

Комплекс Д-4: долгий путь к подводному старту

Часть 4

Павел Качур



ПЛ проекта 658М в Белом море, 1967 г.

Боевая служба ПЛАРБ проекта 629А

Начальник кораблестроения и вооружения ВМФ – заместитель Главкомандующего ВМФ СССР инженер-адмирал П.Г. Котов внес большой вклад в развитие комплексов баллистических ракет на подводных лодках Д-4.

Следует отметить, что за время эксплуатации комплекса Д-4, размещенного на подводных лодках проекта 629А, существенных аварий и происшествий не произошло. Однако одна из них – подводная лодка К-129 погибла со всей командой из 98 человек.

24 февраля 1968 г. на К-129 были погружены ракеты, а 25 февраля в 5 часов утра из бухты Крашенинникова лодка вышла на боевую службу. Нужно отметить, что этот выход для К-129 был неплановым. Завод в бухте Сельдевая не смог завершить текущий

ремонт подводной лодки проекта 629 (с комплексом Д-2) к назначенному сроку, поэтому командование решило направить К-129.

В установленное время 8 марта лодка не вышла на связь. Не вышла на связь и в последующие дни. В район катастрофы с координатами 40°00' с.ш. и 180°00' з.д. немедленно направились поисково-спасательные силы Тихоокеанского флота. В течение четырех недель здесь находились четыре подводные лодки, надводные корабли и спасательные суда. Однако поиски результатов не дали.

Проводили поисковые работы и ВМС США, стремившиеся ознакомиться с нашими ракетами, системой связи, шифром и другими секретными данными. ЦРУ и ВМС США тайно разработали и скрытно провели операцию по подъему корпуса погибшего советского ракетноносца. Детали и истинный результат

секретного проекта «Дженнифер» до сих пор остаются тайной. Однако о масштабах этого проекта и пристального внимания американских спецслужб к погибшей подводной лодке говорит тот факт, что, по явно заниженным данным, на беспрецедентный судоподъем было выделено от 200 до 500 млн. долл., что в целом сопоставимо с финансовым обеспечением полетов на Луну.

В район гибели был направлен батискаф «Trieste», сумевший точно определить координаты нахождения подводной лодки. В конце июня 1968 г. в район гибели, маскируясь под «гидрограф», пришло судно подводного поиска «Misar», оснащенное новейшими системами магнитного траления и исследования дна. В толще воды в этом месте работали подводные лодки, оборудованные для проведения специальных поисковых работ. В результате месячной работы координаты фрагментов затонувшей лодки были определены с большой точностью. К-129 лежала на глубине более 5000 м.

В обстановке строжайшей секретности в США начали готовиться к ее подъему. Для этого на деньги предпринимателя-судовладельца Говарда Хьюза было построено специальное поисково-спасательное судно «Glomar Explorer» и глубоководные лихтеры, способные поднять с большой глубины сверхтяжелые объекты. Готовясь к столь серьезной операции, американцы старались предусмотреть все, вплоть до холодильника на 100



Поисково-спасательное судно «Glomar Explorer»



Батискаф «Trieste»



Начальник кораблестроения и вооружения ВМФ – заместитель Главнокомандующего ВМФ СССР в 1965–1986 гг. инженер-адмирал П.Г. Котов

трупов. Согласно американским источникам, его общее водоизмещение составляет 63 тыс. тон.

В июле 1974 г. «Glomar Explorer» вышел в море и через несколько дней начал оборудовать позицию для подъема K-129. Вскоре приступили к подъему. Информация о подъемных работах, просочившаяся в американскую печать, крайне отрывочна и противоречива. Известно, что за сорок дней пребывания в заданной точке «Glomar Explorer» не менее трех раз менял позиции подъема, а потому, вероятно, трижды поднимал связкой «захват – понтон» с глубины 5030 м крупногабаритный груз большой массы.

Что и как поднимали на «Glomar Explorer», сведений нет. Согласно американской информации, все шло успешно, однако на глубине 2700 м лодка разломилась на две части, и поднять удалось только носовую половину; рубка с ракетами и вся кормовая часть снова затонули. Поднятую носовую часть отбуксировали сначала на Гавайские острова, а после этого поднятую часть подводной лодки доставили в Сан-Франциско для изучения советских торпед и оборудования, интересовавших специалистов США.

