**«Тридцатьчетверка»**

Дмитрий ПАНКОВ

«Тридцатьчетверка» прошла всю Великую Отечественную войну. Ни один танк не мог сравниться с этой боевой машиной. Он превосходил средние танки иностранных армий по основным характеристикам. В «тридцатьчетверке» сочетались огневая мощь, защищенность, подвижность.

«Танк Т-34 произвел сенсацию, - писал немецкий генерал Э. Шнайдер. - Этот русский танк был вооружен семидесятишести миллиметровой пушкой, снаряды которой пробивали броню немецких танков с полутора-двух тысяч метров, тогда как немецкие танки могли поражать русские с расстояния не более пятисот метров, да и то лишь в том случае, если снаряды попадали в бортовую и кормовую части танка».

История Т-34 уходит в тридцатые годы, когда развитие советского танкостроения заложило основу для создания танка нового поколения.

Уже к 1939 году Советский Союз имел бронетанковые войска, которые по численности танков превосходили все армии мира. Самые массовые легкие танки Красной Армии Т-26 и БТ по своим тактико-техническим данным соответствовали требованиям середины 30-х годов и вполне удовлетворяли наших танкистов. Однако бронирование машин находилось на уровне первой мировой войны.

Ускорила создание Т-34 гражданская война в Испании. Советское правительство направило в Испанию для помощи республиканцам танки и танкистов-добровольцев. В Испании наши машины понесли большие потери. Выводы были сделаны правильные: танкам требовалась противоснарядная броня. Опыт боев на Халхин-Голе и озере Хасан подтвердил их объективность.

В создании среднего танка Т-34 вложили свой труд, знания и опыт многие сотни инженеров, техников, рабочих, но первым из них стал главный конструктор - Михаил Ильич Кошкин. Он принимал участие в разработке среднего танка с противопульным бронированием Т-29-5, первого отечественного танка с противоснарядным бронированием Т-46-5. В то время его броня не пробивалась снарядами 37-мм противотанковых пушек со всех дистанций, а снарядами 76мм пушек - с дистанций 1200-1300 метров. Танк Т-46-5 имел высокий уровень броневой защиты, но его огневая мощь и подвижность были ограничены. Практически, он предназначался только для поддержки пехоты.

В 1936 году из конструкторского бюро в Ленинграде Михаила Ильича Кошкина направили главным конструктором танкового КБ-190 Харьковского паровозостроительного завода имени Коминтерна, получившего через год обозначение «завод № 183». Первой работой Кошкина в Харькове стала модернизация легкого колесно-гусеничного танка БТ-7, на котором впервые смонтировали дизельный двигатель.

В октябре 1937 года завод получил задание на разработку колесно-гусеничного танка БТ-20. Он предназначался для вооружения механизированных соединений и механизированных полков конницы.

В 1938 году на базе этого танка начались работы по созданию танка А-32. Впервые в отечественном танкостроении были применены броневые листы, расположенные под большими углами наклона, что повышало защитные свойства боевой машины. Впоследствии такой принцип построения бронезащиты стал классическим и широко применялся в танках всех стран.

23 сентября 1939 года состоялся показ техники руководству Красной Армии. А-32 преодолел

ров, эскарп, контрэскарп, колейный мост, поднялся по косогору и в заключение сбил носовой частью бронекорпуса большую сосну.

При подведении итогов смотра, Михаил Ильич сказал: «Я рассматриваю А-32, как прототип нового более мощного танка. Дайте нам время и армия получит самую совершенную машину».

По возвращении в Харьков, М.И. Кошкин и ведущий инженер А.А. Морозов продолжили работу над модернизацией танка. В предельно сжатые сроки конструкторским бюро была проведена доработка А-32. Новая броня увеличила массу танка на 7 тонн, ее толщина возросла до 40-45-мм. 19 декабря 1939 года танк А-32, ставший А-34, а затем - Т-34 был принят на вооружение Красной Армии. Новый танк весил 26, 3 тонны. Экипаж состоял из четырех человек.

