



70 лет Великой Победы!

О. В. ДОРОШКЕВИЧ, В. В. ЛИКСО

ТАНКИ

ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ



УДК 623.438.3(091)(031)
ББК 68.513.11-1я20
Д69

Серия «70 лет Великой Победы!» основана в 2014 году

Дорошкевич, Олег Витальевич.

Д69 Танки Великой Отечественной войны / О. В. Дорошкевич, В. В. Ликсо. — Москва : АСТ, 2015 — 256 с.: ил. — (70 лет Великой Победы!)

ISBN 978-5-17-086236-8.

Великая Отечественная война самая масштабная и кровопролитная в истории России и мира в целом. Противоборствующие стороны имели в своем арсенале множество смертоносных видов вооружения, одним из которых являлись танки: видимо, не зря эту войну так и назвали — война моторов. И если Первая мировая стала для танков боевым крещением, то Вторая мировая война явилась для них настоящим экзаменом, в ходе которого они доказали, что по праву носят звание основной ударной силы на полях сражений.

В настоящем издании приводятся сведения об истории создания бронетанковых войск, конструктивных особенностях, боевом применении и эволюции танков СССР, Германии и их союзников. Описание каждой боевой машины сопровождается многочисленными иллюстрациями, а также таблицами с техническими характеристиками. Кроме того, в книге содержатся уникальные фотографии боевых действий, позволяющие наглядно представить самые распространенные во время этой войны образцы боевой техники.

Издание будет интересно как для тех, кто интересуется военной историей, так и для широкого круга читателей.

УДК 623.438.3(091)(031)
ББК 68.513.11-1я20

© Оформление, обложка, иллюстрации
ООО «Харвест», 2014.

Дизайн обложки Резько И. В.

© ООО «Издательство АСТ», 2015

ISBN 978-5-17-086236-8

ВВЕДЕНИЕ

Первая мировая война стала дебютом танков, в некоторые эпизоды этой войны достаточно успешным, иногда откровенно провальным. Тем не менее окончание войны застало военных аналитиков в полном замешательстве в плане дальнейшего развития танковых войск и танковой промышленности. Сразу после войны военные всего мира пытались перевооружиться легкими танками, вооруженными в то время чаще всего пулеметами. Тяжелые же танки были преданы забвению.

Как бы активно ни развивался тот или иной вид боевой техники в мирное время, по-настоящему оценить достигнутое позволяет только война: именно она оценивает, в чем были допущены ошибки и просчеты. И если поля сражений Первой мировой войны стали местом боевого крещения нового оружия — танков, то Вторая мировая явилась для танков подлинным экзаменом, в ходе которого им надлежало доказать обоснованность своих притязаний на роль основной ударной силы сухопутных армий, оправдать все выданные авансы. И если говорить о танках в целом, как о виде боевой техники, то заранее отметим, что экзамен был выдержан с честью. После Второй мировой войны все сомнения относительно их исключительно высокой боевой эффективности и огромного значения в современных войнах просто отпали, хотя итоги применения танков различными воевавшими государствами были различными и далеко не везде они смогли проявить себя в полной мере.

Вторая мировая война стала не только суровым экзаменатором, но и послужила сильнейшим катализатором развития как самих танков, так и теории и практики их боевого применения. За шесть лет мировое танкостроение и военная наука прошли путь, на который в мирных условиях понадобились бы многие и многие десятилетия. За этот сравнительно короткий период времени на свет появилось много выдающихся образцов новой военной техники, что делает годы Второй мировой, пожалуй, самым интересным этапом в истории танка, надолго предопределившим пути дальнейшего развития.

ТАНКИ И САУ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА
И ГЕРМАНИИ

Советские бронетанковые войска были обязаны колоссальному напряжению огромных масс советских рабочих, создавших и обслуживавших запросы внушительной военной промышленности. К моменту нападения Германии на СССР советские бронетанковые силы насчитывали более 20 000 танков, что превышало численность танкового парка всех остальных стран мира вместе взятых. Это был весьма весомый аргумент в стратегической диспозиции перед началом войны. Тем не менее считается, что неготовность Красной Армии к оборонительной войне и ряд других вытекающих причин привели к тому, что к концу 1941 года практически все они были потеряны, и лишь ценой невероятных усилий удалось предотвратить катастрофу и исправить положение. Советские танкостроители накануне войны и в ее годы создали целый ряд прекрасных образцов бронетехники, а советская промышленность сумела обеспечить фронт необходимым ее количеством. Не нужно много слов — Советский Союз одержал победу, а бронетанковые войска внесли в это свой весомый вклад.

Германия начала Вторую мировую войну на Западе (для нанесения смертельного удара по

Польше особо мощных бронетанковых сил не требовалось), не имея в области бронетехники ни количественного, ни качественного превосходства (около 2600 танков против 3800 машин французской и английской армий). Но за счет массированного использования, лучшей организации, хорошо налаженного взаимодействия с другими видами вооруженных сил, а также более высокого уровня подготовки личного состава немецкая армия добилась блестящей победы, наглядно доказав, что умелое и грамотное применение бронетанковых войска имеет огромное, а зачастую и решающее значение.

Для нападения на Советский Союз германское командование выделило порядка 3350 танков, из которых на долю средних приходилась примерно половина. Но даже такое качественное усиление танкового парка вермахта не могло гарантировать успеха, ведь теперь немецким вооруженным силам впервые пришлось столкнуться не только с подавляющим количественным преимуществом, достигнутым, правда, за счет огромного числа легких танков Т-26 и БТ, но и не менее ошеломляющим качественным превосходством советских танков — Т-34 и КВ на

голову превосходили лучших немецких соперников.