Тем не менее, известно, что судно изначально не было рассчитано на подъем каких-то физических масс длиной свыше 60 м (длина K-129 равнялась 107,5 м). Размеры основного принимающего устройства (так называемого «лунного бассейна»), то есть шахты в центральной части судна, составляют 66,6 м в длину и 22,2 м в ширину. Вполне вероятно, что в первую очередь подняли, а затем вскрыли и разделили центральный сегмент корпуса с пусковыми установками баллистических ракет. Тела и фрагменты тел подводников, одетых в одинаковое разового использования белье без всяких знаков различия, именуемое на флоте «сиротским», идентифицировать не удалось. Их просто выбросили в море, как

ненужный материал. Опознать удалось только шестерых моряков. Их захоронили на месте гибели подводной лодки K-129 по ритуалу ВМФ СССР, что снимали киноаппаратом на случай необходимости передать советским властям доказательство соблюдения какого-то минимального ритуала.

Такая возможность возникла лишь в 1992 г. Бывший директор ЦРУ Роберт Гейтс, находясь с деловым визитом в Москве, передал отснятую пленку президенту России. Никакой прочей информации он не представил.

Причину гибели K-129 однозначно установить так и не удалось. Существует несколько версий.

Так, правительственная комиссия, исследовавшая причины катастрофы, считает, что, следуя под РДП (устройство работы дизеля под водой), подводная лодка провалилась за предельную глубину погружения в результате поступления воды из-за неисправности поплавкового клапана в системе РДП. Общее мнение опытных российских подводников, хорошо знающих Тихий океан, знавших погибшую лодку и ее экипаж, заключается в том, что вины моряков и их командира – капитана 1 ранга В.И. Кобзаря в случившемся нет.

В книге, посвященной истории поиска и подъема лодки американский автор пишет, что причиной гибели K-129 явился взрыв в дизельном отсеке при следовании под РДП в результате увеличения концентрации водорода из-за отказа системы вентиляции. Версия обосновывается характером шумов, зафиксированных американскими стационарными шумопеленгаторами в день гибели K-129.

Наконец, существует наиболее вероятная версия, что причиной гибели лодки явилось ее столкновение с подводной лодкой США «Swordfish». Осуществляя слежение за советской подводной лодкой и маневрируя на опасном расстоянии, «Swordfish» ударила K-129 между вторым и третьим отсеками. Версия обосновывается тем, что через три дня после катастрофы «Swordfish» пришла в Йокасуку со смятым ограждением в передней части рубки. Ремонтные работы проводились ночью в условиях строгой секретности.



Ночной пуск ракеты Р-21с ПЛ проекта 629А

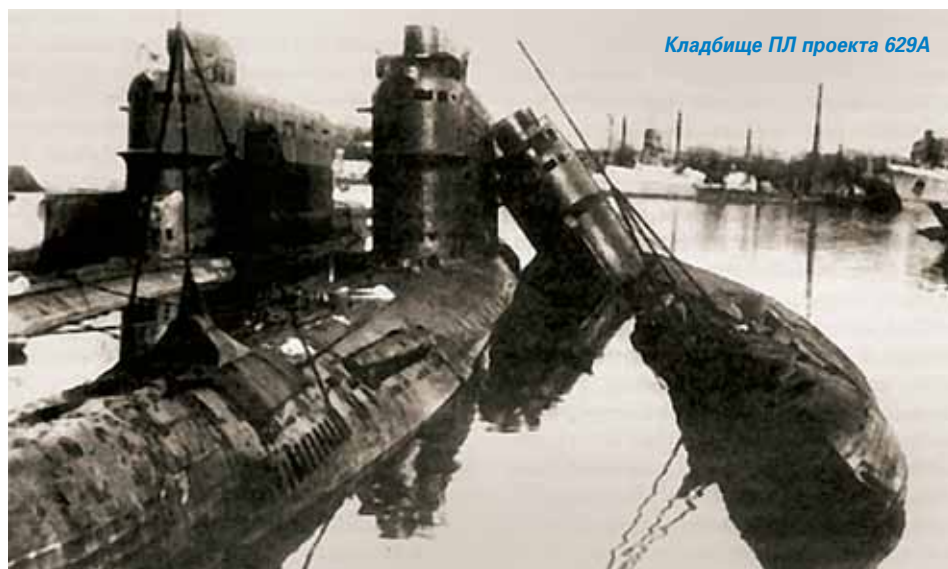
Ни одна из версий не была ни доказана, ни опровергнута и истинная причина гибели подводной лодки K-129 пока остается тайной.

