

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДКИ ДАЛЕКИЕ И БЛИЗКИЕ	6
ТРУДНЫЙ ПУТЬ В СЕРИЮ	51
ХАРЬКОВСКАЯ ЭПОПЕЯ	87
«ТАНК-ИСТРЕБИТЕЛЬ»	153
СДЕЛАНО В СТАЛИНГРАДЕ	160
ТАНКИ ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ	202
ПРОИЗВОДСТВО ТАНКОВ Т-34	
В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ	268
ОГНЕМЕТНЫЕ ТРИДЦАТЬЧЕТВЕРКИ	315
ЭКРАНИРОВКА ТРИДЦАТЬЧЕТВЕРОК	327
ПОСЛЕ ВОЙНЫ	340
ОРГАНИЗАЦИЯ ЧАСТЕЙ И СОЕДИНЕНИЙ, ИМЕВШИХ НА ВООРУЖЕНИИ ТАНКИ Т-34	346
В БОЯХ ВТОРОЙ МИРОВОЙ	358
ПРОТИВ ТИГРОВ И ПАНТЕР	452
ТАНКОВЫЕ АСЫ	457
ИТОГИ ВОЙНЫ	463
СЛУЖБА ПОСЛЕ ВОЙНЫ	477
ЛУЧШИЙ ТАНК ВТОРОЙ МИРОВОЙ	485



ВВЕДЕНИЕ

Пожалуй, ни один танк не снижал такой популярности и известности, как советский Т-34. Именно эта машина стала для нашей страны символом Победы во Второй мировой войне, именно тридцатьчетверка стоит на многочисленных памятниках нашим солдатам-освободителям как у нас в стране, так и за рубежом. Об этом танке написано множество книг и статей, и число их постоянно растет. Однако многие из них содержат большое количество ошибок и не вполне корректных рассуждений.

Предлагаемая читателям книга называется «Танк Т-34: первая полная энциклопедия», автор не считает ее таковой. Для него это, прежде всего, попытка рассказать о самом танке, по возможности показать, что история этой машины не так проста, как часто преподносится. По первоначальному замыслу, книга должна была иметь другую структуру. Но издателю книга виделась иной — пришлось провести перекомпоновку материала, в результате чего получилась работа, отличающаяся от ранее задуманной.

Автор не ставил перед собой задачу, что называется закрыть тему полностью. Да это и невозможно, ведь танк Т-34 — это целая эпоха в истории не только нашей страны, но и мира. В работе сделаны попытки разобраться с некоторыми «мифами» в истории этой боевой машины, по-

лучившими хождение в литературе и сети Интернет в последние годы. Это касается, прежде всего, участия тех или иных конструкторов в проектировании Т-34 на начальном этапе его создания, вопросов модернизации под индексом Т-34М, танка Т-34 с 57-мм пушкой и некоторых других. Кроме того, сделана попытка рассказать о системе приемки готовых тридцатьчетверок на заводах промышленности и о методике подсчета выпущенных машин. Это сделано с целью показать, что производство танка Т-34 в годы Великой Отечественной войны являлось процессом значительно более сложным и многогранным, нежели его представляют в некоторых работах.

Из-за ограниченного (несмотря на почти 500 страниц!) объема книги, рассказать обо всех нюансах в истории этого знаменитого танка здесь не представляется возможным. Поэтому, предвидя неизбежную критику, хочется сказать, что в данной версии автор написал о том, что считал нужным и более важным.

При подготовке книги использовались главным образом материалы и документы Российского государственного архива экономики (РГАЭ) и Центрального архива Министерства Обороны (ЦАМО), и в меньшей степени Российского государственного военного архива (РГВА) и Рос-

сийского государственного архива кинофотодокументов (РГАКФД). По первоначальному плану в книге должны были быть ссылки на источники, но из-за их большого объема (пять страниц только на 40% текста) автор от них отказался.

Хочется искренне поблагодарить всех тех, кто помогал в работе над данной книгой: музейный комплекс «История танка Т-34» и лично заместителя директора по науке Игоря Желтова, проект «Немиров-41» (сайт <http://nemirov41.forum24.ru>) и лично Андрея Карпова, Александра Буйлова и Юрия Пашолока, предоставившим в распоряжение автора интересные документы и материалы, а также Александра Лагутина, Александра Смирнова и Михаила Свирина и Йохана Фолерта. Без их помощи материалами и консультациями завершение данной работы было бы затруднительно.

Особую благодарность хочется выразить моему лучшему другу и соратнику Нине Соболевой за всестороннюю помощь и поддержку при работе над данной книгой.

Свои предложения, замечания и дополнения присылайте по адресу: 121096, Москва, а/я 11, Колодийцу Максиму Викторовичу, или на e:mail — magazine@front.ru. Не обещаю, что отвечу быстро, но по возможности постараюсь ответить всем.

ПРЕДКИ ДАЛЕКИЕ И БЛИЗКИЕ

Без сомнения, побудительным мотивом для проектирования новых типов танков, завершившихся созданием знаменитой тридцатьчетверки, стали конструкторские работы, проводимые молодым изобретателем-самоучкой Н.Ф. Цыгановым. Летом 1934 года он разработал автоматическую сцепку для танков Т-26, Т-27 и БТ, за что нарком обороны К. Ворошилов наградил его золотыми часами и произвел из младшего командира в командиры взвода. Выступая с речью перед 4-м танковым полком, Ворошилов отдал приказ — «создать новый двигатель для танка БТ, с которым он может быть превращен в еще более грозную боевую машину». Присутствовавший при этом командующий войсками Украинского военного округа И. Якир поручил выполнение за-

Танк А-34 № 1, общий вид. Харьков, 1940 год. Обращает на себя внимание качество внешней отделки машины (РГАЭ).

