

УДК 94
ББК 63.3(0)
К 61

Оформление серии

П. Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация художника

В. Петелина

Коломиец М.В.

К 61 Т-44 и другие наследники «тридцатьчетверки»/Максим Коломиец. — М.: Стратегия КМ : Яуза : Эксмо, 2013. — 160 с.: илл. — (Танки мира. Коллекционное издание)

ISBN 978-5-699-67580-7

Создав легендарный Т-34, который к началу Великой Отечественной был, несомненно, лучшим танком в мире, советские конструкторы не собирались почитать на лаврах — работы по его совершенствованию начались сразу после запуска в серию. Уже в июле 1941 года планировалось приступить к производству модернизированного Т-34М, на котором были устранены главные недостатки первых «тридцатьчетверок», — усилена ходовая часть, улучшена обзорность, увеличен погон башни, добавлен пятый член экипажа, так что командир машины полностью освобождался для исполнения своих прямых обязанностей, что должно было повысить боевую ценность танка многократно. Однако катастрофическое начало войны поставило крест на этих планах...

Почему модернизация Т-34 затянулась на долгие годы, за которые он потерял свое превосходство над вражеской бронетехникой? По чьей вине Т-34-85 появился с таким опозданием, а другие варианты модернизации и опытные образцы так и не были приняты на вооружение? Из-за чего советское руководство отказывалось от более совершенных и перспективных машин, призванных заменить «тридцатьчетверку»? Почему «последний средний танк Второй Мировой» Т-44 так и не успел принять участие в боевых действиях против гитлеровцев? Насколько удачной была эта «маневренная боевая машина толстого бронирования с мощным артиллерийским вооружением и низким силуэтом», как она показала себя при подавлении Венгерского мятежа в 1956 году? И отчего кинокарьеру Т-44 (которому довелось сниматься в десятках фильмов, от «Освобождения» и «Офицеров» до «Белого Тигра», изображая на экране как советские, так и немецкие танки, причем его «гримировали» не только под «Тигр», но и под Pz.IV) оказалась успешнее его боевой службы в войсках?.. В новой книге ведущего историка бронетехники вы найдете ответы на все эти вопросы. Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий, многие из которых публикуются впервые.

УДК 94
ББК 63.3(0)

ISBN 978-5-699-67580-7

© Коломиец М., 2013
© ООО «Стратегия КМ», 2013
© ООО «Издательство «Яуза», 2013
© ООО «Издательство «Эксмо», 2013

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
А ЕСЛИ БЫ НЕ ВОЙНА?	6
ЭПОПЕЯ С Т-43	25
МОДЕРНИЗИРОВАННЫЕ ТРИДЦАТЬЧЕТВЕРКИ	61
РАЗРАБОТКА «СОРОКЧЕТВЕРКИ»	76
СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО Т-44	94
УСТРОЙСТВО ТАНКА Т-44	119
ОПЫТНЫЕ РАБОТЫ И МОДЕРНИЗАЦИЯ	130
«СОРОКЧЕТВЕРКИ» В ВОЙСКАХ	141



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



ВВЕДЕНИЕ

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

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

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

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

Автор выражает благодарность за помощь работе над книгой Игорю Желтову, Василию Дюнову, Александру Смирнову, Юрию Пашолку и Олегу Альперовичу.

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

А ЕСЛИ БЫ НЕ ВОЙНА?

