



Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»  
Западно - Сибирский учебный центр профессиональных квалификаций  
структурное подразделение Западно - Сибирской железной дороги -  
филиала ОАО «РЖД»

## **МЕТОДИЧЕСКАЯ РАЗРАБОТКА**

**«Славный век бронепоезда»**

Предназначена для использования в воспитательно-образовательном  
процессе в рамках патриотического воспитания

Тайга, 2025 г.

Аннотация:

Осинцева А.В., Осинцев И.А. «Славный век бронепоезда»

Методическая разработка открытого учебного занятия – Тайга:  
Тайгинское подразделение 3-СИБ УЦПК 2025 г. – 26с.

Методическая разработка открытого учебного занятия содержит:

план учебного занятия;

сценарий открытого учебного занятия;

приложение № 1;

информационное обеспечение образовательного процесса.

## Содержание:

1. План учебного занятия	4
2. Сценарий учебного занятия	6
3. Приложение № 1 Учебное пособие для проведения занятия	9
4. Информационное обеспечение образовательного процесса	26

## План учебного занятия

**Преподаватели:** Осинцева Анастасия Валериевна, Осинцев Игорь Александрович

**Группа:** 331 МЭ (машинист электровоза), 20 чел. по списку

**Форма обучения:** профессиональная подготовка, очная форма обучения

**Тема:** «Славный век бронепоезда»

**Цель учебного занятия:** Подвести к пониманию важности сохранения памяти событий прошлых лет и взаимосвязи с современностью.

**Задачи учебного занятия:**

1. Воспитать уважение к подвигам защитников Отечества
2. Формировать представление о долге, мужестве, героизме как о важных качествах личности
3. Развивать чувство патриотизма и гордости за свою Родину.
4. Формировать готовность к защите Родины.
5. Сохранять память о воинской славе России

**Тип учебного занятия:** изучение нового материала

**Вид учебного занятия:** лекция, беседа

**Методическое оснащение учебного занятия:** презентация

**Техническое оснащение учебного занятия:** персональный компьютер, сенсорная панель.

**Межпредметные связи:** История России

**Методы обучения:** объяснительно-иллюстративный

**Обоснование выбранных методов обучения:**

Данный метод обучения способствует созданию интереса обучающихся к истории своей Родины

**Обоснование выбранных методов обучения и вида обучения:**

На этапе формирования новых знаний применяются объяснительно-иллюстративный. Часть учебного материала обучающиеся получают через объяснительно-иллюстративный метод (с элементами беседы). Дидактическая сущность беседы состоит в том, что постановка вопросов обучающимися и совместных с ними логических рассуждений, подводит их к определенным выводам, составляющим сущность учебного материала. Методический прием устного изложения материала – сочетание слова с демонстрацией слайдов презентации Power Point (иллюстраций к объяснению информации), что способствует лучшему его усвоению.

**Методическая цель открытого учебного занятия:** осознание важности полученных знаний для укрепления своей гражданской позиции

**Дата проведения:** 24 ноября 2025 года

**Время, формат учебного занятия:** 08:45 – 09.30 (Нск. вр), очно

**Ссылка для подключения к онлайн – трансляции:**

<https://sdo.rzd/lms/miravr/5443485260> - для участия через СПД РЖД;

<https://sdo.rzd.ru/lms/miravr/5443485260> - для участия через открытый интернет.

**Сценарий  
учебного занятия**

**По теме: «Славный век бронепоезда»**

Таблица №1

1	Вид/тип учебного занятия	Лекция
2	Цель учебного занятия	Подвести к пониманию важности сохранения памяти событий прошлых лет и взаимосвязи с современностью
3	Учебные вопросы	1. История образования Российских бронепоездов 2. Роль Российских бронепоездов в военных действиях Первой мировой войны 3. Роль Российских бронепоездов в военных действиях Второй мировой войны 4. Роль железнодорожных войск во время СССР 5. Роль Российских бронепоездов в первой и второй контртеррористической Чеченской компании 6. Российские бронепоезда в спецоперации на Украине 7. Итоги выполнения боевых задач бронепоездами
4	Используемые формы и методы обучения	Лекция
5	Трудовые действия	
6	Необходимые знания	
7	Необходимые умения	
8	Оценочные средства	
9	Перечень учебного оборудования	Персональный компьютер, сенсорная панель

Этап	Прод- сть этапа/ уч. заняти я (мин.)	Наименование деятельности (активности)	Содержание деятельности (активности) преподавателя и обучающихся	Материалы
1.	2/2	Приветствие Проверка присутствия обучающихся	<p><b>Деятельность преподавателя:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- приветствует обучающихся;</li> <li>- проверяет присутствующих по журналу.</li> </ul> <p><b>Деятельность обучающихся:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- приветствуют преподавателя;</li> <li>- участвуют в проверке присутствующих на занятии.</li> </ul>	Журнал КУ-154
2.	3/5	Сообщение целей, темы учебного занятия и учебных вопросов	<p><b>Преподаватель</b> объявляет тему, цели учебного занятия и учебные вопросы.</p> <p><b>Деятельность обучающихся:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-слушают тему занятия, задают уточняющие вопросы.</li> </ul>	
3.	35/40	Этап проведения занятия	<p><b>Преподаватели</b> демонстрируют вопросы по теме «<b>История Российских бронепоездов и их роль в военных действиях и спецоперациях</b>»</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. излагает содержание;</li> <li>2. задает вопросы;</li> <li>3. отвечает на вопросы обучающихся по теме.</li> </ol> <p><b>Обучающиеся</b> слушают, пользуются учебным пособием, задают уточняющие вопросы, отвечают на вопросы</p>	Презентация

Этап	Прод- сть этапа/ уч. заняти я (мин.)	Наименование деятельности (активности)	Содержание деятельности (активности) преподавателя и обучающихся	Материалы
			преподавателя.	
4.	5/45	Этап подведения итогов, рефлексия	<b>Деятельность преподавателей:</b> - подводят итоги занятия - задают вопросы: 1. Что больше запомнилось в проведенном занятии? 2. Что понравилось на занятии? 3. Что еще нового хотелось бы узнать <b>Деятельность обучающихся:</b> - дают обратную связь о достижении цели учебного занятия.	

