

МАКСИМ КОЛОМИЕЦ

ЛЕГКИЕ ТАНКИ БТ

**ПОЛНАЯ ИСТОРИЯ
БЫСТРОХОДНЫХ ТАНКОВ КРАСНОЙ АРМИИ**



**МОСКВА
2026**

УДК 623.438.33(47+57)
ББК 68.513
К61

Коломиец, Максим Викторович.
К61 Легкие танки БТ: полная история быстроходных танков Красной армии / Максим Коломиец. — Москва : Яуза-пресс, 2026. — 400 с.

ISBN 978-5-9955-1278-3

Быстроходные танки стали символом предвоенной мощи Красной армии. Именно про БТ пели знаменитые слова: «Броня крепка, и танки наши быстры!» В 1930-е годы они составляли основу механизированных соединений Красной армии. Уникальность «Бэтэшек» состояла в том, что они были единственными в мире серийными танками с комбинированным (колесно-гусеничным) движителем. Танки этой серии полюбили нашим танкистам за высокую подвижность и отличные динамические качества. К 22 июня 1941 года в Красной армии было около семи с половиной тысяч БТ всех модификаций. Уцелевшие в приграничных боях машины сражались под Москвой, Харьковом, Севастополем, Сталинградом, на Северном Кавказе и на Ленинградском фронте, где участвовали в снятии блокады. Боевая карьера БТ закончилась только в 1945 году в Маньчжурии, где была разгромлена японская Квантунская армия.

Новая книга ведущего историка советской бронетехники во всех деталях рассказывает о развитии серии БТ, начиная от закупки в США двух машин конструкции Джона Уолтера Кристи и заканчивая первыми серийными советскими дизельными танками БТ-7М и опытным танком А-20. В этой фундаментальной работе, на основе архивных документов, приводятся подробные сведения о конструкции, производстве и всех модификациях «Бэтэшек», а также о различных боевых машинах, созданных на их базе.

Особое внимание автор уделяет боевому применению танков серии БТ. Еще до Великой Отечественной войны приняв боевое крещение в Испании, они дрались у озера Хасан и на Халхин-Голе, прошли Освободительный поход РККА 1939 года и Советско-финляндскую войну 1939–1940 годов.

Издание иллюстрировано уникальными схемами и чертежами, а также редкими фотографиями.

УДК 623.438.33(47+57)
ББК 68.513

ISBN 978-5-9955-1278-3

© Коломиец М.В., 2026
© ООО «Яуза-пресс», 2026
© ООО «Стратегия КМ», 2026



СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
ТАНКИ КРИСТИ В СССР	6
БТ – БЫСТРОХОДНЫЙ ТАНК-ИСТРЕБИТЕЛЬ	38
ТАНК БТ С НОВОЙ ПУШКОЙ.....	62
МОДЕРНИЗАЦИЯ ТАНКОВ БТ-2 И БТ-5	102
САМЫЙ МАССОВЫЙ ТАНК СЕРИИ БТ	108
ДИЗЕЛЬ ДЛЯ СОВЕТСКИХ ТАНКОВ.....	160
ПОСЛЕДНИЙ ИЗ СЕРИИ БТ	170
ОТ РАБОТ ЦЫГАНОВА – К ТАНКУ А-20	200
ОПЫТНЫЕ ОБРАЗЦЫ ТАНКОВ БТ	226
СЛУЖБА И БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ ТАНКОВ БТ.....	258





*Радийный вариант танка БТ-7 (с цилиндрической башней) на марше в ходе учений. 1936 г.
Впереди на крыше корпуса лежит запасная пружина подвески (ЦМВС)*

ВВЕДЕНИЕ

Легкие колесно-гусеничные танки БТ в 1930-е г. составляли основу механизированных соединений Красной армии. Эти стремительные боевые машины полюбились нашим танкистам за высокую подвижность и отличные динамические качества.

«Прародителями» серии БТ стали закупленные в Америке два танка, разработанные конструктором Джоном Уолтером Кристи. Поэтому самому изобретателю и истории появления в СССР двух его машин посвящена отдельная глава. В ходе производства в конструкцию БТ вносилось большое число изменений для повышения боевых и эксплуатационных качеств танка. Так, принятие на вооружение 45-мм пушки послужило отправной точкой для разработки БТ-5, пришедшего на смену БТ-2. А ставка на 76-мм пушку и проблемы с двигателями М-5 привели к появлению самой массовой модификации «бетешек» – БТ-7. Выпуск этих машин шел с большими трудностями и проблемами, чего только стоит история с коробкой перемены передач. Об этом подробно рассказано в одной из глав.

Особое внимание в работе уделено варианту БТ-ИС, разработанному по про-

екту Н.Ф. Цыганова. Дальнейшем развитием этих машин стал опытный танк А-20-предшественник знаменитой тридцатьчетверки. Отдельная глава посвящена разработке дизельного двигателя В-2, ставшего основной силовой установкой для советских танков на многие годы. А первой серийной машиной, оснащенной В-2, стал танк БТ-7М, последний в серии знаменитых «бетешек».

В предлагаемой читателям работе повествуется о создании, производстве, модификациях, модернизации и боевом применении всех танков серии БТ. Также подробно рассмотрен вопрос принятия этих боевых машин на вооружение Красной армии.

Автор хочет поблагодарить свои коллег, оказавших помощь в ходе работы над книгой: Алексея Волкова, Андрея Карпова, Алексея Киличенкова, Дениса Колокольчикова, Кирила Ромасева и Александра Смирнова.

Особую благодарность за предоставленные документы, фотографии и ценные консультации хочется выразить Игорю Желтову, Алексею Макарову и Михаилу Павлову.

ТАНКИ КРИСТИ В СССР

Появление танков серии БТ в нашей стране прочно связано с именем американского конструктора Джона Волтера Кристи (John Walter Christie). Поэтому следует немного рассказать об этом человеке и его изобретениях.

Он родился 6 мая 1865 г. в местечке Ривер-Эдж, штат Нью-Джерси, в семье фермера. Однако сельскохозяйственный труд не привлекал его — ребенок проявлял склонность к технике и изобретательству. В 1884 г. Дж. Кристи поступает в колледж Купер-Юнион в Нью-Йорке — это учебное заведение было основано американским промышленником и бизнесменом Питером Купером с целью дать возможность талантливым молодым людям получить хорошее образование, и при этом бесплатно. После окончания колледжа Дж. Кристи несколько лет работал инженером-консультантом в различных компаниях, и в это время получил несколько патентов на свои изобретения (это позволило ему заработать немалые по тем временам деньги).

С 1901 г. Дж. Кристи активно занимался проектированием автомобилей и сам участвовал в автогонках, причем в одной

из них едва не погиб. В 1911 г. он разработал моторный передок, который легко соединялся с конной пожарной повозкой с паровым насосом, превращая ее в самодвижущееся средство. Эта конструкция стала весьма популярной у американских пожарных служб — Дж. Кристи получил большое количество заказов, организовал свою фирму и наконец-то смог обрести финансовую независимость.