И опять лишь выучка экипажей и исключительно умелое использование бронетанковых войска позволили до поры до времени добиваться успехов. Но так не могло продолжаться долго, и, прекрасно понимая это, немцам не оставалось ничего другого, кроме как за счет выпуска новых типов танков попытаться переломить ситуацию. И это им удалось. Появившиеся на свет в 1942 году «Тигры» и «Пантеры» при всех своих недостатках представляли собой превосходные образцы конструкторской мысли и позволили бронетанковым силам вермахта добиться на время качественного превосходства в материальной части. Но неблагоприятное развитие общей ситуации на фронте и ограниченность ресурсов (за годы войны промышленность Германии смогла дать фронту только около 47 000 танков и САУ — против примерно 110 000 советских) не позволили германским войскам извлечь из этого ощутимых выгод — остановить лавину Красной Армии, на которую работал наконец развернувшийся на полную мощь колосс советской военной промышленности, уже было просто невозможно.

ТАНКИ СССР

ЛЕГКИЙ ТАНК «РУССКИЙ РЕНО»

К концу первой мировой войны танки, наглядно продемонстрировав свои недюжинные возможности, прочно заняли достойное место на поле боя. В 1918 году они появились и на территории России — в составе армий Белого движения и войск интервентов.

Отсутствие подобной боевой техники в Красной Армии (количество трофейных машин было очень невелико) ощущалось достаточно остро, и оттого решение о создании собственного танка выглядело абсолютно обоснованным. Разработать свою конструкцию

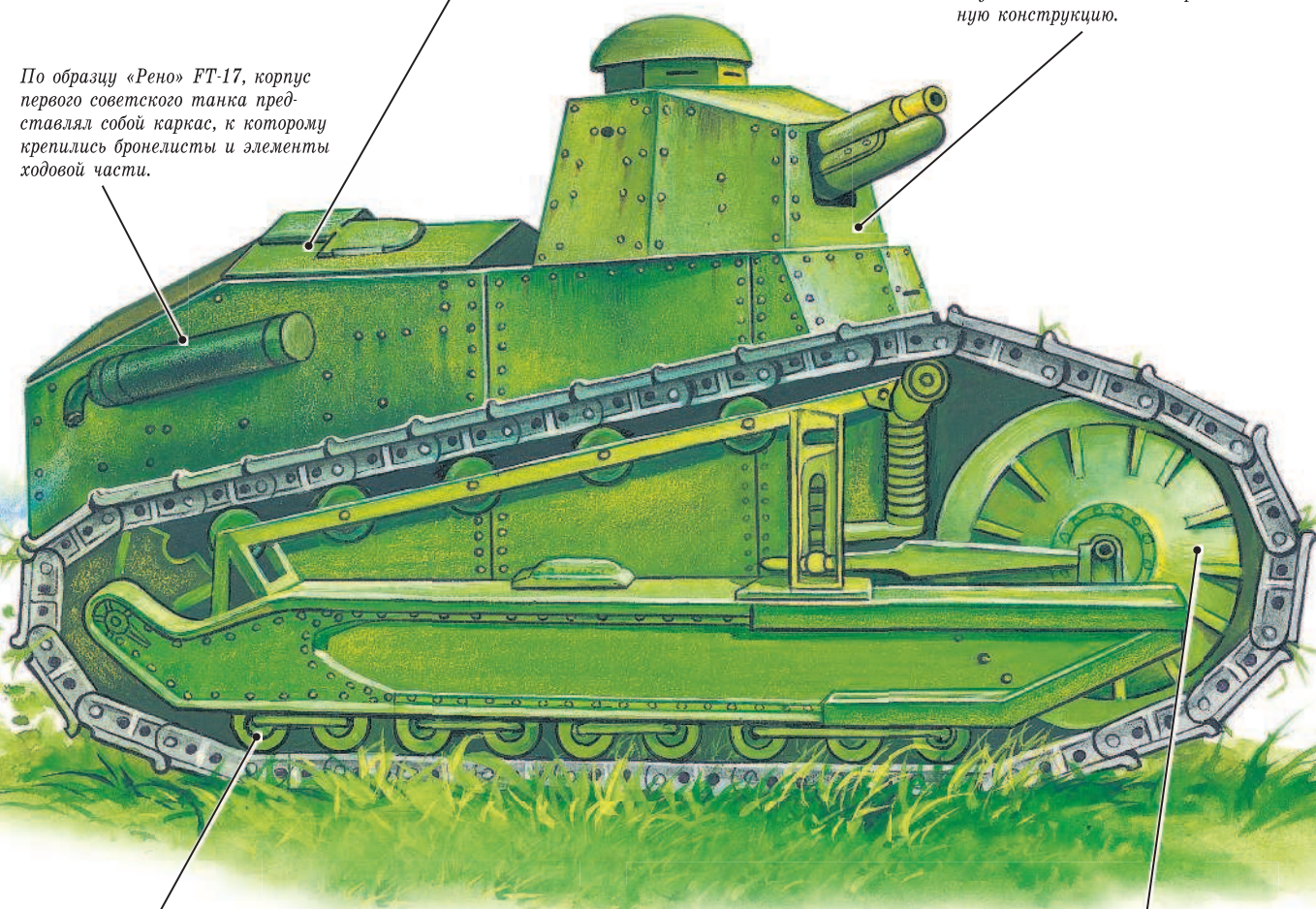
в условиях страшной разрухи было нереально, поэтому в качестве прототипа для первого советского серийного танка был выбран легкий французский «Renault» FT-17 — лучший и к тому же наиболее простой танк того времени, захваченный красноармейцами в

▼ «Русский Рено».

