

УДК 355/359  
ББК 68  
К 61

В оформлении переплета использована иллюстрация художника  
*В. Петелина*

Коломиец М.В.

К 61 Модернизированные танки «Клим Ворошилов» КВ-1С и КВ-85 / Максим Коломиец. – М.: Стратегия КМ : Яуза : Эксмо, 2014. – 144 с.: илл. – (Серия «Танки мира. Коллекционное издание»)

ISBN 978-5-699-70050-9

НОВАЯ книга от автора бестселлеров «Танк прорыва КВ» и «Тяжелый танк КВ-2», венчающая трилогию о знаменитых танках «Клим Ворошилов». Всё о модернизированных КВ-1С и КВ-85.

В 1941 году советские тяжелые танки безусловно доминировали на поле боя – угрозу для них представляли лишь прославленные немецкие зенитки «ахт-ахт». Однако с появлением у противника новых средств ПТО, также способных пробивать 75-мм лобовую броню КВ, главным условием их выживания под огнем становилась уже не бронезащита, а динамические характеристики и более мощное вооружение. Поначалу решено было по возможности облегчить танк «Клим Ворошилов», одновременно улучшив ходовую часть, – так появился КВ-1С (скоростной). Новыми машинами (в общей сложности их было произведено более 1100 шт.) комплектовались тяжелые гвардейские танковые полки прорыва, которые приняли боевое крещение в декабре 1942 года под Сталинградом, добывая окруженную армию Паулюса. Но против грозных «Тигров» новый «скоростной» КВ был по-прежнему фактически бессилён – его 76-мм орудие могло пробить лишь бортовую броню немецкого тяжелого панцера да и то на дистанции менее 200 м. Единственным возможным ответом было резкое повышение огневой мощи советской бронетехники. И первым отечественным танком, способным бороться с гитлеровским «зверинцем», стал КВ-85, вооруженный 85-мм пушкой с зенитной баллистикой, которая брала «Тигра» и «Пантеру» в лоб даже с километровой дистанции...

В этой книге вы найдете исчерпывающую информацию о модернизированных танках КВ, их создании, производстве и боевом применении. Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями эксклюзивными схем, чертежей и фотографий.

УДК 355/359  
ББК 68

ISBN 978-5-699-70050-9

© Коломиец М., 2014  
© ООО «Стратегия КМ», 2014  
© ООО «Издательство «Яуза», 2014  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2014

# СОДЕРЖАНИЕ

---

ВВЕДЕНИЕ .....	5
ОТ КВ-1 К КВ-1С .....	6
СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО .....	17
УСТРОЙСТВО ТАНКА КВ-1С .....	52
ПОСЛЕДНИЕ ИЗ СЕРИИ КВ .....	63
ОГНЕМЕТНЫЕ КВ-1С .....	78
ТАНКИ КВ-1С и КВ-85 В БОЯХ .....	83
ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ .....	138



**Танки КВ-1С из состава 6-го гвардейского танкового полка прорыва готовятся к маршу. Северо-Кавказский фронт, весна 1943 года. Хорошо видно знамя полка, а также дополнительная бронировка на маске пушки головной машины (АСКМ).**



# ВВЕДЕНИЕ

---

О танках КВ-1С и его модификации КВ-85, как это ни странно, известно не очень много. Конечно, они не являются совершенно неизвестными машинами, но информации об истории их создания, производстве и боевом применении немного. КВ-1С оказался как бы в тени своих младших и старших братьев – КВ-1 и ИС. И если первые проявили себя в начале войны, явившись для противника неприятной неожиданностью, а вторые стали танками Победы, закончившими войну и вошедшими в поверженный Берлин, то КВ-1С оказался посередине. Появление этой машины пришлось на самый тяжелый для нашей страны 1942 год, а пик боевого применения – на 1943-й, год коренного перелома Великой Отечественной войны.

Данная книга является первой попыткой обобщить архивную информацию об истории создания, модификациях и производстве КВ-1С/КВ-85, а также о проблемах и трудностях, связанных с этим. Кроме того,

автор считал необходимым немного рассказать читателю об одном из разработчиков этих боевых машин, конструкторе Николае Федоровиче Шашмурина, человеке, которого можно без преувеличения назвать отцом КВ-1С.