дания наркома группе изобретателей во главе с Цыгановым.

К апрелю 1935 года был проект танка БТ с новым двигателем, имевшим при движении на колесном ходу три пары ведущих (2, 3, 4-я) и управляемых (1, 2, 4-я) колес. При этом предполагалось переделывать только ходовую часть БТ-2 и БТ-5, в остальном машины не менялись. Группа Цыганова дала проекту такого танка с приводом на шесть пар катков обозначение БТ-ИС (ИС — Иосиф Сталин).

Проект получил одобрение наркома обороны К. Ворошилова, и к июню 1935 года опытный образец БТ-ИС (на базе БТ-2) собрали на ремонтном заводе № 48 под Харьковом. В течение нескольких месяцев велись интенсивные испытания нового танка. Они показали, что по сравнению с серийными БТ машина обладает более высокой маневренностью на колесном ходу, сохраняет подвижность при потере одного или даже двух катков. Правда, надежность работы при-

водов колесного хода оставляла желать лучшего.

15 ноября 1935 года о результатах испытаний БТ-ИС доложили наркому обороны К. Ворошилову и наркому тяжелой промышленности С. Орджоникидзе. Вскоре последовал их совместный приказ дирекции Харьковского паровозостроительного завода (ХПЗ) об оказании группе Цыганова всей необходимой помощи, а также изготовлении в 1936 году 10 танков БТ-ИС (на базе БТ-5) силами ремзавода № 48.

Сборка десяти БТ-5-ИС завершилась осенью 1936 года. При их создании основной упор делался на повышение проходимости, особенно на колесном ходу, а также повышении запаса хода. После длительного периода различных испытаний (включая пробег Харьков — Москва) в июне 1937 года комиссия, проводившая испытания, рекомендовала принять БТ-ИС на вооружение. По решению Автобронетанкового управления





(АБТУ) Красной Армии предполагалось до конца года изготовить на заводе № 48 5-10 БТ-ИС (с наклонными бортами) из ремонтных БТ-5, а в 1938 году выпустить с этого же завода около 3000 БТ-ИС. Но этим планам не суждено было сбыться.

Помимо БТ-ИС Цыганов известен еще по одной интересной машине — танку БТ-СВ, имевшему также второе название — «Черепаша». Его основным отличием от БТ-7 стал корпус и башня, листы которых располагались под большими углами наклона к вертикали (15 — 58 градусов). Этот танк рассматривался как макетный образец, и был изготовлен из обычной (не броневой) стали. БТ-СВ проходил заводские испытания зимой 1937 — весной 1938 годов.

В июле 1935 года, после испытаний первого образца БТ-ИС, конструкторское бюро Т-2К (Т — танковый отдел, 2 — номер отдела, К — конструкторское бюро) ХПЗ получило от АБТУ РККА тактико-технические требова-

ния на разработку нового танка, получившего обозначение БТ-9. Предполагалось создать боевую машину массой 14 — 15 т с 13 — 25 мм броней, установленной под большими углами наклона к вертикали, вооруженную 45 или 76-мм пушкой, четырьмя пулеметами ДТ (спаренный, в нише башни, в лобовой части корпуса и зенитный) и огнеметом. В качестве силовой установки предусматривалось использовать карбюраторный двигатель М-17Т или дизель БД-2, в ходовой части применялось пять опорных катков на борт (из них 4 ведущих и один управляемый), а также синхронизация колесного и гусеничного ходов. Схему трансмиссии колесного хода предполагалось выполнить по образцу танка БТ-ИС конструкции Н. Цыганова.

Однако конструкторское бюро ХПЗ не смогло справиться с этой задачей: и без того малочисленное, оно было перегружено работами по обеспечению серийного производства танков

Испытания танка БТ-2-ИС на колесах. 1935 год. Создание этой машины можно считать отправной точкой для работ, приведших к появлению знаменитой тридцатьчетверки (АСКМ).

БТ-7, проектированию артиллерийского БТ-7А и машины с дизельным двигателем А-8. К июню 1936 года ситуация в КБ осложнилось: из войск стали поступать рекламации на массовые случаи выхода из строя коробок перемен передач новых танков БТ-7 (к этому времени РККА получила их без малого 700 штук). Армия забила тревогу, БТ-7 стали открыто называть «вредительским» танком, и военная приемка на ХПЗ получила распоряжение прекратить прием новых боевых машин. В результате спешно проведенного расследования выяснилось, что при эксплуатации у БТ-7 происходит разрушение стенок картера и подшипников промежуточного вала

коробки перемены передач. Причину этого нашли быстро — оказалось, что при проектировании БТ-7 конструкторы не учли возросший более чем на 60 % крутящий момент двигателя М-17 по сравнению с мотором М-5, установленном на танке БТ-5. А так как на БТ-7 использовалась коробка перемены передач БТ-5 (в ней усилили только одну пару шестерен), то во время работы двигателя новой машины происходило разрушение деталей КПП.

В спешном порядке КБ ХПЗ занялось устранением этого дефекта, и вскоре с конвейера стали сходить БТ-7 с усиленной коробкой, одновременно происходила ее замена и на ранее выпущенных танках.

