

# СУХОПУТНЫЕ ЛИНКОРЫ СТАЛИНА



Максим Коломиец



ОРУЖИЕ ПОБЕДЫ



Оружие Победы

Максим Коломиец

# **Сухопутные линкоры Сталина**

«Яуза»

2009

**Коломиец М. В.**

Сухопутные линкоры Сталина / М. В. Коломиец — «Яуза»,  
2009 — (Оружие Победы)

Их величали «сухопутными линкорами Сталина». В 1930-х годах они были главными символами советской танковой мощи, «визитной карточкой» Красной Армии, украшением всех военных парадов, патриотических плакатов и газетных передовиц. Именно пятибашенный Т-35 изображен на самой почетной советской медали – «За отвагу». И никто, кроме военных профессионалов, не осознавал, что к началу Второй мировой не только неповоротливые монстры Т-35, но и гораздо более совершенные Т-28 уже безнадежно устарели и абсолютно не соответствовали требованиям современной войны, будучи практически непригодны для модернизации. Почти все много-башенные танки были потеряны в первые месяцы Великой Отечественной, не оказав сколько-нибудь заметного влияния на ход боевых действий. К лету 1944 года чудом уцелели несколько Т-28 и всего один Т-35... Эта фундаментальная работа – лучшее на сегодняшний день, самое полное, подробное и достоверное исследование истории создания и боевого применения советских многобашенных танков, грозных на вид, но обреченных на быстрое «вымирание» и не оправдавших надежд, которые возлагало на них советское командование.

© Коломиец М. В., 2009

© Яуза, 2009

# Содержание

Введение	5
Британско-германские родители	6
Рождение Т-28	11
Серийное производство Т-28	19
Конец ознакомительного фрагмента.	31

# Максим Коломиец

## Сухопутные линкоры Сталина

### Введение

Многобашенные танки появились в конце 1920-х годов в Великобритании, однако дальше изготовления нескольких экземпляров дело не пошло. Созданные по британским мотивам советские танки Т-28 и Т-35 являлись единственными в мире многобашенными танками, в 1930-е годы ни одна страна мира, кроме СССР, не имела подобных танков.

Танк Т-35, разработанный как дальнейшее развитие танка Гроте и под влиянием английского «Индепендента», Т-35 создавался как машина качественного усиления танковых частей при прорыве сильно укрепленных полос противника. Наличие мощного вооружения, расположенного в два яруса, позволяло ему бороться с бронетехникой, живой силой и полевыми укреплениями. Однако, в 1930-е годы не удалось проверить в боевой обстановке идею многобашенного тяжелого танка прорыва.

К началу Великой Отечественной войны эти пятибашенные гиганты уже устарели, и почти все они погибли в боях лета – осени 1941 года.

Советский средний танк Т-28 не так широко известен, как сменивший его легендарный Т-34. Между тем, Т-28 являлся единственным в мире серийным трехбашенным средним танком. Его высокие боевые характеристики в полной мере проявились в ходе советско-финляндской войны, во время прорыва укреплений «линии Маннергейма».

Однако во время Великой Отечественной войны судьба Т-28, как и его тяжелого многобашенного собрата Т-35, сложилась трагически – почти все они были потеряны в первые недели войны.

Данная книга, на основе богатого архивного материала, рассказывает об истории создания, серийном производстве, модификациях и боевом применении танков Т-35 и Т-28, самоходок на его базе, а также последних советских тяжелых многобашенных танках СМК и Т-100.

В данную работу включены дополнительные, ранее не публиковавшиеся документы – например, список заводских номеров танков Т-35 по годам выпуска, уточнены документы по их потерям летом 1941 года, а также включены сведения о распределении танков Т-28 по войсковым частям к началу Великой Отечественной войны.

Автор будет благодарен всем, кто пришлет свои отзывы, замечания и дополнения по адресу: 121096, Москва, а/я 11, Коломийцу Максиму Викторовичу, или на e-mail: [magazine@front.ru](mailto:magazine@front.ru)

## Британско-германские родители

В конце 1920-х годов в СССР началась разработка так называемых «маневренных танков». Под этим подразумевались боевые машины, «способные оказать требуемое содействие при преодолении укрепленных позиций маневренного типа, то есть сооруженных в течение непродолжительного промежутка времени».

Однако разработанный в 1930 году под руководством С. Шукалова маневренный танк Т-24 оказался довольно сложным и дорогим, имевшим большое количество недостатков, для устранения которых требовалось время. Поэтому для дальнейшей разработки таких машин советским конструкторам пришлось прибегнуть к зарубежному опыту.

В это время танкостроение активно развивалось в трех странах – Англии, Франции и Германии.

Англичане вели свои работы, активно освещая и рекламируя их в печати. Расчет делался на возможные заграничные заказы – потребности собственной армии в танках были в то время весьма скромными.

Германия, которой Версальским мирным договором запрещалось иметь бронетанковую технику, напротив, вела все разработки тайно. Франция же главным образом ограничивалась попытками модернизации своих многочисленных Рено FT-17.



**Танк Т-12 во время испытаний. Район Харькова, июль 1930 года.**

**Машина уже имеет штатное вооружение – 45-мм пушку и три пулемета ДТ.**

В 1926 году британская фирма «Виккерс» начала разработку новой боевой машины, которая в перспективе должна была заменить в войсках танки Mk I и Mk II, принятые на вооружение в 1924–1925 годах и имевшие массу недостатков. При конструировании основными требованиями Военного департамента были: усиление вооружения по сравнению с Mk I, II и масса не более 15,5 т – чтобы танки могли использовать стандартный армейский понтонный мост грузоподъемностью 16 т. Первый проект танка, получившего обозначение А6, был отвергнут военными – он имел три пулеметные и одну пушечную башни и не укладывался в 16 т. В ходе переработки чертежей число башен сократилось до трех, и в 1927 году фирма «Виккерс» изготовила два прототипа, получивших обозначения А6Е1 и А6Е2. Внешне обе машины были очень похожи и отличались лишь типом трансмиссии – на А6Е1 стояла обычная четырехскоростная коробка передач Armstrong-Siddley, а на А6Е2 – швейцарская коробка Wmterhur/SLM. В качестве силовой установки на танках использовался 180-сильный карбюраторный двигатель



Armstrong-Siddley V8 с воздушным охлаждением. Вооружение размещалось в трех башнях – большой (47-мм пушка и 7,71-мм пулемет) и двух малых (по два 7,71-мм пулемета в каждой), экипаж состоял из шести человек, бронирование 9—14 мм, масса 16 т (впоследствии эти танки стали широко известны как «шестнадцатитонники», или «Виккерс» 16-тонный).

В 1928 году был изготовлен третий экземпляр танка – А6ЕЗ. На нем сократили количество пулеметов до трех (по одному в каждой башне) и установили новую шестискоростную эпициклическую коробку передач конструкции Вильсона.

