

ЩЕРБАНОВ ДМИТРИЙ
АНТИПОВ ОЛЕГ



★ ПЕРВЫЕ НЕПОБЕДИМЫЕ ★

ТАНКИ

Кино-книга (АСТ)

Дмитрий Щербанов

Танки

«АСТ»

2018

УДК 821.161.1-31
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

Щербанов Д.

Танки / Д. Щербанов — «АСТ», 2018 — (Кино-книга (АСТ))

ISBN 978-5-17-107908-6

Дорогой читатель! Вы держите в руках книгу, в основу которой лег одноименный художественный фильм «ТАНКИ». Эта кинокартина приурочена к 120-летию со дня рождения выдающегося конструктора Михаила Ильича Кошкина и посвящена создателям танка Т-34. Фильм снят по мотивам реальных событий. Он рассказывает о секретном пробеге в 1940 году Михаила Кошкина к Сталину в Москву на прототипах танка для утверждения и запуска в серию опытных образцов боевой машины. Той самой легендарной «тридцатьчетверки», на которой мир был спасен от фашистских захватчиков! В этой книге вы сможете прочитать не только вымышленную киноисторию, но и узнать, как все было в действительности. Как создавался Т-34, на какие жертвы шли его создатели. Здесь представлен портрет предвоенного поколения, когда люди общее благо ставили выше своих личных интересов во имя Родины. Желаю вам интересного чтения и увлекательного просмотра!
Мединский Владимир Ростиславович

УДК 821.161.1-31
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

ISBN 978-5-17-107908-6

© Щербанов Д., 2018
© АСТ, 2018

Содержание

Авторы книги «Танки»	6
Глава первая	7
Халхин-Гол. Окрестности горы Баян-Цаган	7
За несколько лет до этого	10
Начало конструкторской деятельности	12
Глава вторая	24
Конец ознакомительного фрагмента.	37

**Дмитрий Александрович Щербанов,
Олег Николаевич Антипов
Танки**

© Щербанов Дмитрий, Антипов Олег, текст

© ООО «Издательство АСТ»

Авторы книги «Танки»

Щербанов Дмитрий Александрович – генеральный продюсер художественного фильма «ТАНКИ», теле- и кинопродюсер. Родился 15 сентября 1975 года. Окончил факультет журналистики МГУ имени М.В. Ломоносова. Лауреат многочисленных российских и международных кинофестивалей. Награжден орденом М. Ю. Лермонтова. Отмечен в справочнике «Кто есть кто на Российском телевидении». Имеет благодарность министра связи и массовых коммуникаций РФ за вклад в развитие кинематографа.

Антипов Олег Николаевич – сопродюсер художественного фильма «ТАНКИ», один из ведущих телевизионных интеграторов России, крупный медиаменеджер. Родился 17 ноября 1968 года. Кандидат технических наук. Является членом Технологического Комитета Национальной Ассоциации Телерадиовещателей, академиком Международной академии телевидения и радио. Награжден золотой медалью Академии за личный вклад во внедрение новых технологий. Присвоено звание «Мастер связи».

Глава первая

Начало конструкторской деятельности

Халхин-Гол. Окрестности горы Баян-Цаган

Поле на берегу реки. День ещё только начинался, солнце едва показалось, а в воздухе, пропитанном молочным туманом, ощущалась утренняя свежесть, и всё вокруг было озарено общим светом начинающегося дня – и степь, и река, и птицы, поднявшиеся с ночлега, и опрысканная росой дорога.

Казалось бы, такой прекрасный мирный пейзаж... Но повсюду были видны воронки. А на поле застыли десятки подбитых и сгоревших советских танков. Тут можно было увидеть и танкетки Т-37А, и «огнемётные танки» ОТ-26, и лёгкие так называемые «быстроходные танки» БТ-7, и лёгкие танки БТ-5 – их предшественники...

По полю энергичными шагами передвигалась группа офицеров. Это были члены комиссии, возглавляемой командармом 1-го ранга Григорием Ивановичем Куликом.

Этого человека совсем недавно, в январе 1939 года, назначили заместителем наркома обороны СССР Климента Ефремовича Ворошилова, и теперь он во главе комиссии прибыл в район боёв на реке Халхин-Гол.

Впереди комиссии шёл Георгий Константинович Жуков. С июня 1939 года он был командующим 57-м особым армейским корпусом Рабоче-крестьянской Красной Армии на территории Монголии.

Несколько дней назад, а именно 2 июля 1939 года, японская группировка перешла тут в наступление. Глубокой ночью войска генерал-майора Кобаяси форсировали реку Халхин-Гол и после ожесточённого боя захватили на её западном берегу гору Баян-Цаган, находящуюся примерно в сорока километрах от маньчжурской границы. Сразу же после этого японцы сосредоточили здесь свои главные силы и стали чрезвычайно интенсивно строить фортификационные сооружения, возводя эшелонированную оборону. В дальнейшем планировалось, опираясь на господствовавшую над местностью гору Баян-Цаган, ударить в тыл оборонявшихся на восточном берегу реки Халхин-Гол советских войск, отрезать и в дальнейшем уничтожить их.

Положение для Красной Армии сложилось крайне сложное, и, по сути, выручило всех то, что Жуков заранее создал подвижный резерв, который и был оперативно введён им в действие. Жуков, не дожидаясь подхода пехотного прикрытия, бросил в бой прямо с марша находившуюся в резерве 11-ю танковую бригаду комбрига Михаила Яковлева, включавшую в себя до полутора сотен танков, и 8-й монгольский бронедивизион, оснащённый броневыми автомобилями. Вскоре их поддержала 7-я мотоброневая бригада в составе 154 бронемашин.

Конечно, Жуков в этой сложнейшей ситуации нарушал требования боевого устава РККА. Он действовал на свой страх и риск, вопреки мнению командарма 2-го ранга Григория Михайловича Штерна. Но в тот момент принятое Жуковым решение оказалось единственно верным. Однако этот поступок последнего имел последствия. Не мог не иметь...

По линии особого отдела корпуса в Москву было передано донесение, которое легло на стол лично товарищу Сталину. В нём говорилось о том, что Жуков «преднамеренно» бросил в бой танковую бригаду без разведки и пехотного сопровождения.

И вот из Москвы для принятия решения была прислана следственная комиссия во главе с командармом Куликом.

Безусловно, не самый лучший вариант. Но что было делать? Командиров высокого уровня, которые были бы способны выправить положение, в распоряжении товарища Сталина

тогда не оказалось. И вот прислали «старого рубаку» Кулика, и тот был страшно возмущён, ведь вокруг горы Баян-Цаган развернулись ожесточённые бои. С обеих сторон в них участвовало до 400 танков и бронемашин, более 800 артиллерийских орудий и сотни самолётов. И этот главный бой против японцев, прорвавшихся на западный берег Халхин-Гола, произошёл без участия доблестных советских стрелковых частей, вопреки желаниям и действиям самого Григория Ивановича Кулика. И численное превосходство было на стороне противника. И в результате, да, это приходилось признать, советским войскам удалось нейтрализовать ударную группировку японцев. Но не командарм 1-го ранга Кулик, а какой-то комкор Жуков поднял танкистов по тревоге, приказал мчаться более сотни километров до реки и сбросить в неё японцев. Да, Жукову удалось отбросить врага, нанеся ему серьёзные потери. Но и с советской стороны потери оказались весьма значительными, на что и делался упор в переданном в Москву донесении. И вот теперь прибывшие члены комиссии с недовольством поглядывали на выведенную из строя технику. Жуков подошёл к одному из танков и указал пальцем на пробойну в броне.

– Вот, смотрите... Двадцать миллиметров. Противотанковое ружье. Видали? Навылет! А есть ещё тридцать семь... Во какая пробойна! С голову! Где-то тут он был...

И комкор принялся осматриваться в поисках танка с соответствующей пробойной. Ему очень хотелось показать её членам комиссии, но командарм Кулик резко оборвал его:

– Это должно вас как-то оправдать? Я что-то не совсем понимаю.

Теперь уже «взорвался» Жуков:

– Я здесь не для оправданий, товарищ командарм. Хотя вину с себя не снимаю.

– Неужели? – ехидно переспросил Кулик.

– Именно так. Это я послал в бой войска в броне, которая на самом деле годится только для проведения смотров и парадов.

Взгляд командарма стал жёстким:

– Послал, да... Причём самовольно! Но, боюсь, с таким уровнем дисциплины воевать вам осталось недолго, товарищ Жуков.

– Не знаю, сколько осталось мне, – огрызнулся чувствовавший свою правоту Георгий Константинович, – а вот у Красной Армии впереди ещё не одна война.

– Весьма вероятно, – кивнул головой Кулик.

– Не весьма вероятно, товарищ командарм, а наверняка. И для победы ей нужны танки. Но настоящие. Такие, чтобы даже в самом пекле не плавилась.

* * *

Командарм Кулик был не просто возмущён. Прибыв на место боёв, он стал активно вмешиваться в оперативные дела и приказы Жукова. Это привело к тому, что 15 июля 1939 года нарком обороны СССР объявил в телеграмме своему заместителю выговор и отозвал его в Москву. В телеграмме говорилось:

Правительство объявляет Вам выговор за самоуправство, выразившееся в отдаче без ведома и санкции Наркомата обороны директивы командованию 57-го корпуса об отводе главных сил с восточного берега реки Халхин-Гол. Этот недопустимый с Вашей стороны акт был совершён в момент, когда противник, измотанный нашими войсками, перестал представлять серьёзную силу, и только ничем не оправданный отход наших войск спровоцировал японцев на новые, хотя и слабые, активные действия. Главный военный совет обязывает Вас впредь не вмешиваться в оперативные дела корпуса, предоставив заниматься этим командованию корпуса...

Сам Жуков потом так рассказывал о происходивших событиях:

«Создалось тяжёлое положение. Кулик потребовал снять с того берега, с оставшегося у нас плацдарма, артиллерию: пропадёт, мол, артиллерия! Я ему отвечаю: если так, давайте снимать с плацдарма всё, давайте и пехоту снимать. Я пехоту не оставляю там без артиллерии. Артиллерия – костяк обороны, что же, пехота будет пропадать там одна? В общем, не подчинился, отказался выполнить это приказание. У нас не было вблизи на подходе ни пехоты, ни артиллерии, чтобы воспрепятствовать тем, кого японцы переправили через реку. Вовремя могли подоспеть лишь находившиеся на марше танковая и бронебригада. Но самостоятельный удар танковых и бронечастей без поддержки пехоты тогдашней военной доктриной не предусматривался».

Короче говоря, Жуков взял на себя всю полноту особенно тяжёлой в подобных условиях ответственности, и он оказался победителем. И 11-я танковая бригада комбрига Михаила Яковлева прошла 60 или 70 километров напрямик по степи и вступила в бой. И она потеряла «половину личного состава убитыми и ранеными и половину машин, даже больше».

Жуков потом вспоминал:

«Танки горели на моих глазах. На одном из участков развернулось 36 танков, и вскоре 24 из них уже горело. Но зато мы раздавили японскую дивизию. Стёрли!»

Жуков пошёл на беспрецедентный риск, и нетрудно предположить, что было бы, если бы атака танковой бригады после таких потерь была отбита японцами. Георгия Константиновича, наверное, разжаловали бы и расстреляли потому, что командарм Кулик поднял бы скандал в связи с невыполнением Жуковым его приказаний. И Жукову было бы не устоять против его обвинений. Но, к счастью, на этот раз восторжествовала поговорка «Победителей не судят!»

Для самого Жукова это была первая крупная армейская операция, которую он задумал и осуществил самостоятельно. Получилось удачно, и это придало полководцу уверенности в своих силах, создало ему популярность в армейской среде и, как водится, породило недоброжелателей, главным из которых стал командарм 1-го ранга, заместитель наркома обороны СССР Григорий Иванович Кулик.

Как видим, будущий великий полководец Второй мировой войны Георгий Константинович Жуков уже тогда основную ставку сделал на подвижные войска. Он впервые в мировой военной практике использовал танковые и механизированные части для решения оперативных задач в качестве основной ударной силы. Но для более значительных успехов ему нужны были совсем другие танки.

За несколько лет до этого

В конце декабря 1936 года нарком тяжёлой промышленности СССР Григорий Константинович Орджоникидзе, имевший партийное прозвище «Серго», обеспокоенный напряжённой обстановкой в Танковом отделе Харьковского паровозостроительного завода, сложившейся на фоне проблем модернизации серийного быстроходного лёгкого танка БТ-7, лично нашёл Михаила Ильича Кошкина и после короткого собеседования с ним принял решение направить его с Ленинградского опытного завода на Харьковский завод. Решение это было принято с учётом деловых качеств товарища Кошкина и его личной заинтересованности в создании быстроходного среднего танка, пригодного для крупносерийного производства.

