



Максим Коломиец

Наследники «Тридцатьчетверки»

Т-34М, Т-43, Т-34-100, Т-44



Максим Коломиец

**Наследники
«Тридцатьчетверки» -
Т-34М, Т-43,
Т-34-100, Т-44**

Москва
«Яуза»
«ЭКСМО»
2012

УДК 355/359
ББК 68
К 61

Худ. редактор
П. Волков

В оформлении переплета использована иллюстрация художника
В. Петелина

Коломиец М.В.

К 61 Наследники «Тридцатьчетверки» — Т-34М, Т-43, Т-34-100, Т-44/ Максим
Коломиец. — М.: Стратегия КМ : Яуза : Эксмо, 2012. — 112 с.: ил. — (Война
и мы. Танковая коллекция).

ISBN 978-5-699-58974-6

НОВАЯ КНИГА ведущего историка бронетехники, продолжающая его энциклопедию Т-34! Всё о различных вариантах модернизации легендарного танка — Т-34М, Т-43, Т-34-85М, Т-34-100, Т-44, — которые превосходили серийные «тридцатьчетверки» по всем статьям, но на вооружение был принят лишь последний из них, да и то в самом конце войны.

Почему советское руководство отказывалось от более совершенных и перспективных машин, призванных заменить Т-34? Выдерживают ли эти опытные образцы сравнение с немецкой бронетехникой? Что, если бы наследники «тридцатьчетверки» все же пошли в серию — могли они изменить ход танковой войны на советско-германском фронте?

УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-699-58974-6

© Коломиец М.В., 2012
© ООО «Стратегия КМ», 2012
© ООО «Издательство «Яуза», 2012
© ООО «Издательство «Эксмо», 2012

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
А ЕСЛИ БЫ НЕ ВОЙНА?	6
ЭПОПЕЯ С Т-43	27
МОДЕРНИЗИРОВАННЫЕ ТРИДЦАТЬЧЕТВЕРКИ	65
ПОСЛЕДНИЙ СРЕДНИЙ ТАНК ВТОРОЙ МИРОВОЙ	80
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	105



**Серийный танк Т-44 на испытаниях в районе Харькова.
Июнь 1945 года (ЦАМО).**



ВВЕДЕНИЕ

Предлагаемая читателям книга повествует о различных вариантах модернизации знаменитой тридцатьчетверки, причем как оставшихся только на бумаге, так и построенных в металле. На основе изучения архивных документов автор попытался разобраться, насколько хороши или плохи были эти проекты, и какое влияние они оказали на улучшение конструкции серийных Т-34.

В некоторых случаях проектирование новых боевых машин на базе тридцатьчетверок велось по заданию «сверху», в других — по инициативе «снизу». Но при этом новые разработки всегда рассматривались и всесторонне обсуждались в наркомате танковой промышленности, главном автобронетанковом управлении и правительстве СССР. Лишь после этого могло последовать решение об изготовлении опытного образца. Часто при принятии того или иного решения имели место столкновения чьих-то частных интересов или личных

амбиций. Тем не менее, руководству СССР и танковой промышленности удалось принять именно те решения, которые оказались единственно правильными в условиях военного времени.

При подготовке книги использовались, прежде всего, архивные документы и материалы, посвященные разработке танков Т-34М, Т-43, Т-34-85М и Т-44. Временной промежуток, рассматриваемый в работе, с 1940 года до конца Великой Отечественной войны. Основной упор в повествовании сделан именно на модернизацию тридцатьчетверки, а не на развитие конструкции советских средних танков в послевоенный период.

Автор выражает благодарность за помощь в работе над книгой Игорю Желтову и Юрию Пашолку.

Свои предложения, замечания и пожелания вы можете направить по адресу: 121096, Москва, а/я 11, или на e: mail: magazine@front.ru

А ЕСЛИ БЫ НЕ ВОЙНА?

Как известно, танк Т-34 был принят на вооружение Красной Армии постановлением Комитета Обороны СССР от 19 декабря 1939 года. Опытные образцы машины, имевшие индекс А-34, были изготовлены и испытаны зимой – весной 1940 года, при этом у них обнаружилось большое количество различных недостатков и недоработок. Тем не менее, летом 1940 года новый танк запустили в серийное производство. Вопрос стоял так – или выпускать тридцатьчетверку и устранять ее недостатки, или армия останется без новых танков вообще. В результате было принято решение – выпуск Т-34 начать, но все выявленные недостатки машины устранить.

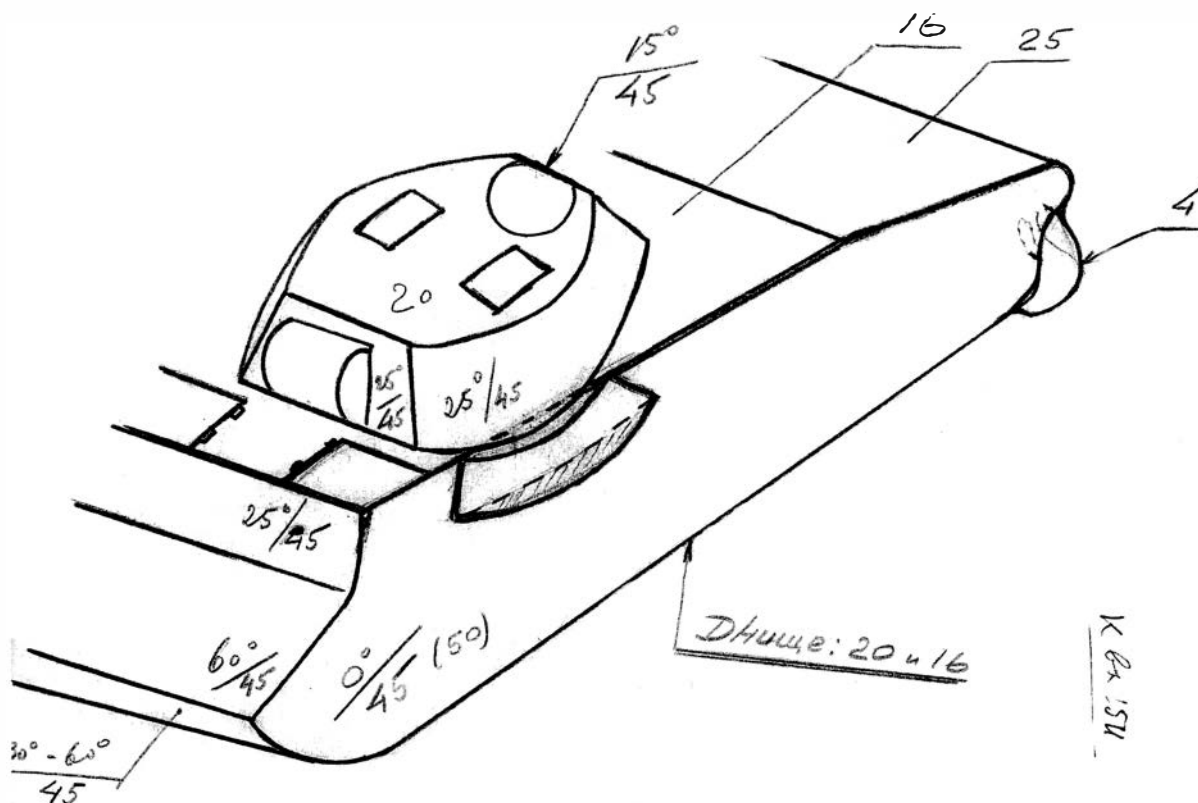
В результате 19 ноября 1940 года появилось постановление Комитета Обороны при СНК СССР № 428, которым предписывалось проведение работ по улучшению конструкции танка Т-34. В первую очередь предусматривалось увеличить размер башни, а также улучшить надежность работы трансмиссии и ходовой части и ввести в конструкцию тридцатьчетверки еще целый ряд изменений.

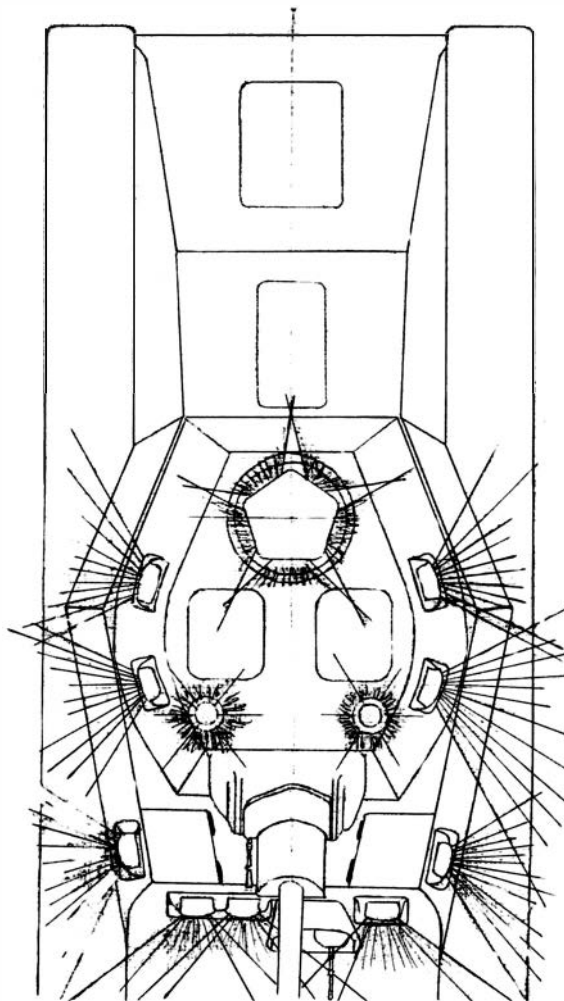
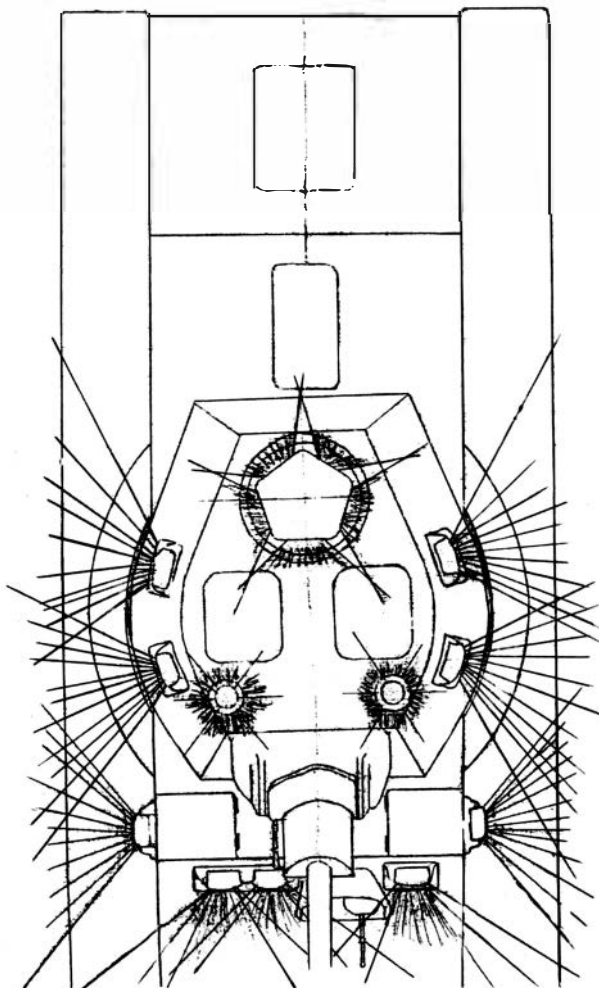
25 ноября приказом по наркомату среднего машиностроения № 268 (в состав этого наркомата входил Харьковский завод № 183, на котором выпускали Т-34. – *Прим. автора*) конструкторскому бюро 520 завода № 183 поручалось проведение мероприятий по улучшению конструкции Т-34 и выполнению требований, заданных постановлением № 428.

Однако намеченные в этом документе пути повышения боевых свойств танка Т-34 не во всем устраивали военных. Поэтому 13 декабря 1940 года начальник 1-го отделения 3-го отдела бронетанкового управления ГАБТУ КА подполковник И. Панов (он курировал работы по Т-34 от автобронетанкового управления. – *Прим. автора*) направил на имя генерал-лейтенанта Федоренко следующее письмо:

«Постановление КО № 428 предусматривает расширение башни танка Т-34 без расширения погона. Эта модернизация не дает полной эффективности улучшения боевых качеств танка. Уширение башни в верхней

Одна из первых прорисовок корпуса и башни проекта модернизированного танка Т-34, выполненная в конце 1940-го – начале 1941 года. Впоследствии этот вариант получил заводское обозначение А-43 (ЦАМО).





ее части даст некоторое улучшение в размещении экипажа в походном положении (удобнее будет сидеть). При стрельбе же положение не улучшится, так как, не изменяя погона, остается узкое пространство между гильзоулавливателем и погоном, которое и будет стеснять работу расчета при стрельбе (особенно заряжающего). При установке пушки Ф-34 еще больше затрудняется работа экипажа, так как гильзоулавливатель своей тыльной частью почти касается погона, что не дает возможности произвести замену орудийного расчета, не опуская гильзоулавливателя, и разместить пятого члена экипажа — командира с установленной ему командирской башенкой.

Преследуемая цель расширением башни без расширения погона обеспечить более легкий переход производства на самом деле не дает правильного и нужного решения...

Существующая башня танка Т-34 тесна, мало удобна, имеет слабую видимость,

но последние испытания войскового пробега с троекратной боевой стрельбой еще раз подтвердили, что вести прицельный огонь из танка можно. Интенсивность достигает 2—3 выстрела в минуту.

Имеется ли возможность расширить погон башни танка Т-34? Да, имеется. По предварительным прикидкам, можно погон башни расширить примерно на 200 мм. Возможно ли это расширение с точки зрения производства? Возможно, так как для Мариупольского завода это расширение не имеет никакого значения, а завод № 183 имеет станочное оборудование для производства расширенного погона.

Расширение башни и погона на 200 мм даст возможность удобного размещения орудийного расчета и обеспечит требование правительства — дать 6 прицельных выстрелов на ходу танка. Позволит разместить 5-го члена экипажа (командира танка — части), разгруженного для ведения наблюдения за по-

Виды в плане со схемой обзорности из приборов наблюдения проекта модернизированного танка Т-34, направленные в ГАБТУ КА в январе 1941 г ода. Обратите внимание на предлагаемые различные варианты изготовления бортов корпуса танка (ЦАМО).

**Деревянная
модель танка А-43,
представленная
макетной комиссией
в апреле 1941 года.
В литературе
именно эту
машину именуют
Т-34М, ошибочно
утверждая, что так
должна была
выглядеть новая
тридцатьчетверка
(РГАЭ).**

лем боя и руководства танком — соединением, что значительно повысит боевые качества танка...

Постановление КО № 428 не предусматривает в 1941 г. постановки на танк Т-34 торсионной подвески, можно полагать, по причине трудности изготовления торсионных валов для завода № 183.

По выяснению мною на заводе № 183 установил, что имеющееся станочное оборудование позволяет производить обработку торсионных валов. Проект торсионной подвески заводом разработан с использованием существующих катков и балансиров.

Какие дает преимущества торсионная подвеска по предварительным подсчетам?

а). Увеличивается объем боевого отделения танка на 20%, что дает возможность увеличить боекомплект, что и выдвинуто нами в проекте Постановления с учетом постановки торсионной подвески.

б). Увеличенный объем боевого отделения дает возможность более удобно разме-

стить экипаж и облегчить его работу в боевых условиях.

в). Увеличивается запас топлива до 750 л вместо 465 л, что увеличивает радиус действия танка на 60–100 км, а топливные баки из боевого отделения переносятся в трансмиссионное.

г). Уменьшается вес самой подвески на 300–400 кг.

д). Облегчается монтаж и демонтаж.

е). Ликвидируются вырезы в бортах танка для хода балансиров.

Без установки торсионной подвески и связанной с ней перекомпоновки нельзя значительно снизить вес танка.

Установка мотора В-2К без предварительной проверки трансмиссии нежелательна, так как коробка перемены передач была рассчитана на вес танка в 18 тн. при мощности мотора 500 л.с. с $M_{кр}=240$ кг/м и числе оборотов 1800 об/мин.

Мотор В-2К имеет мощность 600 л.с. $M_{кр} = 265$ кг/мин. макс. число оборотов





2100 об/мин, а вес танка колеблется в пределах 27, увеличение же всех остальных параметров может вызвать усиленный износ деталей КПП и преждевременный выход ее из строя.

Вывод: В дополнение к постановлению КО № 428, считаю необходимым просить выйти с ходатайством в КО об изготовлении к 1.4.41 г. заводом № 183 НКСМ двух усовершенствованных образцов Т-34, в которые должно войти:

а). Расширение башни и погона с поставкой на ней командирской башенки с круговым обзором.

б). Установить торсионную подвеску.

в). Увеличить боекомплект.

г). Усилить трансмиссию танка.

д). Увеличить максимальную скорость танка до 70 км/ч.

е). Максимально улучшить рабочие места экипажа, обеспечив им удобное размещение, хорошее наблюдение.

В период апрель–май провести испытания.

Июнь месяц — на доработки по результатам испытаний.

Июль месяц — вторичное испытание образцов с доработками.

Август и сентябрь месяцы на отработку технологического процесса. В октябре начать серийный выпуск усовершенствованного Т-34.

Это даст возможность без спешки ввести все изменения по усовершенствованию, про-

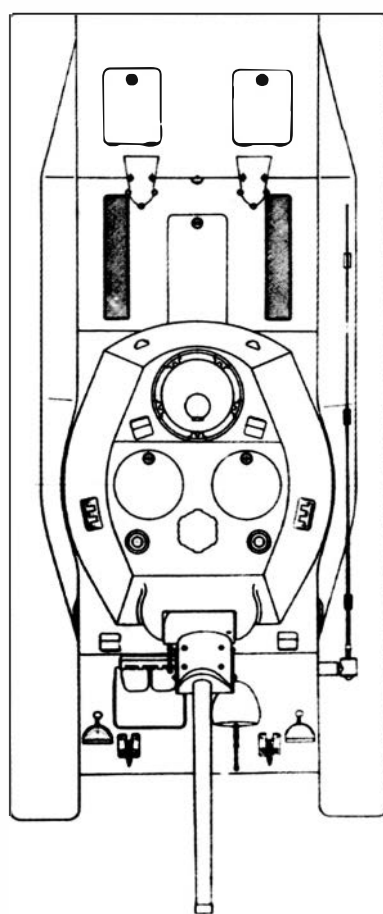
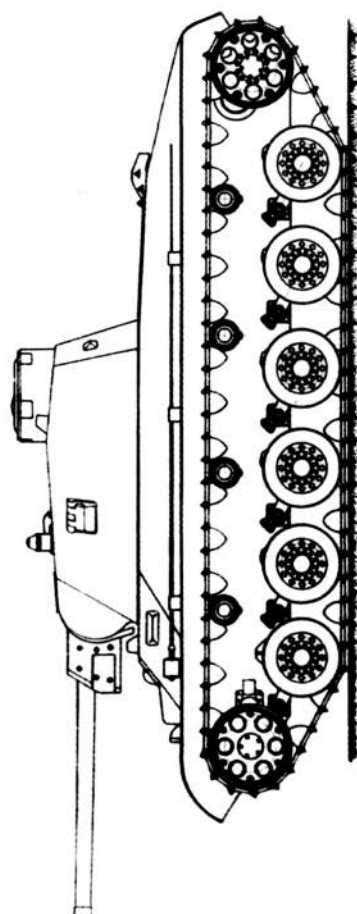
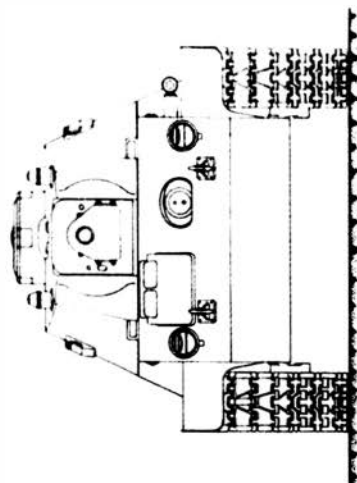
верить испытаниями и планомерно безболезненно перейти к производству на выпуск еще более высококачественной машины.

Завод № 183 на выполнение указанной работы идет охотно и считает такие мероприятия по усовершенствованию танка совершенно правильными. Выпуск серийных танков Т-34 производить с существующей башней, не меняя как-то половинчато и подвеску, сохранив взаимозаменяемость внутреннего оборудования, сосредоточив внимание на максимальном выпуске танков».

Как видно из приведенного документа, предложения подполковника Панова были достаточно разумными, позволявшими в перспективе получить мощную боевую машину, превосходящую имевшийся на тот момент танк Т-34. Естественно, такая инициатива получила поддержку у начальника ГАБТУ КА Я. Федоренко, который направил соответствующие предложения в Комитет Обороны, наркомат среднего машиностроения и на завод № 183.

Первое обсуждение некоторых вопросов намеченной модернизации Т-34 прошло 29 декабря 1940 года в Харькове, на заводе № 183. На заседании присутствовали директор завода № 183 Максарев, главный инженер предприятия Махонин и главный конструктор завода Морозов, представители Мариупольского завода имени Ильича (это предприятие проставляло в Харьков броне-

Чертежи общих
видов танка А-43,
проект. Весна 1941
года (РГАЭ).



детали для тридцатьчетверок. — *Прим. автора*) — главный инженер Ниценко, главный технолог Ходос и главный технолог по литью Брагин, Главспецмаша наркомата среднего машиностроения (в его состав входил завод № 183. — *Прим. автора*) — инженер Масальская, ГАБТУ КА — военинженеры 2-го ранга Козырев, Зухер и подполковник Панов. При этом многие предложенные варианты модернизации Т-34 рассматривались в эскизах и черновиках, так как за столь короткое время — всего месяц с момента появления постановления № 428 — конструкторское бюро завода № 183, загруженное текущими заданиями по обеспечению серийного производства, не успело основательно проработать свои предложения.

Главный конструктор завода № 183 А. Морозов сделал доклад «О модернизации танка Т-34», в котором предлагались варианты расширения башни без изменения диаметра погона, введение специальной командирской башенки и ряд других изменений.

Предлагалось три варианта башен Т-34, разработанных конструкторами завода № 183. Первые две имели нормальный погон (1420 мм), «местные уширения в местах расположения орудийного расчета» и командирскую башенку над местом наводчика. Между собой эти варианты различались только формой изгиба бортовых листов. В ходе обсуждения присутствовавшие пришли к мнению, что «ввиду значительного усложнения бортов, требующей сложной штамповки и трудно осуществимой правки, признать конструкцию башни с местными уширениями для производства непригодной...»

Третий вариант башни имел уширенный до 1600 мм погон, расширенную носовую часть и командирскую башенку в задней части крыши. В протоколе совещания отмечалось:

«Предъявленный третий вариант башни целиком удовлетворяет требованиям по размещению расчета, что обеспечивает удобное ведение прицельного огня и повышает темп стрельбы. Значительно улучшается обзорность из башни. Улучшена посадка экипажа за счет большего количества люков в башне.

С точки зрения производства брони башни, последняя значительно упрощена по сравнению с первыми двумя представленными вариантами. Для перехода на изготовление указанного варианта также потребуются замена производственного инструмента, но штампы будут менее сложные. Время для подготовки серийного производства башен этого варианта потребует 2—3 месяца».

Также рассматривались различные варианты изменения конструкции передней части

корпуса Т-34 для установки башни с расширенным погоном — например, предлагался «цельно штампованный носовой узел вместо составного с литой балкой».

В ходе обсуждения между представителями заводов № 183 имени Коминтерна и имени Ильича возникло много противоречий, связанных с внесением изменений в Т-34. Так, «мариупольцы» обвиняли «харьковчан» в чрезмерном усложнении конструкции башни и корпуса танка, сообщив, что все бронедетали по модернизированной машине спроектированы так, что «производство их в значительной степени будет осложнено...

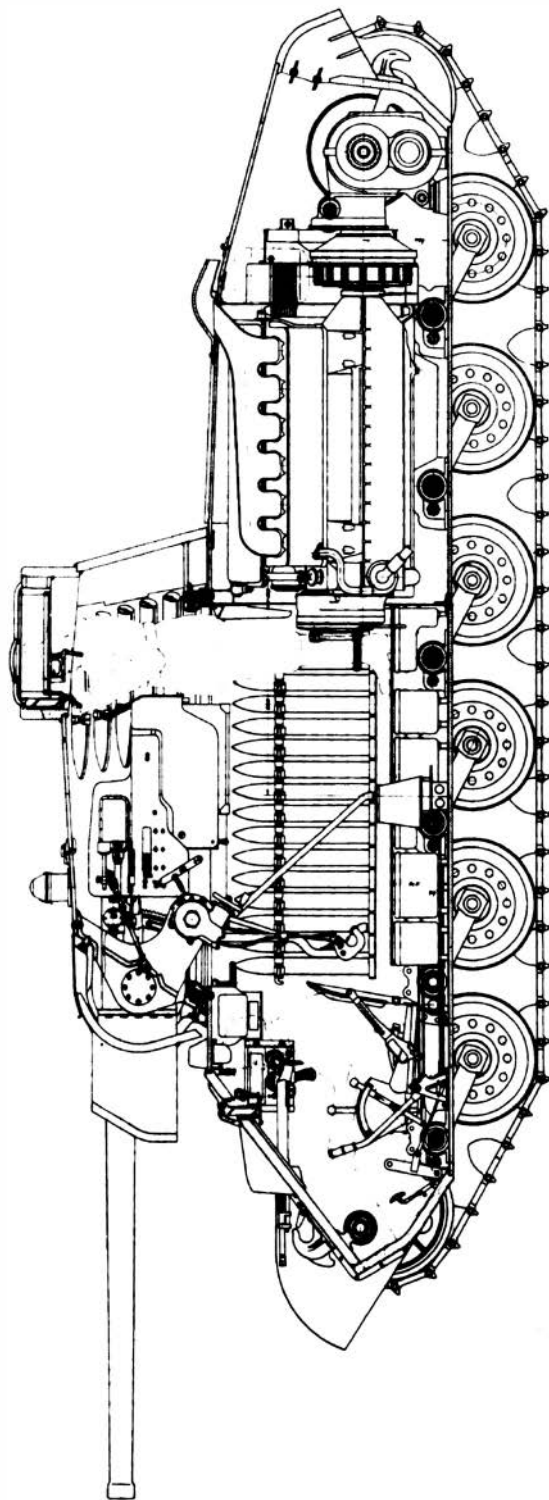
Особо необходимо отметить, увеличение числа литых деталей, представленных на рассмотрение заводом им. Коминтерна (шит водителя, бронировка системы Ф-34, командирская башенка, лобовой шит башни). Все перечисленные детали, в дополнение к отливаемым деталям на Мариупольском заводе, к производству не могут быть приняты в силу недостаточности производственных мощностей — печей и площадей».

Естественно, у каждого из предприятий была своя правда — харьковчане пытались повысить боевые свойства Т-34, а завод имени Ильича, перегруженный заказами для военно-морского флота, хотел сохранить производство в существующем виде, затрачивая минимум средств на изготовление новых приспособлений, штампов и оснастки.

По вопросу модернизации танка Т-34 Федоренко заручился поддержкой одного из членов Комитета Оборона Маршала Советского Союза Г. Кулика. Последнего во многих публикациях изображают недалеким человеком, совершенно не смыслящим в военной технике. Однако документы рисуют несколько иную картину. Возможно, Григорий Кулик и не отличался выдающимися способностями, но точно мог разобраться в представляемых на его рассмотрение вопросах и принять верное решение. Получив письмо Федоренко, составленное на основе доклада подполковника Панова, Кулик уже 30 декабря 1940 года направил на имя председателя Комитета Оборона при СНК СССР Маршала Советского Союза К. Ворошилова документ, в котором предлагал для повышения боевых качеств танка Т-34 «обязать НКСМ (завод № 183) изготовить к 1. IV-41 г. 2 опытных танка с торсионной подвеской, расширенным погоном башни, установкой на ней командирской башенки с круговым обзором и повышенной боевой скоростью».

К этому прилагался проект постановления Комитета Оборона под названием «О пере-

Продольный разрез танка А-43, проект. Хорошо видно, что конструкция выхлопных коллекторов двигателя В-2 изменена по сравнению с Т-34 (РГАЭ).



ходе на производство танков Т-34 с торсионной подвеской».

Постановление осталось только в проекте, но письмо Кулика на имя Ворошилова сыграло свою роль в ускорении работ по модернизации танка Т-34. В отчете о работе завода № 183 за 1940 год о проектировании новой боевой машины говорилось следующее:

«В соответствии с приказом НКСМ от 25.11.40 г. и директивы БТУ КА от 3.12.40 г. КБ приступило к разработке модернизированного танка по большинству вопросов:

Разработка 8-скоростной коробки перемены передач.

Разработка торсионной подвески.

Разработка смотрового прибора радиста и башни.

Разработка новой конструкции гусениц с цевочным и гребневым зацеплением.

Разработка варианта башни на уширенном погоне с башенкой над командиром.

Разработка увеличенной башни на нормальном погоне».

Как видно из приведенных выше документов, работы по модернизации танка Т-34 начались в ноябре 1940 года. Однако шли они как бы параллельно — отдельно прорабатывались элементы подвески, башня, смотровые приборы и т.д. Впоследствии предполагалось все эти новые элементы установить на Т-34.

Ситуация изменилась в январе 1941 года после обсуждения на совместном совещании представителей ГАБТУ КА и наркомата среднего машиностроения сроков введения в серию модернизированных элементов тридцатьчетверки. Примерно в это же время ГАБТУ КА утвердило тактико-технические требования на проектирование танка Т-34 с торсионной подвеской. Первоначально в документах эта машина обозначалась как Т-34-Т (торсионный), но затем обозначение сменили на Т-34М (модернизированный).

В начале февраля 1941 года в документах КБ завода № 183 и ГАБТУ КА появляется разделение на танки Т-34 «большой модернизации» и «малой модернизации». Если первая представляла собой фактически создание новой боевой машины, то вторая осуществлялась для повышения боевых качеств серийных тридцатьчетверок.

В рамках программы «малой модернизации» предполагалось на серийных танках Т-34 установить новые призматические

Продольный разрез танка Т-34М, утвержденного для серийного производства в мае 1941 года. Именно так должна была выглядеть новая тридцатьчетверка летом 1941-го. Хорошо видно, что этот проект значительно отличается от А-43 (АСКМ).

смотровые приборы у механика-водителя и в башне, а также новые главный фрикцион, вентилятор, гусеницы, боеукладку (с увеличенным боекомплектom), масляную систему, башенный погон и ряд других агрегатов. К 20 марта 1941 года все чертежи по малой модернизации Т-34 были спущены в производство. По заявлению представителей завода, к 10–12 апреля можно было ожидать появление опытного образца Т-34 «малой модернизации».

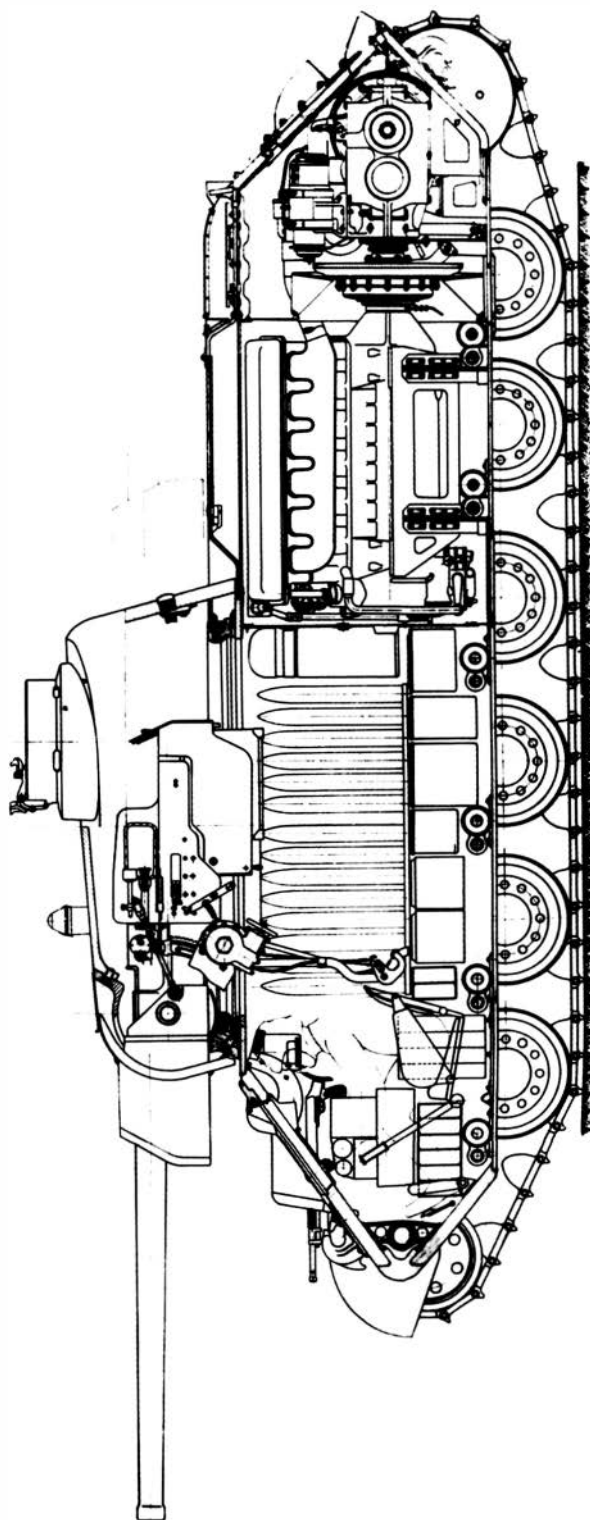
Но тридцатьчетверке «малой модернизации» не суждено было появиться «в металле». По состоянию на конец апреля 1941 года находилось на испытании три типа вентилятора, дорабатывалась по результатам пробегов новая гусеница, велись работы по улучшению погона башни, испытывались новые воздухоочистители и люк механика-водителя новой конструкции.

Однако уже в мае 1941 года работы по малой модернизации Т-34 приостановили, и все силы конструкторского бюро завода № 183 переключили на танк «большой модернизации». Большинству читателей, интересующихся историей отечественного танкостроения, эта машина больше известна как Т-34М.

О проекте Т-34М написано довольно много, как в отечественной, так и в зарубежной литературе. Но, как показывает изучение архивных документов, основная часть материалов, приводимых в печати, не соответствует действительности. Рассмотрим, как шла разработка этой машины на самом деле.

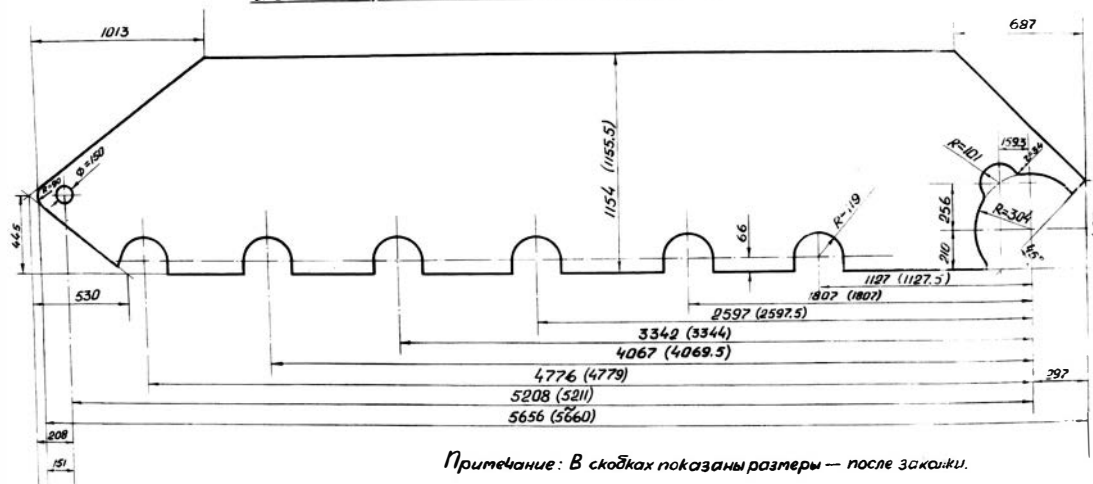
Выше уже упоминалось о том, что в середине января 1941 года ГАБТУ утвердило тактико-технические требования на проектирование танка Т-34 с торсионной подвеской. По ним предполагалось спроектировать боевую машину массой не более 25,5 тонны, с экипажем из 5 человек, броней толщиной 35–45 мм (борта предполагалось сделать вертикальными), вооруженную 76-мм пушкой Ф-34 и двумя пулеметами ДТ. Танк должен был оснащаться торсионной подвеской, дизелем В-5 мощностью в 600 л.с. и 5-скоростной коробкой перемены передач. Для наблюдения за полем боя машина оснащалась командирской башенкой.

Из сохранившихся эскизных проработок видно, что первый вариант нового танка имел



Эскиз

опытного борта толщ. 60 мм. пл. 608241-22



**Эскиз борта
танка Т-34М
толщиной 60 мм
с габаритными
размерами,
выполненный
во время испытания
этой детали
обстрелом. Июнь
1941 года (ЦАМО).**

корпус, передняя часть которого напоминала корпус КВ, а задняя немецкий Pz.III. В литературе встречаются упоминания о том, что проект новой тридцатьчетверки разрабатывался по типу немецкого Pz.III, который весной 1941 года проходил испытания в Советском Союзе. Однако документально этот факт не подтверждается — встречаются только упоминания о «заслуживающих внимания смотровых приборах механика-водителя Pz.III», обеспечивающих обзор не только вперед, но и в сторону, а также пожелание военных о том, чтобы конструкцию лючка для стрельбы из личного оружия выполнили по типу Pz.III (кстати, схему кормовой части, внешне напоминавшую «трещинную», военные в ходе рассмотрения проекта забраковали).

В начале февраля 1941 года конструкторское бюро завода № 183 направило первые эскизные варианты новой машины на рассмотрение в ГАБТУ КА. 12 февраля курировавший работы по Т-34 подполковник Панов направил в Харьков «замечания по предварительному рассмотрению эскизных разработок по Т-34М (с торсионной подвеской)». Это первое упоминание обозначения новой машины, встречающееся в документах. В своем письме Панов писал:

«Корпус. По носовой части замечаний нет. Борта из предъявленных вариантов наиболее приемлемы целые. Корма требует доработки и в предъявленном оформлении не приемлема...

Башня. По ее конфигурации и размеру в свету 1750 мм — возражений нет. Установка

вооружения, конструкция смотровых приборов и башенки еще не отработаны и заключения сделать нельзя, но схема выбрана правильно...

Коробка пер. передач. На 6 скоростей с минимальной скоростью при 1700 об/мин двигателя 6,42 км/час и перекрытием на все остальные скорости 1, 3 подобрана удачно. Максимальную скорость при 2000 об/мин дв. в 61 км/час необходимо увеличить до 65 км/час...

Ходовая часть находится в стадии разработки...

Относительно размещения водителя справа по ходу танка возражений не имею.

С предлагаемой схемой обзорности согласен — проработать возможность переноса боковых задних смотровых приборов башни на крышу башни.

Вместо снимаемого пулемета ДТ в носовой части танка должен быть установлен огнемёт с дальностью огнемётания 90 м и запасом огнесмеси 10–12 выстрелов».

После получения результатов рассмотрения в ГАБТУ КА предварительных проработок нового танка, конструкторское бюро завода № 183 ускоренными темпами приступило к детальной разработке этой машины. В докладе о ходе выполнения опытных работ за период с 20 февраля по 20 марта 1941 года говорилось:

«Танк Т-34 большой модернизации.

1. К настоящему времени готов деревянный макет нового образца.

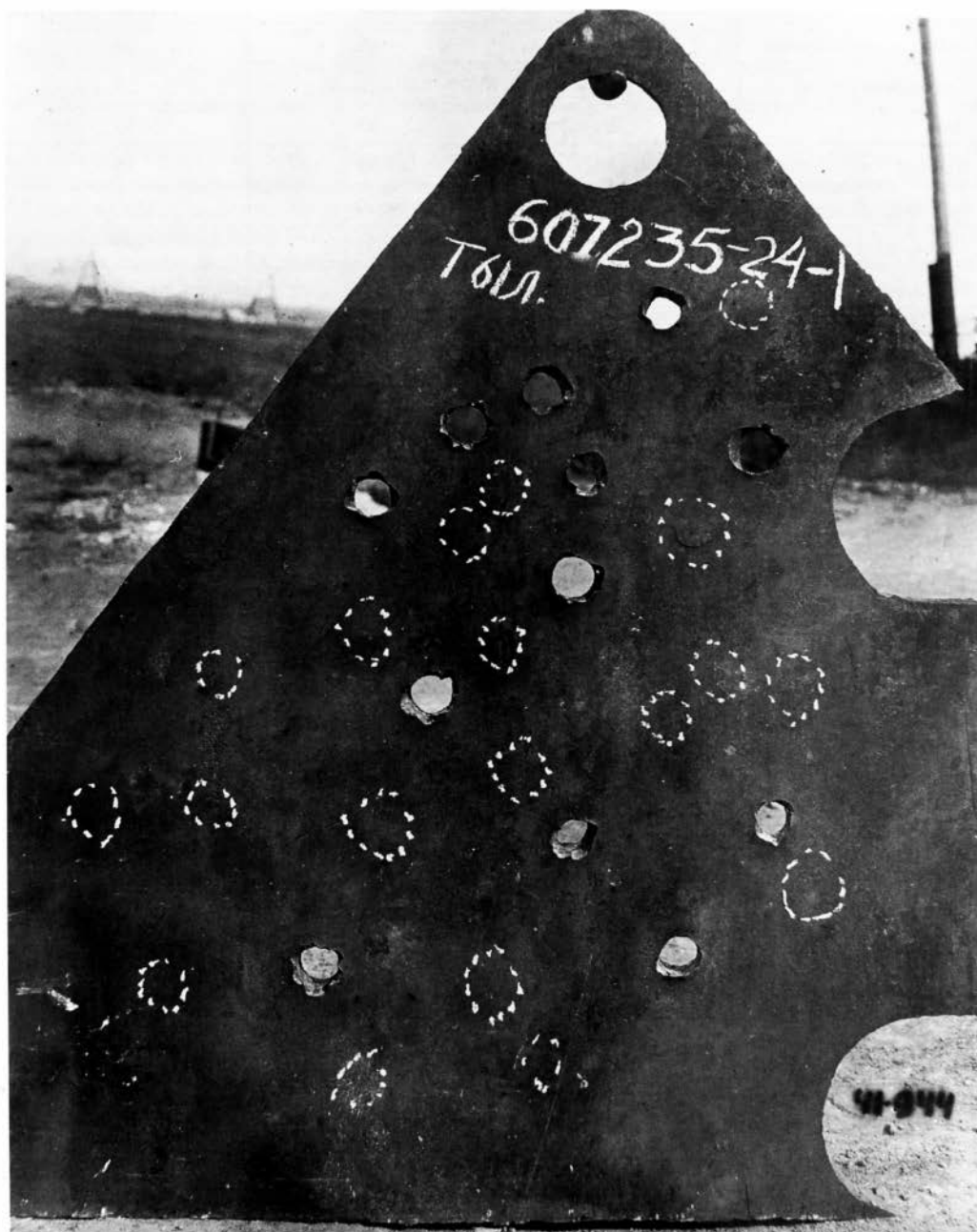
2. Разработаны чертежи отдельных агрегатов.