Летом 1936 года обвиненный в выпуске «вредительских танков» начальник конструкторского бюро ХПЗ А. Фирсов был отстранен от должности. Несмотря на это, он продолжал

Испытания последнего образца БТ-ИС на базе БТ-5. 1939 год. Машина имеет дополнительную бронировку бортов, установленную под наклоном (АСКМ).

работать в КБ в качестве рядового инженера вплоть до марта 1937 года, когда его арестовали*. Естественно, что все это обстоятельства не могло не сказаться на ходе проектирования в КБ ХПЗ.

В декабре 1936 года приказом начальника 8-го главного управления наркомата оборонной промышленности Неймана начальником КБ отдела 100 завода № 183 имени Коминтерна** назначается 38-летний инженер Михаил Ильич Кошкин.

Сегодня многие авторы, пишущие об истории советского танкостроения, по-разному оценивают Кошкина и его роль в создании танка Т-34. В последнее время особенно популярной стала версия о том, что Кошкин являлся партийным функционером

и не имел отношения к конструированию этой знаменитой боевой машины, а основную роль в ее проектировании, особенно на начальной стадии, сыграл адъюнкт Военной академии механизации и моторизации А.Я. Дик. Попробуем в этом разобраться.

Биография Михаила Кошкина во многом походила на биографии большинства молодых людей того времени. Он родился 21 ноября 1898 года в деревне Брынчаги Ярославской губернии в семье крестьян. В 1912 году Кошкин уехал на работу в Москву, откуда в сентябре 1917 года призывается в армию. В следующем году он добровольцем вступает в РККА, а в 1919 году — во Всероссийскую коммунистическую партию больше-

* *Афанасий Осипович Фирсов умер в лагере в 1943 году. Реабилитирован в 1956 году.*

** *Осенью 1936 года 8-е главное управление наркомата тяжелой промышленности, в состав которого входили танкостроительные заводы (в том числе и ХПЗ), передали в состав наркомата оборонной промышленности. В связи с этим предприятия получили номера: например, завод имени Ворошилова — № 174, завод опытного машиностроения имени Кирова — № 185, а ХПЗ — № 183 имени Коминтерна. Одновременно на заводе № 183 ввели новую нумерацию подразделений, по которой Т-2К стало именоваться КБ отдела 100, а затем — КБ 190 отдела 100 (последний занимался обеспечением выпуска танков БТ).*





Танк БТ-СВ-2 спроектированный Н. Цыгановым, на испытаниях. 1939 год. На этой машине, создававшейся параллельно с А-20, отработывалась схема бронекорпуса с наклонным расположением листов (АСКМ).

виков – ВКП (б). Причем делает он это сознательно и без принуждения, что говорит о его полной поддержке советской власти (мы не будем вдаваться в дискуссию о том, насколько эта власть была хороша или плоха, но для попытки понимания дальнейших действий Кошкина это важно).

В 1921 году Кошкина направляют на учебу в московский Коммунистический университет имени Я. Свердлова, после окончания которого в 1924 году его назначают директором кондитерской фабрики в городе Вятка. С 1927 года Михаил Кошкин становится членом Вятского губернского комитета ВКП (б), занимая в нем различные должности (губернский комитет являлся не столько партийным, сколько административно-хозяйственным органом, соответствующим современной администрации области или края).

Должности, которые занимал Кошкин в 1924–1929 годах, позволили ему получить ценный опыт руководящей и организаторской работы, причем в довольно трудных условиях.

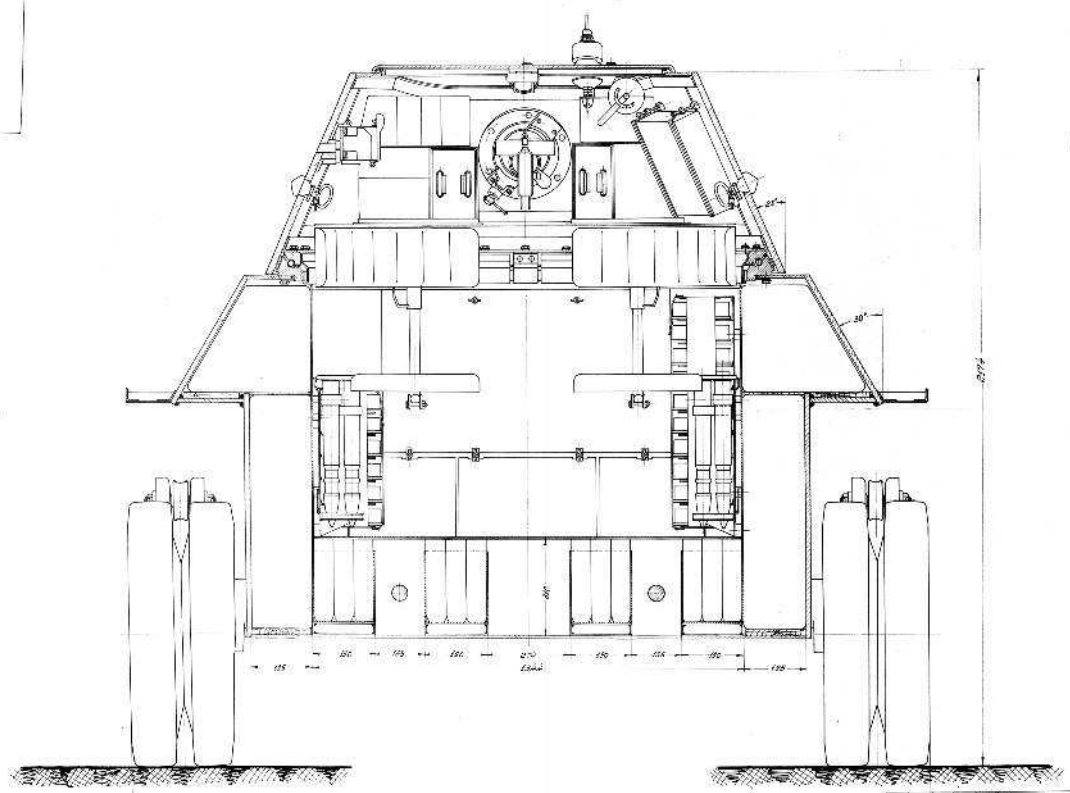
А то, что работать в то время было достаточно тяжело не вызывает никаких сомнений – закончилась Гражданская война, промышленность и сельское хозяйство находились в упадке. Для налаживания нормальной жизни в кратчайшие сроки требовались талантливые и твердые руководители, преданные новой власти и мыслящие по государственному. То, что Кошкин зарекомендовал себя на руководящей партийной работе с самой лучшей стороны не вызывает сомнений – в 1929 году по распоряжению ЦК ВКП (б) вместе с другими «партийцами» первого набора он направляется на учебу в Ленинградский машиностроительный институт и поступает на факультет «Автомобили и тракторы».