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

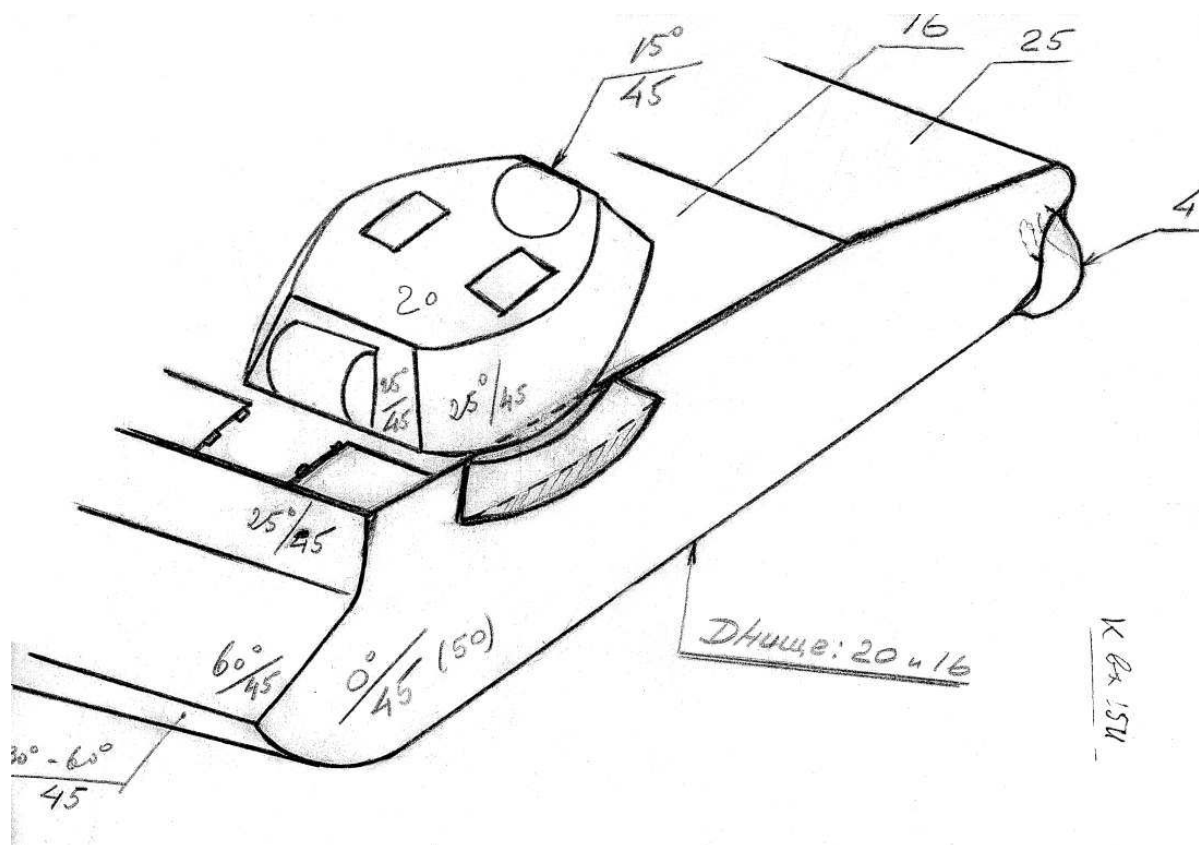
В результате 19 ноября 1940 года появилось постановление Комитета Оборона при СНК СССР № 428, которым предписывалось проведение работ по улучшению конструкции танка Т-34. В первую очередь предусматривалось увеличить размер башни, а также улучшить надежность работы трансмиссии и ходовой части и ввести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