3. Все чертежи по плану должны быть спущены в производство к 1 мая 1941 года».

1 апреля 1941 года специально созданная макетная комиссия, назначенная приказами по Главспецмашу наркомата среднего машиностроения и ГАБТУ КА под председательством военинженера 1-го ранга С. Афонина и его заместителя подполковника И. Панова, рассмотрела проект нового танка (он имел заводское обозначение А-43), спроек-

тированного по тактико-техническим требованиям, выданным автобронетанковым управлением Красной Армии. На заседании присутствовали представители от ГАБТУ КА майор В. Горохов, военинженеры 2-го ранга И. Бурцев А. Сыч, Д. Козырев, военинженеры 3-го ранга А. Лаврушенков и Н. Горюшкин, от Главспецмаша наркомата среднего машиностроения начальник техотдела И. Терехин и ведущий инженер Н. Масальская, от завода № 183 директор завода Ю. Макаре-
рев, главный конструктор А. Морозов и веду-

**Верхняя часть
борта танка Т-34М
толщиной 60 мм
после испытания ее
обстрелом. Июнь
1941 года (ЦАМО).**



	По тактико-техническим требованиям ГАБТУ КА	По разработанному проекту завода № 183	Предлагаемый заводом № 183 вариант «Б»
Масса, т (с огнеметом)	25,5 (у серийного Т-34–27,5)	25,5	29
Бронирование (толщина, мм/угол наклона, град.):			
лобовой лист верхний	45/30,5	45/52	60
остальные	45/60	45/52	60
Борта вертикальные	45	45	60
Кормовые листы	40/60,10	40/45–23	55
Дно	20	20	30
Крыша	20	20	30
Башня: лоб	не менее 45/25	45/25	60/25
Корма 45/15	45/15	60/15	
Крыша и дно башни	20	20	30
Вооружение:			
в башне	76,2-мм пушка Ф-34, спаренная с пулеметом ДТ	76,2-мм пушка Ф-34, спаренная с пулеметом ДТ	76,2-мм пушка Ф-34, спаренная с пулеметом ДТ
в лобовом листе корпуса	1 ДТ с оптическим прицелом и сектором обстрела 30 град.	1 ДТ с оптическим прицелом и сектором обстрела 30 град.	1 ДТ с оптическим прицелом и сектором обстрела 30 град.
Огнемет	вместо снимаемого в лобовом листе пулемета должен устанавливаться огнемет с максимальной дальностью до 90–100 м	не предъявлено	не предъявлено
Боекомплект: снарядов к 76,2-мм пушке	100	103	110
Патронов к пулемету (танк с рацией)	4500	4500	4500
Патронов к пулемету (танк с огнеметом)	3500	не предъявлено	не предъявлено
Патронов для пистолета-пулемета ППШ (укладывается в танке)	450	450	450
Гранат Ф-1	25	25	25
Запас огнесмеси	на 10–12 выстрелов	не предъявлено	не предъявлено
Экипаж, чел.	5 (3 в башне, 2 в передней части корпуса)	5	5

	По тактико-техническим требованиям ГАБТУ КА	По разработанному проекту завода № 183	Предлагаемый заводом № 183 вариант «Б»
Преодолеваемый подъем и спуск, град.	42–45	до 44	40
Крен, град.	35	35	35
Клиренс, мм	450±20	450	450
Удельное давление, кг/см ²	не более 0,6–0,62	0,7	0,65–0,7
Скорость максимальная, км/ч	60–70	60,5	55
Запас топлива, л	600	510	510
Двигатель	В-5, 600 л.с.	В-5, 600 л.с.	В-5, 600 л.с.

ший инженер проекта И. Бер, от Мариупольского завода инженер-технолог С. Ходос.

Кроме проекта, выполненного по тактико-техническим требованиям ГАБТУ КА, представители завода № 183 предложили проработки другого варианта машины с более толстой броней, именовавшегося в документах макетной комиссии как «вариант Б». Для того чтобы у читателя была возможность сопоставить рассматриваемые на заседании макетной комиссии варианты, их основные характеристики сведены в таблицу.

Макетная комиссия работала до 10 апреля 1941 года, именно в этот день были подписаны документы об итогах рассмотрения проектов модернизированных танков.

Сначала рассматривался вариант, созданный по заданию ГАБТУ КА. Новая машина должна была стать несколько длиннее Т-34, иметь более мощный двигатель. В качестве коробки перемены передач предполагалось использовать 4-скоростную с демультипликатором, что обеспечивало танку движение с восемью скоростями вперед и двумя назад. Машина по сравнению с Т-34 была перекомпонована — механик-водитель размещался справа по ходу, а стрелок-радист слева. Передняя часть корпуса, в отличие от первоначальных эскизных проработок, была выполнена по типу Т-34, но с боковыми скосами. Борта были вертикальными, с довольно сложной по конструкции верхней частью гнутой формы. Машина имела сварную башню с диаметром погона 1700 мм и командирской башенкой. В ходовой части использовались опорные катки с внутренней амортизацией и торсионной подвеской. Кстати, их конструкция напоминала не катки немецкой «трешки» (как об этом пишут некоторые авторы), а тяжелого танка КВ. По этому проекту комиссия отмечала следующее:

«Предъявленные материалы технического проекта (чертежи и расчеты) танка полностью не отработаны, тем не менее, с дополнительными разъяснениями главного конструктора и начальников узлов могут служить основой для принятия решения комиссии.

Предъявленный макет дает полное представление о размещении вооружения, боекомплекта, экипажа, агрегатов трансмиссии, горючесмазочных материалов и средств связи.

А). По моторной установке.

По тактико-техническим требованиям — установка мотора В-5 с инерционным стартером. Выполнено, в мотор внесены следующие изменения: установлены новые выхлопные и всасывающие коллекторы.

Предложение комиссии: конструкцию всасывающих и выхлопных коллекторов согласовать с заводом № 75.

Б). По трансмиссии.

По тактико-техническим требованиям — коробка перемены передач должна иметь не менее 5 скоростей вперед и 1 назад, переключение должно производиться легко. Выполнено, коробка перемены передач запроектирована 8-скоростная с удовлетворительным соотношением между передачами. Переключение скоростей облегчено за счет применения шестерен с постоянным зацеплением и подвижных муфт...

В). По установке вооружения и смотровым приборам башни.

Командирская башенка должна обеспечивать командиру круговой обзор местности с мертвым пространством видимости не более 10 м — выполнено.

Установка артсистемы, приборов наводки и прицеливания, боеукладка должны обеспечивать ведение огня из танка с хода не менее 6 прицельных выстрелов в минуту — выполнено.

Предложение комиссии — командирскую башенку переместить влево и вперед.

Г). По корпусу и башне.

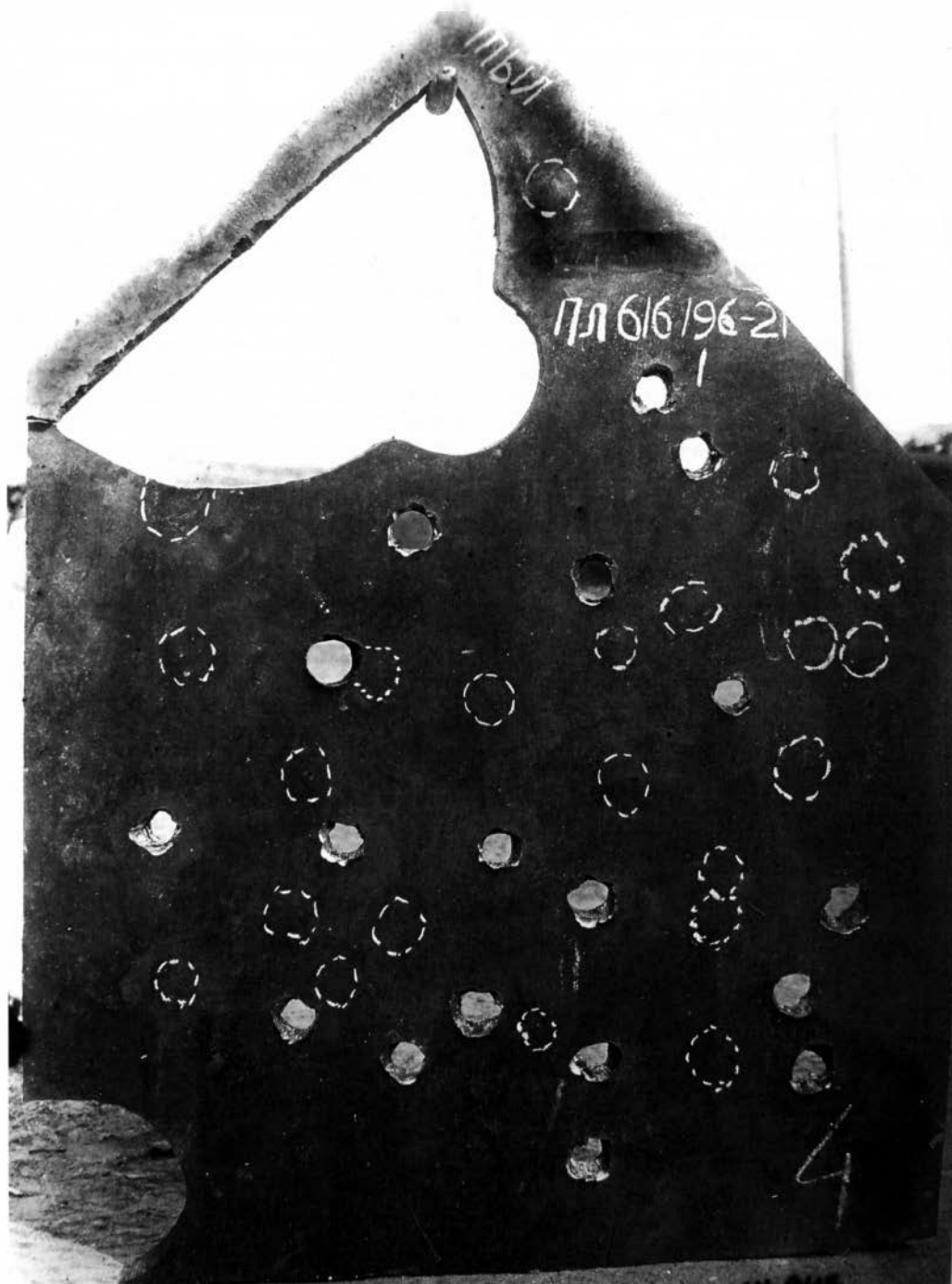
Корпус должен быть прочным и жестким, не допускать вибрации, перекосов при движении по местности — выполнено.

В днище должен быть люк лаза для выхода экипажа — выполнено.

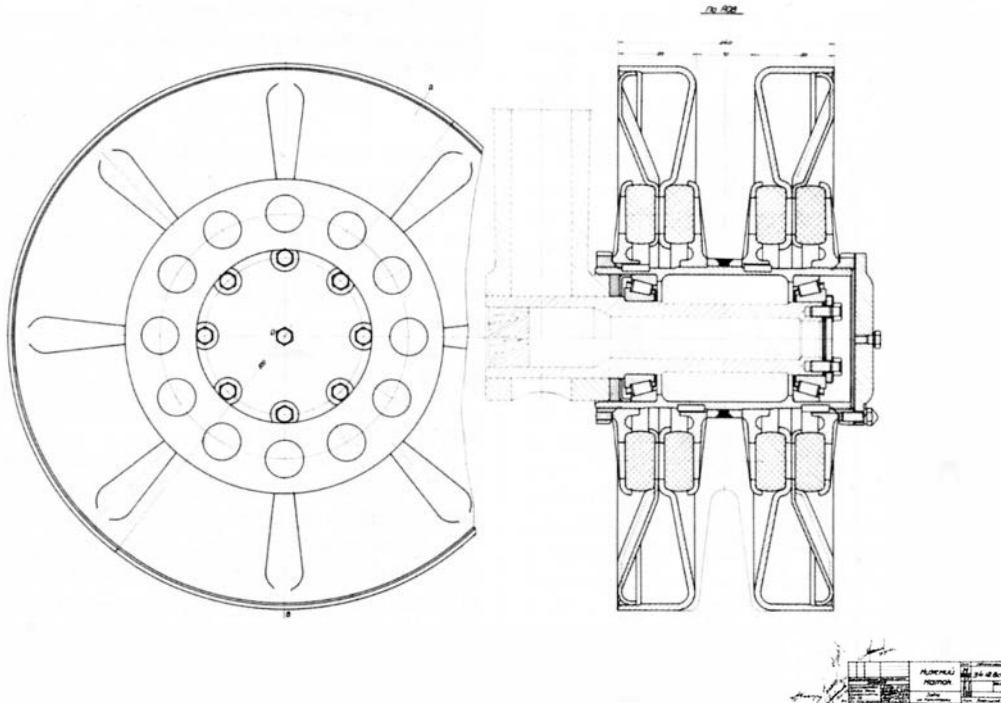
Окраска танка должна быть камуфляжной — не выполнено.

Башня должна допускать удобное размещение орудийного расчета с установкой на ней командирской башенки, диаметр погона в свету должен быть при этом не менее 1600 мм — выполнено, диаметр погона в свету 1700 мм...

**Нижняя часть
борта танка Т-34М
толщиной 60 мм
после испытания ее
обстрелом. Июнь
1941 года (ЦАМО).**



Чертеж опорного катка с внутренней амортизацией, утвержденного для установки на танк Т-34М. Июнь 1941 года (ЦАМО).



Д). По связи и электрооборудованию.

Для внешней связи установить в носовой части корпуса танка радиостанцию КРСБ. На танк с огнеметом установить только приемник — выполнено.

Внутренняя связь ТПУ-3: командир-водитель-радист, и световая сигнализация командир-радист — выполнено.

Штыревая антенна укладывается вдоль борта изнутри танка вручную и автоматически при повороте башни — выполнено».

Также в ходе обсуждения были выявлены некоторые отступления от тактико-технических требований (например, оказалось завышенным удельное давление на грунт и т. п.), а также ряд недостатков конструкции (неудовлетворительное крепление крыши башни, ослабление корпуса башенки кругового обзора «врезанными заглушками смотровых приборов» и т. п.).

В своих выводах и заключении по рассмотрению данного проекта комиссия отмечала:

«Предъявленный заводом № 183 проект танка по компоновке, конструкции агрегатов трансмиссии, ходовой части и тактико-техническим характеристикам является достижением конструкторов в современном танкостроении.

1. Башня с диаметром погона 1700 мм в свету позволила свободно и удобно разместить спаренную установку 76-мм пушки

с пулеметом ДТ, приборы наводки и прицеливания командира танка, стреляющего и заряжающего.

2. Наличие и размещение командирской смотровой башенки позволяет командиру танка и соединения постоянно наблюдать за полем боя, руководить экипажем танка и подразделения как сигналами, так и по рации.

3. Количество и расположение боекомплекта (103 снаряда, из них 55 по бортам) обеспечивает ведение интенсивного прицельного огня не менее 6 выстрелов в минуту.

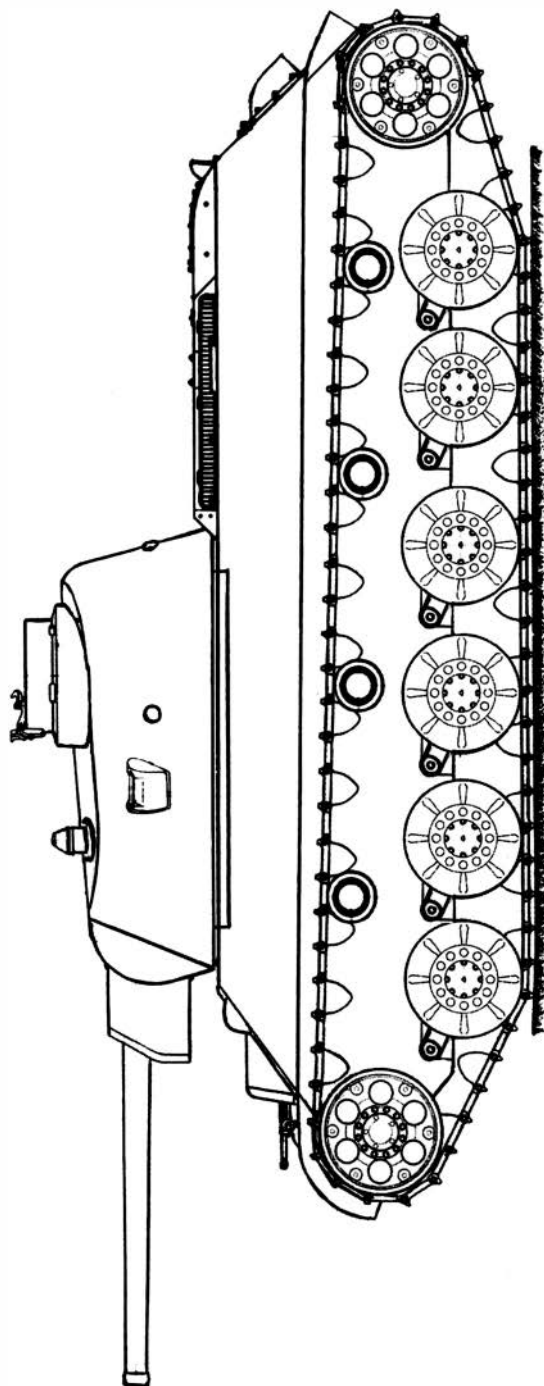
4. Рабочие места водителя (справа) и радиста (слева) обеспечивают удобное управление танком, радиостанцией и ведение прицельного огня из носового пулемета.

5. Для обзорности на танке установлено 15 призматических смотровых приборов и комплект прицельных приборов, которые обеспечивают хорошую видимость из танка.

6. Трансмиссия размещена компактно, допускает свободный доступ к агрегатам. Постановка полугибкого сочленения между коробкой перемены передач, главным и бортовыми фрикционами обеспечивает взаимозаменяемость агрегатов, облегчает монтаж и демонтаж в полевых условиях.

7. Ходовая часть — индивидуального торсионного типа с катками с внутренней амортизацией позволила освободить внутренние

Реконструкция внешнего вида танка Т-34М – примерно так машина могла выглядеть в начале серийного производства.



габариты танка, облегчить вес его ходовой части, упразднить применение дефицитного натурального каучука на обрешинку катков до 550 кг. Кроме того, смену торсионных гораздо легче производить в полевых условиях, чем смену пружинной или рессорной подвески.

Тем не менее заводом не доработаны следующие основные вопросы:

1. Гусеница с цевочным зацеплением как основной вариант.

2. Завышено удельное давление на гусеницу (0,7 кг/см²), что снижает боевую характеристику танка по проходимости.

3. Кормовой лист танка, выступая за гусеницы, снижает проходимость при преодолении препятствий (рвов).

4. Не обеспечивается видимость обоих крыльев танка через смотровой прибор водителя (видно только внутреннюю часть правого крыла).

5. Отсутствие отработанной в макете и проекте огнеметной установки.

6. Не отработана укладка в танк возможного имущества, запасного пулемета и патронов для ППШ.

7. В отдельных узлах бронекорпуса и башни не обеспечена необходимая прочность соединений.

8. Не обеспечен доступ к агрегатам моторного отделения и затруднен ремонт в войсковых частях».

После рассмотрения проекта по требованиям ГАБТУ КА макетная комиссия ознакомилась с проектом «вариант Б», выполненным по инициативе завода № 183. Причем если по первому варианту была представлена деревянная модель и большое количество различных чертежей, то по «варианту Б» в основном только материалы эскизного проектирования. Тем не менее, проект машины с утолщенной броней понравился большинству членов комиссии, которые в своем заключении записали следующее:

«Предложение завода № 183 увеличить бронирование танка с полным сохранением габаритов конструкции и компоновки агрегатов предъявленного образца считать правильным и своевременным. По заявлению завода вес танка увеличивается до 29 т вместо 25,5 т проектного образца и 27,5 т серийного Т-34.

Для обеспечения защиты от противотанковых орудий калибра 37, 45, 47 мм со всех дистанций необходимо иметь следующую основную броню:

Лобовые листы корпуса — 60 мм;
Борт корпуса — 60 мм;
Корма танка — 55 мм;
Крыша танка и башни — 30 мм;
Башня — 60 мм;
Башенка кругового обзора — 60 мм;
Крышка башенки кругового обзора — 30 мм.

Динамическая характеристика остается следующей: максимальная скорость при 2000 об/мин — 55 км/ч, минимальный преодолеваемый подъем — не менее 40 град., удельное давление на гусенице — 0,65–0,67 кг/см².

Закключение:

1. Предъявленный проект и макет танка, разработанный заводом № 183, тактико-техническим требованиям отвечает и может быть принят для отработки рабочих и изготовления опытных образцов. При отработке рабочих чертежей и изготовлении образцов должны быть учтены все предложения макетной комиссии.

2. Для получения танка, защищенного от противотанковых пушек калибра 37, 45, 47 мм со всех дистанций, комиссия считает целесообразным опытные образцы изготавливать по предъявленному заводом № 183 второму варианту проекта в тех же габаритах, но с весом не более 28 т, для чего заводу разрешается для обеспечения дальнейшего облегчения веса танка изменить компоновку отдельных узлов, не уменьшая при этом объема боевого помещения и диаметра погона башни».

На основании вышеизложенного можно разобраться с некоторыми легендами, которые существуют вокруг Т-34 большой модернизации, или Т-34М. Во-первых, ни о каком начале изготовления танка Т-34М в марте 1941 года, как об этом пишут некоторые авторы, не могло быть и речи — к этому времени окончательный вариант машины даже еще не рассматривался. Так же как и не существовало «в металле» танка Т-34Т (об этой машине упоминают некоторые авторы) — серийной тридцатьчетверке, на которой якобы в марте — апреле испытывались элементы торсионной подвески для Т-34М. Как следует из документов завода № 183 и ГАБТУ КА, такого танка никогда не существовало.

Во-вторых, проект танка А-43, который во всех изданиях приводится как окончательный вариант модернизированной трид-

цатьчетверки, который должен был пойти в серию летом 1941 года (в статьях и книгах чаще всего приводят фото деревянной модели и чертежи), не является таковым. Это всего лишь проект машины, рассматриваемый в апреле 1941 года макетной комиссией, но не утвержденный для серийного производства. В документах комиссии об этом нет ни слова! А вот о проекте «вариант Б» с 60-мм броней в тех же документах, напротив, сказано, что он «может быть принят для отработки рабочих и изготовления опытных образцов» (смотри цитируемые выше документы).

И в-третьих, об обозначении новой машины. В документах сначала встречается наименование «танк Т-34 большой модернизации», в утвержденных тактико-технических требованиях ГАБТУ КА — Т-34М (модернизированный) и Т-34-Т (торсионный), а в документах макетной комиссии — А-43. Дело обстояло следующим образом. Индекс А-43 — это внутреннее обозначение завода № 183 (например, как А-34), и относилось оно только к варианту, рассмотренному в апреле 1941 года — именно фото его деревянной модели «гуляют» по разным публикациям. Однако, как уже говорилось, это был только проект, причем не принятый к изготовлению.

Т-34М и Т-34-Т — названия, встречающиеся в документах ГАБТУ КА, причем, видимо, на момент написания тактико-технических требований еще не было четкого индекса нового танка. В дальнейшем выбор был сделан в пользу Т-34М, но часто в документах писали «Т-34 модернизированный» или «Т-34 улучшенный».

Таким образом, на основании документов (а не фантазий некоторых авторов) можно с уверенностью говорить о том, что модернизированный средний танк, который должен был прийти на замену тридцатьчетверке в 1941 году, назывался Т-34М. Но что это была бы за машина? Попробуем разобраться.

Как уже говорилось, в ходе обсуждения проекта модернизации Т-34, прошедшего 1–10 апреля 1941 года, большинство членов комиссии склонились в пользу разработанного заводом № 183 по своей инициативе танка с утолщенной броней «вариант Б». Особенно активно за эту машину выступали военные — ведь в случае принятия его на вооружение армия получала средний танк, сопоставимый по бронированию с тяжелым КВ. Видимо, руководство ГАБТУ КА приняло меры (и весьма оперативно, надо сказать) к «проталкиванию» этой машины

по своим каналам, так как уже 12 апреля 1941 года на стол председателя Комитета Оборона при СНК СССР Маршала Советского Союза К. Ворошилова легла бумага, в которой говорилось:

«С целью повышения броневой защиты танка Т-34, считаю необходимым на опытный танк с торсионной подвеской ввести следующие изменения:

1. Лобовой лист брони танка вместо 45 мм установить 60 мм.

2. Толщину брони башни вместо 45 мм установить 60 мм.

3. Днище и крышу вместо 20 мм установить 30 мм.

При таком увеличении толщины брони вес танка Т-34 с торсионной подвеской должен быть не более 27,5 тонны, т.е. не выше веса танка Т-34, выпускаемого в настоящее время.

Маршал Советского Союза (С. Тимошенко)

Генерал армии (Г. Жуков)».

К этому времени КБ завода № 183 в спешном порядке вело доработку чертежей новой машины. В докладе о ходе работ от 20 апреля 1941 года сказано:

«КБ работает над переделкой агрегатов и деталей в соответствии с предложенным заводом вариантом корпуса (с более толстой броней, чем на предъявленном макете). Срок выпуска рабочих чертежей для опытных образцов заводом намечен I/VI.1941 г.».

В конструкцию этого танка внесли целый ряд изменений, в результате которых внешне получилась совершенно новая машина, мало похожая на А-43. Прежде всего по требованию военных переднюю часть корпуса выполнили по типу Т-34, с носовой балкой. Так же переконструировали корму корпуса — теперь она стала практически такой же, как у тридцатьчетверки. Для облегчения производства борта корпуса сделали вертикальными, с полукруглыми уширениями в местах установки башни. Последняя была переделана полностью — конструкторы завода № 183 совместно с инженерами Мариупольского завода имени Ильича спроектировали ее цельноштампованной. При этом командирскую башенку передвинули к левому борту.

Не дожидаясь окончательного изготовления чертежей, 5 мая 1941 года на заседании СНК СССР и ЦК ВКП (б) принимается постановление № 1216-502сс, озаглавленное «О производстве танков Т-34 в 1941 г.». Этот документ вносил коррективы в утвержденные ранее планы выпуска тридцатьчетверок на 1941 год — например, завод № 183 должен был до конца года изготовить на 200

Т-34 больше, чем планировалось ранее. Кроме того, в постановлении говорилось:

«...2. Внести в танки Т-34 следующие изменения:

а). Увеличить толщину брони башни и переднего лобового листа корпуса до 60 мм;

б). Установить торсионную подвеску;

в). Расширить погон башни до размера не менее 1600 мм и установить командирскую башенку с круговым обзором;

г). Установить бортовые листы корпуса танка вертикально, с толщиной брони, равнопрочной 40-мм броне при угле наклона 45 градусов.

3. Установить полный боевой вес улучшенного танка Т-34—27,5 тонны, для чего разрешить Наркомсредмашу:

а). Изменить ширину гусеницы с 550 мм до 450 мм;

б). Исключить из возимого ЗИПа шпоры, брезент и один домкрат.

4. Обязать Наркомсредмаш т. Малышева и директора завода № 183 т. Максарева обеспечить в 1941 г. выпуск 500 штук улучшенных танков Т-34 в счет программы, установленной настоящим постановлением.

При этом разрешить:

а). Начать серийное производство улучшенных танков Т-34 на заводе № 183, не ожидая результатов испытаний на гарантийный километраж;

б). Перейти на Сталинградском тракторном заводе на выпуск улучшенных танков с 1 января 1942 г.

5. Обязать Наркомсудпром т. Носенко изготовить в 1941 г. на Мариупольском заводе 2300 комплектов бронедеталей корпуса и башни танков Т-34 и на заводе № 264—450 корпусов комплектно с погонями и бронедетальями для корпуса и башни...

6. Обязать Наркомсудпром т. Носенко и директоров Мариупольского завода т. Гармашова и Кулебакского завода т. Скиба к 1 июля 1941 г. изготовить и поставить заводу № 183 два комплекта бронекорпусов и башен для улучшенного танка Т-34, для чего Наркомсредмашу (завод № 183) к 15 мая 1941 г. выдать чертежи: Мариупольскому заводу на измененный корпус и башню и Кулебакскому заводу на измененный погон улучшенного танка Т-34».

На основании этого документа было заключено дополнительное соглашение между ГАБТУ КА и заводом № 183, в котором аннулировались старые сроки сдачи танков и устанавливались новые:

«...4. Изготовить 500 танков улучшенных (Т-34М). Поставку улучшенных танков начать с сентября 1941 года».

Реконструкция общей компоновки танка Т-34М.

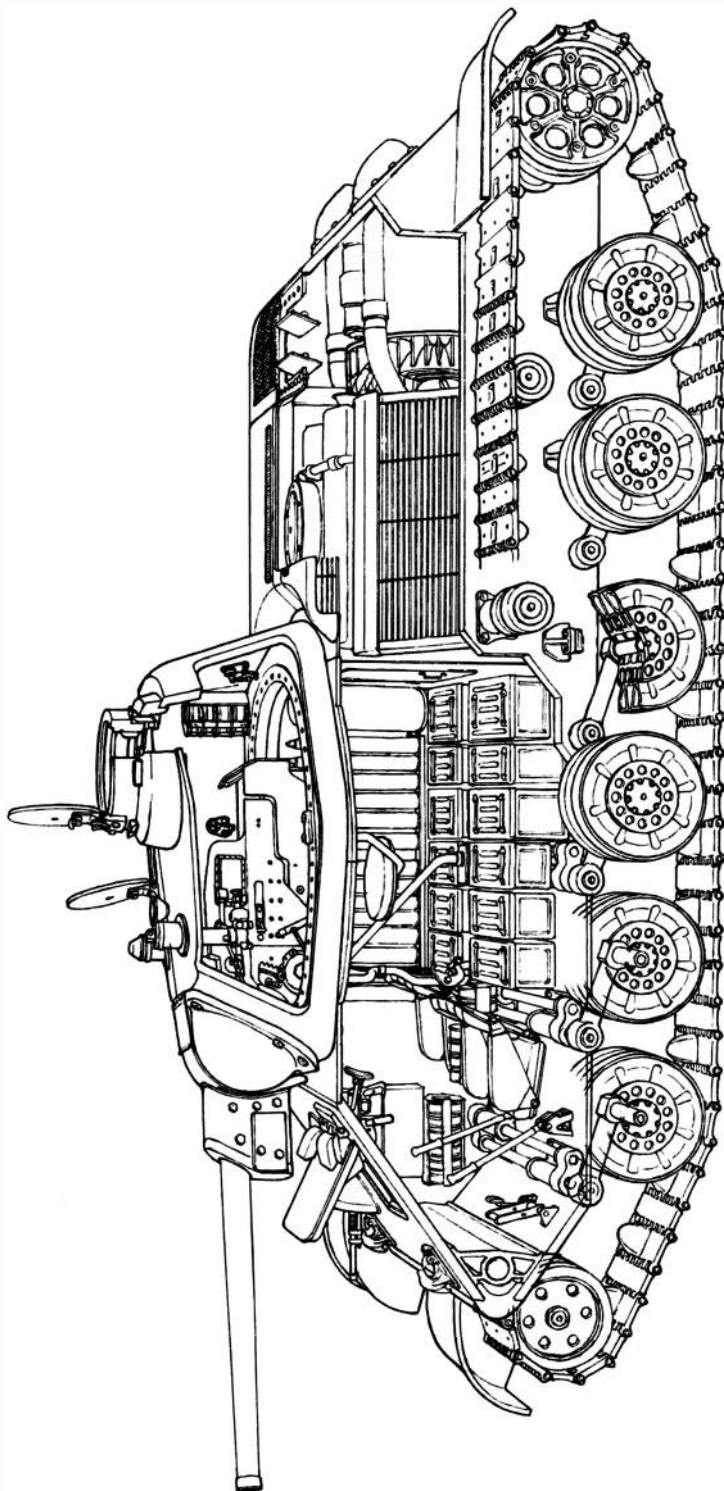
По сведениям на 15 мая 1941 года, завод № 183 провел следующий объем работ по Т-34М:

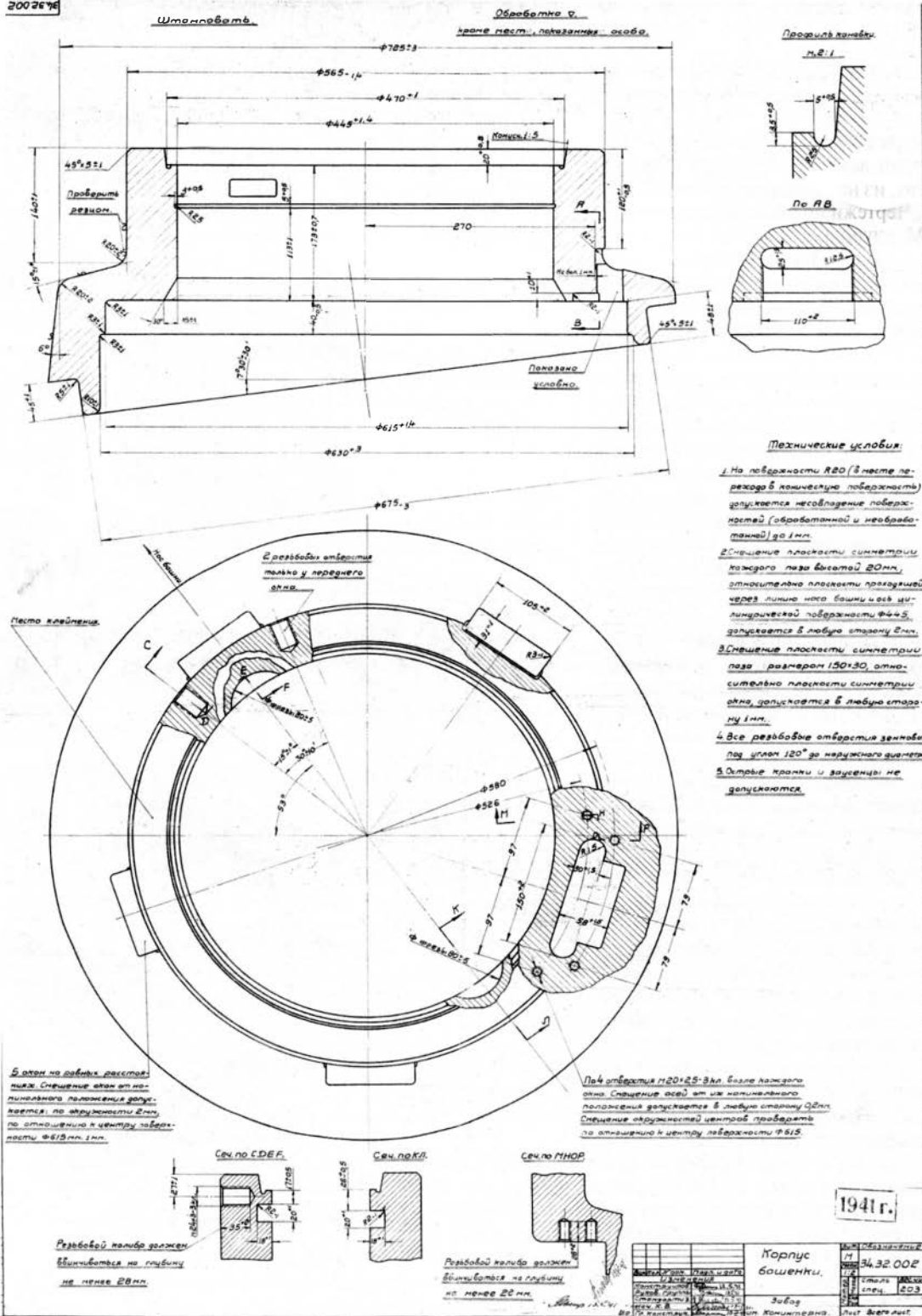
«Ведется разработка детальных чертежей. По 50% групп детальные чертежи выполнены в кальках, из них 16 групп спущены в производство. Чертежи по бронедеталям отправлены на Мариупольский завод. Изготовлен деревянный макет. Заводоуправление завода № 183 по согласованию с Мариупольским заводом приняло решение запустить модернизированную машину в серию с июля мес. 1941 г.».

Видимо, это обязательство послужило толчком для внесения изменений в утвержденный ГАБТУ КА график изготовления танков Т-34 и Т-34М на заводе № 183 на 2-е полугодие 1941 года. Теперь выпуск Т-34М выглядел следующим образом: июль — 10, август — 100, сентябрь — 175, октябрь — 180, ноябрь — 165, декабрь — 170, а всего до конца года 800 машин. При этом с сентября 1941 года выпуск обычных тридцатьчетверок на заводе № 183 прекращался.

К сожалению, пока не удалось найти фотографий деревянного макета и подробного описания Т-34М, принятого к производству в мае — июне 1941 года. Имеются только разрозненные чертежи и продольный разрез машины, по которому можно восстановить ее внешний вид. Тем не менее, вопросы по этому танку остаются, например по коробке перемены передач, так на разрезе хорошо видна КПП с танка Т-34. Возможно, ее предполагалось усилить (в одном из документов по расчету массы Т-34М за подписью главного инженера завода № 183 Махонина и начальника КБ завода Кучеренко сказано: «Усиление трансмиссии в связи с установкой более мощного двигателя — 50 кг»). Не исключен и вариант установки в ходе производства планетарной коробки — тактико-технические требования на разработку последней начальник ГАБТУ КА Федоренко подписал еще 3 марта 1941 года, правда в документе шла речь о танке Т-34.

Между тем подготовка к производству Т-34М шла полным ходом. С 1 по 15 июня 1941 года на полигоне Мариупольского завода прошло испытание обстрелом контрольных 60-мм бронеплит для изготовления цельноштампованных башен Т-34М. Кроме того, испытывались заготовки бортов Т-34М, подвергнутые термообработке. Бронедетали были изготовлены из стали МЗ- (8с) обстре-





			<p align="center">Корпус башенки.</p>	Лит.	Обозначение
				М	
				Масш.	34.32.002
				1:2	
Ведом. изгот.	Подп. и дата		<p align="center">Завод</p>	Материал	Сталь
Изменения				Спец.	203
Конструктор	Б.С. 12.5.41				
Руковод. группы	В.С. 13.5.41				
Стандарт	ИЗ. 13.5.41				
Нач. К.Б.	В.С. 13.5.41				
Гл. конструктор	В.С. 13.5.41				
				Лист	Всего листов

Лист 0.51/2

Командирская
смотровая башенка
танка Т-34М, копия
заводского чертежа.
На основной
надписи хорошо
видно, что чертеж
подписан в мае
1941 года
(например, главным
конструктором
А. Морозовым –
13 мая). Видно
и обозначение
детали – 34.32
(группа башни)
и литер М.

лом из 45-мм танковой пушки образца 1932 года и 76-мм дивизионной образца 1902/30 годов. Задачей этих испытаний было определение правильности выбора марки броневой стали для изготовления корпуса и башни Т-34М. Результаты оказались следующими:

«Марка стали 8с при установленном в настоящее время в валовом производстве химическом составе обеспечивает необходимые качества также на толщинах 50–60 мм (из стали 8с прокатывались 45-мм листы для Т-34. – *Прим. автора*).

Эта броня обеспечивает более надежную защиту против 45-мм и 76-мм снарядов по сравнению с цементованной или однородной броней, применяемой на КВ. 50-мм 8с защищает от тупоголового и остроуголого 76-мм снаряда чертежей №2-03545 и №3-06969 так же, как и 75-мм броня ФД 7934, идущая на КВ.

Толщина брони 50 мм, принятая для бортов Т-34М, не снимает остроуголого 45-мм снаряда, пробивает по нормали и под углом в 30 градусов с дистанции ближе 500 м.

Закключение.

1. Принять для Т-34М броню высокой твердости (2,85–3,1) из стали 8с.

2. Утвердить приложенные технические условия по приему брони толщиной 50–60 мм.

3. Выдать средства и поручить филиалу НИИ-48 совместно с заводом имени Ильича в самом срочном порядке провести следующие работы:

а). По производству литых башен танка Т-34М.

б). По уточнению содержания относительных элементов химического состава МЗ-2 применительно к различным толщинам».

Кстати, если верить «Истории танкостроения на заводе № 183», написанной в начале 1946 года, производство бронедеталей Т-34М летом 1941 года было практически завершено:

«В начале 1941 года была запроектирована машина Т-34М. Заводу имени Ильича было

задано изготовить 50 комплектов бронедеталей, изготовление которых шло параллельно с выпуском Т-34. Одновременно с изготовлением 50 комплектов усиленно велась подготовка всего бронепроизводства к серийному выпуску деталей Т-34М. От Т-34 он отличался следующим:

1. Цельноштампованная башня с толщиной брони 60 мм, габариты которой были немного больше башни Т-34. Достаточно указать, что штамп весил 30 тонн, а штамповку производили на прессе мощностью 15 000 тонн.

