УДК 9.93/94

ИСПЫТАНИЯ ОБРАЗЦОВ ТАНКОВ ПОСЛЕ 1924 ГОДА

© 2020 Д. М. Зуев[1], Н. А. Постников[2], Д. Н. Соловьёв[3]

[1]аспирант
e-mail: zuich-rossi@mail.ru

Общество с ограниченной ответственностью научно-образовательного Северо-Западного регионального центра Концерна ВКО «Алмаз-Антей»

[2]канд. ист. наук, доцент, доцент кафедры истории России
e-mail: botanik-s@yandex.ru

Курский государственный университет

[3]докт. ист. наук, доцент, профессор кафедры теории и истории государства и права
e-mail: istor_kgu@mail.ru

Санкт-Петербургская юридическая академия

Статья посвящена вопросам испытания первых серийных танков на полигонах и заводах Ленинграда: доводке танков до производственного цикла серийных выпусков и доводке узлов и агрегатов в процессе испытаний.

Ключевые слова: испытание, танки, агрегаты, доводка, пробег, вооружение.

После расформирования Управления броневыми силами РККА (ГВИУ) в 1923 г. задачи по управлению перешли к Главному артиллерийскому управлению (ГАУ) [1]. Как мы говорили ранее, смена названий ведёт к смене лидеров и вектора направления развития учреждения [2]. Результаты были доложены на заседании РВС [3]. В конце 1924 г. по заказу ГУВП началось проектирование среднего танка весом 12–16 тонн [4]. В качестве прототипа был взят танк «Тейлор» [5], от него заимствовали ходовую часть. Силовой агрегат поручили разработать конструктору А. Микулину [6], приглашённому из НАМИ [7]. В те годы шла постоянная «перекачка мощностей» в виде приглашения специалистов. А.А. Микулин спроектировал двигатель воздушного охлаждения мощностью 100 л.с. с коробкой переключения передач в одном картере. Но двигатель не был запущен в производство. Тогда на танк предполагали поставить 110-сильный двигатель от танка «Риккардо». Но танк так и не был изготовлен. Очевидно, сказался фактор конкурентной борьбы. Каждый завод преследовал цель не только спроектировать, запустить в производство, поставить двигатель в армию, но и быть в плане танкостроения на передовых позициях [8]. Одна из причин – конкурентная борьба.

Испытания самих танков проходили на Белевском поле. В период застоя в танкостроении (1922–1923 гг.) завод получил правительственное задание на изготовление сначала авиационных двигателей, затем самих самолётов. В связи с этим заданием танкодром был отдан под испытания самолётов и превратился в лётное поле.

Позже испытания опытных образцов проводили на территории завода в виде прокатки на внутренней территории.

В 1925 г. московское танковое бюро занялось проектом малого танка [9]. Проект выполнялся по разработанной комиссией тактико-технической характеристике (ТТХ):

- броневая защита толщиной 15 мм;
- вооружение – 37-мм пушка или пулемёт;
- мощность двигателя 30 л.с.;
- скорость на дорогах около 12 км/ч.

Как правило, в эти годы любой завод старался выполнить весь производственный цикл, от проектирования до сборки.

В 1926 г. командованием РККА и руководством ГУВП ВСНХ с учетом усиления угрозы войны с Польшей [10] была принята трехлетняя программа танкостроения, которая предусматривала производство 112 машин [11] для РККА по всему Союзу.

В этот год Англия разорвала с СССР дипломатические отношения. Обстановка была крайне напряжённой. Такой демарш со стороны Англии означал подготовку к реальной войне. Но различными путями военных действий удалось не допустить.

В сентябре 1926 г. состоялось совещание командования РККА, руководства ГУВП и Орудийно-арсенального треста (ОАТ) по вопросу вооружения армии танками [12].

Главной темой совещания стала выработка требований к новым танкам для РККА. Наиболее удовлетворял требованиям танк, спроектированный бывшим танковым бюро, ставшим ко времени проведения совещания конструкторским бюро (КБ) ОАТ [13]. Обратили внимание разработчиков на необходимость усиления вооружения машины, увеличение мощности двигателя не менее чем до 35 л.с. В связи с этим разрешено было увеличить вес до 5 тонн. Танку присвоили индекс Т-16 [14].

