

РУССКИЕ ТАНКИ

ВЫПУСК

3

И ДРУГИЕ КОЛЛЕКЦИОННЫЕ МОДЕЛИ БРОНЕТАНКОВОЙ ТЕХНИКИ



Т-34/76 МОДЕЛЬ НОМЕРА

● КЛЮЧЕВЫЕ СРАЖЕНИЯ – МОСКОВСКАЯ БИТВА

● ИСТОРИЯ БРОНЕТЕХНИКИ

● ПОРТРЕТ ГЕРОЯ – ЛАВРИНЕНКО

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА 279 РУБ.

ISSN 2073-543X



9 772073 543005



СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ

Свидетельство о регистрации средства массовой информации
Федеральной службы по надзору в сфере
связи и массовых коммуникаций
Российской Федерации
ПИ № ФС77-35724 от 25.03.2009 г.
Учредитель и издатель:
ООО «Джи Фаббри Эдишинз»
Адрес издателя и редакции:
109147, г. Москва, Воронцовская ул., д. 356,
стр. 2, оф. 215.
тел./факс: (495) 911-61-08,
e-mail: fabbri@primaeditore.com
Главный редактор: Мартин Медрано
Рекомендуемая цена: 279 руб.
Распространение: ЗАО «Издательский дом
«Бурда», тел.: (095) 797-45-60.

УКРАИНА

Свидетельство о государственной
регистрации печатного средства массовой
информации Министерства юстиции Украины
КВ № 15043-39/5Р от 25.03.2009 г.
Учредитель и издатель:
ООО «Джи И Фаббри Эдишинз»
Адрес издателя и редакции: 01030,
г. Киев, ул. Б. Хмельницкого, 30/10, оф. 21
тел./факс: (044) 239-73-04
e-mail: dane@primaeditore.com
Адрес для писем: 01054, г. Киев, а/я 84
Главный редактор: Андрей Сапожников
Распространение: ДП «Бурда-Украина»,
г. Киев, тел.: (044) 494-07-92.

КАЗАХСТАН

Распространение:
ЗАО «Бурда Алатау Пресс», Алматы;
тел.: (3272) 79-24-37.

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:
ООО «РЭМ-ИНФО», 220037, Республика
Беларусь, г. Минск, переулок Козлова, д. 7г;
тел.: (375-17) 297-92-75.

Отпечатано в типографии:
«Юнивест Принт»
01054, г. Киев, ул. Дмитриевская, 446
Тираж: 2000 экз.
© 2010 GE Fabbri Ltd.

Текст: М. Князев
Макет: Паскаль Казнав
Художник: Андрей Аксенов
Фотографии: из архива
М. Князева

- **ИСТОРИЯ И ТЕХНИКА** 4-7
РОЖДЕНИЕ Т-34
- **КОНСТРУКЦИЯ** 8-9
Т-34 ОБРАЗЦА 1941 ГОДА
- **КЛЮЧЕВОЕ СРАЖЕНИЕ** 10-11
Т-34 В БИТВЕ ЗА МОСКВУ
- **ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ** 12-13
ПЕРВЫЕ БРОНИРОВАННЫЕ МАШИНЫ
- **ПОРТРЕТ** 14-15
ТАНКИСТ №1 КРАСНОЙ АРМИИ



T-34/76



«**Т**ридцатьчетверка» – самый массовый и, по мнению многих специалистов, лучший танк Второй мировой войны. Т-34 выпускался с 1940 по 1947 год в нескольких модификациях, существенно отличавшихся друг от друга как внешним видом, так и боевыми качествами. Танки, выпущенные до начала Великой Отечественной войны, обычно именуются Т-34 образца 1940 г. Эти машины стали участниками приграничных сражений летом 1941 года, завершившихся поражением Красной армии. Им на смену пришли танки выпуска первых военных лет – Т-34 образца 1941 г. Находясь в производстве до лета 1942 года, а на некоторых заводах и несколько дольше, «тридцатьчетверки» этой модификации стали участниками тяжелых боев 1941–1942 годов, центральным из которых была битва за Москву.