2. Основные детали корпуса, борта и нос, имели толщину 60 мм.

К началу эвакуации большинство деталей опытной партии были изготовлены и отправлены в Нижний Тагил, одновременно были отправлены все заготовки, в том числе 60 штампованных башен и вся оснастка. Следует отметить, что Мариупольский завод произвел всю необходимую подготовку для перехода на изготовление бронедеталей Т-34М, и только эвакуация предприятия не позволила это сделать».

24 июня 1941 года нарком обороны Маршал Советского Союза С. Тимошенко и начальник Генерального Штаба РККА генерал армии г. Жуков обратились к председателю Совета народных комиссаров СССР И. Сталину с докладной запиской, в которой высказывались против выпуска Т-34М, аргументируя это следующим:

«На 23.06.1941 г. ни одного опытного образца не изготовлено... В связи с создавшейся обстановкой считаем целесообразным впредь до изготовления, испытания образцов улучшенного танка и организации его серийного производства, продолжать выпуск Т-34, находящихся на производстве в настоящее время».

Это предложение было весьма разумным, и уже 25 июня 1941 года было подписано постановление СНК СССР и ЦК ВКП (б), озаглавленное «Об увеличении выпуска танков КВ, Т-34, и Т-50, артиллерийских тягачей

и танковых дизелей на III и IV квартал 1941 года». Этим документом, помимо прочего, определялись задачи по увеличению выпуска находящихся в серийном производстве средних танков Т-34.

После появления этого постановления нарком среднего машиностроения В. Малышев немедленно отдал распоряжение заводу № 183 прекратить работу по модернизации танка Т-34 и приступить к выполнению мобилизационного плана, а также быть готовыми оказать помощь другим заводам, которые будут переключены на выпуск тридцатьчетверок. На этом закончилась история танка Т-34М.

Так почему же танк Т-34М так и не появился в металле? Некоторые исследователи считают, что камнем преткновения стал двигатель В-5, который так и не удалось довести «до ума». Действительно, опытные образцы В-5 были собраны на заводе № 75 в Харькове в конце 1940 года, и к лету 1941-го еще проходили испытания. Но что мешало установить на модернизированную тридцатьчетверку серийный В-2? Конечно, динамические качества машины снизились бы, но воевать было бы можно. Ведь оснащали же осенью 1941 года карбюраторными моторами М-17 не только Т-34, но и тяжелые КВ. Но дело было не столько в отсутствии В-5, сколько в отсутствии подготовленного производства Т-34М. К примеру, машина должна была оснащаться цельноштампованной башней, а прессов, способных их изготовить, в СССР было всего два — на заводе имени Ильича в Мариуполе (15000 т) и на Ижорском заводе в Ленинграде (10000 т). Естественно, в условиях военного времени оба этих прессы оказались перегруженными различными заказами, и выполнение плана по танковым башням могло оказаться под угрозой срыва. Конечно, штампованную башню можно было заменить сварной или литой (такую башню для Т-34М проектировали), но на это требовалось время. В результате, новые танки могли оказаться вообще без башен.

В целом же отказ от производства Т-34М сразу же после начала войны являлся вполне оправданным решением. Ведь к 22 июня 1941 года ни одного Т-34М не имелось, технологический процесс их сборки был не отработан, приспособления, инструмент и оснастка до конца не подготовлены. В таких условиях постановка на производство фактически нового танка (а у Т-34М с Т-34 общим являлось лишь вооружение и, быть может, двигатель в случае замены В-5 на В-2) неизбежно привела бы к значительному сокращению количества изготовленных машин. Причем сокра-

шение было бы существенным, в разы. Кроме того, новый танк, без сомнения, имел бы значительное количество недоработок и недостатков как конструкторского, так и технологического характера, что в значительной степени снизило бы боевые качества машины. А на доведение «до ума» Т-34М потребовалось бы не меньше полугода, а то и больше. В качестве примера можно привести историю с Т-34, устранение недостатков которого велось с самого начала производства летом 1940 года, но к началу войны так и не было завершено.

Кстати, в некоторых источниках можно прочесть о том, что, занимаясь проектированием Т-34М, конструкторы завода № 183 «забросили» работы по устранению недостатков тридцатьчетверки. Например, М. Барятинский пишет:

«Т-34М, судя по всему, сыграл в судьбе Т-34 роковую роль. Сотрудники КБ завода № 183, увлекшись проектированием новой машины, совсем упустили из виду работу по устранению конструктивных недостатков «тридцатьчетверок» и опомнились только в начале 1942 года».

Однако эта информация не соответствует действительности. Ведь конструкторское бюро — это не детская песочница, в которой можно строить город, а если надоест, лепить куличики. Работа конструкторов четко регламентировалась документами — приказами, постановлениями, распоряжениями. Они не могли самостоятельно бросить работы по одному танку и приступить к проектированию другого. Переключение с «малой модернизации» Т-34 на Т-34М было связано с решением заказчика — а таковым для завода № 183 и его конструкторского бюро являлись военные, а конкретно Главное автобронетанковое управление Красной Армии. Именно руководство последнего, ориентированное на предстоящий переход на Т-34М вместо Т-34, в мае 1941 года приняло решение о прекращении работ по модернизации тридцатьчетверки. Это выглядело логичным — зачем тратить деньги на усовершенствование конструкции танка, который через три месяца будет снят с производства?

К тому же следует учесть, что численность конструкторского бюро завода № 183 в 1941 году была небольшой, а помимо нового проектирования имелось большое количество работы, связанной с обеспечением серийного производства. Таким образом, обвинять конструкторов завода № 183 в том, что они забросили модернизацию Т-34, увлекшись проектированием Т-34М, по меньшей мере, некорректно.

ЭПОПЕЯ С Т-43

Однако проект танка Т-34М не окончательно «канул в лету» после принятия решения о завершении работ в июне 1941 года. Весной 1942 года конструкторское бюро эвакуированного в Нижний Тагил завода № 183 (оно имело обозначение КБ-520, главным конструктором был А. Морозов) в инициативном порядке разработало проект нового среднего танка, также получившего обозначение Т-34М. В основу конструкции новой машины, без сомнения, были положены наработки по довоенному танку Т-34М, но с поправкой на военное время и изменившиеся возможности промышленности.

31 мая 1942 года руководство завода № 183 направило проект (чертежи, фото деревянной модели и пояснительная записка) на рассмотрение руководства наркомата танковой промышленности (НКТП) и ГАБТУ КА. Кстати, в пояснительной записке впервые встречается и другое обозначение данной машины, которая именуется как «Т-34М (Т-43)».

Как сообщал главный конструктор завода № 183, в основу модернизации танка Т-34,

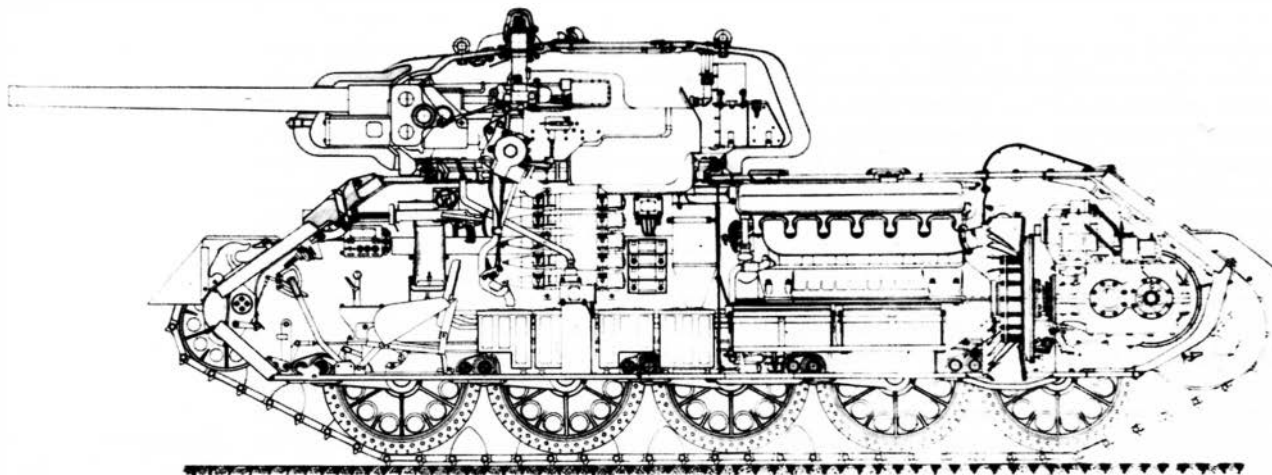
которая в итоге вылилась в Т-34М, были положены следующие тактико-технические требования: максимально возможное усиление бронезащиты танка, сохранение огневой мощи и динамических качеств на уровне Т-34 и по возможности использование в конструкции новой машины как можно большего количества агрегатов и узлов от серийного Т-34. В пояснительной записке к проекту Т-34М говорилось:

«Для наиболее полноценного разрешения всех поставленных требований завод № 183 после критической оценки ряда вариантов модернизации танка принял вариант, который в основном сохраняя компоновку Т-34, путем коренной переделки корпуса, башни и подвески танка, обеспечивал наилучшее выполнение указанных выше тактико-технических требований».

Проектом предусматривалось использование безо всяких изменений в Т-34М следующих агрегатов и узлов с Т-34: двигателя В2-34, главного и бортовых фрикционных, коробки перемены передач, тормозных лент,

Деревянная модель танка Т-34М (Т-43), разработанного КБ завода № 183 весной 1942 года. Этот проект был представлен на рассмотрение 31 мая 1942 года (РГАЭ).





**Продольный разрез
проекта танка Т-34М
(Т-43). Май 1942
года (РГАЭ).**

бортовой передачи (кроме семи деталей), радиаторов системы охлаждения (за исключением коллекторов), воздухоочистителя «Циклон» (за исключением бункера), гусениц, опорных катков, ведущего колеса и ленивца, сиденья водителя, полностью электрооборудования, часть механизмов башни (поворотный механизм, сиденья, захваты, замки, петли), щиток контрольных приборов, а также укладка ЗИП и инструмента.

Главным отличием Т-34М от серийного Т-34 стал броневой корпус и башня.

Корпус (он во многом напоминал корпус, разработанный для танка Т-34М весной 1941 года, но имел несколько меньшие размеры) предполагалось изготовить из брони высокой твердости, что должно было обеспечить «дистанцию безопасного обстрела по нормали (для 75 мм) в 250 метров». Носовую балку и кормовую часть предусматривались изготавливать из броневого литья. Если лобовые листы толщиной 75 мм (верхний) и 45 мм (нижний) устанавливались под такими же углами наклона, как и у Т-34, то борта выполнялись вертикальными из 75-мм брони. В лобовом листе имелся люк-пробка механика-водителя, который, в отличие от Т-34, размещался справа по ходу танка.

Башня проектировалась цельнолитой с сварной крышей и имела толщину брони 90 мм. По форме она напоминала серийную шестигранную башню, которая устанавливалась на серийные тридцатьчетверки. Также предполагалось отливать и орудийную маску, толщина которой составляла 90 мм.

Помимо корпуса и башни серьезным переделкам подверглась и подвеска — на Т-34М предусматривалось использование в качестве упругих элементов торсионных валов, «чем удалось достигнуть основного требования — резкого снижения веса машины». Причем конструкция подвески была унифицирована с подвеской артиллерийского тягача АТ-45, проектирование которого вело в это время КБ-520 (этот тягач разрабатывался на базе танка Т-34 с конца 1941 года. — *Прим. автора*).

Из-за более плотной компоновки Т-34М его экипаж составлял три человека — исключался стрелок-радист. Однако это было сделано не из-за того, что на машине не предусматривалось использование радиостанции, как пишут некоторые источники. Просто рацию (по проекту устанавливалась 9Р «Тапир») перенесли из корпуса в башню, и ее должен был обслуживать заряжающий.

В заключении пояснительной записки к проекту Т-34М, главный конструктор завода № 183 А. Морозов писал:

«Как одной из положительных особенностей модернизации танка является его конструктивная простота, на которую в процессе проработки было обращено особое внимание.

Простота конструкции, заложенная в модернизированной машине, является залогом ее работоспособности, надежности и дешевизны в производстве. Все это в условиях военного времени может служить только быстрейшему освоению модернизированной машины в производстве и армейских частях.

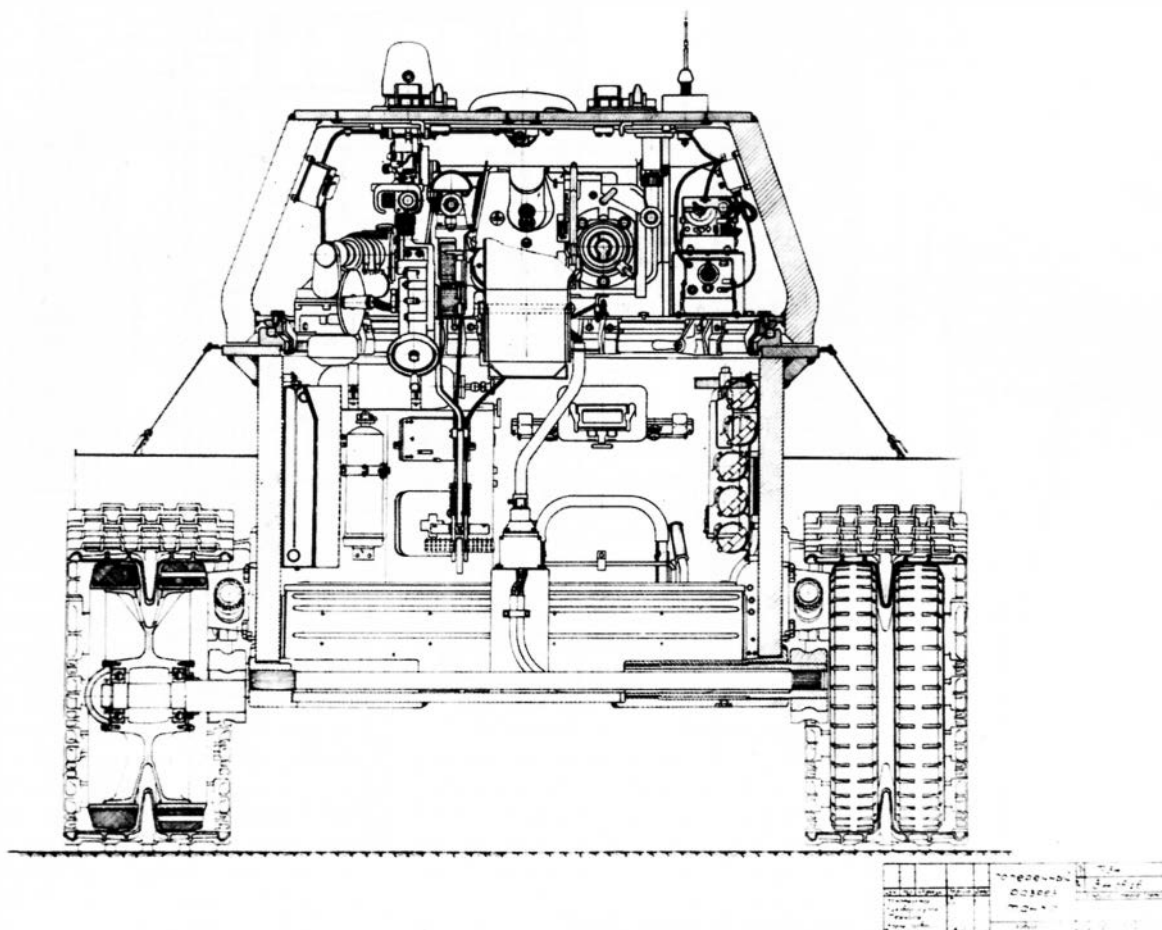
Значительное количество (до 80%) заимствованных с Т-34 механизмов и деталей и сохранение без изменений с танком Т-34 самой компоновки машины в целом также является одним из основных положительных качеств нового модернизированного образца, упрощающих вопросы ремонта и восстановления машин. Помимо этого, исключается необходимость в переподготовке танковых экипажей, и экипажи танков БТ и Т-34 при эксплуатации модернизированных танков сохраняют полученные ранее навыки и опыт».

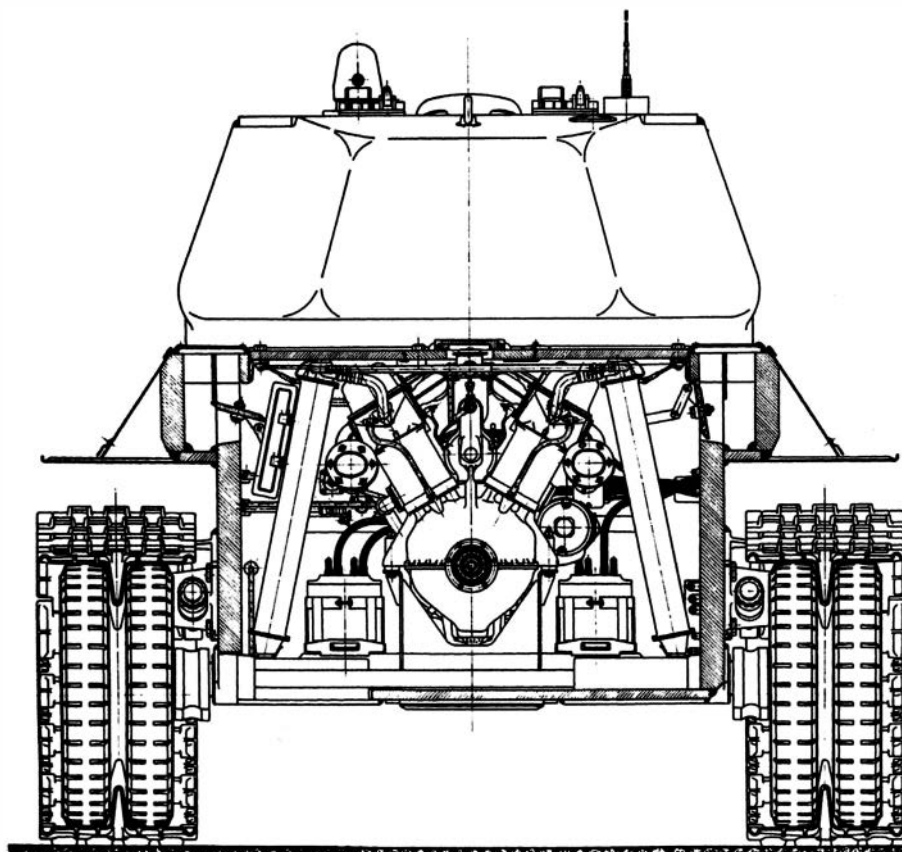
Следует добавить, что расчетная масса Т-34М по сравнению с Т-34 увеличивалась почти на две тонны, составив 30 тонн. Любопытно привести данные о количестве деталей в Т-34 и Т-34М, указанное в пояснительной записке к последнему. Так, число деталей Т-34 составляло 8118, а у Т-34М — 5985 штук. Правда, из 5985 штук 1222 составляли вновь изготавливаемые. Для изготовления Т-34М требовалось и меньшее число нормалей — 7264 штуки по сравнению с 8505 для Т-34. Но

не стоит забывать, что не менее одной пятой нормалей для Т-34М составляли новые, которые требовалось изготовить заново.

В целом Т-34М производит впечатление проекта, выполненного в большой спешке. Не совсем понятны мотивы, побудившие главного конструктора завода № 183 А. Морозова заниматься проектированием нового танка в достаточно тяжелое время — весной 1942 года танковая промышленность СССР испытывала серьезные трудности во всех вопросах, начиная с недостатка материалов и оборудования и заканчивая дефицитом квалифицированных рабочих кадров. Основными задачами, которые в тот период были поставлены перед заводом № 183 руководством страны и наркомата танковой промышленности, — увеличение выпуска Т-34, а также устранение недостатков в конструкции танка (а было их немало) и улучшение, по возможности, его боевых характеристик. Дело в том, что завод № 183 считался головным предприятием по Т-34. Он должен был разрабатывать

**Поперечный разрез
проекта танка
Т-34М (Т-43).
Май 1942 года.
В башне справа
видна установка
радиостанции
(РГАЭ).**





все улучшения в конструкции танка, организовывать их производство, а также передавать документацию на другие заводы, выпускавшие тридцатьчетверки, и помогать им в освоении новых узлов. Таким образом, работы у КБ-520 завода № 183 было, что называется, «выше крыши», и проектирование нового танка отрывало людей от выполнения текущих задач обеспечения серийного выпуска Т-34. Возможно, разработка Т-34М являлась желанием Морозова запустить в производство «свою» машину, созданную под его руководством как главного конструктора. Ведь «тридцатьчетверка» создавалась под руководством М. Кошкина, у которого Морозов был заместителем. Тем более что Т-34М создавался как инициативная разработка, без тактико-технических требований, которые обычно утверждались ГАБТУ КА.

Но как бы там ни было, проект Т-34М не получил одобрения и поддержки ни в наркомате танковой промышленности, ни у военных в главном автобронетанковом управлении. Более того, руководство СССР в лице

И. Сталина предложило руководству КБ-520 не распылять силы на проектирование новых танков, а все силы бросить на доработку тридцатьчетверки. Вот что об этом записал в своем дневнике нарком танковой промышленности В. Малышев:

«5 июня 1942 года. В последние дни т. Сталин вызывает к себе каждый день. Он крепко занялся улучшением качества танков. Сегодня были у т. Сталина вместе с тт. Зальцманом, Котиным, Морозовым. Тов. Сталин сказал, что «наши танки превосходят заграничные, в том числе и немецкие, по своим техническим показателям, но уступают им в ходовой части... А сегодня танки должны прежде всего много ходить, делать переходы по 150–200 км, ходить без дорог...»

Надо улучшать, модернизировать танки и особенно ходовой механизм. Надо иметь в виду, что теперь танкисты менее квалифицированы, и поэтому танки надо делать проще, надежнее, а не рассчитывать на виртуозов. Надо улучшить видимость наших танков. Вот мы даем вам, танкистам, задачу — улучшить коробку скоростей танков Т-34 и КВ,

Поперечный разрез (по моторно-трансмиссионному отделению) танка Т-34М (Т-43). Май 1942 года (РГАЭ).



Испытания танка Т-34 с 5-скоростной коробкой перемены передач: на фото машина преодолевает подъем в 33 градуса. Лето 1942 года (ЦАМО).

облегчить вес танка КВ и делать оба танка с хорошей видимостью».

Мы показали т. Сталину макеты двух новых танков, которые полностью решают те пожелания... но т. Сталин ответил: «Новые танки делать пока не будем. Не будем отвлекать конструкторов от задачи улучшать и модернизировать выпускаемые танки. Конечно, конструкторам хочется делать новые машины, каждый конструктор ищет славы. Но надо обождать. К новым машинам вернемся месяца через полтора-два, когда конструкторы закончат работу по улучшению существующих танков».

Тут же т. Сталин подписал постановление о награждении 4 танковых заводов и 1000 чел. работников танковой промышленности.

Беседа с т. Сталиным дала нам, танкистам, очень многое — программу работ на 2—3 месяца».

Следует добавить, что представленные на рассмотрение И. Сталину макеты двух танков, о которых упоминает в своем дневнике В. Малышев, являлись проектами Т-34М (Т-43), о котором уже говорилось выше, и КВ-13 (последний был разработан опытным заводом № 100 как «5-скоростной танк усиленного бронирования»).

Кстати, проект Т-34М (Т-43) сразу же не понравился наркому танковой промышленности В. Малышеву, который и впоследствии выступал против разработки и изго-

товления этой машины. И возможно, что эта машина вообще не появилась бы в металле, если бы не одно обстоятельство. Дело в том, что 1 июля 1942 года Малышев был снят с поста наркома танковой промышленности. О причинах этого он записал в дневнике следующее:

«1 июля 1942 г. Позвонил по телефону тов. Сталин и крепко ругал за то, что не выполняется план по танкам Т-34. Я ответил тов. Сталину, что много трудностей у заводов с людьми и оборудованием и что, хотя план не выполняется, но выпуск танков Т-34 из месяца в месяц растет, но тов. Сталин опять крепко выругал меня и повесил трубку. Через полчаса позвонил тов. Молотов и сказал: «Мы решили освободить Вас от работы Наркома танковой промышленности за невыполнение плана по танкам Т-34 и назначили Зальцмана».

Новый нарком серьезного интереса к проекту Т-34М (Т-43) не проявил, но и не выступал против дальнейшей разработки такой машины. Таким образом, если бы не кадровые перестановки, «сорок третий» мог бы остаться только на бумаге.

С проектом Т-34М (Т-43) связан один миф, который часто кочует из издания в издание довольно долгое время. Суть его в следующем: якобы руководству наркомата танковой промышленности понравилась башня этого танка, и на Кулебакском заводе (за-



вод № 178 наркомата танковой промышленности, занимавшийся производством бронекорпусов и башен танков) в апреле 1942 года отлили 62 таких башни, которые установили на серийные Т-34. Эта информация является фантазией авторов и не подтверждается никакими документами, в том числе и отчетами завода № 177. Кроме того, в апреле 1942 года проект Т-34М еще вообще не рассматривался в наркомате танковой промышленности и ни о каком изготовлении башен речи быть не могло.

Выше уже шла речь о прошедшей 5 июня 1942 года встрече И. Сталина с В. Малышевым, И. Зальцманом, Ж. Котиным и А. Морозовым, на которой рассматривались проекты Т-34М и КВ-13. Одним из результатов этой встречи стало появление постановления Государственного Комитета Обороны № 1879сс от 5 июня 1942 года. Этот документ предусматривал принятие мер для улучшения механизмов коробки передач и обзорности танка Т-34. Во исполнение этого постановления приказом НКТП № 435 от 8 июня 1942 года директору заводу № 183 Максареву и главному конструктору Морозову предписывалось «изготовить и провести испытание двух Т-34 с 5-скоростной коробкой перемены передач и новой конструкцией ленивца». Что касается командирской башенки, то ее установку на серийные тридцатьчетверки планировалось начать с 15 августа 1942 года сразу

на всех заводах — № 183, 112, 174 и СТЗ. Однако она появилась на Т-34 лишь спустя год.

Следует сказать, что задание на проектирование 5-скоростной коробки перемены передач было выдано заводу № 183 еще в феврале 1942 года, так что постановление ГКО фактически только дало «добро» на ее введение в производство. По тактико-техническим требованиям новая коробка должна была полностью взаимозаменяться со старой 4-скоростной. Основным отличием 5-скоростной КПП от прежней стало наличие постоянного зацепления шестерен, большая легкость переключения и, соответственно, дополнительная скорость. Кстати, для проекта Т-34М конструкторское бюро завода № 183 предусматривало именно 5-скоростную коробку.

Помимо коробки передач, во исполнение постановления ГКО конструкторское бюро завода № 183 спроектировало и новую башню для танка Т-34, оснащенную командирской башенкой.

Для испытания новой коробки передач и башни с башенкой была создана специальная государственная комиссия. Завод № 183 представил на испытания два танка Т-34 с обычными башнями, 5-скоростной коробкой перемены передач и натяжными механизмами двух вариантов — с треугольной и трапециодальной резьбой и один танк с новой башней, оснащенной командирской ба-

Танк Т-34 с новой трехместной башней, оснащенной командирской башенкой, вид слева. Август 1942 года (ЦАМО).



**Танк Т-34 с новой
трехместной
башней,
оснащенной
командирской
башенкой, общий
вид. Август 1942
года (ЦАМО).**

шенкой, но с 4-скоростной коробкой. Государственные испытания этих трех танков проводились с 22 июля по 11 августа 1942 года на полигоне в районе Нижнего Тагила. Всего за семь ходовых дней машины прошли более 1500 километров.

Первый танк Т-34 с 5-скоростной коробкой поступил на испытания 22 июля 1942 года, до этого прошел 430 километров. Второй Т-34 был представлен госкомиссии 31 июля, к этому моменту пробег машины составлял 2500 километров.

Серийный Т-34 с новой башней прибыл 9 августа 1942 года. Башня представляла собой «литую конструкцию, выполненную за одно целое с командирской башенкой». Она устанавливалась на серийном погоне диаметром 1420 мм, ее масса составляла 4300 кг, что на 100 кг превышало массу серийной башни тридцатьчетверки.

В командирской башенке имелось пять отверстий, в которые вставлялись призматические смотровые приборы. При помощи специального рычага каждая кассета с призмой могла опускаться вниз для их защиты при обстреле машины. Углы обзора из командирской башенки составляли: вниз 20 градусов и вверх 9 градусов, по горизонту обеспечивался круговой обзор, мертвое пространство составляло 7 метров.

В отличие от серийного Т-34 танк Т-34с имел экипаж из пяти человек — коман-

дир машины занимался только наблюдением за полем боя и руководил действиями экипажа. Он размещался в нише башни на специальном сиденье, поставив ноги на подножки, закрепленные на кронштейнах сидений наводчика и заряжающего. Для предохранения от возможных ударов гильзами при выстреле, перед командиром устанавливался специальный откидной металлический щиток.

В ходе испытаний 5-скоростные коробки перемены передач показали свои преимущества перед 4-скоростной и доказали свою полную надежность:

«Новая 5-скоростная коробка, являясь полностью взаимозаменяемой со старой 4-скоростной коробкой, обеспечила лучшую динамическую характеристику танка Т-34, и в то же время, благодаря отсутствию сколов на торцах шестерен и большей длине зуба, напряженность шестерен уменьшилась, что обеспечило более продолжительную их работу на танке. Одновременно с этим управление 5-скоростной коробкой благодаря наличию специальных зубчатых муфт значительно упростилось и стало доступно даже мало подготовленному механику-водителю. Как показала практика эксплуатации танка Т-34, при наличии 5-скоростной коробки перемены передач средние скорости движения танка заметно возросли при одновременном снижении количества горючего».

По командирской башенке отмечался ряд недостатков, а представители БТУ ГАБТУ КА вообще забраковали данную конструкцию, считая ее неудачной.

Хочется обратить внимание читателей на один момент, на который стоит обратить внимание — задание на разработку новой КПП было получено заводом № 183 еще в феврале 1942 года, а первые машины с такой КПП были изготовлены в июле. При этом уже весной 1942 года проект 5-скоростной коробки передач был готов. Такая задержка с изготовлением данного агрегата связана, скорее всего, с работами КБ-520 по танку Т-34М. Это может служить подтверждением высказывания Сталина, что не следует «отвлекать конструкторов от задачи улучшать и модернизировать выпускаемые танки», озвученное им на встрече 5 июня 1942 года, о которой говорилось выше. Таким образом, можно предположить, что проектирование Т-34М отодвинуло сроки изготовления и испытаний 5-скоростной коробки перемены передач.

Тем не менее, работы по продвижению проекта своего нового модернизированного танка руководство завода № 183 продолжало, и весьма успешно. 5 октября 1942 года

И. Сталин по ВЧ-связи передает главному конструктору Морозову указания о необходимости изготовления в кратчайшие сроки опытного образца этого танка. К этому моменту в документах данная машина уже именовалась как Т-43. Одновременно с поручением Сталина конструкторскому бюро завода № 183, руководство ГБТУ КА получило задание разработать тактико-технические требования для проектирования нового танка.

В рамках разработки Т-43 завод № 183 изготовил опытный образец машины, получивший обозначение Т-34с. Он представлял собой тридцатьчетверку с 5-скоростной коробкой перемены передач и башней с командирской башенкой (такой же, как испытывалась в июле, но цельнолитой), но на серийном погоне в 1420 мм. При этом масса машины возросла и составила 30,9 т. Вместе с Т-34с испытывались серийная тридцатьчетверка с 4-скоростной КПП и трофейный немецкий Рз. III.

Испытания прошли с 27 октября по 23 ноября 1942 года на научно-испытательном полигоне в подмосковной Кубинке. Всего машины в различных дорожных условиях

***Танк Т-34 с новой
трехместной
башней,
оснащенной
командирской
башенкой, вид
сзади. Август 1942
года (ЦАМО).***



**Общий вид
танка Т-34с –
машина имела
трехместную башню
с командирской
башенкой,
и 5-скоростную
коробку перемены
передач. Осень
1942 года (ЦАМО).**

прошли 144, 182 и 169 км соответственно, производилась стрельба из орудий с места и с хода, а также оценка рабочих мест экипажа.

В выводах отчета по испытаниям Т-34с сохранились следующие сведения:

«Командирская башенка улучшает обзорность из танка и дает возможность вести наблюдение за местностью. Рабочее место командира танка в нише башни имеет ряд существенных недостатков.

а). Посадка на место в командирскую башенку возможна при опущенном гильзоулавливателе или при придании большого угла возвышения пушке. Выход командира танка с рабочего места возможен только при посторонней помощи.

б). При движении танка в боевом положении командир на рабочем месте стеснен в своих движениях.

в). Наблюдение за местностью возможно производить через три передних смотровых прибора. Наблюдение в два прибора, расположенные сзади, ограничено неудобным положением корпуса наблюдателя и теснотой.

г). Отсутствие в переднем, центральном, смотровом приборе, визира, совмещенного

с пушкой, исключает возможность проверки правильности наводки оружия по заданной цели.

д). Замена и чистка смотровых приборов при запылении и запотевании связана с большой затратой времени».

В принципе, в приведенной оценке нет ничего удивительного. Ведь в тридцатьчетверочной башне было тесновато и двоим членам экипажа. Естественно, что добавление третьего человека не улучшало условий работы. Да установка приборов в командирской башенке была не совсем удачной.

В заключении отчета об испытаниях Т-34с отмечалось, что, несмотря на увеличение массы Т-34с по сравнению с Т-34 на 2780 кг, максимальные скорости машин были практически одинаковы. Более того, средняя скорость движения Т-34с оказалась даже несколько выше, что являлось следствием «более легкого включения и лучшего подбора передач благодаря установке 5-скоростной коробки перемены передач».

Еще до начала испытаний Т-34с ГАБТУ КА направило заводу № 183 тактико-технические требования на проектирование



и изготовление опытных образцов танков Т-43 и Т-23. Этот документ был подписан начальником бронетанкового управления (БТУ) ГАБТУ КА инженер-полковником Афониным и помощником начальника 6-го отдела БТУ ГАБТУ КА инженер-майором П. Ворошиловым (приемным сыном Маршала Советского Союза К. Ворошилова. — *Прим. автора*) 23 октября 1942 года. Окончательно утвердил требования заместитель начальника ГАБТУ КА генерал-майор Б. Коробков, и 25 октября документ ушел в Нижний Тагил, на завод № 183.

Согласно этому документу завод № 183 должен был спроектировать и изготовить танк Т-43 массой 29,5–30 тонн, вооруженный 76-мм пушкой Ф-34, спаренной с двумя пулеметами и неподвижно установленным пулеметом у водителя. Предусматривалось, что машина будет защищаться броней толщиной 75 мм (лоб, борта, корма, причем лобовые под наклоном «не менее 35 градусов верхнего листа и 40 градусов нижнего») и 90 мм (литая башня) и иметь экипаж из 4 человек. Двигатель В-2 мощностью 500 л.с. и 5-скоростная коробка передач долж-

ны были позволять машине разгоняться до 50 км/ч. Горючее должно было размещаться в двух баках, «в случае поражения одного работает другой». На танке предусматривалось использование торсионной подвески опорных катков, а «артсистема должна монтироваться снаружи башни и должна быть уравновешенной». Особое внимание уделялось удобству работы экипажа и средствам наблюдения. Прежде всего, в тактико-технических требованиях отмечалось, что «погон башни в свету должен быть не менее 1600 мм для обеспечения свободного размещения 3 человек». Также танк должен был получить командирскую башенку кругового обзора с 2–5 призмными приборами. Вращение башни должно было вестись «от руки и от электромотора, усилие на рукоятку поворотного механизма должно быть не более 15 кг при угле крена танка в 15 градусов и при повороте пушки на борт». Любопытно, что в тактико-технических требованиях нет ни слова о том, чтобы при проектировании Т-43 максимально использовать освоенные в производстве узлы и агрегаты танка Т-34. Однако присутствуют такие пункты, как обе-

Танк Т-34с, вид спереди. Эта машина была создана в рамках разработки нового танка Т-43. Осень 1942 года (ЦАМО).



спечение срока работы двигателя до ремонта не менее 250 часов, работу без ремонта в течение 5000 км коробки перемены передач, главного и бортовых фрикционов, тормозов и бортовых передач, а также «работа траков гусеницы должна быть надежной и обеспечивать не менее 2500 км пробега».

Что касается танка Т-23, то это был, так сказать, облегченный вариант Т-43 массой 25 тонн, отличавшийся от последнего лишь толщиной брони — лоб, борт, корма корпуса 45 мм, литая башня 50 мм.

Как видно, военные предполагали развитие среднего танка по двум направлениям. Первое — это усиление бронирования до 75–90 мм, улучшение динамических качеств (торсионная подвеска, 5-скоростная КПП), улучшение условий работы экипажа (увеличенный до 1600 мм погон, командирская башенка), а также повышение надежности работы узлов и агрегатов. Второе направление — сохранение бронирования на прежнем уровне, но при повышении надежности агрегатов, подвижности и обитаемости экипажа. Однако к моменту получения тактико-технических требований конструкторское

бюро завода № 183 уже полным ходом вело разработку Т-43, который по своим характеристикам в основном соответствовал представленному весной 1942 года проекту Т-34М. Главным изменением стала установка новой башни с командирской башенкой, которая испытывалась на Т-34с.

1 ноября 1942 года главный конструктор завода № 183 А. Морозов направил на имя начальника БТУ ГАБТУ КА Афонина и заместителя наркома танковой промышленности Ж. Котина следующий документ:

«На Ваше письмо № 1108026 от 25 октября 1942 года сообщаем (по поводу тактико-технических требований на проектирование Т-43 и Т-23).

Проект Т-43 был нами разработан в инициативном порядке работы завода, и в окончательном виде представлен на утверждение т. Сталину в июне сего года. Проект был т. Сталиным одобрен, но мне было предложено с его изготовлением повременить до окончания срочных работ по Т-34.

По следующим личным указаниям т. Сталина, переданным мне по телефону лично в октябре с.г., работу по изготовлению опы-

**Танк Т-34с, вид
справа. Обратите
внимание
на ходовую часть —
первый и последний
катки с наружной,
а остальные
с внутренней
амортизацией.
Осень 1942 года
(ЦАМО).**



ного образца Т-43 мы продолжили с заданием уложиться в максимально короткие сроки.

В настоящее время все конструкторские работы заводом закончены, и все уже находится в работе, причем значительная часть работ уже выполнена, и в ближайшее время будет производиться сборка машины.

Нами изготавливаются два образца машины, отличающиеся только толщинами брони корпуса и башни, а именно:

Т-43 — с броней корпуса 75 мм;

Т-44 — с броней корпуса 45 мм.

В остальном машины, как по своей компоновке, так и по остальным узлам, одинаковы.

В основу проекта Т-43 и Т-44 мы в первую очередь положили такие требования:

1. Максимальное сохранение серийных деталей и узлов Т-34.

2. Максимальное упрощение конструкции.

3. Получение максимально возможного уменьшения веса машины при заданной толщине брони».

Чуть позже КБ-520 направило в ГАБТУ КА пояснительную записку и чертежи опытного среднего танка Т-43. В ней говорилось, что за счет более плотной компоновки уда-

лось «при сохранении общей массы танка в пределах 35 т толщину броневой защиты носа корпуса в 75 мм вместо 45 мм на танке Т-34, а толщину стенок башни — 90 мм вместо 52 мм у Т-34. Танк Т-43 по защищенности во многом превосходит своего предшественника — танк Т-34, будучи по массе и вооружению равноценным с ним».

Тем не менее, руководство бронетанкового управления ГАБТУ КА высказало недовольство тем, что КБ-520 завода № 183 не выполнило ряд пунктов, указанных в тактико-технических требованиях на Т-43. Основные из них перечислил начальнику БТУ полковнику Афонину помощник начальника 6-го отдела БТУ ГАБТУ КА инженер-майор П. Ворошилов в письме от 8 ноября 1942 года.

Прежде всего, это был диаметр башни в 1420 мм (как на серийном Т-34), что «не обеспечивает нормальной работы экипажа». Кроме того, Ворошилов сильно критиковал запланированную для Т-43 командирскую башенку (конструкция которой уже была забракована командованием БТУ ГАБТУ), отмечая при этом, что «обзорность

**Танк Т-34с, вид
слева. Осень 1942
года (ЦАМО).**





Танки Т-43 (слева) и Т-34 с трехместной командирской башенкой (справа). Декабрь 1942 года (ЦАМО).

танка Т-43 не улучшена по сравнению с танком Т-34». Также среди недостатков проекта Т-43 назывался недостаточный боекомплект (85 выстрелов к орудию и 28 дисков к пулемету ДТ), невозможность снятия торсионных без съема катков, «что ухудшает эксплуатационные качества подвески», а также то, что орудие Ф-34 «монтируется, как и на серийной машине изнутри башни, что значительно усложняет монтаж и демонтаж системы». Далее в своем письме Афонину П. Ворошилов отмечал следующее:

«Предъявленные заводу тактико-технические требования на проектирование танка Т-43 в выполняемом заводом опытным образце учтены быть не могли, т. к. к моменту получения заводом указанных требований в цехах уже была выполнена значительная часть работ по изготовлению опытного образца Т-43.

Однако конструкторам завода прекрасно были известны основные недостатки танка Т-34, неоднократно указанные заводу со стороны БТУ, а именно: недостаточный диаметр погона башни и плохая обзорность из танка.

Завод, однако, не устранил в новом проекте указанных недостатков и стал на неверный путь проектирования новой машины со старыми недостатками серийной машины.

Одобрив подход конструкторов завода в части проектирования новой машины с сохранением максимального количества агрега-

тов серийной машины, следует потребовать от завода выполнения проекта с учетом отмеченных выше основных моментов, в особенности вопросов увеличения диаметра погона башни и улучшения обзорности из танка.

Считаю необходимым предложить заводу немедленно приступить к проработке этих вопросов, задержав до их реализации изготовление опытного образца танка Т-23 (Т-44), к выполнению работ по которому завод еще не приступил.

В отношении опытного образца танка Т-43 считаю необходимым провести его заводские испытания с дачей заключения».