Преподаватели: Осинцева Анастасия Валериевна, Осинцев Игорь Александрович

## **Учебное пособие для проведения занятия**

### **«Славный век бронепоезда»**

#### **Учебные вопросы:**

- 1. История образования Российских бронепоездов.**
- 2. Роль Российских бронепоездов в военных действиях Первой мировой войны**
- 3. Роль Российских бронепоездов в военных действиях Второй мировой войны**
- 4. Роль железнодорожных войск во время СССР**
- 5. Роль Российских бронепоездов в первой и второй контртеррористической Чеченской компании**
- 6. Российские бронепоезда в спецоперации на Украине**
- 7. Итоги выполнения боевых задач бронепоездами.**

#### **Вопрос № 1 «История образования Российских бронепоездов»**

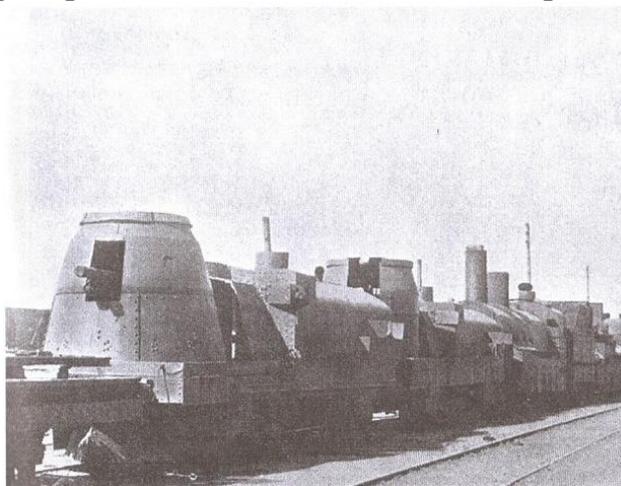
К началу Первой мировой войны в армиях большинства европейских государств было несколько бронепоездов простейшей конструкции. После начала войны создание новых бронепоездов начато в Германии, Австро-Венгрии, России, Франции, Италии. На железных дорогах применяли и отдельные подвижные машины - броневые дрезины.

К 1913 году инженером К. Б. Кромом и полковником М. В. Колобовым разработаны два вида бронепоездов. По Высочайшему повелению Императора Николая II начата постройка бронепоездов.

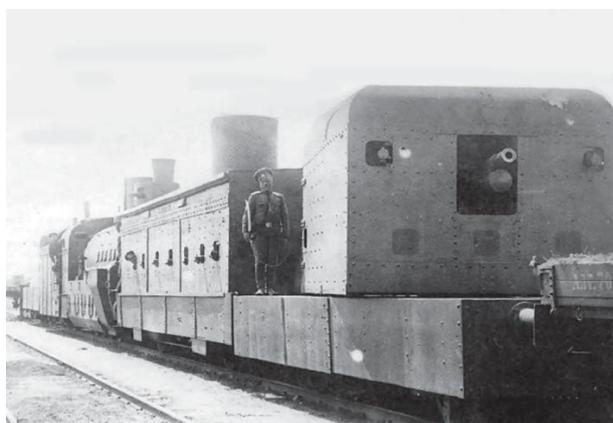
Первоначально в Русской императорской Армии броневые поезда организационно входили в состав отдельного Корпуса пограничной стражи (в Заамурском округе), с 1914 года включались в состав железнодорожных войск, что облегчило эксплуатацию, строительство, техническое обслуживание и ремонт основного вооружения (броневого поезда) в полевых условиях.

К началу 1915 года построены и приняты на вооружение Русской императорской армией 5 бронепоездов и переданы железнодорожным частям. 4 бронепоезда были предназначены для высшего руководства, являясь передвижными пунктами управления.

- Бронепоезд № 3 «Святой Георгий Победоносец» при «Собственном Его Императорского Величества железнодорожном полку»



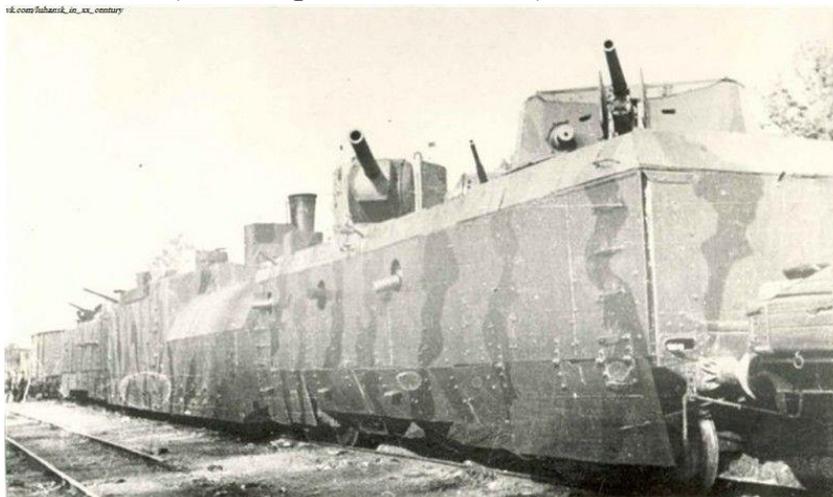
- Бронепоезд № 4 «Витязь» при «1-м железнодорожном батальоне»