В моторно-трансмиссионном отделении располагались автомобильный двигатель, четырехскоростная коробка передач, бортовые фрикционы и двухступенчатые бортовые передачи.

В отличие от FT-17 башня «Русского Рено» имела каркасную конструкцию.

По образцу «Рено» FT-17, корпус первого советского танка представлял собой каркас, к которому крепились бронелисты и элементы ходовой части.



Подвеска танка «Русский Рено» практически полностью копировала подвеску прототипа.

Ведущее колесо большого диаметра помогало танку преодолевать вертикальные препятствия и выбираться из рвов.



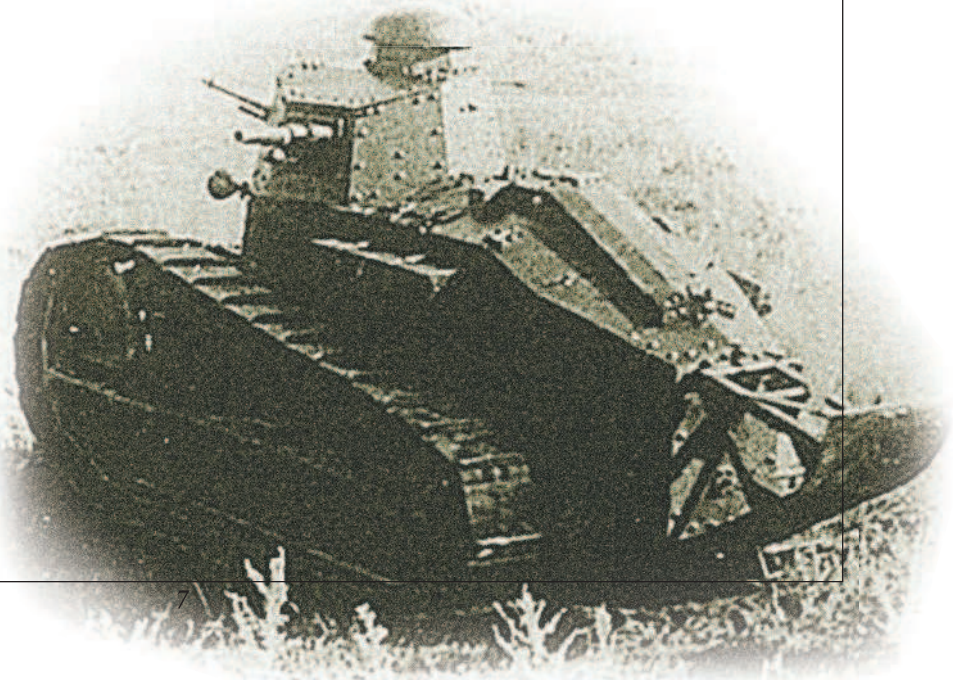
бою с войсками генерала Деникина на Украине в марте 1919 года. Машину отправили в Москву в качестве подарка В. И. Ленину, который и дал указание организовать производство аналогичной советской техники.

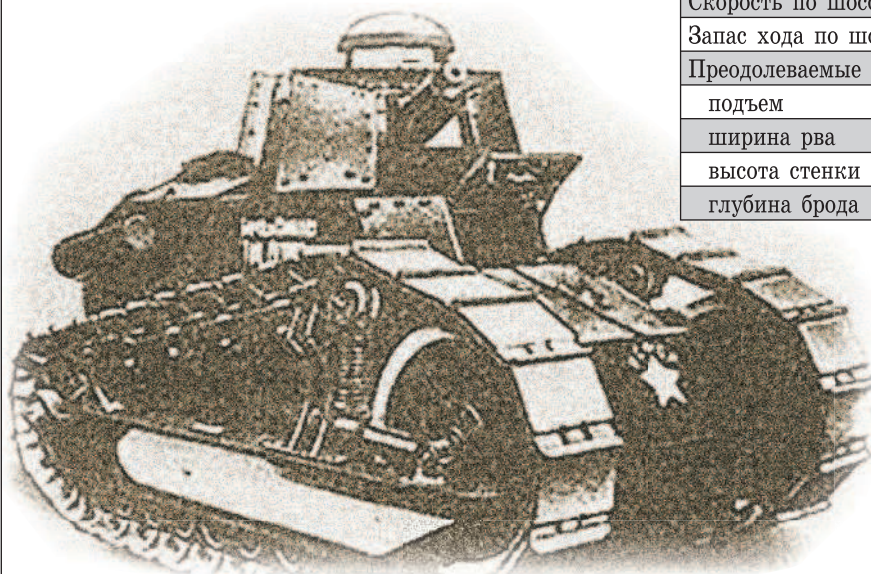
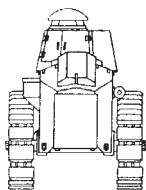
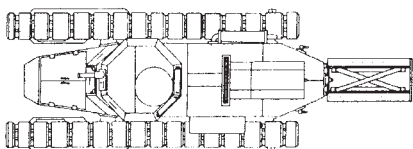
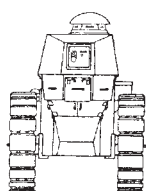
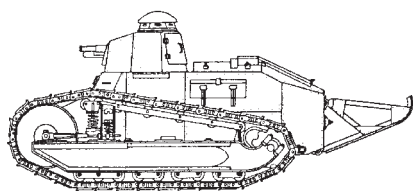
Осенью 1919 года разобранный и неполностью комплектный трофейный танк «Renault» FT-17 был отправлен на завод «Красное Сормово». Специалисты из технического бюро за сравнительно короткое время, с сентября по декабрь 1919 года, разработали чертежи новой машины. Слово «новой» здесь не является преувеличением, поскольку многие, зачастую очень важные узлы и агрегаты, например коробка передач, были утеряны и их пришлось проектировать и изготавливать самостоятельно. Ввиду сложности задачи и отсутствия необходимого опыта сормовичам пришлось «скооперироваться» с рядом других предприятий страны. Так, Ижорский завод поставлял броневые листы, а московский автомобильный завод АМО — двигатели. Тем не менее, несмотря на

