

Гениальный и

Со дня создания в Вооруженных Силах СССР ракетных войск стратегического назначения пролетело уже шесть десятков лет. Праздник недавно отметили не только те, кто стоял в строю этих самых могучих и грозных войск, но и те, кто создавал для них мощное оружие, оружие, не позволившее разгореться пламени третьей и последней в истории человечества мировой войны.

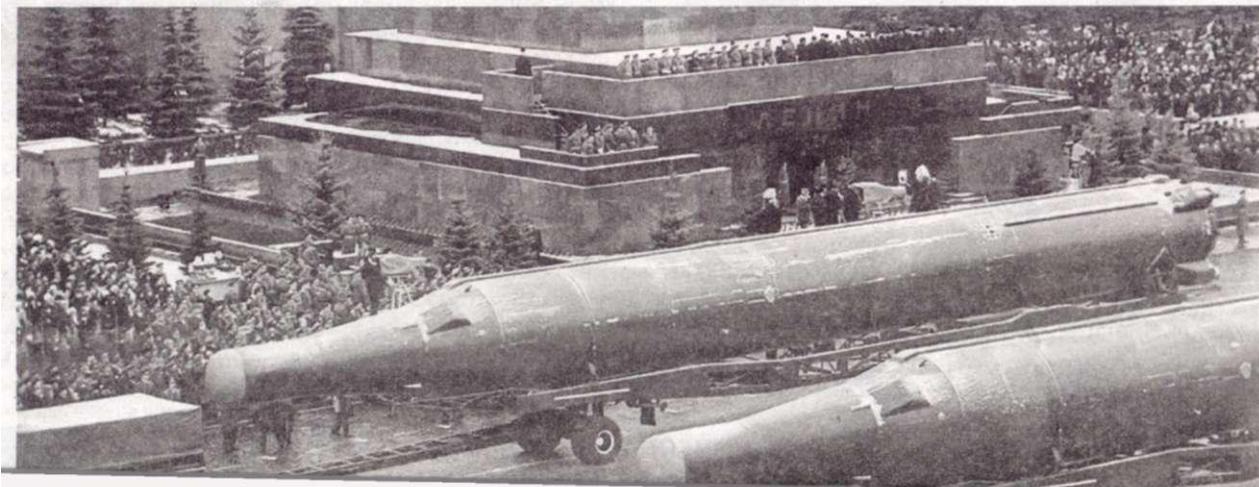
На территории Беларуси 36 лет базировалась одна из самых крутых группировок РВСН, которая включала в себя 19 (!) ракетных полков, входивших в состав четырех дивизий. У них на вооружении стояли ядерные ракетные системы средней (Р-12, Р-12У, Р-14, Р-14У, «Пионер») и межконтинентальной дальности («Тополь»). Гарнизоны ракетчиков были разбросаны по всей

которого знали очень немногие. Но именно этот великий конструктор сделал мощные, мускулистые «ноги» не только для всех ракетных систем РВСН, но и фактически для всего тяжелого вооружения советских Вооруженных Сил. В строю они и сегодня!

С коллективом СКБ-1 наш легендарный земляк, уроженец города Пинска, Борис Львович Шапошник прошел большой творческий путь:



Главный конструктор специальных колесных шасси Борис Шапошник.



пользователей сетей и обслуживания сетей напряжением в районе, г.

Начало
16165,126

Затрачено государственное градостроительство

Лот

номером (площадь) использованы сети напряжением в зоне строительства дома, район Столбцов!

Начало
16256,326 (Затра)

она: государственное градостроительство

рование земель

Лот №

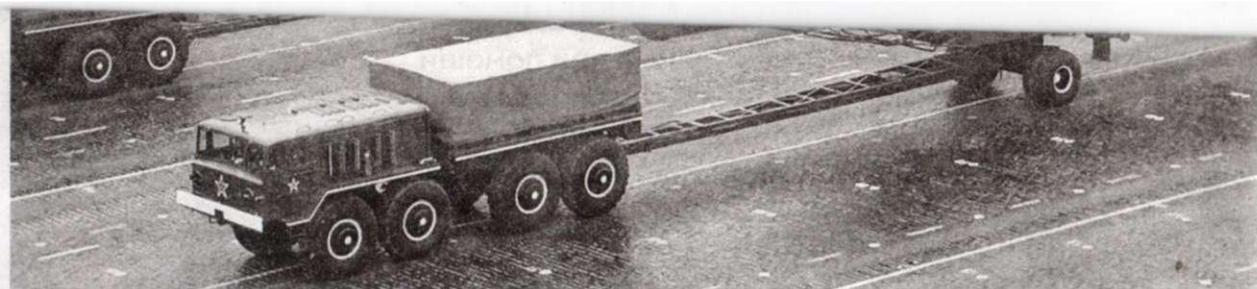
номером 62; площадь 0,1 использованы сети напряжением обслуживания сетей напряжением по адресу, г. Столбцы,