- Бронепоезд № 5 «Генерал Скобелев» при «1-м Туркестанском железнодорожном батальоне»



- Бронепоезд № 2 (не генеральского типа)



•Бронепоезда «Хунхуз», № 2, 3, 5 («генеральский тип» или тип 2-й Заамурской железнодорожной бригады - разработанные в конце июня 1915 года командиром 2-й Заамурской железнодорожной бригады генерал-майором М. В. Колобовым и построенные в сентябре-октябре 1915 года)



## **Вопрос № 2 «Роль Российских бронепоездов в военных действиях Первой мировой войны»**

К началу Первой мировой войны на вооружении воюющих сторон России, Германии и Австро-Венгрии уже находилось по несколько бронепоездов простейшей конструкции. В ходе войны в Европе появились тяжелые бронепоезда с мощными орудиями. Они использовались для разрушения крепостей, таких как Льеж, Перемышль, Верден. В России первый бронепоезд, названный «Хунхуз», был построен в сентябре 1915 года. К концу этого года на фронтах действовало уже 15 российских бронепоездов, оказавших войскам серьезную помощь. Они состояли из двух

бронированных вагонов и бронепаровоза и были вооружены 12 пулеметами и пушкой.

Кроме бронепоездов с 1915 года строились также более легкие и подвижные броневагоны, а также бронированные дрезины - передвигавшиеся по рельсам транспортные машины. Они использовались для разведки пути и охраны тыла.

### **Вопрос № 3 «Роль Российских бронепоездов в военных действиях Второй мировой войны»**

Во время Великой Отечественной войны бронепоезда оставались на вооружении. После начала войны построен ряд новых бронепоездов, развёрнуты железнодорожные батареи противовоздушной обороны.

На советско-германском фронте бронепоезда использовали обе воюющие стороны.

На 22 июня 1941 года Красная Армия имела 53 бронепоезда. По другим данным в РККА 34 лёгких и 13 тяжёлых бронепоездов, из них в составе Дальневосточного фронта (ДВФ) и Забайкальского округа (ЗабВО) 12 лёгких и 5 тяжёлых бронепоездов, плюс кадр для формирования ещё 10 бронепоездов. Бронеплощадок ПВО имелось всего 28. Кроме РККА бронепоездами располагали и войска НКВД по охране железнодорожных сооружений и оперативные войска НКВД, у них на 22 июня 25 бронепаровозов, 32 артиллерийские бронеплощадки, 36 моторных броневагонов и 7 бронеемобилей на железнодорожном ходу.

В 1941 году потеряно 42 бронепоезда, в 1942 году потеряно 45 бронепоездов (42 армейских и 3 флотских, включая «Железнякова»). В 1943 году потеряны всего 2 бронепоезда. Оба из одного дивизиона (60-го), практически одновременно - 7 июля, в бою с авиацией у станции Прохоровка - примерно там, где через 5 дней состоится знаменитое танковое сражение. За 1944-1945 годы потерь в бронепоездах не было.

В октябре 1941 года наркомат обороны приказал до конца 1942 года сформировать 32 дивизиона бронепоездов по два бронепоезда. Промышленность перевыполнила планы и построила 85 бронепоездов (из них 65 типа ОБ-3).

Тот же опыт войны показал, что двухбашенные броневагоны непрактичны: во-первых излишне тяжелы (что создает перегрузку пути и затрудняет подъём площадки в случае схода с рельсов), во вторых при их повреждении поезд лишается половины артиллерии. Сначала в 1942 году предложили взамен площадку типа ОБ-3 - двухосную и с одной башней - фактически половину довоенного вагона (рассчитанную на полукустарное производство в железнодорожных мастерских). В 1943 создали бронеплощадку БП-43 с башней - более компактную и соответственно лучше забронированную. Штатный бронепоезд теперь состоял из паровоза, четырёх

площадок ОБ-3 или БП-43 и зенитной площадки «ПВО-4» с двумя огневыми точками - это могли быть 25-мм или 37-мм пушки либо 12.7-мм пулеметы ДШК.

Помимо обычных бронепоездов, имелись бронепоезда ПВО. Каждый из нескольких зенитных платформ, которые либо действовали совместно, либо «россыпью» прицеплялись к эшелонам с важным грузом. Организационно они входили в состав войск ПВО. К концу войны обеспечение ПВО поездов и станций стало чуть ли не главной задачей бронепоездов. Тем более что немцы, отходя, разрушали пути, и догнать их поездам было затруднительно.

Война резко изменила характер работы железных дорог. Самой главной, первоочередной задачей железнодорожников стала доставка к фронту громадного количества войск, их постоянное боевое и материальное обеспечение. На фронт отправлялись эшелоны с военной техникой и пополнением, составы с продовольствием и медикаментами.