все многочисленные трудности, уже через восемь месяцев с момента прибытия трофейной боевой машины на завод, а точнее 31 августа 1920 года, первый советский танк под названием «Борец за свободу товарищ Ленин» покинул сборочный цех и в период с 13 по 21 ноября успешно прошел испытания.

Поскольку советская машина была очень близка к прототипу и отличалась от него лишь двигателем и фор-

мой башни, то останавливаться на ее конструкции мы не станем. Отметим лишь, что в целом по своим тактико-техническим характеристикам танк «Русский Рено», более известный по имени головной машины серии как «Борец за свободу товарищ Ленин», не уступал прототипу, а по таким параметрам, как максимальная скорость, запас хода и бронирование борта, даже превосходил его.





Технические данные танка «Русский Рено»

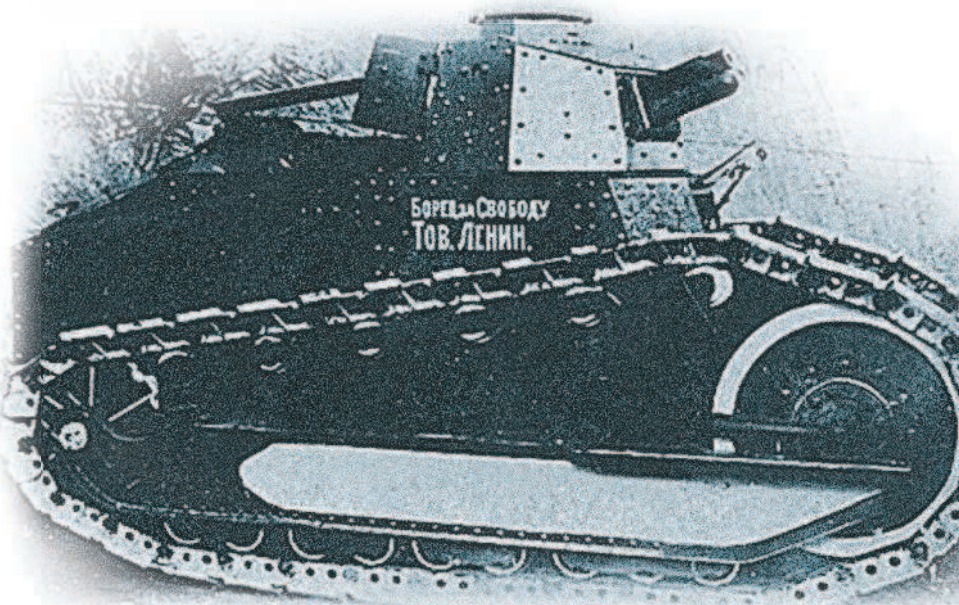
Боевая масса	7 т
Экипаж	2 человека
Броня:	
лоб корпуса	16 мм
борт	8 мм
башня	22 мм
Вооружение	37-мм пушка или 18-мм пулемет
Боекомплект	250 снарядов
Двигатель	АМО, карбюраторный, мощность 34 л. с.
Скорость по шоссе	8,5 км/ч
Запас хода по шоссе	60 км
Преодолеваемые препятствия:	
подъем	до 38°
ширина рва	1,8 м
высота стенки	0,6 м
глубина брода	0,7 м

В 1921 году вслед за головной машиной было изготовлено еще 14 танков этого типа, отдельные из которых получили собственные имена: «Парижская Коммуна», «Пролетарий», «Буря», «Победа», «Красный Борец», «Илья Муромец».

Служба «Русских Рено» в войсках, вопреки существующему мнению, героическими примерами не изобилвала, поскольку ни в каких боевых действиях гражданской войны они участия принять не успели. Имеется лишь скудная информация о том, что весной 1922 года два танка предполагалось использовать при подавлении крестьянского восстания, но из-за начавшейся распутицы (а проходимость «Русского Рено» оставляла желать лучшего) сделать этого не удалось.

Начиная с 1924 года первые советские танки стали постепенно выходить из строя, из-за чего в конце 1926 года

их пришлось подвергнуть ремонту с использованием деталей, снятых с уже списанных французских «Renault». Восстановленные таким образом машины продолжили свою службу в Московском и Ленинградском военных округах до весны 1930 года, когда вместе со своими французскими «коллегами» по приказу Реввоенсовета были выведены из состава линейных частей и отправлены на хранение.



ЛЕГКИЙ ТАНК МС-1 (Т-18)

До середины 20-х годов танковой промышленности как таковой в Советском Союзе практически не было, а на вооружении единственного танкового полка Красной Армии состояли в основном трофейные машины, оставшиеся еще со времен гражданской войны. Такое положение вещей не соответствовало духу времени и создавало угрозу обороноспособности государства, поэтому для исправления ситуации и координации работ по созданию новой бронетехники в 1924

году в системе Главного управления военной промышленности было создано специализированное Танковое бюро.

