

Испытание на прочность

В служебной характеристике Евгения Петровича Блохина есть такая строка «Принимал участие в решении проблемы транспортировки ракет». Действительно, в начале 1965 года академик В.А. Лазарян поставил перед своими сотрудниками задачу по определению динамических нагрузок на ракету при ее перевозке из Днепропетровского завода на полигон в Байконуре. Это был проект советских оборонщиков во главе с КБ «Южное» и назывался «Боевой железнодорожный ракетный комплекс» (БЖРК). Была создана специальная группа исследователей во главе с профессором Е.П. Блохиным. В состав группы входили М.Е. Итин, Е.В. Юспина, Л.Л. Подольский, Л.А. Тур, Н.А. Продан, В.А. Музыкин и другие сотрудники ДИИТа.

В.А. Лазарян совместно с Е.П. Блохиным составили план проведения испытаний. Особое внимание уделялось созданию в ходе движения эшелона различных экстремальных ситуаций с тем, чтобы предусмотреть в дальнейших штатных перевозках все меры предосторожности.

Ракету разместили в двух грузовых специальных вагонах, которые имели габариты больше обычных. Выехали в длительную дорогу для испытаний из Днепропетровска глухой ночью.

Непосредственное руководство эшелонном и научно-исследовательской группой осуществлял профессор Е.П. Блохин. Академик В.А. Лазарян перелетал вертолётom от одного крупного железнодорожного узла к другому. Эшелон на каждой железнодорожной станции принимали на вторые пути подальше от любопытных глаз, вместе с группой ученых он и обсуждал «поведение ракет» во время движения в пути, определяли скорость движения, участки торможения, условия прохождения мостов и туннелей, договаривались с управлениями железных дорог о беспрепятственном продвижении эшелона.

Железнодорожный путь, где-то в районе Читы, имел крутой поворот. На этом участке В.А. Лазарян и Е.П. Блохин заранее, еще в Новосибирске, договорились провести серьезные испытания во время транспортировки ракеты и крепежных устройств на прочность. Л.Л. Подольский, находился в кабине машиниста. При вхождении эшелона «в вираж», то есть на участок пути криволинейного очертания в плане, поступила команда от профессора Е.П. Блохина резко увеличить скорость.

Опытный, высококвалифицированный машинист с недоумением посмотрел на Л.Л. Подольского: «Как! На повороте и свыше ста километров? Они, что с ума сошли?» Но приказ есть приказ и его надо исполнять.

Локомотив рванул вагоны вперед. В это время в вагоне-лаборатории полетели со столов журналы, книги, приборы. Не удержался на ногах М.Е. Итин, ударились о стенку вагона Е.В. Юспина. Все закричало, застучало, заскрежетало. В этом звуковом хаосе раздался спокойный голос Е.П. Блохина: «Все идет по плану! Никаких волнений! Следите за приборами!».

На очередной остановке научные сотрудники ДИИТа совместно с инже-

нерами Южного машиностроительного завода тщательно обследовали корпус ракеты, проверили надежны ли были крепежные детали.

Вернувшись в Днепропетровск, В.А. Лазарян и Е.П. Блохин обсудили в научном коллективе итоги работы. В результате была составлена для Южного машиностроительного завода подробная инструкция по обеспечению безопасной перевозки ракет.

Со временем в практику вошло постоянное дежурство ракетных установок в составе специальных эшелонов. «Холодная война» требовала, чтобы ракетные комплексы были наименее уязвимыми, а значит они должны постоянно находиться в движении.

Кандидат исторических наук,
доцент кафедры «Украиноведство» А. И. Кулиш