Начало

в частную собственность Затрачено государственное градостроительство (рование земель)

Лот №

номером 6254 площадью 0,1 использована радиодифференциации сетей напряжением обслуживания сетей напряжением по адресу, г. Столбцы,



Тягачи MAZ-535A буксируют тяжелые межконтинентальные ракеты P-36.

республике. Наиболее вооруженной была Гродненская область (6 полков) и штаб дивизии в Лиде. На втором месте — Гомельская и Брестская области: по четыре полка и штабы дивизий в Мозыре и Пружанах. Три стратегических полка «окопались» в Витебской области со штабом дивизии в Поставах. По одному полку замаскировали в лесах Минской и Могилевской областей. Все это страшно беспокоившее западных «друзей» хозяйство, имевшее гриф секретности со многими нулями, находилось под пристальным наблюдением многочисленных разведывательных спутников. Они крупно фиксируют передвижение машин и объектов в районе Речицы, Слуцка, Слонима, Житковичей, Петрикова, Пинска, Ружан, Сморгони, Новогрудка, Полоцка, Ветрино...

Но больше всего их интересовал объект, который находился в столице БССР. В Минске не было ракет и штабов РВСН, но именно здесь, о чем жители столицы и не догадывались, проходила передовая ракетно-ядерного противостояния СССР и США. Объект носил мирное название — Минский автомобильный завод. Но в его недрах умело растворился еще один завод — производство специальных колесных тягачей (ПСКТ) со своим специальным конструкторским бюро (СКБ-1), возглавляемым человеком, имя

от артиллерийских тягачей большой мощности, транспортеров, установщиков и заправщиков баллистических ракет до стратегических ракетовозов и ракетноносцев. И нет ни одного ракетчика-стратега, который не знал бы и не имел дела с его машинами, что стали настоящей революцией в тяжелом автостроении. Сегодня очевидно, что без многоосных ракетноносцев Шапошника, без его знаменитых «сороконожек» достичь ракетного паритета с США и усадить несговорчивых янки за стол переговоров не удалось бы. Но эта слава до самой смерти конструктора по причине чрезвычайной секретности его работ была, увы, без имени. Это Борису Шапошнику и его соратникам Роберт Рождественский посвятил проникновенные строки: «... до поры до времени все-таки остае-тесь вы безымянными. Безымянными. Нелюдимыми. Гениальными невидимками... Низкий, низкий поклон вам, люди. Вам, великие, без фамилий».

На примере Бориса Шапошника еще раз убеждаешься, что в природе ничего не бывает случайно.

17 декабря день рождения РВСН, и именно в этот день 17 декабря 1902 года родился великий конструктор!

В ноябре 1949 года Борис Львович начал работать на Минском автозаводе, в 1954 году организовано его СКБ-1, а в 1959-м началось серийное производство его уникальных машин зеленого цвета.



Пусковая установка комплекса

НЕВИДИМКА

Вспоминая легендарного
главного конструктора
Бориса Шапошника

В свое время мне посчастливилось общаться с учениками и соратниками гениального невидимки — Владимиром Чвялевым, Владимиром Захаровым, Николаем Савицким, Владимиром Моравским. Чвялев был фактически правой рукой Шапошника, занимал ответственные посты заместителя по НИОКР и первого заместителя, а после его ухода на пенсию возглавил и продолжил дело своего учителя. Захаров трудился в СКБ-1 со дня его основания, был заместителем главного конструктора, принимал участие в разработке, испытаниях и освоении серийного производства почти всех моделей колесной техники военного назначения. Савицкий участвовал в создании легендарного революционного ракетноносца МАЗ-547 и его уникального варианта с алюминиевой (!) рамой МАЗ-547Б. Моравский работал главным технологом ПСКТ. Они-то и помогли мне окунуться в невероятно увлекательный производственно-конструкторский мир Бориса Шапошника, в котором рождались специальные колесные шасси, имевшие от одной до 12 (!) осей и способные брать на свои плечи спецгруз весом до 220 (!) тонн.

