

УДК 623.438.3(47+57)(03)
ББК 68.513я2
Б24

Барятинский, Михаил Борисович.

Б24 Т-34. Все о танке непобедимом и легендарном / Михаил Барятинский. — Москва : Яуза-пресс, 2023. — 112 с.

ISBN 978-5-9955-1162-5

Легендарный Т-34 заслужил славу самого лучшего танка Второй мировой войны и стал главным символом Великой Победы. Книга ведущего историка бронетехники содержит исчерпывающе полную информацию об особенностях, устройстве и боевом применении «тридцатьчетверки», анализ сильных и слабых сторон, поражений и побед; рассказ о тех, кто воевал, умирал и побеждал на этой героической боевой машине. Издание иллюстрировано компьютерными моделями, позволяющими рассмотреть Т-34 во всех проекциях и мельчайших деталях.

**УДК 623.438.3(47+57)(03)
ББК 68.513я2**

ISBN 978-5-9955-1162-5

**© Барятинский М.Б., 2023
© ООО «Яуза-пресс», 2023**



СОДЕРЖАНИЕ

Вступление	4
Концепция	7
Компоновка	22
Огневая мощь	31
Защищенность	44
Подвижность	58
Наблюдение и связь	67
Эргономика	76
Надежность и ремонтпригодность	79
Боевое применение	85

Вступление

Как известно, танк Т-34 — это наше все! Так сказать, легенда, воплощенная в металл! И песни о нем сложены, и стихи написаны, и книги. Судя по количеству книг об этом танке, изданных в последние два десятилетия, белых пятен в его истории уже не осталось. С одной стороны, это действительно так: описано буквально все, начиная с самых мелких узлов и деталей и заканчивая техпроцессом изготовления корпусов и башен. Причем применительно к различным заводам-изготовителям! Расписан по дням и перечень изменений и усовершенствований, внесенных в конструкцию танка в процессе его серийного производства. Остались, правда, вопросы, связанные с историей создания Т-34, однако в большинстве изданий ответ на них найти затруднительно. Приводится либо каноническая версия, несостоятельность которой

давно доказана, либо рассуждения, полные предположений. В таких попытках найти истину нет ничего плохого, если только они не претендуют на исключительность. В целом же, вне зависимости от точки зрения авторов, общей картины это, как правило, не портит. Картина же, надо сказать, вырисовывается достаточно благостная. Как-то так получилось, что в нужное время, в нужном месте собрались нужные люди и, особо не напрягаясь, создали шедевр мирового танкостроения и лучший танк Второй мировой войны. Отечественная промышленность, несмотря на ряд трудностей, вызванных начавшейся войной, сумела развернуть его массовое производство. Причем настолько массовое, что уже к середине 1943 года Т-34 стали основной танковой паркой Красной Армии. Само собой разумеется, что именно эти танки вынес-

По-видимому, единственный сохранившийся до наших дней танк Т-34, изготовленный заводом №183 в Харькове в 1941 году. Эта машина находится в экспозиции Военно-исторического музея бронетанкового вооружения и техники в подмосковной Кубинке



Танки Т-34-85 на послевоенных тактических учениях Советской Армии



ли на себе основную тяжесть танковых сражений Великой Отечественной войны, заслужив любовь советских солдат и зависть и восхищение союзников и врагов.

В общем, все хорошо, все молодцы и наше дело правое. Во всяком случае, такой вывод напрашивается после прочтения большинства книг, посвященных истории танка Т-34. Однако столь благостная картина вызывает некоторое недоумение, особенно на фоне многих других книг по истории Великой Отечественной войны. А обилие информации о «тридцатьчетверке» порождает множество вопросов: как и почему, например, столь прекрасные танки не смогли дать отпор немецким панцерам летом 1941 года, да и в последующих сражениях, несмотря на численное превосходство, далеко не всегда они были на высоте? Чем объяснить столь высокие потери танков Т-34, как, впрочем, и других советских танков в ходе войны? Если они были хуже немецких, то почему мы

привыкли считать их лучшими? Увы, найти ответы на эти и многие другие вопросы очень не просто. К сожалению, большинство книг о Т-34 почти не содержат в себе анализа боевых возможностей этого танка, динамики их развития. То есть технические характеристики, в том числе и в сравнении с танками противника и союзников, конечно, приводятся. Но сравнение ТТХ не дает полной оценочной картины. Скажем, технические характеристики отечественных легковых автомобилей при сравнении с зарубежными смотрятся достаточно неплохо, но мы ведь оцениваем их по несколько иным критериям.