После начала Первой мировой войны конструктор начал проектирование военной техники — ее заказы сулили значительно большие деньги, чем гражданская продукция. В 1915 г. он спроектировал и изготовил артиллерийский тягач, который участвовал в мексиканской экспедиции генерала Д. Першинга против повстанцев Панчо Вильи (так называемая Приграничная война, март 1916 г. — январь 1917 г.). Причем во время этого похода за рулем машины был сам конструктор. И хотя армия тягач не купила, его участие в кампании Першинга стало хорошей рекламной кампанией для продукции Дж. Кристи: на него обратили внимание в военном ведомстве США. В декабре 1916 г. он получает заказ

**155-мм самоходная
установка
Кристи М1919
перед испытаниями.
1919 г.**





на самоходную установку 3-дюймовой зенитной пушки (изготовлено четыре штуки), в 1918 г. — на аналогичную машину для 8-дюймовой (203-мм) гаубицы Mk VI. Последняя была спроектирована Дж. Кристи колесно-гусеничной: в ходовой части использовались пять опорных катков большого диаметра. Самоходка, известная под индексом M1918, успешно прошла испытания и, несмотря на достаточно высокую цену, понравилась военным. С истинно американским размахом на 1919 г. они запланировали купить 350 M1918, но Первая мировая война закончилась, и Дж. Кристи остался без работы, сулившей весьма существенную прибыль. Тем не менее, в 1919 г. конструктор получил от военных заказ на самоходную установку 155-мм пушки M1918, получившую обозначение M1919. Он изготовил для армии США четыре таких машины. Как и предыдущий образец, они имели колесно-гусеничный ход. С этого момента комбинированный двигатель

для боевых машин стал своеобразной «визитной карточкой» изделий Дж. Кристи.

В эти же годы конструктор начинает свою карьеру в области танкостроения. Летом 1919 г. он получил заказ на разработку колесно-гусеничного танка по требованиям, утвержденным департаментом вооружений США. Проект был представлен в феврале 1920 г., но по ряду характеристик не удовлетворил представителей армии, которые потребовали внести ряд изменений в конструкцию. Замечания заказчика стали причиной первого серьезного конфликта Дж. Кристи с военными — он считал, что лучше знает, как проектировать танки. Попытки представителей департамента вооружений что-то объяснить конструктору вызвали его резко негативную реакцию.

Впоследствии вспыльчивый характер и непредсказуемое поведение Дж. Кристи, его большие амбиции и категорическое нежелание идти на какие-либо уступки, приводили к ссорам и конфликтам с военны-

Американские военные осматривают танк Кристи M1921. 1922 г. По сути, это была самоходка с размещением вооружения в рубке



Танк М1928 во время его испытаний американскими военными. Лето 1929 г. Обратите внимание на небольшой лючок механика-водителя — наблюдение за дорогой через него было довольно сложным (ЯМ)

ми. В качестве примеров можно привести несколько его высказываний. Например, в 1931 г. Дж. Кристи неоднократно заявлял представителям американской прессы: «Я единственный, кто знает, как строить танки»¹. А характеризуя свои взаимоотношения с чиновниками департамента вооружений армии США, он говорил: «Я не хочу позволять им менять что-либо. Если они пытаются это сделать, я просто ухожу»². Естественно, такое поведение не способствовало взаимопониманию между военными и изобретателем, в результате чего многие образцы Дж. Кристи так и не были закуплены армией, и он лишился денежных заказов.

Летом 1920 г. принимается закон о национальной обороне США, согласно которому американские танковые войска, созданные во время Первой мировой войны, расформировывались, а танковые части включались в состав пехоты. В результате, разработку среднего танка признали ненужной, но не прекратили — уже были заключены контракты с несколькими фирмами.

Танк Дж. Кристи, известный под обозначением М1919, был представлен на испытания в январе 1921 г. Машина по тем временам выглядела довольно необычно: она имела большую вращающуюся баш-

ню с вооружением и колесно-гусеничный ход (движение на колесах осуществлялось на передних и задних парах катков).

Испытания выявили ряд недостатков, и танк отправили на доработку. В 1922 г. конструктор представил улучшенный образец М1921 с размещением вооружения в корпусе. Однако и он не выдержал испытаний, и американские военные отказались финансировать дальнейшую доработку машины³.

Параллельно с работами по среднему танку Дж. Кристи попробовал себя в конструировании плавающих боевых машин — в то время дело это было новое, и сулило определенные перспективы. Их изготовление изобретатель вел на свои деньги, так как департамент вооружения США интереса к проекту не проявил. В июне 1921 г. на испытания вышла самоходка (часто именовалась танком) М1921 с 75-мм пуш-

¹ Hofmann G.F. *A Yankee Inventor and the Military Establishment: The Christie Tank Controversy* // *Military Affairs*. 1975, February. Vol. 39. № 1. P. 16.

² Там же. P. 19.

³ К. Ромасев, В. Бут. *Первые колесно-гусеничные военные машины Джона Уолтера Кристи 1916–1927*. Павлодар, Харьков, 2012. С. 83–84.

кой M1897 M1. Она имела открытый корпус и колесно-гусеничный ход, а движение на воде осуществлялось при помощи двух гребных винтов.

В следующем году Дж. Кристи представил усовершенствованный вариант — амфибию M1922. Конструктор активно рекламировал свое изобретение — о M1922 писали газеты, а на демонстрации в декабре 1922 г., когда машина переплыла реку Гудзон шириной около 3,5 км, присутствовало несколько сотен человек: офицеры армии и флота, инженеры, журналисты, конгрессмены.