В сентябре 1926 года командованием РККА были сформулированы основные требования к новым танкам сопровождения пехоты, призванным заменить устаревшие танки «Русский Рено» и трофейные FT-17. Работы по их проектированию развернулись на базе тракторной мастерской ленинградского завода «Большевик». Именно здесь был создан первый опытный об-

разец — танк Т-16. В мае 1927 года он был отправлен на испытания, завершившиеся к 15 июня, после чего комиссия под руководством начальника снабжения РККА П. Е. Дыбенко рекомендовала внести в конструкцию танка некоторые изменения, касающиеся в основном систем двигателя, габаритов и ходовой части машины. Работы по устранению недостатков в конструкции были закончены в ноябре 1927 года, а усовершенствованный танк получил обозначение Т-18. Но

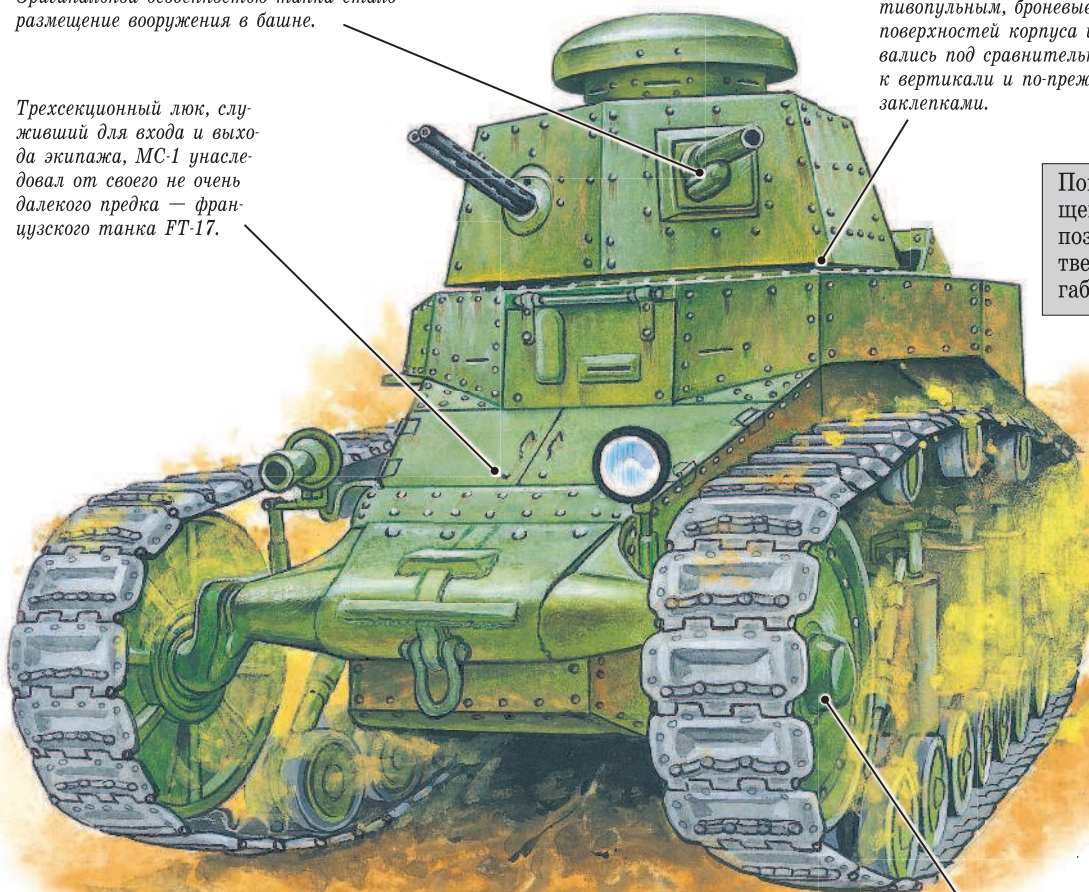
Оригинальной особенностью танка стало размещение вооружения в башне.

Трехсекционный люк, служивший для входа и выхода экипажа, МС-1 унаследовал от своего не очень далекого предка — французского танка FT-17.

Корпус и башня сохранили каркасную конструкцию, бронирование осталось противопульным, броневые листы лобовых поверхностей корпуса и башни устанавливались под сравнительно большими углами к вертикали и по-прежнему соединялись заклепками.

Поперечное размещение двигателя позволило существенно уменьшить габариты машины.

Коренной переработке, по сравнению с предшественником, подверглась ходовая часть танка.



не дожидаясь завершения конструкторских работ, лишь по результатам испытаний опытного образца, Реввоенсовет СССР 6 июля принял танк на вооружение, присвоив ему, исходя из его боевого предназначения — сопровождать в бою стрелковые подразделения, обозначение МС-1 («малый сопровождения — первый»). Он стал первым отечественным танком, запущенным в крупносерийное производство на ленинградском заводе «Большевик» в конце 1928 года. 7 ноября 1929 года первые 30 танков МС-1, построенные, кстати, на средства Осоавиахима, приняли участие в военном параде на Красной площади.