В 1933 году А6Е1 был передан в 1-ю английскую бронетанковую бригаду, а два других танка остались у «Виккерса» для дальнейших испытаний. Например, на А6Е2 в 1932–1933 году установили 180-сильный дизельный двигатель Ricardo, а на А6ЕЗ опробовали различные типы подвесок и судовой дизель Thorneycroft RY/12 мощностью 500 л.с.

Информация о танках А6 очень часто мелькала на страницах периодической печати конца 1920-х годов. Многие военные газеты и журналы называли их «классическими образцами современного среднего танка», а также «машинами, воплотившими в себе современное состояние среднего танкостроения». К шестнадцатитонникам проявили интерес многие страны, например СССР, Япония, Германия, Польша. Однако военные в самой Англии встретили машину без особого энтузиазма – в 1930 году, когда еще полным ходом шли испытания машин А6, Военный департамент заказал фирме «Виккерс» три танка. Они получили обозначение Mark III и должны были стать серийной версией машин А6.



**Штатно вооруженный танк Т-24 на учениях. Район Харькова, зима 1932 года.**



**Танк Т-24 преодолевает окоп. Район Харькова, 18 июля 1931 года. Машина не имеет вооружения, а вместо башенного пулемета установлена фара.**

Конструктивно новые танки были похожи на АБЕ1 – с четырехскоростной коробкой передач Armstrong-Siddley и 180-сильным двигателем Armstrong-Siddley V8 воздушного охлаждения. Была изменена форма большой башни, получившей большую кормовую нишу для размещения радиостанции и командирскую башенку конструкции Бишоп. Малые пулеметные башенки сдвинули вперед, изменили конструкцию крышки люка механика-водителя, а также внесли ряд улучшений во внутреннее устройство танка.

Изготовленные в 1933 году, эти машины, получившие индексы Mark III E1, Mark III E2 и Mark III E3, были переданы в 1-ю бронетанковую бригаду, в составе которой эксплуатировались до конца 1930-х годов.

Почти одновременно с разработкой шестнадцатитонника в Великобритании три немецких фирмы – «Крупп», «Рейнметалл» и «Даймлер-Бенц» – получили от командования рейхсвера (так назывались вооруженные силы Германии в 1920–1935 годах. – *Прим. автора*) задание на проектирование среднего танка. Из-за запрещения подобных работ Версальским мирным договором 1918 года во всех документах это задание именовалось как разработка «большого трактора для сельского хозяйства» (Grosstraktor). Работы начались в 1926 году, и в 1928–1930 годах изготовили шесть опытных образцов (по два каждой фирмой).

По компоновке и внешнему виду все эти машины были похожи: вооружение располагалось в двух башнях, ходовая часть закрыта броневым экраном. Тем не менее различия были весьма существенными: на «гросстракторах» стояли различные типы двигателей (250-сильный BMW или 255-сильный Daimler) и трансмиссий, различные типы подвески, установки вооружения и внутреннего оборудования. Кроме того, прототипы фирмы «Даймлер-Бенц» были легче — 15 т против 19 т у «Крупп» и «Рейнметалл» – и могли плавать.





**Серийный танк Mk III (бортовой номер Т907) на учениях 1-й танковой бригады британской армии. Лето 1934 года.**



**«Гросстрактор» фирмы «Крупп». Германия, 1929 год.**

Все эти танки в рамках секретного договора о военно-техническом сотрудничестве между Советским Союзом и Германией были доставлены в СССР. В 1929–1932 годах они проходили испытания под Казанью, в танковой школе КАМА, созданной и оборудованной при помощи немецкой стороны. Там же была создана специальная техническая комиссия – ТЕКО – для обмена научно-технической информацией. В рамках работы этой комиссии советские инженеры и конструкторы смогли ознакомиться с чертежами «гросстракторов» всех трех фирм, а также с результатами их испытаний, проведенных немцами в КАМЕ.

В 1933 году все «гросстракторы» вернулись в Германию, где использовались до 1935 года. Материалы о «Виккерсе» 16-тонном и «гросстракторах» послужили толчком для создания нового советского танка, позже получившего индекс Т-28.

## Рождение Т-28

В 1930 году в Великобританию прибыла советская закупочная комиссия во главе с начальником Управления механизации и моторизации РККА (УММ РККА) И. Халепским. Его заместителем был инженер С.А. Гинзбург, впоследствии известный конструктор. В задачу комиссии входила закупка наиболее современных образцов бронетанковой техники и отправка их в СССР для изучения и организации серийного производства.

Во время визита на заводы фирмы «Виккерс», с которой были заключены контракты на поставку в Советский Союз партий легких и средних танков, а также танкеток, советские специалисты увидели и танки А6, проходившие испытания. Эта машина очень заинтересовала членов закупочной комиссии, и в июне 1930 года с фирмой были проведены переговоры по поводу приобретения 16-тонного танка. Но нашим представителям было заявлено следующее:

«Фирма готова построить для правительства СССР 16-тонный танк по спецификации, разработанной ей самой (продажа готового образца не может быть осуществлена ввиду его секретности) на следующих условиях:

– платеж 20000 фунтов стерлингов как контрибуция за ознакомление с конструкцией и развитием танков этого типа;



**Прототип Танка Т-28 на заводских испытаниях. Июль 1932 года.**

**Хорошо видно, что в башне установлено не 45-мм, а 37-мм пушка Б-3.**

– заказ 10 танков, которые будут изготовлены в Англии по цене 16000 фунтов за танк без вооружения;

– дальнейший заказ у фирмы «Виккерс» танкеток «Карден-Ллойд» Mk VI и танков «Виккерс» 6-тонный».

Естественно, такое предложение ни в коей мере не могло устроить советскую сторону. Так, узнав о результатах этих переговоров, заместитель председателя Реввоенсовета СССР М. Тухачевский докладывал председателю Комиссии обороны СССР В. Молотову: «Предложение фирмы является для нас неприемлемым как с технической точки зрения, так и с коммерческой (20000 фунтов это примерно 200000 рублей золотом)...

В случае несогласия фирмы «Виккерс» продать нам 16 т танк уже существующего типа без принудительного ассортимента в виде заказа на танкетки и 6 т танки от приобретения его целесообразно отказаться, тем более наша промышленность в состоянии выполнить самостоятельно на основе полученного опыта машину, подобную 16 т «Виккерсу».

Во время пребывания на заводах фирмы «Виккерс» представители советской закупочной комиссии старались собрать как можно больше информации об этом новом танке. После возвращения в СССР вся полученная информация была обобщена, и 2 декабря 1930 года С. Гинзбург доложил об этом руководству УММ РККА. Любопытно, что, по словам Гинзбурга, «сведения от английских испытателей были получены лишь после того, как англичанам было заявлено, что советские представители уже купили «Виккерс» 16-ти тонный и теперь ждут его получения». В заключение своего доклада Гинзбург отметил: «Считаю, что эта машина представляет максимальный интерес для Красной Армии как лучший современный тип маневренного среднего танка».