Что касается боевого применения, то ограниченный объем книги не позволил рассказать о пути всех танковых полков прорыва, вооруженных КВ-1С и КВ-85. В качестве примеров дана информация по отдельным частям за разные периоды боевых действий на разных фронтах.

Автор хотел поблагодарить своих коллег, оказавших помощь в работе над книгой различными материалами: Игоря Желтова, Алексея Хлопотова, Сергея Пудовкина, Алексея Карпычева, Александра Томзова и Игоря Зиннатуллина. Отдельное спасибо хочется сказать моему другу Александру Смирнову за предоставленные документы и ценные замечания и дополнения.

# ОТ КВ-1 К КВ-1С

В феврале – марте 1942 года с фронтов стали поступать многочисленные жалобы на качество танков КВ. Во многих воинских частях наблюдались случаи частых поломок коробок перемены передач у машин КВ, прибывших с Челябинского Кировского завода. При этом некоторые танки прошли всего по 120–130 километров, после чего выходили из строя.

В ходе проверки выяснилось, что из-за различных нарушений технологического порядка качество «квэшных» коробок перемены передач значительно снизилось. Результаты были доложены «наверх», и 20 марта 1942 года появилось постановление Государственного Комитета Обороны № 1472сс «Об улучшении качества танков КВ». Именно этот документ и стал отправной точкой в проектировании танка КВ-1С. Это постановление обязывало руководство ЧКЗ спроектировать и ввести в серийное производство новую улучшенную коробку перемены передач, а также провести работы по повышению надежности работы главного фрикциона, дизельного двигателя В-2К, измене-

нию его системы охлаждения и ряду других механизмов. Сроки исполнения и введения в серию были достаточно жесткие – до 1 мая 1942 года.

В середине апреля 1942 года Кировский завод изготовил два танка КВ с рядом модернизированных узлов и деталей (машины с заводскими №№ 10279 и 10334). Именно тогда в документах впервые появляется индекс – КВ-1С. В донесении военпреда ГАБТУ КА на ЧКЗ начальнику бронетанкового управления генерал-майору Коробкову от 21 апреля 1942 года говорилось следующее:

«Доношу, что Кировским заводом предъявляются для испытаний два танка КВ-1С.

Первый танк № 10279.

1. Двигатель В-2КФ № А-1401 мощностью 650 л.с. при 2100 оборотах в минуту.

2. Система охлаждения двигателя. Водяные радиаторы установлены спроектированные для танка КВ-3. Масляный радиатор – водомасляный с самолета Р-зет.

3. Коробка перемены передач – восьми-скоростная (с демультипликаторами)...

4. Главный фрикцион четырехдисковый.

**Цех сборки танков КВ-1 на Челябинском Кировском заводе, весна 1942 года. Хорошо видно, что часть танков оснащена сварными, а часть литыми башнями (АСКМ).**





5. Вентилятор со штампованными лопастями...

Второй танк № 10334.

1. Двигатель В-2КФ № 4МЛ-1669 мощностью 650 л.с. при 2100 оборотах в минуту.

2. Система охлаждения двигателя. Водяные радиаторы серийные, с дополнительными радиаторами. Серийный масляный радиатор с дополнительным радиатором. Засос воздуха с дефлекторами.

3. Коробка перемены передач – восьми-скоростная (с демультипликаторами)...

Испытания этих машин шли с различными перерывами до конца мая 1942 года. Сначала не все было гладко, приходилось вносить изменения в конструкцию узлов и агрегатов для более надежной их работы.

Параллельно с этими двумя КВ, еще три машины были направлены в Ташкент для испытаний новой системы охлаждения двигателя в условиях высокой температуры (30–36 градусов). Но, несмотря на полученные положительные результаты, введение новых агрегатов в производство по ряду причин затягивалось – ЧКЗ был занят обеспечением серийного выпуска танков КВ-1.