Танк МС-1 представлял собой дальнейшее развитие идей, заложенных в танке типа М, первый образец которого под названием «Борец за свободу товарищ Ленин» был изготовлен на Сормовском заводе в 1920 году. Стоит отметить прогрессивность компоновки машины. Специально созданный

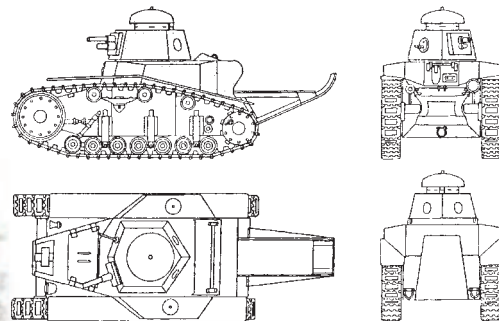
карбюраторный двигатель воздушного охлаждения имел общий картер с коробкой передач, что делало его достаточно компактным, и устанавливался поперек корпуса танка. Такое решение было использовано вновь лишь через 17 лет. Для увеличения профильной проходимости при преодолении траншей, рвов и эскарпов танк имел в кормовой части удлинитель в виде съемного кронштейна.

Но в целом МС-1 получился ненадежным, маломощным, слабо воо-

руженным и бронированным. Осенью 1929 года десять машин приняли участие в военном конфликте на КВЖД. В ходе операции семь из них вышли из строя по техническим причинам, поэтому неудивительно, что уже в конце года МС-1 подвергся модернизации. Вместо спаренных пулеметов Федорова был установлен танковый пулемет Дегтярева, несколько изменилась конструкция лобовой части корпуса. В 1930 году была переделана башня (введена ниша в ее кормовой части), повышена до 40 л. с. мощность двигателя и усовершенствована ходовая часть. Новые модификации получили обозначение МС-2 и МС-3. В 1931 году после выпуска 950 машин производство МС-1 было прекращено. Для повышения огневой мощи танка уже в 1938 году на него установили

▼ Опытный образец Т-16 во дворе завода, 1927 год.

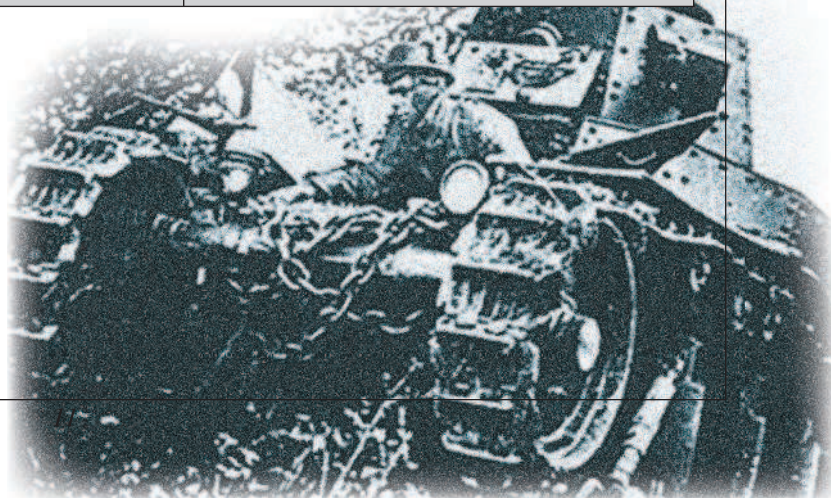




45-мм орудие; перевооруженные машины получили обозначение Т-18М. На этом возможности модернизации танка были исчерпаны.

Интересно, что, начав свой путь в войсках с боевых действий, танк и закончил его в бою. В самом начале Великой Отечественной войны танк-«ветеран» использовался в качестве неподвижных огневых точек, для чего его вооружение было модернизировано. Орудия снимались, а вместо одного устанавливались два пулемета ДТ. Огнем из капониров такие машины отражали атаки вермахта на западных границах, а также использовались в укрепленных районах на Дальнем Востоке. Более того, по причине острого дефицита боевой техники Т-18 эпизодически появлялись в боях вплоть до зимы 1941—1942 годов, когда 9 танков МС-1 в составе 150-й танковой бригады приняли участие в битве за Москву.

Технические данные МС-1 (Т-18)	
Боевая масса	5,9 т
Экипаж	2 человека
Габаритные размеры:	
длина	3500 мм (без «хвоста»)
длина	4500 мм (с «хвостом»)
ширина	1800 мм
высота	2200 мм
Броня:	
лоб корпуса	16 мм
борт	8 мм
башня	22 мм
Вооружение	37-мм пушка, 2×7,62-мм пулемета Федорова (с 1929 года — ДТ)
Боекомплект	104 выстрела, 2016 патронов
Двигатель	АМО, карбюраторный, мощность 35 л. с.
Удельное давление на грунт	0,90 кг/см ²
Скорость по шоссе	16,4 км/ч
Запас хода по шоссе	120 км
Преодолеваемые препятствия:	
высота стенки	0,55 м
ширина рва	1,8 м
глубина брода	0,8 м
подъем	35°



ТАНКЕТКА Т-27

Уже вскоре после появления на полях сражений первой мировой войны тяжелых танков, предназначенных в первую очередь для прорыва хорошо укрепленных оборонительных позиций противника, выявилась острая потребность в более легких и быстроходных бронированных машинах, способных сопровождать и поддерживать своим огнем наступающую пехоту и кавалерию в ходе развития операции. Первыми образцами таких машин стали французские «Renault» FT-17 и английские