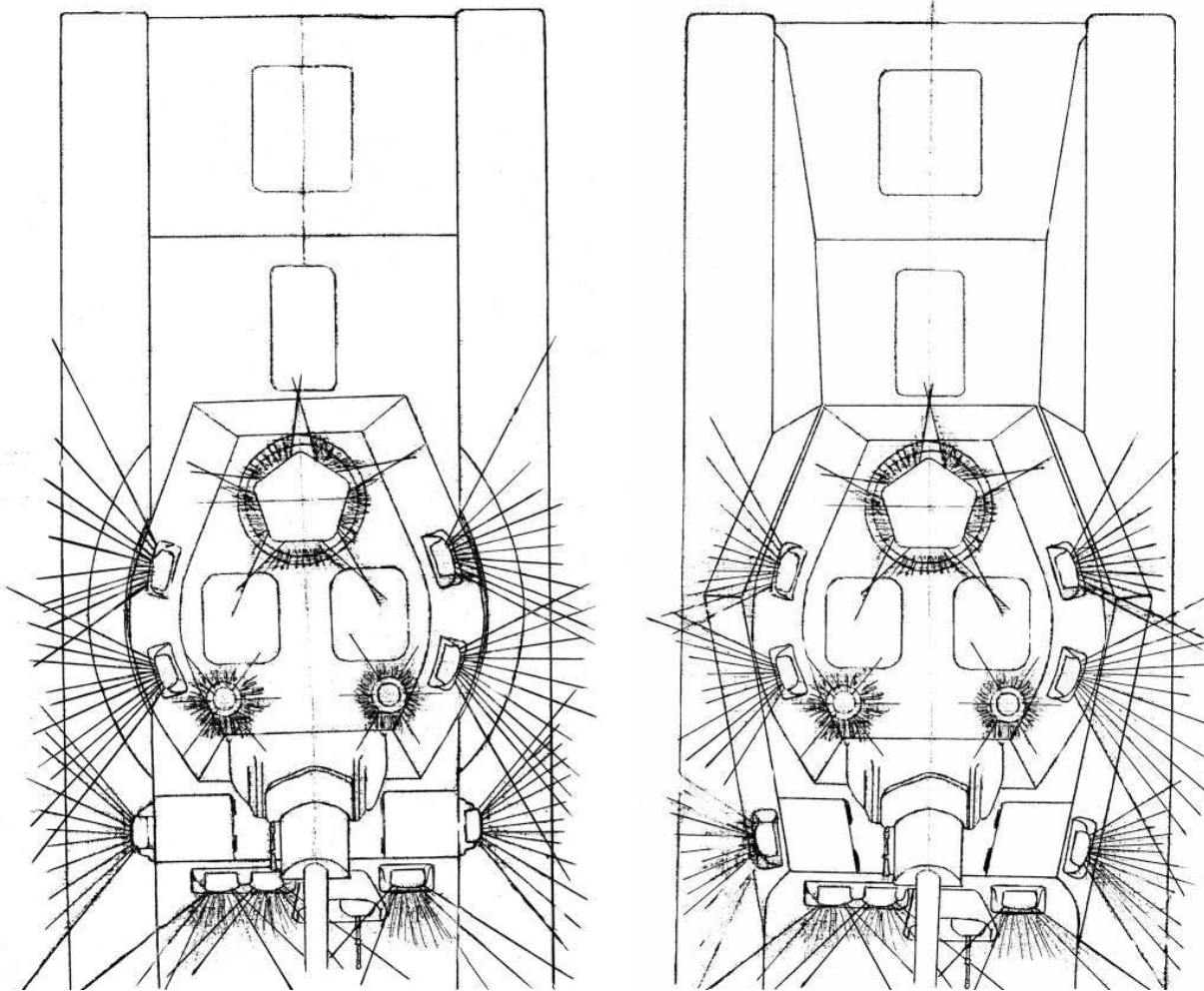
25 ноября приказом по наркомату среднего машиностроения № 268 (в состав этого наркомата входил Харьковский завод № 183, на котором выпускали Т-34. – *Прим. автора*) конструкторскому бюро 520 завода № 183 поручалось проведение мероприятий по улучшению конструкции Т-34 и выполнению требований, заданных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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Какие дает преимущества торсионная подвеска по предварительным подсчетам?

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

б). Увеличенный объем боевого отделения дает возможность более удобно разместить экипаж и облегчить его работу в боевых условиях.

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

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

д). Облегчается монтаж и демонтаж.