За создание и организацию серийного выпуска спецшасси МАЗ-543 Борис Львович Шапошник в 1968 году награжден орденом Ленина и стал лауреатом Государственной премии СССР.

да, лауреате Ленинской и Государственной премии, докторе технических наук, заслуженном деятеле науки и техники БССР, награжденном двумя орденами Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени, двумя орденами «Знак Почета», двумя Почетными грамотами БССР. В 2014 году вышел биографический справочник, посвященный Героям Социалистического Труда, «Твои Герои, Беларусь». И в нем, увы, о Шапошнике рассказывается скупо, с ошибками, да еще и с потерей заслуженных наград.

Накидка человека-невидимки была надета на Бориса Львовича 25 июня 1954 года, когда по инициативе министра оборонной промышленности СССР Дмитрия Устинова в структуре Минского автозавода было образовано СКБ-1.

Оно ориентировалось на создание многоосных полноприводных тягачей военного назначения. А до этого Шапошник был хорошо известен и заслуженно занимал высокие должности главного конструктора крупнейшего в СССР Московского (в те годы — ЗиС),



Самходная пусковая установка ПГРК «Пионер» на шасси МАЗ-547В.

грузоподъемности — 25 тонн! Конструкторскую документацию этой машины «могучая кучка Шапошника» в количестве 12 человек разработала всего за 10 месяцев, что позволило уже в сентябре 1950 года начать ее производство. С тех пор все на заводе знали, что любая порученная Шапошнику работа будет выполнена с высочайшим качеством и в срок. Не случайно именно ему доверили возглавить совсекретное СКБ-1.

го танков, но и мощнейшее танковое лобби, имевшее своих людей во всех эшелонах власти. Поэтому в качестве базы для ракетных установок очень долго навязывалось гусеничное шасси. Именно Шапошнику с помощью своих машин удалось победить любителей лязга гусениц и убедительно доказать, что колесные шасси лучше. В угоду американской моде,

сдался. 20 апреля 1962 года началась обкатка и заводские испытания, как оказалось впоследствии, его самого знаменитого шасси — МАЗ-543, выпуск которого продолжается и сегодня! 543-й стал для него как самолет У-2 для конструктора Поликарпова, Ан-2 для Антонова или Ми-8 для Миля. Машина получилась настолько удачной, что уже осенью вышло постановление советского правительства о замене гусеничного

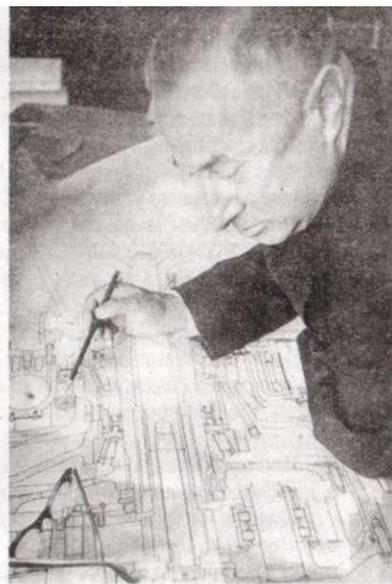
После того как были созданы РВСН (кстати, их отцом-основателем, как бы это кому ни не нравилось, был Никита Хрущев), ни один военный парад на Красной площади не обходился без машин Шапошника. Но до самой смерти конструктора-новатора нигде не называлось имя создателя этих колесных богатырей. В 1982 году увидел свет 5-й том «Энциклопедии БССР», который, как написано во вступительной статье, является биографическим справочником «о людях; жизнь и деятельность которых связана с Белоруссией». О Шапошнике там нет ни строчки! И это о Герое Социалистического Тру-

а затем Ульяновского (УльЗиС) и Новосибирского (НАЗ) автозаводов. За организацию производства ЗиС-5В в Ульяновске он был в 1944 году награжден орденом Трудового Красного Знамени, а за разработку грузовика с дизельным двигателем УльЗиС-253 — орденом «Знак Почета». После передачи в 1949 году Новосибирского завода в химпром Шапошника с группой его соратников перевели на Минский автозавод и назначили на должность с весьма мудреным названием — «начальник конструкторского бюро объекта». Этим объектом был тяжелый карьерный самосвал МАЗ-525 рекордной