Остальные ракетноносцы проекта 629А дожили до «естественной смерти».

Боевая служба ПЛАРБ проекта 658М

На Севере подводные лодки проекта 658М, входили в состав 31-й дивизии подводных лодок и базировались вначале в Гремихе, а в конце 70-х гг. они были переведены в губу Западная Лица. На Тихом океане подводные лодки в составе 45-й дивизии атомных подводных лодок базировались в бухте Крашенинникова, расположенной в 15 км к юго-западу от Петропавловска-Камчатского на другой стороне Авачинской губы.

Выход на боевую службу подводных ракетноносцев осуществляется при обеспечении максимальной скрытности. Каждый выход подводных лодок из пункта базирования сопровождается боевым охранением, состоящим из



Кладбище ПЛ проекта 629А



ПЛ проекта 629А у причала. Лиепая, 1960е гг.



Пуск БР Р-21 с ПЛ проекта 629А (рисунок)

сторожевых кораблей, тральщиков и противолодочных вертолетов.

До появления межконтинентальных баллистических ракет морского базирования, ракетные подводные лодки могли осуществлять атаку по объектам противника только из стартовых позиций, находящихся на относительно небольшом удалении от его побережья. Ракетные лодки должны были находиться в районах боевых действий (боевой службы). Каждой подводной лодке назначался основной и запасной районы огневых позиций и ожидания. В угрожаемый период лодки переходили из районов ожидания в районы огневых (стартовых) позиций. Находясь на огневой позиции, ракетная подводная лодка была способна произвести пуск ракет по намеченным целям в кратчайшее время после получения приказа. Районы ожидания и огневых позиций назначались таким образом, чтобы обеспечить возможность длительного маневрирования подводных лодок при максимальной скрытности и требуемой готовности ракетного оружия. Подводной лодке мог назначаться и специально разработанный замкнутый маршрут патрулирования. На таком маршруте она в течение всего похода должна была находиться в пределах дальности действия своих ракет по назначенным целям.

Боевая служба ПЛАРБ проекта 658М проходила по-разному, не обходилось и без ЧП.

К-19 15 ноября 1969 г. в Баренцевом море в подводном положении столкнулась с амери-

канской АПЛ «Gato», осмотр показал наличие повреждений в носовой оконечности. С 20 октября 1970 г. по 15 апреля 1974 г. совершила 5 автономных походов на боевую службу общей продолжительностью 269 суток. 24 февраля 1972 г. при возвращении с боевого патрулирования в Северной Атлантике, когда до возвращения в базу оставалось 8 дней, в 10 ч 23 мин на глубине 120 м в IX отсеке возник пожар. В трюм отсека был подан шланг огнегасящей жидкости системы ВПЛ и система приведена в действие, однако, пожар разрастался. Личный состав, кроме расписанных по боевой тревоге, покинул IX отсек. К-19 всплыла в надводное положение, море 6-9 баллов, ветер 40 м/с. Из-за задымленности на пульте управления ГЭУ была сброшена аварийная защита обоих реакторов и пульт оставлен операторами. В X отсеке оказались отрезанными 12 человек, которые находились там в изоляции с 24 февраля по 18 марта 1972 г. Единственная помощь, которую они получали – это воздух среднего давления, подаваемый им по дифференциальной системе. В спасении аварийной К-19 принимали участие 27 кораблей и судов. Силами спасательного отряда:

- проведена эвакуация 52 членов экипажа по канатной дороге и 32 – вертолетом с БПК «Вице-адмирал Дрозд»;

- на 23 сутки выведено 12 человек из X отсека;

- неоднократно передавалось спасательное имущество, ВВД и продувались ЦГБ со

спасательных судов СБ-38 и «Бештау» из положения «в дрейфе», «на ходу» и «при швартовке»;

- осуществлена буксировка К-19 на расстояние 2160 миль буксирами ЭМ «Стережущий», СС СБ-38, «Бештау» и «Агажен».