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

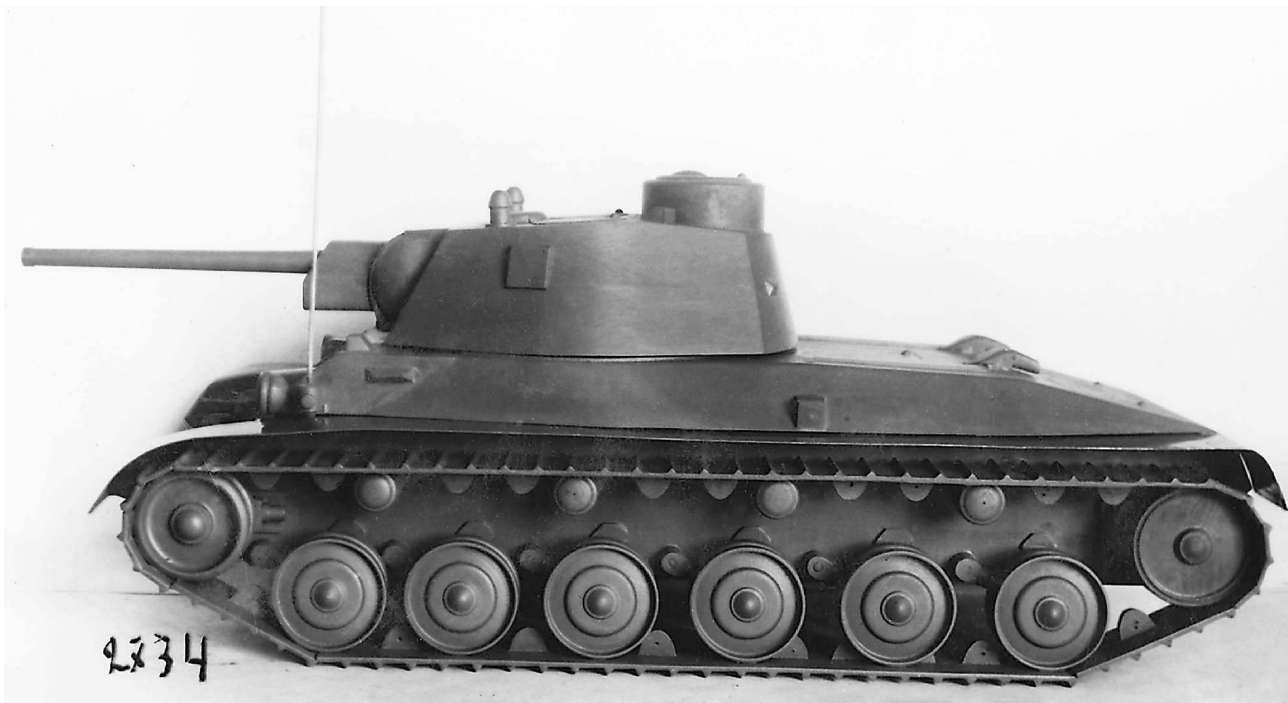
Без установки торсионной подвески и связанной с ней перекомпоновки нельзя значительно снизить вес танка.

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

Мотор В-2К имеет мощность 600 л.с. $M_{кр} = 265$ кг/мин. макс. число оборотов 2100 об/мин, а вес танка колеблется в пределах 27, увеличение же всех остальных параметров может вызвать усиленный износ деталей КПП и преждевременный выход ее из строя.

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





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

- а). Расширение башни и погона с поставкой на ней командирской башенки с круговой обзором.
- б). Установить торсионную подвеску.
- в). Увеличить боекомплект.
- г). Усилить трансмиссию танка.
- д). Увеличить максимальную скорость танка до 70 км/ч.
- е). Максимально улучшить рабочие места экипажа, обеспечив им удобное размещение, хорошее наблюдение.

В период апрель—май провести испытания.

Июнь месяц — на доработки по результатам испытаний.

Июль месяц — вторичное испытание образцов с доработками.

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

Это даст возможность без спешки ввести все изменения по усовершенствованию, проверить испытаниями и планомерно безболезненно перейти к производству на выпуск еще более высококачественной машины.

