

# Гениальный невидимка

(Окончание.

Начало в «СБ» № 18.)

**О**крыленный успехом ракетного комплекса «Темп-С», дважды Герой Социалистического Труда, секретарь ЦК КПСС Дмитрий Устинов собрал на совещание лучшие ракетные умы и молвил почти так же, как в знаменитом фильме: «А не пора ли нам замахнуться на мобильный комплекс с ракетой межконтинентальной дальности?» Сказано — сделано. В связи с невероятной сложностью задачи под председательством Надирадзе был создан специальный совет главных конструкторов, в который вошел и Борис Шапошник. Официально работа над ракетным комплексом «Темп-2С» началась 6 марта 1966 года. В качестве платформы для размещения пусковой установки что только не предлагалось. Ученые мужи фонтанировали самыми невероятными проектами. Среди них были и плавучие, погружаемые под воду «острова», и дирижабли, и гигантские транспортные вертолеты и самолеты, и быстроходные корабли... Не утомнились и «танкисты», предложившие сразу несколько вариантов самоходной пусковой установки: два четырехгусеничных (!) на базе шасси танка Т-64, опытного ракетного танка с изменяемым клиренсом и тяжелого гусеничного тягача МТ-Т; два сочлененных (!) на базе танков Т-64, Т-10М тягача МТ-Т и полуприцепа МАЗ-5248; два двухгусеничных на основе танков Т-10М и Т-80. Но всех их лихо,



Главный конструктор специальных колесных шасси Борис Шапошник.

## Вспоминая легендарного главного конструктора Бориса Шапошника

лики Трифон Башта. Специальная пневмогидравлическая подвеска, как у самолета, надежно гасила колебания ракетноносца массой более 85 тонн! Сконструировав это спецшасси, снаряженный вес которого 27.500 килограммов, Шапошник впервые в мире на машинах подобного класса добился коэффициента грузоподъемности 2,1!

Работа над новым стратегическим оружием велась в очень непростой обстанов-

ке. Министерство обороны относилось к стратегическому колесному ракетноносцу, мягко говоря, с прохладцей и искало любой повод, чтобы от него отказаться. И он у них появился. В 1968 году, когда Шапошник со своими соратниками сделал первый опытный образец пятиосного МАЗ-547, конструктор ракеты не уложился в заданный вес: она оказалась значительно тяжелее, и машина ее явно не тянула. Видя, как радостно потирают руки генералы, Дмитрий Устинов посо-

башней и крупнокалиберным пулеметом, общежития, кухни-столовой. В боевом строю полка ПГРК «Темп-2С» стояли шесть стратегических ракетноносцев на шасси МАЗ-547А, 18 спецмашин на шасси МАЗ-543 и 3 бронетранспортера БТР-60ПБ. Этот «партизанский отряд», разделившись на дивизионы (по два ракетноносца), резво, на скорости до 40 километров в час, нырнул в лес по известным только ему маршрутам боевого патрулирования — и ищи его свисти...

15 марта 1972 года на полигоне «Плесецк» подразделение воспитанника Белорусского военного округа майора Николая Мазяркина (будущего генерал-лейтенанта, после выхода на пенсию проживал в Минске) произвело исторический первый пуск межконтинентальной (дальность полета — 10.500 км) твердотопливной ракеты первого в мире подвижного грунтового ракетного комплекса «Темп-2С», одним махом перечеркнув надежды американцев на ракетно-ядерный диктат в мировой политике.

Неотвратимый ответный ракетный удар был гарантирован, и именно этот факт заставил заокеанских стратегов