Историческим и судьбоносным для коллектива СКБ-1 стал визит на Минский автозавод в январе 1958 года руководителя советского государства Никиты Хрущева. Зная о его увлечении ракетами и умело используя ситуацию, Борис Львович, хитро улыбаясь, намекнул, что его могучие машины могут подставить свои плечи под ракеты не только в качестве тягачей, но и стать настоящими ракетоносцами. О, зерна, что называется, упали на благодатную почву! Сам того не ожидая, получил Шапошник весомую поддержку и со стороны курировавшего оборонную промышленность Дмитрия Устинова, который, как оказалось, был давним и ярким сторонником создания мобильных ракетных комплексов.

Сотрудничество СКБ-1 с РВСН началось с созданного еще в 1956 году одноосного тягача МАЗ-529В, который использовался в качестве установщика ракет и на пусковой стол, и в шахту. За эту машину Шапошник получил орден «Знак Почета». На ура был принят и буксировщик тележек со стратегическими ракетами — четырехосный полноприводной МАЗ-535А (опытный образец изготовлен в 1956 году), и седельный тягач МАЗ-537Г. Обе эти машины долгие годы были завсегдатаями парадов на Красной площади. Но это были ракетовозы, а впереди стояла задача по созданию колесных ракетоносцев.

Первые ракетные примерки начались после того самого памятного хрущевского визита. В качестве шасси для самоходных пусковых установок ракетных систем «Ладога» и «Онега» Шапошник в 1959 году изготовил МАЗ-535Б. И хотя в серию ракетоносец не пошел, начало было положено. Надо сказать, что у Советской Армии было не только очень мно-



Борис Шапошник работает над чертежом очередной машины.

где пусковые установки размещались на полуприцепах, КБ НИИ-1 попыталось сделать для ракеты системы «Темп» СПУ на базе седельного тягача МАЗ-537Г и полуприцепа МАЗ-5248 с гидроприводом. Кстати, в структуре СКБ-1 у Шапошника было отдельное подразделение, которое занималось разработкой и изготовлением специальных полуприцепов. Но Борис Львович упорно шел по своему пути. Пусковую установку он видел только в виде полностью автономного шасси без всяких там прицепов и полуприцепов. В 1960 году, сняв с тягача МАЗ-537Г седельное устройство, он предложил его для ракеты Р-17. Но восемь колес тогда все-таки «переехали» гусеницы. Торжествующие «танкисты» приняли на вооружение самоходную пусковую установку на базе САУ ИСУ-152, известной среди фронтовиков под именем «Зверобой». Но радовались они недолго. Шапошник не

шасси ракеты Р-17 на восьмиколесный вездеход МАЗ-543. Колеса наконец-то победили гусеницы, и «Зверобой» уступили свое место молодым мускулистым автобогатырям Шапошника, получившим у водителей гордое имя «Ураган»! Ракетный комплекс назвали «Эльбрус», а мировую известность он получил под именем «Скад».

Но создавался МАЗ-543 прежде всего для пусковой установки новой советской двухступенчатой твердотопливной ракеты системы «Темп-С» с дальностью полета 900 (!) километров. В связи с тем что ракета получилась очень длинной и не помещалась на шасси, Шапошник решил рассечь общую кабину экипажа на две отдельные, а между ними положить ее головную часть. Подобная компоновка нигде в мире не применялась и стала своего рода визитной карточкой СКБ Шапошника. 29 декабря 1965 года новый ракетный комплекс, по всем параметрам обогнавший хваленый американский «Першинг», был принят на вооружение РВСН, а затем передан ракетчикам сухопутных войск. За создание и организацию серийного выпуска спецшасси МАЗ-543 Борис Львович в 1968 году награжден орденом Ленина и стал лауреатом Государственной премии СССР. Главный конструктор ракеты комплекса «Темп-С» Александр Надирадзе получил орден Ленина, а создатель пусковой установки Георгий Сергеев — Ленинскую премию. К слову, МАЗ-543 пришелся ко двору не только в РВСН, на его плечах разместили более 70 образцов вооружения и специального оборудования. Нашел он себя и в народном хозяйстве.

(Окончание следует.)

Николай КАЧУК,
специально для «СБ».

Фото из архива МЗКТ и автора.



«Темп-С» на легендарном шасси МАЗ-543.