Сборка опытного образца танка Т-43 завершилась в опытно-эксплуатационном отделе завода № 183 в течение семи дней — с 9 по 16 декабря 1942 года. После обкатки и устранения дефектов машина проступила на заводские испытания, и к 1 января 1943 года она прошла 247 километров.

Танк Т-43 имел такую же компоновку, как и Т-34. В отделении управления размещался механик-водитель, место которого, в отличие от тридцатьчетверки, находилось справа. Для наблюдения за местностью в его распоряжении имелся люк со смотровым прибором в броневой крышке. Своего посадочного люка механик-водитель не имел и занимал свое место через люк в башне танка.

На крыше боевого отделения устанавливалась башня, в которой находились три чле-

на экипажа: наводчик (слева от орудия), заряжающий (справа) и командир (в кормовой части башни). Последний имел в своем распоряжении командирскую башенку с пятью смотровыми приборами. За боевым находились разделенные перегородкой моторное и трансмиссионное отделения.

Вооружение Т-43 состояло из 76,2-мм пушки Ф-34, спаренной с пулеметом ДТ. Боекомплект танка состоял из 85 выстрелов к пушке, 44 дисков к ДТ (2772 патрона) и 20 гранат Ф-1. Снаряды размещались в специальных ящиках на дне боевого отделения, а также на бортах корпуса. Здесь же укладывались пулеметные диски и два пистолета-пулемета ППШ.

Бронекорпус танка имел вертикальные борта и установленные под довольно большими углами к вертикали лобовые и кормовые листы толщиной 75 мм. Крыша и днище собирались из 30-мм брони. Так как корпус Т-43 стал уже, чем у тридцатьчетверки, и получил другую форму, пришлось изменить конструкцию вырезов для доступа охлаждающего воздуха к радиаторам и вывод выхлопных труб. Вырезы были сделаны в верхней части бортов вдоль моторного отделения, и сна-

ружи прикрыты специальными броневыми коробообразными «карманами». Сверху они закрывались броневыми жалюзи и металлической сеткой. А в задней части «карманов» имелись отверстия, через которые наружу выводились выхлопные трубы. Для того, чтобы на поле боя противник не смог отличить Т-43 от Т-34, в верхней передней части бортов корпуса «сорок третьего» установили наклонные фальшборта. Помимо «маскировочной» функции, за фальшбортами разместили укладку ЗИПа, для доступа к которому имелись крышки с петлями.

В крыше моторного отделения находилась откидной люк для доступа к двигателю. Сама крыша была съемной, установленной на болтах. Над трансмиссионным отделением имелся люк для выброса охлаждающего воздуха, сверху прикрытый броневыми жалюзи и сеткой. Верхний кормовой лист выполнялся откидным на петлях, так же как и у Т-34. Это облегчало доступ в трансмиссионное отделение машины. Масса броневоего корпуса составляла 14,3 т.

Литая башня Т-43 напоминала шестигранную серийную башню танка Т-34, но оснащалась командирской башенкой (аналогич-

Вид сзади – сверху на танк Т-43. Декабрь 1942 года. Хорошо видна установка дополнительных топливных баков (ЦАМО).



ная по конструкции башня испытывалась на тридцатьчетверке летом 1942 года, а также на Т-34С). Башня имела толщину 90 мм в лобовой части и 75 мм на бортах и корме. Литая командирская башенка вваривалась в крышу башни над кормовой нишей. Башенка была неподвижной, в ней имелись пять отверстий для установки перископических смотровых приборов. В крыше башни имелось два люка для посадки экипажа, отверстия для монтажа прибора ПТК, вентилятора и антенный ввод. В крыше командирской башенки люк отсутствовал. В бортах башни имелись револьверные отверстия для стрельбы из личного оружия, закрываемые броневыми пробками.

Литая орудийная маска выполнялась заодно с бронезащитой противооткатных устройств (у Т-34 последние прикрывались сварными бронелистами), что было сделано с целью удешевления производства. Масса башни Т-43 составляла 4,9 т, а с установленным орудием — 6,5 т.

В моторном отделении Т-43 монтировался серийный двигатель В-2—34 мощностью 500 л.с., радиаторы системы охлаждения, топливная и масляная системы. Запуск двигателя осуществлялся при помощи электростартера СТ-700 (15 л.с.) или сжа-

тым воздухом из двух воздушных баллонов. По сравнению с Т-34 конструкция масляной и топливной систем была упрощена, а работа системы охлаждения улучшена. Т-43 имел всего один основной топливный бак емкостью 500 л, установленный в передней части корпуса, слева от механика-водителя. Снаружи на корме машины монтировалось два дополнительных бака по 135 л каждый.

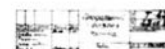
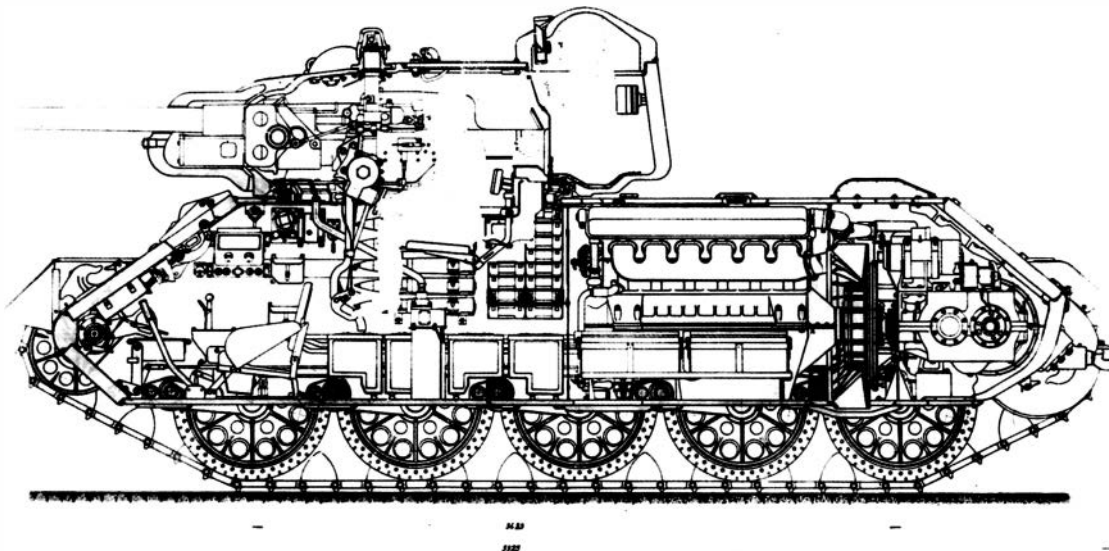
Трансмиссия танка Т-43 состояла из многодискового фрикциона сухого трения, пятискоростной коробки перемены передач, двух планетарных механизмов поворота и двух бортовых редукторов.

В ходовой части Т-43 использовались такие же опорные, ведущие, направляющие катки и гусеницы, как и на тридцатьчетверке. В качестве упругого элемента подвески использовались торсионные валы.

Сразу после окончания сборки опытный образец прошел обкатку, и поступил на заводские испытания. К 1 января 1943 года танк Т-43 прошел 247 километров. При этом отмечались следующие недостатки: недостаточный обзор через смотровой люк механика-водителя, неудобство монтажа и демонтажа топливного и масляного баков (возможно только при снятой башне), а также заправки маслом коробки перемены передач (требо-

**Танк Т-43, вид
слева. Декабрь
1942 года (ЦАМО).**





**Продольный разрез
танка Т-43 выпуска
1942 года (ЦАМО).**

валось снимать жалюзи), трудности замены тормозных лент и ряд других.

С января по апрель 1943 года опытный образец танка Т-43 проходил заводские испытания в окрестностях Нижнего Тагила, в ходе которых машина прошла 3262 километра. При этом в документах завода № 183 отмечалось, что «все механизмы и детали показали полную свою работоспособность и надежность в работе в пределах гарантийного километража», а практика эксплуатации машины Т-43 «выявила простоту обслуживания и ремонта без каких-либо специальных условий и инструмента».

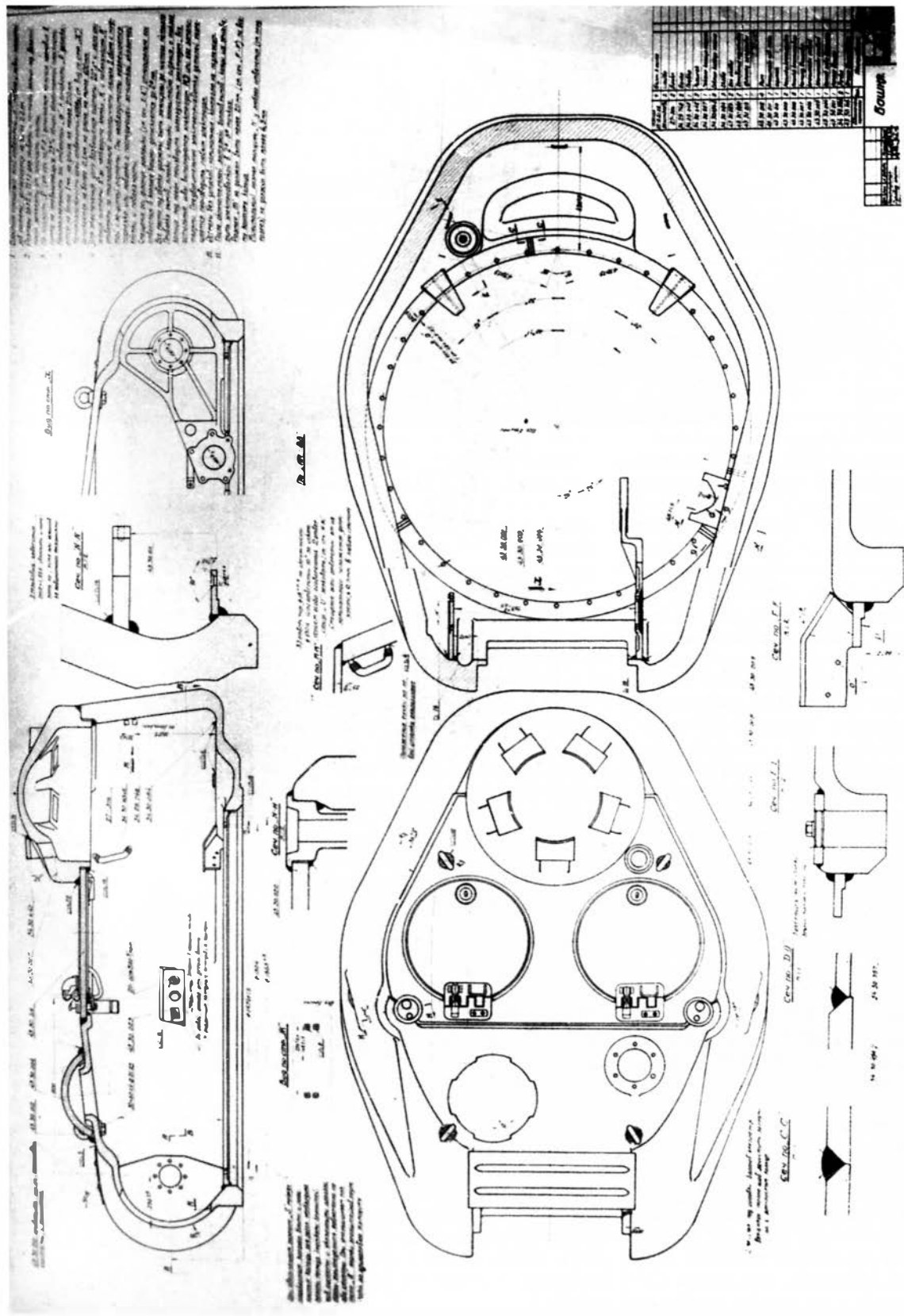
Тем не менее, не обошлось и без недостатков. Прежде всего, это касалось резиновых бандажей опорных катков, которые на испытаниях отслаивались. Этот недостаток имел место и на Т-34, но из-за возросшей массы «сорок третьего» он стал проявляться более часто. Также отмечалось, что отсутствие люка механика-водителя затрудняет посадку и высадку последнего, а также вынуждает экипаж машины вести установку аккумуляторов (операция довольно трудоемкая) через люки башни.

Но, пожалуй, наиболее существенными являлись те моменты, о которых указывал П. Ворошилов в приведенном выше письме — это недостаточный диаметр погона башни и плохая обзорность из танка. Попытка улучшить обзорность установкой командирской башенки не решала проблему

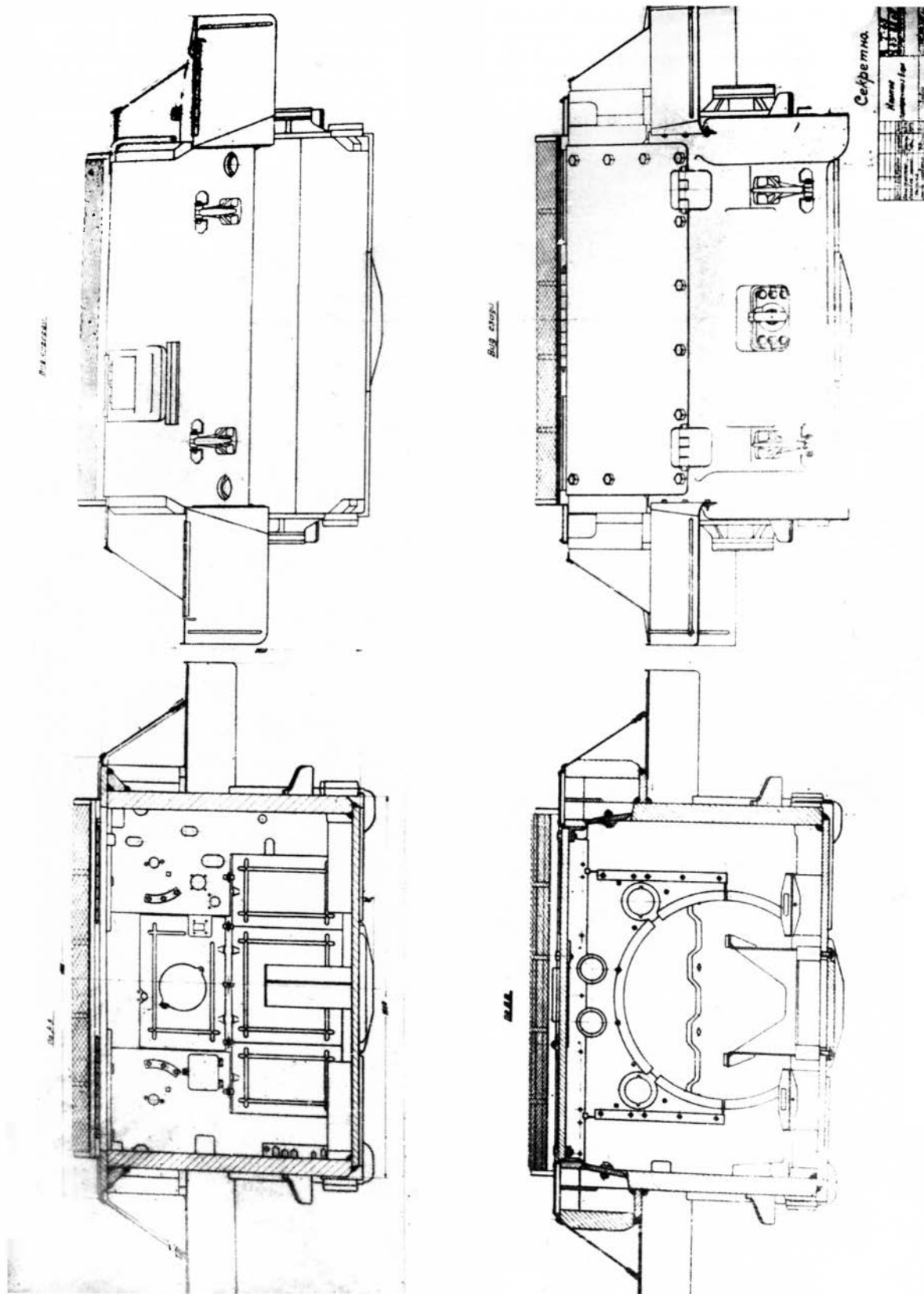
из-за неудачной конструкции последней. А размещение в башне с диаметром погона 1420 мм (как и на Т-34) третьего человека — командира — ухудшало работу наводчика и заряжающего. Поэтому представители ГБТУ КА, в целом одоблив инициативы завода № 183 по разработке нового танка, выдвинули дополнительные требования: расширить диаметр погона башни до 1600 мм, отменить ножной спуск орудия, установить смотровые приборы МК-IV, изготовленные по типу английских.

Следует сказать, что проектирование нового танка Т-43, в котором предполагалось устранить все выявленные недостатки, велось параллельно с испытанием первого образца «сорок третьего». В результате уже в конце мая 1943 года завод № 183 изготовил два образца танка Т-43, которые иногда именовались в документах как «Т-43 второго варианта».

Главным отличием этих танков от машины, собранной в декабре 1942 года, была новая, более просторная башня с диаметром погона 1600 мм. Она имела толщину лобовой части 90 мм, бортов — 75 мм. Башня изготавливалась литой, с сварной крышей, в средней части которой монтировалась командирская башенка. Последняя имела поворотную крышу с люком для посадки командира танка. Перед люком в крыше размещалась установка поворотного смотрового прибора МК-4.



Общий вид и разрезы башни опытного образца танка Т-43 (ЦАМО).



Общие виды и разрезы бронекорпуса опытного образца танка Т-43 (ЦАМО).

**Сборка опытного
образца танка Т-43.
Декабрь 1942 года.**

**Хорошо видна
установка двигателя
В-2 и коробки
перемены передач
в корпусе машины
(ЦАМО).**

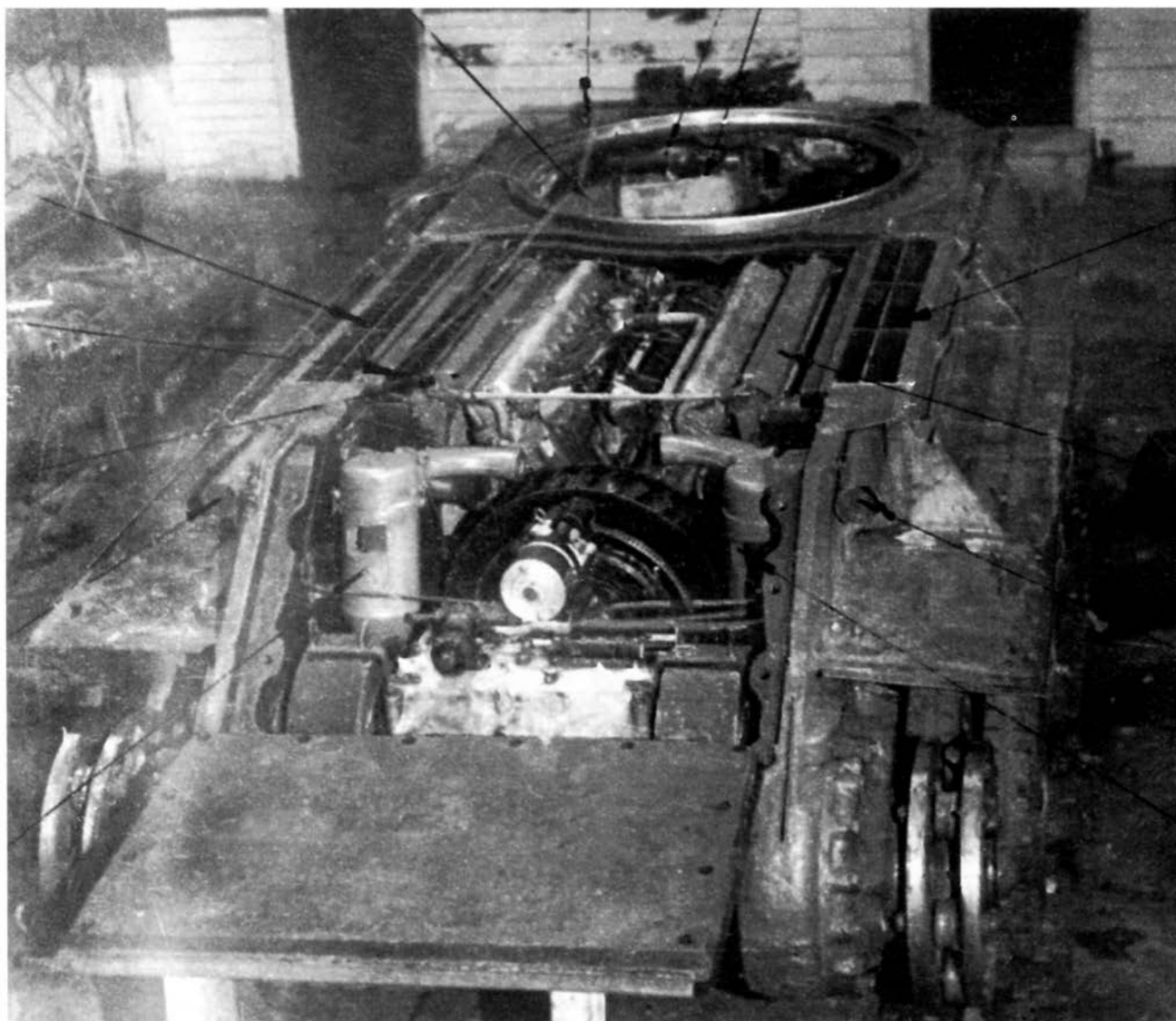
Справа от командирской башенки имелся люк заряжающего, перед которым имелась установка для монтажа прибора МК-4. Слева в крыше башни размещался перископический прибор ПТК наводчика, а в корме — отверстие вентилятора. В отличие от первого образца Т-43, на новых машинах командир танка размещался в башне слева, сразу же за местом наводчика.

Конструкция корпуса второго варианта Т-43 отличалась от первого главным образом наличием боковых коробообразных ниш в верхней части бортов отделения управления и боевого. Это было сделано для установки более просторной башни с погоном 1600 мм. Кроме того, в лобовом листе корпуса вновь появился люк для посадки механика-водителя. Толщина броневых листов кор-

пуса осталась прежней. Также сохранились и фальшборта в передней части бортов.

Вооружение второго варианта Т-43 состояло из установленной в башне 76,2-мм пушки Ф-34, спаренной с пулеметом ДТ, и курсового ДТ. Последний монтировался в неподвижной установке в лобовом листе корпуса справа от механика-водителя, который и должен был вести из него огонь. Возимый боекомплект танка составлял 98 выстрелов к пушке и 44 диска к пулеметам ДТ (2772 патрона). Также внутри машины имелась укладка для двух пистолетов-пулеметов ППШ с 300 патронами и 20 гранат Ф-1.

Силовая установка, трансмиссия и ходовая часть у второго варианта Т-43 остались практически такими же, как у опытного образца машины. Но в связи с конструктивными из-





менениями была уменьшена до 450 л емкость основного топливного бака.

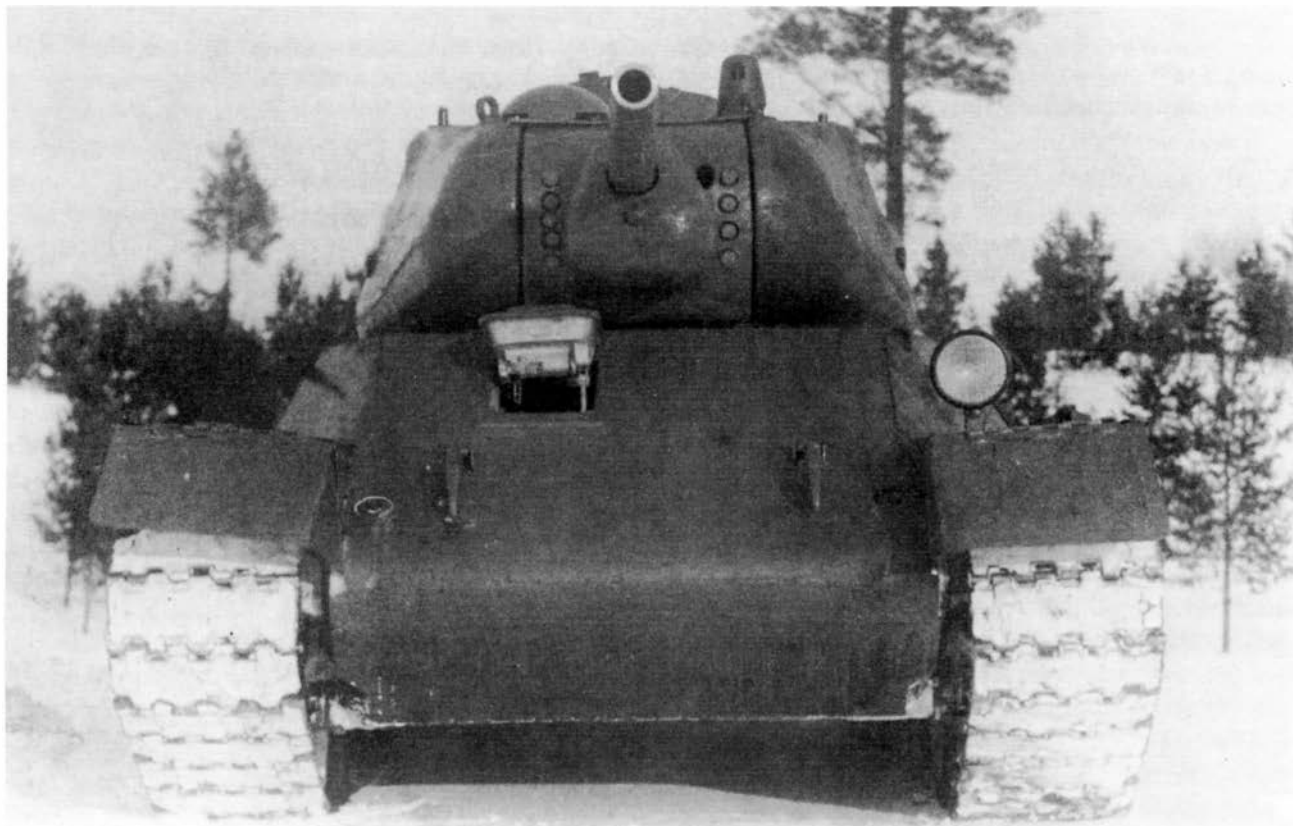
Масса второго образца Т-43 возросла до 34,1 тонны, что было связано прежде всего с установкой новой башни и изменениями в конструкции верхней части корпуса.

Приказом наркома танковой промышленности И. Зальцмана № 307 с от 29 мая 1943 года предписывалось провести «длительные заводские сравнительные испытания пробегом танков Т-34 и Т-43 по маршруту Нижний Тагил — Москва». В ходе этих испытаний планировалось проверить надежность как самого танка Т-43 в целом, так и работу его отдельных узлов и агрегатов. Председателем комиссии по испытаниям назначался главный конструктор завода № 183 А. Морозов, а руководителем пробега — заместитель главного конструктора Н. Кучеренко. Завершить подготовку планировалось в довольно сжатые сроки — с 10 по 30 июня 1943 года. Для этого директору завода № 183 Максареву предписывалось не позднее 10 июня закончить подготовку двух опытных образцов Т-43 и одного серийного Т-34, а также выделить необходимый для пробега транспорт. Однако 21 июня 1943 года

решением Зальцмана пробег был отменен. Вместо него два танка Т-43 второго варианта (№ 1 и № 2) прошли заводские испытания в окрестностях Нижнего Тагила, пройдя до конца июля 1943 года 93 и 49 километров соответственно.

2 июля 1943 года наркомом танковой промышленности вновь назначили В. Малышева. Как уже говорилось выше, он еще в 1942 году выступал против разработки Т-43. В этом был определенный смысл — и без того немногочисленное конструкторское бюро завода № 183, перегруженное работами по обеспечению серийного выпуска Т-34 и повышению качества последнего, задействовало значительные силы для проектирования Т-43. Соответственно, проектирование новой боевой машины наносило ущерб работам по модернизации Т-34 (для примера — на введение в серийное производство командирской башенки для тридцатьчетверки потребовался практически год и серьезное «давление» на конструкторов со стороны руководства страны). Естественно, уже один раз пострадавший за невыполнение программы по выпуску Т-34 Малышев не хотел «наступать на те же грабли». Поэтому он сооб-

Опытный образец танка Т-43 на испытаниях. Декабрь 1942 года (ЦАМО).



Опытный образец танка Т-43, вид спереди. Декабрь 1942 года. Хорошо виден открытый люк-пробка механика-водителя (ЦАМО).

шил Сталину о своем отношении к Т-43, записав в дневнике следующее:

«17 июля 1943 г. Сегодня был у т. Сталина. Впервые видел тов. Сталина в маршальской форме, брюки навывпуск. Заметил еще одну перемену у тов. Сталина. Над столом висят замечательные портреты Суворова и Кутузова. Разговор шел о новых танках...

Затем зашел разговор об опытном танке Т-43 завода 183. Я сказал тов. Сталину, что отрицательно отношусь к этому танку и считаю его неудачным, но дал разрешение заводу испытать его пробегом на 2000 км. Тов. Сталин согласился».

Согласие Малышева на проведение испытаний Т-43 при негативном отношении наркома к этой машине объяснялось довольно просто — на Малышева «давили» военные, проявлявшие к Т-43 серьезный интерес.

Например, 12 июля 1943 года командующий бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии генерал-полковник Федоренко обратился к заместителю председателя СНК СССР Л. Берия с докладной запиской, в которой сообщал об изготовлении заводом № 183 двух опытных образцов танка Т-43 с увеличенным диа-

метром погона башни до 1600 мм. В конце записки Федоренко писал:

«Прошу Ваших указаний народному комиссару танковой промышленности т. Малышеву об отправке танков Т-43 на НИ полигон ГБТУ КА для проведения заводско-полигонных испытаний».

15 июля 1943 года аналогичное по содержанию письмо направил непосредственно на имя В. Малышева начальник Главного бронетанкового управления Красной Армии генерал-лейтенант Вершинин:

«Считаю необходимым для выявления тактико-технических свойств, изготовленных заводом № 183 опытных образцов танка Т-43, провести их всесторонние испытания на Научно-испытательном полигоне ГБТУ КА.

Проведение этих испытаний на полигоне позволит дать полную оценку динамических качеств танка, в частности выявить максимально допустимые скорости движения, надежность работы ходовой части (обрезинка катков), преодолеваемые подъемы и др.

Кроме того, эти испытания будут проводиться параллельно с гарантийными испытаниями серийных танков, что позволит дать сравнительную оценку.



Прошу Вашего указания директору завода № 183 тов. Максареву об отгрузке на НИ полигон ГБТУ КА (ст. Кубинка) двух опытных образцов танка Т-43».

В результате совместных обсуждений была составлена программа полигонных испытаний танков Т-43, утвержденная Командующим бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии Я. Федоренко (31 июля) и наркомом танковой промышленности В. Малышевым (1 августа). Испытания планировалось провести в районе Нижнего Тагила, чтобы «не отрывать опытные образцы танков от завода».

Следует сказать, что еще до начала испытаний руководство завода № 183 вело активную кампанию по «продвижению» своего нового танка Т-43 на всех уровнях с целью принятия машины на вооружение и в серийное производство. И если поддержкой военных (и военпредов завода № 183, и представителей руководства ГБТУ КА) удалось заручиться достаточно быстро — благо характеристики «сорок третьего» позволяли представить машину в выгодном свете — то с руководством наркомата танковой промышленности дело обстояло не так

хорошо, как хотелось. Как уже говорилось выше, новый нарком В. Малышев был невысокого мнения о Т-43. Пытаясь преодолеть негативное отношение последнего, руководство завода № 183 использовало то, что сейчас называется «привлечением административного ресурса».

20 июля 1943 года секретарь Центрального комитета ВКП (б) Нижнего Тагила Колышев направил на имя И. Сталина документ, озаглавленный «Доклад о необходимости государственных испытаний и серийном производстве толстобронного танка Т-43 на заводе № 183», в котором говорилось следующее:

«По Вашему заданию танковый завод разработал и изготовил первые образцы нового толстобронного танка Т-43...

По своему характеру Т-43 является прототипом танка Т-34, что диктовалось необходимостью:

- а). Максимального использования деталей и узлов танка Т-34;
- б). Рациональностью схемы Т-34, оправдавшей себя в эксплуатации;
- в). Сохранения производственных и эксплуатационных навыков кадрами, изготавливающими и эксплуатирующими танк.

Общий вид второго варианта танка Т-43. Лето 1943 года (ЦАМО).



Второй вариант танка Т-43, вид сзади. Лето 1943 года. Хорошо видна установка топливных баков и буксирное приспособление на нижнем кормовом листе корпуса (ЦАМО).

Бронезащита танка Т-43 была выбрана из стали 8с высокой твердости толщиной 75 мм. Такая броня противостоит 76-мм снаряду до дистанции 200–250 и более метров. До этого существовавшая самая мощная бронезащита на КВ обеспечивала защиту от опасных поражений только на дистанции 800–1000 метров.

Габариты танка несколько уменьшены, что достигнуто применением на Т-43 торсионной подвески. На танке Т-43 сохранены без изменения следующие узлы танка Т-34:

1. Воздухоочиститель.
2. Вентилятор охлаждения.
- Главный фрикцион.
- Коробка перемены передач.
- Бортовые фрикционы.
- Тормоза.
- Ведущие колеса.
- Поддерживающие колеса.
- Колеса ленивца.
- Основные детали бортовой передачи.
- Сиденье водителя.
- Двигатель В2–34.
- Все агрегаты электрооборудования.
- Все шариковые и роликовые подшипники.
- Система воздушного запуска.

Щиток контрольных приборов.
Гусеница.

Инструмент и принадлежности.
Радиооборудование.

Число деталей на Т-43 меньше, чем на Т-34... на 2133 детали. Общее количество нормалей меньше на 1241 нормаль...

Таким образом, из приведенного видно, что при сохранении основных тактико-технических данных танка Т-34 машина Т-43 по своим боевым качествам является танком более высокого класса, который крайне необходим нашей Красной Армии. Трудоемкость танка Т-43, по предварительным данным, на 15–20% меньше трудоемкости танка Т-34. Танк Т-43 технологически и конструктивно оформлен значительно проще танка Т-34.

В мае 1943 года директор завода № 183 т. Максарев издал приказ о подготовке опытных образцов в пробег Нижний Тагил – Москва для сдачи Государственной комиссии на испытание и последующего запуска в серию.

Товариш Малышев запретил заниматься танком Т-43. Замечания Наркома, товарища Малышева, по поводу танка Т-43 сводят-

ся к следующему: завод этим танком «не убил бобра», так как огневые средства немцев ушли значительно дальше, чем это сделано с бронезащитой на Т-43» (имеется ввиду пословица «Не убьешь бобра», то есть не приобретешь что-либо ценное. — *Прим. автора*).

Несмотря на желание ГБТУ Красной Армии организовать государственное испытание Т-43, Наркомтанкпром запретил это делать.

У завода № 183 есть возможность, без ущерба для Т-34, организовать серийное производство танков Т-43. На заводе имеется до 30 000 квадратных метров свободных производственных площадей и значительная часть оборудования, если учесть, что большинство узлов и деталей позаимствованы с Т-34.

Городской комитет ВКП (б) просит Вас, товарищ Сталин, дать указание об испытании нового танка Т-43 Государственной комиссией и подготовке его в серийное производство».

Не вдаваясь подробно в анализ данного документа, следует сказать лишь то, что в отношении вооружения немецкой армии Малышев был прав, тем более что к этому време-

ни уже появились первые донесения с полей битвы на Курской дуге.

Полигонные испытания опытных танков Т-43 прошли в период с 2 по 25 августа 1943 года, при этом машины № 1 и № 2 прошли 1974 и 1279 километров соответственно (сюда включены 856 километров пробега Т-43 № 1 по маршруту Нижний Тагил — Свердловск — Челябинск). Для испытаний машин была назначена специальная комиссия, председателем которой стал гвардии полковник Кульчицкий, а заместителем председателя главный конструктор завода № 183 Морозов. Кроме того, в ее состав входили представители от ГБТУ КА — инженер-подполковник Козырев, инженер-капитан Резенгард, инженер-капитан Приземов, от НИБТ полигона — инженер-майор Паныкин, от главного артиллерийского управления — инженер-майор Демусьяк, от наркомата танковой промышленности — ведущий инженер ОГК Юрасов, а также заместитель главного конструктора завода № 183 Кучеренко, директор завода № 183 Максарев и старший военпред завода № 183 инженер-капитан Горидько.

Второй вариант танка Т-43, вид сзади. Лето 1943 года. В отличие от первого образца Т-43, эта машина получила увеличенный люк механика-водителя (ЦАМО).



В ходе испытаний отмечалось, что максимальная скорость Т-43 составляет 48,5 км/ч, а «средняя скорость практически не отличается от скорости Т-34». Однако запас хода по горючему был примерно на 80–85 километров меньше, чем у тридцатьчетверки.

При испытании стрельбой была получена скорострельность 13 выстрелов в минуту против 10 у Т-34, что объяснялось «большим удобством работы для заряжающего и наличием электроспуска» (он был смонтирован на рукоятке маховика подъемного механизма).

При оценке рабочих мест экипажа говорилось следующее:

«Командир. Габариты рабочего места и его расположение обеспечивают командиру танка удобную посадку, круговой обзор, управление огнем, использование радиостанции и непосредственную связь с наводчиком и заряжающим. Посадка командира осуществляется через люк командирской башенки, а также возможна из самой башни. Командир танка освобожден от обязанностей артиллериста, что обеспечивает ему возможность вести наблюдение за полем боя, отыскивать и указывать цели, командовать экипажем и огнем из танка.

Недостатком рабочего места является отсутствие спинки, вследствие чего при дви-

жении танка по неровной дороге командир ударяется спиной о пулеметные диски боеукладки. Необходимо предусмотреть установку спинки. Общая оценка — хорошая.

Наводчик... Общая оценка — хорошая.

Заряжающий. Рабочее место в башне справа. Расширенный объем боевого отделения по сравнению с Т-34 представляет ему возможность выполнять свои обязанности хорошо. Общая оценка — хорошая.

Механик-водитель. Посадка и выход производятся через передний люк или через верхние люки башни. Само рабочее место водителя несколько стеснено по сравнению с Т-34, однако это не мешает работе.

Использование рычагами управления затруднено тем, что для включения бортовых фрикционов требуется значительное усилие на возвращение рычагов в исходное положение и вынос туловища водителя вперед.

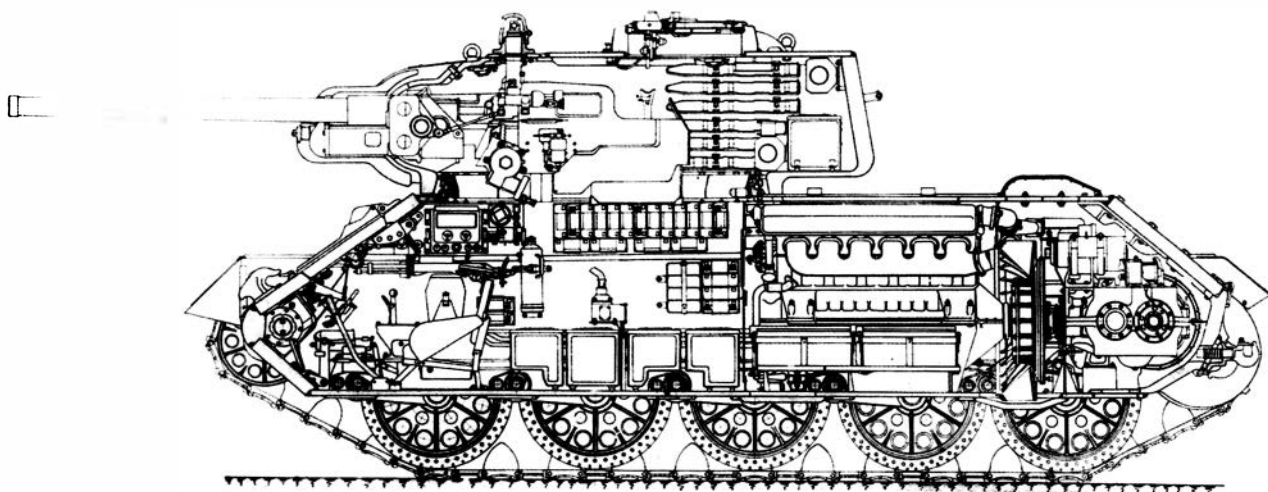
Отверстие люка водителя по сравнению с Т-34 меньше на 51 мм, что затрудняет выход и посадку водителя».

В плане работы узлов и агрегатов отмечалось, что основная часть дефектов «относится к километражу свыше 1000 км, и их анализ позволяет констатировать:

Коробка перемены передач после устранения дефекта слабого крепления гаек валов при условии нормального режима термооб-

Второй вариант танка Т-43, вид слева. Лето 1943 года. Эта машина получила башню с увеличенным до 1600 мм диаметром погона (ЦАМО).





**Продольный разрез
танка Т-43 второго
варианта (ЦАМО).**

работки шестерен и тщательного монтажа, обеспечить нормальную работу танка в пределах 2000 км;

Надежность тормозных лент недостаточна;

Торсионные валы работают удовлетворительно, и обеспечивают километраж до 2000 км».

Кроме того, пробег Т-43 №1 по маршруту Нижний Тагил – Свердловск показал, что слабым местом новой машины является «низкая износоустойчивость резиновых бандажей опорных катков, полностью заимствованных у танка Т-34.

Не дожидаясь составления отчета по Т-43, члены комиссии, проводившей испытания, 29 августа направили в Москву по ВЧ-связи предварительное заключение, в котором приводились как достоинства, так и недостатки Т-43. К достоинствам относили существенное усиление бронезащиты при небольшом (по сравнению с Т-34) увеличении массы, установку трехместной башни с увеличенным диаметром погона и торсионную подвеску. Среди недостатков назывались разрушение резиновых бандажей опорных катков, уменьшение запаса хода по сравнению с Т-34 на 80–85 километров, а также недостаточная надежность работы механизма натяжения гусениц.

В заключении сообщения по ВЧ говорилось следующее:

«По материалам, проработанным на заводе № 183, запуск танка Т-43 в производство при соответствующем выделении оборудования и кадров рабочей силы может быть осуществлен в короткие сроки без ущерба программы выпуска танков.