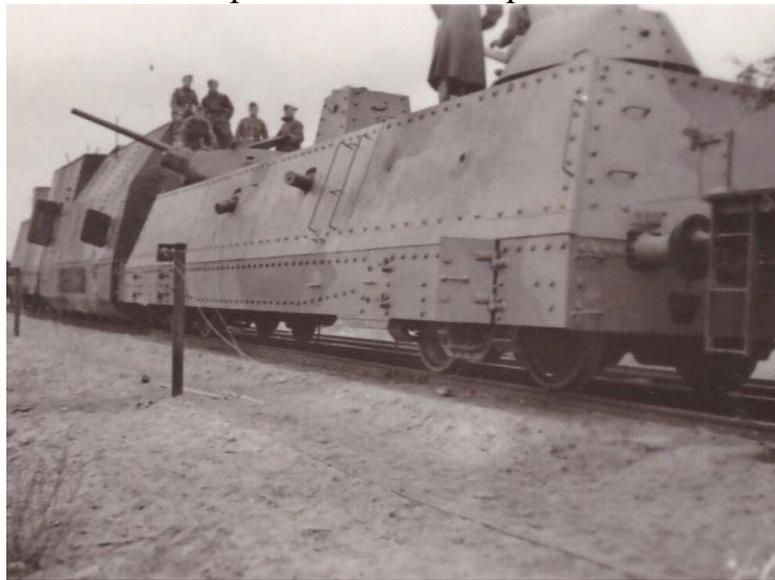
Немалая заслуга железнодорожников – в создании бронепоездов и их борьбе с врагом. Более 500 бронепоездов – стальных крепостей на колесах – действовали на фронтовых магистралях. Из них – 230 зенитных, защищавших небо над станциями, разъездами и у мостов от налетов вражеской авиации. С первых дней войны начали создавать это грозное оружие, в том числе и на собственные средства, рабочие и служащие Одесской, Юго – Западной, Южной, Северной, Горьковской, Октябрьской и других железных дорог – в цехах паровозных и вагонных депо, на ремонтных заводах. Бронепоезда, построенные на личные сбережения железнодорожников, имели на бортах адреса своих строителей, надписи, отражавшие их чувства, имена любимых народных героев.

Славную страницу вписали железнодорожники Западно - сибирской магистрали, создав своими силами несколько бронепоездов. Имена этих грозных машин вошли в историю Великой Отечественной войны. Их экипажи состояли из добровольцев – железнодорожников и славно сражались на многих фронтах.

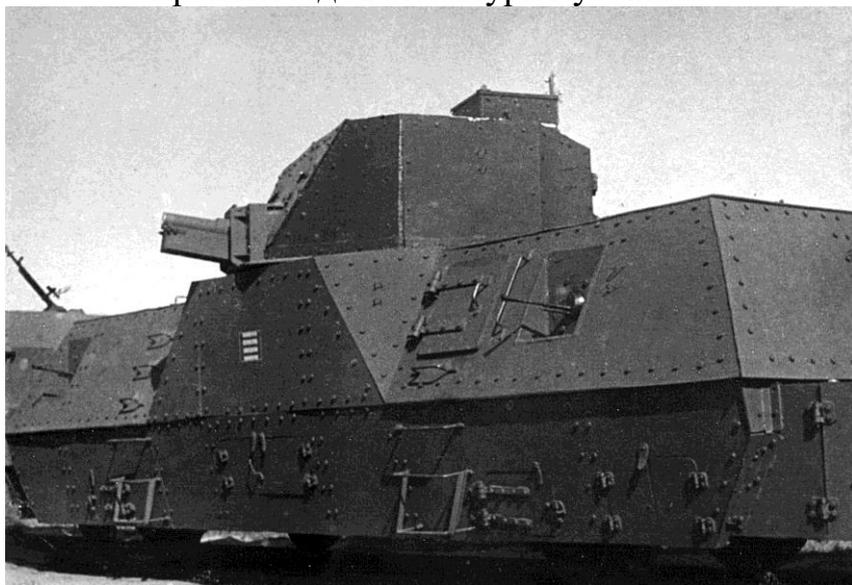
Всего на Омской и Томской железных дорогах в годы войны построили 11 бронепоездов: «Советская Сибирь», «Железнодорожник Кузбасса», «Сибиряк», «Металлург Кузбасса», «Луинец», «Омский железнодорожник», «За Родину», «Победа», «Сибиряк - Барабинец», «Железнодорожник Алтая», «Киров».



Бронепоезд «Сибиряк»



Бронепоезд «Металлург Кузбасса»



Бронепоезд «Лунинец»



Бронепоезд «Омский железнодорожник»



Бронепоезд «За Родину»



Бронепоезд «Победа»