* * *

Михаил Ильич Кошкин родился 21 ноября¹ 1898 года в селе Брынчаги Ярославской губернии. Семья его жила бедно, земли было мало, и отец вынужден был заниматься отхожими промыслами².

В 1905 году, работая на лесозаготовках, он надорвался и умер, оставив жену и троих малолетних детей. Из-за бедности мать Михаила пошла батрачить, а он, окончив в десятилетнем возрасте три класса церковно-приходской школы, ушёл на заработки в Москву. Ушёл в прямом смысле этого слова: пешком, с торбой сухарей за плечами и лаптями наперевес, как в своё время другой Михаил – Ломоносов. Он направился к какому-то родственнику матери, и она дала ему записку с адресом. Но буквально в первый день, не дойдя до места, Михаил наткнулся на драку – несколько сильных мальчишек избивали одного слабого. Он вмешался, выручил того, кто слабее, но в драке потерял заветную записку. И он остался один без денег и знакомых, но тут его подобрал рабочий Московской кондитерской фабрики. Этот мастер и его жена выходили Михаила и устроили на фабрику³. А он оказался очень усердным и склонным к обучению, и за восемь лет работы прошёл путь от ученика пекаря до рабочего по обслуживанию карамельных автоматов.

В начале 1917 года, перед Февральской революцией, Михаил Кошкин был призван в царскую армию и попал на Западный фронт, где воевал в составе 58-го пехотного полка. В августе 1917 года, после ранения, его направили на лечение в Москву, после чего он получил отпуск и в конце 1917 года демобилизовался из армии.

15 апреля 1918 года Кошкин добровольцем ушёл в сформированный в Москве железнодорожный отряд РККА. Он участвовал в боях на фронтах Гражданской войны и в отражении иностранной военной интервенции в России. До 1919 года он воевал под Царицыном, затем был переведён в Петроград – в 3-й железнодорожный батальон, который перебросили на Северный фронт. В составе этого батальона Кошкин воевал против британских интервентов и принимал участие во взятии Архангельска. Там же он, вероятнее всего, впервые познакомился с бронетехникой: с бронепоездами РККА и английскими тяжёлыми 30-тонными танками «Mark V» со специальными танковыми двигателями «Рикардо», которые использовались интервентами на этом участке фронта.

¹ По старому стилю. По новому стилю это 3 декабря.

² Так тогда называлась временная, чаще всего сезонная, работа крестьян вне места постоянного жительства, когда нужно было «отходить», то есть уходить из села или деревни.

³ Тогда это была фабрика «Эйнемъ» – та самая, что в 1900 году получила Гран-при на Всемирной выставке в Париже за ассортимент и качество шоколада, а в 1913 году удостоилась звания поставщика двора Его Императорского Величества. С 1922 года и поныне – это знаменитая фабрика «Красный Октябрь»).

После ликвидации Архангельского фронта 3-й железнодорожный батальон перебросили на Польский фронт, но Кошкин по дороге заболел тифом и был снят с эшелона, а затем направлен в Киев, на Южный фронт, в 3-ю железнодорожную бригаду, которая занималась восстановлением железнодорожных путей и мостов в полосе наступления Красной Армии против войск «чёрного барона» Врангеля.

В 1919 году Кошкин стал членом партии большевиков, а в 1920 году – секретарём партийной ячейки 3-й железнодорожной бригады.

Летом 1921 года железнодорожная бригада была расформирована, и Кошкин закончил армейскую службу.

После этого он с отличием окончил военно-политические курсы в Харькове, после чего его командировали на учёбу в Москву – в Коммунистический университет им. Я.М.Свердлова⁴.

После окончания университета на «отлично» Кошкина отправили в Вятку, где с 1924 по 1925 год он успешно руководил кондитерской фабрикой.

В 1925–1926 годах «красный директор» Кошкин был заведующим агитационно-пропагандистским отделом 2-го райкома ВКП(б). В 1926–1928 годах он заведовал Губернской партийной школой. С 1928 года был заместителем заведующего, а с июля 1928 года по август 1929 года – заведующим агитационно-пропагандистского отдела Губкома ВКП(б) города Вятка. Это была работа, словно специально созданная для Кошкина: вся неуёмность его натуры выплескивалась в страстной пропагандистской деятельности. Но при этом ему не давала покоя мечта о дальнейшей учёбе: днём Кошкин работал, а ночью занимался самообразованием.

Работая в Губсовпаршколе, Кошкин встретил свою будущую жену, Веру Николаевну, служащую Губпотребсоюза. Они поженились, и в 1928 году у них родилась дочь, которую назвали Лизой. И что интересно, она родилась в келье Трифонового монастыря, где Кошкины тогда вынуждены были жить.

Получается, что Михаила Кошкина могла ждать блестящая партийная карьера, однако он отправил письмо Сергею Мироновичу Кирову, который в то время был первым секретарём Ленинградского губернского комитета и горкома партии, с просьбой оказать содействие в получении технического образования. Так, в 1929 году, Кошкин получил вызов в Ленинград⁵.

В Ленинграде Кошкин стал учиться в Индустриальном институте. Им с женой выдали комнату в общежитии. Потом родилась вторая дочь – Тамара. По вечерам Кошкин зубрил английский, а Вера постоянно смеялась над его произношением. Брат Веры работал на Ленфильме, и семья Кошкиных пересмотрела все зарубежные киноновинки, зачастую на закрытых ночных просмотрах.

⁴ Коммунистический университет им. Я.М.Свердлова, готовивший кадры для советской и партийной администрации, действовал в Москве с 1918 по 1937 гг. Идеиное руководство университетом осуществлял ЦК РКП(б), а подчинялся университет Наркомпросу РСФСР. В университете выступали с лекциями В.И.Ленин, Я.М.Свердлов, Н.И.Бухарин, И.В.Сталин, А.В.Луначарский и многие другие известные люди. Курс обучения в университете вначале составлял 6–8 месяцев, а затем был увеличен до двух, трёх и четырёх лет.

⁵ В то время прозвучал призыв ЦК партии о направлении в индустриальные вузы тысячи коммунистов, и Кошкин превратился в студента-первокурсника (как тогда говорили, «парттысячника»).

Начало конструкторской деятельности

Итак, в 1929 году, в 30-летнем возрасте, Кошкин был зачислен в Ленинградский индустриальный институт, однако специализация там показалась ему недостаточно интересной, и он добился перевода на машиностроительный факультет Ленинградского политехнического института.

В 1934 году он блестяще защитил диплом по специальности «инженер-механик по конструированию автомобилей и тракторов», а тема его дипломной работы была такая: «Коробка переменных передач среднего танка».

Преддипломную практику Кошкин проходил в опытно-конструкторском бюро при Ленинградском заводе опытного машиностроения № 185. И Сергей Миронович Киров, бывший человеком очень умным и проницательным и ясно видевшим безграничные горизонты, тогда, указывая на Кошкина, советовал:

– Нагружайте его хорошенько, не бойтесь поручать сложную работу. Это удивительно башковитый и цельный мужик. Этому по плечу большие дела, этот ещё себя покажет.

Завод № 185 – это был танковый завод, и он в 1933 году приступил к проектированию артиллерийского танка АТ-1. Позднее подобная техника стала называться самоходно-артиллерийской установкой. АТ-1 был вооружён новой перспективной 76-миллиметровой пушкой ПС-3. Испытания этого танка состоялись в 1935 году. А годом раньше завод изготовил два опытных образца колёсно-гусеничных танков, которые получили наименование Т-29-4 и Т-29-5⁶.

* * *

До Октябрьской революции российская армия танков вообще не имела. Решение об их производстве Владимир Ильич Ленин лично подписал 10 августа 1919 года. Однако в тех условиях удалось собрать всего пятнадцать машин, и на это потребовалось почти два года. Очень тяжёлое было время, но танки были нужны. В результате, в 1923 году было создано Главное управление военной промышленности Высшего совета народного хозяйства, а годом позже при нём возникло Московское техническое танковое бюро, которое возглавил бывший инженер Путиловского завода Сергей Петрович Шукалов. Таким образом, если раньше разработкой боевых машин занимались отдельные заводы, что не способствовало накоплению необходимого опыта, то после этого все работы были сосредоточены в едином центре.

В сентябре 1924 года при Главном управлении военной промышленности была создана специальная комиссия по танкостроительству, на основе изучения опыта Гражданской войны и конструкций трофейных танков пришедшая к выводу о необходимости иметь на вооружении три типа танков: «большой», «средний» и «малый».

Но средств на это практически не было, и вскоре руководство страны свернуло проектирование тяжёлого танка, и все усилия были сосредоточены на создании «маневренного» и «малого» танков.

А согласно плану, утверждённому Наркоматом тяжёлой промышленности СССР, уже к декабрю 1932 года предусматривался выпуск 2000 средних танков БТ, 3000 лёгких танков сопровождения Т-26 и 5000 танкеток весом не более 3,3 тонны. Позднее заказ на танкетки был урезан до 3000 единиц⁷. И что характерно, военные имели все основания не доверять

⁶ Опытный образец эталонного танка Т-29 был изготовлен в 1935 году, и Кошкин принимал участие в конструировании КПП для этого танка.

⁷ Опытный образец танкетки Т-27 был готов в январе 1931 года, а уже 13 февраля, ещё до окончания государственных

обещаниям представителей промышленности. В частности, упомянутая танковая программа была с треском провалена, и к 19 марта 1933 года на вооружение Красной Армии было принято всего 522 танка БТ, 1411 танков Т-26 и 2146 танкеток Т-27. Причём качество изготовления практически всех этих машин оказалось никуда не годным, что было следствием спешки и неподготовленности производства.

А товарищ Сталин всё подгонял и подгонял, и в феврале 1931 года он потребовал, чтобы советские люди выполнили пятилетку в три года, и повсюду и во всём без всяких сомнений начали утверждаться стахановские планы, и все утверждали, что советская промышленность «высокое доверие Родины» непременно оправдает...

Вот в такой примерно обстановке Кошкин проходил производственную практику на Нижегородском автомобильном заводе. Сейчас это всем известный ГАЗ. Кошкин работал там в должности мастера дефектного отдела. Там он зарекомендовал себя способным специалистом, и руководство завода направило ходатайство в Наркомат тяжёлой промышленности с просьбой распределить Михаила Кошкина после окончания обучения на своё предприятие. Однако молодого человека интересовали танки, и он добился продолжения работы в танковом конструкторском бюро.

Два с половиной года Кошкин трудился в КБ Ленинградского завода им. Кирова. С должности рядового конструктора он поднялся до уровня заместителя начальника конструкторского бюро. В это время КБ работало над танками Т-29 и Т-46-1, которые представляли собой модернизацию серийных танков Т-26 и Т-28 – последний был первым в СССР средним танком, запущенным в массовое производство, – с переводом их на колёсно-гусеничный ход. Работа была проведена успешно, хотя впоследствии выяснилось, что танки бесперспективны. Почему? Да потому что они оказались чрезмерно сложны: колёсно-гусеничный движитель сильно усложнял конструкцию, а многобашенная схема делала невозможным усиление бронирования. Плюс они имели слишком высокую стоимость, что сделало невозможным их крупносерийное производство.

Были ещё тяжёлые танки особого назначения Т-35, которые поступили на вооружение отдельных танковых полков, но они оказались ненадёжными и непростыми в эксплуатации: у них быстро перегревался двигатель, ломалась коробка передач, рвались гусеницы. Не говоря о стоимости... Специалисты отмечают, что «тридцатьпятые» большую часть своей службы «либо ремонтировались, либо дефилировали на парадах, олицетворяя грозным видом мощь Советской Страны».

Тем не менее, накануне первомайских торжеств 1936 года Михаил Ильич Кошкин, в числе других конструкторов, был награжден орденом Красной Звезды за гусеничный танк Т-26А, получивший индекс Т-46⁸ и существовавший только в экспериментальных образцах. В Указе о награждении было написано: «за отличную работу в области машиностроения».

Следует отметить и такой факт: участвуя в разработке танка Т-29, эталонный образец которого изготовили в 1936 году, Кошкин определил основные направления улучшения этого проекта и доложил о них непосредственно наркому тяжёлой промышленности Орджоникидзе.

Не будем вдаваться в инженерные сложности, но суть предложения Кошкина заключалась в том, что независимая торсионная подвеска танка Т-29 – в отличие от пружинной подвески танка БТ – в условиях движения по пересечённой местности работала неудовлетвори-

испытаний, она была принята на вооружение РККА. И очень быстро стало ясно, что боевые возможности танкеток низки, броневая защита недостаточна, а отсутствие вращающейся башни не позволяет эффективно использовать и без того весьма скудное вооружение.