30 мая 1942 года комиссия представителей ГБТУ КА и наркомата танковой промышленности проверила выполнение постановления ГКО по улучшению качества танков КВ. В своем докладе, направленном председателю ГКО И. Сталину, комиссия предлагала потребовать от Кировского завода следующее:

к 10 июня – закончить испытания восьми-скоростной коробки перемены передач, разработать технологию их производства и изготовить 25 штук новых КПП с новым главным фрикционом для сборки установочной партии КВ с этими агрегатами;

к 15 июня – провести подготовку производства по новым радиаторам и новому вентилятору системы охлаждения двигателя;

к 15 июня – довести до рабочих мест в цехах технологию изготовления всех новых деталей и узлов КВ с полной оснасткой, приспособлениями и инструментами.

Видимо этот доклад комиссии (а ее председателем был заместитель наркома танковой промышленности П.М. Зернов) сыграл не последнюю роль в появлении подписанного И.В. Сталиным 5 июня 1942 года постановления ГКО № 1878сс следующего содержания:

«Опыт боевого применения КВ-1 в воинских частях вскрыл следующие недостатки КВ:

1) Большой вес танка (47,5 т), что сокращает его боевую оперативность и усложняет условия боевой эксплуатации;

2) Недостаточная надежность коробки перемены передач вследствие недостаточной прочности шестерен первой и замедленной передач и картера;

3) Недостаточно интенсивная работа системы охлаждения двигателя, вследствие чего приходится часто производить переключе-

**Предшественник КВ-1С – тяжелый танк КВ-1. Весна 1942 года. Машина имеет литую башню и корпус изготовления завода № 200. Хорошо видны дополнительные бронелисты, приваренные к верхнему лобовому и переднему листам корпуса (фото из архива И. Переяславцева).**

ние скоростей с высших на низшие, что приводит к сокращению средних скоростей движения и ограничивает возможность полного использования мощности двигателя;

4) Недостаточная круговая обзорность танка из-за неудобного расположения смотровых приборов и отсутствия командирской башенки.

Кроме этих основных дефектов из армии поступают сообщения о дефектах сборки и изготовления отдельных узлов, в особенности дизеля танка, что свидетельствует о еще недостаточном контроле за изготовлением и сборкой танков и нарушении техпроцесса».

Согласно этому постановлению Челябинский Кировский завод должен был с 1 августа перейти на выпуск танков КВ массой не более 42,5 т.

На основании постановления ГКО нарком танковой промышленности подписал соответствующий приказ, согласно которому для уменьшения массы танка заводам УЗТМ и № 200 (они производили корпуса и башни для танков КВ) разрешалось уменьшить толщину следующих броневых листов: бор-

товых лобового и нижнего сварной башни с 75 до 60 мм, толщину стенок литой башни и бронезащиты пушки до 80–85 мм, а также уменьшить ее габариты за счет литейных форм (сохранив существующий диаметр погона), днища корпуса – до 30 мм, а также отказаться от экранировки лобового листа. Согласно этому же приказу, ЧКЗ должен был устанавливать на КВ более узкие гусеницы с траками шириной 650 мм (для уменьшения массы), а также новую восьмискоростную коробку перемены передач, новые радиаторы и вентиляторы. Этим же приказом выпуск КВ-1 массой 47,5 т сокращался.

Для обеспечения выполнения постановления правительства Кировскому заводу пришлось в спешном порядке решать ряд проблем. Если с восьмискоростной коробкой перемены передач и новой системой охлаждения все было более-менее ясно – они проходили испытания с весны, и к середине июня уже находились в более или менее отработанном виде, то с другими агрегатами дело обстояло не так гладко. Пришлось в спешном порядке разрабатывать новую конструкцию гусеницы – в июне-июле она

**Испытания первого образца танка КВ-1С № 15001. Район Челябинска, август 1942 года. Обратите внимание на грязевые щитки на передней части надгусеничных полок (АСКМ).**







испытывалась на трех танках KV (заводские № 25810, 10033 и 11021). Помимо меньшей ширины, гусеница имела траки через один без клыков. Масса одного нового трака была на 1,2 кг меньше прежнего, а всей гусеницы – на 262 кг. Таким образом, только на гусеницах удалось «сэкономить» более полутонны массы.