РОЖДЕНИЕ

История создания танка Т-34 началась 13 октября 1937 года. В этот день Авто-бронетанковое управление Красной армии (АБТУ) выдало заводу №183 в Харькове (до 1936 года – Харьковский паровозостроительный завод им. Коминтерна) тактико-технические требования к новой боевой машине – колесно-гусеничному танку БТ-20.

На начальном этапе проектирования работу над этим танком возглавлял адъютант Военной академии моторизации и механизации Красной армии им. И.В.Сталина (ВАММ) военинженер 3-го ранга А.Я.Дик. За счет направления в Харьков большой группы слушателей-дипломников ВАММ и нескольких инженеров, конструкторское бюро на заводе №183 было существенно усилено. После ареста А.Я.Дика, с весны 1938 года работы по БТ-20, получившему к тому времени заводской индекс А-20, возглавил М.И.Кошкин. В начале сентября 1938 года проект и макет танка БТ-20 были рассмотрены комиссией АБТУ, которая их утвердила, но при этом обязала КБ и завод № 183 разработать и изготовить один колесно-гусеничный танк с 45-мм пушкой и два гусеничных танка с 76-мм пушками. Спустя месяц чертежи и макеты двух танков, колесно-гусеничного А-20 и гусеничного А-32, были готовы.

Оба проекта утвердили, а заводу предложили изготовить и испытать

опытные образцы. В начале 1939 года три имевшихся на заводе № 183 танковых КБ (КБ-190, КБ-35 и КБ-24)

объединили в одно подразделение, которому присвоили шифр – «отдел 520». Одновременно произошло слияние в один всех опытных цехов. Главным конструктором «отдела 520» стал М.И.Кошкин, начальником КБ и заместителем главного конструктора – А.А.Морозов, заместителем начальника – Н.А.Кучеренко.

Первый экзамен

К маю 1939 года А-20 и А-32 изготовили из металла. Летом обе машины успешно прошли в Харькове заводские и полигонные испытания, а 23 сентября состоялся показ новой танковой техники руководству Красной армии. Наиболее эффектно «выступил» А-32.

Легко, даже изящно, и в хорошем темпе танк преодолел ров, эскарп, контрэскарп, колейный мост, вброд перешел реку, поднялся по косоугору с подъемом больше 30° и в заключение сбил носовой частью бронекорпуса большую сосну, вызвав восхищение зрителей. По результатам показа было высказано мнение, что танк А-32, имевший запас по увеличению

массы, целесообразно защитить более мощной 45-мм броней, соответственно повысив прочность отдельных деталей. С целью проверки способности ходовой

17 марта 1940 года два танка Т-34 впервые были представлены Сталину. Именно тогда он произнес свою знаменитую фразу: «Это будет ласточка в танковых войсках».



T-34

T-34/76

1940
1941



★ Слева: Танк Т-34 производства СТЗ выпуска конца 1941 года с цельнометаллическими опорными катками и необрезиненным направляющим колесом.

★ Внизу: По-видимому, единственный сохранившийся до наших дней танк Т-34, изготовленный заводом №183 в Харькове в 1941 году. Кубинка, 2002 г.

части выдержать такой вес, машину догрузили до 24 т стальными болванками.

Тем временем в Харькове в опытном цехе уже велась сборка двух танков с увеличенной толщиной брони. Эти машины получили заводское обозначение А-34. Не дожидаясь их изготовления и проведения всех этапов испытаний, Комитет Обороны при Совете Народных Комиссаров СССР своим постановлением от 19 декабря 1939 года принял новый танк на вооружение под обозначением Т-34.

Сборку танков А-34 завершили в феврале 1940 года, после чего начались войсковые испытания. На март был назначен правительственный показ, до которого предполагалось эти испытания завершить. Однако вскоре стало понятно, что пройти положенные 2 тыс. км до показа танки не смогут. Тогда-то и возникла идея перегнать оба А-34 из Харькова в Москву своим ходом и «накрутить» таким образом необходимый километраж. На специальном заседании парткома завода ответственным исполнителем пробега был назначен М.И.Кошкин.