⁸ По компоновке Т-46 мало чем отличался от «двадцатьшестого». Он был крупнее по размерам, нёс более просторную башню, в которую в перспективе можно было установить 76-миллиметровую пушку. Опытный образец был построен в 1935 году и превосходил исходный вариант по весу в полтора раза.

тельно, и её следовало доработать, но с сохранением катков большого диаметра – основного элемента обеспечения быстроходности танка.

* * *

Вообще надо сказать, что появление любого танка на свет – это, как минимум, целое десятилетие кропотливого труда конструкторов. Это десятилетие творческих поисков, человеческих трагедий, горьких поражений и упоительных побед. И всё началось с того, что в 1927 году на Харьковском паровозостроительном заводе сформировали специальную конструкторскую группу, которой было поручено создать первый советский средний танк Т-1-12. Его разработка вылилась в создание более совершенной модели Т-24, но её выпустили только опытной серией в 25 машин. Однако вскоре вместо танка собственной разработки завод обязали поставить на поток купленный в США танк М1931 конструкции Джона Уолтера Кристи.

Переход на производство импортной модели танка вызвал конфликт с конструкторами Харьковского паровозостроительного завода, эффективность труда которых поставили под сомнение влиятельные военные функционеры. Руководитель конструкторского бюро завода Иван Никанорович Алексенко со скандалом уволился, заявив, что КБ должно продолжать усовершенствовать узлы Т-24 и выпускать свои средние гусеничные танки, а не «навязанные» иностранные – лёгкие и колёсно-гусеничные.

Вместо Алексенко в Харьков прислали нового начальника КБ – Афанасия Осиповича Фирсова. Этот уроженец Бердянска был специалистом, как принято говорить, «старой закваски», человеком с энциклопедическими знаниями и потрясающим умением чётко организовать свой труд и труд подчиненных ему людей. До этого он работал на Николаевском судостроительном заводе, потом – на ленинградском заводе «Русский дизель», и там его в 1930 году арестовали за «участие во вредительской группе». То есть новое назначение Фирсов получил прямо в местах заключения: его сделали руководителем секретного танкового КБ по причине непростой ситуации, сложившейся на Харьковском заводе из-за ухода предыдущего руководителя КБ Алексенко.

Под руководством Фирсова на базе американского М1931 харьковчане создали танк с башней собственной конструкции, названный БТ-2. Освоили его серийное производство, а следом появились модернизированные БТ-5 с более совершенной башней и БТ-7, в котором конструкторы осуществили более серьёзные изменения корпуса, двигателя, трансмиссии и ходовой части.

Фактически, начиная с появления на Харьковском заводе Афанасия Осиповича Фирсова, на предприятии начались работы над агрегатами и конструкторскими решениями, которые позже органично вошли в компоновку танка Т-34.

* * *

28 декабря 1936 года нарком тяжёлой промышленности товарищ Орджоникидзе подписал Приказ о направлении Михаила Ильича Кошкина в Харьков – на Харьковский паровозостроительный завод, который к тому времени уже был переименован в завод № 183. Как видим, завод стал совершенно секретным, и на нём была введена принятая в те годы цифровая индексация различных служб. Так Кошкин стал руководителем танкового КБ–190.

Перед отъездом Михаил Ильич долго доказывал, что у него ничтожный стаж и опыт конструирования, что он не может руководить инженерами, знающими больше его, но с ним не посчитались.

В этот период времени главный танковый конструктор завода Фирсов начал задумываться о создании кардинально нового танка. Один из создателей танка Т-34 конструктор Василий Никитич Васильев потом вспоминал:

«Основы для создания Т-34, его первичный технический облик, основные боевые характеристики были заложены ещё при Фирсове. Уже в конце 1935 года на столе главного конструктора лежали проработанные эскизы принципиально нового танка: противоснарядное бронирование с большими углами наклона, длинноствольная 76,2-миллиметровая пушка, дизельный двигатель В-2, масса до 30 т».

Однако воплотить эти идеи в жизнь конструктору-арестанту было не суждено. Как это часто бывало в те непростые времена, вслед за наградами на Харьковском заводе обрушились репрессии. Крупные военные манёвры лета-осени 1936 года выявили низкое качество танков, поступивших на вооружение Красной Армии. В частности, ввиду того, что на колёсном ходу танки БТ имели привод лишь на одну пару колёс, без гусениц их можно было использовать только на дорогах с твёрдым покрытием, а на просёлке ведущие колеса врезались в грунт и буксовали. Плюс на нескольких сотнях первых БТ-7, поставленных в войска, начали выходить из строя коробки переключения передач. А в это время в Испании началась гражданская война, и руководство СССР совершенно справедливо не исключало такого варианта, что она является прелюдией к гораздо большей и серьезной войне. И вот в столь ответственный момент оказалось, что в танкостроении СССР существуют серьёзные проблемы. В довершение ко всему на одном из совещаний товарищ Сталин негромко проронил: «Не многовато ли поломок в коробках скоростей?..»

В те времена любое замечание Сталина воспринималось как директива. А любые сомнения или возражения чуть ли ни как угроза всему социалистическому строю. И, как водится, чтобы срочно исправить положение, на полную мощь заработала репрессивная машина.

Первым пострадал Афанасий Осипович Фирсов. Он был отстранён от руководства конструкторским бюро, а танк БТ-7 в открытую стали называть «вредительским танком». В середине 1937 года Фирсов был вновь арестован и отправлен в тюрьму. Вместе с ним в группе «вредителей» оказался и директор завода Иван Петрович Бондаренко. Фирсов был расстрелян без суда и следствия в 1937 году, а Бондаренко – в июле 1938 года⁹.

* * *

Таким трагическим образом 37-летний Михаил Ильич Кошкин стал главным конструктором Харьковского завода № 183.

Кстати сказать, произошло это после убийства член Политбюро ЦК ВКП(б) Сергея Мироновича Кирова, которое послужило началом массовых репрессий в СССР, известных как «Большой террор». Почему Кошкина направили в Харьков на место репрессированного Фирсова именно после этого? Михаил Ильич старался не думать об этом. А вот его жена Вера Николаевна сначала не хотела ехать в Харьков: в Ленинграде у неё были родственники, культурная жизнь... Но жёны не выбирают – и она отправилась вслед за своим мужем.

Им выделили квартиру на улице Пушкинской, в заводском доме. Завод полностью обеспечивал семью. В комнатах стояла мебель, сделанная в цехах, специальный отдел выдавал отрезы тканей. Рядом было ателье, где известный харьковский портной обшивал заводчан. Между прочим, именно в пальто от этого портного Вера Николаевна и ее дочери Лиза, Тамара и Таня уезжали потом в эвакуацию в Нижний Тагил – первым эшелонам, заказанным заводом. Но Михаила Ильича тогда уже не было в живых.

⁹ В 1956 году они оба были реабилитированы «за отсутствием состава преступления».

Но это всё будет потом, а пока же «закручивание гаек» на заводе одним увольнением Фирсова и Бондаренко не ограничилось. Для доработки дизельного двигателя БД-2 в 1937 году на завод из Москвы направили специальную комиссию. Она же должна была определить причины появления некачественной продукции. По результатам работы комиссии несколько позже в Харьков из Москвы прибыла целая группа так называемых «дизелистов».

Двигатель БД-2 доработали, внося в него до двух тысяч различных изменений. Индекс двигателя был изменен на В-2. При этом руководитель конструкторского коллектива по созданию танкового дизеля Константин Фёдорович Челпан, совсем недавно получивший за свои разработки Орден Ленина, был отстранён от работы и 11 марта 1938 года расстрелян в харьковской тюрьме¹⁰.

В это сейчас трудно поверить, но всё дело было в том, что Челпан был греком из приазовского села на Мариупольщине, сыном раскулаченного и в конце концов расстрелянного крестьянина-кулака. Да плюс ещё он учился в Германии, в Швейцарии и в Англии. А раз так – налицо «греческий заговор», который якобы возглавляли известные греки, в том числе и Челпан. Со всеми вытекающими последствиями. Правда тронуть известную тогда трактористку-ударницу Пашу Ангелину, которая тоже родилась в греческой семье, не решились – всё-таки личная подруга товарища Сталина... А вот Константину Фёдоровичу досталось «по полной программе» – участник «греческой националистической шпионской диверсионной антисоветской вредительской организации». Приговор привести в исполнение...

Арестовали главного инженера завода Ляца, главного металлурга Метанцева и многих других.

Вместе с руководителями, так называемые «дизелисты» из НКВД, арестовывали и рядовых конструкторов: заместителя Челпана Ивана Яковлевича Траштутина, а также Аптекмана, Левитана, Гуртового.

Кстати сказать, Иван Траштутин диссертацию на тему «Оптимальное проектирование основных деталей дизеля» защитил в Массачусетском технологическом университете. Понятное дело! Бдительные органы установили, что вообще весь дизельный отдел завода является гнездом некоей «диверсионно-повстанческой организации», а раз так – то надо выжигать сразу каленым железом.

Якобы начальник танкового КБ вредитель Фирсов выполнял задание швейцарской разведки, якобы злодеям удалось сорвать выпуск получивших высочайшее одобрение машин, якобы всё это покрывал вредитель Нейман, бывший начальник Спецмаштреста, а ему якобы помогал технический директор, а по совместительству вредитель-фашист Симский, который перетащил на завод вредителя-фашиста... И так далее и тому подобное.

Как тогда говорили, кругом вредители-шпионы и недобитые «бывшие» – выявим двух-трёх сволочей, и эти две-три сволочи сдадут ещё двух-трёх сволочей...

На Кировском заводе арестовали главного инженера Тер-Асатурова, застрелился директор завода Карл Мартович Отс – человек решительный и деловой, но одновременно добрый и внимательный к нуждам работников предприятия. На заводе № 174 «вредителем» оказался конструктор Андрыхевич. Большая группа «вредителей» была выявлена и на заводе № 37, в их числе начальник конструкторского бюро Козырев и его заместитель Астров.

«Врагами народа» оказались «крёстный отец» чуть ли не всех советских танков Семён Александрович Гинзбург¹¹, начальник кафедры танков и тракторов Военной академии меха-

¹⁰ В 1956 году его реабилитировали

¹¹ Под руководством С.А.Гинзбурга «молодой специалист» М.И.Кошкин участвовал в разработке танка Т-46-5, и он за это, как мы уже знаем, получил орден.

низации и моторизации РККА профессор Владимир Иванович Заславский, а также первый начальник этой академии комкор Жан Францевич Зонберг.

Само собой, сплошь заговорщиками и членами «банды Тухачевского» оказался коллектив Автобронетанкового управления, арестованный в 1937 году в полном составе – в первую очередь, командарм 2-го ранга Халепский и комдив Бокис.

Славное было время!

Вместо «вредителя» Бондаренко к руководству предприятием приступил Юрий Евгеньевич Максарёв, работавший до этого мастером смены, механиком цеха, заместителем начальника цеха, начальником цеха и начальником отдела Кировского завода в Ленинграде.

Нетрудно себе представить, в какой обстановке арестов, тотальной деморализации, доносов и взаимных подозрений пошёл процесс разработки нового танка.

* * *

Когда убрали таких специалистов, как Гинзбург, Фирсов, Бондаренко, Челпан, Трашутин и многих других, Михаил Ильич Кошкин ничего не мог понять. За что? Почему? А теперь его, тридцатисемилетнего, назначили главным конструктором Харьковского завода № 183. Но ведь у него был небольшой стаж и опыт конструирования... Только его доводов, как уже говорилось, никто не стал слушать. А потом он получил телеграмму-молнию от товарища Орджоникидзе.

Срочный вызов Кошкина в Москву на заводе восприняли по-разному. В цехах решили: нарком тяжёлой промышленности СССР желает поближе узнать нового начальника конструкторского бюро. В заводоуправлении забеспокоились: не связана ли «молния» с задержкой монтажа танка Т-111. Того самого экспериментального среднего танка, известного также как «изделие 111» или Т-46-5, разработанного «врагом народа» Гинзбургом. Работа над ним велась с 1936 года, но пока была смонтирована и испытана на полигоне лишь одна машина. Связано это было с тем, что прокатный стан, на котором прокатывали 60-миллиметровую танковую броню, вышел из строя, а его ремонт и наладка слишком затянулись.

Прибыв в Москву, Кошкин тут же направился в приёмную Орджоникидзе.

Помощник наркома, увидев Кошкина, сразу «взял быка за рога»:

– У нас тут большие неприятности.

Больше он ничего уточнять не стал. Лишь развёл руками.

Кошкин прождал примерно час, но потом помощник сообщил ему:

– Михаил Ильич, извините, но у наркома непредвиденные обстоятельства. Позвоните завтра утром из гостиницы. Номер мы вам забронировали.

Однако только Кошкин направился к выходу, помощник остановил его:

– Хотя, пожалуй, подождите ещё немного.