него отношения с политруками-пропагандистами. Он сторонился болтунов и прожекторов, которые своими пламенными речами усердно изображали «широкий» шаг на месте. И эта нелюбовь была взаимной. Мастером ярко-го слова страшно раздражала любимая поговорка Шапошника: «Надо не кудахтать, а яйца нести!» В партию его приняли только в 1963 году. Так как по работе никаких претензий к главному конструктору даже при огромном желании предъявить было невозможно, то, как мне рассказывал его соратник Николай Савицкий, пошли по проверенному и отработанному пути: не избрали его в состав партийного бюро. Дескать, не пользуется доверием коммунистов! А значит, не имеет права быть руководителем. Узнав о состряпанном деле, высказал свое веское мнение член ЦК КПСС Дмитрий Устинов: «А кто входит в это партийное бюро? Никого из этих людей я не знаю, а Шапошника знаю с Великой Отечественной и доверяю ему как себе. И впереди у нас с ним много дел на благо Родины!» Мало кто знал, что по инициативе Устинова для перевооружения РВСН начинались работы по созданию на базе ПГРК «Темп-2С» мобильных комплексов средней дальности «Пионер» и межконтинентальной «Тополь». Политбойцы были посрамле-



ренсом и тяжелого гусеничного тягача МТ-Т; два сочлененных (!) на базе танков Т-64, Т-10М тягача МТ-Т и полуприцепа МАЗ-5248; два двухгусеничных на основе танков Т-10М и Т-80. Но всех их лихо, словно Харламов неуклюжих канадских защитников, обошел на своем новом шасси МАЗ-547А Борис Шапошник. Его шестиосная машина стала настоящей революцией в создании тяжелых специальных шасси. Все, что будет создано для мобильных комплексов РВСН после нее, — это лишь дальнейшее развитие 547-й модели. Шасси для ПГРК «Пионер», «Тополь», «Тополь-М», «Ярс» — «дети», «внуки» и «правнуки» легендарного МАЗ-547А. В конструкции шасси впервые широко использовали титановые сплавы (около 2 тонн), алюминиевый прокат, легированную сталь, композиционные материалы. Учитывая извечную беду — низкую надежность советской электроники, которая с трудом переносила тряску и элементы которой приходилось не дублировать, а троировать, Шапошник обеспечил своей машине удивительную плавность хода. Помог ему в этом выдающийся ученый, доктор технических наук, основоположник советской машиностроительной гидрав-



Соратники Б.Шапошника Н.Савицкий (справа) и В.Моравский, май 2007 г.



АПУ ПГРК «Тополь-М» на шасси МЗКТ-79221.

ветовал Надирадзе обратиться с письмом к главе государства Леониду Брежневу. Что тот и сделал, описав в самых черных тонах уязвимость ракет РВСН, размещенных в шахтах и на пусковых столах. Страшно обеспокоенный этим посланием Брежнев, вдруг осознавший, что кольчужка-то коротка и щит дырявый, решительно стал на сторону создателей подвижного грунтового ракетного комплекса «Темп-2С». Работы получили не только поддержку, им был придан даже немного чрезмерный импульс.

**У**же в январе 1970 года под Минском, на заводском полигоне «Утес», начались испытания более мощного шестиосного полноприводного шасси МАЗ-547А. Без задержки машину отправили в Волгоград, на завод «Баррикады», где на ее базе разрабатывалась пусковая установка. И не только. Новая стратегическая ракетная система впервые создавалась как автономный комплекс. Здесь же, в Волгограде, на шасси МАЗ-547А сделали транспортно-перегрузочный агрегат для перезарядки самоходной пусковой установки. Используя МАЗ-543А и МАЗ-543М, спроектировали так называемый «полевой городок на колесах», в который вошли спецмашины командного пункта, подготов-ки и пуска, дежурной смены и охраны с

сесть за стол переговоров. Отследить разбежавшиеся по необъятным лесам тяжеловозы Шапошника, несущие, как муравьи, на своей спине ядерные ракеты, было невозможно! Кстати, этот ракетный комплекс был настолько засекречен, что не только не сохранилось ни одной фотографии ракетноносца, но даже и сегодня точно неизвестно, сколько таинственных SS-16 Sinner («Грешник») заступило на боевое дежурство. Сняты с вооружения они только в 1985 году.