Комиссия считает, что:

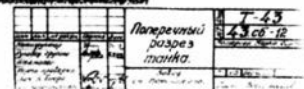
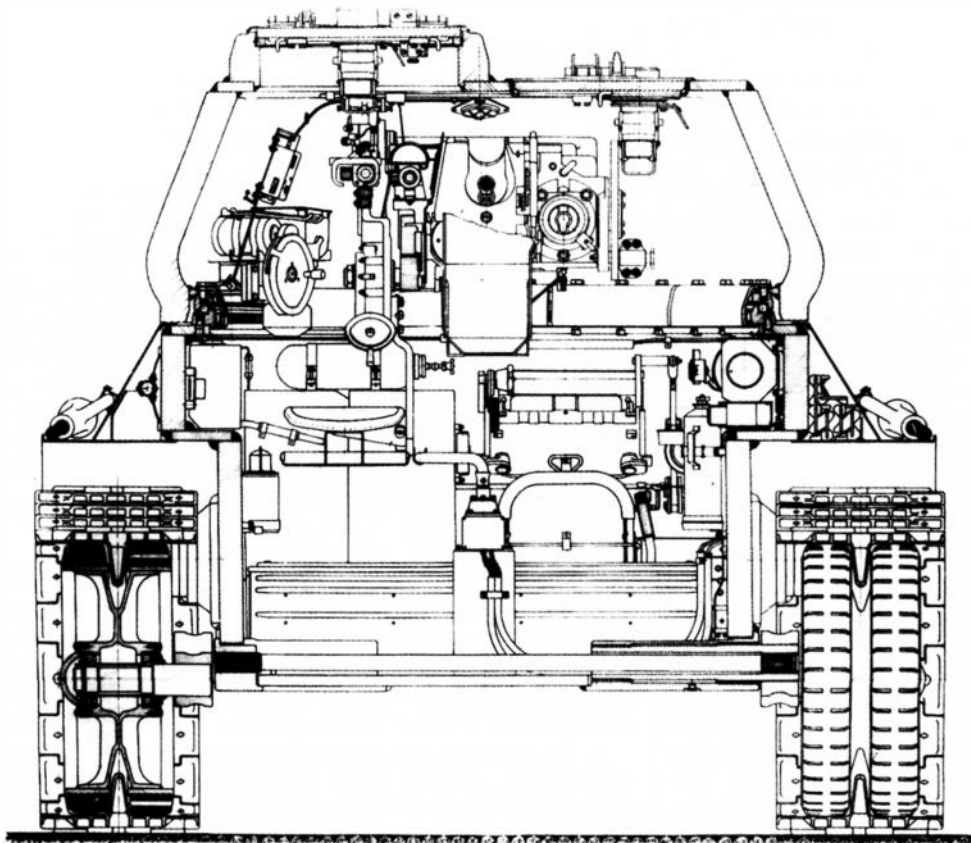
1. Осуществленная на танке Т-43 модернизация танка Т-34 значительно повысила его боевые качества и является необходимой для армии.

2. Учитывая требования армии в повышении боевых качеств танка Т-34 и удовлетворения их в значительной степени танком Т-43, а также учитывая возможность запуска в серийное производство танка Т-43 без коренной перестройки производства и уменьшения программы завода по выпуску танков, запуск танка Т-43 в серийное производство считать необходимым в возможно кратчайшие сроки.

3. Перед запуском в серийное производство считать обязательным заводу № 183 устранить выявленные комиссией при испытании танков недостатки механизмов, обеспечив их надежную работу.

Вооружение танка усилить за счет установки более мощной пушки».

Кстати, вопрос об усилении вооружения отечественных танков в тот момент стоял очень остро. Первым «звоночком» стали результаты испытания обстрелом немецкого «Тигра», захваченного в январе 1943 года под Ленинградом. Выяснилось, что 76,2-мм танковые пушки (и Ф-34 на тридцатьчетверке, и ЗИС-5 на КВ) с трудом пробивают 80-мм бортовой лист немецкой машины, не говоря уже о 100-мм лобовом. Малышев, 2 июля 1943 года сменивший на посту наркома танковой промышленности Зальмана, распорядился ускорить работы по вооружению отечественных боевых машин более мощными артсистемами. При этом он считал необ-



Поперечный разрез танка Т-43 второго варианта (ЦАМО).

ходимым перевооружать уже освоенные промышленностью танки — это позволяло быстрее и с минимальными затратами освоить производство модернизированных образцов. Поэтому Малышев распорядился провести проектирование установки на Т-34 новой башни с увеличенным погоном и 85-мм пушкой. Он справедливо считал, что отечественная промышленность в существующих условиях военного времени не сможет быстро наладить выпуск нового типа танка, не снижая количества изготавливаемых машин. Поэтому новый нарком и выступал против Т-43, понимая, что при принятии его на вооружение выполнить программу производства танков не удастся, снижение выпуска будет неизбежно. Кроме того, 76,2-мм пушка Т-43, по мнению Малышева, к лету 1943 года уже была слабоватой для среднего танка. Видимо, все эти соображения и послужили причиной заявления наркома о «убито бобре» и нежелания заниматься Т-43, о чем говорил в приведенном выше документе секретарь ЦК ВКП (б) Нижнего Тагила.

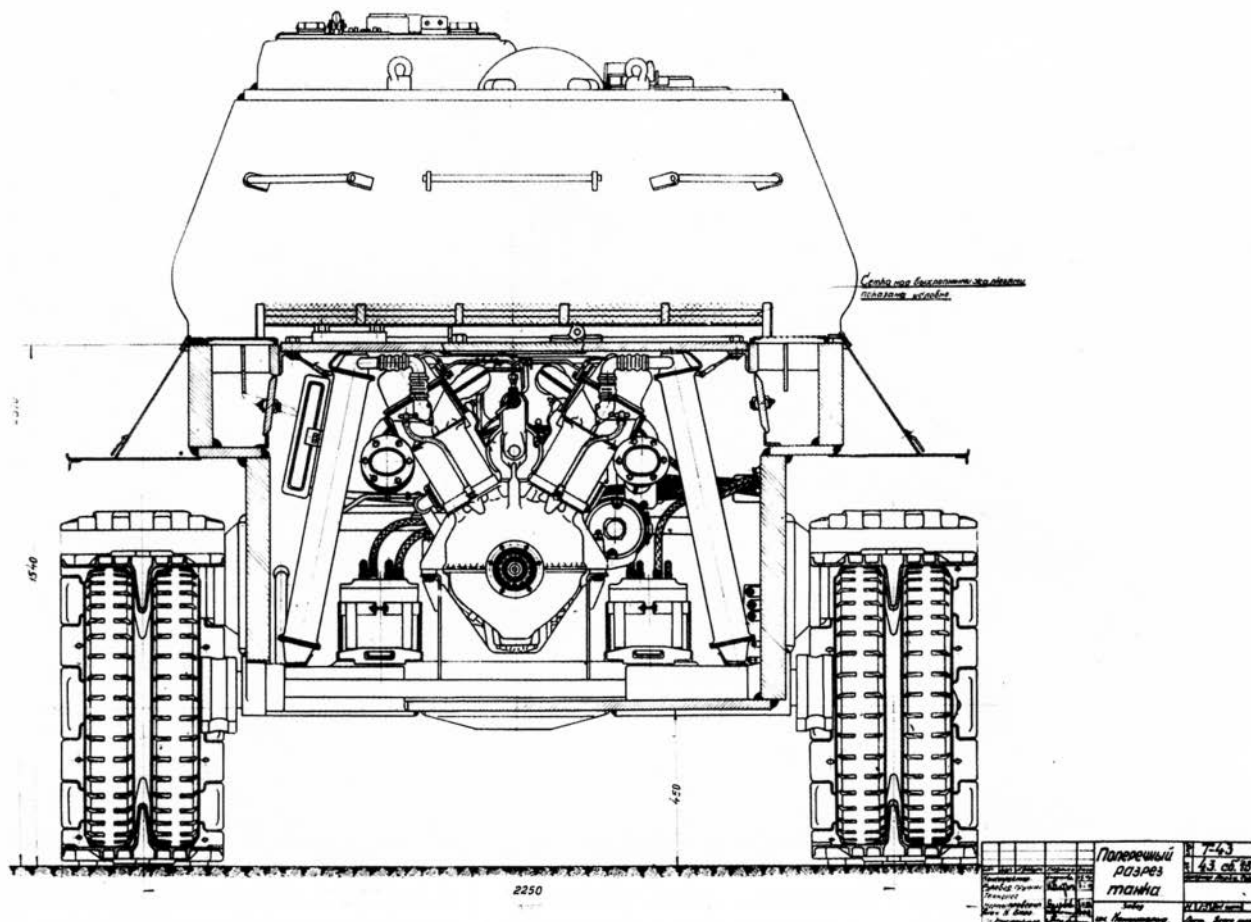
Однако соображения наркома танковой промышленности не находили понимания у военных. Так, 27 июля 1943 года начальник танкового управления ГБТУ КА полковник Афонин (который, судя по документам, отдавал серьезное предпочтение Т-43 и активно выступал за принятие его на вооружение) направил Федоренко следующее письмо:

«Докладываю по расширению погона башни на танке Т-34.

Народный Комиссар Танковой Промышленности т. Малышев дал указание Главному Конструктору завода № 183 т. Морозову — расширить погон башни танка Т-34 до 1600 мм. Задание это в чертежах выполнено.

Ознакомившись лично с чертежами, я пришел к выводу о нецелесообразности этой работы, а именно:

1. Погон башни надвинулся на водителя.
2. Башня при этом повышается на 70–100 мм.
3. Боевое отделение не увеличивается, так как баки для горячего остаются на месте.



4. Вес танка увеличивается на 800–1000 кг, т. е. танк будет весить 32 тонны.

Это мероприятие является не чем иным, как попыткой отклонения танка Т-43 при отсутствии достаточных логических обоснований:

1. Танк Т-43 будет иметь увеличение веса на 1,5–2 тонны в сравнении с танком Т-34 с расширенным погоном.

2. Танк Т-43 имеет броню на 66% большей толщины при таком незначительном увеличении веса и бронестойкость большую, чем у танка КВ-1с.

3. Если т. Малышев видит целесообразность делать новую башню для танка Т-34, то тем более есть смысл делать новую башню для танка Т-43.

4. При этом положении остается резко отличным от танка Т-34 один только корпус. По конструкции корпус танка Т-43 гораздо менее трудоемкий в производстве, чем корпус танка Т-34.

5. При дальнейшем увеличении веса танка Т-34 неизбежно надо усиливать силовые

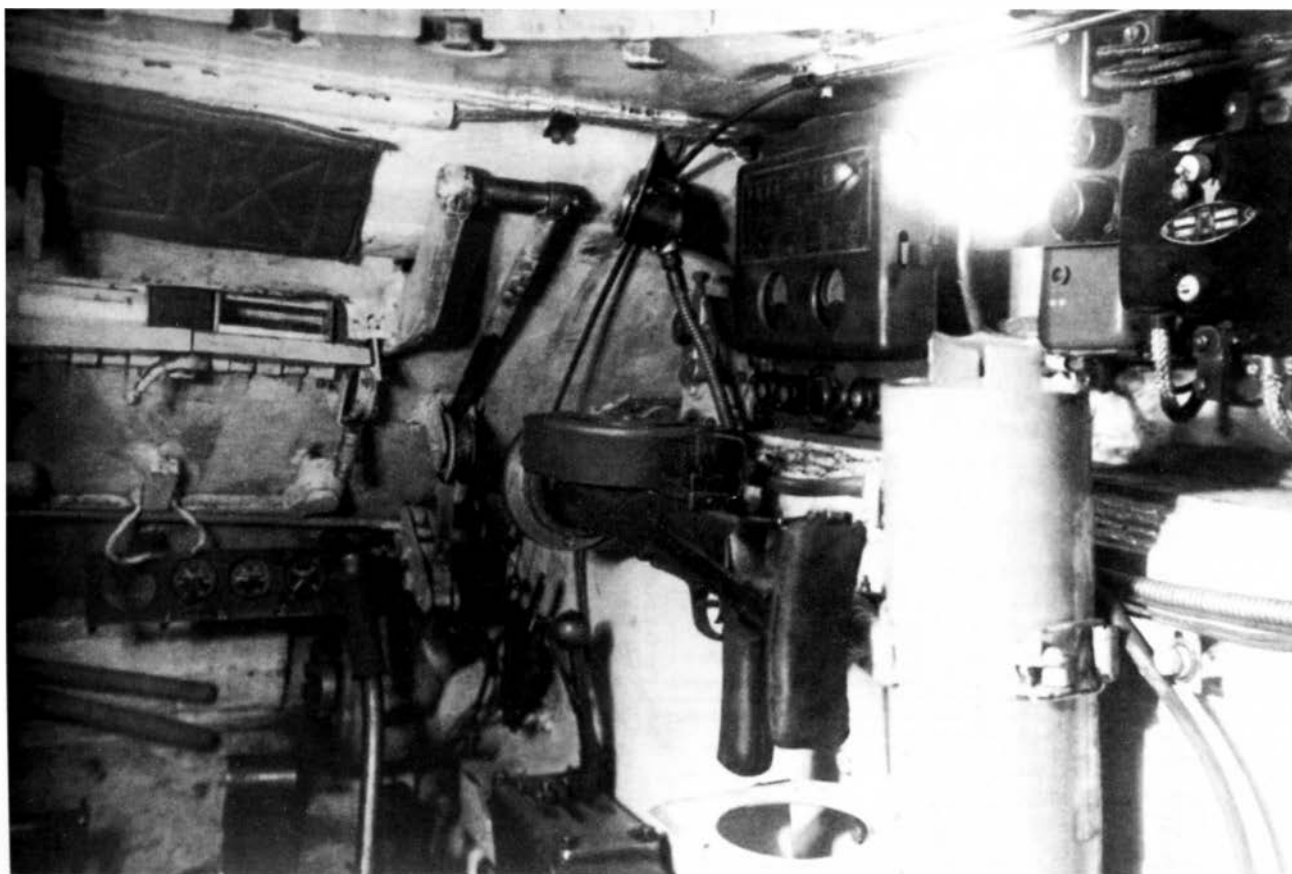
агрегаты трансмиссии, которые и сейчас мало надежны — главный фрикцион, борТПередача, ведущее колесо, ленивец и подвеска.

Считаю наиболее правильным настаивать на испытании танка Т-43 и решении вопроса о его производстве.

Кроме того, наряду с танком Т-43 при полном сохранении всех его агрегатов и всех его форм, но с броней, равноценной танку Т-34 (при толщине 45 мм), можно получить танк в весе около 28 тонн».

К концу августа 1943 года были составлены первые обобщенные доклады о боевом применении танков в боях на Курской дуге. Они подтвердили то, что в общем уже стало известно еще весной: вооружение отечественных боевых машин с трудом позволяет бороться с новыми немецкими танками. Очень хорошо это иллюстрирует письмо, направленное 20 августа 1943 года командующим 5-й гвардейской танковой армией генерал-лейтенантом П. Ротмистровым первому заместителю наркома обороны Маршалу Советского союза г. Жукову (напомним,

Поперечный разрез танка Т-43 второго варианта по моторно-трансмиссионному отделению (ЦАМО).



Место механика-водителя танка Т-43 второго варианта. Справа от люка видна установка пулемета ДТ (ЦАМО).

что армия Ротмистрова в июле 1943 года участвовала в знаменитых боях у Прохоровки, где понесла большие потери):

«Командуя танковыми частями с первых дней Отечественной войны, я вынужден доложить Вам, что наши танки на сегодня потеряли свое превосходство перед танками противника в броне и вооружении.

Вооружение, броня и прицельность огня у немецких танков стали гораздо выше, и только исключительное мужество наших танкистов, большая насыщенность танковых частей артиллерией не дали противнику возможности использовать до конца преимущества своих танков. Наличие мощного вооружения, сильной брони и хороших прицельных приспособлений у немецких танков ставит в явно невыгодное положение наши танки. Сильно снижается эффективность использования наших танков и увеличивается их выход из строя.

Проведенные мною бои летом 1943 года убеждают меня, что и теперь мы самостоятельно маневренный танковый бой можем вести успешно, пользуясь отличными маневренными свойствами нашего танка Т-34.

Когда же немцы своими танковыми частями переходят, хотя бы временно, к обороне,

то этим самым они лишают нас наших маневренных преимуществ, и, наоборот, начинают в полной мере применять прицельную дальность своих новых танковых пушек, находясь в то же время почти в полной недосягаемости от нашего прицельного танкового огня.

Таким образом, при столкновении с перешедшими к обороне немецкими танковыми частями мы, как общее правило, несем огромные потери в танках, и успеха не имеем...

Приходится с горечью констатировать, что наша танковая техника, если не считать введение на вооружение самоходных артиллерийских установок, за годы войны не дала ничего нового, а имевшие место недочеты на танках первого выпуска, как-то: несовершенство трансмиссионной группы, крайне медленный и неравномерный поворот башни, исключительно плохая видимость и теснота размещения экипажа, остались не полностью устраненными и сегодня...

Ныне танки Т-34 и КВ потеряли первое место, которое они по праву имели среди танков воюющих стран в первые дни войны...



Я, как яркий патриот танковых войск, прошу Вас, товарищ Маршал Советского Союза, сломать консерватизм и зазнайство наших танковых конструкторов и производителей, и со всей остротой поставить вопрос о массовом выпуске уже к зиме 1943 года новых танков, превосходящих по своим боевым качествам и конструктивному оформлению ныне существующие типы немецких танков».

Письмо это было переслано в ГБТУ КА. Нельзя сказать, что оно произвело эффект разорвавшейся бомбы — многие факты, изложенные Ротмистровым, были уже известны. Однако наряду с многими другими документами, поступающими с фронтов и полигонов, письмо Ротмистрова подтолкнуло к ускорению работ по перевооружению танков более мощными артсистемами.

Не остались в стороне от этого опытные образцы Т-43. Уже 4 сентября 1943 года был рассмотрен макет установки 85-мм пушки Д-5Т в башне этого танка. После этого, комиссия, проводившая испытание «сорок третьего», записала в своих выводах следующее:

«1. Установка артсистемы Д-5 в башне танка Т-43 с погоном 1600 мм возможна.

2. Условия работы трех человек в башне Т-43 после установки Д-5 лучше, чем в башне с погоном 1420 мм танка Т-34 при двух чел. и штатной пушке Ф-34. Усложняется работа заряжающего вследствие большого веса (16 кг) и длины (930 мм) снарядов к пушке Д-5.

3. Для улучшения условий работы заряжающего необходимо проработать вопросы расширения погона башни и смещения пушки вперед.

4. Для проверки уравновешенности системы Д-5, башни с ней, размещения боекомплекта и проведения стрельбовых испытаний, необходимо срочно установить пушку в Т-43, максимально улучшив условия работы заряжающего».

Заместитель главного конструктора завода № 183 Н. Кучеренко оставил свое особое мнение, в котором справедливо указал следующее:

«1. Для принятия решения о расширении погона необходимо провести отстрел из пушки Д-5, установленной на погоне диаметром 1600 мм.

2. Дальнейшее расширение погона (сверх 160 мм) повлечет за собой:

Общий вид танка Т-43 второго варианта. Лето 1943 года (ЦАМО).

- а). увеличение веса танка;
- б). удлинение танка.

3. Применение системы Д-5 потребует отказать от взаимозаменяемости установок Ф-34 и Д-5 по причине упирания подъемного сектора в погон, а также стеснит подъемным сектором водителя».

Чуть позже, 17 сентября 1943 года, начальник танкового управления ГБТУ КА полковник Афонин, активно отстаивавший Т-43, сообщал заместителю командующего бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии Коробкову:

«Докладываю, что с заключением Госкомиссии по испытаниям танка Т-43, рекомендуя установку на танк 85-мм пушки и расширение для этого погона башни, согласен.

Тов. Максарев заявил мне, что танк Т-43 в любом виде он сможет пустить в серию только с января 1944 года, для этого ему нужно 390 станков и 5000 человек рабочих. При этом выпуск Т-43 остается неизменным.

Поэтому тов. Максарев и тов. Морозов согласились с разработанными мною тактико-техническими требованиями на модерниза-

цию танка Т-43, так как времени для этого достаточно».

В этом документе Афонин предлагал и ориентировочный график выпуска Т-43 в первом квартале 1944 года: январь — 100, февраль — 150, март — 200.

Но через 13 дней — 30 сентября 1943 года — руководство наркомата танковой промышленности и танкового управления ГБТУ КА утвердили протокол по рассмотрению отчета полигонных испытаний опытных танков Т-43. Решение было следующим:

«1. Опытные образцы танка Т-43 в предъявленном виде не могут быть рекомендованы к серийному производству по причине:

- а). Недостаточной огневой мощи артвооружения при применении пушки Ф-34;
- б). Недостаточного бронирования лобовой части корпуса и башни;
- в). Неудачного выбора соотношений толщин носа, бортов и кормы корпуса;
- г). Ненадежной работы агрегатов ходовой части (опорных катков и ведущих колес).

2. Для доработки танка Т-43 ГБТУ КА в 5-дневный срок представляет в НКТП про-

**Вид танка Т-43
второго варианта
сзади — справа.
Лето 1943 года.
Хорошо виден
фальшборт,
установленный
в передней части
борта (ЦАМО).**





ект тактико-технических требований. НКТП в 10-дневный срок дает свое заключение по представленному проекту».

13 сентября 1943 года командующий бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии Я. Федоренко направил в наркомат танковой промышленности следующее письмо:

«Считаю необходимым поддержать предложение завода № 183 и изготовить по одному опытному образцу установки Д-5 в Т-43 и Т-34 и представить их на испытания».

Осенью в башне одного из танков Т-43 (второго варианта) смонтировали 85-мм пушку Д-5Т, но после проведения кратковременных испытаний дальнейшие работы прекратили. Основных причин этого было две.

Во-первых, к этому времени был готов опытный образец танка Т-34 с увеличенным до 1600 мм диаметром погона башни и 85-мм пушкой Д-5Т. Эта машина прошла успешные испытания на Гороховецком артиллерийском полигоне в период с 20 по 23 ноября 1943 года. Не дожидаясь официального принятия артсистемы на вооружение, В. Малышев распорядился начать подготовку к про-

изводству тридцатьчетверок с новым вооружением на заводе № 112 в Горьком. В начале декабря 1943 года на имя заместителя председателя Государственного Комитета Обороны Л. Берия поступило письмо за подписью Федоренко, Малышева, а также наркома вооружения Устинова и начальника главного артиллерийского управления Яковлева с предложением о принятии на вооружение танка Т-34 с 85-мм пушкой Д-5Т. Кстати, в этом документе говорилось, что масса Т-34-85 всего на 1,3 тонны выше Т-34-76. В результате постановлением ГКО № 4776 от 15 декабря 1943 года танк Т-34-85 был принят на вооружение Красной Армии. С января нового, 1944 года новая машина начала производиться серийно.

Вторым моментом, поставившим жирный крест на танке Т-43, стала разработка новой машины, получившей обозначение Т-44. Проект нового танка был направлен КБ завода № 183 в наркомат танковой промышленности в ноябре 1943 года, в разгар испытаний Т-34 и Т-43 с 85-мм пушками. А так как боевые характеристики «сорок четверки», представленные в проекте, были выше,

Испытания танка Т-43 второго варианта: на фото машина преодолевает косогор. Лето 1943 года (ЦАМО).

чем у Т-43, то работы по последнему прекратили в пользу создания более мощного танка.

Говоря о непризнанном танке Т-43, хочется развенчать два мифа, связанных с историей этой боевой машины, часто приводимых в публикациях различных авторов. Первый из мифов — это рассказ о якобы принятии этого танка на вооружение и подготовку к его серийному производству. Кратко эта байка звучит примерно так.

Якобы 15 июля 1943 года постановлением ГКО танк Т-43 приняли на вооружение. При этом сначала машину планировалось вооружить 76,2-мм пушкой Ф-34, которую затем планировалось заменить на 85-мм. При этом первые 10 серийных Т-43 планировались к концу августа 1943 года. И якобы производство этих машин было остановлено личным распоряжением И. Сталина.

Однако тщательные исследования архивных документов, проведенные как автором, так и его коллегами, работающими в архивах, не подтвердили данной информации. Ничего похожего НЕ БЫЛО. Да и быть не могло — ни один танк не принимался на вооружение

Красной Армии без проведения цикла полигонных испытаний, без соответствующих докладов наркомату танковой промышленности, ГБТУ КА и руководству страны. А к 15 июля 1943 года (якобы дате принятия Т-43 на вооружение) два опытных образца танка (второго варианта) только вышли в заводской пробег. Как уже говорилось выше, решение о проведении полигонных испытаний было принято 31 июля 1943 года. Кроме того, 15 июля 1943 года никаких постановлений о принятии на вооружение боевой техники НЕ БЫЛО. В этот день было подписано два постановления: № 3745 «О сроке начала выпуска автомобилей ЗИС-32 на Ульяновском автозаводе» и № 3747 «О мероприятиях по обеспечению работы завода № 402 Наркомсудпрома», а также одно распоряжение ГКО № 3746 «Об отгрузке и доставке на ГАЗ стройматериалов». Как видно, подписанные документы весьма далеки от танкостроения.

Второй миф, связанный с историей Т-43, — это информация об их фронтowych испытаниях в составе «особой танковой роты 100». Якобы рота, в составе которой было два

**Схема обзора
танка Т-43 второго
варианта (ЦАМО).**

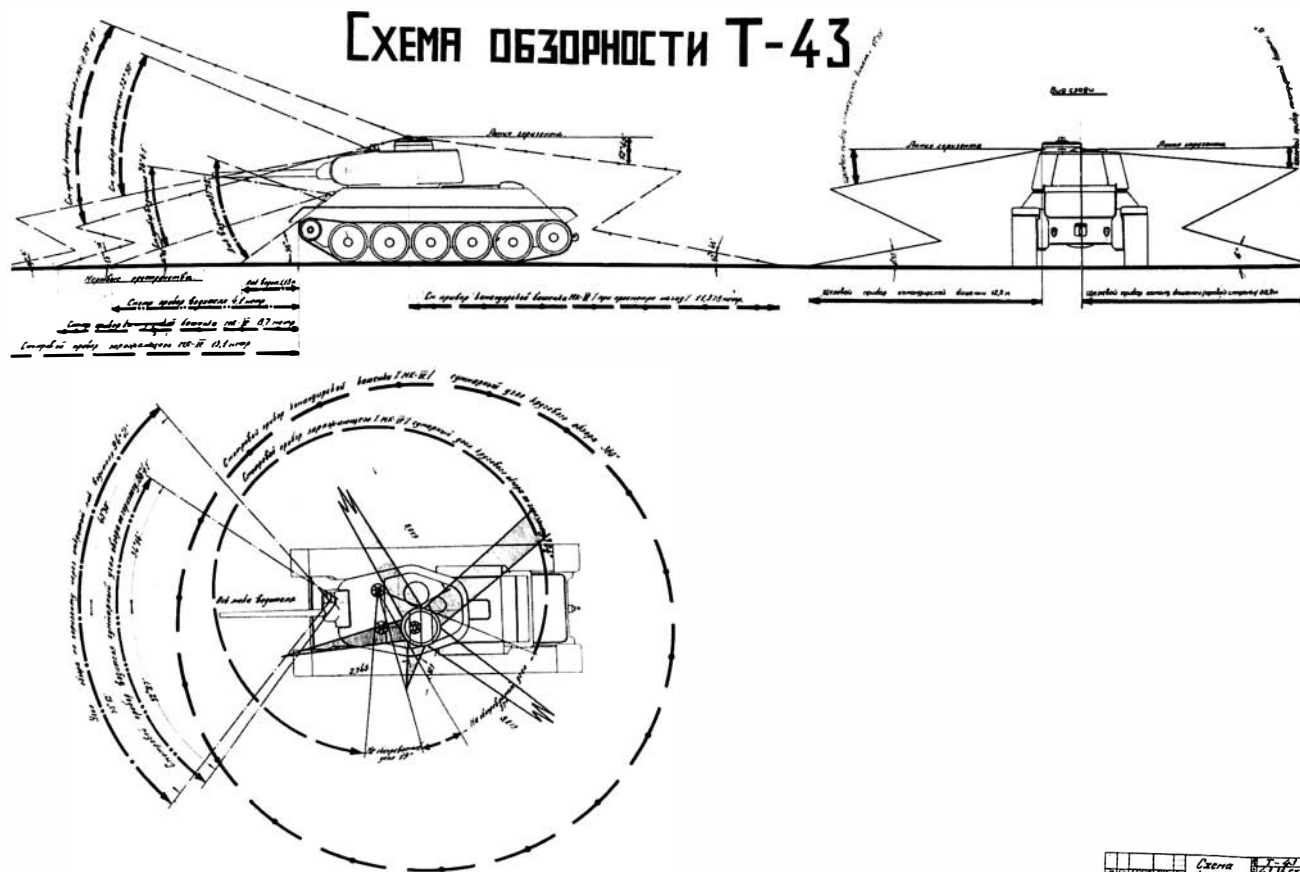


Схема	Т-43
Обзор	360°
Т-43	
Т-43	
Т-43	

Т-43, прибыла на фронт 19 августа, а вернулась на завод 5 сентября 1943 года. Вроде бы во время одного из боев экипаж одного «сорок третьего» уничтожил три противотанковых пушки и два БТР (за что получил награды), а второй Т-43 получил 11 попаданий бронебойных 75-мм снарядов с дистанции 800 м, не пробивших броню.

Ну так вот — приведенная информация, как и в случае с принятием Т-43 на вооружение, — **ВЫВЫСЕЛ** чистой воды. Достаточно посмотреть на сроки проведения полигонных испытаний (с 2 по 28 августа 1943 года в районе Нижнего Тагила, Свердловска и Челябинска), и сразу станет ясно, что «особая танковая рота 100» — не более чем миф. Предугадывая вопросы некоторых читателей — «а не могли танки отправить на фронт в процессе полигонных испытаний», скажу, что этот вариант исключен. Во время испытаний каждый день велась соответствующая документация (и она сохранилась в архиве), которая фиксировала, сколько километров прошла каждая машина в течение дня, маршрут движения, расход горючего, состояние

дорог и т.п. Так что факт, что танки Т-43 проходили испытания далеко от линии фронта, является неоспоримым. Для чего были придуманы эти мифы об истории танков Т-43, автору неизвестно.

В заключение попробуем проанализировать, что бы было в случае принятия Т-43 на вооружение. Без сомнения, в этом случае произошло бы резкое сокращение выпуска танков. Это было бы связано прежде всего с тем, что пришлось бы полностью перенастраивать весь технологический процесс башенного и особенно бронекорпусного и производства. Подтверждением этому может служить докладная записка за подписью главного инженера бронекорпусного производства завода № 183 Ниценко и главного технолога предприятия Гросмана, составленная 3 января 1943 года и озаглавленная «О результатах изготовления корпуса танка Т-43». В этом документе, рассматривавшем вопросы, связанные с организацией выпуска бронекорпусов в случае начала серийного выпуска новой машины, говорилось следующее:

Для сравнения в отчете по испытаниям Т-43 была приведена и схема обзорности серийного Т-34 с командирской башенкой (ЦАМО).

СХЕМА ОБЗОРНОСТИ Т-34

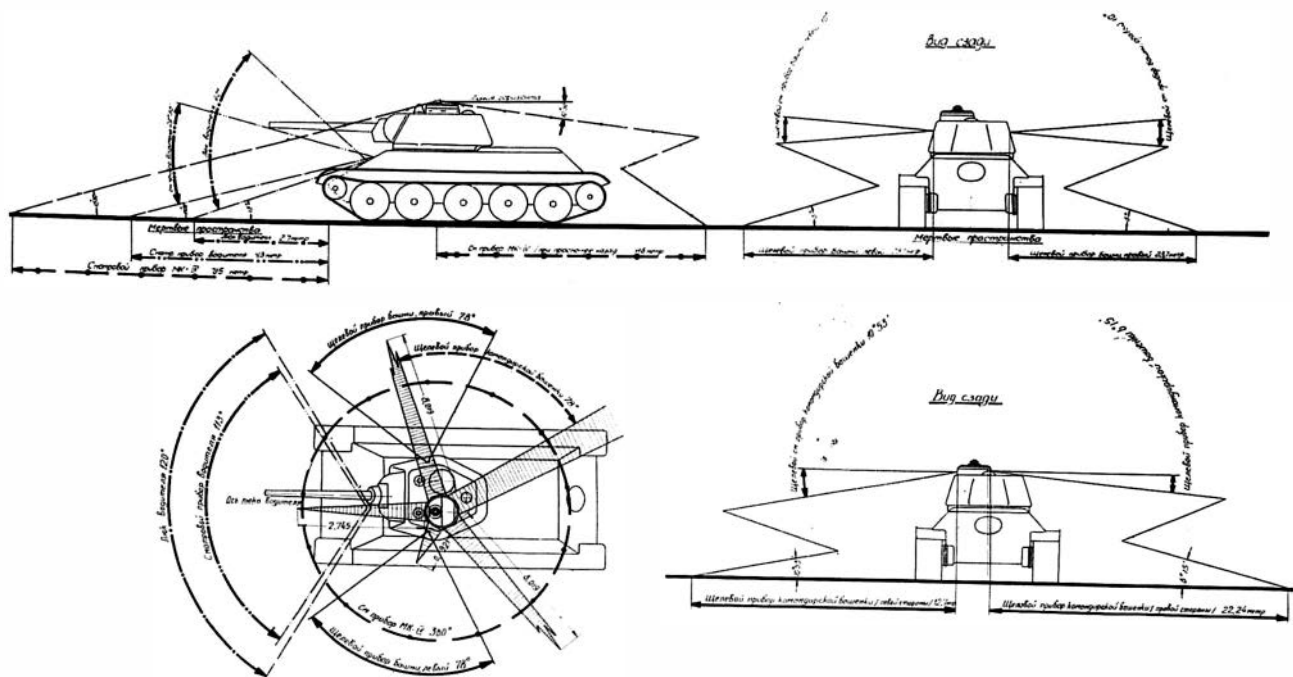


Схема обзорности Т-34

«1. Конструкция корпуса обеспечивает сокращение общего цикла работ по сборке, и создает возможность уменьшить количество узлов, так как отсутствует броневая деталь подкрылка и его днища.

2. Отсутствие шахт и балансирных кронштейнов снижает трудоемкость на обработку и сборку, но зато удлиняет протяженность стоянки корпуса на стенде.

3. Обработка брони крайне затруднительна для существующего у нас оборудования, и можно твердо считать, что если не установить 5 прессов для правки мощностью 1000 тс, то рихтовка брони (бортов, детали носа и кормы) невозможна.

4. Для термообработки брони предусмотренной толщины необходимо доработать режимы.

5. Задний мост литой в серию запущен быть не может. Конструкция должна быть переработана по типу корпуса Т-34, так как колка окончательно обработанного заднего моста не обеспечит соосность картеров и шага отверстия для крепления бортовых коробок.

6. Для сварки корпуса необходимо переоборудовать контейнер, и самое главное, обу-

чить сварщиков двухслойной сварке. Дооборудовать электроавтоматы для сварки.

7. Для запуска в производство корпуса, помимо технологической подготовки и изготовления оснастки, необходимо:

а). Увеличить количество кранов примерно на 6—8 шт.

б). Полностью переоборудовать стенды.

в). Произвести перепланировку переделов.

г). Установить 5 прессов по 1000 т.

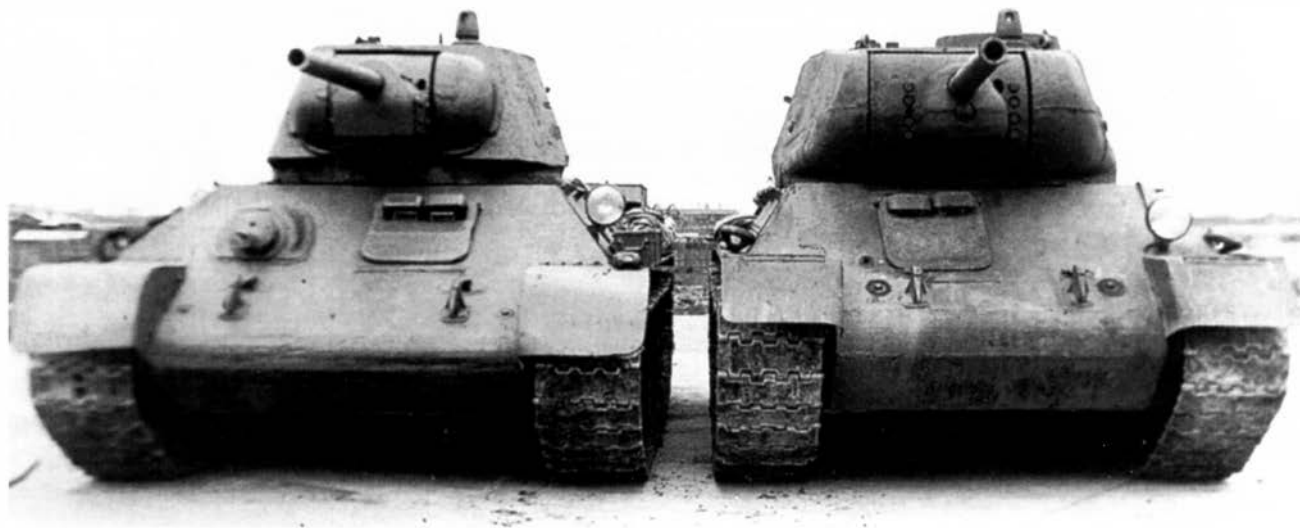
д). Увеличить количество электроаппаратов.

8. У нас отсутствуют данные нормативной трудоемкости, так как мы, изготавливая один образец, проводим работы без оснастки и без предварительного нормирования, поэтому мы лишены возможности в цифрах сопоставить трудоемкость Т-43 и Т-34».

Как видно, для выпуска корпусов Т-43 требовалось проделать значительную работу и получить дополнительное оборудование. Причем это касалось головного (и наиболее крупного) предприятия по тридцатьчетверке — завода № 183 в Нижнем Тагиле. У других заводов, выпускавших тридцатьчетверки, проблем при начале производства Т-43 было бы больше.

**Вид танка Т-43
второго варианта
спереди слева.
Слева от люка
механика-водителя
видно отверстие
для пулемета ДТ.
Лето 1943 года
(ЦАМО).**





Еще одним элементом «сорок третьего», при производстве и эксплуатации которого могли возникнуть серьезные проблемы, были торсионные валы подвески. Дело в том, что для опытных образцов машины торсионы изготавливались на Челябинском Кировском заводе. Это предприятие имело значительный опыт производства торсионных валов — с 1940 года они использовались в подвеске тяжелых танков КВ и самоходок на их базе. А налаживание выпуска торсионов в условиях военного времени, что называется «с нуля», требовал дополнительных станков, приспособлений и инструмента. Да надлежащего контроля за качеством этих изделий в те годы не существовало. Кто-то из читателей может возразить, что Кировский завод мог помочь в организации выпуска торсионных валов, благо опыт у него имелся. Это было действительно возможно, но одно дело условия работы торсионов на малоподвижных тяжелых машинах, и совсем другое — на более динамичных средних танках. У последних нагрузка на элементы подвески значительно выше, и требования к торсионам более жесткие. Поэтому нет никаких сомнений, что при серийном производстве Т-43 последние имели бы серьезные проблемы с надежностью ходовой части, особенно с торсионами. Подтверждением этому могут служить результаты испытаний серийных образцов танков Т-44, проводившиеся в 1945 году, — поломки торсионных валов у этих машин были весьма частым явлением.

Помимо вышеозвученных проблем, при серийном выпуске Т-43 у танка наверняка обнаружались бы еще какие-нибудь проблемы

конструкторского или технологического характера — в начале производства любого нового танка это неизбежно. Таким образом, переход с Т-34 на Т-43 в 1943 или начале 1944 года поставил бы Красную Армию в весьма тяжелое положение — выпуск танков неизбежно бы снизился, а надежность новых боевых машин была бы достаточно низкой.

Не все благополучно было и с боевыми качествами «сорок третьего». На первых образцах машины размещение трех человек в башне с «тридцатьчетверочным» диаметром погона 1420 мм значительно ухудшило работу экипажа. Выход был найден в установке башни с увеличенным до 1600 мм погоном, что значительно улучшило условия работы танкистов. Но при монтаже новой башни конструкторы сократили число бензобаков, в результате чего запас хода по шоссе составил менее 200 километров (для сравнения у Т-34—300 километров). Естественно, это никоим образом не устраивало военных.

Кстати, несмотря на то, что «сорок третий» превосходил Т-34 по бронированию, он уступал последнему по живучести. Ведь в передней части Т-43, рядом с механиком-водителем, размещался топливный бак. А это обстоятельство в значительной мере снижало живучесть Т-43. Пожалуй, не будет преувеличением сказать, что по живучести на поле боя Т-43, несмотря на более толстую броню, скорее всего, уступал бы тридцатьчетверке. Согласитесь, наличие топливного бака за лобовым листом корпуса вряд ли будет способствовать повышению защиты танка. Да и сама броневая защита в 60 мм к лету 1943 года не обеспечивала надежной защиты

Фото серийного танка Т-34 (слева) и опытного Т-43 второго варианта (ЦАМО).

от новых немецких танковых противотанковых пушек калибра 75–88 мм.

Исходя из всего вышесказанного можно сказать что отказ руководства СССР от принятия танка Т-43 на вооружение, являлся без сомнения, правильным в условиях военного времени. Новая машина имела значительное количество как конструктивных, так и технологических недостатков, и постановка ее на серийное производство вместо Т-34 была бы серьезной ошибкой.

Тем не менее, Т-43 сыграл в истории Т-34 свою роль, и довольно негативную. Дело в том, что проект «сорок третьего» изначально являлся инициативной работой конструкторского бюро завода № 183. При этом и главный конструктор Морозов, и руководство завода всеми силами пытались «пропихнуть» танк на вооружение, причем в один из самых тяжелых для страны периодов — весной — летом 1942 года. Потребовалось вмешательство Сталина, чтобы охладить «энтузиазм» представителей Нижнего Тагила: ведь работы по проектированию нового танка отрывали и без того немногочисленный коллектив конструкторского бюро завода № 183 от работ по устранению недо-

статков Т-34. Подтверждением этому может служить выдержка из доклада старшего военпреда завода № 183 о работах предприятия за 1942 год:

«Только к концу 1942 года был выделен участок для организации опытного цеха, который, с одной стороны, также не обеспечивает запросы КБ, а с другой стороны, его работники зачастую загружаются производственными работами или даже переходят (ежемесячно) для временной работы в сборочный и сдаточный цеха.