Из Харькова в Москву

Утром 5 марта (по другим данным, в ночь с 5-го на 6-е) колонна из двух А-34 и двух тягачей «Ворошиловец», один из которых был оборудован под жилье, а другой – до отказа забит запчастями, взяла курс на Москву. Средняя скорость движения колонны не должна была превышать 30 км/ч.

Во время пробега, где-то в районе Белгорода, один танк вышел из строя – «сгорел» главный фрикцион. Второй танк благополучно прибыл в Москву, а точнее на завод № 37, находившийся в Черкизове, тогда еще подмосковном, где провел несколько дней, дожидаясь отставшую машину. В эти дни М.И.Кошкину стало плохо, поднялась температура – во время пробега он серьезно простудился.



В ночь на 17 марта 1940 года обе «тридцатьчетверки» своим ходом прибыли в Кремль. Кроме М.И.Кошкина в Кремль допустили только двоих заводских водителей. Рядом с ними на месте стрелка располагались сотрудники НКВД.

Утром к танкам подошла большая группа партийных и государственных деятелей во главе с И.В.Сталиным. Доклад делал М.И.Кошкин. Несмотря на принятые лекарства, он не мог сдержать душившего его кашля, чем вызвал недовольные взгляды Сталина и Берии. После доклада и осмотра танки разъехались, один – к Спасским, другой – к Троицким воротам. Не доезжая до ворот, они круто развернулись и понеслись навстречу друг другу, эффектно высекая искры из брусчатки. Прodelав несколько кругов с поворотами в разные стороны, танки по команде остановились на прежнем месте. Новые машины понравились Сталину, и именно тогда он произнес свою знаменитую фразу: «Это будет ласточка в танковых войсках».

Из соображений секретности маршрут пробега был проложен в обход крупных населенных пунктов и основных дорог. Мостами разрешалось пользоваться в случае невозможности перейти реку по льду и лишь в ночное время. График пробега учитывал не только время движения и отдыха, но также и расписание поездов на пересекаемых железнодорожных линиях и прогноз погоды на маршруте.





ИСТОРИЯ И ТЕХНИКА

★ **Справа:** Экипаж занимает места в танке Т-34 производства завода №112 («Красное Сормово»), Калининский фронт, 1942 год.

★ **Внизу:** Литая башня Т-34 выпуска 1942 года. Кормовой люк для демонтажа пушки крепился на 6 болтах.

Серийное производство

С «ласточкой», однако, далеко не все было в порядке. Достаточно «сырую» машину доводили в ходе подготовки к серийному производству, которое началось в июне 1940 года, но сделать успели мало. Неудивительно, что первые отзывы военных были отрицательными. После долгих споров военных с производственниками было принято «соломоново решение» — танк Т-34 продолжать выпускать в том виде, в каком он есть, а все имевшиеся недостатки устранить в новой машине Т-34М.

Последней пришлось заниматься уже новому главному конструктору — А.А.Морозову, поскольку к тому времени здоровье М.И.Кошкина, заболевшего в марте воспалением легких, значительно ухудшилось. Несмотря на удаление пораженного легкого, 26 сентября 1940 года М.И.Кошкин скончался. Серийное производство

Т-34 разворачивалось медленно, в основном, из-за проблем со сваркой броневых листов большой толщины, из-за перебоев с производством дизелей и, наконец, из-за проблем с вооружением. Первоначально на Т-34 устанавливалась 76-мм пушка Л-11, которую изготавливал Кировский завод в Ленинграде. Пушка эта имела ряд недостатков и с производства была снята. На танки Т-34 фактически устанавливались пушки, поступавшие со склада, но их все равно не хватало. Так, например, в октябре из-за отсутствия пушек Л-11 военпредами была принята только одна боевая машина, а 55 собранных танков стояли без вооружения. Но в ноябре 1940 года завод № 183 не только передал армии 35 танков, но и смог отправить на Сталинградский тракторный завод (СТЗ) корпуса, башни, пушки и прицелы для сборки 12 танков Т-34. Проблема с вооружением разрешилась после принятия для Т-34 «одноименной» пушки Ф-34 (совпадение случайно). Она была лучше Л-11 и, начиная с февраля 1941 года, на «тридцатьчетверки» устанавливались только эти орудия.