И точно. Не прошло и четверти часа, как из кабинета Орджоникидзе вышли озабоченные заместитель наркома оборонной промышленности и начальник управления бронетанковых войск.

– Михаил Ильич, прошу вас, проходите! – громко сказал помощник.

В глубине кабинета наркома находился громадный письменный стол, а сбоку – длинный стол для заседаний под зелёным сукном. Орджоникидзе стоял, опершись ладонями о стол. Он и Сталин были почти однолетки и даже походили друг на друга внешне: оба носили пышные усы, оба ходили в одинаковых френчах и сапогах, оба говорили по-русски с заметным грузинским акцентом, оба стали членами партии большевиков ещё в молодости. Среди партийной верхушки Орджоникидзе был самым горячим и громогласным. При этом «необыкновенно добрые глаза, серебристые волосы и густые усы, – писал о нём сын Лаврентия Павловича Берии, – придавали ему вид старого грузинского князя, мудрого и солидного».

Перед ним были разложены фотографии. Товарищ «Серго» жестом пригласил Кошкина посмотреть. На снимках были искорёженные, обгоревшие танки. Советские лёгкие танки Т-26. Это были фото из Испании.

– О чём тебе говорят эти снимки? – спросил нарком. – Больно смотреть... Люди... Наши люди погибли в этих железных коробках... Сгорели...

Кошкин молчал. Да и что он мог сейчас ответить наркому? Что эти советские танки были лучше воевавших против них в Испании немецких и итальянских танков? Да, так оно и было. И многим танкистам нравилась эта машина.

– Т-26 – это хороший образец танка, – сказал Кошкин. – Неприхотливый, простой в изготовлении и эксплуатации. На его вооружении имеется 45-миллиметровая пушка и пулемёт. Достаточно надёжная броневая защита. В сочетании с хорошей манёвренностью и проходимостью это даёт преимущество над немецкими танками Т-1 и итальянскими «Ансальдо».

– Какое же преимущество, товарищ Кошкин? Ты разве не видишь, что изображено на этих фотографиях? – удивился Орджоникидзе.

– У Т-26 бронирование кругом 15 миллиметров, у «Ансальдо» толщина брони лобовой части корпуса составляет 12 миллиметров, а борта – 8 миллиметров. И по запасу хода наш танк превосходит итальянский почти в два раза.

– Перестань, товарищ Кошкин. Мне тут не нужны внутриведомственные рассуждения. Мне нужна объективная оценка...

– А если объективная, товарищ нарком, – осмелел Кошкин, – то танк Т-26 весьма несовершенен. У него слабая броня и вооружение, и усилить их нет никакой возможности. Проблема в том, что эти возможности конструкторы не заложили в самом проекте, рассчитав шасси лишь на определённую массу. Поставить на танк более мощную броню или вооружение – значит неминуемо утяжелить его. Плюс Т-26 часто на ходу теряет гусеницы. Подвеска у него сложной конструкции, да и та ненадежна. А главное – двигатель бензиновый, пожароопасный, слабоват для такого танка... И в Испании они столкнулись не только с итальянскими танками «Ансальдо» или со старыми французскими «Рено», что состоят на вооружении испанской армии. Дело в том, что Испания стала местом испытания всевозможных новых видов оружия. Наши противники не стоят на месте...

– И что же нам делать?

– Нам представилась возможность проверить нашу технику в сравнении с лучшими новыми зарубежными образцами на настоящем театре военных действий. Но я скажу так: броня любого из существующих в мире танков не выдержит прицельного огня пушек практически в упор? Правильно я понимаю, что обычная броня в пятнадцать-двадцать миллиметров может предохранить только от пуль?

– Да, товарищ нарком, нужна броня более толстая.

– Более толстая... Тридцать, сорок миллиметров? Сколько? – сдержанно спросил товарищ «Серго».

– У нас есть неплохой танк Т-28. Он хорошо преодолевает препятствия и может развивать приличную скорость – до 37 км/ч. Но у него многобашенный характер вооружения, что очень усложняет управление огнём. Есть новый танк БТ-7, броня которого на пять миллиметров толще, чем у танка Т-26. Однако специалисты понимают, что быстро развивающееся танковое и противотанковое вооружение быстро преодолеет и этот броневой барьер.

Сказав это, Кошкин про себя подумал: «А вот противоснарядная броня «сто одиннадцатого» выдержала бы... Не в том ли нарком видит вину завода, что задержались с выпуском танка Т-111, не сумели отправить его в Испанию?»

Товарищ «Серго» ничего не сказал на это. Похоже было, что он совсем ушёл в себя. Молчание через пару минут стало даже не томительным – невыносимым.

– Командируйте меня в Мадрид, – вдруг попросил Кошкин.

– Искупление? За чьи грехи?.. Ты, дорогой, ещё в институте учился, когда армия уже имела тысячи «двадцатшестёрок». Да и конструкторы... Разве могли они предвидеть такое?

Орджоникидзе устало опустил в кресло и застыл в нём.

– Нет, Михаил Ильич, если хочешь искупления – иди и работай здесь! Здесь не легче будет, чем в Испании!

Орджоникидзе задумался, потом сказал предельно откровенно:

– Да, обстановка в мире накаляется. И мы переживаем ещё большие трудности. Ворошилов просит срочно дать три образца «сто одиннадцатого». Будут армейские испытания новой техники. Подумай, прежде чем ответить, – это реально?

– Один танк испытан, мы докладывали. Для других нет брони, товарищ нарком.

– Я пошлю своего заместителя на Ижорский завод. Будет броня. И что тогда? Справитесь?

– Есть такое дело! Справимся, товарищ нарком!

– Именно это я и хотел услышать.

Кошкин понимал, что это его последний шанс сказать на таком высоком уровне, что ему безумно трудно, что конструкторское бюро ему, похоже, не по плечу, что опыта у него маловато... Но он уже заявил, что справится... А если нет? А если подведёт? Но его метания вдруг прервал телефонный звонок.

Нарком снял трубку, молча выслушал, а потом стал торопливо складывать испанские фотографии в портфель. Потом он вновь задумался и вдруг произнёс отчужденно, будто речь шла вовсе не о нём, а о ком-то другом:

– Достанется сейчас товарищу Орджоникидзе...

* * *

Прошло совсем немного времени, и для Кошкина стало очевидно, что у танка Т-111 слишком мала мощность двигателя, а ходовая часть с узкими гусеницами не может обеспечить машине необходимую подвижность и надёжность. Нельзя было на средний танк ставить броню в 60 миллиметров. На одном из заводских совещаний он сказал:

– Это танк без будущего... Да, у него существенно изменена броневая защита. Но для 28-тонной боевой машины двигатель слаб. У него удельная мощность – всего около одиннадцати лошадиных сил на тонну массы, тогда как на танках серии БТ она достигает двадцати восьми – тридцати лошадиных сил. Пусть лучше Т-111 погибнет в чертежах, чем в бою! Но и танки БТ очень сложные и даже капризные. Надо делать другой танк с более мощным двигателем, и тогда... Еду в Москву, скажу товарищу Орджоникидзе: «сто одиннадцатого» не будет.

– Сумасшедший! – отговаривали его товарищи. – Тебя же разорвут.

– Не разорвут! А если и разорвут, то что же. Надо смотреть правде в глаза...

– Но наш главный военный советник в Испании, – возражали ему, – просит прислать три экспериментальные машины, не дожидаясь выпуска серийных. Этот вопрос уже обсуждался в ЦК. И потом, Михаил Ильич, если ты сам такой герой, то подумай, что будет со всеми остальными после твоего признания? Это же будет равносильно приговору! Скажут: обманывали наркомат, выбрасывали на ветер народные деньги, силы, время...

Кошкин закрыл глаза. «И как я мог пообещать „сто одиннадцатый“ к армейским испытаниям?» – мысленно проклинал он сам себя. И тут ему действительно стало жутко. Куда он влез? Зачем весь этот самообман с начальником КБ, знающим, что и как должно быть, и решающим судьбы других людей...

* * *

А потом события стали разворачиваться с калейдоскопической быстротой. Придавая большое значение урокам боев в Испании, советское руководство решило созвать совещание в Овальном зале Кремля. В числе других докладчиков на совещании выступил Поль Арман, первый в истории Красной Армии танкист, удостоившийся в 1936 году звания Героя Советского Союза. Присутствовали на совещании и другие участники боев в Испании, работники оборонной промышленности, главные конструкторы, высший командный состав. Председательствовал нарком обороны товарищ Ворошилов. Присутствовал и сам товарищ Сталин.

Когда майору Арману представили слово, он рассказал о слабостях танков Т-26. И Сталин тут же задал ему вопрос:

– А как бы в испанских условиях чувствовал себя танк БТ-5? Лучше или хуже?

Арман попытался сопоставить сильные и слабые стороны двух типов танков. Вроде бы вооружение у них было одинаковым. Но у Т-26 ходовая часть не обеспечивала достаточной быстроходности, что коренным образом отличало этот танк от танков серии БТ.

– Хотя БТ-5 на три с лишним тонны тяжелее, – сказал танкист, – его ходовая часть более надежна, а мотор в четыре раза мощнее, чем у Т-26.

Потом участники совещания поинтересовались, как вели себя наши танки в бою, какие средства применяли фашисты против них, какие проблемы возникали при действиях в населённых пунктах.

– Проклятые бутылки с бензином! – воскликнул Арман. – Это теперь придётся иметь в виду всем танкистам. Просто так от этих бутылок не отмахнуться, ведь их так легко бросать в танк из окна, с балкона, из-за каменной ограды. И огонь мгновенно растекается по всем щелям...

– И что нужно предпринять, по вашему мнению, товарищ Арман, чтобы обезопасить экипажи от снарядов противотанковых орудий и бутылок с горючей смесью?

– Думаю, – прямо ответил танкист, – конструкторам надо обратить особое внимание на усиление броневой защиты танка. Было бы неплохо иметь и пушки помощнее для поражения огневых точек противника.

– А какому ходу лично вы отдаете предпочтение? – вмешался в разговор нарком Орджоникидзе. – Гусеничному или смешанному – колёсно-гусеничному?

– Мое личное мнение, – ответил Арман, – такое: танк должен иметь гусеничный ход, но не такой, как у Т-26, а более совершенный, с более широкими гусеницами и с лучшим их сцеплением с грунтом. А у Т-26 гусеницы узкие, и у них очень скверное сцепление траков. И ведущее колесо спереди...

* * *

После этого совещания для усиления и пополнения конструкторского состава завода № 183 в конструкторское бюро Кошкина направили адъюнкта¹² кафедры танков московской Военной академии механизации и моторизации им. Сталина военинженера 3-го ранга Адольфа Яковлевича Дика.

Дику подчинили часть инженеров, и в бюро воцарилось двоевластие, которое ничем хорошим закончиться не могло. Оно, собственно, ничем хорошим и не закончилось: Кошкин и Дик постоянно обвиняли друг друга в неправильных инженерных решениях, в срыве, а иногда

¹² Адъюнкт (от латинского слова «adjunctus» – «присоединённый») – так называлась должность помощника или заместителя в различных областях. Это аналог терминов «ассистент» и «помощник».

и прямом саботаже работ. Количество взаимных претензий у конструкторов росло, а работа с места не двигалась.

В конце концов, московскому руководству надоели эти конфликты, и 28 сентября 1937 года директора завода № 183 обяжали разделить танковое КБ–190 на две части. Отдельное КБ, подчинённое непосредственно главному инженеру завода, предписали с 5 октября пополнить тридцатью выпускниками Военной академии механизации и моторизации, и ещё двадцатью – с 1 декабря. Не позднее 30 сентября его отделы должны были возглавить восемь самых опытных и талантливых конструкторов завода. В качестве главного военного консультанта привлекли известнейшего в то время танкового испытателя капитана Евгения Анатольевича Кульчицкого, прославившегося знаменитыми прыжками на танках серии БТ. Удивительно, но этот отважный танкист умудрялся обрушить с крутого откоса в воду металлическую громадину в десять с лишним тонн да ещё на скорости пятьдесят километров в час; и не просто обрушить – а прыгнуть, то есть стремительно пролететь десятки метров по воздуху, чтобы потом плавно скользнуть по водной поверхности, сохранив в целости и себя, и танк.

Начальником Отдельного КБ назначили Дика, а Кошкин остался начальником КБ–190, которое должно было заниматься исключительно разработкой модернизированных вариантов БТ-7: артиллерийского БТ-7А, вооружённого 76-миллиметровой пушкой, и дизельного БТ-7М. Таким образом, конфликтовавших конструкторов «развели по углам».

Однако и это ничем хорошим не закончилось.