Объем работ, лежащий на КБ, не обеспечивает выполнение при наличном составе бюро. Перспектив на увеличение состава конструкторского бюро путем перевода с других мест нет. Наоборот, из состава бюро постоянно снимаются конструктора для работ их непосредственно в цеха, в силу чего работа бюро с каждым днем становится все напряженнее. За 1942 г. из бюро по разным причинам переведены в цеха завода 31 конструктор, имеющие длительный стаж работы и являющиеся, как правило, ведущей частью КБ».

Как видно, имелась довольно серьезная проблема с кадрами в КБ завода № 183. И отвлечение инженеров и конструкторов на ра-

**Танк Т-43
второго варианта
с установленной
на нем 85-мм
пушкой Д-5Т.
Сентябрь 1943 года
(ЦАМО).**





боты по Т-43, без сомнения, не позволило в установленные Государственным Комитетом Обороны сроки разработать и ввести в серийное производство ряд узлов и агрегатов для улучшения конструкции Т-34 (например, 5-скоростная коробка перемены передач, командирская башенка).

Таким образом, работы по двум проектам — Т-34М и Т-43 — дважды отвлекали конструкторов и инженеров КБ завода № 183 от доработки тридцатьчетверки и устранения выявленных у этого танка недостатков. И если в случае с Т-34М решение принималось «на-

верху», на уровне руководства ГАБТУ КА и правительства, то с Т-43 инициатива исходила от главного конструктора Морозова и дирекции завода № 183.

По мнению автора, если бы не проектирование Т-43, появление машины, аналогичной Т-34-85, но с более высокими боевыми характеристиками было бы возможно летом — в начале осени 1943 года. Впрочем, это чисто субъективное мнение, хотя и основанное на изучении архивных документов. Ведь, как известно, история не терпит сослагательного наклонения.

Фото серийного танка Т-34 (слева) и опытного Т-43 с 85-мм пушкой Д-5Т. Сентябрь 1943 года. Хорошо видно, что высота линии огня «сорок третьего» ниже, чем у тридцатьчетверки (ЦАМО).

МОДЕРНИЗИРОВАННЫЕ ТРИДЦАТЬЧЕТВЕРКИ

Помимо разработки новых образцов танков, таких как опытные Т-43 и принятый на вооружение Т-34-85, в 1942–1944 году конструкторы спроектировали еще несколько вариантов модернизированных тридцатьчетверок. Части из них остались только на бумаге, но некоторые были изготовлены «в металле».

В конце 1941-го — начале 1942 года конструкторское бюро завода № 183 в Нижнем Тагиле представило на рассмотрение представителя ГАБТУ КА два проекта тридцатьчетверки. Один из них представлял собой огнемётный танк с 900-литровым баком для огнесмеси, что потребовало установки в башне 45-мм пушки вместо 76-мм. Вторая машина представляла собой обычный Т-34, в башне которого предполагалось установить аж три орудия: 76-мм Ф-34 и две сорокапятки. В ян-

варе 1942 года, докладывая о ходе работ на заводе № 183, старший военпред предприятия писал об этих проектах следующее:

«Цель первой разработки мне ясна. Назначение второй не ясно».

В результате оба проекта остались на бумаге.

Весной 1942 года КБ завода № 183 представило на рассмотрение военных два проекта (различались лишь типом башни) вооружения тридцатьчетверки 122-мм гаубицей У-11 (последняя была разработана заводом № 9 в Свердловске и представляла собой танковый вариант 122-мм гаубицы М-30 образца 1938 года). Видимо, подобная работа началась параллельно с испытаниями танка КВ-9 — серийного КВ, вооруженного 122-мм гаубицей У-11.

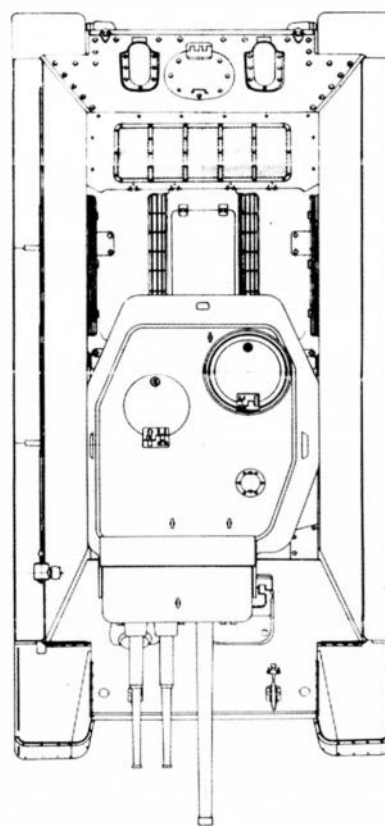
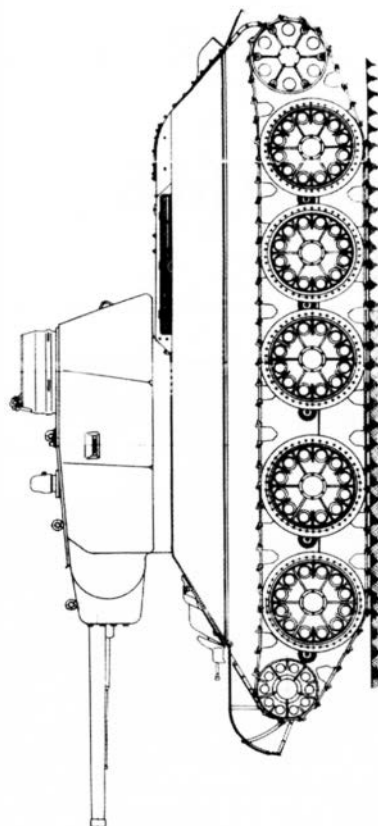
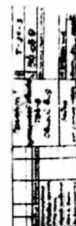
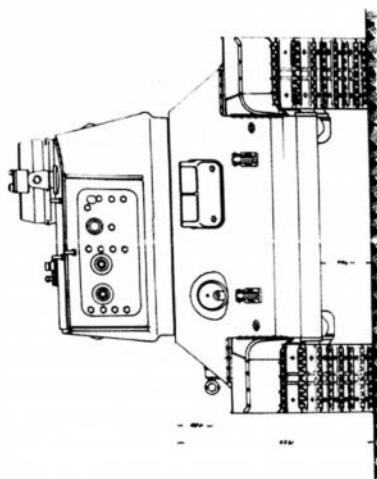
Но и проекты этих «артиллерийских» тридцатьчетверок не получили одобрения ГАБТУ КА, в документах которого по поводу этих проектов сказано следующее:

«Проектом предусматривается установка опытного образца 122-мм танковой гаубицы У-11 в новой башне танка Т-34 при сохранении существующего погона.

Ввиду того, что при предложенной установке в боевом отделении имеется только два человека для обслуживания орудия, что совершенно недостаточно для нормальной работы при гаубице, данный проект интереса не представляет и подлежит отклонению.

При наличии образца установки этой гаубицы в более просторной башне танка КВ

Проект танка Т-34, вооруженного тремя орудиями в башне (76-мм и два 45-мм). Декабрь 1941 года (ЦАМО).

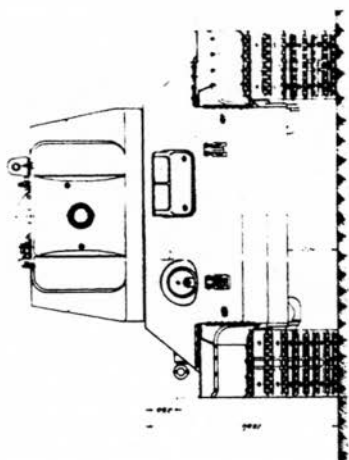


(речь идет об опытной машине КВ-9. — *Прим. автора*), не удовлетворяющего по удобству обслуживания и скорострельности предъявляемым требованиям, разработка присланного проекта явно нецелесообразна».

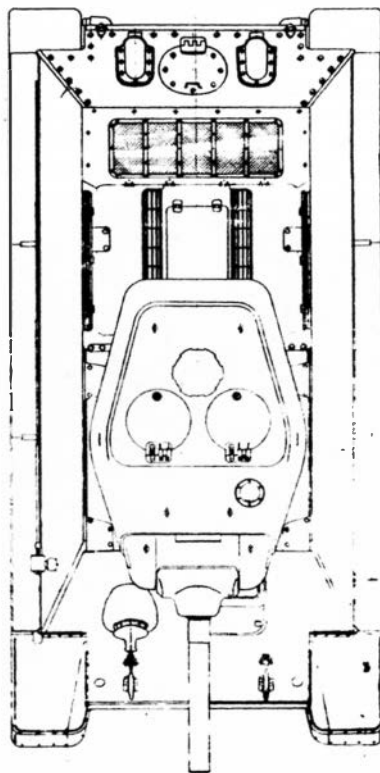
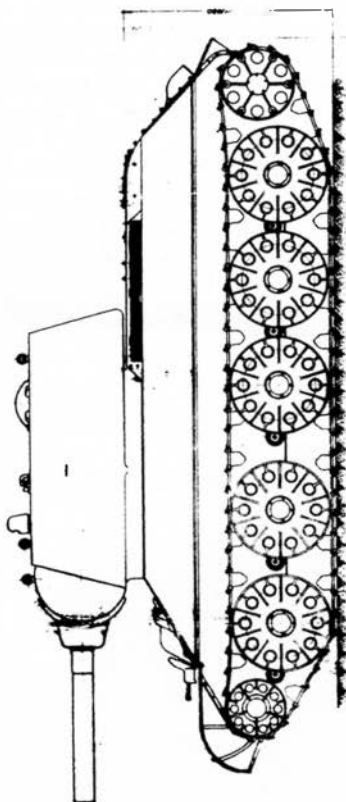
Работы по усилению артиллерийского вооружения серийных тридцатьчетверок активизировались весной 1943 года. Одним

из первых был проект завода № 172, который предлагал удлинить 76-мм пушку Ф-34 на 10 калибров, повысив таким образом начальную скорость снарядов. Однако данный проект одобрения не получил.

В августе 1943 года конструкторское бюро завода № 183 докладывало наркому Малышеву о проработке установки 85-мм пушек



Проект танка Т-34, вооруженного 122-мм гаубицей У-11 в серийной башне. Весна 1942 года (ЦАМО).



конструкции завода №9 Д-5 и ЦАКБ НКВ С-31 и С-50 в танк Т-34:

«Как показала проработка, наиболее удовлетворительной в части габаритов в боевом помещении Т-34 и Т-43 и весовых данных системы — является Д-5 завода №9».

Осенью 1943 года ЦАКБ НКВ спроектировало, изготовило и установило в танк Т-34 опытный образец 76-мм танковой пушки С-54. Увеличение мощности этого орудия достигалось путем замены трубы пушки Ф-34 валового производства на трубу, имеющую штатную баллистику 76,2-мм зенитной пушки образца 1931/38 годов (ЗК). В заключение отчета по испытаниям говорилось:

«С-54 заводские испытания стрельбой и возкой выдержала. Для окончательного решения вопроса о возможности принятия системы С-54 на вооружение Красной Армии необходимо в срочном порядке опытный образец передать на государственные испытания».

Полигонные испытания тридцатьчетверки с С-34 прошли с 14 по 19 октября 1943 года на АНИОПе, по результатам которых отмечалось, что «С-54 испытания выдержала,

однако требует доработки отдельных узлов и механизмов. С-54 обладает существенным превосходством перед Ф-34.

Принимая во внимание, что валовое изготовление 76-мм зенитной пушки обр. 1931/38 гг. и боеприпасов к ней снято с производства в 1939 г., испытания пушки С-54 можно рассматривать как временное мероприятие, впредь до введения на вооружение более мощной 85-мм танковой пушки».

Что касается 85-мм орудий для Т-34, то осенью 1943 года в Т-34 испытывались четыре образца таких пушек: Д-5Т завода №9 (в башне с погоном 1600 мм), ЛБ-1 (ЛБ — Лаврентий Берия) завода №92 (в башне с погоном 1600 мм, С-53 и С-50 конструкции ЦАКБ НКВ (в башне с нормальным погоном 1420 мм и расширенным 1600 мм соответственно). В результате постановлением ГКО № 4776 от 15 декабря 1943 года на вооружение Красной Армии был принят танк Т-34-85 с 85-мм пушкой Д-5Т. А 23 января 1944 года постановлением ГКО № 5020сс на вооружение принимается Т-34 с 85-мм орудием ЗИС-С-53 (пушка С-53 конструкции ЦАКБ НКВ, доработанная заводом №92 имени

**Общий вид
танка Т-34-85М
первого варианта
с усиленным
бронированием
лобовой части
корпуса. Май — июнь
1944 года (ЦАМО).**





Сталина). Эта машина и стала наиболее массовой тридцатьчетверкой.

Тем не менее, существовали два опытных образца модернизированных тридцатьчетверок, которые имели довольно приличные шансы быть принятыми на вооружение. История их появления такова.

27 декабря 1943 года нарком танковой промышленности В. Малышев записал в своем дневнике:

«Опять вызвали к тов. Сталину. Тов. Сталин спросил меня: «Нельзя ли увеличить броню на танках Т-34 до 60 мм, а то хороший танк, а становится несовременным, и армия его скоро не будет брать». Я ответил тов. Ста-

лину, что можно только заэкранировать нос танка, весь танк нельзя, т.к. это увеличит его вес до недопустимых размеров, и далее сказал, что, если будем на Т-34 ставить 85-мм пушку, то армия будет охотно брать этот танк и успешно с ним воевать».

На основе этого пожелания Сталина в начале 1944 года были проведены расчеты возможного усиления броневой защиты Т-34-85 без усиления массы машины. А в феврале 1944 года завод №183 получил приказ наркома танковой промышленности, по которому ему предписывалось спроектировать и испытать в марте того же года модернизированные образцы танка Т-34-85 с усиленным

Танк Т-34, вооруженный 85-мм пушкой ЛБ-1 в башне с погоном 1600 мм (ЦАМО).

Танк Т-34-85М первого варианта с усиленным бронированием лобовой части корпуса, вид слева. Май – июнь 1944 года (ЦАМО).





**Танк Т-34-85М
первого варианта
с усиленным
бронированием
лобовой части
корпуса, вид сзади.
Май – июнь 1944
года (ЦАМО).**

бронированием. Однако выполнение приказа затянулось из-за загрузки конструкторского бюро и самого предприятия работами по организации серийного выпуска Т-34-85 с пушкой ЗИС-С-53 и модернизацией опытных образцов Т-44 (о них будет рассказано ниже), и лишь в мае 1944 года две модернизированных машины, получившие обозначение Т-34-85М, были готовы.

Согласно описания этих машин, их модернизация заключалась в следующем:

«По первому варианту:

а). В усилении бронезащиты верхнего наклонного листа [корпуса] до 75 мм, вместо 45 мм.

б). В установке коробки перемены передач с измененным передаточным отношением по конической паре на 1,562 вместо 1,857.

в). В утолщении литого люка водителя с торсионным уравнивающим механизмом до 100 мм вместо 75 мм и защиты пулемета ДТ до 90 мм вместо 60 мм.

г). В уменьшении по диаметру ведущих колес до 530 мм с 5-ю роликами, вместо колес диаметром 634 мм с 6-ю роликами.

д). В уменьшении толщины корпуса по деталям днища, крыши над мотором и днища

подкрылка с 20 мм до 15 мм и нижнего кормового листа (соединяющего корму с днищем) с 45 мм до 15 мм.

По второму варианту:

Кроме вышеуказанного, вместо шести топливных баков, расположенных в серийном танке в боевом и моторном отделениях, установлены два топливных бака, емкостью по 190 литров каждый, в кормовой части танка за коробкой перемены передач. Общая емкость основных топливных баков осталась прежняя — 540 литров.

В связи с размещением топливных баков в корме танка, конфигурация последнего изменена. Нижний кормовой лист увеличен по высоте на 400 мм, а толщина его уменьшена с 45 мм до 30 мм. Угол наклона брони сохранен — 45 град. С бортов топливные баки защищены бронелистами под углом встречи 0 град., толщиной 45 мм и фальшподкрылками из листового железа, вместо подкрылков толщиной 45 мм с углом наклона в 45 градусов, как на серийных танках».

Кстати, благодаря уменьшению толщины бронелистов крыши и днища, масса Т-34-85М осталась такой же, как и у серийного Т-34-85, и составила: у первого образца

Сравнительные тактико-технические данные Т-34-85М и серийного Т-34-85			
	Т-34-85М 1-й вариант (заводской №4427)	Т-34-85М 2-й вариант (заводской № 43601)	Серийный Т-34-85 (заводской № 44512)
Масса танка, т	32,115	32,230	32,250
Длина с пушкой вперед, мм	8115	8115	8115
Броневая защита, мм			
верхний лобовой наклонный лист	75	75	45
крышка люка механика-водителя	100	100	75
броневая защита курсового пулемета	90	90	—
верхний кормовой лист	45	45	45
нижний кормовой лист	45	30	45
лист, сопрягающий днище с нижним наклонным кормовым листом	15	15	45
днище корпуса	15	15	20
крыша над моторно-трансмиссионным отделением	15	15	20
днище подкрылка	15	15	20
башня	серийная	серийная	серийная
Боекомплект, штук			
а) снарядов	56	60	56
б) пулеметных дисков	31	33	31
Максимальная скорость по шоссе, км/ч	54,4 (при 1800 об/мин)	52,6 (при 1750 об/мин)	54,5 (при 1800 об/мин)
Передаточное отношение в конической паре шестерен КПП	1,562	1,562	1,857
Диаметр ведущего колеса в мм	530	530	634
Количество роликов ведущего колеса	5	5	6
Расположение топливных баков и их емкость	6 по бортам (по 3 с каждой стороны) и 2 в кормовой части корпуса, всего 540 л	2 в кормовой части корпуса (по 190 л) и 2 по 80 л, всего 540 л	6 по бортам (по 3 с каждой стороны) и 2 в кормовой части корпуса, всего 540 л
Уравновешивающий механизм крышки люка водителя	Торсионный	Торсионный	Пружинный
Расположение отбойника пальцев траков	Переднее	Переднее	Заднее
Место установки спидометра	В отделении управления	У моторной перегородки, с левой стороны по ходу танка.	В отделении управления

ПРИМЕЧАНИЕ.

1. Максимальная скорость Т-34-85М второго варианта получена ниже, чем у других танков из-за потери мощности двигателя. На 4-й передаче он не развивал больше 1750 об/мин.
2. Все остальные характеристики танков Т-34-85М не отличались от серийного танка Т-34-85.

32,115 т, у второго — 32,230 т (у серийной машины 32, 250 т).

Испытания двух опытных образцов Т-35-85М провела специально назначенная для этого комиссия под председательством полковника И. Муравича. Всего за период с 24 мая по 10 июня 1944 года на НИБТ полигоне в подмосковной Кубинке Т-34-85М и серийный Т-34-85 прошли 1006, 1084 и 1005 километров соответственно.

Небезынтересно привести выдержки из отчета по испытанию этих боевых машин, составленного комиссией полковника Муравича:

«На основании проведенных сравнительных испытаний модернизированных образцов и серийного танков, комиссия пришла к следующим выводам:

1. Бронирование танка.

Произведенное изменение брони в сторону увеличения толщины лобового листа с 45 мм до 75 мм, крышки люка водителя с 75 до 100 мм при одновременном сохранении полного боевого веса серийного танка за счет уменьшения толщины брони менее уязвимых мест — днища корпуса танка, крыши над мо-

тором и днища подкрылков с 20 до 15 мм, повышает бронестойкость лобовой части корпуса танка, и не ухудшает динамических и эксплуатационных показателей танка.

Недостатками в бронировании модернизированных танков Т-34-85М являются:

а) увеличенная бронировка защиты пулемета ДТ в верхнем лобовом листе ослабляет прочность этого листа в связи с увеличением периметра сварного шва, вызывающего дополнительные напряжения в броне и уменьшением перемычки между защитой ДТ и кромкой лобового листа на 40–50 мм;

б) на модернизированном танке Т-34-85М (второй вариант с перенесенными топливными баками) бронестойкость кормовой части снижена вследствие установки вертикальных бронелистов толщиной 45 мм, вместо подкрылков такой же толщины под углом 45 градусов. При постановке подкрылков на данном участке вместо вертикальных броневых листов, по расчетным данным, произойдет увеличение веса на 130 килограмм;

в) уменьшение толщины днища корпуса танка с 20 до 15 мм увеличит поражаемость днища танков при взрывах на минах...

**Танк Т-34-85М
первого варианта
с усиленным
бронированием
лобовой части
корпуса, вид
сверху. Май – июнь
1944 года (ЦАМО).**





Танк Т-34-85М второго варианта с усиленным бронированием лобовой части корпуса и перенесенными в корму топливными баками, вид слева. Май – июнь 1944 года (ЦАМО).

2. Изменение передаточного отношения в конической паре КПП и ведущего колеса.

Изменение передаточного отношения в конической паре коробки перемены передач (1,362 вместо 1,857) и замена ведущего колеса с 5-ю роликами ведущим колесом с 6-ю роликами, практически не изменили динамических показателей танков Т-34-85М (тягового усилия и скоростей движения).

Ведущие колеса с 5-ю роликами при испытании показали себя значительно хуже ведущих колес с 6-ю роликами, установленных на серийных танках. Ухудшилась плавность зацепления роликов с гребнями траков, в связи с уменьшением диаметра колеса и уменьшением расстояния между осями роликов. Наблюдалось набегание гребней траков на ролики.

В результате ненормального зацепления наблюдался повышенный износ и выход из строя втулок и роликов ведущих колес, а также повышенный износ проушин траков и пальцев гусениц. За время испытаний выброшено по четыре трака из каждой гусеничной ленты.

Изменение передаточного отношения в конической паре КПП, с целью разгрузки трансмиссии от передаваемых крутящих моментов, за счет увеличения оборотности трансмиссии и установки ведущих колес с 5-ю роликами нецелесообразно, так как:

а) полный боевой вес модернизированного танка не превышает вес серийного танка;

б) коробки перемены передач на серийных танках (гарантийных) завода № 183 с августа месяца 1943 года работали надежно и вы-

держивали испытания, что свидетельствует о нормальных нагрузках на трансмиссию;

в) при установке ведущего колеса с 5-ю роликами, связанной с изменением передаточного отношения в КПП, трансмиссия получает дополнительные динамические нагрузки, вызываемые ненормальным зацеплением роликов с гребнями траков, и ухудшает работу гусеничной ленты;

г) КПП с измененным передаточным отношением в конической паре будет являться третьим типом КПП, устанавливаемых на танках Т-34, что вызовет большие затруднения при снабжении войск запчастями.

Для улучшения динамических свойств модернизированного танка Т-34-85М и повышения надежности работы трансмиссии заводу № 183 целесообразно устанавливать 5-скоростную КПП и серийные 6-роликовые ведущие колеса.

3. Перенос топливных баков из боевого и моторного отделений в корму и изменение кормовой части танка (по второму варианту модернизации).

Перенос топливных баков из боевого отделения в кормовую часть танка снижает пожарную опасность от загорания топлива, увеличивает боекомплект до 60 снарядов и 33 пулеметных дисков, вместо 56 снарядов и 31 пулеметного диска на серийных танках, улучшает условия работы экипажа за счет увеличения боевого отделения.

Одновременно перенос топливных баков из боевого отделения в корму усложнил производство монтажно-демонтажных работ

**Танк Т-34-85М
второго варианта
с усиленным
бронированием
лобовой
части корпуса
и перенесенными
в корму топливными
баками, общий вид.
Май – июнь 1944
года (ЦАМО).**



и обслуживание трансмиссии. Так, замена тормозных лент невозможна без разбронирования и выемки баков. Регулировка тормозных лент, бортовых фрикционов и доступ к стартеру крайне затруднены, дозаправка масла в КПП крайне затруднена и невозможна без специальной воронки или шланга.

В связи с тем, что в процессе испытания бортовые фрикционы и тормозные ленты требовали частой регулировки, а конструкция топливных баков и их установка в модернизированном танке чрезвычайно затрудняет уход и обслуживание агрегатов трансмиссии, а кроме этого, сами кормовые баки за время испытания три раза выходили из строя, предъявленный вариант по указанным причинам не может быть рекомендован для серийного производства.

Вариант переноса топливных баков в кормовую часть танка может быть принят при условии гарантии надежности работы агрегатов трансмиссии без регулировки до 500 км, улучшения доступа к этим агрегатам, повышения надежности в эксплуатации самих баков и изменения их конструкции в соответствии с предлагаемым изменением бронирования кормовой части.

4. Уравновешивающий механизм крышки люка водителя.

Уравновешивающие механизмы люка водителя, в представленных для испытания танках, были в состоянии, непригодном к эксплуатации, вследствие чего дать заключение о надежности и удобстве пользования этими механизмами не представляется возможным...

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

1. Учитывая исключительную необходимость усиления броневой защиты лобовой части танков Т-34-85 и в целях быстрейшего снабжения армии этими танками, считать целесообразным немедленный ввод в серийное производство модернизированных танков с утолщением наклонного верхнего лобового листа с 45 мм до 75 мм.

2. Переднюю часть днища корпуса оставить толщиной 20 мм.

3. В целях увеличения прочности лобового листа считать целесообразным вместо пулемета стрелка-радиста в шаровой установке с бронезащитой устанавливать курсовой пулемет, как это сделано на танках ИС и Т-44.

4. Остальные изменения бронирования корпуса танка принять по предоставленному первому варианту модернизации (танк № 4427).

5. Ввиду ненадежности в работе ведущих колес с 5-ю роликами, ухудшающими условия работы гусениц, и нецелесообразностью иметь в армии третий тип невзаимозаменяемой КПП на одном типе танка Т-34, считать необходимым выпускать модернизированные танки с серийными КПП и ведущими колесами с 6-ю роликами.

6. Предоставленный на испытание танк по второму варианту модернизации с топливными баками, расположенными в кормовой части корпуса, вследствие ненадежности самих баков, значительного ухудшения обслуживания и ремонта агрегатов трансмиссии и стартера, а также ослабления бронезащиты кормовой части корпуса танка, не мо-

жет быть рекомендован для серийного производства без существенных конструктивных изменений.

7. Считая важным вариант изъятия топливных баков из боевого отделения и переноса их в кормовую часть корпуса танка, предложить заводу доработать данный вариант с учетом замечаний, изложенных в данном отчете, и представить на повторные испытания.

8. Доработать конструкцию уравновешивающего механизма крышки люка водителя, обеспечив надежную работу механизма и легкость открывания крышки люка».

Как видно из приведенного документа, комиссия выступала за немедленное серийное производство модернизированных Т-34-85 с усиленным лобовым листом корпуса. Это решение позволило бы серьезно увеличить защиту тридцатьчетверок, да к тому же не потребовало бы серьезной переналадки бронекорпусного производства.

Кстати, летом 1944 года были проведены испытания обстрелом корпуса Т-34-85М, по-

казавшие, что верхний 75-мм лист, изготовленный из брони высокой твердости, пробивается 75-мм пушкой «Пантеры» с дистанции 650 м. Таким образом, Т-34-85М в лобовой проекции получил некоторое преимущество перед «Пантерой».

Но модернизированные машины так и не запустили в серию — летом 1944 года проходили испытания опытные образцы танка Т-44 (рассказ о нем в следующей главе). Тем не менее, некоторые руководители ГБТУ КА не считали «сорокчетверку» удачной боевой машиной, склоняясь к постановке на производство Т-34-85М. Например, 14 июля 1944 года генерал-лейтенант Вершинин и генерал-майор Афонин направили на имя Я. Федоренко документ, в котором докладывали свои соображения по поводу организации производства Т-44:

«1. Танк Т-44 не отвечает современным требованиям опыта Отечественной войны по конструкции корпуса, агрегатов, трансмиссии, ходовой части и компоновке моторной и трансмиссионной групп.

**Танк Т-34-85М
второго варианта
с усиленным
бронированием
лобовой
части корпуса
и перенесенными
в корму топливными
баками, вид сверху.
Май – июнь 1944
года (ЦАМО).**





**Танк Т-34-85М
второго варианта
с усиленным
бронированием
лобовой
части корпуса
и перенесенными
в корму топливными
баками, вид сзади.
Май – июнь 1944
года (ЦАМО).**

2. Новый опытный образец танка Т-44 может быть предъявлен не раньше 15.8.44 г., а результаты испытаний будут получены в лучшем случае 1.10.44 г. Следовательно, начало производства можно ожидать на любом заводе 1.1.45 г.

3. Модернизированный танк Т-34 (речь идет о Т-34-85М. — *Прим. автора*), имея одинаковое вооружение и мало уступающее танку Т-44 лобовое бронирование, в серийном производстве будет освоен гораздо раньше.

Исходя из этого, докладываем на Ваше утверждение следующее предложение:

1. Новые опытные образцы Т-44 в таком виде, в каком они были представлены на испытания, не делать.

2. Предложить заводу № 183 незамедлительно приступить к проектированию и изготовлению опытного образца среднего танка по тактико-техническим требованиям, направленным НКТП».

В предложении Афонина и Вершинина, без сомнения, был определенный смысл. Ведь усиление лобового листа Т-34-85 до 75 мм повышало бронестойкость и не силь-

но уступало стойкости 75-мм лобового листа корпуса Т-44. А бронестойкость башен Т-34-85 и Т-44 была практически одинаковой. Учитывая, что вооружение Т-44 и Т-34-85 было идентичным (85-мм пушка ЗИС-С-53), естественным представляется налаживание в первую очередь производства Т-34-85М, а не дорогого и сложного Т-44.

Тем не менее, всего спустя четыре дня после письма Афонина и Вершинина, 18 июля 1944 года, появилось постановление ГКО № 6209 «Об организации производства средних танков Т-44 на заводе № 75 и № 264 Наркомтанкопрома». Трудно сказать, кто был инициатором этого документа. Вероятно, руководство завода № 183 сумело убедить правительство и военных в преимуществах «своего» танка, и добиться организации его серийного выпуска.

Но даже после появления постановления ГКО об организации производства танка Т-44, начальник танкового управления ГБТУ КА генерал-майор Афонин попытался еще раз отстоять модернизирован-

ный танк Т-34-85М, направив 27 июля 1944 года письмо в Военный совет командования бронетанковых и механизированных войск Красной Армии. В этом документе Афонин писал, что Т-44 не удовлетворяет требованиям, предъявляемым к современным средним танкам, его компоновка с поперечным расположением двигателя усложняет доступ к трансмиссии и обслуживание машины, а ряд узлов и агрегатов не улучшены по сравнению с Т-34:

«Проведенные двукратные полигонные испытания опытных образцов танка Т-44 выявили чрезвычайно низкую работоспособность механизмов танка и необходимость в большом объеме по доработке танка (комиссией записано обязательных для реализации 55 замечаний).

По своим боевым качествам танк Т-44 не представляет значительных преимуществ перед освоенным в производстве и в армии танком Т-34, тем более модернизированным, имеющим одинаковые с танком Т-44 вооружение и защиту лба корпуса.

С другой стороны, огромные затраты на налаживание производства танка Т-44 на заводе № 75 не окупятся тем небольшим

количеством этих танков, которые завод сумеет дать армии.

В то же самое время принятие на вооружение и на производство танка Т-44 затруднит перевод заводов НКТП на производство модернизированных танков Т-34 и отдалит проектирование отвечающего современным требованиям среднего танка.

Учитывая изложенное выше, считаю целесообразным:

1. Организовать на заводе № 75 производство модернизированных танков Т-34 вместо танков Т-44, что может быть сделано в короткий срок.

2. Заводам № 183, 112 и 174 в кратчайшие сроки перейти на производство модернизированных танков Т-34.

3. Обязать завод № 183 немедленно приступить к проектированию среднего танка по тактико-техническим требованиям, утвержденным Военным Советом».

Однако предложение Афонина не нашло поддержки — в результате танк Т-34-85М так и остался в опытном образце, а завод № 75 начал подготовку к выпуску Т-44. Таким образом, «сорокчетверка» сумела «похоронить» Т-34-85М, который позво-

Танк Т-34-85 с установкой 100-мм пушки ЛБ-1 в серийной башне перед отправкой на испытания. Март 1945 года. Хорошо виден щелевой дульный тормоз орудия (ЦАМО).





**Танк Т-34-85
с установкой 85-мм
пушки ЗИС-1
в серийной башне.
Весна 1945 года
(ЦАМО).**

лял усилить бронирование тридцатьчетверки и выпуск которых можно было начать в кратчайшие сроки. А вот с производством Т-44 дело обстояло не очень хорошо, и до 1 июня 1945 года удалось изготовить всего 265 танков, причем имевших весьма низкую надежность.

После испытаний Т-34-85М также предпринимались попытки модернизации серийных тридцатьчетверок. Но в основном они сводились к попыткам усилить артиллерийское вооружение танка. Так, осенью 1944 года прошла испытания 85-мм пушка повышенной мощности ЗИС-1 (начальная скорость бронебойного снаряда 980 м/с) конструкции завода № 92. Однако после заводских испытаний дальнейшие работы по ЗИС-1 прекратили — орудие оказалось неудачным. Не получил развития и проект орудия В-9 с начальной скоростью снаряда 950 м/с, спроектированного в КБ завода «Большевик» в октябре 1944 года.

В июле 1944 года получили задание на создание танка Т-34, вооруженного 100-мм орудием. Несмотря на то что втиснуть «сотку» в серийную башню танка Т-34-85 оказалось непросто, задание выполнить удалось. Завод № 92 на основе серийного ЗИС-С-53 сконструировал 100-мм орудие ЗИС-100, но его испытания затянулись.

8 января 1945 года командующий бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии Я. Федоренко направил на имя л. Берии доклад о вооружении

танков. В этом документе Федоренко писал о том, что «танковый парк немецкой армии в настоящее время имеет более 50% тяжелых танков типа «Тигр» и «Пантера», в то время как в Красной Армии танков ИС и самоходок ИСУ и СУ-100 — около 28%. Сообщив, что основным типом советского танка является Т-34-85, командующий предлагал следующее:

«Для усиления вооружения и получения превосходства в огневой мощи наших танков считаю необходимым установить в этот танк 100-мм пушку Д-10Т. Установка этой пушки вполне возможна. Исходя из вышеизложенного, прошу Ваших указаний НКТП об изготовлении опытных образцов танка Т-44 со 100-мм пушкой Д-10Т с тем, чтобы в кратчайший срок внедрить в серийное производство установку этой пушки в Т-44».

На оригинале этого документа Берия наложил резолюцию:

«т. Малышев! Вместе с тт. Федоренко, Устиновым, Кирпичниковым и Петросьянцем представьте предложения».

Предложения были сформулированы в кратчайшее время, и 13 января 1945 года нарком танковой промышленности В. Малышев направил на имя Берии и Федоренко документ, в котором сообщал следующее:

«В связи с тем, что завод № 75 НКТП (г. Харьков), производящий Т-44, не имеет еще достаточно опытных конструкторских кадров для разработки танка Т-44 со 100-мм пушкой, а сам завод № 75 не сможет в корот-

кий срок построить опытный образец такого танка, наркомат танковой промышленности дал задание заводу № 183 спроектировать и построить опытный образец танка Т-34 с пушкой 100-мм.

В настоящее время постройка опытного образца Т-34 с пушкой 100-мм на заводе № 183 заканчивается, и 22–25 февраля с.г. опытный танк прибудет в Москву для осмотра и испытаний.

При положительных результатах испытаний установки 100-мм пушки в танк Т-34 эта пушка может быть установлена и на танк Т-44 без каких-либо изменений».

Танк, получивший обозначение Т-34–100, прибыл в Москву в конце февраля, как и писал Малышев. Для того, чтобы установить в машине 100-мм пушку ЗИС-100 завода № 92 НКВ, пришлось изготовить новую башню с диаметром погона 1700 мм. Из-за увеличенного погона пришлось переработать корпус тридцатьчетверки — курсовой пулемет в лобовом листе заменили на встроенный, по типу Т-44 (был ликвидирован стрелок-радист), переделали подвеску 2 и 3-го опорных катков, уменьшили толщину брони днища и крыши, перенесли в отделение управления баки с топливом. Новый танк прошел испытания стрельбой (1000 выстрелов) и воз-

кой (500 километров пробега) с 28 февраля по 2 марта 1945 года. В выводах об испытаниях говорилось:

«Пушка испытания выдержала. После доработки в отношении улучшения работы тормоза отката и надежности в работе подъемного механизма ЗИС-100 может быть допущена к полигонным испытаниям».

Т-34–100 стал своеобразной ездящей лабораторией. С 6 по 12 апреля в нем испытывали (1000 выстрелов и 501 километр пробега) 100-мм пушку ЛБ-1, спроектированную в конструкторском бюро завода № 92. Оружие испытание выдержало, при этом отмечалось, что «прочность и надежность в работе в целом удовлетворительны».

Чуть позже (23–29 апреля 1945 года) — в той же машине испытали 100-мм пушку Д-10Т завода № 9 НКВ, предназначенную для вооружения танка Т-54. Вывод был следующим:

«Пушка испытания выдержала. По сравнению с пушкой ЛБ-1 имеет недостатки в отношении устойчивости, безопасности в работе заряжающего, экстракции гильз и прочности экстрактора».

Упомянутая в вышеприведенном документе 100-мм пушка ЛБ-1 (не путать с 85-мм, имевшей такое же обозначение) испытыва-

Танк Т-34–100 с новой башней с диаметром погона 1700 мм и 100-мм пушкой ЛБ-1. Зима 1945 года (фото из архива И. Желтова).





Макет танка Т-34-100, вооруженного 100-мм пушкой Д-10Т. Февраль 1945 года (РГАЗ).

лась с 13 по 24 апреля 1945 года в серийном танке Т-34-85. Пушка показала себя неплохо, но для серийной башни тридцатьчетверки она была великовата.

В целом испытания Т-34-85 со 100-мм пушками (как в серийной башне, так и в башне Т-34-100) показали, что такой калибр

для этого танка уже чрезмерен, требуется переконструирование большого количества узлов и механизмов. Поэтому испытания 1945 года можно рассматривать как работы по выбору артсистемы для новых типов средних танков, а Т-34-100 — как стенд для испытания 100-мм орудий.

ПОСЛЕДНИЙ СРЕДНИЙ ТАНК ВТОРОЙ МИРОВОЙ

Как уже говорилось выше, одной из причин прекращения работ по Т-43 стало появление проекта нового танка, получившего обозначение Т-44. Это уже было третье «пришествие» данного индекса: сначала его использовали для обозначения проекта машины с передним расположением двигателя весной 1941 года, затем это был вариант Т-43 с более тонкой броней. Оба этих варианта так и остались на бумаге, а вот третий стал последним средним танком, принятым на вооружение в годы Второй мировой войны.

Разработку этой машины конструкторы КБ-520 начали осенью 1943 года, в ноябре представив эскизный вариант на рассмо-

трение наркома танковой промышленности В. Малышева.

В сопроводительной записке к проекту нового танка говорилось:

«Проект среднего танка Т-44, разработанный заводом № 183, представляет маневренную боевую машину толстого бронирования, с мощным артиллерийским вооружением. Эти задачи получили свое решение в выбранной заводом принципиально новой компоновке, идущей по пути уширения корпуса танка, в ориентации на диаметр погона не менее 1800 мм, со значительным, резким, сокращением высоты корпуса и выносом головы водителя в специальную башенку, с сохранением длины машины в пределах суше-

ствующей на современных танках, за счет поперечного расположения двигателя».

Проект получил одобрение наркома, и приказом по наркомату танковой промышленности № 705 сс от 22 ноября 1943 года заводу № 183 поручалось изготовить два опытных образца танка Т-44 к 1 февраля нового, 1944 года.

После подписания Малышевым этого документа, КБ-520 в срочном порядке приступило к доработке чертежей машины для пуска их в производство, в первую очередь это касалось бронекорпуса. Кроме того, требовалось решить вопрос с типом трансмиссии нового танка. Дело в том, что военные и отдел главного конструктора НКТП считали необходимым установить на Т-44 планетарную трансмиссию. Однако главный конструктор завода № 183 Морозов настаивал на изготовлении Т-44 с 5-скоростной коробкой перемены передач с последующим возможным введением в ее конструкцию синхронизаторов. В аргументации Морозова было разумное зерно — он считал, что при жестких сроках, отведенных на изготовление опытных образцов Т-44 (чуть больше двух месяцев), создать нормальную работоспособную планетарную трансмиссию вряд ли удастся. А если даже это получится, то Морозов сомневался в надежности такой трансмиссии, сообщив, что скорее всего, потребуются время на ее дальнейшую доработку.

2 декабря 1943 года военпред завода № 183 инженер-капитан Горидько направил начальнику танкового управления ГБТУ КА генерал-майору Афонину следующую информацию о разработке нового среднего танка Т-44:

«Проект среднего танка Т-44 представляет маневренную боевую машину толстого бронирования с мощным артиллерийским во-

оружием. Работая над созданием нового среднего танка, завод искал решения следующих основных задач:

1. Получения по сравнению с существующими танками значительно большего боевого отделения, обеспечивающего возможность установки самого мощного танкового артиллерийского вооружения с максимальным удобством обслуживания его командой.

2. Повышения броневой защиты танка, обеспечивающей его неуязвимость массовой артиллерией противника.

3. Доведения танка до веса не более 30 тонн.