Всего в 1940 году было изготовлено 115 танков Т-34.

За первое полугодие 1941 года военная приемка на заводе № 183 приняла 816 танков Т-34, на СТЗ — 294. Таким образом, оба завода к 1 июля 1941 года сдали армии 1225 танков, причем 58 из них в июне еще находились на территориях заводов в ожидании отправки в войска.

После начала Великой Отечественной войны заводы № 183 и СТЗ свернули выпуск всей гражданской продукции и приступили к выполнению мобилизационного плана. С 1 июля 1941 года к производству танков Т-34 был привлечен горьковский завод «Красное Сормово» [завод № 112 Наркомсудпрома], но до конца года это предприятие смогло изготовить только 173 машины.

В конце сентября 1941 года началась эвакуация завода № 183 на Урал, в Нижний Тагил, на территорию Уральского вагоностроительного завода. На эту же площадку прибыли Московский станкостроительный завод имени С.Орджоникидзе, часть оборудования и сотрудников московских заводов «Красный пролетарий», «Станколит» и др. На основе этих предприятий был образован Уральский танковый завод № 183. Первые 25 танков на новом месте собрали уже в конце декабря из узлов и деталей, привезенных из Харькова. Всего же во втором полугодии 1941 года заводу № 183 удалось выпустить 769 танков. Осенью 1941 года единственным крупным производителем Т-34 оставался СТЗ.

★ **Справа:** На сдаточной площадке Сталинградского тракторного завода. Июль 1942 года.



Усилиями трех заводов во втором полугодии 1941 года было изготовлено 1789 танков Т-34. Много это или мало? Для сравнения можно сказать, что промышленность Германии за весь 1941 год произвела меньше, причем речь идет о танках всех типов!

Три завода

Таким образом, в конце 1941-го и первой половине 1942 года выпуск танков Т-34 осуществлялся на трех заводах: №183 в Нижнем Тагиле, СТЗ и №112 «Красное Сормово». Головным считался завод №183, так же, как и его КБ. Предполагалось, что все изменения, вносимые в конструкцию Т-34 другими заводами, будут утверждаться именно здесь. На деле все выглядело несколько иначе. Незыблемыми оставались только ТТХ танка, в деталях же танки разных заводов-изготовителей существенно отличались.

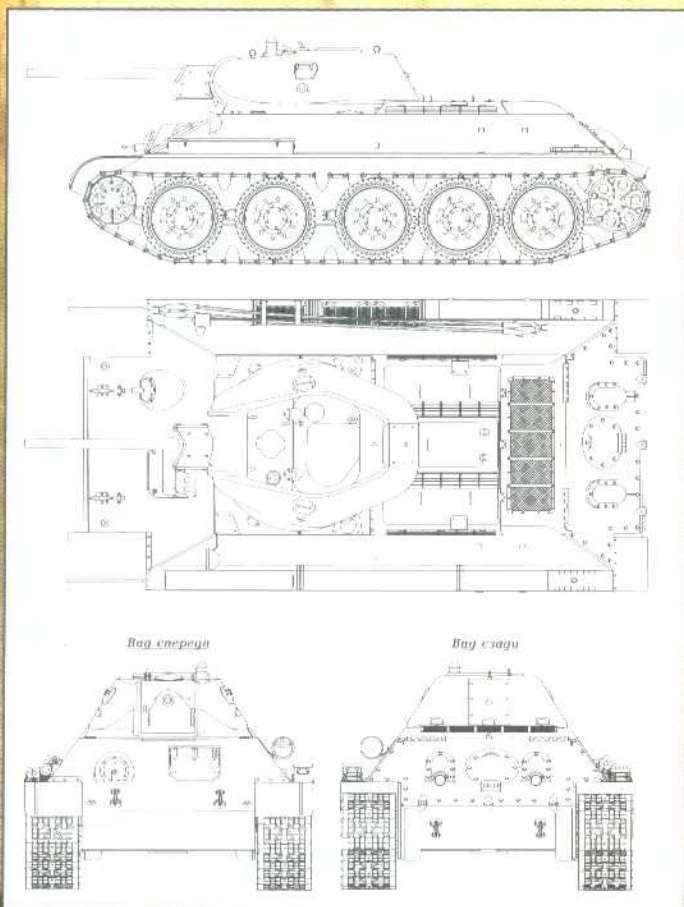
Надо сказать, что привычный облик Т-34 ранних выпусков военных лет, в общем и целом, сложился еще в феврале 1941 года – после того, как в него начали устанавливать пушку Ф-34. При этом машины с пушкой Л-11 считаются танками Т-34 образца 1940 г., хотя, кроме орудия, ничем от машин, выпущенных в 1941-м, не отличались. Необходимо отметить, что вплоть до конца года танки производства СТЗ и завода № 183 были идентичны. Первым начал вносить изменения завод № 112, что было связано со спецификой судостроительного предприятия и имевшимся на нем станочным парком. В конце 1941 года здесь приступили к изготовлению упрощенных бронекорпусов, без механической обработки кромок листов после газовой резки, с соединением деталей в «четверть» и шиповым соединением лобового листа с бортами и подкрылками. С марта 1942 года сормовичи перешли на выпуск башен без кормового люка.