Это было сложное время – началась первая пятилетка, в стране активно шла индустриализация. Но своих технических кадров у Советского Союза не было, а инженеры «дореволюционной» закваски часто вызывали недоверие: только что завершился процесс «Промпартии» и «Шахтин-

ское дело», и на всех уровнях активно обсуждались факты «вредительства в промышленности». Для того чтобы в кратчайшие сроки подготовить новые кадры, иметь среди представителей технической интеллигенции старой школы своих специалистов, которые могли бы разобраться в производственных вопросах и понять, действительно ли имело место вредительство или это обычная халатность, и направлялись на учебу в ВУЗы хорошо зарекомендовавшие себя на руководящей работе молодые коммунисты. Возможно, сейчас такой подход покажется странным или нелепым, но тогда многое воспринималось по-другому. Причем молодежь, направляемая на учебу, была искренне предана советской власти, верила и в

230-с

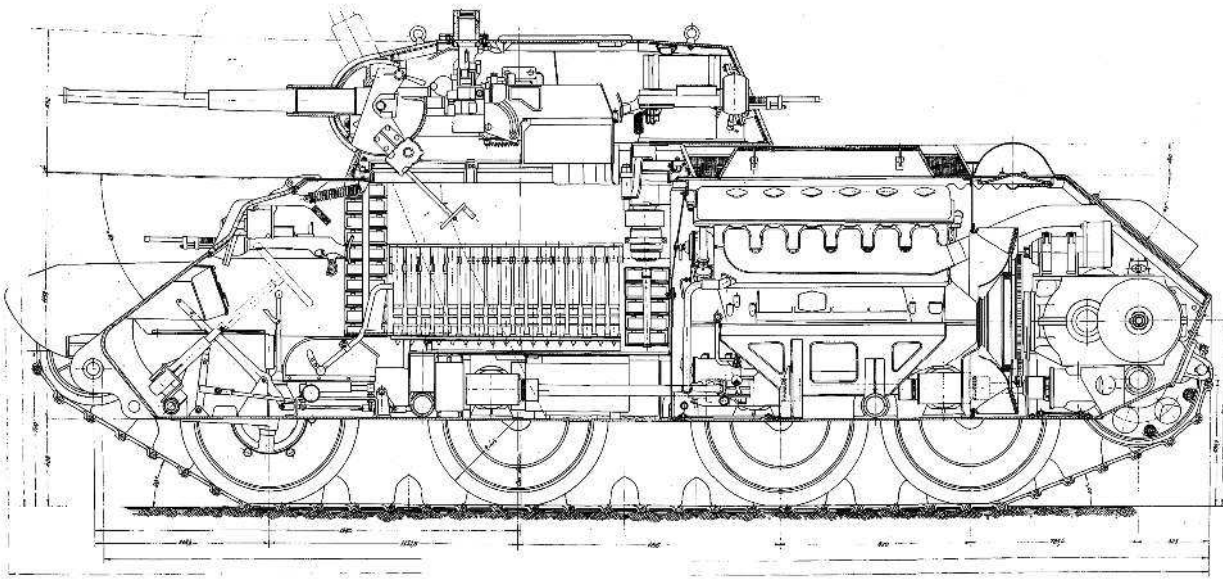
Секретно



2500

Копия чертежа	Лист	№	17-20
Исполнитель	Проверено	№	230-с
Дата			

Поперечный и продольные разрезы танка А-20 (копии подлинных чертежей). Они подписаны А. Морозовым – 5 марта 1938 года и М. Кошкиным – 14 марта 1938 года.





светлое будущее нашей страны, и в факты вредительства в промышленности. А самое главное, она всеми силами хотела принести своей Родине пользу. Все это сказано для того, чтобы стало понятно – то было совсем другое время, отличное от нашего, со своими ценностями и идеалами. Поэтому при анализе действий людей 1930–1940-х годов нужно стараться делать это не с позиций сегодняшних дней (а в основном происходит именно так), а попытаться понять мотивацию поступков применительно к тем далеким от нас годам.