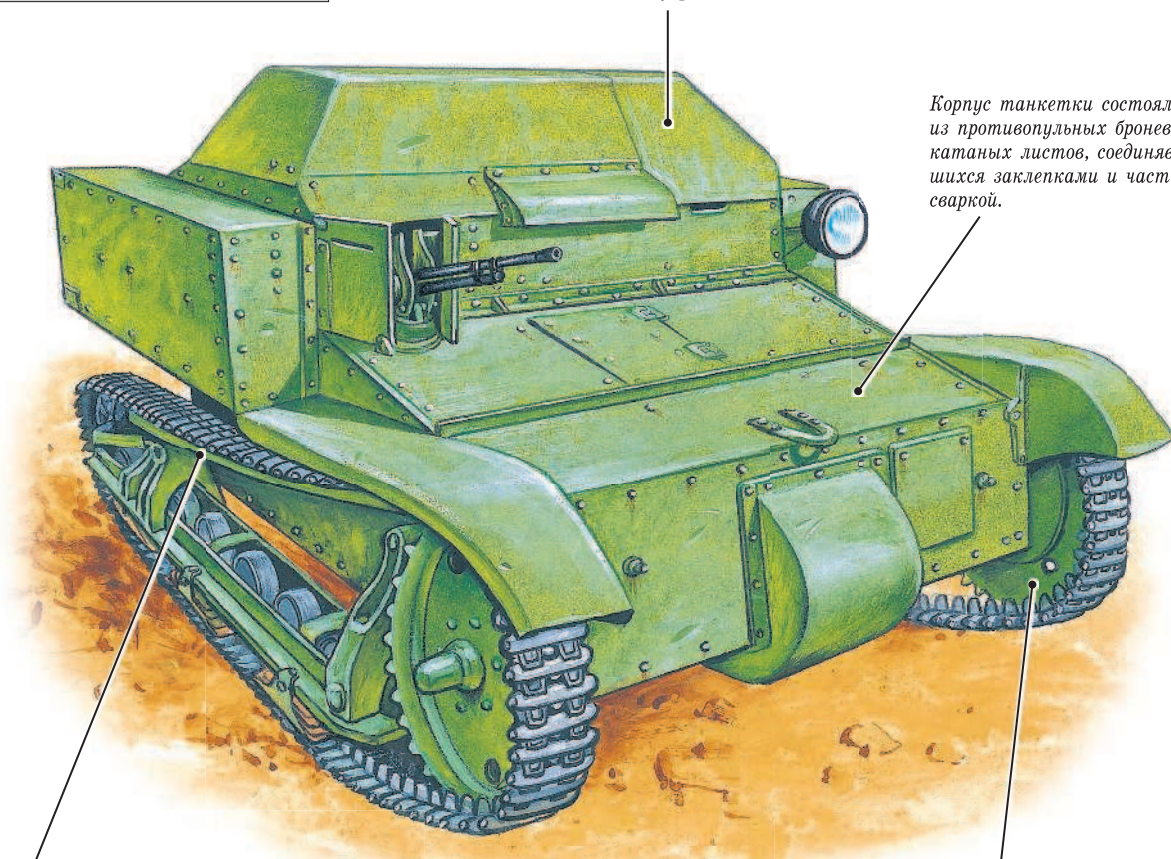
Mk A «Whippet», но и они не смогли полностью закрыть свободную нишу в широкой области применения новой боевой техники, оставив там место и для малых сверхлегких танков — танкеток. В годы первой мировой создать такую машину не успели, зато после ее завершения концепция легкой, простой и дешевой в производстве бронированной машины получила свое дальнейшее развитие и наилучшим образом воплотилась в танкетке английских инженеров Мартеля и Кардена «Carden-Lloyd» Mk VI.

Попытки создать подобную машину предпринимались во многих странах, в том числе и в Советском Союзе. Так, в 1927—1930 годах на базе танка Т-16 (предшественник МС-1) были спроектированы танкетки Т-17, Т-23 и Т-25. Они оказались неплохими для своего времени машинами, но для подготовки их к запуску в серийное производство требовалось продолжительное время и немалые средства. Более целесообразно было приобрести за рубежом лицензию на производство серийно выпускавшей-

Чрезмерно плотная компоновка машины сильно стесняла действия экипажа.

Малых габаритов удалось достичь за счет отказа от вращающейся башни и продольного расположения моторно-трансмиссионного отделения между боевым отделением и отделением управления.

Корпус танкетки состоял из противоположных броневых катаных листов, соединявшихся заклепками и частично сваркой.



Вместо традиционных поддерживающих катков использовались направляющие брусья.

Ведущее колесо располагалось спереди.

ся, уже хорошо себя зарекомендовавшей и состоявшей на вооружении армий шестнадцати государств танкетки «Carden-Lloyd» Mk VI.

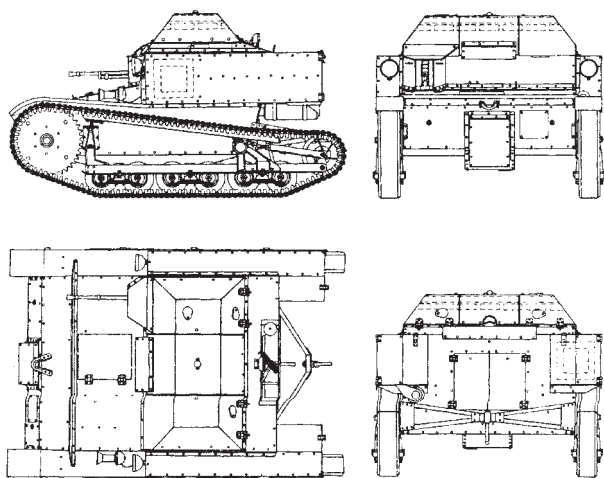
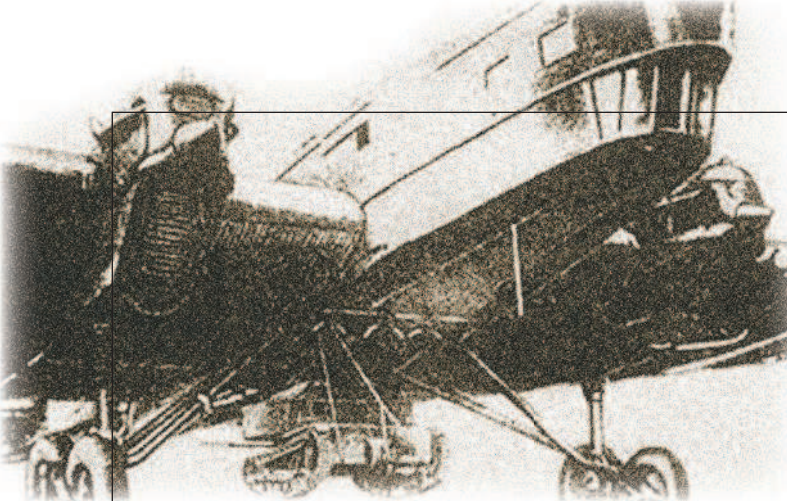
Но советские танкостроители не ограничились простым копированием английской машины. При разработке своей танкетки, получившей обозначение Т-27, конструкторы учли пожелания военных относительно ее боевых характеристик, особенности географических и климатических