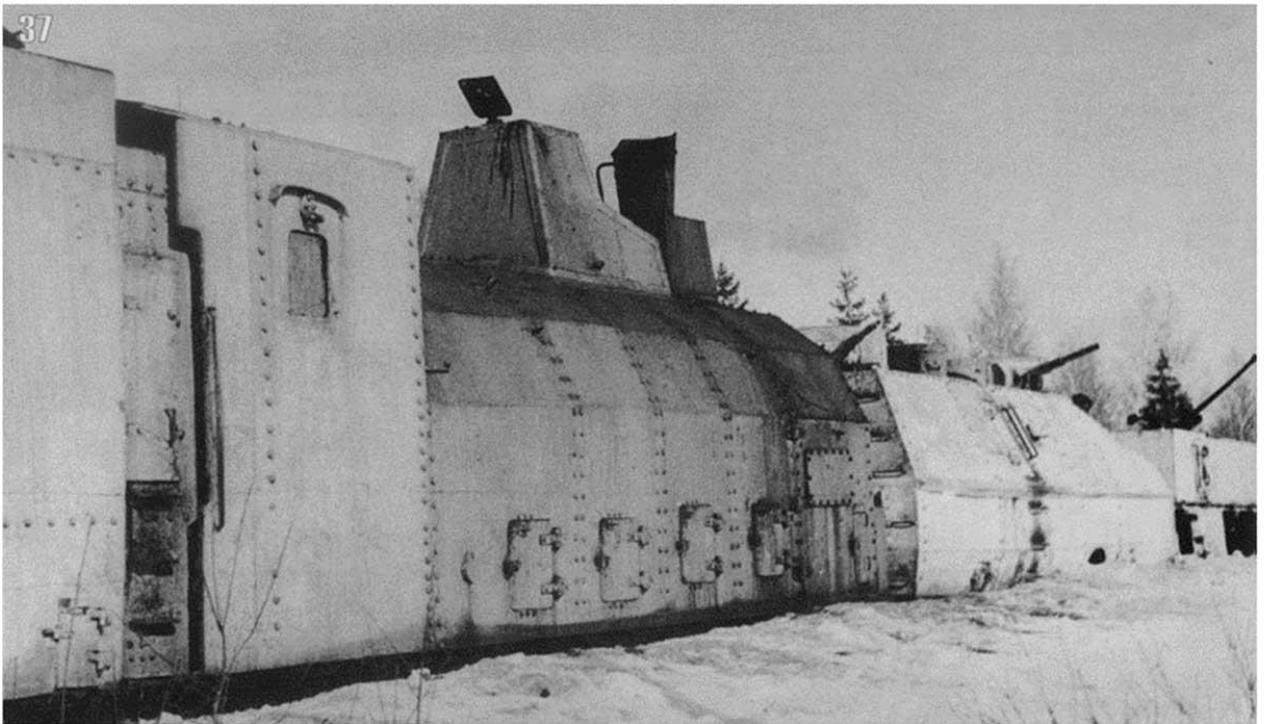


Бронепоезд № 639 «Сибиряк-барабинец» 47-го отдельного дивизиона бронепоездов

### Бронепоезд «Сибиряк - Барабинец»



Бронепоезд «Железнодорожник Алтая»



Бронепоезд «Киров»

Первыми на дороге к строительству бронепоезда приступили железнодорожники Тайгинского узла. По инициативе работников паровозного и вагонного депо строительство бронепоезда на узле началось еще в августе 1941 г. Восемнадцатичасовой рабочий день считался нормой. Все понимали: бронепоезда очень нужны фронту. Основой бронепоезда стал один из лучших паровозов депо Тайга. Его буквально «раздели», чтобы провести ревизию всех ходовых частей, прочих узлов и устройств; а затем заковать в броню, вооружить готовый поезд и отправить его на фронт.

К строительству грозной боевой машины приступили сугубо мирные люди, которые иногда не видели «живого» бронепоезда и могли судить об его устройстве лишь по фотографиям и описаниям. Бригады ремонтников, занятые на строительстве бронепоезда, дневали и ночевали в мастерских; жены, дети приносили им обеды и ужины прямо на рабочие места. Слесари – ремонтники А. Аширов, Г. Бернацкий, И. Власенко и другие под руководством техника А. Кончухидзе напряженно трудились, оснащая бронепоезд приборами освещения, отопления, связи, боевой материальной частью; навешивали бронелисты, изготовленные на Кузнецком металлургическом комбинате. В конце апреля 1942 г. бронепоезд был готов.

В начале мая 1942 г. железнодорожники Тайгинского узла доставили бронепоезд в Новосибирск. Здесь перед его проводами на фронт с экипажем встретился прославленный машинист Н.А. Лунин. Его именем и был назван бронепоезд.

Под командованием старшего лейтенанта И.И. Даниловича «Луинец» вошел в Коломне в состав 49-го Отдельного дивизиона бронепоездов. В июле 1942 г. бронепоезд «Луинец» (№ 704) принял свой первый бой на участке

Касторная – Елец. Вместе с бронепоездом «Железнодорожник Алтая» (№ 663) они составляли 49-й Отдельный дивизион; сражались с врагом в районе Поньрей, Шепетовки. За успешные бои в районе Шепетовки (дивизион произвел 56 огневых налетов, отразил 15 вражеских атак) приказом Верховного Главнокомандующего от 13 февраля 1944 г. дивизион удостоен почетного звания «Шепетовский».

В декабре 1942 г. из Новосибирского локомотивного депо были отправлены на фронт бронепоезда «Советская Сибирь» и «Железнодорожник Кузбасса». Эти два бронепоезда принимали участие в обороне Москвы, Ленинграда, Северного Кавказа. Экипажи только этих двух бронепоездов совершили свыше полутора тысяч огневых налетов на позиции врага, уничтожив 79 танков, 120 автомобилей, до 6000 солдат и офицеров противника.

Сформированный в г. Сталинск (Новокузнецк) бронепоезд «Железнодорожник Кузбасса» был полностью укомплектован паровозными бригадами из Алтая. Машинисты В.К. Иванов, Я.М. Евлахов, Н.В. Костин, Н.С. Чернов громили врага на Кавказе.

В паровозных депо Омской железной дороги строительство и отправка на фронт бронепоездов начались с первых дней войны. На создание бронепоездов были направлены лучшие специалисты Омской дороги. Руководил работами инженер А.С. Дворжец, удостоенный за эту работу звания «Почетный железнодорожник».

К декабрю 1942 г. было построено пять бронепоездов:

- в депо Омск – «Омский железнодорожник», «Киров»;
- в депо Петропавловск – «Североказахстанец»;
- в депо Ишим – «Патриот»;
- в депо Барабинск - «Сибиряк - Барабинец».