В 1934 году, после окончания института, Михаила Кошкина направили на работу в конструкторское бюро завода опытного машиностроения имени Кирова. Это предприятие являлось своего рода научно-исследовательским институтом и занималось разработкой новых образцов бронетанковой техники и вооружения. Здесь работали наиболее грамотные и образованные советские танковые конструкторы: Гинзбург, Сяченцов, Шукалов, Барыков и другие. За короткое время Кошкин «вырос» от ря-

дового инженера до начальника конструкторского отдела, а затем и до заместителя начальника КБ. 11 апреля 1936 года за участие в разработке танков Т-46-1 и Т-29 его наградили орденом Красной Звезды. Мало кто знает, что эти колесно-гусеничные машины, создававшиеся на замену Т-26 и Т-28, в 1936 году приняли на вооружение Красной Армии. Однако вскоре выяснилось, что и Т-46-1, и Т-29 оказались очень дорогими в производстве и сложными в эксплуатации. В результате, после изготовления нескольких опытных экземпляров Т-46-1 и Т-29 дальнейший их выпуск прекратили, и машины сняли с вооружения РККА. Но на момент создания казалось, что новые танки удались, и их конструкторов наградили. Некоторые авторы говорят о том, что Кошкин получил орден «за компанию», являясь секретарем партийной организации. Однако на нескольких имеющихся в распоряжении автора чертежах Т-29 есть подпись Кошкина как начальника конструкторского отдела, что говорит о его участии в проектировании этого танка. Есть

Опытный образец танка А-20 на испытаниях, 1939 год (АСКМ).

и другие документы, свидетельствующие о том, что Михаил Кошкин получил свою Красную Звезду вполне заслуженно, являясь заместителем начальника КБ завода имени Кирова и принимая активное участие в работах по Т-46 и т-29. Кстати, в то время еще не существовало практики награждать «за компанию» – в середине 1930-х ордена за заслуги в оборонной промышленности надо было действительно заработать. А похвастаться орденами за проектирование новых образцов танков в 1936 году могли весьма немногие, не более 10 человек (для примера: О. Иванов, С. Гинзбург, Н. Баранов за разработку Т-28 (орден Ленина), К. Сиркен за организацию серийного производства Т-26 (орден Красной Звезды), А. Фирсов за танки БТ (орден Трудового Красного Знамени).

Таким образом, нет ничего удивительного в том, что при выборе человека на должность начальника конструкторского бюро завода № 183

остановились на Кошкине: к этому времени он имел опыт руководящей и конструкторской работы, получил орден за участие в проектировании новых танков, и, что тогда было немаловажным обстоятельством, был большевиком, преданным делу партии (возможно, сейчас этот аргумент звучит странно, но в то время членство в ВКП (б) значило многое).

Нет никаких сомнений в том, что новый начальник танкового КБ завода № 183 являлся талантливым организатором. А ведь для главного конструктора умение принять нужные решения, отстоять их и «пробить» наверху, всегда являлись одним из главных качеств. Без умения организовать работу и правильно распределить имеющиеся в распоряжении силы и средства никакая работа не может быть доведена до конца, даже если над ней работают самые гениальные инженеры и конструкторы.

Общий вид колесно-гусеничного танка А-20, 1939 год (АСКМ).

А Михаил Кошкин, без сомнения, относился именно к таким людям, которые могли «организовать процесс так, чтобы все вертелось и работало», а также всеми силами и средствами отстаивали принятые решения. Кстати, именно за свой характер, упорство и умение настоять на своем, на заводе № 183 Михаила Кошкина прозвали «Ярый». И многие ветераны-харьковчане отзывались о Кошкине очень хорошо. Рассказывали, что он пытался сделать все возможное, чтобы сотрудники избежали репрессий, волна которых накрыла предприятие в 1937 – 1938 годах, помогая в решении различных бытовых проблем, начиная от получения жилья и заканчивая устройством детей в школу.

Придя в конце 1936 года на завод № 183, Кошкин сразу же столкнулся с целым рядом проблем. Оказалось, что в конструкторском бюро не хватает людей для выполнения всех поставленных задач – к этому времени КБ вело работы по более чем по 10 различным темам – проектирование

разработка и введение в серию новой конической башни для БТ-7, работы по утеплению бетешек для их эксплуатации зимой в условиях Забайкалья, дизельный танк А-8 и ряд других – и это, не считая задания по БТ-9.

Поэтому нет ничего удивительного в том, что новый начальник КБ все силы бросил на решение текущих задач производства, а проектирование БТ-9 (кстати, полученное заводом за полтора года до прихода Кошкина) оставил что называется «на потом». Такие действия Кошкина можно оправдать – ведь при выдаче задания на проектирование БТ-9 вопрос о его принятии на вооружение не стоял, а вот за срыв выпуска новых вариантов серийных БТ-7 могли спросить, и очень строго (тем более что перед глазами был пример с бывшим начальником КБ А. Фирсовым). А при разработке БТ-9 конструкторы должны были, прежде всего, отработать новые узлы и технические решения (колесно-гусеничный ход с приводом на шесть катков, дизельный двигатель, наклонное расположение бронелистов), которые





Танк А-20 преодолевает подъем на колесном ходу, 1939 год (АСКМ).