По сравнению с танком KV-1 на KV-1С была уменьшена до 60 мм толщина броневых листов, изменена форма кормы корпуса, установлена башня новой конструкции с командирской башенкой кругового обзора, новые смотровые приборы. Существенные изменения внесли конструкторы и в силовую передачу танка KV-1С, установив новый главный фрикцион, восьмискоростную коробку перемены передач с силуминовым картером (восемь скоростей вперед и две назад). Кроме того, на танке смонтировали радиаторы и вентилятор другой конструкции, изменили расположение аккумуляторов. В ходовой части применили облегченные опорные катки, ленивец и облегченные гусеницы уменьшенной ширины.

В результате всех этих изменений масса KV-1С снизилась до 42,3 т, возросла скорость (до 43,3 км/ч по шоссе), улучшилась

маневренность и надежность танка. Сборка двух первых KV-1С началась в середине июля 1942 года. Однако к этому времени ситуация с выпуском танков на ЧКЗ серьезно изменилась.

Учитывая сильно осложнившуюся обстановку на южном участке советско-германского фронта, Государственный Комитет Обороны принял решение об увеличении выпуска танков. В результате 3 июля 1942 года было подписано постановление ГКО № 1598сс, в котором среди прочего, был и пункт о развертывании в месячный срок производства танков Т-34 на Челябинском Кировском заводе. При этом производство KV существенно сокращалось. Руководство ЧКЗ пыталось отстоять выпуск тяжелых танков, обещая увеличить их производство и улучшить качество, но решение руководства страны было непоколебимым – армии нужны танки и в большом количестве.

Естественно, такое решение потребовало существенной перестройки работы всего завода – тридцатьчетверка для челябинцев была машиной новой и незнакомой. Пришлось в спешном порядке разрабатывать техпроцессы, переставлять оборудование,

**Второй опытный образец танка KV-1С (№ 15002), общий вид. Лето 1942 года. Хорошо видно, что имевшиеся на KV-1 дополнительные бронелисты на передней части корпуса отсутствуют. Обратите внимание на два смотровых прибора в крыше над местом механика-водителя (фото из архива И. Желтова).**



**Тот же танк что и на предыдущем фото, вид сзади. Лето 1942 года. Второй опытный образец танка KB-1С, общий вид. Хорошо видно, что крыша трансмиссионного отделения установлена под наклоном – на KB-1 она была горизонтальной. Также видны поручни для десанта на корпуса и башне танка (фото из архива И. Желтова).**

налаживать связи с предприятиями-смежниками...

На ЧКЗ сборку танков Т-34 решили вести на месте бывшего главного конвейера гусеничных тракторов С-65. Этот цех легче, чем другие, можно было переоборудовать для изготовления нового типа танка. Для организации производства Т-34 конструкторам и технологом ЧКЗ пришлось в предельно сжатые сроки заново разработать технологию более двух тысяч деталей, свыше 500 штампов, более пяти тысяч различных приспособлений. Все это требовало чрезвычайного напряжения всех ресурсов и сил работников завода. В результате, в августе из ворот ЧКЗ вышло 30 «тридцатьчетверок», а в сентябре Красная Армия получила уже 220 танков Т-34 челябинской сборки. В дальнейшем выпуск Т-34 на ЧКЗ продолжал расти. При этом около 75% оборудования Кировского завода было задействовано на производстве танков Т-34, на остальных мощностях производился тяжелый танк KB.

Вот в такой сложной атмосфере началась сборка двух первых образцов танка KB-1С.

С 28 июля по 26 августа 1942 года два образца KB-1С прошли государственные испытания на опытном заводе № 100.\* Но

еще до их окончания, 20 августа 1942 года, постановлением Государственного Комитета Обороны № 2192 «О выпуске улучшенных танков KB-1 и Т-34» KB-1С принимался на вооружение Красной Армии с организацией его производства на Челябинском Кировском заводе.

Прежде чем перейти к рассказу о серийном производстве KB-1С, хотелось бы сказать несколько слов о людях, разработавших и спроектировавших эту машину.