На основании этого доклада И. Халепский поручил провести эскизное проектирование 16-тонного танка факультету механизации и моторизации Военно-технической академии им. Ф. Дзержинского и созданному 28 января 1931 года танко-тракторному конструкторскому бюро Всесоюзного оружейно-арсенального объединения (ВАОО) под руководством С. Гинзбурга. В состав этого КБ в полном составе включили работников отдела мехтяги ГKB во главе с В. Заславским.



**Начальник КБ-3 ВОО С.А. Гинзбург (фото 1942 года).  
Погиб на фронте весной 1943 года.**



**Начальник СКБ-2 в 1934–1937 годах главный конструктор Т-28 Олимпий Митрофанович Иванов в группе инженеров – выпускников Ленинградского машиностроительного института. 29 апреля 1934 года (АСКМ).**

В июле 1931 года оба проекта были готовы. Проект академии отличался от «Виккерса» более мощным двигателем (предполагалось установить М-5) и ходовой частью с тремя тележками от танка Т-26, что, по мнению проектировщиков, должно было облегчить серийное производство. КБ ВООА представило проект танка под индексом Т-28. Его основными разработчиками были начальник КБ С. Гинзбург, заместитель начальника В. Заславский и инженеры-конструкторы О. Иванов и А. Гаккель. В пояснительной записке к Т-28 говорилось:

«В основу проекта положены следующие тактико-технические требования:

Спроектировать танк среднего веса 16000 кг – с большим радиусом действия для мехсоединений.

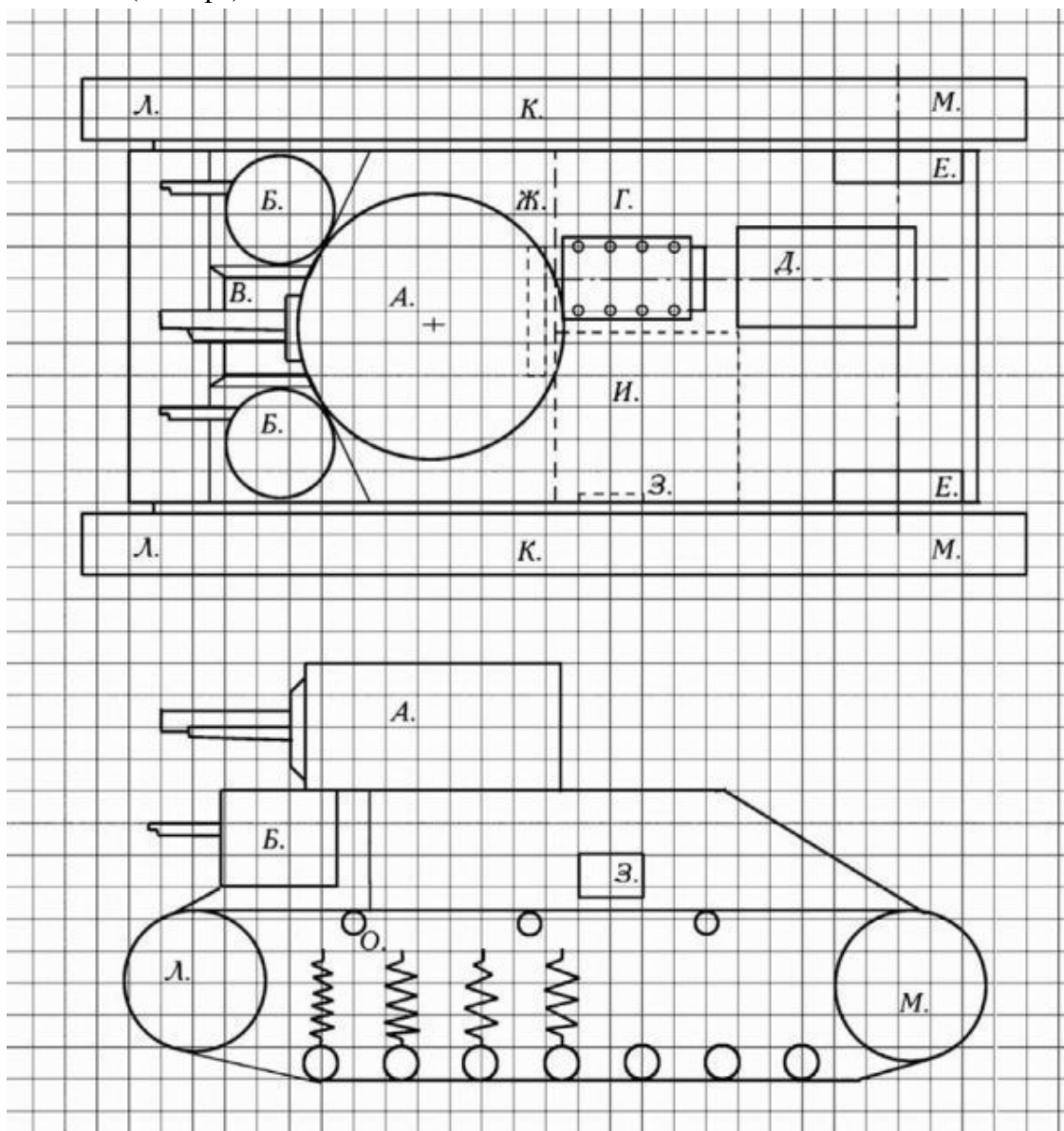
Положить в основу конструкции 16-тонного танка опыт испытания танков в ТЕКО и отечественный опыт танкостроения.

В основу общего расположения агрегатов положена конструкция 16-тонного танка «Виккерс».