В июне 1937 года по личному распоряжению заместителя начальника АБТУ РККА Г. Бокиса, бригадинженер Свиридов поручил адъютанту Военной академии механизации и моторизации (ВАММ) имени Сталина военному инженеру 3-го ранга Адольфу Яковлевичу Дик проработать вариант колесно-гусеничного танка БТ-9. Но почему именно ему? Для того чтобы ответить на этот вопрос, познакомимся с биографией этого человека.

Еще учась в ВАММ имени Сталина, Адольф Дик активно занимался научной работой, в частности разработкой вопросов повышения подвижности танков, опубликовав на эту тему две статьи в «Автобронетанковом журнале». В ноябре 1936 года Дик закончил ВАММ с золотой медалью. При выпуске молодого способного военного инженера поощрили денежной премией (500 рублей) — за отличную учебу и проведенную им научную работу. Премию вручал заместитель начальника АБТУ РККА Г. Бокис — он следил за успехами наиболее способных выпускников ВАММ и принимал деятельное участие в их дальнейшей судьбе.

После завершения учебы А. Дика направляют в войска, но уже в мае 1937 года по личному распоряжению Бокиса его включают в комиссию по рассмотрению возможности улучшения управляемости танка Т-46-1, а в июне того же года Дик становится адъютантом ВАММ. Как видно, Адольф Дик был способным и грамотным военным инженером — поэтому нет ничего удивительного в том, что ему поручили заняться разработкой нового колесно-гусеничного танка на заводе № 183. Вопрос об этом Бокис согласовал с начальником 8-го главного управления НКОП Нейманом, а последний поручил Кошкину передать в распоряжение молодого адъютанта трех конструкторов из КБ.

Михаил Ильич Кошкин — начальник конструкторского бюро, главный конструктор завода № 183 в 1936–1940 годах (ЦМВС).

в перспективе можно было бы использовать на новых танках.

В январе 1937 года руководство АБТУ РККА, впечатленное результатами испытаний танков БТ-ИС конструкции Н. Цыганова, приняло решение о развертывании серийного производства БТ-7-ИС. В 1937 году предполагалось изготовить на заводе № 183 партию из 100 таких машин, отличавшихся от серийного БТ-7 лишь наличием привода на шесть опорных катков при движении на колесном ходу. Проектирование новой боевой машины и подготовку документации для серийного выпуска, естественно поручили КБ 190 под руководством Кошкина.

Задание по БТ-7-ИС осложнило и без того непростую ситуацию в конструкторском бюро — людей и без того не хватало для выполнения всех поставленных задач. Не исключено, что в такой ситуации Кошкин сумел убедить свое непосредственное руководство в лице начальника 8-го управления наркомата оборонной промышленности Неймана в необходимости заниматься в первую очередь вопросами обеспечения серийного производства БТ-7 в ущерб разработке новых танков (в это время готовили к выпуску БТ-7 с конической башней). Возможно, что заказчик — АБТУ РККА — пошло бы на то, чтобы сдвинуть сроки сдачи проектов БТ-9 и БТ-7-ИС, если бы не война в

Испании. Участие в боях танков Т-26 и БТ-5, поставляемых СССР республиканцам, показало необходимость срочного улучшения их боевых характеристик. В результате, в марте 1937 года под нажимом АБТУ КБ отдела 100 завода № 183 в спешном порядке приступило к проектированию новой машины БТ-9.

Проект, представленный на рассмотрение военных 21 мая 1937 года, вызвал много нареканий. Более того, не удовлетворенное работой конструкторского бюро, руководство автобронетанкового управления решает привлечь к изготовлению нового танка своих людей.





Танк А-20 во время испытаний на гусеничном ходу (АСКМ).

Естественно, приход Дика и требование передать ему трех конструкторов не вызвало радости у начальника КБ, что вполне объяснимо. Попытайтесь представить себя на месте Кошкина: на тебе и твоих подчиненных масса работ по проектированию, не считая задания на разработку двух новых танков (БТ-9 и БТ-7-ИС), людей катастрофически не хватает, конструкторов и инженеров периодически вызывают на допросы (следствие о «вредительских» коробках перемены передач еще не закрыто), обстановка в коллективе нервная. А тут приходит молодой человек (едва ли Дик было больше 25–26 лет), присланный «сверху», который берется спроектировать новую боевую машину. Мало того, в его распоряжение надо выделить трех конструкторов. Как бы поступил в данном случае ты, уважаемый читатель? Вряд ли был бы в восторге, и наверняка не стал бы сразу отдавать людей, которых у тебя и без того не хватает. А коль уж отдать

все равно пришлось бы, то, естественно, далеко не самых лучших.

Дело осложнялось и поисками на заводе № 183 «вредителей», которыми занимались органы НКВД: в такой ситуации многие видели в Дике «засланного казачка». Это обстоятельство, естественно, не способствовало нормализации отношений Дика с работниками конструкторского бюро.

Но как бы там ни было, с конца мая 1937 года на заводе № 183 проектирование нового танка стало вестись активными темпами и сразу же по двум направлениям: в КБ отдела 100 доводили свой вариант, представленный еще 21 мая, а Дик разрабатывал свою машину. А вскоре необходимость создания нового танка, который смог бы находиться в производстве не менее трех лет и соответствовал бы требованиям современной войны, была подтверждена на самом высшем уровне.