Отличались сормовские машины и большим количеством поручней на корпусе и башне, а также наличием козырька на крыше корпуса.

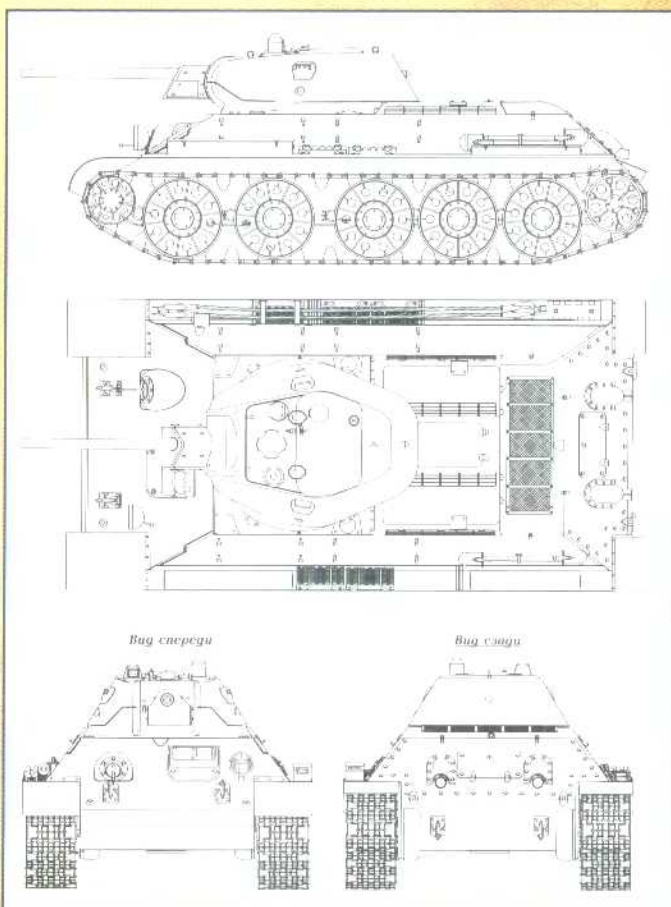
На СТЗ множество сварных и штампованных деталей танка заменили литыми, благо, что литейный цех завода был в то время вторым в мире по мощности. С августа 1941 года начались перебои с поставкой резины из Ярославля, поэтому с конца октября все танки Т-34 на СТЗ стали оснащаться литыми опорными катками с внутренней амортизацией, без резиновых бандажей. Ликвидировали «обрезинку» и на ведущих и направляющих колесах. Еще одной характерной особенностью танков СТЗ в 1942 году стали корпус и башня, изготавливавшиеся по упрощенной технологии, разработанной по примеру «Красного Сормова».