Для изготовления опытного образца и подготовки его к серийному выпуску выделялся завод «Большевик». Он был выбран для реализации этой задачи как имеющий опыт производства тракторов и уникальный по квалификации штат специалистов [15].

Главный конструктор танков КБ завода «Большевик» Н.В. Барыков вспоминал: «Помню, товарищ Серго (С. Орджоникидзе) вызвал к себе директора завода “Большевик” и руководителей авиамоторных мастерских и сказал им: “Вам, товарищи, необходимо браться за новое дело, самое нужное стране. С авиамоторами справимся на специализированных заводах [16]. У вас на заводе это отмирающее производство, и оно не должно мешать вашей новой работе”» [17]. Вопрос был решен. Завод вливался в ряды танкостроителей и специалистов. Одним из специалистов был Николай Всеволодович Барыков [18]. В 1929 г. он занимал должность заместителя начальника танкового отдела. С 1930 г. Барыков являлся начальником Опытного конструкторско-машиностроительного отдела (ОКМО) Ленинградского завода «Большевик». Позже танкостроение было передано на завод № 174 им. К.Е. Ворошилова. С декабря 1929 г. по март 1930 г. находился по работе в Германии. Когда в марте 1930 г. в СССР прибыла из Германии группа инженеров во главе с Эдвардом Гроте [19], на ленинградском заводе «Большевик» было образовано конструкторское бюро авиамоторного отдела (АВО-5). АВО реорганизовали в танковое, в состав КБ вошли конструкторы М.П. Зигель [20], Б.А. Андрыхевич [21], А.Б. Гаккель [22], Я.В. Обухов [23] и др. Конструкторское бюро возглавил Н.В. Барыков.

Именно завод «Большевик», выполняя техническое задание ГУВП, как говорят, «набил руку» на производстве двигателей не только танковых, но и самолётных. Самолёты испытывали рядом с заводом, на Белевском поле. После того как самолёты стали испытывать на Белевском поле, танками утюжить взлётную полосу уже было нельзя. Универсализация не проходила.

Ещё один момент. За первую пятилетку СССР выпустил 5 тысяч танков, к концу второй в РККА было 15 тысяч танков. За 1930–1931 гг. СССР выпустил и поставил в строй 740 танков. Только за один 1938 г. был выпущен 2 271 танк. Даже если разделить

поровну весь годовой выпуск танков среди заводов, то на завод «Большевик» приходилось 92,5 танка. Это не реально. Следовательно, можно сделать определённый вывод: хотя завод «Большевик» и являлся одним из родоначальников советского танкостроения, но не было смысла переделывать отлаженный механизм специализации завода с артиллерийских (морских) орудий на производство танков. Данные заводы, согласно плановым расчётам, должны иметь и танкодромы для испытания танков, и разветвлённую сеть железных дорог для доставки продукции в войска и на ТВД. К тому же, а мы видим эти позиции по трестовой системе заводов военпрома, специализированные заводы также зависели от смежников. Основа специализации заключалась в специальном конструкторском бюро и танкодроме. Последний этап – окончательную сборку танков – можно было произвести и на других заводах. Таким образом, для полноценной специализации танкового завода необходимо было строить новые заводы. Так в дальнейшем и поступили. А специалисты были переброшены на эти заводы с других предприятий [24].

Среднее производство танков в СССР приводит Н. Симонов [25]:

1930 г. – 170, 1931 г. – 740, 1932 г. – 3 038, 1933 г. – 3 509, 1934 г. – 3 565 танков [26].

Цифры говорят о выпуске танков на новых заводах [27]. Эти показатели стали возможны не только благодаря финансовым «вливаниям», но и за счет абсолютно продуманной плановой системы производства. В то время сказывался и территориальный принцип управления военпромом. Новые танковые заводы строились тоже по плану, но он основывался на постройке завода в крупных административных территориальных субъектах.