15 августа 1937 года на заседании Комитета обороны при Совете народных комиссаров (СНК) СССР обсуждался вопрос о создании для воору-

жения Красной Армии новых типов танков с учетом опыта боев в Испании. В принятом по итогам этого постановления № 94 сс, среди прочего предполагалась разработка новой колесно-гусеничной машины типа БТ массой 13–14 т, с 20–25 мм броней и дизельным двигателем, вооруженной 45 или 76-мм пушкой и двумя пулеметами ДТ. Таким образом, если до этого момента работы по БТ-9 являлись инициативой АБТУ РККА, и вопрос о его принятии на вооружение не поднимался (как уже говорилось, основной задачей являлась отработка конструкции отдельных узлов и агрегатов), то теперь требовалось создать новый танк, который должен был заменить в Красной Армии машины серии БТ. При этом задание исходило непосредственно от руководства страны, что требовало выполнить его в сжатые сроки.

К этому моменту определенные объемы работы на заводе № 183 были выполнены, но при этом между Диком, которого поддерживало АБТУ РККА, и руководством КБ возникла спорная ситуация. Ее хорошо иллю-



**Танк А-32 (с 76-мм пушкой Л-10),
общий вид. 1939 год (АСКМ).**

стрирует письмо районного инженера* АБТУ РККА военинженера 2-го ранга Сапрыгина, направленного на имя заместителя начальника автобронетанкового управления Г. Бокиса 20 августа 1937 года:

«Ход нового проектирования на заводе № 183 не обеспечивает создания требуемой машины, которая обеспечила бы надежную работу на 2000–10 000 км (у БТ-7 – 2000) и обладала бы такими же оперативно-тактическими свойствами и могла быть в производстве без переделок минимум 3 года.

Заводуправление обязано изготовить в 1937 году 2 танка БТ-9 новой конструкции по заданным ТТТ и БТ-ИС, представляющий собой модернизацию БТ-7 за счет устройства привода на три пары колес при сохранении остальных агрегатов. Но так как заводуправление упустило все

сроки, то поэтому решило сконструировать только одну машину. Проект был сделан наспех в течение 2-х месяцев и был предъявлен бригадинженеру АБТУ т. Свиридову 21.5.37 г. Предъявленный проект имел грубейшие ошибки, вследствие чего был забракован. Проект дает новую машину с уширенным корпусом, новой ходовой частью и т.д. По существу это не БТ-9, так как совершенно не соответствует ТТТ АБТУ на БТ-9 и не БТ-7ИС, ибо меняется корпус, радиаторы, колеса и т.д. Причем проектирование изначально подчинено только удобству производства и коммерческим соображениям и проводится без ТТТ.

Особенно бросается в глаза то, что при этом проектировании не учитывают требования Красной Армии и не используют весь опыт танкостроения и, хотя машина конструируется заново, начальник КБ т. Кошкин заявляет: «Я решаю только одну проблему колесного привода и сохраняю все то, что только можно сохранить из старых узлов...»

...Уже в данное время по ходу проекта БТ-7ИС отмечены многочислен-

ные дефекты. Под давлением ошибок начальник КБ т. Кошкин и конструктор т. Морозов и др. вынуждены были согласиться на переделку проекта... Они объявили и настаивали на том, что гитарный привод устарел, тяжел, непрочен, сложен в производстве и ненадежен в эксплуатации. Товарищ Свиридов дал задание адъютанту ВАММ военинженеру 3 ранга т. Дикю попытаться дать хорошую конструкцию гитары, так как гитара имеет ряд хороших качеств.

Работа адъютанта Дика показала:

1. гитара может быть сделана прочной, надежной и простой в изготовлении и эксплуатации, если ее направить назад, вдвое укоротив, сделать картер шире и цельным, колесо посадить ступицей непосредственно на шлицы и т.д.;

2. привод с карданным валом в продольной плоскости выявил бесспорное преимущество перед поперечным карданным валом, предложенным заводом, если продольный

* Районный инженер – представитель заказчика, руководивший работой военпредов на предприятиях, выполнявших заказы АБТУ РККА.

вал пропустить посередине или внизу корпуса.

Ход работ по проектированию скоро показал, что надо резко ставить вопрос о реконструкции всей машины на базе опыта воинских частей, Полигона, ремонтных заводов и серийного производства завода № 183 в первую очередь, но представители КБ отдела «100» во главе с т. Кошкиным не пошли на основательную переделку и доделку своего проекта и после некоторого сопротивления вынуждены были исправить только отдельные грубые ошибки:

1. балансиры направить назад;
2. внешнее зацепление переделать на внутреннее;
3. карданы закрыть.

Наряду с этим использовали следующие разработки адъюнкта т. Дика:

1. рессоры пересчитаны и усилены;
2. несколько улучшили внешнюю характеристику подвески путем наклона рессор;
3. усилили шестерни бортовой передачи.

Совершенно отказались ввести следующие усовершенствования:

Танк А-32, вид сзади. 1939 год (АСКМ).

1. пятиступенчатую коробку передач;

2. установку 5 пар колес, что дает значительные преимущества для танка (отпадает необходимость уширять и утяжелять колеса и гусеницу);

3. выключение отдельных колес снаружи или изнутри;

4. изменить бортовую передачу;

5. заменить поперечные карданы на продольные;

6. установить развал колес для предупреждения перегрузки и плавления резины;

7. установить наклон брони, хотя бы верхней бортовой;

8. сделать люк в днище;

9. установить автосцепку для буксировки;

10. повысить жесткость днища.