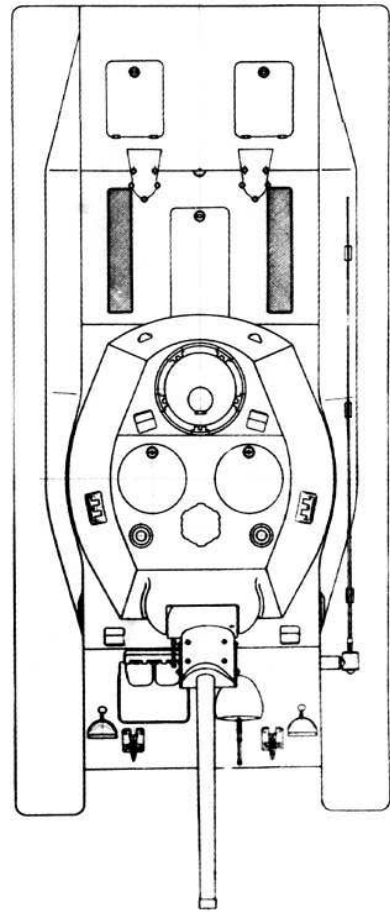
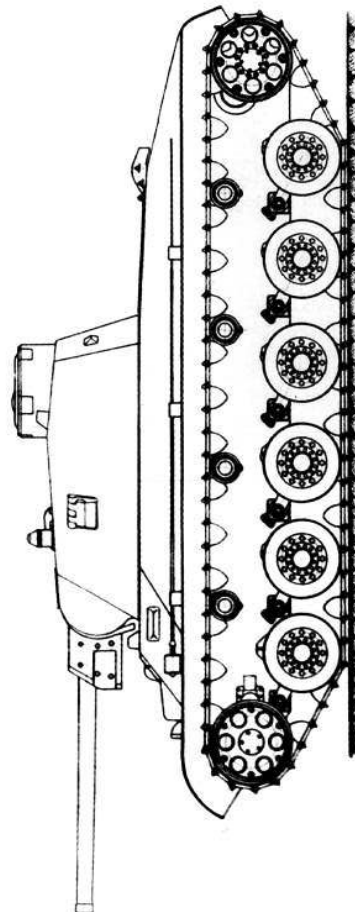
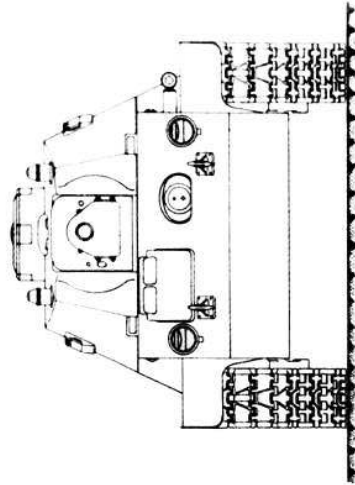
Завод № 183 на выполнение указанной работы идет охотно и считает такие мероприятия по усовершенствованию танка совершен-

но правильными. Выпуск серийных танков Т-34 производить с существующей башней, не меняя как-то половинчато и подвеску, сохранив взаимозаменяемость внутреннего оборудования, сосредоточив внимание на максимальном выпуске танков».

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

Первое обсуждение некоторых вопросов намеченной модернизации Т-34 прошло 29 декабря 1940 года в Харькове, на заводе № 183. На заседании присутствовали директор завода № 183 Максарев, главный инженер предприятия Махонин и главный конструктор завода Морозов, представители Мариупольского завода имени Ильича (это предприятие проставляло в Харьков бронедетали для тридцатьчетверок. — *Прим. автора*) — главный инженер Ниценко, главный технолог Ходос и главный технолог по литью Брагин, Главспецмаша наркомата среднего машиностроения (в его состав входил завод № 183. — *Прим. автора*) — инженер Масальская, ГАБТУ КА — военинженеры 2-го ран-

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



га Козырев, Зухер и подполковник Панов. При этом многие предложенные варианты модернизации Т-34 рассматривались в эскизах и черновиках, так как за столь короткое время – всего месяц с момента появления постановления № 428 – конструкторское бюро завода № 183, загруженное текущими заданиями по обеспечению серийного производства, не успело основательно проработать свои предложения.