Для решения вопроса танкостроения на новом уровне и на новых заводах необходим анализ развития и перспектив танкостроения у стран потенциальных противников [28]. Используя опыт передовых стран в танкостроении и возможность обмена опытом напрямую с Германией [29], ГУВП пыталось выработать своё видение развития танковой промышленности. Но в Казани с 1926 по 1933 г. немцы выпускали по 20 подготовленных танкистов в год. А делиться в плане новых конструкций с СССР немцы не могли и не хотели. Нужно было рассчитывать на свои силы. Апробация использования танков во взаимодействии с другими родами войск произошла на КВЖД в 1929 г. и в Китае начиная с 1930 г.

Опыт использования зарубежного опыта был и на Ижорском заводе [30].

Парк танков в СССР стал меняться уже в 1926 г. С первыми пятилетками в СССР в вопросе танкостроения пошли по следующему пути: оставить КБ на специализирующихся заводах, давая им технические задания и ожидая оригинальных решений; используя передовой опыт с узлами и механизмами, внедрять их на уже строящиеся заводы; создавать за Уралом заводы-дублёры в случае потери мощностей в европейской части СССР в будущей войне [31]. По сути, это означало окончание НЭПа. Официально он закончился в 1929 г.

Мы рассматривали вопрос о командировке инженера Н.В. Барыкова в Германию. По возвращении его с немецким инженером Эдвардом Гроте, которого пригласила комиссия ГУВП, на заводе «Большевик» была создана группа для разработки и постройки опытного танка ТГ (Танк Гроте) [32]. Работа проводилась в конструкторском бюро авиамоторного отдела АВО-5.

Танк ТГ должен был заменить Т-24 [33]. Работы начались в 1930 г., а в серию запустить ТГ планировали в 1931 г.

Танк Т-24 заменял Т-12. Ещё 20 декабря 1927 г. УММ РККА выработало требования к танкам: «маневренность», пулемётно-пушечное вооружение, башни вращения. Возглавлял в своё время создание Т-12 главный конструктор ГКБ ОАТ

С.П. Шукалов, исполнителем был В.И. Заславский [34], проектировал танк А.А. Микулин. В случае «прорыва» в какой-либо области улучшения узлов танков специалистов перебрасывали на разные заводы.

Завод «Большевик» должен был по плану выпустить 80 танков Т-24 и перестроить производство на выпуск ТГ [35]. Выпуск 80 танков Т-24 нужен был, чтобы не оголить РККА и Ленинградский военный округ.

Вопросы участия иностранных специалистов в построении заводов на территории СССР, вклад в строительство самолётов, кораблей и танков – это отдельная тема, требующая детального исследования. К таким же темам относим и создание экспериментальных моделей радиоуправляемых танков [36].

Попробуем сконцентрироваться на заводе «Большевик». Начиная с первой пятилетки все работы военных заводов были под пристальным контролем ОГПУ и НКВМ.

Таким образом, помимо получения техзадания из ГУВП и руководства РККА, заводы доводили до идеала узлы танка и проектировали танки с новыми характеристиками. А серийное производство запускали уже на специализированных номерных предприятиях.

Заводы, построенные с помощью иностранцев [37], – не только вынужденная мера. Советскому Союзу нужно было работать на перспективу. А это требовало отталкиваться от самых передовых достижений [38].

---

1. Тезисы доклада начальника снабжений РККА и РККФ о бюджете НКВМ СССР в 1924/25 бюджетном году // Реформа в Красной Армии: Документы и материалы 1923–1928 гг. Т. 1 // https://history.wikireading.ru/383203
2. Предложения начальника Управления РККА В.Н. Левичева в РВС СССР об изменении названий Штаба РККА и Управления РККА // Там же.
3. Отчетный доклад Управления РККА зам. председателя РВС СССР М.В. Фрунзе о ходе реорганизации РККА в период с апреля по октябрь 1924 г. // Там же.
4. На базе английских легких танков Виккерса марки I и II.
5. Английский лёгкий танк типа «С» (Мк А.). Находился в РККА до 1930 г. наравне с новыми типами танков.
6. Микулин Александр Александрович (1895–1985) – специалист в области авиационных двигателей.
7. Научный автомоторный институт.
8. Мухин М.Ю. Источники по развитию военной промышленности в СССР в 1921–1941 гг. (по материалам Российского государственного архива экономики (РГАЭ): автореф. дис. … канд. ист. наук: 07.00.09. М., 1996. 25 с.
9. Свирин М. Броня крепка: История советского танка. 1919–1937. М.: Яуза, Эксмо, 2005. С. 48.
10. Доклад-справка начальника Штаба РККА М.Н. Тухачевского председателю РВС СССР К.Е. Ворошилову о состоянии подготовки Красной Армии к войне // Реформа в Красной Армии: Документы и материалы 1923–1928 гг. Т. 1 // https://history.wikireading.ru/383203
11. 2 июня 1926 г. руководство РККА и ГУВП ВСНХ приняло трехлетнюю программу танкостроения.
12. Свирин М. Броня крепка: История советского танка. 1919–1937. М.: Яуза, Эксмо, 2005. С. 49.
13. Танк сопровождения пехоты МС-1.