2 апреля 1972 г. буксировка была завершена и К-19 ошвартовалась в базе. В результате аварии на корабле погибли 28 человек. Выгорели V, VIII и IX отсеки. 15 июня 1972 г. подводная лодка была поставлена в ремонт на завод «Звездочка», и уже 5 ноября 1972 г. К-19 была сдана флоту и снова вышла на боевую службу. С июня 1973 г. по сентябрь 1973 г. произведена перезарядка активных зон реакторов.

К-16 с 8 июня 1971 г. по 1 октября 1977 г. выполнила 7 автономных походов на боевую службу общей продолжительностью 324 суток.

К-33 в кампанию февраль 1972 г. – январь 1974 г. совершила 3 автономных похода на боевую службу общей продолжительностью 150 суток. В период с 7 мая по 17 июня 1976 г. на К-33 произведена перезарядка активной зоны.

В кампанию 1968-1971 гг. ПЛАРБ К-40 выполнила два автономных похода на боевую службу общей продолжительностью 112 суток. С апреля 1971 г. по июнь 1972 г. К-40 находилась в текущем ремонте. В период с 1972 г. по 1981 г. выполнила четыре автономных похода на боевую службу общей продол-



ПЛ проекта 658М К-19 (правый борт)



ПЛ проекта 658М К-19 в ожидании утилизации

жительность 227 суток. С 10 декабря 1974 г. по 10 марта 1975 г. произведена перезарядка активных зон реакторов.

В период с 25 июня 1968 г. по 6 сентября 1968 г. К-55 скрытно подо льдом Арктики перешла вслед за ПЛА К-42 на Тихоокеанский флот, пройдя подо льдом 1735 миль за 128 часов. Командовал переходом командир эскадры подводных лодок Северного флота контр-адмирал В.Г. Кичев. После прибытия на ТОФ (Чукотское море) К-55 без захода в базу вышла на боевую службу в Тихий океан, что было осуществлено впервые. Всего в кампанию 1969–1970 гг. К-55 выполнила 2 автономных похода на боевую службу общей продолжительностью 99 суток. В период с 15 декабря 1970 г. по 4 декабря 1973 г. находилась в текущем ремонте. В кампанию 1974–1976 гг. выполнила три автономных похода на боевую службу общей продолжительностью 173 суток.

В кампанию 1965–1969 гг. К-149 выполнила 4 автономных похода на боевую службу общей продолжительностью 212 суток. С апреля 1969 г. по июль 1970 г. находилась в ремонте с перезарядкой активных зон реакторов. В период с 1970 г. по 1979 г. выполнила 7 автономных походов на боевую службу общей продолжительностью 282 суток. 25 ноября 1975 г. во время несения боевой службы установлено наличие течи системы газов высокого давления левого борта в необитаемом помещении при работе паропроизводительной установки на мощности 18%, паропроизводительную установку левого борта вывели из действия. 6 декабря 1975 г. обнаружено падение давления в 1 контуре, до возвращения в базу (25 декабря 1975 г.) паропроизводительная установка левого борта эксплуатировалась с отключенными компенсаторами объема и периодической подпиткой газов высокого давления. 21 декабря 1977 г. при плавании в полигоне боевой подготовки произошло возгорание щита турбогенератора левого борта, что привело к необходимости нахождения в сложных штормовых условиях без хода в течение 52 часов.

Перешедшая с Северного флота на Тихоокеанский флот подо льдом К-178 в кампанию 1968–1971 гг. совершила три авто-

номных похода на боевую службу общей продолжительностью 161 суток. С января 1972 г. по апрель 1974 г. находилась на ремонте, во время которого была произведена перезарядка активной зоны реакторов. В 1975–1976 гг. совершила два автономных похода на боевую службу общей продолжительностью 101 суток. В декабре 1975 г. во время нахождения на боевой службе имело место поступление 6 т заборной воды на первый этаж реакторного отсека через свищ на штуцерном соединении трубопровода IV контура охлаждения холодильника левого борта, в результате чего паропроизводительная установка левого борта выведена из строя. В июле 1976 г. при нахождении в море было установлено нарушение герметичности главных конденсаторов обоих бортов, что привело к необходимости их замены.