При этом надеются на то, что т. Дик со всеми изменениями не успеет закончить проект к сроку и поэтому не сумеет его защитить. Начальник КБ отдела «100» т. Кошкин ведет линию на срыв работы, которую проводит т. Дик.

Дику должны были дать 3-х конструкторов 25.6.37 г., а дали позже 2-х, а у Морозова — 6, при меньшем объеме работы. Конструкторов у Дика т. Кошкин старается деморализо-

вать разговорами, что т. Дик занимается бесплодным варьированием и что у него ничего не получится. Поэтому у этих, и без того не сильных, конструкторов опускаются руки. В последнее время, когда видно, что проектирование т. Дика имеет положительные результаты, работа пошла быстрее и лучше».

Из этого документа видно, что представители заказчика (АБТУКА) целиком на стороне А. Дика, что вполне естественно — ведь он был направлен руководством автобронетанкового управления. Что же касается выпадов в сторону Кошкина, то в этом виден давний конфликт между заказчиком (военными) и исполнителем (производственниками). У каждой стороны была своя правда — первые требовали обеспечить преимущество над аналогичной техникой вероятного противника, вторые исходили из возможностей обеспечения серийного производства новых машин. При этом очень часто совместить в новом образце требуемые боевые характеристики применительно к возможностям производства было невозможно. Поэтому заявление Кошкина о том, что в проектируемом образце решается только проблема колесного привода и сохра-





Танк А-32 преодолевает болотистый участок во время испытаний. 1939 год (АСКМ).

няется «все то, что только можно сохранить из старых узлов» нельзя рассматривать как какой-то саботаж.

Дело в том, что начальник КБ отдела 100 прекрасно понимал, что при принятии на вооружении нового образца БТ правительство потребует развернуть его массовое производство как можно скорее. Поэтому Кошкин шел на то, чтобы сохранить, по возможности, максимальное количество уже освоенных в изготовлении узлов и агрегатов, что позволяло облегчить выпуск нового танка.

Такой подход объяснялся достаточно просто. Не стоит забывать, что и по техническому оснащению и по укомплектованности квалифицированными кадрами завод № 183 (как впрочем, и другие советские заводы) значительно отставал от предприятий таких стран как Германия, Англия, Франция, Соединенные Штаты. Да, благодаря индустриализации за девять лет СССР из аграрной страны превратился в мощную промышленную державу. Но при этом успехи в этой области давались огромным напряжением всех сил и затратой больших средств. Зачастую для решения каких-то производственных вопросов, которые, например, в Германии мог запросто урегулировать глав-

ный инженер завода, в Советском Союзе СР требовали вмешательства самого высокого руководства на уровне наркоматов или даже правительства.

К примеру, при реконструкции ХПЗ в 1935 – 1936 годах возникли проблемы при установке новых станков, закупленных за границей: оказалось, что цемент для изготовления фундаментов, очень низкого качества. Чтобы решить эту проблему, потребовалось вмешательство руководства наркомата, выделившего для этой цели импортный цемент. И это не единичный случай: не хватало металлического профиля для строительства новых цехов, инструмента для новых станков, материалов и т.п. Это усугублялось катастрофическим недостатком квалифицированных кадров – инженеров, техников, рабочих. В результате, переход на выпуск новой боевой машины сопровождался серьезными трудностями и «штормовщиной» (как тогда говорили): когда для решения какой-то одной проблемы задействовали все силы и средства завода в ущерб остальному (по заводу № 183 это хорошо видно, если ознакомиться с организацией производства БТ-2, затем БТ-5 и БТ-7).

Для разработки нового танка типа БТ в сентябре 1937 года совместным решением 8-го главного управления наркомата оборонной промышленности (НКОП) и автобронетанкового управления Красной Армии создается особое конструкторское бюро. 28 сентября начальник 8-го управления НКОП уведомил об этом директора завода № 183 И. Бондаренко:

«Решением Правительства № 94сс от 15 августа 1937 г. 8-му Главному управлению предложено спроектировать и изготовить опытные образцы и подготовить к 1939 г. производство для серийного выпуска быстроходных колесно-гусеничных танков с синхронизированным ходом. Ввиду чрезвычайной серьезности данной работы и крайне сжатых сроков, заданных Правительством, 8-е Главное управление считает необходимым провести следующие мероприятия.

1. Для проектирования машины создать на ХПЗ отдельное КБ (ОКБ), подчиненное непосредственно главному инженеру завода.

2. По договоренности с ВАММ и АБТУ назначить начальником этого бюро адъюнкта академии военинженера 3 ранга Дик Адольфа Яковлевича и выделить для работы в бюро с 5 октября 30 человек дипломников ВАММ и с 1 декабря дополнительно 20 человек.

3. По договоренности с АБТУ РККА назначить главным консультантом по машине капитана Кульчицкого Евгения Анатольевича.

4. Не позднее 30 сентября выделить для работы в ОКБ 8 лучших конструкторов-танкистов завода для назначения их руководителями отдельных групп, одного стандартизатора, секретаря и архивариуса.

5. Создать при ОКБ макетно-модельную мастерскую и обеспечить внеочередное выполнение работ, связанных с новым проектированием во всех цехах завода.

6. Считать необходимым спроектировать три варианта ходовой части и изготовить два опытных образца, утвержденных по рассмотрению проектов.