Экипаж любого танка, как правило, в повседневной реальности абсолютно не волнует, под каким углом наклона расположен лобовой или какой-либо другой лист корпуса или башни, каковы мощность двигателя и длина ствола пушки в калибрах. Значительно важнее, чтобы танк как машина, то есть как совокупность ме-

Танки Т-34-85 на Тверской улице перед репетицией Парада Победы. 6 мая 2010 года



ханических и электрических механизмов, работал четко, надежно и не создавал проблем при эксплуатации. Кроме того, конструкция танка и его компоновка должны обеспечивать экипажу свободный (в пределах разумного, конечно) доступ к узлам и агрегатам танка, а также удобство при обслуживании вооружения.

Насколько полно соответствовала этим требованиям конструкция «тридцатьчетверки»? Помогала она экипажу или, наоборот, мешала вести бой? И, наконец, позволяла ли конструкция танка реализовать его высокие заявленные так-

тико-технические характеристики? Ответы на эти вопросы можно получить только при подробном и максимально объективном рассмотрении его конструкции. Нам придется «разобрать» боевую машину буквально по винтику и понять, что могли и что не могли делать люди, находившиеся внутри танка.

Однако начать, наверное, придется с самого начала — с создания танка Т-34. Точнее говоря, необходимо определиться, для решения каких задач создавался этот танк. Тогда будет проще понять, насколько он им соответствовал.



Концепция

Танк Т-34 без преувеличения можно считать первым в мире универсальным танком. Но что интересно – его создатели об этом даже не подозревали. Для того чтобы убедиться в верности этого утверждения, достаточно бросить беглый взгляд на историю создания «тридцатьчетверки».

Как известно, Т-34 «вырос» из колесно-гусеничного танка А-20, который в свою очередь можно считать развитием серии колесно-гусеничных танков БТ. А-20 должен был прийти на смену БТ-7. Оба этих танка формально считались легкими, но фактически занимали промежуточное положение между легкими и средними танками. Последнее обстоятельство в свое время дало основание британскому танковому теоретику Р.Огоркевичу причислить танки БТ к классу так называемых «легких-средних» танков.

По его мнению, первой машиной в этом классе стал советский танк Т-26, вооруженный 45-мм пушкой. Кроме того, Огоркевич причислил сюда чехословацкие машины LT-35 и LT-