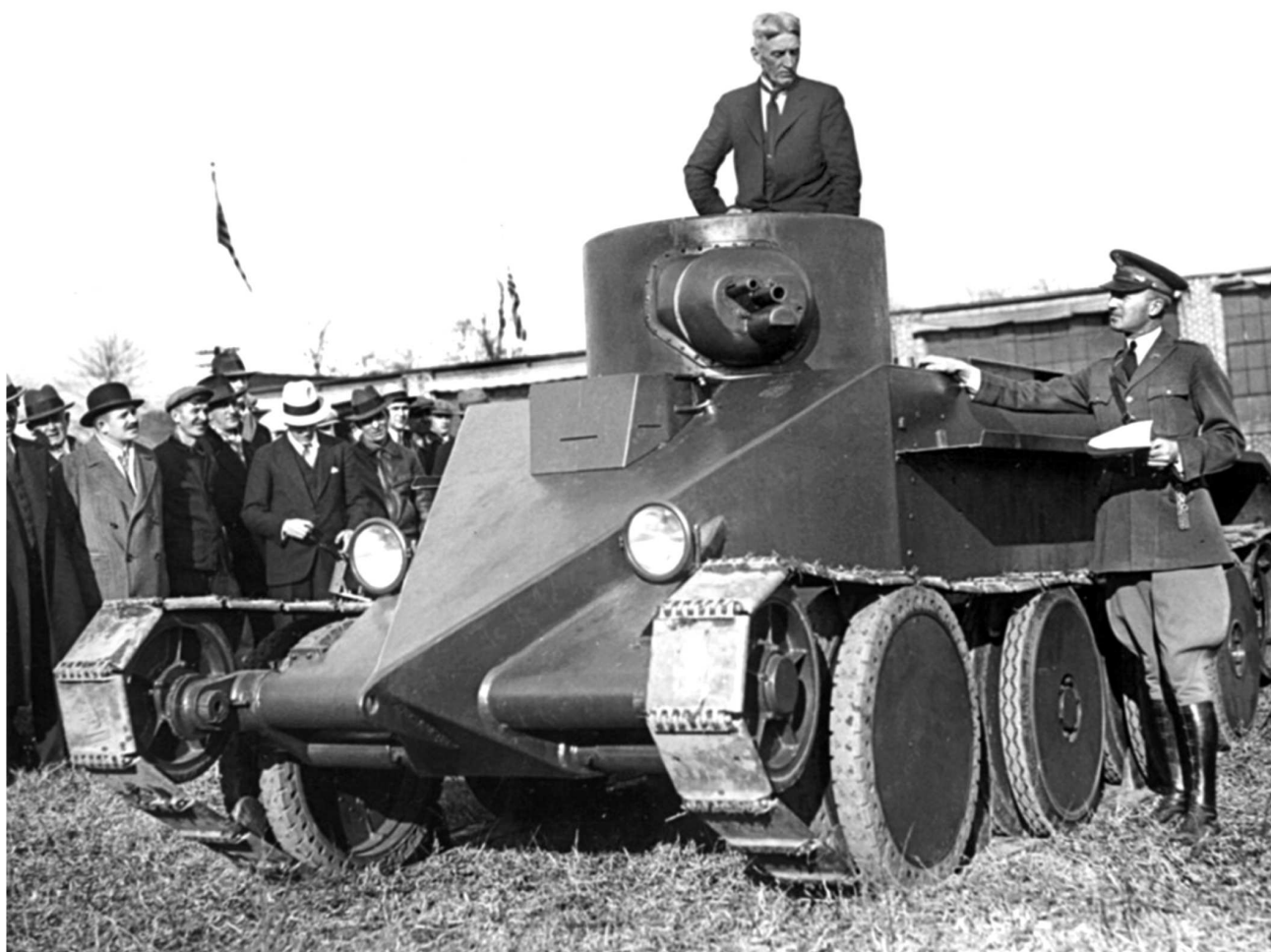
К амфибиям Дж. Кристи проявил интерес корпус морской пехоты ВМС США, для которых конструктор в 1923 г. изготовил бронированную боевую машину M1923. Новый плавающий танк был испытан во время учений морских пехотинцев в 1924 г., но в итоге флотское начальство отказались от его покупки. Причина была банальной — отсутствие финансирования со стороны Конгресса США. Дж. Кристи, потративший

на проектирование и изготовление амфибий значительные суммы и явно рассчитывавший на военный заказ, вновь оказался без денег. К этому времени окончательно прекращается сотрудничество конструктора и с департаментом вооружений армии США. В результате, компания Дж. Кристи обанкротилась, единственный имевшийся на тот момент танк-амфибия M1923 пришлось сдать в утиль, чтобы хоть как-то покрыть денежные издержки.

В 1925 г. департамент вооружения армии США начал программу по проектированию нового среднего танка массой 15 т. К 1928 г. было готово два образца: T1 Рок-Айлендского арсенала и T2, являвшийся совместным проектом военных конструкторов Форт-Мида и фирмы James Cunningham Son & Co. Предполагалось после испытаний выбрать один из них для принятия на вооружение.

Но неожиданно для многих, как черт из табакерки, в октябре 1928 г. появляется

**Дж. Кристи
(стоит в башне)
демонстрирует
свой танк M1931,
изготовленный
для американской
армии. Январь
1931 г.**



Построив в 1932 г. свой «летающий танк», Дж. Кристи всячески рекламировал его, рассчитывая в том числе и на рубежные заказы: рисунок этой машины на обложке журнала «Modern mechanics and inventions» за июль 1932 г., внутри номера была помещена статья о «летающем танке»

Дж. Кристи со своим новым танком M1928. Машина была изготовлена его новой компанией U.S. Wheel Track Layer Corporation, основанной в городке Рауэй, штат Нью-Джерси. На фоне других американских боевых машин новый танк выглядел пришельцем из будущего. Ходовая часть состояла из четырех опорных катков большого диаметра, ведущего колеса и ленивца (на борт), при этом катки имели индивидуальную подвеску с вертикальными спиральными пружинами в качестве упругих элементов. Как и все свои изобретения, Дж. Кристи ее запатентовал, и впоследствии она именовалась «свечной подвеской» или «подвеской Кристи». При движении на колесах ведущей являлась задняя пара опорных катков, привод на которую осуществлялся при помощи шестеренчатого редуктора,

а передняя пара катков становилась управляемой. В качестве силовой установки использовался авиационный двигатель «Либерти» мощностью 338 л. с. Башни машина не имела — вооружение состояло из пулеметов в передней части корпуса и на специальной турели.

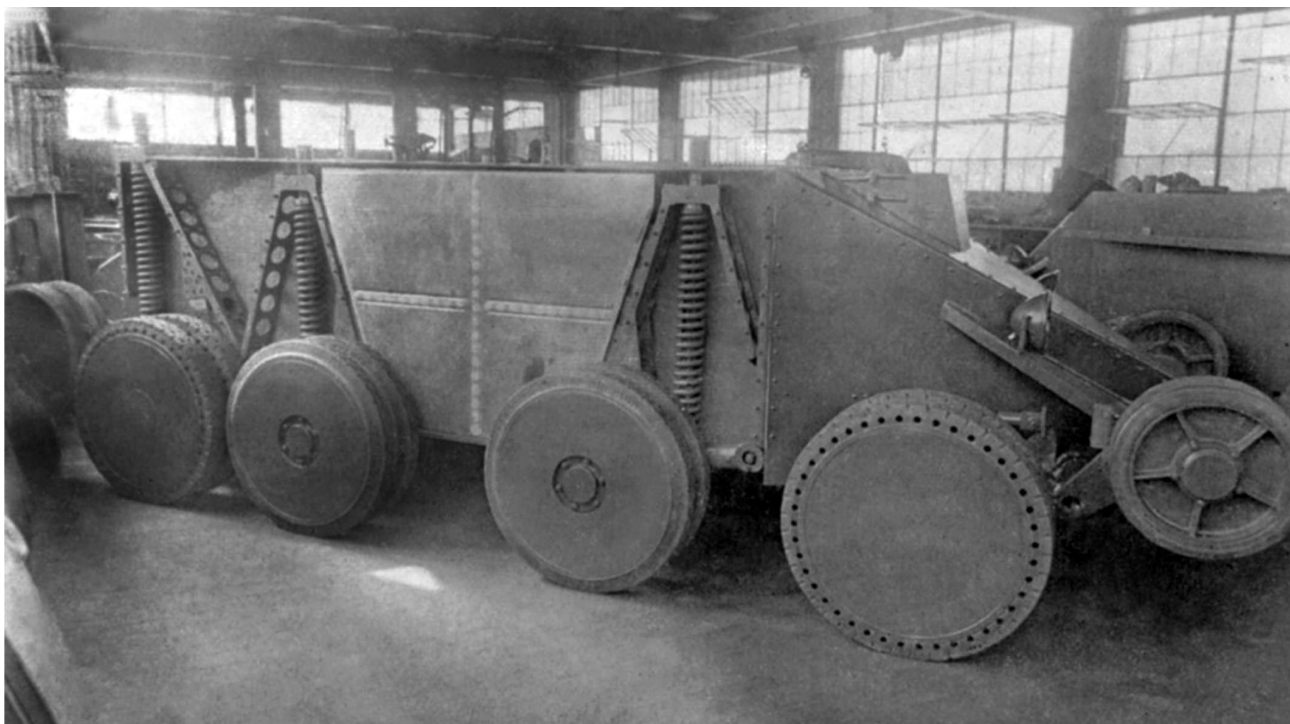
Испытания, проведенные осенью 1928 г., показали поразительные результаты: максимальная скорость M1928 на гусеницах составила 67 км/ч, а на колесах — 112 км/ч. В те времена это казалось фантастикой — для сравнения легкий американский танк T1E1 двигался со скоростью 16 км/ч, а средний T1 — 24 км/ч. Естественно, необычной боевой машиной заинтересовались военные, чему способствовал и сам Дж. Кристи, развернувший целую рекламную кампанию своего детища, приглашая на испытания военных, конгрессменов и политиков. В прессе он неоднократно называл свою машину M1940, говоря о том, что своей конструкцией опередил других танкостроителей минимум на 12 лет. Это принесло свои плоды: новинкой заинтересовались иностранные заказчики из Польши и СССР, а американские военные заказали конструктору один M1928, но улучшенной конструкции.