В качестве основного вооружения на танке установили 76, 2-мм пушку. В качестве вспомогательного оружия использовались два 7, 62мм пулемета.

Изготовленные опытные образцы танков решили показать руководителям страны. Дирекция завода решила, что они пойдут в Москву своим ходом.

Утром 5 марта 1940 года Михаил Ильич Кошкин вывел за ворота

предприятия свою маленькую колонну. Танки вели заводские испытатели Н. Носик и В. Дюканов. В состав экипажей вошли механики-водители и инженеры.

Стояли сильные морозы, мешали снежные заносы. «Скажу прямо: тяжелый был марш, - вспоминал заводской испытатель Н. Носик. - Шоссе занесено снегом метра на полтора. Двигались по снежной целине, ориентируясь по телефонным столбам. Остановок на ночлег не делали. Из-за трудного пути на обоих танках отказали главные

фрикционы. Пользовались только ортовыми... Но в целом машины показали себя надежными».

Из соображений секретности маршрут пробега проложили в обход крупных населенных пунктов и основных дорог. Мостами через реки пользовались только в случае невозможности перейти реку по льду и в ночное время. График пробега учитывал не только время движения и отдыха, но также и расписание поездов на пересекаемых железнодорожных линиях. Средняя скорость танков не превышала 30 километров. Весь неблизкий путь Михаил Ильич Кошкин пересаживался из одного танка в другой. Занимал место то командира, то заряжающего, наблюдал за работой узлов и механизмов, делал записи в блокноте.

В Серпухове колонну встретил заместитель народного комиссара среднего машиностроения Алексей Адамович Горегляд, занимавшийся производством нового поколения танков и дизелей к ним.

Вместе с ним харьковчане направились на машиностроительный завод № 37, находившийся тогда в Черкизове. Танки привели в порядок, но стало плохо Кошкину. Во время пробега он сильно простудился. К тому же сказалось переутомление от долголетнего напряженного труда.

17 марта танки поставили на Ивановской площади Кремля. К машинам подошли: Сталин, Молотов, Калинин, Берия, Ворошилов. После доклада и осмотра Михаил Ильич Кошкин подал команду и танки по кремлевской брусчатке разъехались: один - к Спасским, другой - к Троицким воротам. Не доезжая до ворот, они круто развернулись и двинулись навстречу друг другу. Проделав несколько кругов с повторами в разные стороны, танки по команде остановились.

Новые машины, показав и скорость, и маневренность, понравились Сталину.

- Это будет ласточкой наших бронетанковых сил, - сказал Сталин. - Так и передайте всему вашему коллективу танкостроителей. Желаю дальнейших успехов.

Он пожал руку Кошкину.

- Да, да, - повторил Сталин, - ласточкой. - У машины серьезное будущее.

После кремлевского смотра Т-34 направились на танковый полигон в Кубинку. Здесь их подвергли новым тщательным испытаниям.

Домой Михаил Ильич вернулся в хорошем настроении, но совершенно больным. Врачи признали у него абсцесс легких. Все попытки уложить конструктора в постель закончились у медиков неудачей.

- Вот закончу работу, тогда делайте со мной что хотите, - ворчал он, стирая со лба капли пота.

Все помыслы Кошкина были заняты мыслями довести Т-34 до серийного производства.

31 марта 1940 года танк Т-34 (А-34) поставили в серийное производство на заводе № 183.

В апреле и мае опытные образцы танков продолжили изнурительный марафон протяженностью в 2000 километров по маршруту Минск-Киев-Харьков.

В июне Т-34 направили на Карельский перешеек, где на бывших финских противотанковых препятствиях Т-34 еще раз продемонстрировал свои боевые качества.

В 1940 году производство танков было увеличено с 220 до 600.

Однажды Михаила Ильича вызвали в Кубинку. Заместитель наркома обороны, маршал Кулик был не в настроении.

- Посмотрите, посмотрите, Кошкин, что нам немцы поднесли.