3 марта 1943 года нарком танковой промышленности И. Зальцман направил в комитет по Сталинским премиям при СНК Союза ССР письмо, в котором просил рассмотреть возможность получения премии первой степени за работу «Создание тяже-

---

*\* Создан в марте 1942 года в Челябинске как опытный завод № 100. Располагался на базе старого опытного завода, принадлежавшего до войны Челябинскому тракторному заводу. Завод № 100 имел свое конструкторское бюро, и занимался совершенствованием узлов и агрегатов тяжелых танков, а также проектированием новых боевых машин. Работал в тесной кооперации с Челябинским Кировским заводом.*



лого танка КВ-1С». В этом документе Зальцман писал:

«Авторским коллективом по объединенной теме являются:

Духов Николай Леонидович – заместитель главного конструктора Кировского завода;

Ермолаев Афанасий Семенович – главный конструктор опытного завода № 100;

Благодравов Александр Иванович – инженер-подполковник, преподаватель ВАММ им. Сталина;

Шашмурин Николай Федорович – старший инженер-конструктор Кировского завода;

Сычев Леонид Ефимович – старший инженер-конструктор Кировского завода;

Михайлов Герман Александрович – ведущий конструктор Кировского завода;

Стрекин Александр Натанович – инженер-конструктор Кировского завода;

Дедов Евгений Пантелеймонович – ведущий конструктор Кировского завода;

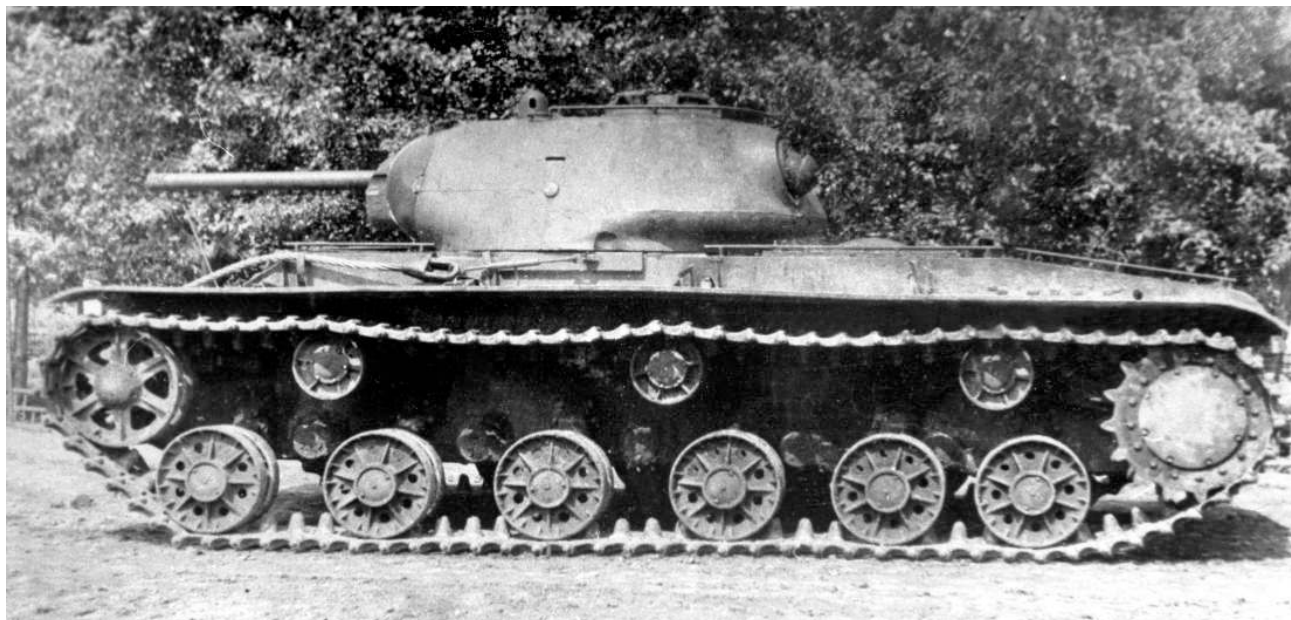
Синев Николай Михайлович – заместитель главного инженера завода № 100;

Лесохин Абрам Фалкович – ведущий конструктор Кировского завода.