В 1977 г. в соответствии с соглашением ОСВ-1 было принято решение о порядке снятия ракетного оружия с подводных лодок проекта 658М. Первой из подводных лодок проекта 658М, с которой был снят ракетный комплекс, была подводная лодка К-19. Разоружение под-

водных лодок проекта 658М производилось путем снятия ракетных шахт.

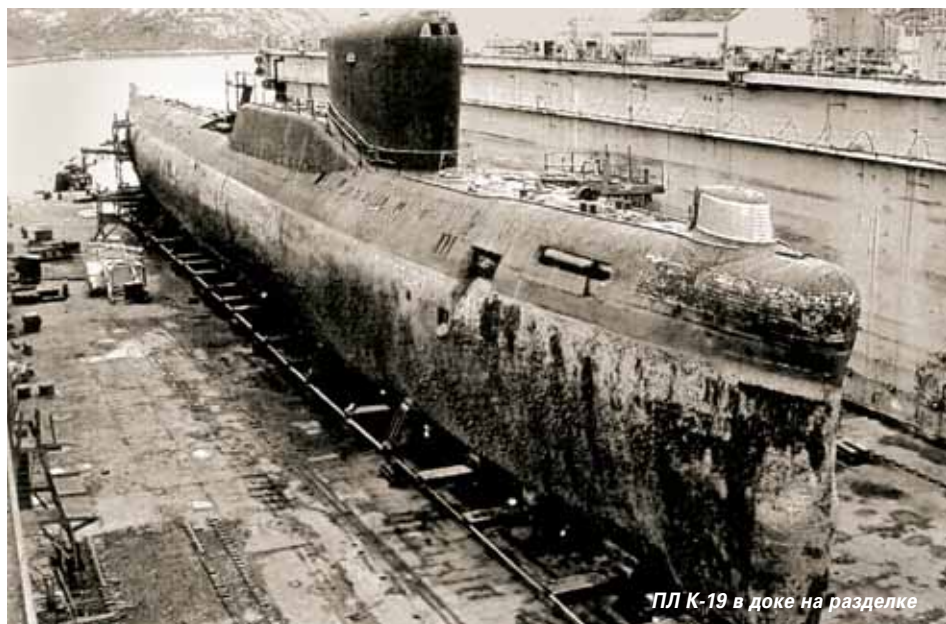
С 10 февраля 1982 г. по 20 июля 1985 г. на К-16 произведена перезарядка активных зон и выполнены работы по демонтажу ракетных комплексов. В 1985–1987 гг. корабль исполнялся для отработки задач боевой подготовки в море и базе. 22 мая 1986 г. в базе во время погрузки боезапаса в кормовые торпедные аппараты был частично затоплен I отсек, принято около 40 т заборной воды, залито электрооборудование отсека. В 1987 г. К-16 поставлена в очередной ремонт. Директивой ГК ВМФ К-16 выведена из боевого состава ВМФ и передана в ОФИ в 1988 г.