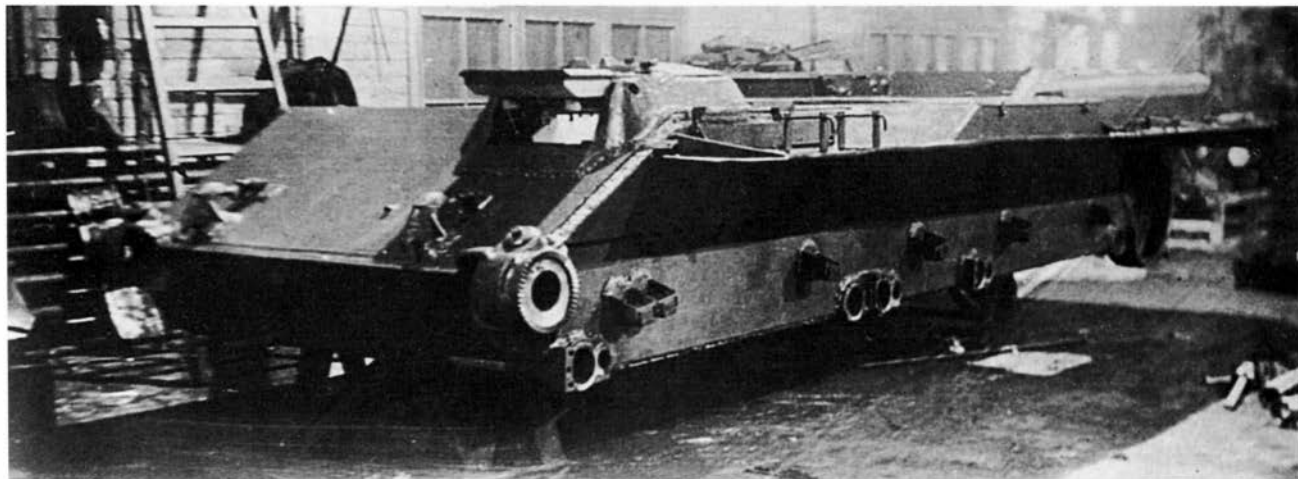
Эти задачи получили свое решение в выбранной принципиально новой компоновке, идущей по пути уширения корпуса танка в ориентации на диаметр погона башни не менее 1800 мм со значительным резким сокращением высоты корпуса и выносом головы водителя в специальную башенку, с сохранением длины машины в пределах существующей на современных танках за счет поперечного расположения двигателя.

В результате такой компоновки, так Т-44 обладает наибольшим боевым отделением по сравнению со всеми современными танками, мощным артиллерийским вооружением и броневой защитой, основные листы которой выполнены толщиной 75 мм при общем боевом весе танка не менее 30 тонн...

Особо должны быть отмечены малая высота танка Т-44 и минимальная, по высоте, линия огня. Сравнимые с Т-44 по этим параметрам танки Т-34 и Т-V имеют значительно большие размеры и, естественно, представляют значительно большую мишень для поражений.

Размер боевого помещения в корпусе, удобство работы в башне при погоне диаметром 1800 мм, наличие почти кругового об-

**Бронекорпус
первого опытного
образца танка
Т-44. Завод № 183,
Январь 1943 года
(ЦАМО).**



зора у водителя, удобное расположение боекомплекта выгодно отличают проект от всех существующих средних и тяжелых танков союзников и противников.

Принятая на Т-44 принципиальная новая компоновка моторного и трансмиссионного отделения обеспечивает наиболее рациональное размещение механизмов, занимающих минимальные объемы в корпусе.

Данное размещение механизмов является также наиболее рациональным и с точки зрения обеспечения лучшей работы системы охлаждения двигателя. Проектом предусмотрена возможность установки, при необходимости, без больших конструктивных переделок, более крупного вооружения и утолщения брони, не лишая при этом танк его основных маневренных качеств.

При наличии всех перечисленных конструктивных особенностей танк Т-44 представляет в целом новую боевую машину, имеющую высокие тактико-технические качества, с большими перспективами на дальнейшее его развитие и совершенствование».

Сборка опытных танков Т-44 велась в довольно короткие сроки. 10 декабря 1944 года был подписан приказ по заводу № 183 о выпуске новых машин, к этому време-

ни уже ускоренными темпами шло изготовление узлов и агрегатов для новых танков. Следует сказать, что руководство завода добились от наркомата танковой промышленности разрешения на выпуск не двух, а трех опытных танков Т-44 — две машины предполагалось отправить на полигонные испытания, а одну «обкатывать» непосредственно на заводе. Кроме того, были внесены коррективы и в вооружение первых «сорокчетверок» — помимо 85-мм орудий Д-5Т на них должны были смонтировать и 122-мм пушки Д-25, такие же, как и на ИС-2. Таким образом, конструкторское бюро завода № 183 предполагало получить средний танк с мощным бронированием и вооружением, как у тяжелой машины.

Кстати, И. Сталин довольно активно интересовался ходом работ по Т-44. Так, нарком танковой промышленности В. Малышев 15 января 1944 года записал в своем дневнике:

«Звонил тов. Сталин — разговаривали довольно долго. Тов. Сталин интересовался ходом работ по опытному танку Т-44 завода 183, попросил вновь сообщить ему основную характеристику танка. После того как я подробно рассказал, тов. Сталин сказал: «Так это

Первый образец танка Т-44 во время испытаний. Зима 1944 года (ЦАМО).



будет очень хороший танк. Вы держите меня в курсе дела».

Как и все остальные советские средние танки завода № 183, корпус Т-44 делился на три отделения: управления (в передней части), боевое (в середине) и моторно-трансмиссионное (в корме). Причем последнее, как уже говорилось выше, имело совершенно другую компоновку: для макси-

мального сокращения длины двигатель устанавливался поперек корпуса, параллельно коробке перемены передач. Это позволило увеличить объем боевого отделения, длина которого увеличилась на 430 мм.

В передней части корпуса слева приваривалась литая бронерубка механика-водителя (толщина стенок 75 мм), имевшая в передней части смотровой люк, а в крыше — вход-

Первый образец танка Т-44 во время испытаний, вид сверху. Зима 1944 года. (ЦАМО).





**Первый образец
танка Т-44 во время
испытаний, вид
справа. Зима 1944
года (ЦАМО).**

ной люк. В смотровом лючке имелась шель со стеклами «Триплекс», а в крыше рубки — смотровой прибор МК-4. Место механика-водителя отделялось от правой части отделения управления специальной перегородкой, за которой размещались два топливных бака (200 литров), укладка артиллерийских выстрелов и баллоны со сжатым воздухом для запуска двигателя.

На крыше боевого отделения устанавливалась башня, в которой находились наводчик и командир танка (справа, один за другим) и заряжающий (слева). Командир имел в своем распоряжении командирскую башенку с пятью смотровыми щелями со стеклами «триплекс» и прибором МК-4 в крыше. Такой же прибор имелся в крыше у заряжающего, а наводчик мог пользоваться перископическим и телескопическим прицелами. Для посадки экипажа имелось два люка — один в командирской башенке, второй в крыше башни. Кроме того, за сиденьем механика-водителя в днище размещался аварийный люк.

Вооружение Т-44 состояло из 85-мм пушки Д-5Т, спаренной с пулеметом ДТ в башне, и одного ДТ, неподвижно установленного в лобовом листе корпуса. Боекомплект, размещенный в корпусе и башне, включал

в себя 54 артиллерийских выстрела, 2772 патрона к ДТ (44 диска) и 20 гранат Ф-1.

В моторно-трансмиссионном отделении, отделенном от боевого специальной перегородкой, размещался двигатель В-2, установленный на специальной раме поперек корпуса, коробка перемены передач, главный и бортовые фрикционы, водяной и масляный радиаторы, вентилятор системы охлаждения и топливные баки. Из-за того, что двигатель установили поперек, пришлось ввести дополнительный шестеренчатый входной редуктор трансмиссии (так называемая гитара).

Корпус танка сваривался из броневых листов толщиной 15, 20, 45 и 75 мм, причем борта были переменной толщины — низ 45 мм, верх 75 мм. Башня имела толщину стенок 90 мм в передней части и 75 мм на бортах.

В ходовой части использовались опорные катки большого диаметра, конструктивно аналогичные «тридцатьчетверочным», но в качестве упругого элемента подвески применялись торсионные валы. Гусеница — крупнозвенчатая, с гребневым зацеплением.

В качестве источников электрической энергии на Т-44 применялся генератор ГТ-4563А и четыре аккумулятора 6СТЭ-128.



Для внешней связи предусматривалась установка радиостанции 9РУ, а для внутренней — танковое переговорное устройство ТПУ-3-БИС-Ф.

Первый образец танка Т-44 (№ 1) собрали в период с 14 по 23 января 1944 года, он получил башню с диаметром погона 1800 мм и 85-мм пушкой Д-5Т. Танк Т-44 № 2 изготовили с 21 по 31 января, для него предполагалось использовать башню с 85-мм пушкой и погоном 1600 мм. Однако для проведения заводских испытаний на машину временно смонтировали башню со 122-мм пушкой Д-25 и погоном 1800 мм, изготовленную для третьего образца Т-44. Сборка последнего началась 8 февраля 1944 года.

До 10 февраля танки Т-44 № 1 и № 2 проходили обкатку и кратковременные заводские испытания, пройдя в общей сложности 577 и 213 километров соответственно. При этом отмечалось, что средние скорости движения (в одинаковых условиях) у машин Т-34 и Т-44 практически одинаковы, однако запас хода «сорокчетверки» на 33% меньше, чем у «тридцатьчетверки» (это было связано с тем, что полезная емкость основных топливных баков Т-44 была на 200 литров меньше, чем у Т-34). Кроме

того, отмечался повышенный температурный режим двигателя В-2—34, установленного на Т-44 № 1 (на машине № 2 смонтировали В-2-ИС). Среди прочих недостатков, обнаруженных при заводских испытаниях Т-44, назывались частые обрывы стяжных болтов картера коробки перемены передач и ограничительного болта зубчатой муфты, соединяющей двигатель с гитарой, сильный нагрев левого борта танков выхлопными газами, теснота в отделении водителя и ряд других. При этом в отчете отмечалось, что «все указанные дефекты заводу известны, и КБ завода принимает все меры для их устранения».

Помимо пробеговых испытаний, был произведен отстрел артсистемы, установленной в Т-44 № 1 (всего 59 выстрелов при различном положении орудия). В донесении, направленном начальнику БТУ ГБТУ КА генерал-майору Афонину, сообщалось, что «темп стрельбы 8—10 выстрелов в минуту, при осмотре системы и ее крепления после стрельбы дефектов не обнаружено».

10 февраля 1944 года опытные образцы танков Т-44 № 1 и Т-44 № 2 (на него установили башню с танка Т-43 с 85-мм пушкой Д-5Т и диаметром погона 1600 мм) отправи-

Первый образец танка Т-44 во время испытаний, вид слева. Зима 1944 года (ЦАМО).



Первый образец танка Т-44 во время испытаний, вид спереди. Зима 1944 года. Хорошо видна рубка механика-водителя (ЦАМО).

ли в Москву для проведения полигонных испытаний.

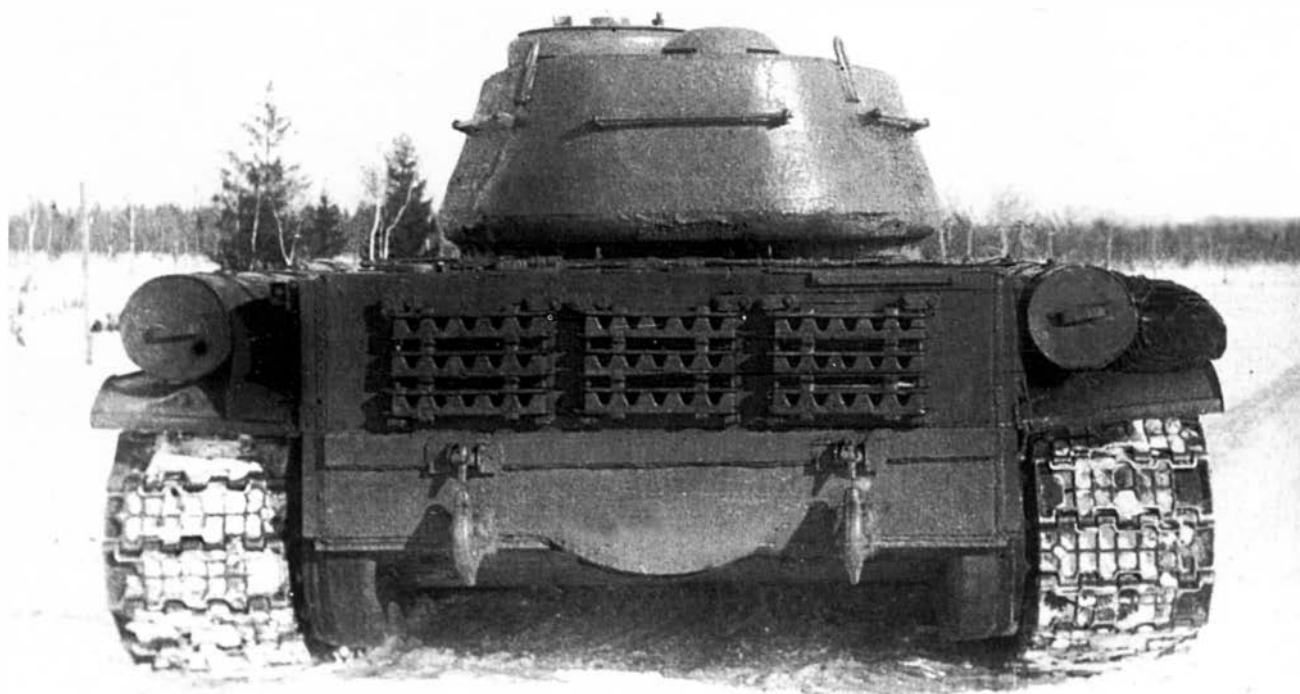
Испытания «сорокчетверок» прошли на НИИТ полигоне с 19 февраля по 5 марта 1944 года. При этом в конструкции танков выявилось большое количество конструктивных недостатков и недоработок.

После обсуждения результатов испытаний первых опытных образцов Т-44 был намечен перечень необходимых изменений в конструкции танка, основными из которых были: улучшение температурного режима работы двигателя, повышение надежности привода вентилятора и входного редуктора трансмиссии, установка воздухоочистителей «Мультициклон», установка новой планетарной трансмиссии, усиление бронирования лобовой части корпуса и ряд других. 17 марта 1944 года представители командования бронетанковых и механизированных войск Красной Армии доложили Л. Берии о результатах испытаний Т-44 и о том, что необходимо улучшить в конструкции Т-44.

Все эти изменения предполагалось внести в конструкцию двух новых опытных образ-

цов Т-44, которые, согласно приказу наркома танковой промышленности, предполагалось изготовить к 15 апреля 1944 года. Однако собрать танки в срок не удалось, причем виноваты оказались «смежники», а точнее Челябинский Кировский завод.

Дело в том, что изготовлением торсионов и двигателей для Т-44 занималось именно это предприятие, а выполнить данный заказ вовремя оно не смогло. Возмущенное этим руководство ГБТУ КА 22 апреля 1944 года направило наркому танковой промышленности В. Малышеву письмо, в котором просило «дать распоряжение Кировскому заводу о срочном изготовлении и отправке моторов и торсионов для танков Т-44». Кстати, этот факт демонстрирует, с каким напряжением и трудностями работали танковые заводы в СССР в годы войны. Казалось бы, что за проблема изготовить два десятка торсионных валов (тем более что их производство для ИСов было налажено) и пару двигателей В-2 с небольшими переделками? Но на деле все оказывалось значительно сложнее. Любые



изменения в конструкции требовали разработки приспособлений и инструмента, переналадки имеющихся станков или использования новых. А все это могло привести к уменьшению выпуска серийной продукции (за что с руководства предприятия и военной приемки на заводе серьезно спросят вышестоящие инстанции). Кроме того, часто не хватало станков, материалов, квалифицированных рабочих... Выпуск серийных танков и создание опытных образцов машин давались нашей воюющей стране очень и очень нелегко.

Что касается вторых образцов Т-44, сборка которых началась весной 1944 года, то военных не устроило то, что в конструкции этих машин не учли требование об усилении лобовой брони корпуса. В результате командующий бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии Я. Федоренко и член Военного совета БТ и МВ генерал-лейтенант Бирюков 19 апреля 1944 года направили на имя Л. Берии следующий документ (Берия был членом Государственного Комитета Обороны, в его задачи, помимо

всего прочего, входило курирование танковой промышленности):

«...Считаю необходимым доложить, что Народным Комиссаром Танковой промышленности не учтено наше требование об увеличении толщины лобового листа корпуса до 90 мм.

В изготавливаемых образцах лобовой лист корпуса сохранен толщиной 75 мм, что является недостаточным.

Прошу Ваших указаний Народному Комиссару Танковой Промышленности:

а). Об увеличении толщины верхнего лобового листа корпуса танка Т-44 до 90 мм.

б). О предъявлении усиленного корпуса танка Т-44 для испытания его обстрелом.

в). Об ускорении изготовления опытных образцов танков Т-44».

На данном документе Л. Берия наложил следующую резолюцию:

«Тов. Малышев! Вместе с тов. Федоренко наметить меры и провести в жизнь».

Но «провести в жизнь» не удалось — завод № 183 начал сборку танков Т-44 с 75 мм броней, чем вызвал недовольство военных. 31

Первый образец танка Т-44 во время испытаний, вид сзади. Зима 1944 года. На кормовом листе закреплены «шпоры», которые устанавливались на траки для улучшения сцепления гусениц с грунтом (ЦАМО).



Третий опытный образец танка Т-44 во время испытаний, общий вид. Зима 1944 года. Машина была вооружена 122-мм танковой пушкой Д-25Т – такая же устанавливалась на танках ИС-2 (ЦАМО).

мая 1944 года начальник ГБТУ КА генерал-лейтенант Вершинин направил наркому танковой промышленности Малышеву следующее письмо:

«В своем ответе Маршалу Бронетанковых войск тов. Федоренко на письмо тов. Берии, Вы сообщаете, что Наркомтанкпромом принято решение об изготовлении опытных образцов танков Т-44 с учетом устранения выявленных при испытании дефектов. Однако толщина носового листа корпуса сохранена прежней, т.е. 75 мм.

19 апреля 1944 года Военный совет БТ и МВ КА вторично поставил вопрос перед т. Берия о необходимости увеличения толщины верхнего лобового листа корпуса до 90 мм. Невыполнение этого требования резко снижает преимущества танка Т-44 перед танком Т-34.

Так как опытный образец танка Т-44, предназначенный для полигонных испытаний, и корпус, подлежащий обстрелу, уже готовы, прошу Вашего указания директору завода № 183 о срочной отработке чертежей танка Т-44 с толщиной верхнего лобового листа корпуса 90 мм.

О Вашем решении прошу поставить меня в известность».

А пока шла переписка в вышестоящих инстанциях, завод № 183 вел сборку опытных образцов Т-44 (иногда их называли Т-44 второго варианта или второй модификации для отличия от трех первых опытных образцов Т-44) и их заводскую обкатку. Всего было изготовлено две таких машины, одна в мае, вторая в июне 1944 года, и один бронекорпус с башней для испытания обстрелом.

Кстати, кроме того, что броня лобового листа корпуса осталась на прежнем уровне, на Т-44 второго варианта не удалось установить двигатель В-44, спроектированный специально для «сорокчетверки». Поэтому оба танка получили В-2-ИС, уже опробованный на первых опытных Т-44 № 2 и № 3. Виною этому опять стал Челябинский Кировский завод, не сумевший поставить в срок новые движки.

Двигатель В-44 отличался от В-2-34 несколько увеличенной мощностью (520 л.с.), а также уменьшенными габаритами по высоте за счет перемещения масляного и водяного насосов в габариты нижнего картера. Кроме того, водяной насос вместо двух отверстий патрубков имел только одно, но увеличенного диаметра. Также двигатель снабжался все-



режимным регулятором и корректором подачи топлива.

Танки Т-44 второго варианта отличались от опытных «сорокчетверок» вооружением, толщиной брони корпуса и башни и рядом других деталей.

В качестве вооружения на танках теперь использовалась 85-мм пушка ЗИС-С-53, такая же, как и на Т-34-85. Пулеметов осталось два — спаренный с орудием и неподвижно установленный в лобовом листе корпуса. Боекомплект состоял из 51 выстрела к пушке, 31 диска к ДТ (1953 патрона) и 20 гранат Ф-1.

Корпус конструктивно остался практически таким же, как и на опытных образцах, но была изменена толщина брони бортов: со сплошным листом 75 мм, со сплошным листом 60 мм и из специального проката переменной толщины 75–40 мм. Первые два корпуса использовали для изготовления танков, а третий был расстрелян на полигоне. Для повышения бронестойкости угол наклона нижнего лобового листа увеличили с 30 до 45 градусов. Кроме того, была значительно снижена по высоте рубка механика-водителя, а его смотровой люк уменьшен по габаритам и увеличен по толщине до 100 мм.

Башня была уменьшена по высоте на 75 мм, а ее бронезащита усилена до 115 мм в передней части, 90–75 мм на бортах и 120 мм на маске.

Моторно-трансмиссионная установка осталась практически такой же, но были внесены изменения для повышения надежности работы узлов и агрегатов. Кроме того, у правого борта моторно-трансмиссионного отделения смонтировали два воздухоочистителя «Мультициклон», а также изменили форму выхлопных патрубков. Также увеличили запас топлива, установив в передней части корпуса справа дополнительный бак емкостью 110 литров.

Небольшим изменениям подверглась и ходовая часть Т-44—3, 4 и 5-й опорные катки сместили к корме, а первый — к носу танка. Это было сделано для более равномерного распределения нагрузки. Кроме того, на Т-44 второго варианта установили опорные катки с пониженным резиновым массивом, изготовленным из резины марки 120с.

Совместным приказом наркома танковой промышленности и командующего бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии № 366/098 от 31 мая 1944 года были назначены сроки и определен состав комиссии по проведению испытаний

Третий опытный образец танка Т-44 на испытаниях в районе Нижнего Тагила. Зима 1944 года.

На надгусеничной полке стоит 122-мм гильза, в которую вставлен 122-мм снаряд (ЦАМО).



Опытные танки Т-44-122 (слева), Т-44 с 85-мм пушкой (второй образец) и серийный танк Т-34-76 с командирской башенкой. Зима 1944 года (РГАЭ).

Второй опытный образец танка Т-44 (с 85-мм пушкой) и трофейная «Пантера» Ausf. D. Зима 1944 года. Хорошо видно, что «сорокчетверка» значительно ниже, чем немецкая машина (РГАЭ).



опытного образца танка Т-44 второго варианта. Один образец машины испытывался в период с 15 июня по 17 июля 1944 года в подмосковной Кубинке.

В ходе пробегов танк показал максимальную скорость по шоссе 51,6 км/ч, среднюю 35 км/ч и среднюю скорость по разбитой грязной лесной дороге — 17 км/ч. Во время испытаний у машины несколько раз разрушался подшипник ведомой шестерни гитары, а также ролики ведущего колеса, наблюдался износ дисков фрикциона вентилятора, а также наблюдался неоднократный выход из строя резиновых бандажей опорных катков.

В заключении комиссии по результатам испытаний говорилось следующее:

«1. Предъявленный образец танка Т-44 по надежности работы... механизмов полигонных испытаний не выдержал вследствие конструктивной недоработки ряда узлов (гитары, фрикцион вентилятора, вертикальные валики переключения скоростей КПП, трубопроводы системы смазки) и низкого каче-

ства изготовления и монтажа, особенно масляной системы.

2. Танк Т-44 по сравнению с танком Т-34 обладает следующими основными преимуществами:

- а). Усиленной броневой защитой, при сохранении веса серийного танка Т-34;
- б). Более просторным боевым отделением;
- в). Меньшей высотой наиболее поражаемой части корпуса;
- г). Более совершенной подвеской.

Исходя из указанных выше преимуществ, следует считать целесообразным рекомендовать танк Т-44 принять на производство и вооружение Красной Армии с доработкой следующих узлов и агрегатов:

1). Корпус и башня.

а). Усилить лобовую броню корпуса до 90 мм для обеспечения защиты от поражения артснарядами противника калибра 75 и 88 мм;

б). Улучшить конструкцию крепления броневых листов корпуса и изменить конфигурацию кормы, сделав ее наклонной;



Опытный образец танка Т-44-122, вид спереди. Весна 1944 года (АСКМ).



Опытный образец танка Т-44–122, вид справа. Весна 1944 года. Башня развернута по ходу назад (АСКМ).

в). Изменить конструкцию лобовой части башни, обеспечив перекрытие бронировкой артсистемы шек башни.

2). Моторная установка.

а). Обеспечить надежное крепление и соединение трубопроводов и защитить их от перетираания тягами приводов управления;

б). Устранить возможность замерзания смазки в трубопроводах, размещенных на днище танка;

в). Рекомендовать установку термосифонных подогревателей по типу танка «Пантера».

3). Коробка перемены передач.

а). Усилить вертикальные валики переключения скоростей;

б). Повысить твердость сухарей, а также гнезд и стопоров в КПП.

4). Кулиса.

а). Тщательно защитить кулису и валики от попадания грязи и усилить фиксацию включения передач.

5). Вентилятор и радиатор.

а). Повысить износоустойчивость дисков фрикциона вентилятора...

б). Предотвратить возможность забрасывания радиатора маслом и пылью.

6). Гитара.

а). Во избежание разрушения гитары при попадании осколочно-фугасного снаряда в борт корпуса танка перенести место крепления картера гитары с борта на подмоторную раму или картер КПП.

б). Усилить подшипники гитары.

в). Повысить производительность масляного насоса гитары.

7). Опорные катки.

а). Улучшить качество изготовления и крепления резинового массива к ободу колеса;

б). Обеспечить возможность установки на машину серийных опорных катков с резиновым массивом нормальной высоты.

3. Ввиду того, что в предъявленном образце танка Т-44 выявлено большое количество дефектов, значительно снизивших темп и интенсивность испытаний, считать необходимым срочно изготовить и предъявить на государственные испытания образец танка Т-44А, изготовленный в соответствии с замечаниями комиссии.

В период с 4 по 21 июля 1944 года были проведены испытания обстрелом корпуса и башни Т-44 второго варианта. В корпусе были установлены двигатель, коробка передач и радиатор, а в башне — 85-мм орудие. Согласно отчету, толщина бронедеталей составляла:

«Верхняя часть борта — 75 мм, нижняя часть шириной 420 мм — 45 мм; верхняя лобовая деталь 75 мм под углом 60 град, нижняя лобовая 75 мм под углом 30 градусов, крыша 20 мм. Башня из брони высокой твердости стенки 90–110 мм, крыша 15 мм, командирская башенка 100 мм».

Стрельба велась из 75-мм пушки танка «Пантера» и 88-мм орудия «Тигра». Результа-

ты оказались следующими. Верхний лобовой лист пробивался 75-мм снарядом с дистанции 600 м, а 88-мм — с расстояния до 2000 м. 75 мм часть борта пробивалась 75-мм орудием при курсовых углах 30 градусов с 600 м, при 45 градусах — с дистанции до 1000 м, а при 60 градусах — до 2130 м. 88-мм орудие поражало 75-мм броню борта Т-44 «со всех дистанций действительного огня».

При обстреле оказалось, что 75-мм снаряды пробивали борта по нормали со всех дистанций действительного огня, при курсовых углах 45 градусов — с дистанции свыше 1300 м, а при углах 60 градусов борта башни «держали» с 1800 м. 88-мм орудие пробивало борт башни при всех этих углах со всех дистанций действительного огня. Таким образом, учитывая форму башни, получалось, что «при любых курсовых углах танка и положениях башни, какая-либо из ее плоскостей будет повернута к направлению обстрела под углом не свыше 30 градусов, т. е. башня будет пробиваться 75-мм снарядом с дистанции до 1500 м».

Таким образом, анализ бронестойкости трех основных деталей (верхний лобо-

вой лист, борт корпуса и башня) показал, что танк Т-44 может сближаться с «Пантерой» до 1500 м, имея при этом возможность маневрировать в пределах курсовых углов плюс-минус 50 градусов. А вот от огня 88-мм орудия «Тигра» «сорок четвертый» был не защищен на всех дистанциях действительного огня. В выводах отчета по испытанию бронекорпуса Т-44 обстрелом говорилось:

«1. Бронекорпус опытного танка Т-44 практически не защищает против 88-мм бронебойных снарядов со всех дистанций действительного огня, и недостаточно защищает против 75-мм бронебойных снарядов (только на дистанции 1500 м).

2. Наиболее слабым местом танка по снарядостойкости является башня, которая пробивается 75-мм бронебойным снарядом при любых курсовых углах танка и положениях башни с дистанции 1300 м и ближе.

3. Лобовая часть корпуса пробивается 75-мм бронебойным снарядом с дистанции 7800 м, а 88-мм бронебойным — с дистанции до 2000 м.

Верхняя часть борта корпуса 75 мм пробивается 75-мм бронебойным снарядом

Опытный образец танка Т-44-122, вид сзади слева. Весна 1944 года (АСКМ).



при курсовых углах плюс-минус 30 градусов с дистанции 700 м, при углах плюс-минус 45 градусов с дистанции 1000 м, при углах плюс-минус 60 градусов с дистанции 1200 м и ближе.

88-мм бронебойный снаряд пробивает борт при курсовом угле 30 градусов с 2000 м, а при углах плюс-минус 45 градусов и более — с 3500 м».

Как видно из приведенных выше результатов испытаний обстрелом, требования военных об усилении лобовой части корпуса до 90 мм были весьма обоснованными.

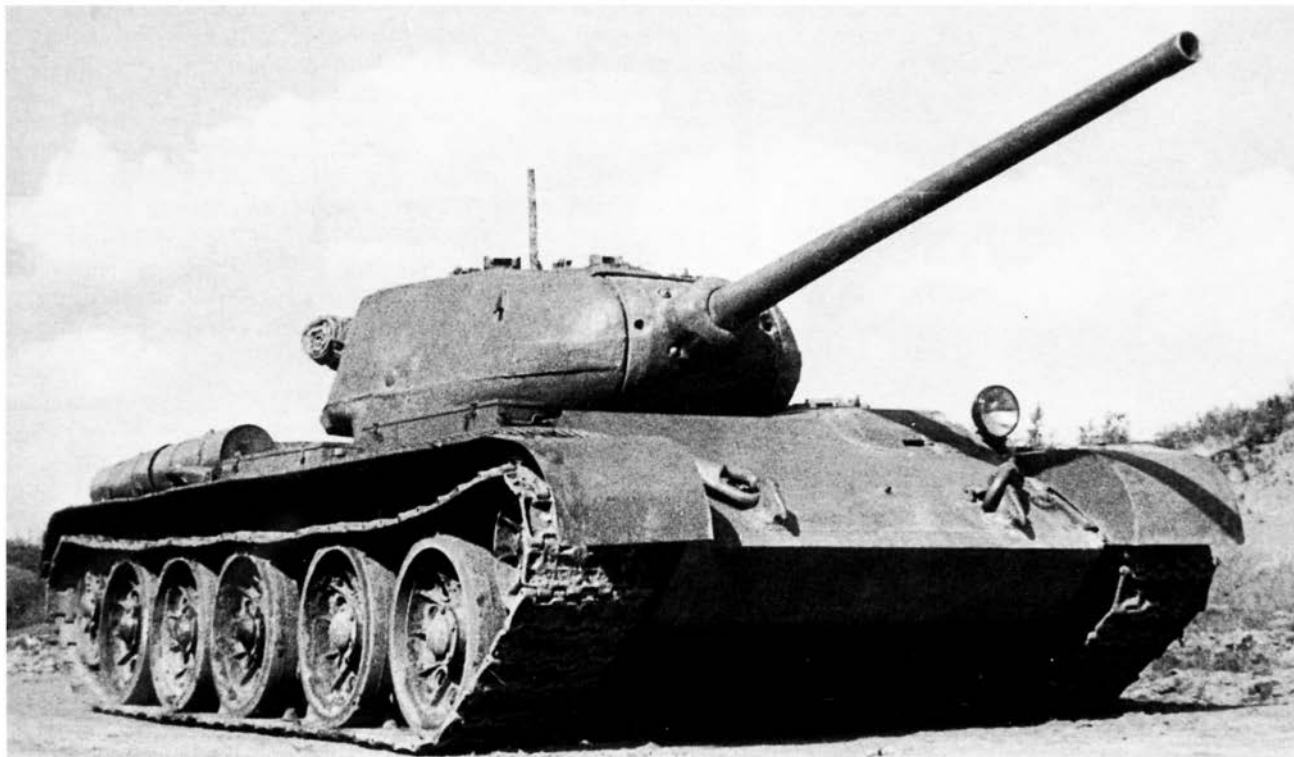
Еще до окончания испытаний, 18 июля 1944 года, появилось постановление ГКО № 6209 «Об организации производства средних танков Т-44 на заводе № 75 и № 264 Наркомтанкопрома». Согласно этому документу завод № 75 в Харькове, создаваемый на бывших площадях завода № 183 имени Коминтерна, должен был изготовить в ноябре 1944 года 5 машин Т-44, а в декабре — еще 20, а

к маю 1945 года выйти на уровень 300 танков в месяц. Бронекорпуса и башни для Т-44 должен был поставлять восстановленный завод № 264 в Сталинграде.

Пока не удалось установить, кто же был инициатором данного документа. Ведь к этому времени имелись всего два опытных образца второго варианта Т-44 (не считая первые три образца), один из которых прошел полигонные, а второй заводские испытания. Список недостатков, выявленных у этих танков, оказался весьма впечатляющим, машина была «сырая» и никак не годилась для принятия на вооружение. К тому же у «сорокчетверки» имелся весьма серьезный конкурент в лице Т-34-85М, организация серийного производства которого не представляла серьезных проблем. Поэтому, думается, что при подписании постановления ГКО о производстве Т-44 не обошлось без «продавливания» этого документа «наверху». Естественно, что и руководство завода № 183,

Танк Т-44 второго варианта, вид спереди. Лето 1944 года. Обратите внимание на люк механика-водителя в лобовом листе корпуса (РГАЭ).





и главный конструктор Морозов были заинтересованы в принятии своей машины на вооружение. Однако только их мнение не могло положительно решить этот вопрос, пример тому — история с Т-43, работы по которому Сталин «прикрыл» в июне 1942 года. Скорее всего, руководство завода № 183 сумело убедить И. Сталина в преимуществах своего нового танка Т-44.

Не дожидаясь завершения испытаний второго варианта «сорокчетверки», завод № 183 приступил к проектированию и изготовлению третьего образца Т-44. Эта машина получила обозначение Т-44А, она уже упоминалась в одном из приведенных выше документов. Так, по состоянию на 13 июля 1944 года был закончен бронекорпус, а детали и узлы изготовлены на 90%. Сборка Т-44А завершилась 2 августа 1944 года. Кроме того, имелся второй комплект бронедеталей для сборки корпуса, предназначенного для испытаний обстрелом.

Машина отличалась от Т-44 второго варианта прежде всего усилением бронезащиты, некоторыми изменениями в конструкции корпуса и новым двигателем — наконец-то танк получил спроектированный для него В-44.

Лобовая часть корпуса Т-44А имела толщину 90 мм. Смотровую люк механика-водителя упразднили, вместо него появилась смотро-

вая щель с стеклом «Триплекс». Также изменилась конструкция люка для посадки, а прибор МК-4, установленный в крыше, теперь мог иметь три положения: первое — по ходу машины, механик-водитель ведет наблюдение через него; второе — МК-4 справа, механик-водитель наблюдает через смотровую щель; третье — МК-4 сзади, люк открыт, механик-водитель, приподняв сиденье, наблюдает через люк.

Установка двигателя В-44 позволила сделать крышу боевого и моторного отделения заподлицо (на опытных Т-44 и «сорокчетверках» второго варианта крыша МТО была выше подбашенного листа из-за габаритов двигателя).

Была усилена и бронезащита башни — лоб 120 мм, борта 100 мм, толщина командирской башенки возросла с 90 до 120 мм. Кстати, башня, установленная на Т-44А, до этого испытывалась на втором образце Т-44 второго варианта, который остался на заводе № 183 для испытаний. Вооружение осталось прежним — 85-мм пушка ЗИС-С-53 и два пулемета ДТ, боекомплект — 58 артвыстрелов, 28 дисков (1764 патрона) и 20 гранат Ф-1.

В моторно-трансмиссионном отделении устанавливался двигатель В-44 мощностью 520 л.с., коробка перемены передач, гитара, главный и бортовые фрикционы, водяной и масляный радиаторы, вентилятор и два

Танк Т-44 второго варианта, общий вид. Лето 1944 года (РГАЭ).



Танк Т-44 второго варианта, вид сзади справа. Лето 1944 года. На кормовом листе закреплены дополнительные «шпоры» (РГАЭ).

воздухоочистителя «Мультициклон», каждый из которых работал на свою группу цилиндров двигателя. Воздухоочиститель состоял из корпуса, с приваренным к нему бункером, кассеты с проволоочной набивкой (так называемой «канителью»), лючка для высыпания пыли из бункера и прижимных планок, крепящих кассету. Очистка последней от пыли производилась без снятия воздухоочистителя с танка (при средней запыленности воздуха периодичность очистки составляла 10–12 часов работы двигателя). Была несколько изменена и топливная система — емкость основных топливных баков снижена до 420 литров, что соответственно привело и к снижению запаса хода.

Несмотря на усиление бронезащиты и новый двигатель, масса танка снизилась до 30,7 тонны, а установка бортовых редукторов с измененным передаточным отношением позволила увеличить максимальную скорость Т-44А по шоссе до 60,5 км/ч.

В первых числах августа 1944 года танк Т-44А прошел 376 километров в ходе военнопредовских пробегов и заводских испытаний. На основании приказа наркома танковой промышленности и командующего бронетанковыми и механизированными войсками

Красной Армии № 496—0155 сс от 5 августа 1944 года была назначена комиссия под председательством генерал-майора Павловского для проведения испытаний третьего опытного образца танка Т-44 — Т-44А. Эти испытания, прошедшие в период с 18 августа по 9 сентября 1944 года, фактически являлись государственными, но в документах часто назывались «комиссионными испытаниями». В ходе последних танк Т-44А прошел 1630 километров по проселочным и шоссейным дорогам в районе Нижнего Тагила и Свердловска. В выводах комиссии, проводившей испытания Т-44А, говорилось следующее:

«На основании проведенных 1000-километровых комиссионных и дополнительных испытаний в 600 километров и заводских испытаний третьего опытного образца танка Т-44, проведенных в присутствии комиссии, а также на основании осмотра разобранных по окончании всех пробегов в 2006 километров механизмов танка, комиссия пришла к следующим выводам:

1. В третьем образце танка Т-44 реализованы основные замечания комиссии по испытаниям второго образца Т-44, утвержденные совместным протоколом НКТП и командования БТ и МВ КА.

2. Основные механизмы танка Т-44 обеспечили ему надежную работу в пределах 1000 километров, а ряд механизмов, как например, гитара, коробка передач, торсионы и др. — в пределах 2000 километров и пригодны к дальнейшему использованию.

3. Полную надежность танка в пределах гарантийного километража лимитировали:

а). Муфта полужесткого соединения гитары с главным фрикционом, неоднократно выходявшая из строя;

б). Поддерживающие колеса из-за низкого качества резинового массива.

4. Ряд механизмов танка, несмотря на безаварийную работу в пределах 1000 километров, при разборке (по окончании всех испытаний), обнаружили непригодность к дальнейшей эксплуатации. К этим механизмам относятся:

а). Установка балансиров поддерживающих колес из-за полного износа втулок, вызывающего значительные износы кронштейнов балансиров, что отразилось на работоспособности ходовой части танка и требует ремонта корпуса в заводских условиях;

б). Бортвые фрикционы из-за ненадежного стопорения гайки механизма выключения, и большого износа отверстий неподвижной поводковой чашки, вызывающей запаздывание выключения фрикциона.

5. Комиссия считает необходимым для устранения имевших место дефектов и повышения боевых и эксплуатационных качеств танка Т-44, до начала серийного производства танка Т-44 реализовать следующие мероприятия (далее следует перечень из 30 пунктов, которые здесь не приводятся. — *Прим. автора*).

6. Комиссия считает, что далее необходимо, помимо проработки мероприятий, указанных в протоколе по рассмотрению результатов испытаний второго образца танка Т-44, в кратчайшие сроки проработать следующие мероприятия:

а). Улучшить систему охлаждения двигателя;

б). Установить ножной тормоз, обеспечивающий торможение танка без выключения бортовых фрикционов;

в). Проработать мероприятия по уменьшению шума в танке;

Бронекорпус танка Т-44 второго варианта перед проведением испытания обстрелом, вид сзади слева. Июль 1944 года (ЦАМО).





**Бронекорпус
танка Т-44 второго
варианта перед
проведением
испытаний
обстрелом, вид
спереди справа.
Июль 1944 года
(ЦАМО).**

г). Изменить выхлоп во избежание нагрева бортовой брони и выхлопной коробки;

д). Увеличить емкость дополнительных баков минимум до 200 литров;

е). Улучшить обзорность водителя в боевом положении и предусмотреть возможность очистки смотровых приборов от пыли и воды изнутри танка.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

1. Танк Т-44 испытания выдержал и может быть принят на серийное производство.

2. До начала серийного производства танка Т-44 считать необходимым реализовать мероприятия, указанные в п. 5 выводов.

3. Состояние основных механизмов танка и его динамические качества, выявленные в процессе испытаний, при условии повышения надежности резинового массива, позволяют осуществить дальнейшую модернизацию танка в сторону его броневой защиты и мощности вооружения».

23 сентября 1944 года появился приказ наркома танковой промышленности № 573сс, согласно которому директору завода № 183 Максареву и главному конструктору КБ-520 Морозову предписывалось «немедля внести

в чертежи» Т-44 необходимые изменения, а также изготовить два комплекта деталей этой машины по скорректированным чертежам. Эти комплекты к 10 октября требовалось направить на завод № 75 в Харькове, директору которого Яковлеву предписывалось «до 1 ноября с.г. изготовить и испытать два головных образца танков Т-44». Двигатели В-44 для этих машин должен был поставить Челябинский Кировский завод.

Во исполнение этого приказа 26 сентября 1944 года из Нижнего Тагила в Харьков отгрузили один комплект деталей Т-44, а в первых числах октября — второй.

Постановлением Государственного Комитета Обороны № 6997 от 23 ноября 1944 года танк Т-44 принимался на вооружение Красной Армии. Этим же документом определялось предприятие-изготовитель этих машин — завод № 75 в Харькове, созданный на площадях бывшего завода № 183 имени Коминтерна. Производство бронекорпусов и башен поручалось заводу имени Ильича в Мариуполе, а дизельных двигателей В-44 — Сталинградскому тракторному заводу.