Уже в первом квартале 1938 года стало ясно, что сроки создания нового танка А-20 Отдельное КБ срывает¹³. Председателю Комитета обороны СССР Вячеславу Михайловичу Молотову была направлена соответствующая докладная записка, и виновным в этом признали «немца» и потому «врага народа» Адольфа Дика. В апреле 1938 года его арестовали и осудили на десять лет лагерей, которые он отбыл «от звонка до звонка», а после освобождения из лагеря Дик ещё семнадцать лет прожил в ссылке в Бийске.

* * *

Параллельно с Отдельным КБ завода № 183 над разработкой новых танков, представлявших собой модифицированные БТ, в автобронетанковых мастерских Харьковского военного округа работала группа военных, возглавляемых воентехником 2-го ранга Николаем Фёдоровичем Цыгановым¹⁴. Этот коллектив создал не пошедшие в серию прототипы БТ-2-ИС, БТ-5-ИС, БТ-СВ и БТ-СВ-2. Последняя машина – быстроходный колёсно-гусеничный танк «Сталин-Ворошилов» – имела неофициальное прозвище «Черепаша». Она была забронирована со всех четырёх сторон бронелистами, расположенными под рациональными углами наклона: у противоснарядного варианта толщина брони достигала 40–55 мм. При проектировании БТ-7-Б-ИС и БТ-9 Отдельное КБ Дика использовало подвеску конструкции Цыганова и другие решения, найденные его группой. К сожалению, этот талантливый военный изобретатель Цыганов повторил судьбу многих инженеров того непростого времени. В начале 1938 года его арестовали, после чего работы над БТ-СВ-2 прекратились. Позже Цыганова реабилитировали и вернули в армию, он участвовал в боевых действиях и умер от ран 24 января 1945 года.

Конструктор Василий Григорьевич Матюхин потом вспоминал:

«В октябре 1934 года по окончании Днепродзержинского металлургического института я был призван в ряды Красной Армии и направлен в танковую часть, которая дислоцировалась в

¹³ Эскизный проект танка А-20 (БТ-20) был утверждён 25 марта 1938 года, с двухмесячным отставанием от сроков, указанных правительством. Виновных в этом вычислили молниеносно.

¹⁴ Сам Н.Ф.Цыганов инженерного образования не имел, и расчёты за него проводили молодые конструкторы В.Г.Матюхин и Л.А.Бессонов.

Харькове. Буквально на второй день ко мне подошёл среднего роста человек с чёрными, слегка выющимися волосами, в кожаной куртке. Представился:

– Цыганов Николай Фёдорович, воентехник части.

Из дальнейшего разговора выяснилось, что у него есть некоторые идеи по усовершенствованию находящихся на вооружении воинской части танков БТ. Командование разрешило ему подобрать группу красноармейцев, имевших инженерное образование, и попытаться технически обосновать возможность осуществления усовершенствований.

Я дал согласие. Группа, куда входили также Латмонизов, Кошман, Батюта, Васильев, Ревин, Водопьянов, Богуш, Федченко, Бессонов, под руководством Цыганова приступила к работе.

Наш руководитель, несмотря на молодость и невысокую должность, мог многое. Он обладал пытливым умом, напористым характером, большим запасом энергии и умением находить пути к сердцам самых разных людей.

Цыганов с восторгом рассказывал нам о танке БТ, обладающем многими прекрасными качествами – высокой скоростью, маневренностью, проходимостью... Вместе с тем, он считал, что серьёзным недостатком этой машины является отсутствие синхронности в работе колёсного и гусеничного движителей.

– Представьте, что в ходе боя противник повредил одну из гусениц, – говорил он. – Тем самым танк выведен из строя, он не может двигаться дальше. Есть ли выход? Да, есть: синхронизировать работу колёсного и гусеничного движителей. И тогда танк сможет продолжать движение на одной гусенице и на колесах...

Такова была его идея».

Вот так всё на самом деле и происходило. «Командование разрешило», «я дал согласие», «напористый характер», «большой запас энергии», «восторг»... На заводах и в конструкторских бюро в 30-е годы царил такой творческий подъём, люди работали с такой энергией, с такой одержимостью, с такой верой, что даже самые невероятные планы порой перевыполнялись, и каждый локальный успех праздновался как великая победа.

И Кошкин работал точно так же. Он буквально дневал и ночевал на заводе. Все его силы, мысли, время были поглощены новым танком. Его дочь Елизавета потом рассказывала:

«Мы, дочери, редко видели его дома. Просыпаемся – папы уже нет, засыпаем – он ещё не пришёл. А когда выдавался свободный вечерок и отец принимался лепить пельмени, он непременно брал меня в помощницы. А маме, пытавшейся нам помочь, говорил: „Не надо, Верочка, мы уж с Лизой сами как-нибудь. Всё будет в полном порядке“. Исключительно нетребовательный в быту, в отношении к собственным нуждам, он был напорист, принципиален и требователен в работе. Не терпел разгильдяйства, халатности. Это был человек одержимый. Он ничего не делал вполсердца, вполсилы».

А вот свидетельство конструктора Алексея Александровича Молоштанова:

«Не могу не сказать о том, что М. И. Кошкин был прирождённым организатором. Энергия в нём прямо-таки клокотала, он был одержим новым танком и эту свою одержимость сумел передать всем нам. Несмотря на чрезвычайную сложность задачи, которую предстояло решить, мы ни на минуту не сомневались в её реальности и не щадили себя ради достижения поставленной цели».

Но при этом, и от этого никуда не деться, именно в те годы советское государство полностью зарезервировало за собой монополию на физическое насилие над собственными гражданами. И работа велась по принципу: бей своих, чтобы чужие боялись.

Что же касается Николая Фёдоровича Цыганова, то это следует подчеркнуть ещё раз: именно он разработал конструкции танков с наклонным расположением броневых листов. Именно он для улучшения защищённости танка БТ-5 предложил располагать бортовые листы

корпуса не вертикально, а под углом. Таким образом, именно Цыганову многим обязана «геометрия корпуса и башни» будущего танка Т-34.

Глава вторая

Рождение легенды

До ареста Адольфа Яковлевича Дика КБ–190, возглавляемое Кошкиным, занималось модернизацией танка БТ-7. Для него спроектировали новую коническую башню с наклонными стенками, усовершенствовали трёхскоростную КПП, которая до модернизации была четырёх-скоростной, и усилили подвеску.

1 сентября 1937 года новую машину приняли на вооружение¹⁵. И Михаил Ильич, начавший носить роскошную кожаную куртку из «царских» запасов, какие тогда носили советские танковые экипажи, уже занимался запуском машины в серийное производство, когда вдруг сообщили, что Отдельное КБ расформируется, а его назначают генеральным конструктором завода № 183. Теперь ответственность за создание всех новых танков ложилась на него одного, и в этом надо было трезво отдавать себе отчёт.

1937 год отличался массовыми пертурбациями в наркоматах. Началась неизбежная кадровая свистопляска, и она очень нервировала людей, мешала им нормально работать. Никто не знал, будет ли он на своём рабочем месте завтра, через неделю, через месяц...

Первой обязанностью каждого «сознательного» советского гражданина тогда стал поиск вредителей и предателей. Шпиономания заставляла людей доносить на своих друзей и даже близких родственников. Писались «соответствующие бумаги» и на Кошкина. Например, некий инспектор АБТУ Сапрыгин в докладной записке о состоянии дел на заводе № 183 писал 20 августа 1937 года заместителю начальника АБТУ Густаву Густавовичу Бокису:

«Предъявленный проект имел грубейшие ошибки, вследствие чего был забракован. Проект даёт новую машину с уширенным корпусом, новой ходовой частью и т. д. По существу это не БТ-9, так как совершенно не соответствует ТТТ¹⁶ АБТУ на БТ-9 и не БТ-7ИС, ибо меняется корпус, радиаторы, колёса и т. д. Причём проектирование изначально подчинено только удобству производства и коммерческим соображениям и проводится без ТТТ. Особенно бросается в глаза то, что при этом проектировании не учитываются требования Красной Армии и не используется весь опыт танкостроения...»

Этот самый инспектор Сапрыгин также обвинял Кошкина в том, что он совершает ошибку за ошибкой, что он подавляет других конструкторов и срывает их работы.

Но в ноябре 1937 года Густав Бокис был арестован, а потом и расстрелян. Что же касается Кошкина, то в том же ноябре 1937 года с целью продолжения работы он сформировал новое КБ-24, а руководство КБ–190 перешло к Николаю Алексеевичу Кучеренко.

Позднее некий инженер Ленинградского завода опытного машиностроения № 185 по фамилии Колоев в докладе «Состояние танкового вооружения и необходимость создания новых классов танков» заявил, что, на основании практических данных, «пушки с начальной скоростью снаряда около 900 м/сек пробивают броню толщиной 1,6 своего калибра», а посему 45-миллиметровая броня танка Т-34 надёжно защитит его только от снарядов противотанковых пушек и противотанковых ружей калибром до 25 мм. На этом основании Колоев предлагал классифицировать танк Т-34 как танк лёгкого бронирования, защищённый лишь от осколков, огня стрелкового оружия, крупнокалиберных пулёметов и противотанковых ружей калибром не более 20–25 мм. Он писал:

«Танк Т-34 с толщиной брони 45 мм на близких дистанциях не может вести успешную борьбу с 47-миллиметровой противотанковой артиллерией, поэтому он не соответствует

¹⁵ А вот танк-конкурент Т-111 оказался слишком сложным в производстве и на вооружение так и не поступил.

¹⁶ ТТТ – тактико-технические требования.

придаваемому ему назначению, вызванному недостаточно ясным представлением о состоянии современной противотанковой артиллерии и недостаточно обоснованным подходом к решению данного вопроса».

Не может... Не соответствует... Срывает... И меньших «оснований» в те времена было достаточно для того, чтобы очень сильно испортить человеку жизнь. В результате на производстве люди стали опасаться друг друга, своих начальников, своих подчинённых. Любой инженер и даже директор, отказавший рабочему в какой-либо просьбе, рисковал погибнуть ни за грош. Но Кошкин, несмотря ни на что, упрямо гнул свою линию.

* * *

КБ-24 формировалось на добровольных началах. В него вошёл двадцать один человек из КБ-190 и КБ-35 завода, причём при приёме Кошкин беседовал с каждым сотрудником лично, а его заместителем стал инженер Александр Александрович Морозов, уроженец города Бежица Брянского уезда Орловской губернии.

Этот человек после шестого класса общеобразовательной школы начал работать на Харьковском паровозостроительном заводе, участвовал в создании первых гусеничных тракторов «Коммунар». В армии он служил авиационным техником-мотористом, потом заочно учился в Московском автотракторном институте.

Подбору сотрудников Кошкин и Морозов уделили особое внимание: их целью в этом был не только профессионализм каждого конкретного кандидата, но и создание творческих и товарищеских взаимоотношений в коллективе. Были назначены руководители групп по проектированию основных узлов будущей машины, и конструкторское бюро приступило к работе.

Общее руководство и увязку решений по новым танкам стал осуществлять заместитель Кошкина Морозов, корпусом занялся инженер Михаил Иванович Таршинов, башней и установкой в неё вооружения – Алексей Александрович Молоштанов, трансмиссией – Яков Ионович Баран, управлением – Пётр Петрович Васильев, ходовой частью – Василий Григорьевич Матюхин.

Яков Ионович Баран потом вспоминал:

«Мне, стоявшему у истоков танка Т-34 и прошедшему весь путь его создания и совершенствования, хотелось бы подчеркнуть, что главнейшим источником всех лучших качеств «тридцатьчетвёрки» является труд тех, кто её создавал. Ничто не далось нам само собою. Каждое решение приходило в результате многих дней и ночей кропотливой работы, поиска, споров, отказа от ранее найденного, но не вполне нас удовлетворявшего».

Михаила Таршинова Баран характеризовал так: «трудился он напористо и красиво, заражая других своей увлечённостью». А вот его мнение об Алексее Молоштанове: он обладал «кипучей энергией, большими знаниями в своей области и неуёмным энтузиазмом». По воспоминаниям Барана, Николай Кучеренко был «незаменимым работником, благодаря своему знанию производства и умению контактировать с людьми»; Василий Матюхин был «автором многих капитальных решений, умевшим настойчиво отстаивать свои идеи», Пётр Васильев – «конструктором с очень развитой изобретательской жилкой».

А ещё был Абрам Иосифович Шпайхлер – «трансмиссионщик высокой квалификации, человек душевный и отзывчивый». Были Марк Абрамович Набутовский, Борис Аронович Черняк, Арон Яковлевич Митник, Василий Яковлевич Курасов, Владимир Кузьмич Байдаков, Михаил Борисович Шварцбург и многие другие специалисты, которым в той или иной степени обязан будущий танк Т-34.

Менее чем за год работы Михаила Ильича в должности главного конструктора под его руководством была успешно завершена модернизация танка БТ-7. Новый танк стал называться БТ-7М, а ещё его называли «быстроходным истребителем». Основное и кардинальное отличие

БТ-7М заключалось в установке на него долгожданного танкового дизеля марки В-2, что позволило сократить возимый запас топлива и отказаться от дополнительных баков, почти вдвое при этом увеличив запас хода.