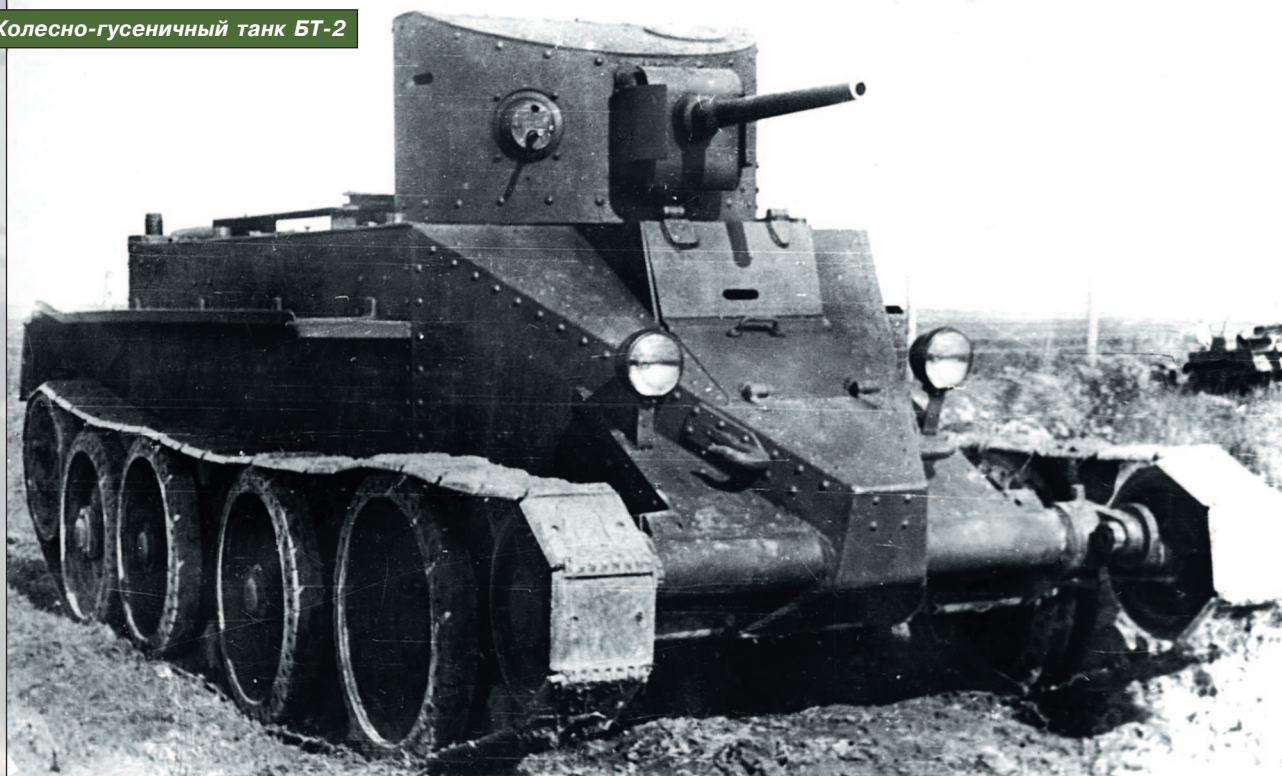
38, шведский La-10, английские «крейсера» от Mk I до Mk IV, советские танки семейства БТ и, наконец, немецкий Pz.III.

Достаточно взглянуть на ТТХ этих машин, чтобы убедиться, что в теории Огоркевича есть определенный смысл. Действительно, все эти боевые машины, в большей или меньшей степени, – своего рода легкие танки-переростки.

«Прародитель» танка Т-34 – колесно-гусеничный танк Кристи на полигоне в СССР. 1931 год



Колесно-гусеничный танк БТ-2



Т-34 обр. 1939 г.



3D графика А.Малахова



БОЕВАЯ МАССА, т: 26,8.

ЭКИПАЖ, чел.: 4.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина — 5920, ширина — 3000, высота — 2400, клиренс — 400.

ВООРУЖЕНИЕ: 1 пушка Л-11 обр. 1938/39 г. (или Ф-34 обр. 1940 г.) калибра 76 мм, 2 пулемета ДТ обр.1929 г. калибра 7,62 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 77 выстрелов, 4725 патронов (у танков с радиостанцией — 2898 патронов).

ПРИБОРЫ ПРИЦЕЛИВАНИЯ: телескопический прицел ТОД-6 обр. 1940 г., перископический панорамный прицел ПТ-6 обр. 1940 г. (на танках с пушкой Ф-34 — ТОД-7 и ПТ-7).

БРОНИРОВАНИЕ, мм: лоб и борт корпуса — 45, корма — 40, крыша — 16, днище — 13...16, башня — 45 (катаная), 52 (литая).

ДВИГАТЕЛЬ: В-2, 12-цилиндровый, дизельный, четырехтактный, V-образный, жидкостного охлаждения; мощность 400 л.с. (294,5 кВт) при 1700 об/мин, рабочий объем 38 880 см³.

ТРАНСМИССИЯ: многодисковый главный фрикцион сухого трения, четырехскоростная коробка передач, бортовые фрикционы, бортовые передачи.