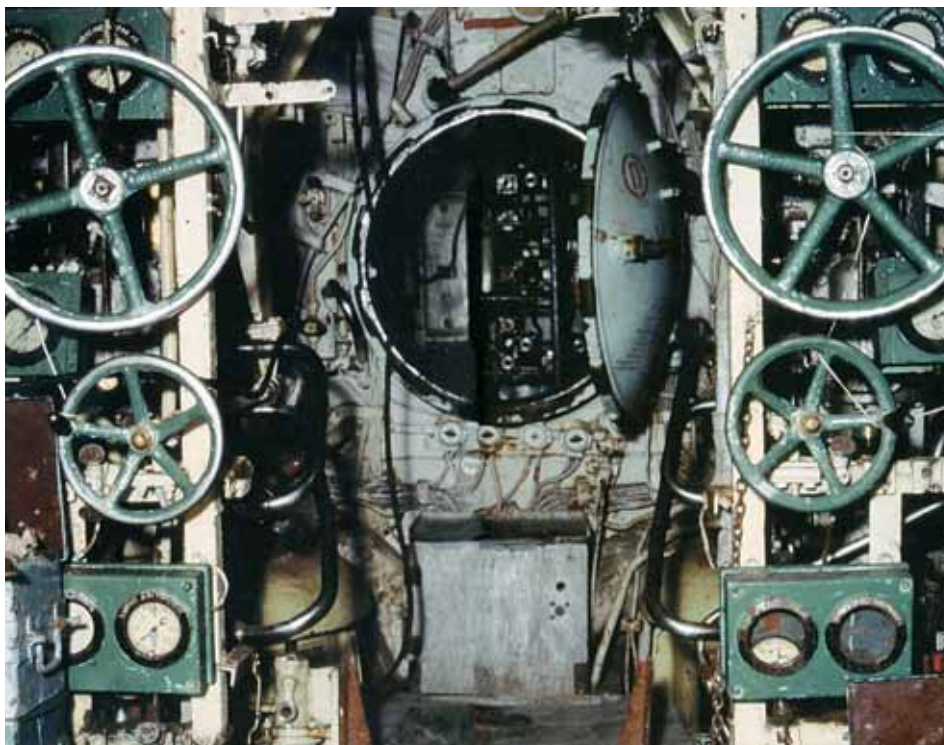
К-33 с 9 марта 1978 г. по 30 июня 1983 г. находилась в среднем ремонте с присвоением нового тактического номера К-54.

В 1977 г. и в 1978 г. при нахождении К-55 в море имели место возгорания и выгорание части электрооборудования. С октября 1981 г. по февраль 1983 г. находилась в среднем ремонте с переоборудованием. В период с 25 января 1982 г. по 25 апреля 1983 г. проведена перезарядка активных зон реакторов.



К-19 - от причала на утилизацию





Отсек ПЛ К-19 незадолго до утилизации

В 1986 г. в связи с неудовлетворительным состоянием главной энергетической установки (прогрессирующая течь 3 контура и загазованность агрегатных выгородок) эксплуатация К-55 запрещена.

3 марта 1978 г. при нахождении ПЛАРБ К-149 в базе произошло выгорание щита питания электрокомпрессора № 1 системы воздуха высокого давления, повреждены 47 кабелей на длине 1,5 м. Получил ожоги один матрос. С января 1984 г. по апрель 1987 г. К-149 находилась в среднем ремонте.

С августа 1977 г. по апрель 1978 г. К-178 находилась в текущем ремонте с заменой активной зоны реактора левого борта, а в период с 3 ноября 1982 г. по 31 декабря 1984 г. – в среднем ремонте с выполнением ряда модернизационных работ. В 1986 г. произведена перезарядка активной зоны реактора левого борта. В 1987 г. по состоянию реакторов обоих бортов и результатов теплотехнических испытаний паропроизводительной установки введено ограничение по ее эксплуатации: правый борт – 70% от номинальной мощности, левый борт – 50% от номинальной мощности. 25 января 1988 г. в базе на боевом дежурстве в турбинном отсеке возник пожар в месте штатного хранения изолирующих противогазов ИП-6 и изолирующих дыхательных аппаратов ИДА-59. Станция ЛОХ VIII отсека была включена на VII отсек только через 5 минут после обнаружения пожара. В результате перегрева разуплотнился трубопровод системы ВВД. Погиб один человек. В соответствии с директивой ГК ВМФ по техническому состоянию К-178 предписано использовать только в прибрежной зоне.

Служба пяти ПЛАРБ проекта 658М в составе Северного флота продолжалась до 1988–1991 гг. К-16, К-33, К-40 и К-149 списали в 1988–1990 гг. и они находились в отстое в Гремие и Оленьей губе. Головная лодка

проекта К-19 («Хиросима») спустила военноморской флаг последней, в 1991 году.