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

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

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

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

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

Также рассматривались различные варианты изменения конструкции передней части корпуса Т-34 для установки башни с расширенным погоном – например, предлагался «цельно штампованный носовой узел вместо составного с литой балкой».

В ходе обсуждения между представителями заводов № 183 имени Коминтерна и имени Ильича возникло много противоречий,

связанных с внесением изменений в Т-34. Так, «мариупольцы» обвиняли «харьковчан» в чрезмерном усложнении конструкции башни и корпуса танка, сообщив, что все бронедетали по модернизированной машине спроектированы так, что «производством их в значительной степени будет осложнено...»

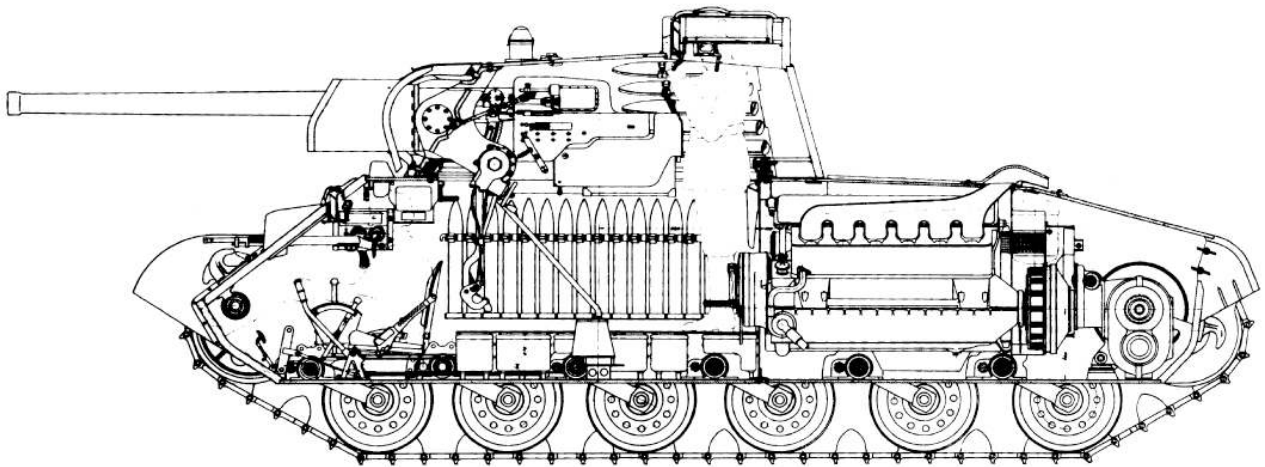
Особо необходимо отметить, увеличение числа литых деталей, представленных на рассмотрение заводом им. Коминтерна (щит водителя, бронировка системы Ф-34, командирская башенка, лобовой щит башни). Все перечисленные детали, в дополнение к отливаемым деталям на Мариупольском заводе, к производству не могут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

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

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

К этому прилагался проект постановления Комитета Оборона под названием «О переходе на производство танков Т-34 с торсионной подвеской».

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



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

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

Разработка 8-скоростной коробки перемены передач.

Разработка торсионной подвески.

Разработка смотрового прибора радиста и башни.

Разработка новой конструкции гусениц с цевочным и гребневым зацеплением.

Разработка варианта башни на уширенном погоне с башенкой над командиром.

Разработка увеличенной башни на нормальном погоне».