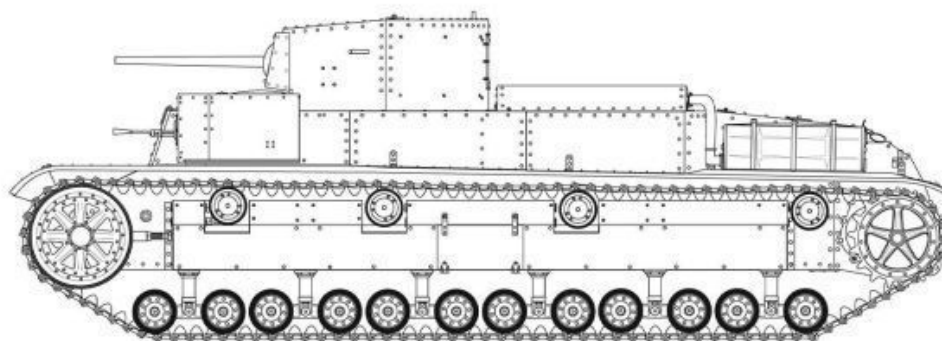
Исходя из расчетов в танке предполагается установить мотор М-5 в 400 л.с. с теми же доделками, что и для БТ, коробку скоростей по типу Т-26 и бортовые фрикционы конструкции Кристи. Двигатель по компоновке типа 16-тонного «Виккерса», гусеничная цепь по типу Т-26 с шириной, доведенной до 380 мм. Нижняя подвеска спроектирована в основном по типу танка фирмы «Крупп» в ТЕКО и состоит из следующих частей: гусеничной рамы (коробки), приклепанной к бортовой бронекорпуса со съемной стенкой, открывающейся в виде трех две-



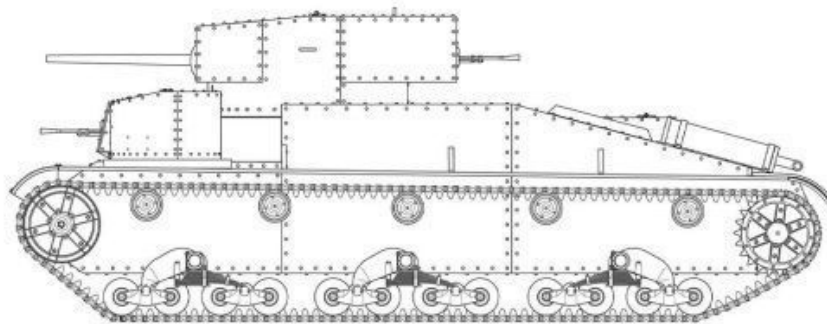
рец. Внутри этой коробки монтируется вся нижняя подвеска и ящик для запасных частей объемом в  $1/4 \text{ м}^3$  (на борт).



Эскиз танка «Виккерс 16-тонный», приложенный к докладной записке С. Гинзбурга.



Прототип танка Т-28.



**Проект танка Т-28 с подвеской Т-26, предложенный факультетом механизации и моторизации Военно-технической академии.**

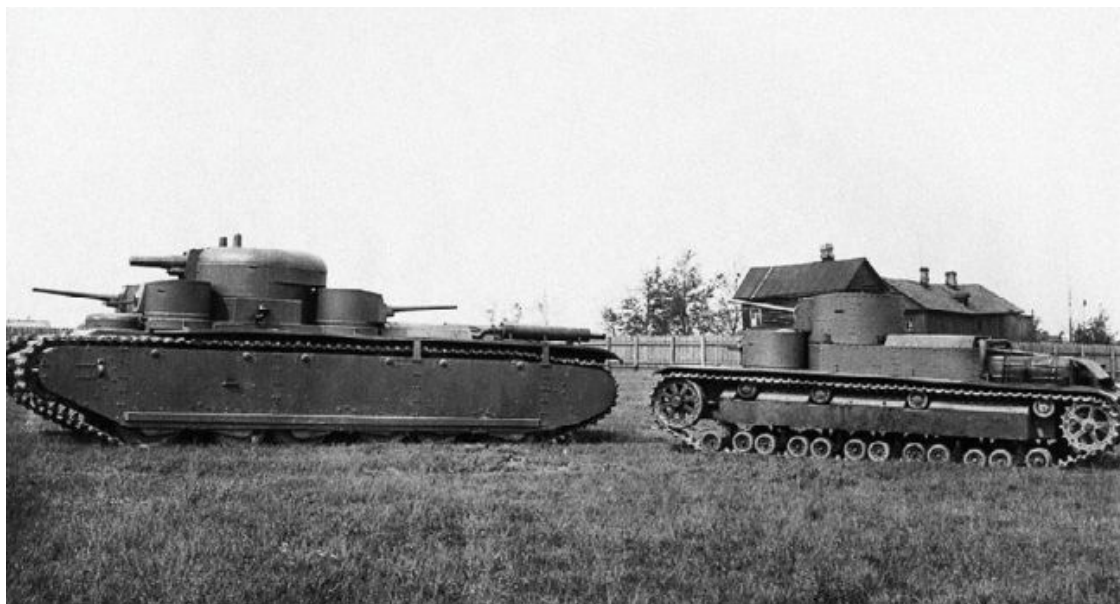


**Прототип танка Т-28 на заводских испытаниях, вид сзади. Июль 1932 года.**

Система подвески спроектирована в виде 2-х тележек на каждую сторону. Каждая тележка имеет по три свечи с двумя парами катков, связанных между собой двумя парами балансиров.

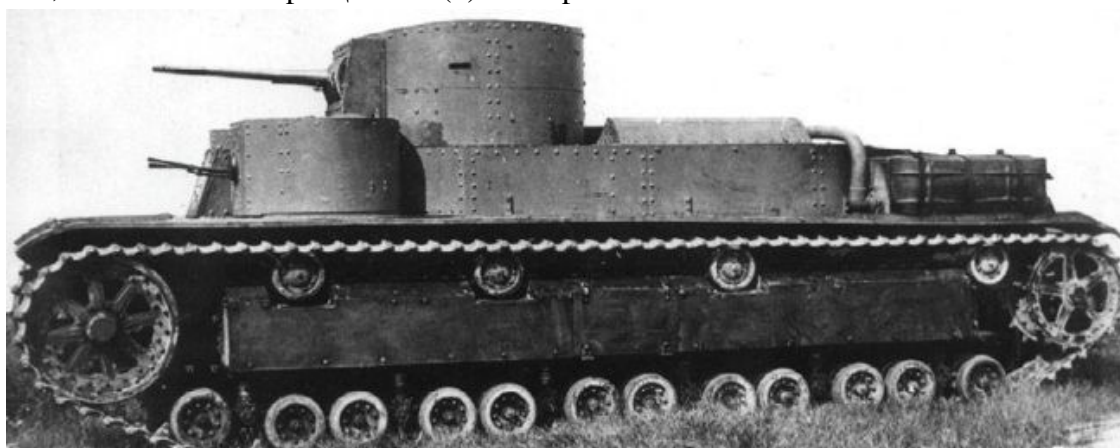
Корпус – вертикальная броня 16–17 мм, листы носа 20 мм, крыша 10 мм, дно 8 мм. Большая башня проектируется со спаренной установкой 45 мм пушки и пулемета ДТ, по типу установленной на танке БТ, с механическим приводом вращения и перископическим прицелом. Параллельно разрабатывается башня с комбинированным механизмом вращения – механико-электрическим. Конструкция малых башен по типу танка Т-26 с пулеметами ДТ».