Новый вариант получил обозначение M1931, и в отличие от предшественника получил башню с пушкой и пулеметом. После его испытаний весной 1931 г. департамент вооружений подписал с компанией Кристи контракт на поставку семи танков. При этом образец M1931 армия не купила, и он остался у конструктора. Новые машины были сданы заказчику в конце 1931 г. — начале 1932 г., при этом три из них, получившие обозначения Medium Tank T3, поступили в пехоту, а четыре, стандартизованные как Combat Car T1 — в кавалерию¹.

На основании опыта их эксплуатации осенью 1932 г. департамент вооружения армии США разработал тактико-технические требования для создания среднего танка T3E1, в котором предполагалось устранить недостатки машин Дж. Кристи. Предложения о проектировании новой боевой машины — предлагалось закупить партию из пяти штук — военные разослали нескольким фирмам. Но Дж. Кристи, вместо того чтобы согласиться с военными, исправить недостатки и получить контракт, кате-



¹ Hunnicut. Sherman. A History of the American Medium Tanks. Presidio, 1994. P. 23–24.



горически от этого отказался. Вместо этого он предложил департаменту вооружений свое новое изобретение — «летающий танк» М1932 с двигателем «Испано-Сюиза» в 750 л.с. На испытаниях эта машина показала фантастические скорости — 96 км/ч на гусеницах и 190 км/ч на колесах! Конструктор планировал оснастить М1932 крыльями, хвостовым оперением и винтом с приводом от двигателя танка — машина должна была взлетать как самолет, а после посадки сбрасывать крылья и идти в бой. Но американские военные предложение не оценили, и контракт на пять ТЗЕ1 получила другая фирма. А сотрудничество американских военных с Дж. Кристи было окончательно прекращено.

В 1936 г. англичане, увидев на маневрах в СССР сотни танков БТ, заинтересовались идеями Дж. Кристи, и купили у него танк М1931, ранее изготовленный им для американской армии. Чуть позже изобретателя пригласили в Великобританию для помощи в проектировании крейсерского танка Cruiser Tank Mk.III, которое велось на основе М1931. На полученные от англичан деньги Дж. Кристи изготовил шасси чисто гусеничного «аэромобильного танка» М1937, которое с 430-сильным двигателем «Кертисс» разгонялось до 100 км/ч. Однако эта машина не заинтересовала военных ни в Великобритании, ни в США.

Конструктор Джон Уолтер Кристи умер 11 февраля 1944 г., в возрасте 78 лет, находясь в сильной нужде. При проектировании своих танков он всегда во главе угла ставил их скоростные характеристики, используя для этого колесно-гусеничный ход. Вероятно, это можно объяснить увлечением конструктора автогонками в начале XX века. Остальные параметры боевых машин: установка и размещение вооружения, боекомплекта, приборов наблюдения, а также эргономика экипажа, Дж. Кристи интересовали мало. Он считал, что кроме высокой скорости остальные характеристики для танка не так важны. Учитывая сложный характер конструктора, работать с ним было нелегко, в результате чего американские военные отказались от сотрудничества с ним.

Что касается других стран, проявивших интерес к машинам Дж. Кристи, то некоторые из них реализовали идеи конструктора, но лишь частично. Так, англичане на основе изучения закупленного М1931 разработали и в 1939 г. запустили в производство крейсерский танк Mk.III (A13 Mk.I). От Дж. Кристи использовалась конструкция ходовой части (при этом британская машина была чисто гусеничной) и моторно-трансмиссионного отделения. Дальнейшим развитием этого крейсерского танка стали его модификации A13 Mk.II и A13 Mk.III.

Сборка танков М1931 в мастерской фирмы Кристи, 1930 г. Машины предназначаются для Советского Союза и Польши — их конструкция была одинаковой (ЯМ)

Поляки пытались купить танк Дж. Кристи M1928 и даже подписали с конструктором контракт на изготовление одной машины. Однако договор не был выполнен, и Дж. Кристи пришлось вернуть польской стороне выплаченные деньги. Но основываясь на полученных материалах, польские конструкторы разработали и построили опытный колесно-гусеничный танк 10ТР, испытания которого начались в 1938 г. После начала Второй мировой войны построенный образец 10ТР поляки уничтожили.

Единственной страной, в которой колесно-гусеничные танки Дж. Кристи не только «прижились», но и стали ударной силой механизированных войск, стал Советский Союз.

18 июля 1929 г. Революционно-военный совет (РВС) СССР принял за основу документ с емким названием «Система танко-тракторно-автоброневоружения Рабоче-Крестьянской Красной армии», определивший направления развития советских танковых войск на ближайшую пятилетку.