Строили БТ-7М всего полгода, но успели выпустить более 700 машин. БТ-7М стал последним колёсно-гусеничным танком в советской истории, да и являлся он таковым лишь конструктивно. В реальности же он не мог передвигаться на колесах, так как резиновые бандажи опорных катков не выдерживали значительно выросших нагрузок и разлетались в клочья.

До того работы над двигателем осуществлялись в Отдельном КБ. В апреле 1938 года прошли государственные испытания трёх двигателей В-2. Но первый дизель проработал всего 72 часа, у второго после ста часов непрерывной эксплуатации «погнало» масло, а у третьего лопнул картер. Исходя из столь слабых результатов испытаний, комиссия, естественно, двигатель не приняла, но, тем не менее, было приказано собрать несколько десятков экземпляров.

В том же апреле 1938 года на совещании Народного Комиссариата обороны Кошкин представил на рассмотрение эскизы не одного, а сразу двух танков: заказанного А-20 и его исключительно гусеничного варианта А-20Г.

Что касается А-20, то он по боевым качествам мало отличался от БТ-7. Вооружение на нём осталось прежним, а увеличение толщины брони до 20–25 мм не обеспечивало надёжную защиту от противотанковой артиллерии. А вот кто был инициатором и автором А-20Г, сегодня доподлинно неизвестно. Официальная историография приписывает его создание Кошкину, загоревшемуся «гусеничным» вариантом, и есть веские основания считать эту версию вполне правдоподобной.

Во всяком случае, директор завода Юрий Евгеньевич Максарёв написал потом об этом так:

«В октябре 1938 года решением Политбюро ЦК ВКП(б) я был назначен директором Харьковского завода № 183 им. Коминтерна. Перед конструкторским бюро и коллективом завода стояла задача форсировать создание нового танка и развернуть его производство.

В Ленинграде, где работал раньше, мне приходилось заниматься бронетанковой техникой, в частности, производством тяжёлого трёхбашенного гиганта СМК, и я не был новичком в этом деле.

На харьковском заводе были в то время сосредоточены лучшие силы отечественного танкостроения. Местные специалисты имели очень высокую квалификацию и большой опыт конструирования и производства танков. Главным конструктором был назначен уже успевший проявить себя в танкостроении Михаил Ильич Кошкин. Парторгом ЦК ВКП(б) и главным инженером были присланы выпускники Военной академии механизации и моторизации РККА Алексей Алексеевич Епишев и Сергей Несторович Махонин.

Работа шла в высоком темпе. К моему приходу основные решения нового танка А-20 уже достаточно чётко просматривались, причём не только в чертежах, но в значительной степени и в металле. Проблем тоже хватало. Их решение требовало больших усилий, энтузиазма, изобретательности. И, надо сказать, коллектив завода не жалел сил, стремясь наилучшим образом и в кратчайшие сроки выполнить задание Родины.

Каждый день выдвигал новые вопросы. Особенно запомнились споры вокруг движителя будущей машины. Дело в том, что все средние танки того времени оснащались одновременно гусеничным и колёсным движителями. Именно таким должен был быть и наш танк А-20. Однако в ходе работы возникло сомнение: нужен ли танку колёсный ход? Ведь передвигаться ему предстоит скорее всего не по шоссе, а по бездорожью. Да и сомнительно было, что в боевых условиях, на виду у противника танкистам удастся снимать или надевать гусеницы.

Словом, М. И. Кошкин, его ближайшие помощники А. А. Морозов, Н. А. Кучеренко и другие загорелись «гусеничным» вариантом, который значительно упрощал конструкцию, делал её легче. А это открывало возможность усилить броню и вооружение танка.

Идея главного конструктора была поддержана. Мне удалось заручиться согласием заместителя наркома А. А. Горегляда и начальника Технического управления Главного автобронетанкового управления И. А. Лебедева на разработку двух вариантов машины – колёсно-гусеничного и чисто гусеничного».

Казалось бы, всё предельно ясно. Однако в последние десятилетия появились предположения, что эскизный проект этого танка мог быть создан Адольфом Яковлевичем Диком¹⁷.

Яков Ионович Баран, один из создателей танка Т-34, потом вспоминал:

«Танковый быстроходный дизель создавался на нашем же заводе. Загвоздка заключалась в том, что он не был ещё доведён и имел много дефектов, вызывая на себя огонь критики противников дизеля. Требовались экстраординарные меры по ускорению доводочных работ, и М. И. Кошкин со всей присущей ему энергией и напористостью включился в борьбу за двигатель.

Заданием предусматривалось создание танка с защитой только от крупнокалиберного пулемета, с 45-миллиметровой пушкой. Сохранялся колёсно-гусеничный ход, ради которого, собственно, заказчик и занизил все остальные характеристики танка. Эта машина получила индекс А-20.

Анализируя характеристики этой машины, мы никак не могли с ними согласиться. В то время одним из центральных вопросов был выбор движителя. Исходя из опыта эксплуатации БТ, все мы хорошо понимали, что колёсный ход является никому не нужным атавизмом. Причем, если на лёгком, тринадцатитонном БТ-7 с трудом, но всё же можно было ограничиться одним ведущим колесом с каждого борта, то на А-20, имевшем вес восемнадцать тонн, пришлось делать ведущими по три колеса с каждого борта. Это в огромной степени усложнило конструкцию и утяжелило её.

Решение пришло само собой: наряду с колесно-гусеничным А-20 разработать свой, инициативный вариант чисто гусеничного танка. Это резко упрощало машину, значительно снижало её вес, за счёт чего появлялась возможность установить более мощную 76-миллиметровую пушку, а в перспективе – намного усилить броню».

В любом случае, в конце апреля 1938 года харьковчане представили на рассмотрение военных заказчиков проекты двух танков: колёсно-гусеничного А-20, который предполагался изначальным заданием, а также гусеничного А-20Г.

Гусеничный вариант очень понравился герою Испании Дмитрию Григорьевичу Павлову, который с июля 1937 года был заместителем начальника, а с ноября 1937 года – начальником Автобронетанкового управления. Одновременно, с марта 1938 года, он был членом Главного военного совета РККА.

Ещё в феврале Павлов направил Наркому обороны СССР товарищу Ворошилову доклад, в котором в том числе указал и на необходимость разработки будущей замены танкам БТ в двух вариантах: колёсно-гусеничном и гусеничном. Но в то время в среде высшего танкового командования ещё не выработалось окончательное единое мнение о предпочтительном типе движителя – гусеничного или колёсно-гусеничного – для будущих лёгких и средних танков. Это и понятно, ведь первые были дешевле, обладали более высокими резервами увеличения массы и проходимостью, зато вторые отличались высокой скоростью на ровных участках местности. Павлов больше склонялся к первому варианту, и он писал: «При получении ходовой части (включая гусеницу) чисто гусеничного танка, работающей не менее 3000 км, можно будет отказаться от колёсно-гусеничного типа танка».

¹⁷ Например, В.В.Бешанов пишет об этом так: «А. Я. Дика и его «сообщников» арестовали, ОКБ расформировали. Дальнейшую работу возглавил М.И.Кошкин. Тогда же К.Е.Ворошилов предложил создать чисто гусеничный вариант танка – это по поводу мифа о том, что Т-34 якобы был «инициативным» проектом гениального Кошкина».

* * *

Но как же всё было тогда не просто! Сейчас вообще создаётся впечатление, что всё происходило не благодаря, а вопреки. Вопреки запретам целых научных направлений, вопреки травле многих видных ученых и инженеров. И это происходило не только в танковой промышленности, но и в созидании нового общества в нашей стране – вопреки жёсткой вертикали власти, созданной товарищем Сталиным, вопреки бюрократии подпиравшей его замкнутой и неподконтрольной обществу номенклатуры.

Партийный комитет и новый директор Харьковского завода № 183 Юрий Евгеньевич Максарёв обратились к товарищам Ворошилову и Павлову с просьбой вмешаться в судьбу гусеничного танка и заслушать Кошкина на Главном военном совете по проектам обеих машин. Но пришёл ответ от заместителя наркома обороны СССР Григория Ивановича Кулика – Кошкину предлагалось выехать в Москву только с проектом танка А-20.

К сожалению, многим в те дни казалось, что победные бои советских войск на Халхин-Голе и поход Красной Армии в Западную Украину и Западную Белоруссию обеспечили стране длительную мирную перспективу. Обнадеживал людей и пакт о ненападении, подписанный СССР и Германией.

Люди, имевшие отношение к танкостроению, рассуждали примерно так: участники боев на Халхин-Голе хвалят наши «бетушки»¹⁸, хотя они и понесли там немалые потери. Наверное, попади в Монголию гусеничные танки с дизелем и усиленной бронёй, урона в технике было бы меньше. Но они уступали бы «бетушкам» в стремительности маршей.

Даже сам Кошкин за время, пока он занимался колёсно-гусеничным танком А-20, к нему привязался, привык, как привыкает хороший человек к принятому в семью чужому ребёнку. Он ничем не ущемлял А-20, однако душа его была в другом месте, и никто в полной мере не представлял себе, чего стоило Михаилу Ильичу равное отношение к танкам-соперникам.

Главный конструктор жил тогда как бы в двух измерениях. Порой казалось, что он перестаёт быть самим собой, изменяет своему собственному «я», не может простить примирения столь различных идей и принципов. И всё же два года работы над проектом А-20 не прошли, просто не могли пройти бесследно для Кошкина. Это был хороший танк. Реально хороший! Но одно дело – война с японцами, у которых не оказалось значительных противотанковых средств, и совсем другое дело – события в Испании, в «продвинутой» Европе, где плотность противотанкового огня была несравненно выше... Если начнётся война с той же Германией, танк А-20 с его слабой броней ждёт участь гораздо печальнее той, что постигла танки Т-26 за Пиренеями...

Споря с самим собой и в сотый раз объясняя самому себе очевидные истины, Кошкин надеялся до заседания Главного военного совета встретиться с Павловым, может быть, и с самим наркомом Ворошиловым, попросить разрешения доложить совету и второй проект. Но Ворошилов и Павлов оказались на Дальнем Востоке, член Главного военного совета маршал Блюхер, доброжелатель гусеничного танка А-20Г, тоже остался там на манёврах. Это огорчило и обеспокоило Кошкина.

* * *

4 мая 1938 года состоялось расширенное заседание Народного комиссариата обороны СССР. Когда приглашённые вошли в кабинет товарища Ворошилова, они увидели на столе,

¹⁸ Лёгкие колёсно-гусеничные танки БТ военные ласково называли «бетушками».

покрытом синим сукном, отшлифованные до зеркального блеска макеты: один – обтекаемый, полуметровой длины, другой – менее внушительный, в треть метра.

Председатель Технического совета наркомата тяжёлой промышленности СССР подошёл к Кошкину, явно желая что-то сказать, но в это время раскрылись дубовые двери, и в них появился Иосиф Виссарионович Сталин. За ним – заместитель наркома обороны Григорий Иванович Кулик и ещё пять членов Главного военного совета. Едва заметным кивком товарищ Сталин поздоровался со всеми. Рядом с крупным Куликом, одетым в новенький мундир с множеством орденов, Сталин в полувоенном кителе из серой шерстяной ткани и таких же серых брюках выглядел удивительно скромно.

Взгляд Сталина скользнул по столу, задержался на макете танка с длинным стволом пушки и остановился на лице Григория Ивановича. Тот показал на председательское кресло, но Сталин махнул рукой – мол, ничего-ничего, найду себе место. И, отойдя к дивану, сел на его краешек.

Кулик объявил повестку дня, спросил представителя Наркомата тяжёлой промышленности о том, кто будет докладывать:

– Конструктор Кошкин, – последовал ответ.

– Регламент – пятнадцать минут, – предупредил Кулик.

За те секунды, что Михаил Ильич шёл к макетам и стенду с чертежами, он окончательно решил начинать с проекта А-20Г. «Буду защищать его, – подумал он, – пока не прервут...»

И он начал с того, что объяснил, почему осмелился без разрешения представить макет танка и чертежи проекта, который вроде бы не обсуждается, почему считает необходимым познакомить присутствующих не только с колёсно-гусеничным, но и с гусеничным образцом.

– В проекте этого танка, – сказал Кошкин, – учтены недостатки первой машины с противоснарядной бронёй. Ту машину армия ждала от ленинградцев, но она не выдержала испытаний. Мы усилили броневую защиту, но оставили маломощный мотор. Кроме того, приближаясь по весу к тяжёлому типу, танк имел сорокапятимиллиметровую пушку, ту же, что имеют БТ и Т-26.