После рассмотрения проектов руководство УММ 28 сентября 1931 года заключило с ВОО договор на «разработку проекта, изготовление рабочих чертежей и постройку двух опытных образцов 16-ти тонного танка Т-28 с различными типами подвески». Общая стоимость заказа составляла 300000 рублей, срок изготовления образцов – к 1 мая 1932 года.



**Прототипы танков Т-28 и Т-35-1 на показе представителям УММ РККА.  
28 июля 1932 года.**

В ходе изготовления опытного образца в его конструкцию внесли ряд изменений: вместо М-5 установили более мощный двигатель М-17, а из-за отсутствия 45-мм орудия в главной башне смонтировали 37-мм пушку ПС-2. Кроме того, машина была изготовлена из обычной (неброневой) стали. Первый испытательный пробег по двору завода «Большевик» Т-28 совершил 2 мая 1932 года. Сразу же выяснилось, что новая машина имеет множество недостатков и недоделок, которые приходилось устранять в ходе испытаний. Поэтому в течение июня Т-28 прошел всего 62 километра. Руководство Советского Союза и Красной Армии проявляли к новому танку большой интерес: 11 июля 1932 года Т-28 осматривали представители Управления механизации и моторизации РККА во главе с И. Халепским, а 28 июля машину продемонстрировали руководству партийной организации Ленинграда во главе с первым секретарем горкома, членом политбюро ЦК ВКП(б) С. Кировым.



**Прототип танка Т-28 на заводских испытаниях, вид справа. Июль 1932 года.**

В целом, новый танк произвел на вышестоящие инстанции благоприятное впечатление. Правда, военные потребовали установить на втором опытном образце дизельный двигатель ПГЕ, разрабатываемый в опытно-конструкторском механическом отделе (ОКМО) завода им. Ворошилова, и новую башню с 76-мм орудием ПС-3 конструкции П. Сяченко.

В августе-сентябре 1932 года конструкторы ОКМО под руководством О. Иванова, учитывая результаты испытаний опытного образца и требования военных, коренным образом переработали чертежи танка Т-28. В результате получилась фактически другая машина: была изменена подвеска, конструкция башен и корпуса, переработана трансмиссия, усилено вооружение. Не дожидаясь изготовления опытного образца, в конце октября 1932 года Совет труда и обороны СССР принял решение об организации серийного производства танков Т-28 на заводе «Красный Путиловец» в Ленинграде.

За успешно законченное конструирование танка Т-28 решением Комитета обороны СССР от 14 ноября 1932 года высшая награда СССР – орден Ленина – была вручена начальнику ОКМО Баранову Н.В., техническому руководителю конструкторского бюро ОКМО Иванову О.М., начальнику конструкторского бюро ОКМО Гинзбургу С.А. и бригадиру сборочного цеха ОКМО, руководившему сборкой опытного образца Т-28, Иванову И.И. Кроме того, пять рабочих и мастеров наградили орденами Трудового Красного Знамени и восемь человек почетными грамотами ВЦИКа.

## Серийное производство Т-28

Завод «Красный Путиловец» (бывший Путиловский) был выбран для организации серийного производства танков Т-28 – очень сложной по тому времени машины – не случайно. Это было одно из наиболее мощных машиностроительных предприятий Советского Союза, имевшее неплохую производственную базу и богатый опыт изготовления таких изделий, как артиллерийские орудия, тракторы, паровозы, турбины, подъемные краны и т. п. Кроме того, с осени 1931 года завод серийно производил детали для танков Т-26 – каретку нижней подвески, ведущее колесо, бортовые редукторы, элементы коробки передач. Так что кое-какой опыт у путиловцев имелся.

Впервые группа инженеров с «Красного Путиловца» – К. Титов, Ходин, Доброхотов, Четвериков и Белов – ознакомились с чертежами Т-28 в КБ ОКМО 30 октября 1932 года, а в конце ноября чертежи поступили на завод для организации серийного производства нового танка.

Под выпуск Т-28 выделили механический цех № 2 (МХ-2), до этого изготавливавший в небольших количествах драги, паровозы и подъемные краны. Оборудование цеха было старым и не приспособленным для серийного изготовления деталей танков, требовавших высокой культуры производства. Руководству завода пришлось задействовать «скрытые» резервы – законсервированные станки, служившие на производстве массовых работ еще в Первую мировую войну, были модернизированы и пущены в работу. Кроме того, по распоряжению С. Кирова на «Красный Путиловец» доставили станки с других предприятий Ленинграда. Все это, а главным образом большой производственный опыт рабочих и мастеров цеха позволили к концу апреля 1933 года собрать первые 12 танков Т-28. Десять из них прошли на Первомайском параде в Москве, а два в Ленинграде. После парадов машины вернулись на завод для доделок и устранения выявленных недостатков.



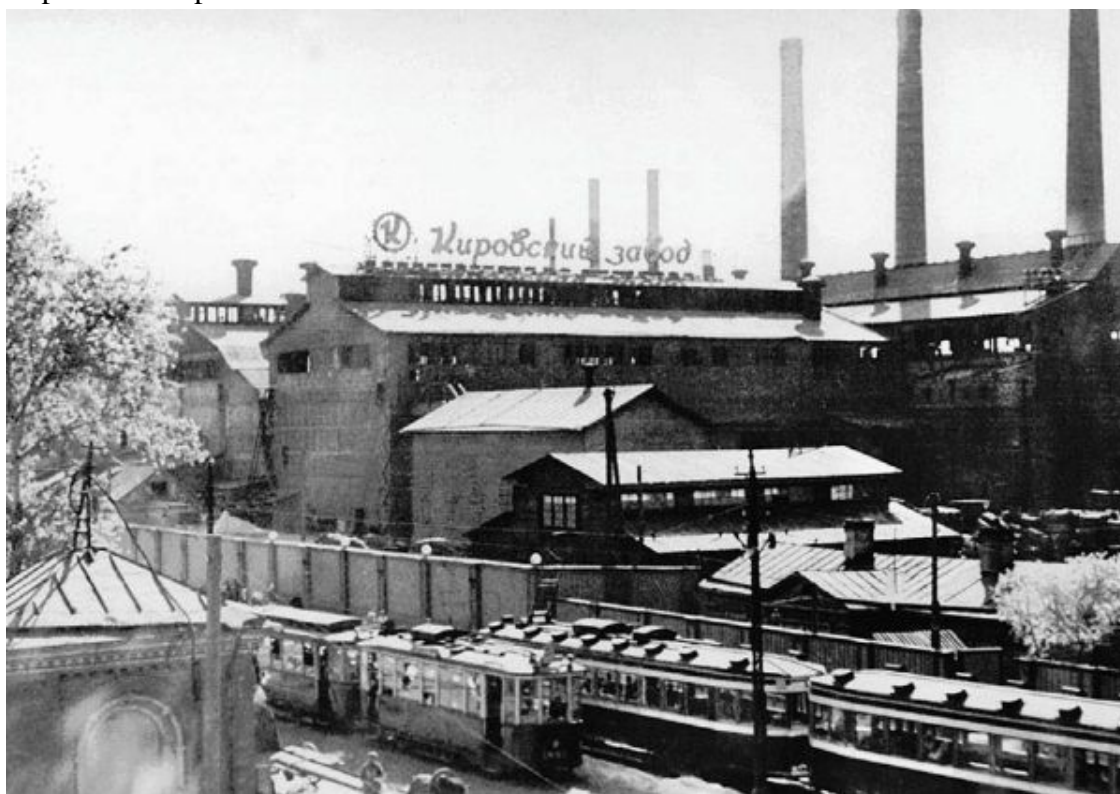
**Один из первых серийных Т-28 на параде на площади Урицкого (ныне Дворцовая).**

