

МБР РС-24 «Ярс»

«Баргузин», способный сдуть Америку. Для чего МБР РС-24 «Ярс» из Плесецка слетала на Камчатку?

27 декабря 2014 года



26 декабря с космодрома «Плесецк» расчетом Ракетных войск стратегического назначения (РВСН) был произведен испытательный пуск давно принятой на вооружение твердотопливной межконтинентальной баллистической ракеты РС-24 «Ярс» подвижного базирования с разделяющейся головной частью. По сообщениям Минобороны, учебные боевые блоки с «заданной точностью поразили цели на полигоне Кура». То есть – на Камчатке.

Естественно, нам никто и никогда не скажет, с какой целью на этот раз испытывалось давно отработанное стратегическое оружие. Но сопоставив известие о старте с некоторыми пришедшими в тот же день новостями, определенные предположения сделать, на мой взгляд, логично.

В тот же день, 26 декабря, нам сообщили, что уже в 2018 году в России появится первый «ракетный поезд». А именно – боевой железнодорожный ракетный комплекс (БЖРК) «Баргузин». Он встанет на замену зачем-то ликвидированным нами к 2005 году советским еще БЖРК «Скальпель». Которые были настоящей головной болью для американцев. Выглядели те поезда почти в точности как обычные «товарняки», каковых по России-матушке ежедневно и ежечасно колесят тысячи. И определить, какой из них везет в рефрижераторных вагонах мороженую треску, а какой - внешне точно такой же! – более чем 100-тонную межконтинентальную баллистическую ракету, не было и нет никакой технической возможности. Даже с помощью космической разведки.

Мало того. В угрожаемый период тот же поезд «Скальпель», способный за сутки преодолеть до 1000 километров, легко мог скрыться в скальном туннеле. И там его уж точно никто обнаружить не смог бы.

Именно поэтому США так настаивали на ликвидации «Скальпелей». Предоставили нам даже собственные деньги на это. И Москва клюнула. Добровольно прикончила свои БЖРК, которые не попадали ни под один из действующих на тот момент международных договоров об ограничении стратегических наступательных вооружений (из договора СНВ-2, предусматривавшего ликвидацию наших «ракетных поездов» и подписанного в 1993 году, Москва вышла в 2002-м). После одностороннего выхода Соединенных Штатов в 2001 году из Договора по противоракетной обороне подобные ограничения тем более не актуальны для нашей страны.

Серьезные ошибки хотя и дорого, но нужно исправлять. Что, очевидно, на наших глазах и делается.

В каждом составе будущего «Баргузина» – по шесть межконтинентальных носителей ядерного оружия на базе МБР «Ярс» с разделяющимися ядерными боеголовками (на «Скальпелях» было всего по три РТ-23УТТХ «Молодец»). Учитывая мощь «Баргузина», каждый новый поезд приравняют к полку. В дивизии РВСН, которая получит на вооружение БЖРК, планируется иметь пять таких полков. Стало быть, пять «ракетных поездов» станут непрерывно перемещаться по бескрайним российским просторам. И ищи их - свищи.

Поэтому наряду с атомными подводными крейсерами стратегического назначения «Баргузин» - это лучший и самый эффективный ответ на американскую

стратегию «мгновенного глобального удара», предусматривающую поражение любых целей в любой точке планеты в течение не более двух часов.

В принципе, можно возразить: в чем тут новость? Про то, что в нашей стране начата разработка боевых железнодорожных ракетных комплексов, открыто начали говорить с 2012 года. Однако командующий Ракетными войсками стратегического назначения генерал-полковник Сергей Каракаев еще год назад называл совсем другие сроки постановки «Баргузина» на вооружение – 2020 год. Теперь, получается, работы резко ускорены и «ракетные поезда» велено запустить на боевое патрулирование на два года раньше. Чему, надо полагать, сильно поспособствовало резкое обострение российско-американских отношений.

Любопытно проследить и то, как поменялась позиция другого важного участника процесса. Не секрет - создание «Баргузина» поручено Московскому институту теплотехники и его генеральному конструктору академику Юрию Соломонову. Но важно вот что. До 2011 года именно академик Соломонов был одним из самых ярких противников возрождения российских БЖРК.

Вот выдержка из интервью академика, которое он дал одной из газет в 2011-м: «Возродить их, наверное, не стоит. По сравнению с подвижным грунтовым ракетным комплексом они не обладают преимуществами по выживаемости, но имеют в современных условиях очень низкую антитеррористическую устойчивость (раньше об этом в СССР и не думали). И при этих условиях это очень дорогое удовольствие. Так как вся инфраструктура БЖРК на сегодня просто разрушена. И возродить ее нереально».

Тут, полагаю, необходимы пояснения. Да, БЖРК «Скальпель» были небезопасными в эксплуатации. В жидкостном реактивном двигателе блока разведения ядерных боеголовок каждой ракеты «Молодец» находился большой объем самовоспламеняющихся компонентов топлива. И при этом - в емкостях из мягких сплавов. Да и сами ядерные боезаряды начинались еще и обычными взрывчатыми веществами, способными сдетонировать при пожаре. Поэтому в случае крушения такого поезда боевому расчету предписывалось спасаться бегством на дистанцию не менее 2 километров. А тушить вагоны и ракеты по инструкции предстояло специальным пожарным поездам МЧС. С учетом, что речь шла об оружии массового поражения, выглядело это просто апокалиптично.