условий Советского Союза, а также постарались устранить выявившиеся в процессе эксплуатации прототипа недостатки. В результате были увеличены размеры корпуса, расширена колея, изменена ходовая часть (было добавлено по паре катков), усилена броневая защита, установлена крыша. Все эти изменения привели к увеличению массы и габаритов. Кроме того, машина получила мотор, коробку передач и дифференциал с отечествен-

ного серийного автомобиля ГАЗ-АА, что позволило существенно удешевить производство.

Танкетка Т-27 была принята на вооружение Красной Армии приказом Реввоенсовета СССР от 13 февраля 1931 года и вскоре начала поступать в разведывательные подразделения механизированных войск Красной Армии. В начале 30-х годов Т-27 активно применялись в Средней Азии в боевых действиях против басмачей, причем достаточно успешно благодаря своей хорошей подвижности и отсутствию у противника противотанковых средств. Использовалась танкетка и в качестве штабной машины при сопровождении конницы. Именно на ее базе в 1930—1932 годах был создан первый в СССР огнеметный танк, а также несколько вариантов самоходных артиллерийских установок с орудиями калибра 37, 45 и даже 76 мм. Производство Т-27 было прекращено в 1933 году после выпуска 3300 единиц.





Технические данные танкетки Т-27	
Боевая масса	2,7 т
Экипаж	2 человека
Габаритные размеры:	
длина	2600 мм
ширина	2600 мм
высота	1443 мм
Броня:	
лоб, борт и корма	10 мм
крыша	6 мм
днище	4 мм
Вооружение	7,62-мм пулемет ДТ
Боекомплект	1764 патрона
Двигатель	ГАЗ-АА, карбюраторный, мощность 40 л. с.
Скорость по шоссе	42 км/ч
Запас хода по шоссе	110 км
Удельное давление на грунт	0,70 кг/см ²
Преодолеваемые препятствия:	
подъем	30°
ширина рва	1,2 м
глубина брода	0,5 м
высота стенки	0,5 м

Нельзя не упомянуть и еще об одной области применения танкетки. В 1935 году на военных маневрах было впервые продемонстрировано транспортирование Т-27, подвешенных к тяжелым бомбардировщикам ТБ-3, по воздуху. С помощью специального устройства танкетки не только подвешивались под самолетами, но и сбрасывались с малой высоты на землю.

Эксплуатация Т-27 в войсках наглядно продемонстрировала простоту

и неприхотливость машины. Однако опыт ее применения на учениях и в боях в ряде малых войн (например, между Боливией и Парагваем в 1932—1935 годах, а также между Италией и Абиссинией в 1935 году) ясно продемонстрировал, что для машин такого класса необходима вращающаяся башня с установленным в ней вооружением, способность преодолевать водные преграды вплавь, менее плотная компоновка и, в пер-

вую очередь, более высокая степень бронезащиты.

Тем не менее хотя танкетки Т-27 не отвечали предъявлявшимся к боевым машинам требованиям уже в начале 30-х годов, летом 1941 года им снова пришлось идти в бой, уцелеть в котором шансов практически не было. Последний раз они использовались в декабре во время сражения под Москвой и при высадке десанта в Керчи.



ЛЕГКИЙ ТАНК Т-26

15 июля 1929 года ЦК ВКП(б) вынес постановление «О состоянии обороны СССР», выполняя которое советские конструкторы приступили к разработке дешевого в производстве и простого в обслуживании основного танка общевойсковых соединений, предназначенного для непосредственной поддержки пехоты на поле боя. Первыми отечественными танками этого класса были Т-18, Т-19 и Т-20, которые и должны были стать в ближайшем будущем основными танками Красной Армии. Однако серьезные проблемы с доводкой этих машин привели к тому, что было принято решение взять в качестве образца английский легкий танк «Виккерс 6-тонный» («Vickers-E»).

28 мая 1929 года закупочная комиссия, возглавляемая начальником Управления механизации и моториза-

► *Танк Т-26 образца 1931 года.*



ции РККА И. А. Халепским, подписала с фирмой «Vickers» контракт на поставку 15 танков в двухбашенном исполнении. Первые английские машины, доставленные осенью 1930 года в СССР, послужили основой для

постройки модернизированного варианта, получившего обозначение ТММ-1, с несколько измененной из-за установки нового двигателя конструкции корпуса. Он был вооружен двумя пулеметами «Vickers» с вода-

▼ *Колонна двухбашенных пулеметных танков Т-26 образца 1931 года.*