Руки Кошкина предательски дрожали. Он посмотрел на товарища Сталина, потом – на сердитого Кулика, готового, казалось, уже остановить его доклад.

– Что отличает предлагаемый сейчас проект? Первое: броня в тридцать и сорок миллиметров вместо пятнадцати на нынешних лёгких и двадцати на средних колёсно-гусеничных. Второе: компактный дизельный двигатель в пятьсот лошадиных сил, сконструированный и испытанный на нашем заводе. Он позволит достичь по шоссе скорости пятьдесят километров в час, что близко к скорости танка БТ. С ним танк мчится, словно табун лошадей! Третье: длинноствольная пушка калибра 50–60 миллиметров. Такого нет ни у одного зарубежного танка, и это увеличит дальность и точность стрельбы.

По поводу дизельного двигателя было задано несколько вопросов, и Кошкин заявил, что дизель имеет несомненные преимущества.

– Примерно четверть всех неполадок в танке с бензиновыми двигателями, – сказал он, – происходили из-за неисправности в электрической системе зажигания. В дизеле это исключено. А сколько хлопот доставляют пожары в танке с бензиновыми двигателями? Теперь, думаю, о них мы забудем. И топливо!

– А что топливо? – уточнил товарищ Сталин.

– Для получения своей 500-сильной мощности дизель потребляет дешёвое и простейшее топливо – газойль. Это один из первоначальных продуктов перегонки нефти. Потом в процессе переработки из газойля можно получить керосин, лигроин и бензин. Но в отличие от бензина газойль имеет высокую температуру воспламенения. Поэтому танки, снабжённые дизельными моторами, будут менее уязвимы от зажигательных снарядов и горючих смесей, чем танки с бензиновыми двигателями...

Михаил Ильич говорил внешне спокойно, но с глубоким внутренним переживанием, экономил время на паузах и продолжал обращаться лично к товарищу Сталину, который, похоже, слушал очень внимательно.

– Я не пытаюсь утверждать, что этот проект идеален. Но проведённые расчёты и эксперименты подтверждают: создание такого принципиально нового, мощного, универсального танка – это не фантазия.

Иосиф Виссарионович пошевелился, поставил левый локоть себе на колено и положил подбородок на ладонь, так что его знаменитые усы наполовину прикрылись указательным пальцем. Он смотрел исподлобья, и Кошкин подумал, что неправильно всё время глядеть на Сталина. Он перевёл взгляд на Кулика, и тот, словно ждал этого, потребовал:

– Доложите нам о колёсно-гусеничном танке. В повестке дня ведь значится он, а не этот ваш несанкционированный!

Кошкин бросил взгляд на часы. Прошло около восьми минут. И, довольный, что успел сказать своё мнение о танке А-20Г, он перешёл к проекту А-20. Он напомнил присутствующим, что Технический совет наркомата тяжёлой промышленности именно А-20 признал наиболее удачным вариантом машины со смешанной ходовой частью, что в проекте учтено желание военных получить танк с тремя ведущими колёсными парами из четырёх, но при этом отметил, что установка таких приводов значительно усложнит производство и задержит массовый выпуск.

* * *

Чтобы было понятно, надо отметить, что варианта, по сути, в те времена в танкостроении было только два: гусеничный танк и колёсно-гусеничный танк. Последний – это танк с колёсно-гусеничным двигателем, у которого для осуществления движения на колёсах гусеницы необходимо было снимать. Тема колёсно-гусеничных боевых машин в те времена была весьма актуальна. Дело в том, что гусеничные танки той эпохи были невероятно медлительными. Скорость их не превышала 10 км/ч. На поле боя этого, вроде бы, хватало для поддержки пехоты и прорыва оборонительной полосы противника. Но вот переброска таких танков на другой участок становилась настоящей головной болью. И проблема заключалась не только в низкой скорости – ресурс гусениц тогдашних танков был также невелик – их хватало не более чем на сто километров. Кстати, именно с этим связано такое обилие броневых автомобилей, выпускавшихся в мире до Второй мировой войны. Просто военным была крайне необходима боевая машина, обладающая высокой скоростью передвижения. И хотя недостатки броневых автомобилей были всем понятны, только они пока занимали нишу быстроходных боевых машин. Что же касается танков, то приходилось либо мириться с их медлительностью, либо перевозить их при помощи тяжёлых грузовиков, что было довольно накладно.

И вот в 1911 году одному австро-венгерскому офицеру по имени Гюнтер Бурштын первому пришла в голову мысль оснастить бронемашину одновременно и колёсным, и гусеничным двигателем. Идея заключалась в том, что такой «танк-гибрид» мог бы по хорошей дороге двигаться на колёсах, как автомобиль и с соответствующей скоростью, а при движении по бездорожью колёса бы поднимались, и танк шёл бы на гусеницах.

Прошло много лет, и от колёсно-гусеничных танков никто не хотел отказываться. Производственные циклы были налажены, танки опробованы в боях и при всех своих недостатках считались вполне удовлетворительными. Понятно также, что тяжёлую промышленность, тем более военную, вообще крайне трудно бывает сдвинуть с «насиженного» места... Но именно этого и добивался Кошкин.

Он думал только об одном: создать принципиально новый танк. Быстроходный и манёвренный, с крепкой броней, с дизельным безопасным двигателем, с дальнобойной пушкой и вездеходными гусеницами.

* * *

Как-то раз Кошкина в очередной раз вызвал к себе нарком тяжёлой промышленности Орджоникидзе. Завязался разговор о том, каким типам танков отдавать предпочтение, создавая новые образцы? Как найти наиболее удачное сочетание скорости передвижения, броневой защиты и огневой мощи?

– Движение, броня, огонь. Какой тип танка соединит в себе это триединство с максимальной пользой? – размышлял товарищ «Серго». – Я спросил на Харьковском заводе, отвечали: «Конечно, лёгкий. Разве серия наших БТ¹⁹ не подтверждает это?» Спрашивал кировцев, те, недолго думая, сказали: «Безусловно, тяжёлый танк. И мы это докажем». А что вы, товарищ Кошкин, на это скажете?

– То, что и прежде говорил, товарищ нарком: средний танк. Но нам необходим танк принципиально новый. По моему глубокому убеждению, не стоит пытаться бесконечно «модернизировать» всё тот же лёгкий БТ, пытаясь сделать из него средний.

– Значит, – хитро сощурил глаза товарищ «Серго», – нужен танк не лёгкий и не тяжёлый, а средний.

– Именно так! Он станет основным для армии, если мы поставим на него не три башни, как на Т-28, не маленькую пушку, а одну башню с длинноствольным орудием. Такой танк будет стремительным, как танки серии БТ, но при этом он будет иметь броню тяжёлого танка, о котором мечтают кировцы. Но это будет возможно, если появится мощный мотор. Впрочем, это всё одному конструкторскому бюро не потянуть. Надо объединить усилия с моторостроителями. Другой нам нужен двигатель, товарищ нарком, совсем другой!

– И какой же именно?

– Специальный танковый дизель...

И дальше Кошкин в очередной раз изложил свою идею. Он был уверен, что будущее принадлежит гусеничному движителю. По мнению конструктора, данный тип ходовой части радикально улучшит проходимость танка, плюс он даст значительно большую грузоподъёмность. И именно это обстоятельство позволит при одинаковых габаритах и мощности двигателя резко увеличить мощность вооружения машины и толщину её брони.

* * *

Сейчас это выглядит даже странно, что Кошкина не посадили и не расстреляли в те страшные 1937–1938 годы. Видимо, у него нашлись грамотные «покровители» в соответствующем наркомате? Или он изначально действовал по заказу сверху? Очевидно, что там – «наверху» – шла ожесточённая подковёрная борьба между сторонниками вечной «модернизации» лёгкого БТ, что, по сути, было топтанием на месте и пустой тратой народных средств, и сторонниками принципиально нового «прорывного» танка среднего класса, отличавшегося от монстров с тремя башнями типа Т-28²⁰.

¹⁹ Лёгкие колёсно-гусеничные танки БТ очень нравились товарищу Орджоникидзе. Они составляли основу бронетанковых войск Красной Армии, а в 1936 году прошли испытания в боевой обстановке на Пиренейском полуострове. Эти танки имели возможность снимать-надевать гусеницы, как «калоши». Понятно, что процесс «переобувания» танка был крайне неудобен. Но это было необходимо, так как основным направлением разработки было увеличение скорости.

²⁰ Как тут не вспомнить слова директора завода Ю.Е.Максарёва о том, что ему удалось заручиться согласием заместителя

Как бы то ни было, на расширенном заседании Народного комиссариата обороны СССР 4 мая 1938 года Дмитрий Григорьевич Павлов, хотя и склонялся к гусеничному варианту, не рискнул перечить товарищу Сталину, который, как и всё Политбюро, благоволил колёсно-гусеничному движителю. К счастью, харьковских танкостроителей выручил Александр Александрович Ветров, который в 1937–1938 годах под псевдонимом «Валентин Малино Рубио» участвовал в гражданской войне в Испании в должности заместителя командира Интернационального танкового полка по технической части. Он был участником боев под Фуэнтес-де-Эбро, штурма крепости Теруэль и последующей затяжной обороны Теруэля, а также обороны района Сегура-де-Лос-Баньонс-Монтальбан, где шли ожесточённые боевые действия. И он категорически выступил за необходимость создания гусеничного танка. В перерыве заседания Иосиф Виссарионович Сталин лично уточнил мнение Ветрова и принял соломоново решение: заказать заводу № 183 разработку сразу двух прототипов.

Но перед этим происходило следующее.

– Устранить противоречие между весом и проходимостью может только танк с гусеничным ходом, – сказал Кошкин. – Именно поэтому мы решили параллельно работать над проектом А-20Г. И мы просим Главный военный совет разрешить заводу закончить опытные работы над ним, подготовить к армейским и государственным испытаниям оба танка, чтобы можно было объективно сравнить, какой лучше.

Сталин набил свою любимую трубку, поднялся с дивана и, подойдя к раскрытому окну, закурил. Казалось, он не слышал ни споров за спиной, ни нападок на проект гусеничного танка. А выступления членов Военного совета и представителей Наркомата тяжёлой промышленности становились всё резче. И если понять позицию заслуженного кавалериста, героя Гражданской войны, который признавал только быстроходные лёгкие машины и даже название им придумал «кавалерийские танки», ещё было можно, то руководитель технического совета Наркомата, вроде бы инженер, удивил Кошкина. Выступил, словно проекта гусеничной машины не существовало, и ничего лучше танка А-20 и быть не могло.

И тут поднялся заместитель наркома обороны СССР Григорий Иванович Кулик.

– Тратя время и силы на несанкционированную машину, главный конструктор проявляет самовольство, и он вольно или невольно ущемляет заказанный Наркоматом обороны колёсно-гусеничный танк А-20. А ведь именно этот танк даёт нам высокую тактическую подвижность – главное условие успеха в сражениях, тем более что мы будем их вести за рубежом, где повсеместно отличные дороги. Ваша броня, товарищ Кошкин, ноль против артиллерии. Она вдрызг разнесёт любую броню любого танка, если тот не будет иметь скорость в пределах восьмидесяти километров в час. А ваш гусеничный и половины такой скорости не покажет. Ваши гусеницы имеют какой-то смысл лишь в дождь и грязь. Да к тому же перебьёт противник одну из гусениц – и всё. Весь танк мигом превратится в неподвижную мишень. Да и на отработку вашего танка потребуется лет шесть, не меньше. А мы ждать не можем. Вы будете делать А-20, и никто не позволит вам отвлекаться на всякую ерунду!

После этого Сталин повернулся к Кошкину:

– Вы можете что-то ответить вашим критикам?

– Я готов высказать свое мнение, товарищ Сталин.

– Пожалуйста, я вас слушаю.

Кошкин замялся на секунду, обдумывая ответ.

– За год наш коллектив создал проекты колёсно-гусеничного и гусеничного танков. И мне поручено заверить Центральный Комитет партии и Главный военный совет, что не позднее чем через год оба танка будут представлены на государственные испытания.

наркома среднего машиностроения Алексея Адамовича Горегляда и начальника Технического управления Главного автобронетанкового управления Ивана Андриановича Лебедева.

Сталин держал трубку в руке и изредка едва заметно кивал. Похоже было, что он понимает главное. А возможно, ему просто нравилась вера Кошкина в заводской коллектив, настойчивость конструктора, его умение за несколько минут сообщить самое основное...

И, конечно, очень кстати оказалось мнение Александра Александровича Ветрова.

В конечном итоге, в полной тишине Сталин, выделяя каждый слог, негромко произнёс: – Вопрос предельно ясен. Вы поручили спроектировать и испытать А-20 – это будет сделано. Однако конструкторы считают, что можно сделать лучший танк, чем А-20, и представили проект этого танка. Так почему мы должны ограничивать наших конструкторов? Я думаю, мы предоставим товарищу Кошкину свободу действий. Пусть они там параллельно с А-20 делают свой вариант танка, пусть экспериментируют на двух машинах.