Выпуск первых машин Т-44 в Харькове шел с большими трудностями. Несмотря на то, что план ноября 1944 года — 5 машин — завод № 75 сумел выполнить, качество танков оказалось очень и очень низким, о чем заместитель командующего бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии генерал-полковник Коробков сообщал наркому Малышеву 7 декабря 1944 года:

«Изготовленные заводом № 75 пять танков Т-44 имеют ряд серьезных дефектов, вызванных неувязками в чертежах и отступлениями от чертежей и технических условий при изготовлении узлов и деталей.

Эти дефекты, несомненно, скажутся на работоспособности и боевых качествах танков, а также затруднят их войсковую эксплуатацию из-за отсутствия взаимозаменяемости ряда механизмов и деталей...

Наличие дефектов определяется следующими обстоятельствами:

1. Большим количеством неувязок и конструктивных недоработок в чертежах завода № 183.

2. Неукомплектованностью оборудованием и отсутствием необходимых приспособлений и оснастки, вынуждающих цеха работать по обходной технологии.

3. Отсутствием необходимых мерительных инструментов и приспособлений, в результате чего ОТК не имеет возможности обеспечить должный контроль за качеством изготовления наиболее ответственных деталей.

4. Рядом отступлений в изготовлении деталей бронекорпусов и башен на Мариупольском заводе и заводе № 264.

5. Необеспеченностью завода № 75 рядом покупных изделий».

Среди основных дефектов у первых серийных «сорокчетверок» Коробков называл разную высоту бронелистов, их коробление и прогиб (при сварке корпусов требовалась установка большого количества дополнительных планок, накладок и обрезка ряда деталей), изготовление днища из 10 листов (вместо 3 по чертежам), значительные отклонения по толщинам и размерам башен Мариупольского завода, плохое открывание люка механика-водителя, индивидуальная

Бронекорпус танка Т-44 второго варианта перед проведением испытаний обстрелом, вид слева. Июль 1944 года. Хорошо видно, что бортовой лист имеет различную толщину брони (ЦАМО).





Бронекорпус танка Т-44А в цеху завода № 183. Нижний Тагил, июль 1944 года (ЦАМО).

пригонка ряда деталей (шестерни, шлицевые соединения и т.д.) и ряд других.

Исходя из всего вышеизложенного, Коробков распорядился принять танки Т-44 ноябрьского как учебно-боевые машины, а также дал указания военпредам на заводе № 75 в декабре не принимать «сорокчетверки», имеющие отступления от чертежей и утвержденной тактико-технической характеристики.

В декабре 1944-го — январе 1945 года завод № 75 сумел сдать по 20 танков Т-44, качество которых также оставляло желать лучшего. Все эти машины принимались как учебно-боевые и направлялись в учебные части, расположенные в окрестностях Харькова.

Не сильно улучшилась ситуация и в феврале 1945 года, что послужило причиной появления приказа директора завода № 75 от 3 марта. В этом документе говорилось следующее:

«Основной причиной, приведшей к срыву установленного Государственного Комитета Обороны задания, является отсутствие должной ответственности со стороны командного состава отделов и цехов и борьбы за всемерное повышение производительности труда в цехах завода. Ни один из цехов не обеспечил набора необходимых темпов выпуска машин, вследствие чего не выполнено задание наркомата и по отдельным узлам и деталям...

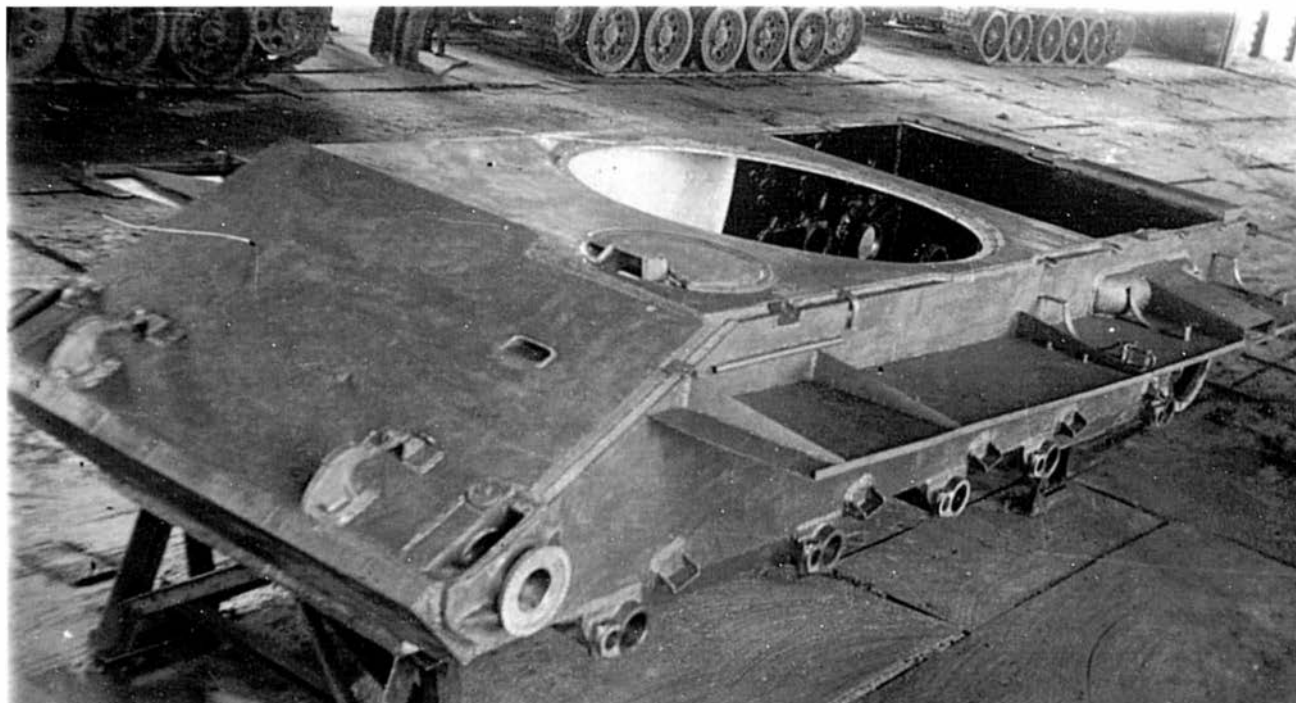
Цех 620 (инструментальный), начальник цеха тов. Белов, цех 630 (приспособлений),

начальник цеха тов. Поройнов плохой работой сорвали выполнение приказа Наркома по внедрению серийной технологической оснастки.

Результаты работы завода могли бы быть иными, если бы в цехах руководители цехов и их заместители, старшие и сменные мастера не мирились бы с кустарщиной в повседневной работе, боролись бы с косностью и консерватизмом в вопросах внедрения серийной технологии и освоения высокопроизводительных станков.

В цехе 120 — начальник цеха тов. Пашин, заместители т.т. Мешак и Кулаков до сих пор обрабатывают валы на универсальных станках, а 6 высокопроизводительных многорезцовых станков стоят и не используются. В этом же цехе не изучается должным образом характеристика оборудования.

Руководители цехов не знают, что можно сделать на имеющемся парке оборудования, в результате чего создаются так называемые «узкие детали», которые срывают работу завода, хотя имеется полная возможность для решения этих вопросов. Цех 110, начальник цеха тов. Воеводин, заместитель т. Левит больше занимаются разговорами об организации серийного производства, чем самим делом организации внедрения серийной технологии. В цехе, несмотря на полную возможность, до сих пор не организована ни одна поточная линия, а начальник цеха т. Воеводин и заместитель т. Левит не заме-



чают того, что своей бездеятельностью в вопросах внедрения многолезцового оборудования они скатываются на путь кустарщины в своей работе.

Начальники цехов очень плохо занимаются вопросами организации хозяйства в своих цехах. В цехах отсутствуют кладовые черновых изделий, что приводит к бесконтрольной выдаче заготовок и сокрытию брака, большой потере деталей...

В цехах 110, 120, 130, 140, 150 большинство рабочих-станочников не вырабатывают нормы. Одной из причин невыполнения норм является большое количество неучтенных простоев и непринятие мер к их изжитию, плохое обеспечение рабочих инструментов, заготовкой и низкой труддисциплиной со стороны самих работающих...

Работа февраля месяца не может быть названа иначе, как провальной работой, и наша задача состоит в том, чтобы, мобилизовав все свои силы на устранение имеющихся недостатков — выправить положение в работе завода с первых же дней марта месяца.

В чем успех всей работы на заводе: в обеспечении немедленного роста производительности труда, а для этого нужно:

1. Чтобы начальники цехов, их заместители, мастера по-серьезному взялись за организацию работы в цехах. Не на словах, а на деле решать вопросы труддисциплины и организации рабочего места.

2. Поднять заботу всего командного состава цехов и их ответственность за сроки изготовления и внедрения технологической оснастки, ибо без этого не может быть ощутимых результатов в повышении производительности труда. Объявить беспощадную и немедленную борьбу кустарщины в работе...

10. Обращаю внимание всех начальников цехов на необходимость серьезного изменения стиля руководства цехами, наведения порядка во всех участках работы цехов, установление строжайшего учета деталей, брака, организации серьезного повседневного контроля за выработкой норм и состоянием дела зарплаты, обеспечив личное руководство вопросами организации серийной технологии в цехах, как решающими вопросами производства».

Кстати, такая ситуация с производством «сорокчетверок» не может объясняться недостаточным обеспечением завода № 75 оборудованием, материалами и кадрами. Так, в отчете от 15 марта 1945 года говорилось следующее:

«Металлами и другими покупными деталями и оборудованием программа завода обеспечена в достаточном количестве. По электроэнергии завод ограничений не имеет...

Производственными площадями и подъемно-транспортными средствами завод сейчас и при дальнейшем наборе мощностей обеспечен (сейчас имеется 160 тыс. кв. м произ-

водственных площадей, не считая 6 тыс. кв. м вспомогательных площадей). Основным недостатком по производственным площадям в текущую зиму, влияющим на производительность, было то, что цеха не отапливались из-за отсутствия пара.

Кадры. На 1 февраля 1945 года работает 17 145 человек, которые распределяются по следующим производственным участкам:

В танковом производстве — 7407;

В металлургическом производстве — 2804;

В дизельном производстве — 179;

В производстве боеприпасов — 900;

На строительстве — 1133;

В транспортных цехах — 873;

В отделе главных механиков и энергетиков — 1130;

В отделе рабочего снабжения — 2000;

Непроизводственная группа — 759.

Обеспечение инженерно-техническими кадрами — 109% (2020 человек) ...

Слабо и непроизводительно использует станочный парк. Так, из 900 установленных производственных станков работает только 500. В число 900 входят 56 станков высокопроизводительных многорезцовых и более 250 станков револьверных (завод № 183 имеет многорезцовых 18 и револьверных 150). Имеющийся парк станков при правильной организации и полной загрузке в состоянии обеспечить выпуск 6–7, а самые дефицитные группы стан-

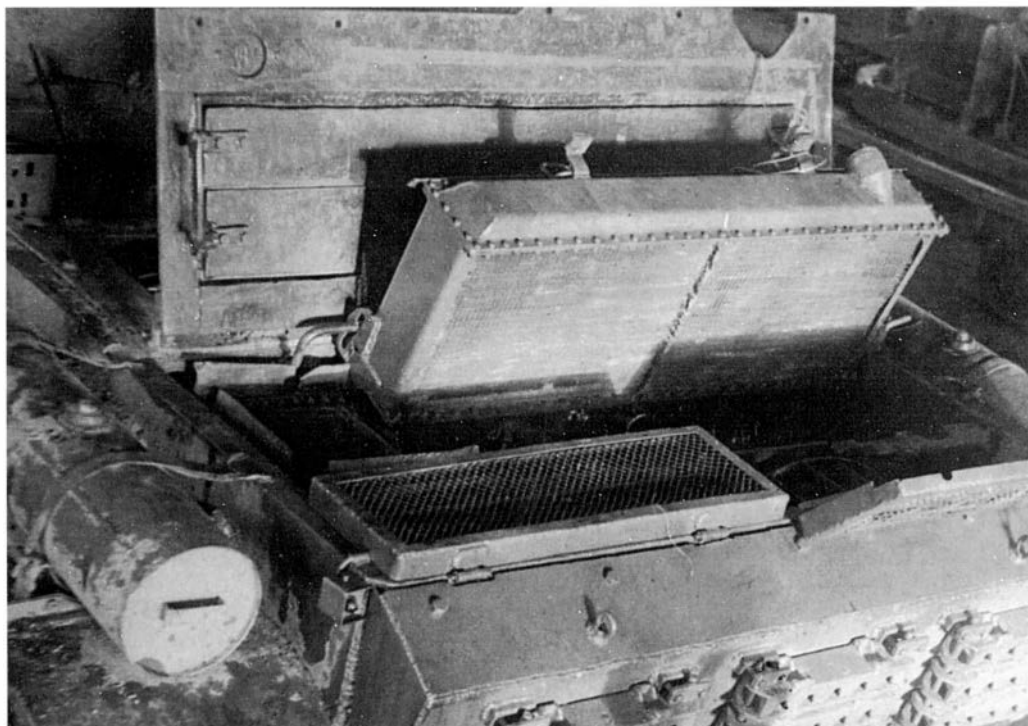
ков (зуборезные, протяжные и карусельные) без каких-либо технологических мероприятий в состоянии обеспечить выпуск 4 танков в сутки.

Качество выпущенных за этот период Т-44, как показал опыт их эксплуатации в учебных войсковых частях и всех проведенных испытаний на заводе, находится на низком уровне».

В порядке устранения конструктивных недостатков танков Т-44 в течение января — мая 1945 года в чертежи машины было внесено свыше трех тысяч различных изменений. Внедрение в производство тех или иных конструктивных изменений производилось по особым приказам, согласованным со старшим военпредом ГБТУ КА. Изменения принципиального порядка, меняющие тактико-техническую характеристику машины, внедрялись лишь после утверждения танковым управлением ГБТУ КА.

Представления об осуществлении конструктивных изменений вносились обычно цехами и вызывались чаще всего технологическими соображениями или явными неувязками в чертежах. Изменения, улучшающие боевые и эксплуатационные качества машины, проводились в большинстве случаев по требованию военной приемки на основании данных испытания машин на заводе и эксплуатации их в войсках, а также по инициативе конструкторского отдела.

**Вид на корму
танка Т-44А
с открытой крышкой
и поднятым
водяным
радиатором
(ЦАМО).**





Также до конца войны была проведена большая работа по отработке техпроцессов выпуска Т-44. До марта завод работал по так называемой «обходной» технологии, которая не обеспечивала ни качества, ни количества. В марте на заводе произошел резкий поворот в сторону установления серийной технологии и укрепления технологической дисциплины. К июлю 1945 года серийные техпроцессы были полностью внедрены во всех цехах и обеспечены необходимой оснасткой.

Улучшению качества выпуска танков во многом способствовало создание в марте 1945 года бюро эксплуатации, организованного при отделе технического контроля (ОТК) завода. Оно занималось изучением и обобщением опыта эксплуатации машин в частях, анализировало причины поломок и повторяющихся дефектов, выявляемых в процессе производства и испытания Т-44 на заводе.

Кроме того, в марте 1945 года при главном инженере завода № 75 была образована постоянная аварийная комиссия. В ее состав вошли главный конструктор, главный металлург, главный технолог, начальник ОТК, старший вонпред и ряд других лиц.

В задачи комиссии входило расследование всех случаев поломки и аварии танков, воз-

никающих в процессе испытаний, а также внедрение мероприятий по предупреждению повторения этих случаев в будущем.

В результате всех этих мероприятий к концу первого полугодия 1945 года удалось улучшить качество танков Т-44, по сравнению с машинами сборки ноября — декабря 1944-го. Тем не менее, вплоть до конца 1945 года «сорокчетверки» так и не смогли довести «до ума». Эти танки по надежности значительно уступали тридцатьчетверкам. Всего с января до 1 июля 1945 года завод № 75 изготовил 240 Т-44, а включая машины сборки 1944 года, общее число произведенных танков составило 265 штук (выпуск «сорокчетверок» закончился в 1947 году, но дальнейшее развитие этих танков в данной книге не рассматривается).

Ни один из произведенных до конца Великой Отечественной войны танков Т-44 не отправили в действующую армию. Машины отправлялись в учебные части (4-я и 9-я учебные танковые бригады, дислоцировавшиеся в районе Харькова), военные учебные заведения (Харьковское, Сивашское, Таманское, Ленинградское танковые училища, Академия бронетанковых войск, Казанская высшая офицерская школа) и на полигоны (Гороховецкий АНИОП и НИБТ полигон в Курбинке). Кроме того, 156 «сорокчетверок»

Общий вид танка Т-44А. Июль 1944 года (ЦАМО).

ушли в Львовский и Барановичский военные округа — эти танки поступили на укомплектование танковых дивизий, формирование которых началось в июне 1945 года.

Посмотрим, что бы было, если бы на производство «сорокчетверок» стали переводить все заводы, выпускавшие тридцатьчетверки. Это можно сделать, так как есть цифры количества нормо-часов, затрачиваемых на выпуск одного Т-44 и Т-34-85 завода № 183 (данные на 1 января 1945 года). Так, на одну тридцатьчетверку требовалось 3251 нормо/час (включая время, затраченное на сборку корпуса и башни), а на «сорокчетверку» — 7945 нормо/часов. И это без учета времени на изготовление корпуса (их поставлял завод № 264 в Сталинграде) и башни (Мариупольский завод имени Ильича). Таким образом, трудоемкость Т-44 была как минимум в 2,5 раза больше, чем у Т-34-85. Следовательно, при переходе на выпуск «сорокчетверок» вместо тридцатьчетверок выпуск танков сократился бы почти в три раза!

Кроме того, следует учесть, что Т-44 превосходил Т-34 только по бронированию, а по вооружению эти танки были одинаковы. А если учесть, что надежность Т-44 была значительно ниже тридцатьчетверки, то станет ясно — постановка этой машины на массо-

вое производство была бы большой ошибкой. Эта ошибка могла бы в 1944 году стоить Красной Армии большой крови.

Так, в связи с уменьшением высоты корпуса Т-44 значительно ухудшились условия работы механика-водителя. Так, в отчете об испытаниях «сорокчетверки» выпуска августа 1945 года сказано: «Вожделение танка при закрытом люке водителя весьма затруднительно из-за неудобства пользования смотровыми приборами».

Т-44 уступал тридцатьчетверке и по запасу хода — 235 километров против 350. А разница более чем в 100 километров являлась довольно существенной в боевых условиях.

Ну и надежность «сорокчетверок» оставляла желать лучшего. Так, в заключении отчета об испытании шести танков Т-44 выпуска сентября 1945 года говорилось:

«Значительное количество поломок и неисправностей, произошедших во время испытаний танков сентябрьского выпуска 1945 г., показывает, что качество машин находится на низком уровне. До настоящего времени завод не сумел устранить имевшие место дефекты, выявленные в процессе эксплуатации танков».

Основными недостатками назывались поломки торсионных валов, недостаточ-

**Танк Т-44А, вид
слева. Июль 1944
года (ЦАМО).**



ная прочность резиновых бандажей опорных катков, разрушение валов и шестерен бортовых передач (повысить надежность работы танков Т-44 удалось лишь к середине 1946-го, но вплоть до завершения ее выпуска в 1947 году все проблемы с этой машиной разрешить не удалось).

Таким образом, отказ летом 1944 года от полного перехода танковых заводов с Т-34-85 на Т-44 являлся не только правильным, но и единственно возможным решени-

ем в условиях военного времени. Как видно из приведенных выше данных, при серийном производстве Т-44 произошло бы падение количества изготовленных танков минимум в 3 раза, да к тому же «сорокчетверка» имела значительное число недостатков. На устранение последних потребовалось бы не менее полутора-двух лет. Столько же (если не больше) потребовалось бы на увеличение объемов выпуска танков (например, до уровня Т-34-85 летом 1944 года).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Как видно из всего вышеизложенного, стремление к кардинальной модернизации тридцатьчетверки сказались на истории этого танка негативным образом. Переключение всех сил конструкторского бюро на создание новых танков приводило к прекращению работ по устранению недостатков конструкции Т-34. Именно так произошло весной 1941 года, когда начались активные работы по подготовке производства Т-34М. Причем в данном случае решение принималось на правительственном уровне, и переключение конструкторов с модернизации Т-34 на проектирование Т-34М произошло по указанию «сверху».

Что касается самого Т-34М, то при организации его серийного производства Красная Армия получила бы мощный средний танк, ненамного уступающий по бронированию тяжелым КВ, имеющим одинаковое с ним и вооружение. За счет установки командирской башенки и освобождения командира от обязанностей наводчика, значительно улучшалась обзорность из танка. Если бы Т-34М появились на поле боя в 1941 году, то немецких артиллеристов и танкистов ждал бы неприятный сюрприз.

Но в бочке меда была и своя ложка дегтя, причем довольно значительная. Дело в том, что при производстве Т-34М неизбежно возникли бы серьезные проблемы как конструктивного, так и производственного характера. К таким моментам можно смело отнести торсионные валы (наверняка завод № 183 не смог бы сразу наладить выпуск этих деталей надлежащего качества) и коробку перемены передач. Последняя была слабым местом у обычной тридцатьчетверки, и естественно проблемы с КПП «перекочевали» бы

и на модернизированную машину. Также, без всякого сомнения, постройка Т-34М на производство привела бы к значительному снижению количества выпускаемых танков. Да и качество новых боевых машин наверняка оставляло бы желать лучшего, так же как это было с танками Т-34, а на доведение Т-34М «до ума» потребовалось бы не меньше года, и это в условиях мирного времени. В годы войны работы по улучшению и модернизации Т-34М сильно затянулись бы, скорее всего не менее чем на пару лет.

Вместе с тем, танк Т-34М по бронированию значительно превосходил тридцатьчетверку и имел возможности для дальнейшего усиления вооружения: диаметр погона позволил бы без особого труда вооружить машину 85-мм пушкой.

Таким образом, отказ руководства страны от выпуска Т-34М после начала войны можно считать единственно верным решением в тех условиях. В противном случае, к осени 1941 года ситуация с танками в Красной Армии была бы катастрофической.

В случае с танком Т-43 ситуация была диаметрально противоположной ситуации с Т-34М. Дело в том, что проект «сорок третьего» был предложен конструкторским бюро и руководством завода № 183, которые активно «продавливали» проект своей машины (по всей видимости, за основу Т-43 был взят проект Т-34М, который был переработан в сторону упрощения). Отвлечение конструкторских кадров КБ-520 от работ по модернизации серийных тридцатьчетверок и их переключение на проектирование Т-34 отрицательно сказалось на доработках последней. В результате отодвинулись сро-

ки внедрения в серийное производство ряда улучшенных узлов и агрегатов Т-34, например 5-скоростной коробки перемены передач и командирской башенки. Чтобы конструкторы вернулись к доработке тридцатьчетверки, потребовалось личное вмешательство И. Сталина, который сказал А. Морозову по поводу танка Т-43:

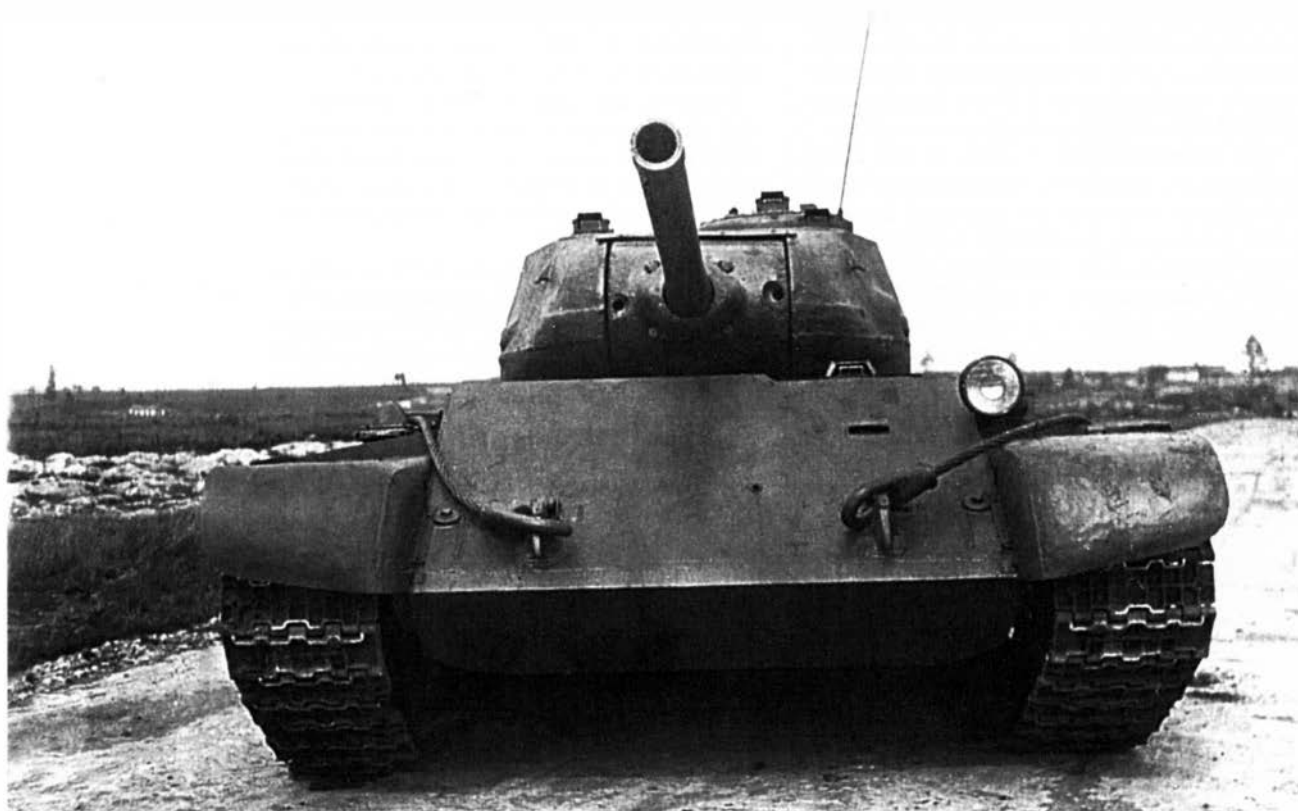
«Товарищ Морозов, Вы сделали очень неплохую машину. Но сегодня у нас уже есть неплохая машина — Т-34. Наша задача состоит сейчас не в том, чтобы делать новые машины, а в том, чтобы повысить боевые качества Т-34, увеличивать их выпуск».

В целом, принятие на вооружение «сорок третьего» привело бы к таким же последствиям, как и в случае с Т-34М: резкий спад производства танков, множество недоработок как конструкторского, так и производственного характера. Что касается боевых качеств, то бронезащита Т-43 защищала бы его от огня 75-мм танковых и противотанковых орудий на средних дистанциях. А от огня 88-мм орудий «Тигра», «Королевского тигра» и ПТО РаК 43 машина оказывалась бы уязвимой и на дальних дистанциях (хотя, конечно, с более близких, чем для Т-34). Что касается вооружения — 76-мм пушки Ф-34 — то уже летом 1943 года стало ясно, что оно не может эффективно бо-

роться с новыми немецкими боевыми машинами «Тигр» и «Пантера». В результате, потребовалось усиление вооружения Т-43, и в сентябре на одной из машин установили башню с 85-мм орудием. Естественно, что в создавшихся условиях переход на новый, пусть и более защищенный танк, имел бы катастрофические последствия для советских танковых войск (хоть и не терпит история сослагательного наклонения, но не исключено, что при поставке «сорок третьего» на производство был бы возможен возврат к ситуации лета 1941 года). Таким образом, принятие на вооружение Т-34-85 было абсолютно верным решением. И едва ли ему имела бы какая-либо альтернатива осенью — зимой 1943 года.

Аналогичным образом отразились на модернизации тридцатьчетверки и работы по созданию и доводке танка Т-44 в 1944 году. Подтверждением этому могут служить доклады военпредов завода № 183, которые сообщали, что в 1944 году «выполнение приказов по доработке серийных танков Т-34 шло особенно медленно». Кстати, если работы по Т-34М были инициированы решениями «наверху», а по Т-43 шли по инициативе «снизу», то в работах по Т-44 присутствовали оба направления. Дело в том, что помимо активного «продвижения» своего нового танка

**Танк Т-44А, вид
спереди. Июль 1944
года (ЦАМО).**



руководством завода № 183, «сорок четверкой» активно интересовался И. Сталин — ему проект машины понравился.

Первый раз Сталин узнал о проектировании Т-44 27 декабря 1943 года, когда нарком танковой промышленности Малышев докладывал ему о перевооружении Т-34 85-мм пушкой, и «тут же решил сказать о том, что на заводе № 183 строятся два опытных образца танка Т-44. Тов. Сталин попросил подробно рассказать, что это за танк. Я рассказал в течение 3—5 минут, и тов. Сталин сказал, чтобы мы побыстрее сделали и испытали этот танк».

15 января 1944 года Сталин вновь поинтересовался у Малышева работами по Т-44. Следующий разговор состоялся 3 февраля:

«Вызвал тов. Сталин. Спросил, как идет дело с новым танком (Т-44), попросил ускорить испытание и дать предложение по производству. Сказал, что танк хороший и нам нужен».

Десять дней спустя, 13 февраля, вновь состоялся разговор Сталина с Малышевым, о чем последний записал в дневнике:

«Звонил тов. Сталин. Спросил, как идут дела с новым танком Т-44. Я сказал, что танк прошел заводские испытания и сейчас находится на пути в Москву для государственных испытаний. Тов. Сталин сказал, что мы

затягиваем дело с этим танком, и предложил ускорить испытания и начать производство танков Т-44.

Исключительно тяжелые задачи. Не знаю даже, как их можно выполнить. Сейчас буду советоваться с директорами заводов».

Как видно, инициатива по принятию Т-44 на вооружение принадлежала лично Сталину. Видимо руководство завода № 183 сумело убедить его в достоинствах своей новой боевой машины.

Решение о выпуске танков Т-44 на заводе № 75 в Харькове, принятое постановлением ГКО № 6209 от 198 июля 1944 года, наверняка было принято по инициативе Малышева. Понимая, что новый средний танк все равно придется ставить на производство, нарком танковой промышленности предложил для этого не один из заводов, выпускавших тридцатьчетверки, а новое предприятие. Завод № 75 был создан на площадях бывшего завода № 183 в Харькове после освобождения города, и сначала занимался ремонтом танков. Решение Малышева, которое наверняка ему удалось «пробить» с трудом, было очень грамотным. Не снижая выпуска основного танка Красной Армии — Т-34, он сумел обеспечить изготовление новой боевой машины на свободных производственных площадях

Танк Т-44 выпуска января 1945 года, общий вид. На фото виден заводской номер машины, нанесенный на лобовом листе корпуса (ЦАМО).



(кстати, завод № 75 получил значительное количество современного оборудования и станков, переданных с заводов № 38 в Кирове, № 183 в Нижнем Тагиле и с Челябинского Кировского). Без сомнения, если бы «сорок четверку» стал осваивать Нижний Тагил или любой другой «тридцатьчетверочный» завод (№ 174 в Омске или № 112 в Горьком), выпуск боевых машин сократился бы значительно, а качество новых «сорок четверок» оставляло бы желать лучшего. Подтверждением этому служат приведенные выше сведения о выпуске Т-44 на заводе № 75.

Таким образом, решение о выпуске Т-44 на специально выделенном предприятии являлось грамотным и единственно возможным. Это позволило не снижать производства тридцатьчетверок во время решающих наступательных операций Красной Армии в 1944–1945 годах.

Как уже говорилось выше, постановка на производство танка Т-44 поставила крест на дальнейших работах по Т-34-85М. По мнению автора, продолжение работ над этой моделью было бы наиболее простым и дешевым способом повышения боевых качеств Т-34. В результате этого, тридцатьчетверка получила бы дополнительные преимущества в бою не только с Pz.IV, но и с «Пантерой».

Надо отметить, что утолщение лобового листа корпуса привело бы к перегрузке передних опорных катков подвески и смещению центра тяжести танка. Кроме того, при движении тридцатьчетверка неизбежно «клевала» бы носом, что несколько ухудшало ее проходимость при преодолении различных препятствий.

Разработка танков Т-34М, Т-43 и Т-44, создаваемых на основе Т-34, сыграла в судьбе последней неблагоприятную роль. Каждый раз при проектировании нового танка конструкторы переключались на них, отставляя на второй план работы по улучшению тридцатьчетверки. Справедливости ради надо сказать, что и советское правительство, и руководство наркомата танковой промышленности понимали, что в условиях военного времени начало выпуска нового среднего танка, пусть и с более высокими боевыми характеристиками, приведет к трагическим последствиям — боевых машин станет производиться меньше, а качество их неизбежно будет низким. Кстати, подтверждением этому может служить история с немецкой «Пантерой». Поэтому отказ от Т-34М и Т-43, и выделение нового завода для изготовления Т-44 являлись оправданными и единственными правильными решениями в существующей ситуации.



**Танк Т-44А, вид
сзади слева.
Январь 1945 года.
На кормовом листе
корпуса закреплены
шпоры, которые
крепятся на траках
гусениц (ЦАМО).**

<i>Тактико-технические характеристики танков Т-43, Т-34-85М, Т-44 и Т-34-100</i>								
	Т-43 образца 1942 года	Т-43 образца 1943 года	Т-34-85М*	Т-44, первый вариант**	Т-44, второй вариант	Т-44А	Т-44 серийный	Т-34-100***
Боевая масса, т	33,5	34,1	32,12 (32,23)	30,4	31,3	30,7	31,8	33
Экипаж, чел	4	4	5	4	4	4	4	4
Длина, мм	5925	5925	8115	7650	7650	7650	7650	9200
Ширина, мм	2583	2750	3000	3100	3130	3100	3180	3020
Высота, мм	2750	2453	2700	2470	2290	2400	2412	2710
Вооружение: пушка, тип × калибр, мм	Ф-34 × 76,2	Ф-34 × 76,2	ЗИС-С-53 × 85	Д-5Т × 85 (Д-25 × 122)	ЗИС-С-53 × 85	ЗИС-С-53 × 85	ЗИС-С-53 × 85	ЛБ-1 × 100 (Д-10Т × 100)
пулемет, кол-во × тип	1 × ДТ	2 × ДТ	2 × ДТ	2 × ДТ	2 × ДТ	2 × ДТ	2 × ДТ	2 × ДТ
Боекомплект, шт: снарядов	85	98	56 (60)	54 (24)	51	58	58	30
патронов	2772	2772	1953 (2079)	2772	1953	1764	1890	1890
Бронирование, мм × град: верхний лобовой лист	75/60	75/60	75/60	75/60	75/60	90/60	90/60	45/60
нижний лобовой лист	75/30	75/30	45/53	75/30	75/45	90/45	90/45	45/53
борт	75	75	45/40	75	75	75	75	45/40
корма	75	75	45/48	45	45	45	45/17	45/48
башня	75–90	75–90	52–90	90–75	90–75	75–120	75–120	52–90
крыша	30	30	15	15	15	15	15	15
днище	20	20	20	20	20	20	20	15
Максимальная скорость по шоссе, км/ч	48	48	54,4 (52,6)	52,5	51,6	60,5	50	45
Запас хода, км	280	210	290	210	300	190	235	300
Преодолеваемые препятствия: подъем, град	30	33	30	30	30	30	30	32
крен, град	25	28	25	30	30	32	32	25
стенка, м	0,73	0,73	0,73	0,7	0,7	0,7	1	0,73
брод, м	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Двигатель: тип	В-2-34	В-2-34	В-2-34	В-2ИС	В-2ИС	В-44	В-44	В-2-34
мощность, л.с	500	500	500	500	500	520	520	500
Емкость топливных баков, л: внутренних	500	450	545	460	460	420	500	545
наружных	270	270	270	–	–	–	150	270
Коробка перемены передач	Пяти-ступенчатая двухвальная	Пяти-ступенчатая двухвальная	Четырех-ступенчатая двухвальная	Пяти-ступенчатая двухвальная	Пяти-ступенчатая двухвальная	Пяти-ступенчатая двухвальная	Пяти-ступенчатая двухвальная	Пяти-ступенчатая двухвальная
Механизм поворота, тип	Планетарный	Планетарный	Бортовые фрикционы	Бортовые фрикционы	Бортовые фрикционы	Бортовые фрикционы	Бортовые фрикционы	Бортовые фрикционы
Радиостанция	9Р	9Р	9РС	9РУ	9РУ	9РС	9РС	9РС

* В скобках данные второго варианта.

** В скобках данные третьего образца танка Т-44 первого варианта.

*** В скобках данные после перевооружения другой артсистемой.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ:

1. Российский государственный архив экономики. Фонды: Народный комиссариат танковой промышленности, Народный комиссариат оборонной промышленности, Народный комиссариат вооружения, Министерство транспортного машиностроения.
2. Центральный архив Министерства обороны. Фонды: Главное бронетанковое управление ГБТУ КА, Отдел по изучению опыта войны штаба командующего бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии, Главное артиллерийское управление, Штаб Львовского военного округа, Штаб Барановичского военного округа, Штаб Харьковского военного округа, Штаб 4-й учебной танковой бригады, Штаб 9-й учебной танковой бригады, гвардейское Харьковское танковое училище.
3. А.Г. Солянкин, М.В. Павлов, И.В. Павлов, И.Г. Желтов. Отечественные бронированные машины. XX век. Том 2. Отечественные бронированные машины 1941–1945. Москва, издательский центр «Экспринт», 2005 г.
4. А.Г. Солянкин, И.Г. Желтов, К.Н. Кудряшов. Отечественные бронированные машины. XX век. Том 3. Отечественные бронированные машины 1946–1965. Москва, издательство «Цейхгауз», 2010 г.
5. Руководство по эксплуатации танка Т-44. Военное издательство народного комиссариата обороны СССР. Москва, 1946 г.
6. Главное автобронетанковое управление. Люди, события, факты в документах. Том III 1940–1942 гг. Министерство Обороны Российской Федерации. Москва, 2005 год.
7. Главное автобронетанковое управление. Люди, события, факты в документах. Том IV 1943 – 1945 гг. Министерство Обороны Российской Федерации. Москва, 2005 год.

В книге использованы фотографии из фондов Центрального архива Министерства обороны (ЦАМО), Российского государственного архива экономики (РГАЭ), архивов И. Желтова и издательства «Стратегия КМ».

Фронтовая ИЛЛЮСТРАЦИЯ

Специализированное военно-историческое издательство «Стратегия КМ» предлагает иллюстрированное издание «Фронтовая иллюстрация» о сражениях, военной технике и униформе.



В каждом номере «Фронтовой иллюстрации» — уникальные фотографии, архивные документы, карты, цветные рисунки, описание сражений, истории и боевого применения бронетанковой техники.

Подписку на «Фронтовую иллюстрацию» можно оформить в любом отделении связи.

Индекс по каталогу «Роспечать» — 80385.

Коломиец Максим Викторович
Наследники «Тридцатьчетверки» — Т-34М, Т-43, Т-34-100, Т-44

Подготовка оригинал-макета — ООО «Стратегия КМ»

Компьютерная верстка Е. Ермакова

Редактор Н. Соболева

Ответственный редактор Л. Незвинская

ООО «Издательство «Яуза»
109505, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.: (495) 745-58-23

ООО «Стратегия КМ»
105275, Москва, пр-т Буденного, д. 53

Для корреспонденции: 127015, Новодмитровская ул., д. 5А, офис 1601
Тел. (495) 787-36-10

ООО «Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Оптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:

В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е.
Тел. (812) 365-46-03/04.

В Нижнем Новгороде: ООО ТД «Эксмо НН», ул. Маршала Воронова, д. 3.
Тел. (8312) 72-36-70.

В Казани: ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (8435) 70-40-45/46.

В Ростове-на-Дону: ООО «РДЦ-Ростов», пр. Стачки, 243А. Тел. (863) 220-19-34.

В Самаре: ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е». Тел. (846) 269-66-70.

В Екатеринбурге: ООО «РДЦ-Екатеринбург», ул. Прибалтийская, д. 24а.
Тел. (343) 378-49-45.

В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9. Тел./факс: (044) 537-35-52.

Во Львове: Торговое Представительство ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Бузкова, д. 2.
Тел./факс (032) 245-00-19.

Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:

117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12/1. Тел./факс: (495) 411-50-76.
127254, Москва, ул. Добролюбова, д. 2. Тел.: (495) 745-89-15, 780-58-34.

Информация по канцтоварам: www.eksmo-kanc.ru e-mail: kanc@eksmo-sale.ru

Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»:

В Москве в сети магазинов «Новый книжный»:

Центральный магазин — Москва, Сухареvская пл., 12. Тел. 937-85-81.
Волгоградский пр-т, д. 78, тел. 177-22-11; ул. Братиславская, д. 12, тел. 346-99-95.

Информация о магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:

«Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

**По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»
обращаться в рекламный отдел. Тел. 411-68-74.**

Подписано в печать 13 сентября 2012 года.
Формат 84x108 1/16. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 11,76. Тираж 1300
Зак. № 2428

ISBN 978-5-699-58974-6



9 785699 589746 >

Отпечатано с электронных носителей издательства.
ОАО «Тверской полиграфический комбинат». 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822) 44-42-15.
Home page — www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) sales@tverpk.ru





НОВАЯ КНИГА ведущего историка бронетехники, продолжающая его энциклопедию Т-34!

Всё о различных вариантах модернизации легендарного танка – **Т-34М, Т-43, Т-34-85М, Т-34-100, Т-44**, – которые превосходили серийные «тридцатьчетверки» по всем статьям, но на вооружение был принят лишь последний из них, да и то в самом конце войны.



★ Почему советское руководство отказывалось от более совершенных и перспективных машин, призванных заменить Т-34?

★ Выдерживают ли эти опытные образцы сравнение с немецкой бронетехникой?

★ Что, если бы наследники «Тридцатьчетверки» все же пошли в серию – могли они изменить ход танковой войны на советско-германском фронте?



ISBN 978-5-699-58974-6



9 785699 589746 >