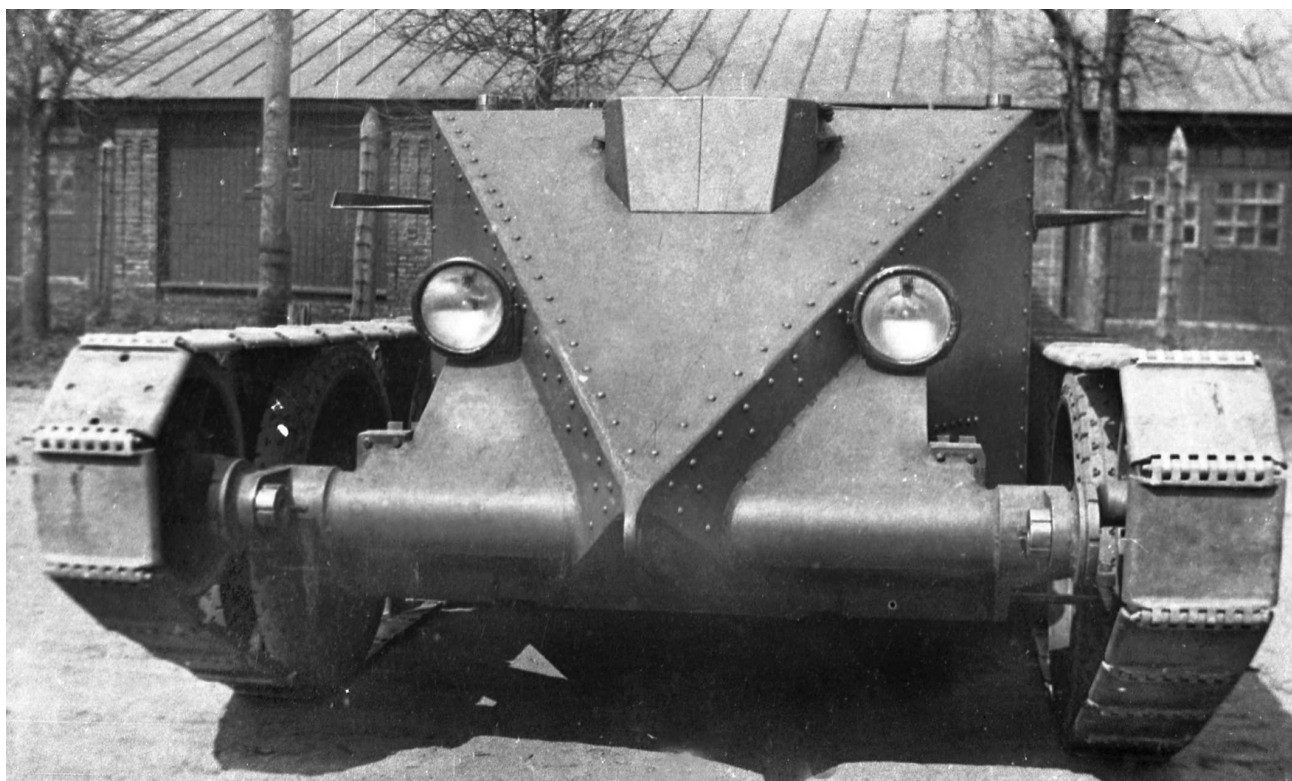
Согласно первоначальному проекту системы, на вооружении армии предлагалось иметь: колесно-гусеничную танкетку массой до 3,5 т, малый танк, который рассматривался как «ударное средство механи-

зированных соединений» массой не более 7,5 т, средний танк в 16 т и большой (тяжелый) танк. Причем в пункте по малому отмечалось, что «в опытном порядке сконструировать также колесно-гусеничный малый танк... с допуском веса до 8 т, скоростью на колесном ходу 45 км/ч и радиусом действия на колесном ходу 300 км».

Упоминание в документах колесно-гусеничного хода не случайно. В 1920-е г. создание таких машин было весьма популярно — ресурс гусениц в то время был небольшой, да и скорость движения на них тоже. А использование колесного хода позволяло не только сохранить гусеничные цепи, но и повысить мобильность бронетехники. В 1921–1928 г. в Великобритании, США, Франции и Чехословакии были изготовлены и испытаны различные образцы колесно-гусеничных танков. А так как после окончания Первой мировой войны финансирование заказов на вооружение в большинстве стран сильно сократили, фирмы-производители активно рекламировали свои новинки, рассчитывая на заказы других государств.

Военное руководство СССР внимательно следило за различным зарубежными военными новинками, в том числе и за колесно-гусеничными машинами, вызывавшими

Танк M1931 перед началом испытаний в Советской Союзе, вид спереди. Май 1931 г. Смотровая щель в люке механика-водителя отсутствует (АА)



**Танк М1931 перед
началом испытаний,
вид справа.
Май 1931 г.
Возможно,
фотография
сделана
на территории
военного склада
№ 37, который
находился в районе
современной улицы
Бирюзова в Москве
(АА)**

у советских специалистов значительный интерес. Так, в справке «Об автобронестроении», направленной начальником Штаба Красной армии М.Н. Тухачевским народному комиссару по военным и морским делам СССР К.Е. Ворошилову 7 июня 1927 г. говорилось:

«Ввиду крайнего бездорожья территории СССР, Штаб РККА считает необходимым постепенный переход от автобронемашин колесных к колесно-гусеничным.

Работы по конструированию колес-гусеничных автомобилей за границей ведутся интенсивно (машина «Шеньет» завода Сен-Шамон, американская машина Кристи, машина завода Шкода «Брейфельд-Данек» и т. д.).

В ноябре 1926 г. Артиллерийским Комитетом было дано задание Орудийно-Арсенальному тресту на разработку колесно-гусеничного танка. Работы в настоящее время находятся на стадии разработки чертежей, иных работ не производится»¹.

Так что ничего удивительного в том, что в программе автоброневоружения РККА речь идет о создании колесно-гусеничных машин. Более того, Советский Союз закупил два колесно-гусеничных шасси КН (в документе они именуются «Брейфельд-Данек»). Они разрабатывались чехословацкой фирмой Breitfeld-Danek с 1923 г., и к 1930 г. было изготовлено несколько образцов (КН-50, КН-60 и КН-70), различавшихся мощностью двигателя. Один вы-

полнили в качестве танка (с башней и вооружением), а остальные — как тягачи. У этих машин колеса устанавливались по бокам, и опускались на землю при движении на колесном ходу, гусеницы при этом вывешивались. Советский Союз закупил два тягача (КН-50 или КН-60), но подробностей об их испытаниях у нас в стране найти пока не удалось. Подтверждением наличия таких машин в Советском Союзе служит распоряжение, направленное начальником артиллерийского управления РККА начальнику военного склада № 37 23 октября 1928 г. сказано:

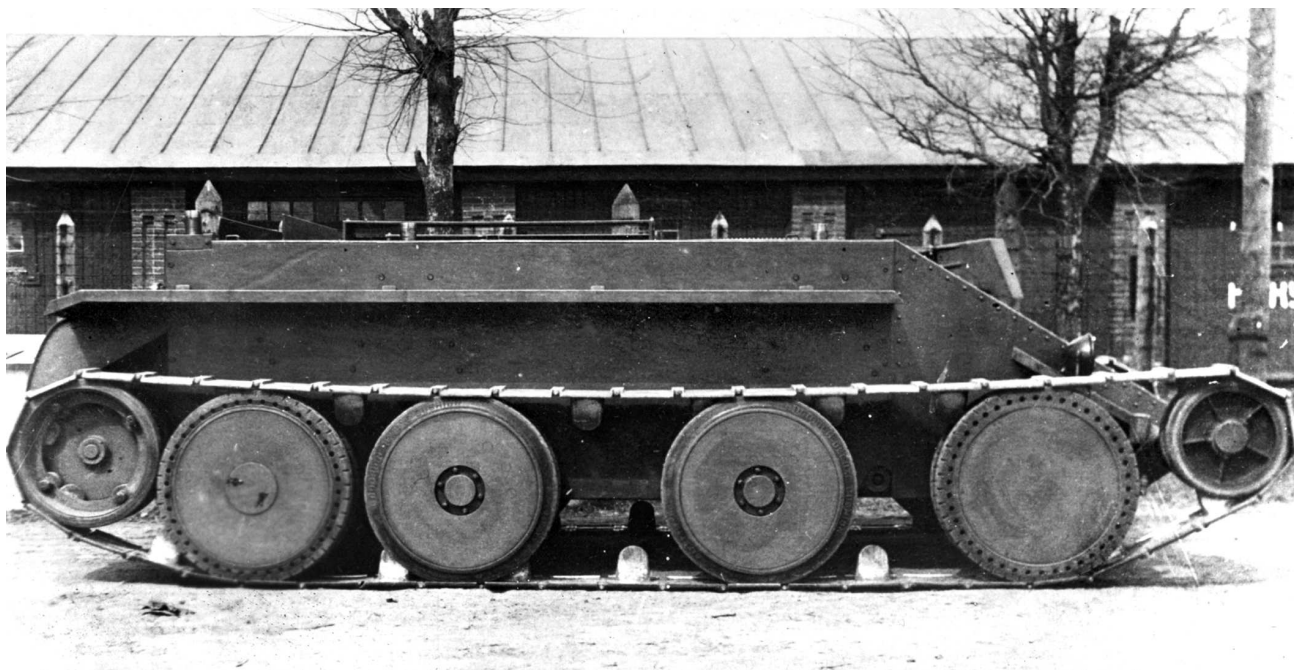
«С получением сего предлагаю приступить к подготовке для испытаний пробегом нижеследующих машин:

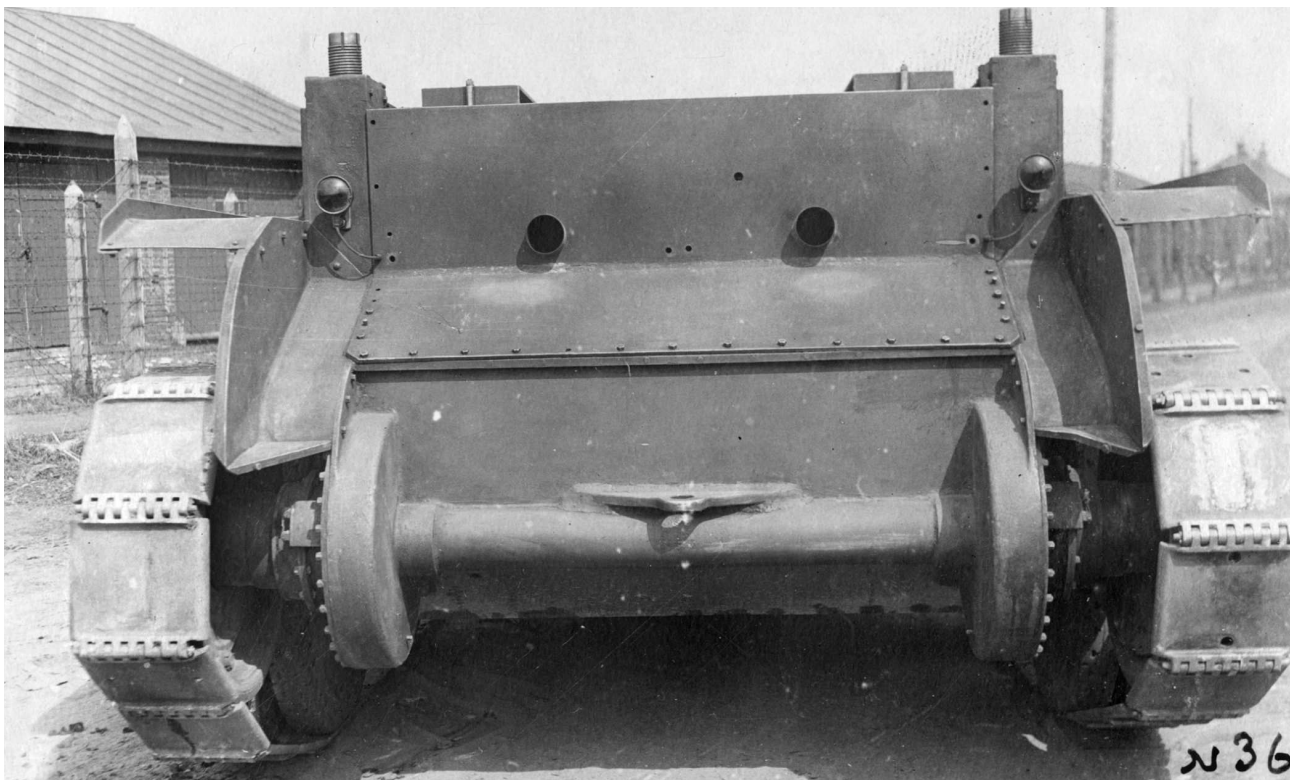
- 1). Колесно-гусеничных машин «Шкода» — 2 шт.,
- 2). Трактор «Катерпиллер-30» — 1 шт.,
- 3). Трактор «Коминтерн» подрезиненный — 1 шт.»².

В документах по разработке программы автотракторного вооружения, датированных январем 1929 г., среди характеристик рассматриваемых образцов иностранной техники, фигурируют английские и фран-

¹ Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф.74. Оп.2. Д.105. Л.49.

² Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 20. Оп. 21. Д. 7. Л. 30.





цузские колесно-гусеничные машины, а также два образца Дж. Кристи — 4-осная амфибия и «Кристи 9-тонный» (так обозначался танк М1921 в ряде советских публикаций того времени¹). Таким образом, информацией о зарубежных колесно-гусеничных машинах в СССР располагали.

Но при разработке программы автоброневоружения стало понятно, что силами своих конструкторских и инженерных кадров с проектированием новых образцов бронетехники не справиться. Поэтому наиболее многообещающим путем обеспечения Красной армии современными образцами вооружения рассматривалась возможность их закупки за рубежом. Так, в постановлении Политбюро ЦК ВКП (б) «О состоянии обороны СССР» от 15 июля 1929 г. говорилось:

«...6. а). РВС СССР усилить взятый темп работ по усовершенствованию техники Красной Армии. Наряду с модернизацией существующего вооружения, добиться в течение ближайших двух лет получения опытных образцов, а затем и внедрения их в армию, современных типов артиллерии..., крупнокалиберных пулеметов, химических средств борьбы, всех современных типов танков, бронемашин и прочее, для чего считать целесообразным

всемерное использование заграничного технического опыта и помощи, а также приобретение наиболее нужных опытных образцов...

г). Иметь к концу пятилетия в армии мирного времени в строю 1500 танков, создать резерв, вступающим в строй с началом войны в 1500–2000 танков, иметь запас в 1500–2000 танков. В соответствии с этим промышленность обязана подготавливаться к обеспечению постоянного действия указанного количества танков во время войны»².