* * *

Мнение товарища Сталина, слово товарища Сталина в те времена уже было законом. Абсолютным законом – по мере устранения с политической арены, а затем и физического уничтожения всех, кто выступал или мог выступить хоть с какой-то критикой. И товарищ Сталин понимал это. Тем не менее он обычно давал возможность высказаться каждому, бросая иногда короткие реплики, а затем, не спеша, всё резюмировал. И всё чаще его конечные решения кардинально отличались от мнения собеседников, однако это никого не смущало. Все тут же соглашались. А многие уже давно научились заранее угадывать мысли «вождя», так что им и смущаться было нечего.

Короче говоря, уже в октябре 1938 года завод № 183 предоставил Автобронетанковому управлению чертежи и макеты танков А-20 и А-20Г, которые Главный военный совет РККА рассмотрел 9-10 декабря 1938 года.

А 15 января 1939 года были выполнены рабочие чертежи корпуса и башни опытного колёсно-гусеничного танка А-20 и начата разработка чертежей нового образца чисто гусеничного танка с более мощным вооружением, который первоначально имел заводской индекс А-20Г, а впоследствии ему было присвоено новое обозначение – танк А-32.

На заседании Комитета обороны СССР 27 февраля 1939 года товарищ Сталин в присутствии Кошкина и заместителя наркома обороны Григория Ивановича Кулика уже обсуждал вопрос, какой прототип заказать харьковчанам. Военные функционеры по-прежнему склонялись к колёсно-гусеничному варианту, а те из присутствующих, кто придерживался другого мнения, не рисковали его озвучить.

И вновь исключение составил Михаил Ильич Кошкин, который сумел настоять на том, что для принятия окончательного решения необходимо сравнивать готовые прототипы с двумя видами двигателей. В ответ товарищ Сталин многозначительно произнёс:

– Не надо стеснять инициативу завода. Я верю заводчанам. Пусть построят оба танка.

И в Харькове закипела работа. Гусеничному танку присвоили заводской индекс А-32 и включили в программу производства. Толщину его брони решили увеличить на 5–10 мм, используя тот факт, что «полегчала» ходовая часть. На танке А-20²¹ установили 45-миллиметровую пушку, а танк А-32 вооружили 76-миллиметровым орудием Л-10 производства Ленинградского Кировского завода.

В начале 1939 года три танковых КБ (КБ–190, КБ-35 и КБ-24) завода № 183 объединили в одно подразделение, которому присвоили секретное наименование – «отдел 520». Организационные изменения провели в связи с увеличением объёма работы и необходимостью постоянной переброски конструкторских кадров с одних «горящих» участков на другие. Новое КБ-520

²¹ А-20 – он же БТ-20 – создавался как улучшенная версия танков БТ-5 и БТ-7.

возглавил Кошкин, назначенный главным конструктором, а его заместителями стали Александр Морозов, Николай Кучеренко, Анатолий Колесников и Владимир Дорошенко.

Прототипы танков А-20 и А-32 изготовили очень быстро – к маю 1939 года, и за последующие три месяца они прошли полный цикл государственных испытаний. К этому времени дизельный участок окончательно выделили из состава завода № 183 в самостоятельный дизельный завод № 75 Наркомата авиационной промышленности. В июне двигатель В-2 наконец успешно прошёл государственные испытания, и 5 сентября его рекомендовали к запуску в серийное производство.

* * *

Что же касается государственных испытаний, то в их ходе каких-то радикальных преимуществ ни у одной из машин выявлено не было.

На сравнительные испытания прибыли представители наркоматов обороны и машиностроения, созданного в результате расформирования в январе 1939 года Наркомтяжпрома. В день приезда председатель комиссии заместитель наркома обороны Григорий Иванович Кулик сделал недвусмысленное заявление о безусловном превосходстве Т-20 над гусеничным танком. Он сказал, как отрезал:

– Танк Т-20 – это улучшенный вариант танков БТ-5 и БТ-7, которые выиграли бои с японцами, благодаря колёсному ходу.

Члены комиссии всё поняли: товарищ Кулик был на Халхин-Голе и поэтому знает, какими должны быть боевые машины.

И Кошкину вновь пришлось убеждать руководство армии и страны, что танк на гусеничном ходу обладает дополнительными резервами для увеличения толщины брони, повышения боевой массы не в ущерб скорости и манёвренности. В то же самое время, утверждал он, второго образца такого запаса нет, а на пашне или в снегу он без гусениц вообще застрянет.

Кошкину специалисты, воевавшие в Монголии, не раз рассказывали правду о танковых сражениях на Халхин-Голе. Да, танки там доказали: они годятся на большее, чем только оказывать поддержку пехоте. Главный бой двухсот БТ против японцев, прорвавшихся на западный берег Халхин-Гола и захвативших гору Баян-Цаган, произошёл без участия советских стрелковых частей и артиллерии. И это было вопреки желанию Кулика. Не он, а командующий советскими войсками в Монголии Георгий Константинович Жуков поднял танкистов по тревоге, приказал им мчаться до реки и сбросить в неё японскую дивизию, пока та не закрепилась окончательно, пока не успели переправиться на западный берег главные силы японских самураев. Танковая бригада вместе с советскими и монгольскими подразделениями броневиков, совершив стремительный марш-бросок, с ходу врезалась в боевые порядки противника и сбросила его с горы в Халхин-Гол. Но, говорили очевидцы, мало кто знает, чего это стоило. Танки горели, и это было страшно. Красная Армия потеряла половину танков и людей. И победа досталась такой ценой не потому, что приказ Жукова был опрометчивым или неверным. Вся проблема заключалась в танках, ведь у БТ та же тонкая броня и тот же бензиновый мотор, что на «двадцатьшестёрках», и они так же огнеопасны.

Кошкину очень хотелось спросить у кого-нибудь, почему именно Кулик направлен председателем комиссии на сравнительные испытания, если все знают, что он давний и решительный противник гусеничного танка? Но он не спросил – у кого было спрашивать... Да и не до того тогда было.

И получилось так, что заместитель наркома обороны Кулик и его сторонники в комиссии выискивали, буквально из пальца высасывали погрешности у А-32 и даже самые незначительные возводили в ранг крупных конструктивных недостатков.

Со своей стороны, Кошкин и Морозов доказывали, что погрешности неизбежны – ведь это первая модель принципиально нового танка.

Михаил Ильич говорил:

– Часть дефектов была обнаружена ещё до комиссии, и теперь они успешно устраняются.

Конструкторов выслушали и... подготовили отрицательное заключение. Причём задолго до окончания испытаний.

Главным «козырем» обвинителей были фрикционы.

– Летят главные фрикционы, товарищ главный конструктор? – ехидно спрашивал Кулик.

– Летели, товарищ заместитель наркома обороны. От трения коробились диски. Но мы уже нашли способ уменьшить пробуксовку.

– А разрывы вентиляторов?

Складывалось впечатление, что кто-то из заводских подробно информировал председателя обо всех неувязках в гусеничном танке. Что это было? Чувство зависти? Безответственность? Предательство?..

Кошкин терпеливо объяснял, что эти проблемы вскрыты, и что многое уже исправлено. Но глава комиссии, досадливо морщась, каждый раз находил, к чему ещё придаться. И стало совершенно ясно, что Кулик настроен провалить гусеничный А-32, а А-20 объявить победителем. Наверное, этим бы всё и завершилось, не будь в комиссии начальника Автобронетанкового управления и члена Главного военного совета РККА Дмитрия Григорьевича Павлова.

Он настаивал на том, что надо провести огневые испытания, обстрел обеих машин, но в равных условиях – из одинаковых пушек и с одинаковых дистанций. Кулик сослался на срочные дела в Москве и наскоро попрощался, но всё же вынужден был посчитаться с мнением Павлова.

В результате, выводы комиссии по сравнительным испытаниям всё равно получились какими-то неопределёнными. Так и не было сделано чёткое заключение, какой танк рекомендовать для серийного производства. Однако было записано, что обе машины по своей надёжности и прочности выше всех опытных образцов, ранее выпущенных. И это на тот момент устроило всех.

Кошкин, уже морально готовый к полной катастрофе, несколько приободрился: всё-таки с танком А-32 не было окончательно покончено. И всё же обида не утихала. Почему? За что такая необъективность?

На заводе ни для кого не было секретом: продолжение работ над экспериментальным образцом гусеничного танка санкционировал сам товарищ Сталин. Его слова на Главном военном совете, что сравнительные испытания покажут, какой танк лучше, были восприняты как неукоснительное указание – лучший пойдёт в серийное производство. Испытания выявили очевидное превосходство А-32 почти по всем показателям, но... в серийное производство его не пустили.

Почему комиссия так поступила? Как у председателя комиссии Кулика хватило смелости против указания «вождя народов»?

Несправедливость и малопонятная неизвестность лихорадили конструкторское бюро и весь завод. Для какой машины отрабатывать технологию? Какую броню заказывать заводам-смежникам? Какие приборы? Какое вооружение? Всё это изматывало людей, подрывало моральный дух и веру в собственные силы.

* * *

Между тем, 1 сентября 1939 года началась Вторая мировая война, и тянуть дальше с началом серийного выпуска нового основного среднего танка было нельзя. В конце сентября

Климент Ефремович Ворошилов назначил проведение показательных испытаний на полигоне в Кубинке.

В тот день нарком обороны СССР покачивающейся походкой кавалериста взошёл на трибуну, встал у перил и обвёл глазами танковый строй.

На полигоне советские танкостроители демонстрировали сразу шесть машин: экспериментальные тяжёлые похожие на крейсер СМК и однобашенные КВ с небывалой броней в 75 мм, лёгкие модернизированные Т-26 и БТ-7М, а также А-20 и А-32. Управляли ими настоящие танковые асы.

Кошкин в это время затерялся среди гостей: военных, инженеров, представителей наркоматов. Он старался держаться незаметно. Конечно, Михаил Ильич очень волновался, но при этом убеждал сам себя: «Ничего, не подведём. Машины отличные – ещё посмотрим, чья возьмет!»

Кошкин понимал, что грядущая большая война будет войной моторов. Да что там говорить, если ещё лет десять назад каждый мальчишка представлял себя верхом на коне с пашкой в руке, мчась в лихой кавалерийской атаке, то к концу 30-х годов этот романтический образ был, похоже, навсегда вытеснен лётчиками-истребителями и танкистами, управляющими грозными боевыми машинами. Это стало мечтой тысяч советских ребят. «Ребята, айда в танкисты! Почётно же! Едешь, вся страна под тобой! А ты – на мощном железном коне!»

Сейчас Кошкина немного напрягало то, сколько препятствий наготовили в Кубинке. Эскарпы и рвы, надолбы и ежи. И всё это приказано было пройти, даже то, что другим танкам обычно в программу не включали...

Танки СМК и КВ, названные так в честь Сергея Мироновича Кирова и Климента Ворошилова, выглядели малоповоротливыми и медлительными машинами, но зато какая сила! 850 и 600 лошадиных сил! Они разворачивались, утюжили насыпи, играючи брали эскарпы – отвесные срезы холма.

Потом должны были пойти Т-26, потом «бетушки», и самым последним – танк А-32.

«Жаль, что идём последними, – подумал Кошкин. – Устанет комиссия смотреть. Да и чем особо удивишь после КВ и после знаменитых прыжков «бетушек»?»

Но танк А-32 показал отличную проходимость. Он отличался от А-20 более широкой гусеницей, и при этом за счёт отсутствия на танке механизмов и приводов для движения на колёсах, располагавшихся вдоль бортов, вес А-32 отличался от веса А-20 всего на тонну. И, в отличие от А-20, вес А-32 можно было значительно увеличить.

Во время показательных испытаний танк А-32, быстро преодолев все препятствия, неожиданно начал взбираться на прибрежный крутой холм. Нарком Ворошилов забеспокоился:

– Куда это механик-водитель полез? Разве можно взобраться на такую кручу? Не одолеет... Машина перевернётся...

Но А-32 упорно шёл вверх.

– Вершина! Он на вершине! – радостно крикнул комкор Павлов.

И все зааплодировали.

Накануне нарком тяжёлого машиностроения СССР Вячеслав Александрович Малышев с Кошкиным несколько часов провели возле танка А-32 и внутри его. Малышев был очень доволен. В не известной ещё мировому танкостроению форме корпуса и башни, в самом расположении механизмов, узлов и деталей он увидел глубокую гармонию и целесообразность. А главное – можно было наладить массовое производство этого танка без реконструкции цехов.

И Вячеслав Александрович ещё тогда сказал Кошкину:

– Машина ваша, Михаил Ильич, с исконно русским характером: проста, сильна, неприхотлива.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.