**Он сторонился болтунов и прожектеров, которые своими пламенными речами усердно изображали «широкий» шаг на месте. И эта нелюбовь была взаимной.**

**Н**есмотря на фантастический успех нового оружия, в том же 1972 году над Борисом Шапошником начали сгущаться тучи. Нашлись люди, которые решили от него избавиться. В этом не было ничего удивительного. Как мудро сказал поэт: «Вокруг глубин всегда бывает мелко, а мелкое боится глубины». Как и у любой значимой личности, у Бориса Львовича было много завистников и недоброжелателей. Особенно не ладились у

ны, а Шапошник плодотворно работал еще целых 13 лет. Более того, за создание МАЗ-547А и МАЗ-547В (шасси для «Пионера») Борис Львович 25 февраля 1973 года награжден орденом Ленина и удостоен звания Героя Социалистического Труда! И это еще не все. После того как в феврале 1976 года первые два полка ПГРК «Темп-2С» заступили на боевое дежурство, его удостоили Ленинской премии!

Зная о предстоящих задачах по созданию на базе шасси МАЗ-547 новой

ракетной техники, Шапошник разработал МАЗ-547В, ставший ракетноносцем для ПГРК «Пионер», полная масса которого составила более 85 тонн! 31 августа 1976 года у белорусского Петрикова первым в РВСН заступил на боевое дежурство 396-й ракетный полк подполковника Александра Доронина. На территории БССР разместили 15 полков «Пионеров». Один из них — 249-й под Полоцком — был эксклюзивным, единственным в РВСН, имевшим на вооружении неверо-



Самое мощное в мире шасси МАЗ-7904 грузоподъемностью 220 тонн для ракетного комплекса «Целина».

ятно секретные командные ракеты «Горн», входившие в систему «Периметр», получившую на Западе зловещее название «мертвая рука возмездия». Эти ракеты обеспечивали ответный ракетно-ядерный удар в случае внезапного нападения на СССР.

Продолжая усовершенствование МАЗ-547, Шапошник вел настоящее сражение за вес своей машины. Чем легче было шасси, тем более мощную ракету и сопутствующие ей агрегаты можно было положить на его плечи. За экономию 1 килограмма веса установили премию 200 рублей! Попытка поставить в строй МАЗ-547Б с алюминиевой рамой, предложенной конструктором Николаем Савицким (выигрыш в весе был 900 кг), успехом не увенчалась. Попробовали повысить мощность шасси за счет установленного на него газотурбинного двигателя от танка Т-80, но и предложенный МАЗ-547Д в серию не пошел. Тогда в 1978 году в конструкторском бюро Шапошника замахнулись на МАЗ-547Э с электроприводом, изюминкой которого были встроенные в колесные ступицы электромоторы. Электротрансмиссию для машины сумел осилить Ереванский электротехнический завод. Успех армянских товарищей Шапошник прокомментировал с характерным для него юмором: «А я думал, что в СССР южнее Ростова ни одно предприятие толком не работает!» В серию шасси не пошло, но полученные наработки использовали при конструировании экспериментального шасси МАЗ-7923 для ПГРК «Тополь-М» и уникального двенадцатиосного ракетноносца МАЗ-7907, у которого было

занимался один из самых талантливых учеников Шапошника – главный конструктор МЗКТ Владимир Чвялев. Ныне на плечах МЗКТ-79221 размещен новейший российский ПГРК «Ярс» – главное оружие РВСН.

Кроме знаменитой линейки «Темп-2С», «Пионер», «Тополь», конструкторское бюро Шапошника занималось уникальными разработками для РВСН, которые в силу различных причин не были приняты на вооружение. После успеха с межконтинентальным «Тополем» у ракетных конструкторов разыгрался аппетит разместить на колесах еще более мощную ракету. По их просьбе минчане построили и испытали три гигантских исполина. МАЗ-7904 с собственной массой 140 (!) тонн и грузоподъемностью 220 (!) тонн имел два двигателя 1500 и 330 лошадиных сил и 12 трехметровых колес. Восьмиосный МАЗ-7906 и двенадцатиосный МАЗ-7907 имели грузоподъемность 150 тонн. Эти работы потребовали огромного напряжения сил. В начале 1981 года на Минском автозаводе прошло совещание под руководством легендарного министра автомобильной промышленности СССР Виктора Полякова, который лично курировал эти проекты. По просьбе Шапошника его коллектив увеличили на 100 человек (все решалось сразу же, по ходу совещания) и выделили в Минск 100 квартир (Мингорисполком безропотно взял под козырек). Посетив невероятно скромный, давно не видевший ремонта кабинет Шапошника, Поляков потребовал от директора МАЗа немедленно привести его в поря-

24 (!) электрических мотор-колеса.