14. Образец выпущен в 1925–1927 гг. Первый танк советского образца. В РККА с 1928 по 1931 г.
15. Свирин М.Н., Бескурников А.А. Первые советские танки. «Армада» № 1. М.: Экс-принт, 1995. С. 9.
16. Номерные авиамоторные заводы.
17. Общая задача завода была изменена в 1926 г.
18. С сентября 1933 по август 1940 г. директор Ленинградского завода № 185 им. Кирова. С октября по декабрь 1934 г. был командирован в Англию, а также в Англию и Венгрию с октября по декабрь 1936 г.
19. В 1933 г. вынужден был уехать из СССР.
20. Перед войной перевели на Кировский завод.
21. Андрыхевич Бартоломей Степанович, осуждён 19 февраля 1934 г.
22. Гаккель Анатолий Борисович – начальник конструкторского бюро на заводе № 48 в Харькове. Приговорен ВКВС СССР к расстрелу 20 июня 1937 г. Расстрелян 21 июня 1937 г.
23. Обухов Яков Васильевич, расстрелян 9 октября 1937 г.
24. Так были организованы Харьковский, Челябинский и Сталинградский заводы.
25. Симонов Н.С. Военно-промышленный комплекс СССР в 1920–1950-е годы. М., РОССПЭН. 1996. 336 с.
26. Там же.
27. Там же.
28. Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 33987. Оп. 3. Д. 295. О школе КАМА, о работе «Теко», 1929–1932 гг.
29. Центральный государственный архив Советской армии (ЦГАСА). Ф. 33987. Оп. 3. Д. 295. Л. 58–64 // Дьяков Ю.Л., Бушуева Т.С. Фашистский меч ковался в СССР. М.: Советская Россия. 1992. С. 177–182.
30. Коломиец М. Броня на колесах. История советского бронеавтомобиля 1925–1945 гг. // https://www.e-reading.club/chapter.php/96918/17/Kolomiec_-Bronya_na_kolesah._Istoriya_sovetskogo_broneavtomobilya_1925-1945_gg..html
31. XIV съезд РКП(б) (с 18 по 31 декабря 1925 г.), взявший курс на индустриализацию.
32. Согласно техзаданию тактико-технические характеристики (ТТХ): боевая масса 20 т, максимальная скорость движения 40 км/ч, средняя скорость 25 км/ч, броня 15, 20 и 30 мм, вооружение: одна 76-мм пушка, одна 37-мм пушка, четыре-пять пулеметов, двигатель воздушного охлаждения мощностью 240 л.с. (176,5 кВт).
33. Создан на Харьковском машиностроительном заводе им. В.А. Малышева в 1929–1930 гг. как изменённая конструкция танка Т-12.
34. Заславский В.И. – заведующий отделом механической тяги. Был направлен на завод «Большевик» дорабатывать танк Т-18 (МС-1).
35. К 1932 г. план выпуска составлял 2000 танков ТГ.
36. Первушин А. «Оружие будущего» во Второй мировой войне // Газета «Секретные материалы». 2008. № 4 (234). С. 8–9.
37. Как индустриализацию СССР ковали американцы и немцы // https://imperialcommiss.livejournal.com/1631434.html
38. В 1930 г. в Великобритании находился начальник КБ № 3 ВОАО С.А. Гинзбург. В СССР им привезена информация о 16-тонном танке А6 (Mk-III) фирмы «Виккерс».