Итоги развития ракетных комплексов подводных лодок первого поколения

Несмотря на определенную отсталость по сравнению с системой «Поларис», ракетные комплексы первого поколения сыграли определенную роль в балансе стратегических сил в 1960-е гг. В процессе их создания родилась кооперация разработчиков морских ракетных комплексов баллистических ракет и их носителей, отработано взаимодействие многочисленных НИИ, КБ, заводов-изготовителей, испытательных полигонов.

Основу морской ракетной кооперации составили:

- Государственный ракетный центр (главный конструктор В.П. Макеев) – разработка баллистических ракет;
- КБ химического машиностроения (главный конструктор А.М. Исаев) – разработка жидкостных двигательных установок баллистических ракет;
- НПО автоматики (главный конструктор Н.А. Семихатов) – бортовая и корабельная система управления;
- НИИ командных приборов (главный конструктор В.П. Рефьев);
- КБ транспортного машиностроения (главный конструктор В.П. Петров) – по системам и комплексам наземного оборудования;
- ВНИИ технической физики (научный руководитель Е.И. Забабахин, главный конструктор зарядов Б.В. Литвинов) – по боевому оснащению в целом;
- ВНИИ экспериментальной физики (научный руководитель Ю.Б. Харитон, главный конструктор Е.А. Негин) – по ядерному боевому заряду;

- НИИ вооружения ВМФ (начальник Н.А. Сулимовский, начальники управления П.Н. Марута и Б.Н. Сергеев) – обоснование и подготовка проектов ТТЗ на ракетные комплексы;

- Государственный центральный морской полигон (начальник И.А. Хворостянов);

- Управление ракетно-артиллерийского вооружения ВМФ (начальник В.А. Сычев).

Весьма примечательно, что принятие на вооружение нового ракетного комплекса, обеспечивавшего подводный старт ракеты, вызвало необходимость подготовки специалистов-ракетчиков. В 1965 г. в Высшем Военно-морском училище подводного плавания им. Ленинского комсомола был построен лабораторный комплекс с аппаратурой ракетного комплекса Д-4. С этого года на кафедре систем управления ракетных комплексов началась подготовка специалистов по баллистическим ракетам. Это училище в 1972 г. закончил В.М. Макеев, ставший в последствии контр-адмиралом, начальником Государственного центрального морского полигона.

Хотя баллистическая ракета Р-21 относилась к первому поколению, все же это был первый в советском ВМФ полноценный ракетный комплекс с подводным стартом, который положил начало созданию стратегической подводно-ядерной системы советских СЯС.

Условно весь период эксплуатации ракеты, как и комплекса Д-4, можно разделить на три этапа:

- 1963–1967 гг. – освоение комплекса и устранение недостатков, выявленных в процессе эксплуатации; успешность пусков составила 76%;

Кормовой торпедный отсек К-19



- 1968–1975 гг. – интенсивная эксплуатация комплекса в боевой подготовке; успешность пусков составила 86%;

- 1976–1982 гг. – сокращение количества пусков, безотказность ракеты возросла; успешность повысилась до 89%.

Ракетный комплекс Д-4 оказался достаточно надежным и простым в эксплуатации. В разное время на боевой службе находилось 21 подводная лодка с 63 ракетами этого типа на борту. Ракета Р-21 находилась на вооружении Военно-морского флота с 1963 г. до конца 1989 г. В процессе эксплуатации срок хранения заправленной ракеты Р-21 был увеличен с 6 месяцев до двух лет. За период эксплуатации (1963–1982 гг.) было произведено 228 пусков ракет Р-21, из которых 193 признаны успешными, 19 пусков оказались неудачными из-за отказов систем ракеты, 11 – из-за ошибок расчетов и отказов обеспечивающих систем, причины 5 неудачных пусков установить не удалось.

Вспоминая события, сопровождавшие работы по созданию ракетного комплекса Д-4, кадровый офицер ВМФ, оператор стартовой команды, осуществившей впервые в мире пуск баллистической ракеты с подводной лодки, капитан 1 ранга А.А. Запольский вспоминал: «...*Не могу не сказать о том, что существовавшие в свое время сомнения по поводу подводного старта, затем затянувшаяся его отработка отодвинули принятие на вооружение подводных лодок баллистических ракет, стартующих из-под воды. И получилось так, что, осуществив первыми в мире пуск ракеты с подводной лодки и опередив в этом США, мы затем заметно отстали, и понадобилось много лет, чтобы их догнать. Таков уж, видно,*

характерный для нас путь развития: доказав свою способность быть первыми, успокоиться, и только убедившись, что нас обошли, начинать наверстывать упущенное, не считаясь уже с затратами ни материальных средств, ни человеческих сил».