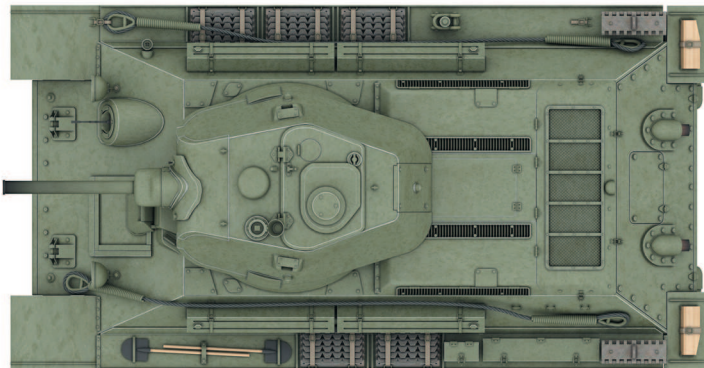
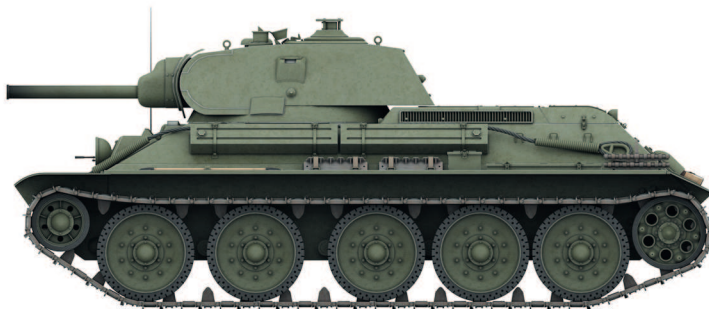
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: пять опорных катков на борт; ведущее колесо заднего расположения (зацепление гребневое); направляющее колесо; подвеска индивидуальная пружинная; в каждой гусенице 74 трака шириной 550 мм, шаг трака 167 мм.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 54.

ЗАПАС ХОДА, км: 300.

ПРЕОДОЛЕАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ: угол подъема, град. — 30, ширина рва, м — 2,5, высота стенки, м — 0,73, глубина брода, м — 1,3.

СРЕДСТВА СВЯЗИ: радиостанция 71-ТК-3 и переговорное устройство ТПУ-2 (не на всех танках).



Колесно-гусеничный танк БТ-5



Колесно-гусеничный танк БТ-7
образца 1935 года



Они как бы перешагнули верхнюю планку легкого класса, но до полноценного среднего не дотянули.

Тем не менее, в 1930-е годы, благодаря удачному сочетанию основных параметров вооружения и подвижности «легкие-средние» танки считались универсальными, одинаково способными как поддерживать пехоту, так и выполнять функции кавалерии. Однако сопровождение пехоты требовало движения со скоростью пехотинца, и такие машины, имевшие относительно слабую бронезащиту, становились легкой добычей противотанковой артиллерии, что было наглядно продемонстрировано в Испании. Вторую функцию, и это подтвердилось уже в самом начале Второй мировой войны, они также не могли выполнять самостоятельно — их нужно было поддерживать или, в конечном счете, заменять танками с более мощным вооружением, например, с 75-мм пушкой, способной не только поражать технику противника, но и вести эффективный огонь осколочно-фугасными снарядами.

Само собой разумеется, что к «легким-средним» относились и колесно-гусеничный А-20 и его гусеничный вариант А-20Г, позже получивший обозначение А-32. При практически одинаковой массе (18 и 19 т соответственно), одинаковых габаритах и уровне броневой защиты



Колесно-гусеничный танк БТ-7 образца 1937 года



Опытный колесно-гусеничный танк БТ-2-ИС на колесном ходу



Опытный колесно-гусеничный танк БТ-5-ИС с наклонной бортовой броней

Колесно-гусеничный танк БТ-СВ-2 «Черепаша»



Танк А-20 на полигонных испытаниях. 1939 год