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

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

В начале февраля 1941 года в документах КБ завода № 183 и ГАБТУ КА появляется разделение на танки Т-34 «большой модерниза-

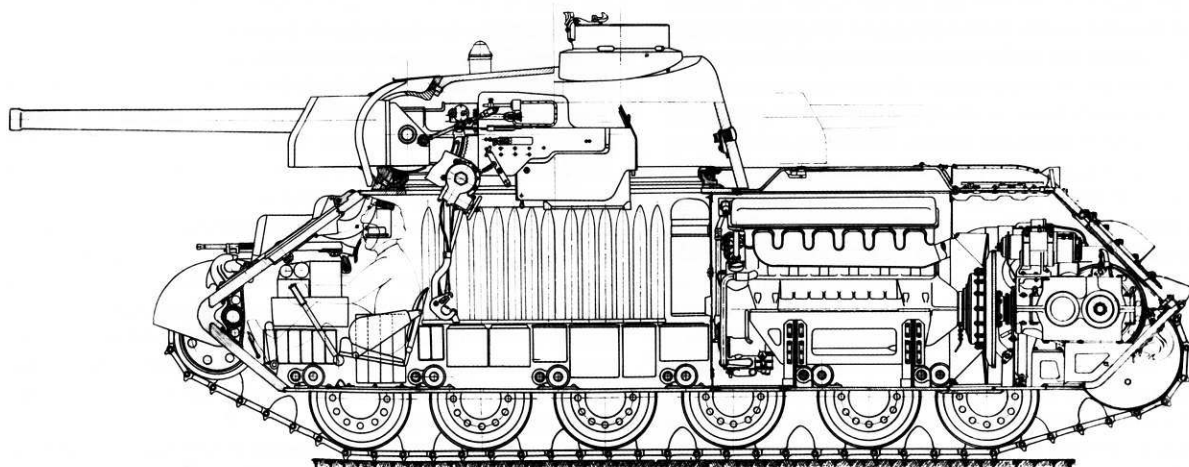
ции» и «малой модернизации». Если первая представляла собой фактически создание новой боевой машины, то вторая осуществлялась для повышения боевых качеств серийных тридцатьчетверок.

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

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

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

О проекте Т-34М написано довольно много, как в отечественной, так и в зарубежной



литературе. Но, как показывает изучение архивных документов, основная часть материалов, приводимых в печати, не соответствует действительности. Рассмотрим, как шла разработка этой машины на самом деле.

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

Из сохранившихся эскизных проработок видно, что первый вариант нового танка имел корпус, передняя часть которого напоминала корпус КВ, а задняя немецкий Pz.III. В литературе встречаются упоминания о том, что проект новой тридцатьчетверки разрабатывался по типу немецкого Pz.III, который весной 1941 года проходил испытания в Советском Союзе. Однако документально этот факт не подтверждается – встречаются только упоминания о «заслуживающих внимания смотровых приборах механика-водителя Pz.III», обеспечивающих обзор не только вперед, но и в сторону, а также пожелание военных о том, чтобы конструкцию лючка для стрельбы из личного оружия выполнили по типу Pz.III (кстати, схему кормовой ча-

сти, внешне напоминавшую «трещечную», военные в ходе рассмотрения проекта забраковали).

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

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

Башня. По ее конфигурации и размеру в свету 1750 мм – возражений нет. Установка вооружения, конструкция смотровых приборов и башенки еще не отработаны и заключения сделать нельзя, но схема выбрана правильно...

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

Ходовая часть находится в стадии разработки...