Бронепоезд «Омский железнодорожник» строился в депо Омск под руководством мастера В.Г. Шамова, на фронт его вела бригада машинистов, в которую входили И.Т. Волобуев, А.А. Симаков. Бронепоезд «Омский железнодорожник», по оценке боевой бригады, надежно работал и не имел ни одной аварии. Он нанес противнику ощутимые потери.

Строительство бронепоезда «Киров» начали в депо Омск под руководством А.П. Беякова в декабре 1941 г. Работали и ремонтники, и локомотивные бригады. Здесь же были сформированы бригады, в состав которых вошли машинисты Соколов, Козловский, Федоров, помощники машинистов Борисенко, Носов, Котляров.

Бронепоезд «Североказахстанец», построенный в депо Петропавловск, прибыл в пункт формирования резервов в марте 1942 г.

Бронепоезда «Киров» и «Североказахстанец» вошли в состав 40-го ОДБП под командованием майора А. Лобанова. Защищали мосты через Волгу у г. Саратова, затем воевали на Южном фронте. В августе 1945 г. участвовали в разгроме Японии.

«Омский железнодорожник» и «Сибиряк - Барабинец» дооборудовались в г. Коломне, воевали в Карелии. В состав БП «Сибиряк - Барабинец» входили: паровоз, четыре платформы для орудий и пулеметов и одна для зенитной установки.

В его основе находился паровоз Ов-5744, обшитый броней. Над ним трудились мастера депо Барабинск С.Ф. Бабкин, С.Н. Рогулев, А.А. Бабенков, И.Д. Митрохин, котельщики М.Н. и М.Н. Рогулевы, И.И. Баянов, П.В. Крылов, Е.Н. Сеницын, бригада А.М. Бирюкова и др. Началось строительство в ноябре 1941 г. для 47-го ОДБП. 12 февраля 1942 г. бронепоезд № 639 «Сибиряк - Барабинец» был принят с оценкой «Отлично», командиром стал капитан А. Цымбаревич, машинист – П.И. Мялицын.

Кроме бронепоездов, построенных самими железнодорожниками, на базе Омского ПВРЗ зимой 1941 – 1942 гг. на средства, собранные жителями Омска, были построены еще два бронепоезда. Бронепоезда № 638 «Победа» и № 651 «За Родину!» в составе 27-го дивизиона п/к Ф.Г. Кочемасова в июне 1942 г. вошли в Карельский фронт в/р В.А. Фролова. Бронепоезд «Победа» капитана Амельчука обслуживали бригады машинистов – омичей М. Осипова, В. Федулова, Г. Высоцкого.

Верховный Главнокомандующий И.В. Сталин, отмечая работу железнодорожников, подчеркивал: «И если, несмотря на трудности военного времени и недостаток топлива, нам все же удалось снабжать фронт всем необходимым, то в этом, надо признать, прежде всего заслуга наших транспортных рабочих железнодорожников и служащих».

Государство высоко оценило доблестный труд железнодорожников в годы Великой Отечественной войны. За выдающиеся заслуги перед Родиной Президиум Верховного Совета СССР присвоил звание Героя Социалистического Труда 125 работникам железнодорожного транспорта, орденами Ленина были награждены 716 железнодорожников, Красного Знамени – 113, Суворова I и II степени – 5, Кутузова I и II степени – 14, Отечественной войны I и II степени – 1600, Трудового Красного Знамени – 2573, Красной Звезды – 4479, «Знак Почета» - 5871, медалями «За отвагу» - 1178, «За боевые заслуги» - 2697, «За трудовую доблесть» - 4910, «За трудовое отличие» - 4132 человека. Всего государственных наград Советского Союза были удостоены 28420 работников железнодорожного транспорта. Кроме того, орденами и медалями были награждены более 35 тыс. военных железнодорожников, входивших в систему ГУВВР НКПС.

После окончания войны медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 годов» были награждены 994917 железнодорожников.

В годы войны знаком «Почетному железнодорожнику» были удостоены 28259 человек.

В годы Великой Отечественной войны действовало около 200 бронепоездов. На конец войны в РККА 140 бронепоездов. Многие из них

были награждены орденами или почетными наименованиями, но гвардейским не стал ни один.

#### **Вопрос № 4 «Роль железнодорожных войск во время СССР»**

До 1953 года бронепоезда несли службу на Западной Украине по патрулированию железнодорожных магистралей в связи с частым нападением отрядов УПА на объекты железных дорог.

Однако бурное развитие танковых войск и военной авиации, произошедшее во время Второй мировой войны, резко снизило значение бронепоездов. Постановлением Совета Министров СССР от 4 февраля 1958 года дальнейшая разработка железнодорожных артиллерийских систем была прекращена. К концу 50-х годов на вооружении СССР не осталось ни одного бронепоезда.



Железнодорожный БТР-40А ж.д. на параде Победы 9 мая 2015 года, Хабаровск.

В 1970-х гг. в связи с напряжёнными отношениями СССР и КНР на Харьковском заводе тяжёлого машиностроения были созданы 4 (по другим сведениям, 5) бронепоезда БП-1, которые поступили в состав войск Забайкальского и Дальневосточного военных округов и некоторое время курсировали вдоль советско-китайской границы для обороны Транссибирской магистрали. Основной боевой единицей БП-1 стали «бронелетучки» БТЛ-1 в составе пары открытых 55-тонных платформ с танками Т-62 и бронетранспортёрами БТР-40жд. Помимо танка на каждой из платформ устанавливался бронированный короб для размещения мотострелкового отделения со штатным вооружением. В составе поезда, в зависимости от выполняемой задачи, предусматривалось иметь до пяти таких бронеединиц, а также бронеплощадку и один броневагон.