**Ленинград, 1 мая 1933 года.**



Тем не менее, несмотря на первые успехи, освоение производства Т-28 шло с большими трудностями. В результате первая партия из 14 танков была окончательно готова только к 1 октября, а к концу декабря при годовом плане в 90 машин с большими трудностями была сдана только 41.

Для выправления положения в ноябре 1933 года под руководством инженеров И. Орленко и Э. Майдельмана была начата реконструкция цеха МХ-2. На его базе предполагалось создать специальный танковый цех с возможностью производства до 150 Т-28 в год. Для этого было создано восемь специальных монтажных мест для сборки танков, заказаны за границей необходимые станки и оборудование, из тракторного цеха переведен ряд квалифицированных инженеров и мастеров.



**Общий вид цехов Кировского завода. Ленинград, июнь 1935 года.**

В конце 1933 года из числа конструкторов паровозного отдела и отдела общего машиностроения (всего 27 человек) организуется специальное танковое конструкторское бюро – СКБ-2. Его возглавил 39-летний Олимпий Митрофанович Иванов, который в КБ О КМ О был ведущим инженером при разработке танка Т-28. Сначала СКБ-2 подчинялось непосредственно начальнику цеха МХ-2 и лишь с 1935 года перешло в подчинение непосредственно главному инженеру завода.

Однако специалистов танкостроителей на заводе по-прежнему не хватало, и дирекция обратилась к наркому тяжелого машиностроения С. Орджоникидзе с просьбой выделить специально подготовленных людей. Просьба была удовлетворена, и осенью 1934 года к СКБ-2 прибыла группа выпускников Военной академии механизации и моторизации РККА им. Сталина и Ленинградского Политехнического института, всего 14 человек. Некоторые из них – А. Ермолаев, Л. Сычев, Н. Халкиопов – впоследствии стали известными конструкторами.

Следует отметить, что в 1932–1934 годах над СКБ-2 шефствовали конструкторские бюро заводов им. Ворошилова и им. Кирова (бывший ОКМО завода им. Ворошилова), уже имевшие к тому времени некоторый опыт и специалистов по танкостроению.



Осенью 1933 года для испытания и приемки танков создается комиссия под руководством С. Гинзбурга, реорганизованная в конце года в опытно-исследовательскую секцию, которую возглавил опытный инженер А. Ланцберг. Все изменения в конструкции танков перед введением их в серийное производство должны были получить одобрение секции.



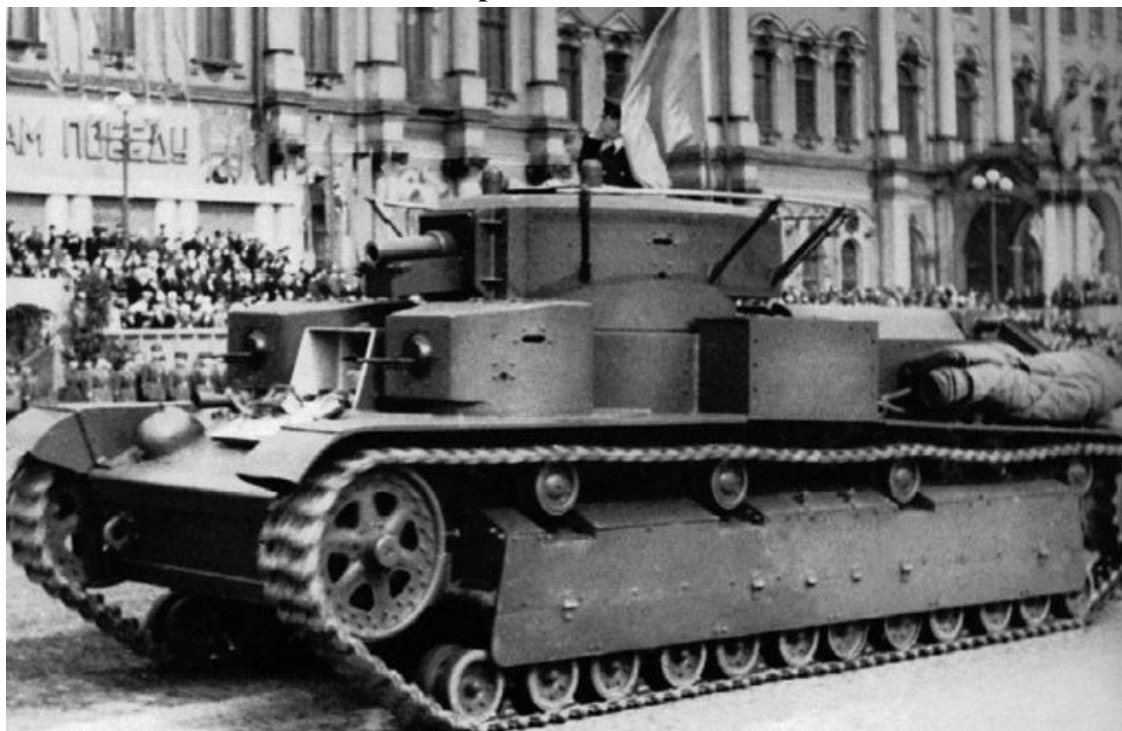
**Первые серийные танки Т-28 на параде на площади Урицкого (ныне Дворцовая).**

**Ленинград, 1 мая 1933 года. Хорошо видно, что ящики для приборов дымопуска еще не установлены, вместо них укреплены небольшие ящики для ЗИП.**



**Т-28 во время парада на площади Урицкого. Ленинград, 1 мая 1936 года.**

**На фото танк выпуска 1935 года с измененным глушителем, кожухом над вентилятором и укладкой ЗИП. Машина имеет опорные катки раннего типа, металлические катки стоят только на 4-й каретке подвески.**



**Т-28 на площади Урицкого. Ленинград, 1 мая 1936 года.**

**На фото машина выпуска 1933–1934 года с ранним типом глушителя, кожух над вентилятором не имеет жалюзи, опорные катки раннего типа.**