Содержание проделанной работы:



**Один из создателей танка КВ-1С, конструктор Николай Федорович Шашмурин у памятника в Автово. 1990 год. На памятнике установлен первый образец КВ-85, представляющий собой корпус второго образца КВ-1С № 15002 с башней от танка ИС с 85-мм пушкой (из архива А. Смирнова).**



*Второй опытный образец танка KV-1С, вид справа. Хорошо видны опорные катки, а также то, что все траки гусеницы установлены с клыками – впоследствии на серийных KV-1С их чередовали с плоскими (фото из архива И. Желтова).*

*Испытания одного из первых серийных танков KV-1С. Август – сентябрь 1942 года. На фото машина преодолевает бетонную стенку (из архива И. Желтова).*





Опыт боевой эксплуатации в Отечественной войне нашего тяжелого танка KV показал, что наряду с высокими боевыми качествами, этот танк обладает и недостатками, затрудняющими в полной мере использовать высокие боевые качества танка. Рядом решений ГКО и по прямому указанию товарища Сталина, Кировский завод был обязан модернизировать тяжелый танк.

Эта работа в виде тяжелого танка KV-1С была выполнена указанным выше авторским коллективом под непосредственным руководством главного конструктора т. Котина Ж.Я.

Новый тяжелый танк KV-1С при одном и том же вооружении, что и у его предшественника – танка KV-1, отличается от последнего следующими улучшениями:

1. Вес танка KV-1С снижен на 11%.
2. В танке KV-1С установлена новая 8-скоростная коробка перемены передач и новое многодисковое главное сцепление, значительно повысившее гибкость и надежность управления.
3. В танке KV-1С основные агрегаты трансмиссии: бортовые передачи, тормоза и редукторы использовались из танка KV-1 после их значительной конструктивной переработки, в результате чего были устранены ранее обнаруженные недостатки.
4. В танке KV-1С установлена оригинальная схема охлаждения мотора с новым ти-

пом пластинчатых масляного и водяных радиаторов, и вентиляторной установкой, что позволило: радикально улучшить качество системы охлаждения моторной установки, использовать полностью мощность двигателя и исключило ранее имевшиеся недостатки.

5. Уменьшенный вес, надежная работа и более высокие технические данные новых и улучшенных агрегатов трансмиссии и системы охлаждения моторной установки, позволили значительно повысить динамическую характеристику танка KV-1С против его предшественника – танка KV-1.

- а). Максимальная скорость повышена на 40%.
- б). Средняя скорость движения повышена на 25–30%.
- в). Расход топлива и смазки на 1 км пути уменьшен на 10–12%.

6. Конструктивной разработкой агрегатов и деталей нового танка KV-1С обеспечено также значительное упрощение технологичности конструкции, снижение трудоемкости производства и сокращение расхода дефицитных материалов. Так, например, изготовление нового типа пластинчатых радиаторов сокращает расход листового алюминия на 100 кг на каждый танк.

Опыт последних зимних операций целиком подтверждает высокие боевые качества нового тяжелого танка KV-1С, наибо-

***Тот же танк, что и на предыдущем фото, вид слева. Август – сентябрь 1942 года. Машина уже оснащена гусеницами с чередованием плоских траков и траков с кльком (из архива И. Желтова).***

**Обслуживание  
КВ-1С гвардии  
лейтенанта Котина.  
Лето 1943 года,  
Юго-Западный  
фронт,  
9-й гвардейский  
танковый полк  
прорыва.  
Это машина  
с корпусом  
от КВ-1 –  
хорошо видна  
дополнительная  
бронировка  
на лобовом листе  
корпуса, в которой  
прорезаны два  
окна смотровых  
приборов механика-  
водителя.  
Такие КВ-1С  
с «утяжеленным»  
корпусом (от КВ-1)  
поступили  
на вооружение  
всего трех полков  
(РГАКФД).**

лее мощного из всех танков этого класса, применяемых и по настоящее время на полях войны.

Постановлением ГКО № 2192сс от 20.08.42 г. новая конструкция танка КВ-1С была утверждена и принята для серийного производства».