Существенным изменениям подверглась ходовая часть и танков нижнетагильского производства. Здесь тоже стали отливать опорные катки по типу сталинградских – без резиновых бандажей. Начиная с января 1942 года применительно к одному борту на танк устанавливалось три или четыре таких катка. Дефицитную резину убрали и с направляющего и ведущего колес.

Перечислить все изменения, как общие, так и, главным образом, вносившиеся разными заводами-изготовителями, практически невозможно. Но, несмотря на порой существенные отличия в конструкции, все Т-34 образца 1941 г. сохраняли свой характерный облик.



Т-34 выпуска 1942 года. Завод № 183.



Т-34 выпуска лета 1942 года. Сталинградский тракторный завод.



КОНСТРУКЦИЯ

Т-34 ОБРАЗЦА 1941 Г.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТАНКА Т-34 образца 1941 г.

БОЕВАЯ МАССА, т: 28,12.

ЭКИПАЖ, чел.: 4.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина – 6620, ширина – 3000, высота – 2400, клиренс – 400.

ВООРУЖЕНИЕ: 1 пушка Ф-34 обр. 1940 г. калибра 76 мм, 2 пулемета ДТ обр. 1929 г. калибра 7,62 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 77 выстрелов, 2646 патронов.

ПРИБОРЫ ПРИЦЕЛИВАНИЯ: телескопический прицел ТМФД-7, перископический панорамный прицел ПТ-4-7.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: лоб, борт, корма корпуса – 45, крыша и днище – 15...20, башня – 45 (катаная), 52 (литая).

ДВИГАТЕЛЬ: В-2, 12-цилиндровый, дизельный, четырехтактный, V-образный, жидкостного охлаждения; мощность 400 л.с. (294,5 кВт) при 1700 об/мин, рабочий объем 38 880 см³.

ТРАНСМИССИЯ: многодисковый главный фрикцион сухого трения, пятискоростная коробка передач, бортовые фрикционы, бортовые передачи.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: пять опорных катков на борт; ведущее колесо заднего расположения (защелкивание гребневого); направляющее колесо; подвеска индивидуальная пружинная; в каждой гусенице 72 трака шириной 550 мм, шаг трака 172 мм.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 55.

ЗАПАС ХОДА, км: 300.

ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ: угол подъема, град. – 30, ширина рва, м – 2,5, высота стенки, м – 0,73, глубина брода, м – 1,3.

СРЕДСТВА СВЯЗИ: радиостанция 71-ТК-3 (позже – 9Р), переговорное устройство ТПУ-2 (позже – ТПУ-3). Радиостанции и переговорные устройства устанавливались не на всех танках.

Т-34 образца 1941 года имеют наиболее пропорциональную форму: приземистый корпус с наклонными бронелистами, обтекаемая башня-«пирожок», широкие гусеницы и мощная 76-мм пушка.

Танк Т-34 имел классическую компоновку с кормовым расположением трансмиссии. Внутри корпус танка делился на четыре отделения: управления, боевое, моторное и трансмиссионное.

Отделение управления находилось в носовой части танка. В нем размещались водитель и стрелок-радист, органы управления, пулемет ДТ в шаровой установке, часть боекомплекта и радиостанция (устанавливалась не на всех танках).

Боевое отделение находилось в средней части машины. В нем размещались командир танка (он же наводчик) и башенный стрелок (он же заряжающий). Над боевым отделением на шариковой опоре устанавливалась башня с вооружением и частью боекомплекта.

Моторное отделение располагалось за боевым в средней части танка и отделялось от него сплошной разборной перегородкой. В нем были установлены двигатель, радиаторы, масляные баки и аккумуляторные батареи. Двигатель располагался вдоль оси корпуса танка носком в сторону кормы. Трансмиссионное отделение находилось в кормовой части танка. В нем размещались главный фрикцион с центробежным вентилятором, коробка перемены передач, бортовые фрикционы с тормозами, электростартер, бортовые передачи и два топливных бака.

Корпус танка представлял собой жесткую

★ Т-34 – самый массовый и, по мнению большинства специалистов, лучший танк периода Второй мировой войны. Первый бой Т-34 принял в июне 1941-го и вызвал шок у врага своим превосходством над всеми немецкими танками.