После улучшения советско-китайских отношений эти бронепоезда были переведены в резерв. Там они находились до начала 1990 года.

В 1990 году было решено использовать бронепоезда в операции по подавлению акций протеста азербайджанской оппозиции в Баку. Однако 24 января 1990 года город был взят под контроль частями Советской армии и бронепоезда использовались для охраны узловых станций и сопровождения составов с войсками и грузами, а затем были возвращены обратно, в места постоянной дислокации.



БЖРК РТ-23УТТХ, Центральный музей Октябрьской железной дороги, Варшавский вокзал (Санкт-Петербург)

Там они продолжали стоять на площадках хранения, пока не поступил приказ бронепоезда расформировать, а материальную часть передать внутренним войскам. После этого бронепоезд БП-1 в полном составе прибыл по назначению в зону конфликта в Нагорном Карабахе для охраны железнодорожного полотна и сопровождения народнохозяйственных грузов по железной дороге. После выполнения боевой задачи бронепоезд вернулся на свою базу.

## **БЖРК**

*Основная статья: **Боевой железнодорожный ракетный комплекс***

Богатый опыт, накопленный в области постройки и применения бронепоездов, позволил СССР добавить к своей ядерной триаде также ядерные силы железнодорожного базирования - боевые железнодорожные ракетные комплексы (БЖРК), оснащённые ракетами РС-22 (по терминологии НАТО СС-24 «Скальпель»), которые встали на боевое дежурство в составе Ракетных войск стратегического назначения в 1987 году. БЖРК к броневым поездам не относились, но полушутливо назывались «бронепоездами».

К их преимуществам относятся возможность ухода от удара за счёт использования развитой сети железных дорог, и крайняя трудность отслеживания со спутников. Одним из основных требований Соединённых Штатов в 1980-е годы стало полное расформирование БЖРК в рамках общего сокращения ядерных вооружений. Сами Соединённые Штаты аналогов БЖРК не имеют.

В конце 2014 года было заявлено о планах производства БЖРК нового поколения под названием «Баргузин». Постановка на вооружение планировалось к 2020 году, числом в пять полков (30 ракет). По всей видимости история БЖРК получит дальнейшее развитие, казалось закончившееся с уничтожением БЖРК предыдущего поколения под названием «Молодец».

### **Вопрос № 5 «Роль Российских бронепоездов в первой и второй контртеррористической Чеченской компании»**

Во время Первой чеченской войны (с 1994 г.) силами подразделений железнодорожных войск (ЖДВ) РФ стали оборудовать импровизированные бронепоезда, служившие для прикрытия ремонтно-восстановительных бригад на линии Назрань - Грозный. По документам такие поезда именовались «спецпоездами», им присваивались тактические номера СП-1 и т. д. Первый такой специальный поезд в декабре 1994 года привёл в Моздок генерал ЖДВ Н. Кошман. Он состоял из нескольких платформ, загруженных ремкомплектom для восстановления железнодорожных путей и мостовых переправ, а также двух БМП на платформах для обороны. Кроме того, эти две платформы имели укрытия из мешков с песком и шпал, с огневыми точками для пулемётов и автоматических гранатомётов.



*Российский спецпоезд «Амур» по наплавному мосту пересекает Волгу.  
Ученья по материально-техническому обеспечению войск, Южный военный округ, 2016 г.*

Во время Второй чеченской войны (с 2000) такие спецпоезда были применены вновь и использовались, в том числе, для прикрытия движения железнодорожных составов (как пассажирских, так и с боевой техникой и

личным составом). Если в начале контртеррористической операции их было только два, то к 2004 году их количество увеличилось до пяти. Они имели не только тактические номера СП-1, СП-2, СП-3 и т. д., но и имена - «Дон», «Амур», «Терек», «Байкал», «Казбек». Им поручали инженерную разведку железнодорожных маршрутов, разминирование устанавливаемых фугасов и других минно-взрывных устройств, боевое охранение и сопровождение воинских эшелонов. Сотрудники ОМОНа «Ястреб» Волго-Вятского ГУВД на транспорте сами построили спецпоезд «Козьма Минин»; сами собрав его из того, что нашлось на близлежащих станциях - нескольких платформ и старых вагонов.

В январе 2009 года спецпоезда «Амур», «Терек», «Байкал» были выведены из Чеченской Республики, и законсервированы на Северной базе ГСМ в Георгиевске Ставропольского края.

По состоянию на 2011 год, в России состояли на вооружении спецпоезда «Байкал» и «Амур»; бронепоезд внутренних войск МВД «Козьма Минин» в 2013 году намеревалось дооборудовать для службы на Северном Кавказе. Их планировалось снять с вооружения к 2015 году, но 6 августа 2015 министр обороны С. Шойгу решил отменить распоряжение своего предшественника А. Сердюкова о ликвидации находящихся на вооружении армии четырёх специальных бронированных поездов - «Байкал», «Терек», «Амур» и «Дон». В том же году «Амур» и «Байкал» были использованы на учениях в Волгоградской области.

Бронепоезда использовались Вооружёнными силами РФ в ходе выполнения задачи входило инженерная разведка ж/д маршрутов, разминирование и восстановление железнодорожных путей и мостовых переправ.