Да и что касается инфраструктуры, то академик и тут прав – возродить ее страшно дорого. Потому что при оборудовании маршрутов патрулирования «Скальпелей» капитальной реконструкции пришлось подвергнуть 15 тысяч километров российских железных дорог. А именно – установить рельсы особой прочности (75 кг/м). И еще – на протяжении всех этих 15 тысяч километров все деревянные шпалы поменять на железобетонные. Потому что каждый «ракетный вагон» весил до 200 тонн (вес стандартного рефрижераторного вагона около 62 тонн). При прохождении такой машины под стыками рельсов на деревянных шпалах обычно вылетали даже металлические костыли.

Однако кому-то в Кремле удалось быстренько переубедить академика Соломонова. Чтобы избежать упомянутых им напастей, решено «Скальпели» не возродить, а делать «Баргузины». Потому что это во многом иное оружие.

Во-первых, МБР «Ярс» - твердотопливная ракета. И значит - при крушении опасность ее возгорания не столь велика.

Во-вторых, «Ярс» более чем вдвое легче «Молодца» (47 тонн против 100 тонн с лишним). Поэтому и сам поезд получается куда легче. Именно поэтому число ракет в каждом удалось увеличить вдвое, а масштабной реконструкцией путей заниматься необязательно. К тому же исчезает и едва ли не единственный демаскирующий признак «Скальпелей». Там количество колесных осей под каждым «рефрижераторным вагоном» приходилось увеличивать до восьми. Тем не менее, нагрузка на каждую ось в полтора раза превышала максимум, установленный Министерством путей сообщения. На «Баргузине» делать дополнительные оси необязательно, нагрузка на рельсы позволяет.

В-третьих, серийное производство ракет РТ-23УТТХ «Молодец» до 1991 года было развернуто на Украине, на Павлоградском механическом заводе. Лишь железнодорожную пусковую установку делали в России – в Юрге и Волгограде. «Баргузин» до последней заклепки российский, что существенно снижает политические риски.

Правда, МБР «Ярс» для «ракетного поезда» придется следка модернизировать. А затем, естественно, испытать. Уж не этот ли вариант слетал в пятницу, 26 декабря, из Плесецка на полигон Кура? Учитывая, что до намеченного выхода первого поезда на боевое дежурство времени в обрез, для подобных испытаний самое время.

Из досье «СП»

Впервые с железнодорожным вариантом ракетного комплекса советские конструкторы ознакомились в Германии в 1945 году. Тогда на одной из станций в наши руки попали платформы с гитлеровскими ракетами ФАУ-2.

В конце 50-х годов прошлого века ОКБ-301 под руководством Семена Лавочкина прорабатывало вариант размещения на железнодорожной платформе крылатой ракеты «Буря». А в ОКБ-586 под руководством Михаила Янгеля создавали специализированный поезд для базирования баллистической ракеты средней дальности Р-12 (12 вагонов, 6 из которых представляли собой стартовые позиции). Оба проекта дальнейшего развития не получили.

Работы над железнодорожным вариантом баллистической ракеты РТ-23 (15Ж52) были развернуты в КБ «Южное» в 1976 году под руководством Михаила Янгеля и Владимира Уткина. 10 февраля 1983 года ракета РТ-23 железнодорожного базирования была принята в опытовую эксплуатацию.

Способ старта – минометный. Ракета оснащена головной частью с 10 боевыми блоками индивидуального наведения. Максимальная дальность стрельбы – 10 тысяч километров. Масса ракеты в транспортно-пусковом контейнере – 126 тонн.

Улучшенный вариант РТ-23 УТТХ «Молодец» был принят на вооружение 28 ноября 1989 года.

При создании этого БЖРК пришлось решать множество технических проблем. Например, думать, как обеспечить устойчивую связь с командными пунктами в условиях сложной электромагнитной обстановки на электрифицированных участках железных дорог.

В состав БЖРК входили три пусковые установки (боевые модули), командный пункт, вагоны для систем жизнеобеспечения и личного состава ракетчиков. Всего 17 вагонов. Боевое дежурство в движении комплекс мог нести в течение одного-двух месяцев. Стрельба могла производиться из любой точки маршрута патрулирования, а также со станции базирования во время стоянки.

В 1999 году 36 БЖРК несли боевое дежурство в ракетных дивизиях в районе станции Василек под Костромой, станции Гладкой Красноярского края и станции Бешмети Пермской области.

Американцы пытались создавать подобные ракетные комплексы. Но им помешало то обстоятельство, что все железные дороги США в частной собственности. Тем не менее, по данным действительного академического советника Академии инженерных наук РФ Юрия Зайцева, они провели специальные исследования. Оказалось, что если бы Пентагону удалось занять 25 БЖРК и рассредоточить их по участкам железной дороги протяженностью 120 тысяч километров, то для их поражения СССР понадобилось бы не менее 150 межконтинентальных баллистических ракет класса «Воевода» («Сатана» – по западной классификации). Да и то вероятность успеха не превысила бы 10 процентов.