Разработка и сдача на вооружение комплекса Д-4 ознаменовали переход к созданию следующих поколений ракетных комплексов БРПЛ и кораблей-носителей, а также формированию кооперации и взаимодействия ряда НИИ, КБ, заводоизготовителей, испытательных полигонов. Была заложена основа дальнейшего развития и совершенствования стратегического морского ракетного оружия.

Ракетный комплекс Д-4 был первым боевым ракетным комплексом, не только в СССР, но и в мире, с подводным стартом баллистической ракеты и запуском маршевого двигателя в шахте под водой на глубине 30–50 метров при скорости хода ПЛ до 4-х узлов и волнении моря до 5 баллов.

Создание подводных лодок, вооруженных баллистическими ракетами дальнего действия со стартом из-под воды, было большим достижением отечественного подводного кораблестроения и ракетостроения. Значительно повысилась боевая эффективность подводных лодок, их устойчивость по отношению к противолодочным силам и средствам противника, расширились границы использования в морской ракетно-ядерной системе.

Созданием комплексов Д-2 и Д-4 закончился этап разработки первого поколения ракетных комплексов для вооружения ПЛ ВМФ баллистическими ракетами. Ракеты Р-13 и Р-21 сыграли определенную роль в балансе стратегических сил в шестидесятые годы. В последующие годы СКБ-385 приступает к разработке второго поколения ракетных комплексов морского базирования. Первым из них стал ракетный комплекс Д-5.

Р.С. Как говорится, хотите верить, хотите – нет, но, согласно статье еженедельника «Jane's Defense Weekly», Северная Корея якобы разработала свои новые баллистические ракеты Р-21 в девяностые годы прошлого века с помощью российских специалистов. Северокорейская ракета морского базирования создана якобы на базе одной из первых советских морских баллистических ракет для подводных лодок. Она может быть запущена из любой точки Мирового океана на дальность, по меньшей мере, 2500 км. Для ускорения работ, обращает внимание «Jane's Defense Weekly», корейцы якобы купили на металлолом двенадцать бывших советских подводных лодок. Тем не менее, на этих лодках, по мнению издания, оставалось оборудование, необходимое для старта.

Напомним, что для того чтобы реализовать подобный проект, Советскому Союзу в шестидесятые годы потребовались огромные ресурсы и конструкторские наработки. Допустим, что Пхеньян сумел саккумулировать достаточ-



БРПЛ первого поколения:
а - Р-11ФМ; б - Р-13; в - Р-21

но ресурсов. Но для того чтобы ракеты стали действительной угрозой, необходим флот подводных платформ-носителей. Пока не было сообщений, что корейцы построили достаточное количество стратегических подводных лодок. Стало быть, очередная сенсация имеет немножко дутый характер.

Тем не менее, в статье «Jane's Defense Weekly», правда без ссылок на источники, указывается, что с принятием на вооружение новой БРПЛ коренным образом меняется характер угрозы со стороны Корейской Народно-Демократической Республики: эти ракеты «наконец предоставят в распоряжение руководства страны то, чего оно давно добивается, – способность прямо угрожать континентальной части Соединенных Штатов», сказано в статье. В придачу к тому, что появляется возможность держать под прицелом США, Южную Корею или Японию, страдающая от безденежья Северная Корея может попытаться продать ракетные технологии странам, которые покупали у нее ракеты в прошлом, сказано в статье, а первым кандидатом является Иран.

Российские представители категорически отрицают саму возможность передачи Пхеньяну каких-либо технологий или оборудования для производства стратегического оружия. А некоторые наблюдатели, принимая во внимание сообщение «Jane's Defense Weekly», не без ехидства замечают, что США развертывают систему ПРО не там, где она действительно необходима. **АСС**