**Именной танк «Киров» проходит по Красной площади. Москва, 1 мая 1935 года.**

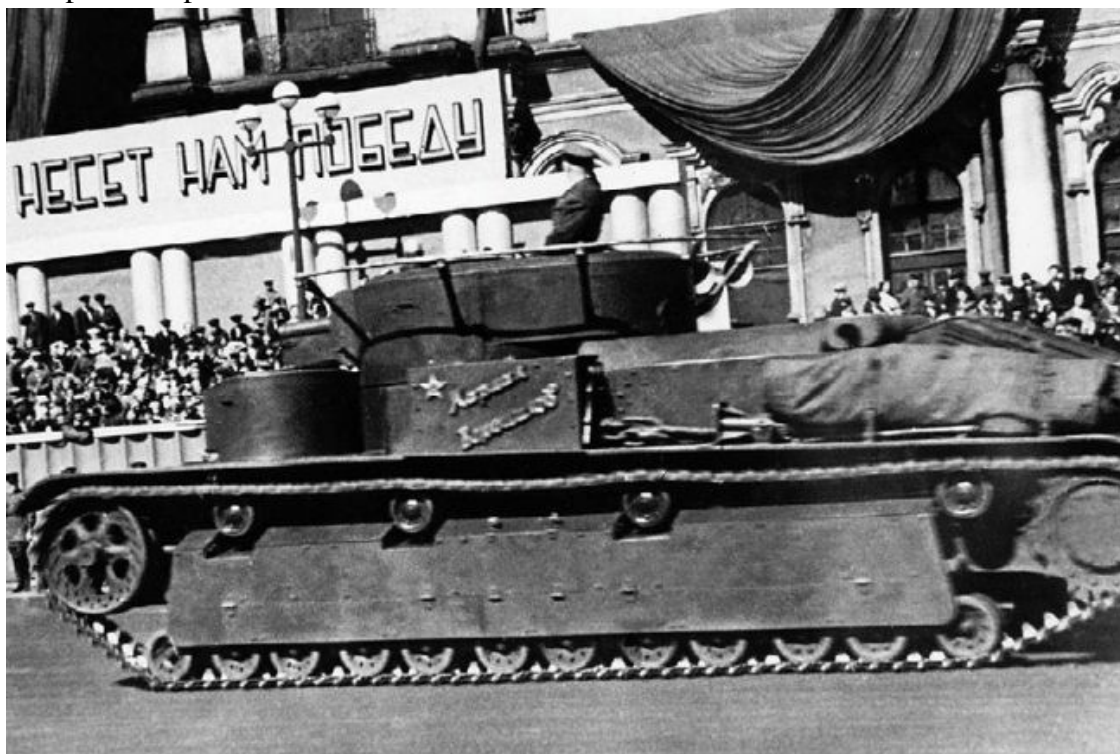


**Танк выпуска 1933–1934 года с ранним типом глушителя и жалюзи над вентилятором. Хорошо видна укладка ЗИП: реечного домкрата и брезента.**

Серийный выпуск Т-28 по-настоящему разворачивается только в 1934 году, когда программа по танкам составляла 50 штук плюс запасные части к Т-28 на сумму 500 000 рублей. К этому времени была проделана большая работа по реорганизации цеха МХ-2, перестановке оборудования, изготовлению большого количества режущего и мерительного инструмента, налажена устойчивая связь с предприятиями-смежниками. Бронекорпуса и башни Кировский завод (в 1934 году после убийства С. Кирова завод «Красный Путиловец» переименовали в Кировский завод. – *Прим. автора*) получал с Ижорского завода в Колпино, двигатели М-17 с завода № 26 (г. Рыбинск), радиаторы с завода № 34 (г. Харьков), коробки перемены передач с завода «Красный Октябрь» (г. Ленинград), баки, боеукладки и воздухофилтры с завода № 7 (г. Ленинград), подшипники с государственного подшипникового завода (г. Москва), приборы – манометры, термометры, спидометры, тахометры – с завода № 213 (г. Москва), радиостанции – с завода № 203 (г. Москва).

В первые годы серийного производства – 1933–1935 – Т-28 имели большое количество недостатков, иногда весьма серьезных. Поэтому вновь выпущенные машины долгое время задерживались военной приемкой, а в уже сданных танках приходилось устранять дефекты непосредственно в войсках, куда направлялись специальные заводские бригады. Кроме того, цех МХ-2, помимо танков, изготавливал 15 и 75-тонные краны, драги, прессы. Все это отвлекало и без того немногочисленные рабочие кадры. И лишь к началу 1936 года МХ-2 полностью освобождается от посторонних заказов. К этому времени в конструкцию Т-28 внесли более 700 крупных конструктивных изменений, окончательно отработали чертежи и технологию производства танков.

Одновременно с этим предпринимались попытки по модернизации Т-28. Осенью 1935 года в СКБ-2 начались работы по созданию «скоростной машины Т-28». Планировалось улучшить скоростные и маневренные качества танка за счет переконструирования бортового редуктора и коробки передач.



**Именной танк «Маршал Ворошилов» на параде. Ленинград, 1 мая 1936 года. Хорошо видна укладка ЗИП – троса, кувалды, домкрата и брезента. Этот танк выпуска 1935 года.**



**Танки Т-28 проходят по Красной площади. Москва, 1 мая 1937 года. Хорошо видно, что на параде танки различных годов.**

Ведущим инженером новой машины, получившей индекс Т-28А, был заместитель начальника СКБ-2 А. Ефимов. Первое опробование Т-28А прошло 11 сентября 1935 года. Танк без труда разогнался до скорости 55,8 км/ч! После необходимых доработок в мае 1936 года комиссия под председательством командира 6-й тяжелой танковой бригады полковника Лизюкова провела испытания «скоростной машины Т-28 «Сталин», заводской № С-910». В своем заключении по результатам испытаний комиссия отмечала: «Скоростная машина Т-28А по своим тактико-техническим и конструктивным свойствам является боевой и для эксплуа-

тации в войсках вполне пригодной. Для прохождения среднeperесеченной местности третья передача (46 км/ч при оборотах двигателя 1450 об/мин) должна быть нормальной эксплуатационной, а четвертая (55,8 км/ч при оборотах двигателя 1450 об/мин) должна быть резервной при движении по грунтовым дорогам и шоссе».