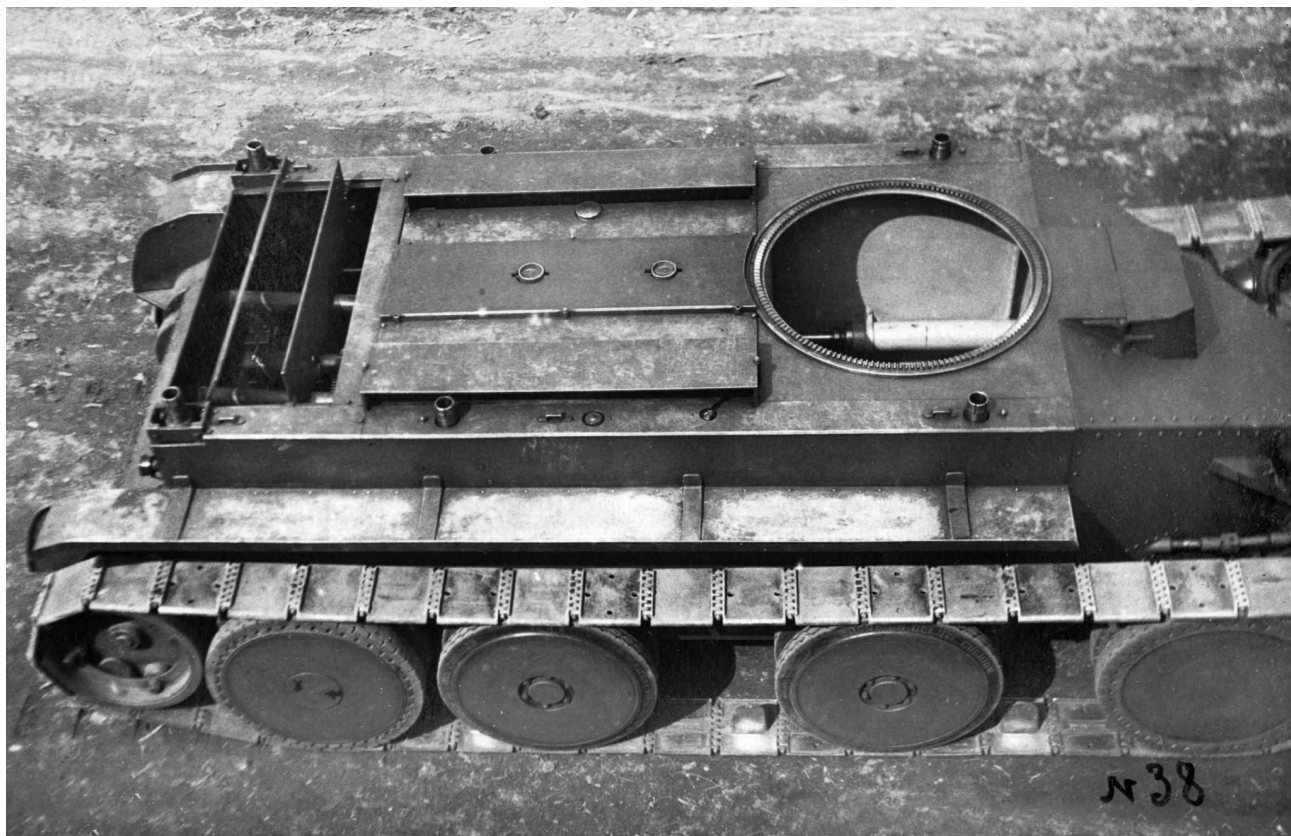
3 ноября 1929 г. создается Управление по механизации и моторизации Рабоче-Крестьянской Красной армии (УММ РККА). На него возлагались руководство формированием, боевой и технической подготовкой, службой механизированных частей, а также вопросы снабжения армии бронетанковой и автотракторной техникой. Начальником управления назначили командарма 1-го ранга И.А. Халепского.

Не прошло и месяца, как руководство УММ РККА, оценив ситуацию с танкострое-

Танк М1931 перед началом испытаний, вид сзади. Май 1931 г. Обратите внимание на буксирное приспособление, приваренное к заднему кормовому листу корпуса (АА)

¹ Атлас танков и бронемашин. Ленинград, 1932. С. 24.

² РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 162. Д. 7. Л. 106–107.



Танк М1931 перед началом испытаний, вид сверху. Май 1931 г. Внутри машины виден кожух, в котором размещена горизонтальная пружина подвески переднего опорного катка (АА)

нием в СССР, сообщило руководству страны о том, что уровень отечественной промышленности не позволит выполнить столь сложную задачу. В выпущенном 5 декабря 1929 г. постановлении Политбюро ЦК ВКП (б) «О выполнении танко-строительной программы» говорилось:

«1. К настоящему времени на вооружении РККА имеется только тип танка Т-18..., производство которого установлено на заводе «Большевик».

2. Т-18 не отвечает современным требованиям к данному типу танков.

3. Кроме Т-18 других конструкций не имеется.

4. Пятилетняя программа тракторостроения и моторостроения не увязана с танкостроением и удовлетворением потребностей армии в танках и мощных тракторах. Не проработано обеспечение танкостроения броней и моторами, нет достаточных конструкторских сил...

5. Обеспечение выполнения установленной Политбюро программы танкостроения (15.07.1929 г.) требует:

а) форсированного решения всех вопросов, связанных с производством танков и тракторов (броня, мотор, сталь и т. д.);

б) скорейшее получение отвечающих современным требованиям типов и образцов танков...

6. Командировать за границу авторитетную комиссию из представителей ВСНХ, и Наркомвоенмора и возложить на нее задачу:

а) выбор и закупку типов и образцов танков;

б) выяснения возможностей получения техпомощи и конструкторов.

Закончить работу не позже 1.04.1930 г.

7. Программа танкостроения должна быть выполнена к концу 1932/33 г.¹

В соответствии с этим документом уже 6 декабря 1929 г. было принято решение для ознакомления с образцами зарубежной бронетанковой техники и их закупки отправить за границу специальную комиссию под руководством начальника УММ РККА И.А. Халепского. 19 декабря 1929 г. началь-

¹ История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР, 1900–1963: Документы и материалы. Т. 3. Ч. 1. Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1927–1937). Москва, 2008. С. 388–389.

ник Штаба РККА Б.М. Шапошников направил нарком по военным и морским делам СССР К.Е. Ворошилову служебную записку об организации этой поездки, в которой сообщил:

«...Типы танков и страны.

Средний танк. Наиболее желательным для приобретения типом является «Виккерс» 1927 г. на колесно-гусеничном ходу (Англия). По Америке — «Д. Кристи» (модель 1940 г.) и «Медиум ТС» (модель 1927 г.), оба на колесно-гусеничном ходу, в крайнем случае, последний тип на гусеничном ходу. В Америке можно поставить вопрос о приобретении партии средних танков»¹.

В этом документе вновь высказывается предпочтение закупить именно колесно-гусеничные образцы, причем в другом пункте Б.М. Шапошников особо отмечал, что «покупка среднего танка без чертежей и техни-

ческой помощи проблемы перенесения постройки у нас типа танка не решает».

Также интересно, что в записке уже фигурирует танк Дж. Кристи M1928 (он упомянут под индексом M1940, под которым его рекламировал сам конструктор) — то есть, к моменту отправки комиссии И.А. Халепского за границу про эту машину знали, и она рассматривалась как один из объектов возможной покупки. Упомянутый в записке «Виккерс» 1927 г. — это колесно-гусеничный танк Medium Tank Mk.I, имевший опускаемые спереди и сзади тележки колесного хода (конструкция этой машины оказалась неудачной, и от его приобретения советские представители отказались).

Не совсем понятно, что скрывается за обозначением «Медиум ТС». Возмож-

Танк Кристи перед испытаниями на колесном ходу, май 1931 г. Гусеницы сняты, уложены на надгусеничные полки и закреплены тремя ремнями (АА)

¹ РГВА. Ф. 31811. Оп. 1. Д. 28. Л. 2.