В Кубинку поступили два немецких средних танка Т.III, закупленные в Германии после подписания пакта о ненападении. Результаты сравнительных испытаний немецкого танка и Т-34 оказались неутешительными для советской боевой машины.Т-34 превосходил Т.III по вооружению и броневой защите, уступая ей по другим характеристикам. Немецкий танк имел трехместную башню, в которой были созданы все

условия для нормальной боевой работы членов экипажа. Командир имел специальную командирскую башенку, обеспечивавшую ему круговой обзор; средства внутренней связи были выведены всем членам экипажа. В башне же Т-34 с трудом размещались два танкиста, причем один из них, являясь командиром танка, а в ряде случаев и командиром подразделения, одновременно с этим выполнял еще и функции стрелка-наводчика. Внутренняя связь имелась только у двух членов экипажа из четырех - командира танка и механика-водителя.

Немецкий танк Т.III оказался более плавным по ходу и выигрышным по скорости. Она составляла 69, 7 км/ч, Т-34 - 48, 2 км/ч.

Кубинка для танка Кошкина могла стать роковой. Материалы по машине поступили к заместителю Совнаркома СССР маршалу К.Е. Ворошилову.

- Машины продолжать делать, - сказал он. - Гарантийный пробег сделайте в тысячу километров. Заводу № 183 начать разрабатывать новый танк.

После заключения Климента Ефремовича Ворошилова на столах заводских конструкторов появились чертежи танка Т-34М. Машина имела не только прочностные изменения, но и пятискоростную коробку передач.

К этому времени здоровье Михаила Ильича ухудшилось. Ему удалили пораженное легкое и отправили в санаторий. Однако болезнь делала свое коварное дело. 26 сентября 1940 года Михаил Ильич Кошкин скончался, так и не увидев серийного производства танков Т-34.

В марте 1942 года Михаилу Ильичу посмертно и его ближайшим помощникам А. Морозову и Н. Кучеренко за разработку конструкции нового среднего танка была присуждена Сталинская премия I степени.

Главным конструктором танкового КБ Харьковского завода имени Коминтерна назначили Александра Александровича Морозова. Настоятельные требования военных об увеличении огневой мощи танка привели к созданию танка Т-34-85, способного сражаться с новыми немецкими тяжелыми танками. 22 января 1945 года Морозову за разработку и непрерывное совершенствование танка Т-34 постановлением Совета Народных Комиссаров СССР было присвоено воинское звание генерал-майора инженерно-танковой службы.

В конце войны в КБ Александра Александровича создается средний танк Т-44, а после Великой Отечественной войны - Т-54.

13 ноября 1951 года А.А. Морозов переводится в Харьков, на свой родной завод, включается в работу по созданию нового, еще более совершенного танка. И уже в октябре 1963 года испытывается танк Т-64, опередивший танкостроение всего мира и ставший боевой машиной, на основе которой созданы Т-72, Т-80, Т-84.

Александр Александрович раскрывается не только как конструктор, но и как ученый. Он провел глубокий анализ направлений в проектировании танков и, основываясь на богатом практическом опыте, им пишется редкая научная работа. Высшая аттестационная комиссия присваивает Морозову ученую степень доктора технических наук, хотя он и не имел высшего образования.

А.А. Морозов - дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии, трижды лауреат Государственной премии. Он награжден тремя орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, орденом Суворова II степени, орденом Кутузова I степени, тремя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Красной Звезды, медалями. Его бюст установлен перед Домом культуры в городе Брянске.

Михаил Ильич Кошкин и Александр Александрович Морозов. Их имена навечно вписаны в историю отечественного танкостроения. Лучший танк второй мировой войны уверенно прошел по фронтовым дорогам тысячи километров, уничтожая живую силу и технику врага. Т-34 не было равных, как не было равных и его создателям. Великое оружие и Великая Победа - неразделимы.

**Список литературы**

Подольский рабочий № 3 (18962) 19 января 2011