**Танк Т-28 выпуска 1934 года выходит на Красную площадь во время парада. Москва, 7 ноября 1934 года.**



**Именной танк «Андрей Жданов» перед парадом. Москва, 7 ноября 1937 года.**

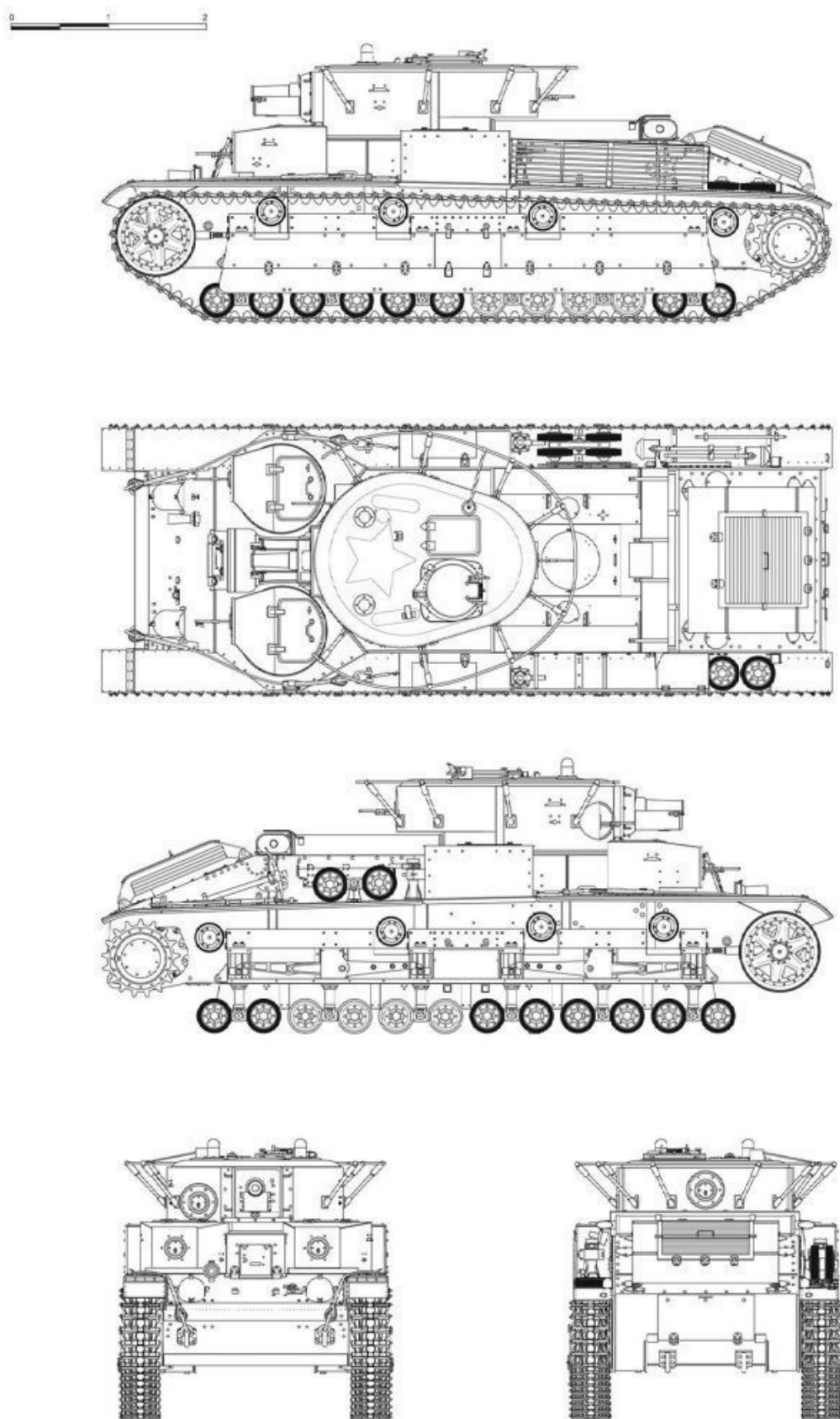
С июня 1936 года скоростные танки Т-28А стали выпускаться серийно, и до конца года их изготовили 52 штуки. В ноябре 1936 года на Т-28А с заводским № 1551 установили трансмиссию измененной конструкции. На испытаниях этот танк показал рекордную скорость – 65 км/ч! Но в связи с готовившемся в 1937 году переходом Кировского завода на производство колесно-гусеничного танка Т-29 программа по Т-28 была резко сокращена (по сравнению с 1936 годом уменьшена в 2,5 раза). В рамках этого выпуск Т-28А в 1937 году прекратили.





**Танк Т-28 выпуска 1936 года, вид сзади. Хорошо виден колпак над вентилятором с жалюзи и одностворчатым люком, шаровая установка в нише башни.**

30 сентября 1936 года начальник автобронетанкового управления (АБТУ) РККА И. Халепский утвердил тактико-технические требования на разработку новых конических башен для Т-28. При этом правую пулеметную башню предполагалось вооружить двумя пулеметами ДТ, а левую – пулеметами ДТ и 12,7-мм ДК. Проекты таких башен, рассмотренные на заседании научно-технического комитета (НТК) АБТУ в марте 1937 года, признали неудовлетворительными. Затем, в связи с загруженностью СКБ-2 подготовкой к серийному производству танка Т-29, работы по коническим башням для Т-28 свернули. Только в 1938 году были разработаны чертежи, а в 1939-м Ижорский завод изготовил десять больших конических башен (малые пулеметные конические башни не производились). Они были установлены на танках во второй половине 1939 года.



**Танк Т-28 выпуска 1936 года.**



**Общие виды танка Т-28 выпуска 1936 года. Машина имеет колпак над вентилятором с жалюзи и одностворчатым люком, шаровую установку в нише башни, два люка в крыше башни и измененную (по сравнению с танками предыдущих серий) укладку ЗИП.**



**Танк Т-28 выпуска 1936 года, вид справа. Хорошо видна укладка ЗИПа – запасная тележка опорных катков, домкраты, кирка, трос.**

В начале 1937 года в Ленинград пришла беда: маховик репрессий, терзавших страну, докатился и до Кировского завода. Разжигались подозрительность, недоверие к инженерам и конструкторским кадрам, поощрялось доноительство. За бензин, случайно разлитый в траншею, арестовали И. Комарчева, возглавлявшего участок сборки танков Т-28, а затем и начальника СКБ-2 О. Иванова. Его обвинили как «участника троцкистско-зиновьевской организации на заводе». 7 мая 1937 года Олимпий Митрофанович Иванов был осужден и приговорен к расстрелу. Реабилитирован посмертно.

23 мая 1937 года начальником СКБ-2 назначается присланный из Москвы 29-летний военный инженер 2-го ранга Жозеф Яковлевич Котин, до этого работавший в научно-исследовательском отделе Военной академии механизации и моторизации РККА. Без сомнения, Ж. Котин, женатый на воспитаннице К.Е. Ворошилова, получил эту должность не без протекции «первого маршала Страны Советов». Однако, несмотря на это, СКБ-2 приобрело в лице нового начальника талантливого организатора и администратора.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.