Во время движения на колесах танк развернуло поперек дороги. Май 1931 г. Слева виден фрагмент надписи «Посторонним проезд запрещен» — вероятно, фото сделано у ворот склада № 37 в Москве (АА)

но, речь шла о среднем танке Medium Tank T1, но он был чисто гусеничным. Видимо недостаток информации о том, какой ход имеет машина, и послужил добавлением в справку Шапошникова фразы «в крайнем случае, последний тип на гусеничном ходу», причем она дописана в документе от руки.

30 декабря 1929 г. комиссия И.А. Халепского отбыла за границу, имея задачу приобрести 23 образца танков, бронемашин, тракторов, тягачей и автомобилей. После посещения Германии, Чехословакии, Франции и Великобритании, она отбыла за океан в США. Здесь предполагалось закупить легкие танки T1E1 фирмы Cunningham и Дж. Кристи, а также грузовики фирм «Мореланд», «Тимкен» и «Колеман».

При испытании машин T1E1 оказалось, что их скорость ниже, чем у уже закупленных английских танков «Виккерс» 6-тонный, а цена — выше. Кроме того, компания Cunningham выдвинула неприемлемые для советской стороны условия: 50% предоплаты от полной суммы заказа, и 50% при сдаче, а также приобретение партии не менее чем из 50 машин. После этого комиссия И.А. Халепского направилась к Дж. Кристи.

К этому времени дела конструктора находились на подъеме — выше уже говорилось, что после демонстрации танка M1928 им заинтересовались как американские военные, так и зарубежные заказчики. Так, еще в 1929 г. Дж. Кристи посетил представитель Военного института инженерных исследований Польши капитан М. Русинский, который ознакомился с проектом M1928. Машина заинтересовала польских военных, и в марте 1930 г. они заключили с Дж. Кристи контракт на изготовление одного образца по типу M1928. Сумма сделки составила 123,5 тыс. долларов (30 за сам танк, 3,5 за запасные части к нему и 90 за права на выпуск этих машин в Польше).

7 апреля 1930 г. произошла первая встреча И.А. Халепского с Д. Кристи в офисе компании Amtorg Trading Corporation (сокращенно Амторг). Акционерное общество Амторг было организовано в 1924 г. как посредник для осуществления торговых экспортно-импортных операций между Советским Союзом и США (дипломатических отношений между странами тогда еще не было).

В ходе разговора Дж. Кристи сообщил, что сейчас у него готовых танков нет,



старый (речь идет о М1928) разобран, а новый еще только в работе. Он сразу запросил с советских представителей 200 тыс. долларов, и за эту сумму был готов предоставить техническую информацию и права на постройку трех типов танков — М1940 (он же М1928), амфибии М1924 и 6-дюймовой самоходной установки (вероятно М1920), при этом в протоколе встречи указано, что «последние два, по-видимому, устаревшие (амфибии 6 лет)»¹. Кроме того, Дж. Кристи уведомил И.А. Халепского о том, что «им уже проданы права на танк Японии² и Польше — последней только что». Понятно, что последним заявлением конструктор «набивал себе цену» — в ходе дальнейших переговоров он использовал такой прием не раз. Советская сторона проявила основной интерес к танку М1928, а точнее к его модернизированному варианту, над которым в то время работал конструктор.

8 апреля Дж. Кристи приехал вместе с финансовым директором своей компании Д. Тиффани и сообщил, что они готовы изготовить для СССР «два образцовых танка его конструкции», а также оказать техническую помощь по производству этих машин в СССР.

10 апреля комиссия И.А. Халепского посетила фирму U.S. Wheel Track Layer Corporation, где обсуждались условия предстоящего контракта. Предполагалось поставить Советскому Союзу два «колесно-гусеничных шасси... вместе с броней и башней» по цене 30 тыс. долларов за каждое, при этом 50% суммы выплачивалось сразу после подписания заказа. После изготовления и испытания машин заключался договор на 100 тыс. долларов за права на производство танков на территории СССР на 17 лет, и передачу полных детальных производственных чертежей. Кроме того, Дж. Кристи обязался «передавать материалы обо всех улучшениях (усовершенствованиях) в конструкции [танка] в течение 10 лет».

Впоследствии, до конца апреля 1930 г., И.А. Халепский несколько раз встречался с Дж. Кристи и Д. Тиффани, обсуждая различные вопросы предстоящего контракта. Небезынтересно упомянуть некоторые из них.

После того, как ленивец приварили, была предпринята попытка вновь продолжить испытания на гусеницах — но через 500 м движения он вновь отломился. 20 мая 1931 г. (АА)

¹ РГВА. Ф. 31811. Оп. 1. Д. 38. Л. 304.

² Весной 1925 г. Дж. Кристи продал Японии чертежи амфибии М1924.

Так, И.А. Халепский попросил конструктора «доставить письменное официальное разрешение из Вашингтона на право экспорта упомянутых машин», на что тот ответил:

«Как правило, вообще никаких разрешений на экспорт этих машин не требуется, ибо у меня имеется одно общее разрешение Правительства на продажу этих машин в Европу, и я считаю этого достаточным и для экспорта в СССР. Но если Вы так настаиваете, то прошу написать сейчас небольшое письмо с просьбой получить для Вас такое разрешение, и завтра я предполагаю быть в Вашингтоне, где и достану требуемое Вами разрешение»¹.

И действительно, 21 апреля И.А. Халепскому показали телеграмму помощника военного министра США Д. Мозли, в которой было сказано, что «военный департамент не возражает против продажи Амторгу двух шасси Кристи». Таким образом, информация о том, что танки Дж. Кристи были вывезены в СССР под видом сельскохозяйственных тракторов, является не более чем мифом.

И.А. Халепского очень заинтересовал договор с Польшей, и он спросил у Дж. Кристи, имеется ли в этом документе пункт,

запрещающий продажу танков другим европейским странам. Кроме того, советский представитель хотел оговорить в предстоящем контракте пункт, согласно которому никакая третья сторона не могла бы запретить продажу в СССР машин Дж. Кристи. Конструктор ответил следующее:

«Да, имеется [пункт], воспрещающий нам продажу следующим государствам: Чехословакии, Румынии, Югославии и др. мелким Балканским государствам, для которых Польша выговорила специальную монополию на право продажи, но Россия не вошла в этот список ограничений...

...Если бы какая-нибудь из стран протестовала бы против продажи Вам (то есть Советскому Союзу. — *Прим. автора*) танков, то мы в праве расторгнуть с ней договор, и вернуть деньги обратно. Мы дали исключительную монополию Польше лишь потому, что она расплакалась перед нами о своей бедности и уговорила нас тем, что она более близка и знакома с этими государствами и поэтому для нас будет меньше риска торговать через них»².

**Дальнейшие
испытания велись
на колесах —
буксировка
танка Кристи,
застывшего
на дороге.
Июнь 1931 г. (АА)**

¹ РГВА. Ф. 31811. Оп. 1. Д. 38. Л. 311.

² РГВА. Ф. 31811. Оп. 1. Д. 38. Л. 315.