**И**деи Шапошника продолжают жить и сегодня. В России решили отказаться от надежных и проверенных временем белорусских «сороконожек» и разработать для РВСН свои. Но их новое восьмиосное шасси КамАЗ-7850 не только внешне выглядит как полная копия ракетносца Шапошника. У него используется та самая электротрансмиссия с мотор-колесами, которую Борис Львович предлагал на МАЗ-547Э еще в 1978 году! Верно шутят ветераны: «Что только не делают, а в результате все равно получается машина Шапошника!»

В 1977 году, добавив к МАЗ-547 еще одну, седьмую, ось, конструкторский коллектив Шапошника разработал шасси МАЗ-7912 для автономной пусковой установки ПГРК «Тополь». По программе модернизации ПГРК «Пионер» в 1980 году сделали МАЗ-7905, которое стало основой для МАЗ-7916 для ПГРК «Пионер-3» и МАЗ-7917 для ПГРК «Тополь». На территории БССР несли боевое дежурство 9 полков вооруженных ПГРК «Тополь».

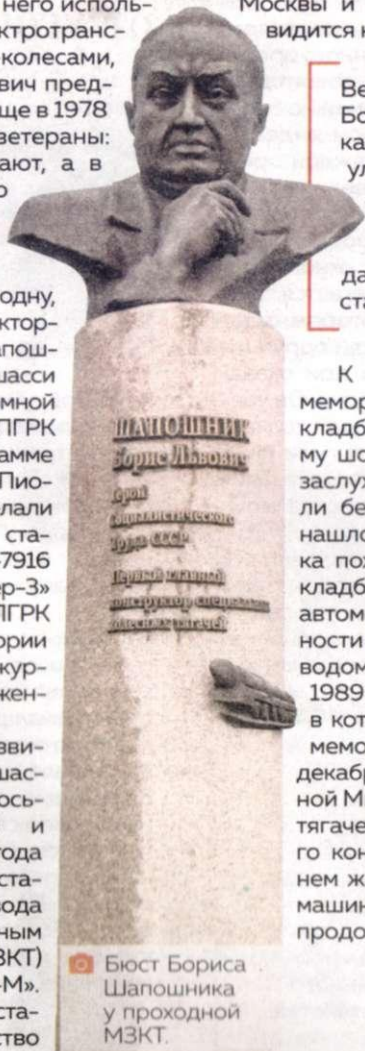
Дальнейшим развитием легендарного шасси МАЗ-547 стали восьмиосные МАЗ-7922 и МЗКТ-79221 (с 1991 года ПСКТ вышло из состава Минского автозавода и стало самостоятельным предприятием — МЗКТ) для ПГРК «Тополь-М». Их разработкой и постановкой на производство

и сделать достойным главного конструктора. Узнав от сослуживцев Бориса Львовича (он сам для себя никогда ничего не просил), что ему из-за болезни сердца и одышки очень тяжело подниматься на третий этаж, распорядился лично для него сделать лифт! Эх, не умеем мы, братки-белорусы, ценить своих великих соотечественников. Приехал начальник из Москвы и все порешал... Большое видится на расстоянии?

Весной 1985 года Борис Львович ушел, как он с грустной улыбкой сказал, в бессрочный отпуск — на пенсию. Но длился он всего полгода. 12 сентября его не стало.

К сожалению, места на мемориальном Восточном кладбище по Московскому шоссе, где покоятся самые заслуженные сыны земли белорусской, для него не нашлось. Бориса Шапошника похоронили на Чижовском кладбище, где Министерством автомобильной промышленности СССР и Минским автозаводом установлен памятник. В 1989 году в Минске на доме, в котором он жил, появилась мемориальная доска, а 15 декабря 2016 года у проходной Минского завода колесных тягачей открыли бюст великого конструктора. Но память о нем живет прежде всего в его машинах, которые и сегодня продолжают удивлять мир.

**Николай КАЧУК,**  
специально для «СБ».  
Фото из архива МЗКТ  
и автора.



Бюст Бориса Шапошника у проходной МЗКТ.