Как видно из документа, основной проблемой КВ-1 была ненадежная трансмиссия. А для КВ-1С была создана новая, более надежная конструкция – четырехступенчатая коробка перемены передач с демультипликатором, обеспечивающая восемь передач вперед и две назад. Разработал эту коробку Николай Федорович Шашмурин, талантливый конструктор. И не случайно его фамилия стоит третьей в списке на Сталинскую премию – Н. Духов и А. Ермолаев являлись одними из руководителей КБ ЧКЗ и завода № 100, в их ведении, помимо проектирования КВ-1С, находилось значительное количество опытных работ и вопросов, связанных с обеспечением серийного производства танков. А Шашмурин был конструктором, отвечавшим непосредственно за создание нового тяжелого танка. Автору книги посчастливилось быть знакомым с Никодем Федоровичем в течение послед-

них лет его жизни, и хотелось бы сказать несколько теплых слов об этом человеке, чтобы люди помнили, что среди имен Котина, Духова, Ермолаева и других конструкторов советских тяжелых танков была и фамилия Шашмурина, фамилия выдающегося конструктора, много сделавшего для отечественного военного и послевоенного танкостроения.

Помню, как в далеком 1990 году мой питерский друг Саша Смирнов познакомил нас с Шашмуриным, и последний, представился: «Дед!» Так мы его и звали – Дед, именно с большой буквы (да он и не возражал), так между собой зовем и сейчас, спустя двадцать с лишним лет...

Николай Федорович Шашмурин оставил воспоминания, точнее – записи своих некоторых мыслей о развитии отечественного танкостроения, о людях, с которыми работал, о конструкторах и руководителях промышленности того времени. Причем зачастую оценки эти довольно жесткие, но думается, что Николай Федорович имел на это право – он работал с этими людьми, хорошо знал многих из них. Да и его заслуги в области танкостроения позволяли ему делать это – две Сталинские премии, орден Ленина







и Отечественной войны II степени были получены им не просто так, а заработаны тяжелым каждодневным трудом...

Может кому-то сегодня эти слова покажутся слишком высокопарными и «ура-патриотическими», однако говоря о Николае Федоровиче следует смело сказать, что он был из той, негибаемой когорты советских людей, которые бескорыстно работали на благо Родины и отдавали ей свой труд, свой талант, свои знания, да и здоровье без остатка. Даже будучи уже в 80-летнем возрасте Шашмурин проявлял свой стальной характер и выдержку. Несмотря на болезни тяжелые жизненные условия, Николай Федорович всегда старался держать себя гордо и непреклонно. Являясь настоящим питерским интеллигентом с большой буквы, он до конца своих дней, честно отстаивал свою правоту и точку зрения на историю отечественного танкостроения. В условиях нашей непростой и далеко не безоблачной жизни Шашмурин продолжал оставаться простым, культурным и добродетельным человеком. А быть порядочным человеком ой как непросто...

Тем более безынтересно привести некоторые воспоминания Н. Шашмурина о танке KV-1С:

«Когда танк KV-1 в 1942 году был снят с производства в связи с конструктивны-

ми дефектами, к великому счастью удалось создать и внедрить новые узлы и механизмы, в том числе и по трансмиссии. На танке KV-1С была существенно ослаблена броневая защита – лобовая со 105 до 75 мм, бортовая с 75 до 60 мм. Таким образом, этот тяжелый танк под индексом KV-1С по защите практически сравнялся со средним танком Т-34 (в разговорах Шашмурин часто называл KV-1С «танком с ободранной броней». — *Прим. автора*). Следует отметить особо, что мне удалось (а это очень непросто) в новой конструкции трансмиссии (КПП) получить наряду с ее надежной работой также и существенное увеличение скорости танка, с 34 км/ч до 42 км/ч. Этот танк имел массу 44 т, в то время как Т-34-29 т. Пример убедительно свидетельствует о значении роли общей компоновки танка и исполнительном мастерстве его создателей...

Так на перепутье появилась новая модификация тяжелого танка KV-1С, в основе которой было заложено решение проблемы надежности и маневренности танка. Понятно, что инерция действия предшествующих «ошибок» исключала возможность сейчас восстановить права по усилению брони и огневой мощи тяжелого танка. Машина была надежна, имела хорошую маневренность. Жаль только, что их было еще мало,

**До настоящего времени сохранился единственный экземпляр KV-1С с «утяжеленным» корпусом от KV-1 – он установлен в качестве памятника в поселке Парфино Новгородской области (фото А. Смирнова).**