтон и Москва обменялись односторонними мирными инициативами – наша предусматривала, что “ракетные поезда” не будут удаляться далее чем на 20 км от места своего постоянного базирования.

Последние “Молодцы” шахтного базирования были ликвидированы около года назад. А для утилизации “ракетных поездов” на Брянском ремонтном заводе РВСН была смонтирована специальная “разделочная” линия. Как ни парадоксально, от полного уничтожения спасли “Молодца”... американцы. После официального выхода Вашингтона из Договора по ПРО от 1972 года и автоматически последовавшей за этим безвременной кончины соглашения СНВ-2 Москва внесла серьезные коррективы в свои планы реформ стратегических ядерных сил. В нынешнем январе слухи об этом официально подтвердил командующий российскими РВСН Николай Соловцов, который заявил, что вооруженная “Молодцами” Костромская дивизия БЖРК на обозримую перспективу остается в боевом составе войск. **ПМ**

Юрий В. Голотюк,
“Политбюро”,
специально для “ПМ”



Внешне ядерный поезд ничем не отличается от пассажирского