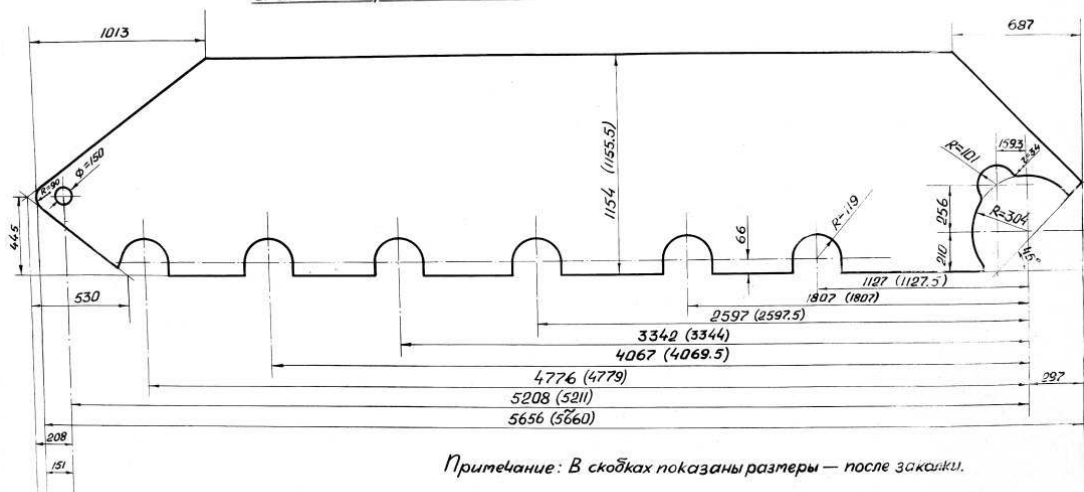
Относительно размещения водителя справа по ходу танка возражений не имею.

С предлагаемой схемой обзорности согласен – проработать возможность переноса бо-

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

Эскиз

опытного борта толщ. 60 мм. пл. 608241-27



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

ковых задних смотровых приборов башни на крышу башни.

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

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

«Танк Т-34 большой модернизации.

1. К настоящему времени готов деревянный макет нового образца.

2. Разработаны чертежи отдельных агрегатов.

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

1 апреля 1941 года специально созданная макетная комиссия, назначенная приказами по Главспецмашу наркомата среднего машиностроения и ГАБТУ КА под председательством военинженера 1-го ранга С. Афонина и его заместителя подполковника И. Панова, рассмотрела проект нового танка (он имел заводское обозначение А-43), спроектированного по тактико-техническим требованиям, выданным автобронетанковым управлением Красной Армии. На заседании присутствовали представители от ГАБТУ КА майор В. Горохов, военинженеры 2-го ран-

га И. Бурцев А. Сыч, Д. Козырев, военинженеры 3-го ранга А. Лаврушенков и Н. Горюшкин, от Главспецмаша наркомата среднего машиностроения начальник техотдела И. Терехин и ведущий инженер Н. Масальская, от завода № 183 директор завода Ю. Максарев, главный конструктор А. Морозов и ведущий инженер проекта И. Бер, от Мариупольского завода инженер-технолог С. Ходос.

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

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

Сначала рассматривался вариант, созданный по заданию ГАБТУ КА. Новая машина должна была стать несколько длиннее Т-34, иметь более мощный двигатель. В качестве коробки перемены передач предполагалось использовать 4-скоростную с демультипликатором, что обеспечивало танку движение с восемью скоростями вперед и двумя назад. Машина по сравнению с Т-34 была перекомпонована — механик-водитель размещался справа по ходу, а стрелок-радист слева.

Передняя часть корпуса, в отличие от первоначальных эскизных проработок, была выполнена по типу Т-34, но с боковыми скосами. Борты были вертикальными, с довольно сложной по конструкции верхней частью гнутой формы. Машина имела сварную башню с диаметром погона 1700 мм и командирской башенкой. В ходовой части использовались опорные катки с внутренней амортизацией и торсионной подвеской. Кстати, их конструкция напоминала не катки немецкой «трешки» (как об этом пишут некоторые авторы), а тяжелого танка КВ. По этому проекту комиссия отмечала следующее:

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

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

А). По моторной установке.

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

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

Б). По трансмиссии.

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

В). По установке вооружения и смотровым приборам башни.

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

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

Предложение комиссии – командирскую башенку переместить влево и вперед.

Г). По корпусу и башне.

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

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

Окраска танка должна быть камуфляжной – не выполнено.

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

Д). По связи и электрооборудованию.

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

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



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