### **Вопрос № 6 «Роль Российских бронепоездов в спецоперации на Украине»**

Незадолго до начала спецоперации на Украине пресс-секретарь президента Дмитрий Песков заявил, что Россия обладает самой что ни на есть реальной силой, но «этот бронепоезд пока стоит на запасном пути, и не дай Бог его оттуда выгонять». Тогда, в мае 2021-го, мало кому могло прийти в голову, что в словах представителя Кремля не было никакой метафоры. Уже в 2022 году развитую железнодорожную сеть некогда юго-восточной Украины сотрясали четыре состава, арсенал которых делал ж/д пути неприступными, операции по снабжению боевых частей - безопасными, а диверсии против эшелонов - самоубийственными.

Россия задействовала в СВО четыре бронепоезда: «Байкал» (Южный военный округ), «Амур» (ЮВО), «Волга» (ЗВО) и «Енисей» (ЦВО). И так как активное использование железнодорожных путей на освобождённых территориях доставляет киевскому режиму неприятности на фронте, каждый

из этих составов подвергался атакам украинских диверсантов. Однако все имевшие место нападения отражались с большими потерями для противника, сообщил начальник Главного управления железнодорожных войск генерал-лейтенант Олег Косенков. Оно и неудивительно, учитывая внушительный список вооружения этих «стальных гусениц».

«Енисей» состоит из двух локомотивов и девяти вагонов. Длина наиболее «зубастого» среди сородичей бронепоезда составляет 131 метр. Состав выполнен зеркально, он начинается и заканчивается тяжёлыми грузовыми платформами прикрытия со стройматериалами для ремонта путей и средствами РЭБ. Они необходимы, чтобы принять на себя первый удар в случае атаки.

На двух следующих платформах размещены зенитные установки ЗУ-23-2 и бронекapsулы с бойницами, где дежурят пулемётчики, автоматчики, гранатомётчики и снайперы. Двуствольные «зэушки» поражают легкобронированную наземную и воздушную технику противника на дистанции до 2,5 километра и высоте до 2 километров. Ещё два вагона «Енисея» отведены под пару БМП-2, которые являются самым опасным оружием в его арсенале благодаря 30-мм автопушкам. Также в состав входят два грузовых вагона и ещё одна платформа. Всё из вышеперечисленного обшито стальными листами для защиты от стрелкового оружия и осколков.

«Волга» состоит из двух тепловозов и минимум шести вагонов. Два из них отведены под зенитные установки и бронекapsулы с бойницами и крупнокалиберными пулемётами «Утёс». Ещё два грузовых вагона предназначены для оборудования и экипажа, а две тяжёлые платформы прикрытия замыкают состав с двух сторон. Впрочем, конфигурация поезда может меняться. Внутри размещаются минно-подрывной взвод, который ответственен за инженерную разведку, восстановительный взвод, который чинит разрушенные участки пути, а также стрелковый взвод. Если «Енисей» и «Волга» были введены в строй, предположительно, в 2022 году, то «Амур» и «Байкал» - настоящие старожилы и ветераны военных кампаний на Кавказе, восстановленные в 2016 году после продолжительной консервации. «Амур» когда-то являлся самым длинным бронепоездом в России (163 метра, тепловоз и 12 вагонов). В его состав, помимо прочего, входили пассажирские вагоны, отдельный штаб и даже платформа с грузоподъёмным краном. Точная конфигурация «Амура» сегодня неизвестна. «Байкал» изначально состоял из девяти вагонов и приводился в действие одним локомотивом. По некоторым данным, набор из двух платформ прикрытия, двух вагонов с бойницами, двух грузовых и двух пассажирских вагонов, а также платформы с зенитками в ходе СВО дополнили ещё одним тепловозом. Именно «Байкал», предположительно, первым засветился в Мелитополе в марте 2022 года. Тогда российский бронепоезд обеспечивал безопасность эвакуации из города 248 иностранных граждан, а именно: итальянцев, египтян, пакистанцев, шведов, индийцев, марокканцев и других.

Об эффективности бронепоездов в зоне СВО красноречивее всего говорят цифры. Лишь один «Енисей» и его экипаж за первые 1,5 года СВО сопроводили более 120 воинских эшелонов, разминировали свыше 3000 километров путей, восстановили движение на участках протяжённостью около 300 километров и отремонтировали семь мостов. Американские военные аналитики отмечают, что российский опыт применения бронепоездов заинтересует страны с развитой железнодорожной сетью, например, Китай, Индию и Северную Корею.

## **7. Итоги выполнения боевых задач бронепоездами**

Спецоперация на Украине доказала, что бронепоезда ещё рано списывать со счетов. Благодаря их вкладу российские войска бесперебойно получают боеприпасы, провизию и ГСМ, а освобождённые регионы - стройматериалы и гуманитарные грузы. И очевидно, что «Байкал», «Амур», «Волга» и «Енисей» продолжают оставаться приоритетными целями у командования ВСУ, поэтому опасность несения службы на боевых составах сложно переоценить. Впрочем, когда трудности пугали наших военных?

## Информационное обеспечение образовательного процесса

1. <https://sch2005sz.mskobr.ru/files/Documents/Main/Muzeum/O%20чем%20расскажет%20экспонат.%20БРОНЕПОЕЗДА%20Великой%20Отечественно%20войны.pdf>
2. <https://topwar.ru/24136-ispolzovanie-bronepoezdov-v-chechne.html?ysclid=mhvf6jyq6d807814950>
3. <https://russian.rt.com/russia/article/1504050-bronepoezd-zheleznaya-doroga-svo?ysclid=mhvf8ar89a603412774>