Т-34 довоенного выпуска в трехцветном камуфляже. Юго-Западный фронт, 4-й механизированный корпус, июль 1941 года.



T-34/76

1940
1941



1. На дальности до 1500 м это орудие поражало броню всех без исключения немецких танков 1941 – 1942 годов.

2. Бронировка перископического прицела ПТ-4-7. Он обеспечивал круговой обзор при неподвижном окуляре, сектор 26°.

3. Зеркальный прибор наблюдения.

4. Амбразура для стрельбы из личного оружия.

5. Защитная решетка окна воздухопритока. Воздух поступал к отверстию над левым радиатором.

6. Броневой колпак выхлопной трубы.

9. Направляющее колесо.

8. Опорный каток диаметром 830 мм.

7. Ведущее колесо.

10. Гусеница.

сварную броневую коробку с продолговатой закругленной носовой частью и кормой. Для увеличения снарядостойкости верхняя часть обоих бортов делалась наклонной. Сварная башня имела овальную обтекаемую форму. В ее переднем лобовом листе устанавливалось вооружение и прицел, а в бортах – смотровые приборы. Под последними были бойницы для стрельбы из револьвера. В заднем листе ниши башни находился люк для демонтажа пушки, его крышка крепилась четырьмя, а затем – шестью болтами. У танков, выпущенных СТЗ в 1942 году, съемным был весь кормовой лист башни (крепился восемью болтами). У сормовских машин этот люк вообще отсутствовал. В крыше башни имелся люк трапецевидной формы, закрывавшийся откидной крышкой, в которой находились два отверстия: левое – для установки прибора кругового обзора, правое – для сигнализации.

1 В амбразуре башни устанавливалась 76-мм пушка образца 1940 г. Ф-34 с длиной ствола 41,5 калибра. Кроме того, танк был вооружен двумя 7,62-мм пулеметами ДТ, один из них был спарен с пушкой, другой смонтирован в шаровой установке в лобовом листе корпуса. Для ведения огня из пушки Ф-34 использовались телескопический прицел ТОД-7 и перископический панорамный прицел ПТ-7, впоследствии замененные на телескопический прицел ТМФД-7 и перископический панорамный прицел ПТ-4-7. На части танков помимо штатного перископического прицела устанавливалась командирская панорама ПТ-К.

3 Ходовая часть применительно к одному борту состояла из пяти сдвоенных опорных катков диаметром 830 мм, направляющего и ведущего колес. Подвеска индивидуальная, пружинная. Гусеницы стальные, с литыми или штампованными траками, с гребневым зацеплением. У танков ранних выпусков они состояли из 74 траков (37 гребневых и 37 плоских) шириной 550 мм. У машин выпуска 1942 года гусеницы состояли из 72 траков шириной 500 мм.

2 Для стрельбы из пушки Ф-34 применялись унитарные патроны от дивизионных пушек обр. 1902/30 г. и обр. 1939 г. и от полковой пушки обр. 1927 г. В танках 1940 – 1942 года выпуска боекомплект состоял из 77 выстрелов, которые укладывались на полу боевого отделения и на его стенках. На полу танка устанавливались 20 высоких (на 3 выстрела) и 4 низких (на 2 выстрела) чехомана – всего 68 снарядов. На стенках боевого отделения размещались 9 выстрелов: на правой стороне – 3, в общей горизонтальной укладке, и на левой – 6, в двух горизонтальных укладках по 3 выстрела.

4 На Т-34 устанавливалась коротковолновая радио-передающая симплексная телефонная радиостанция 9-Р (на танках первых выпусков 71-ТК-3), принимавшая телеграфные немодулированные сигналы. На танках ранних выпусков внутренняя связь обеспечивалась танковым переговорным устройством ТПУ-2 или ТПУ-3 довоенного образца. Позже танки Т-34 обеспечивались переговорным устройством ТПУ-3-бисФ.

Т-34 в типовой защитной окраске, Западный фронт, июль 1941 года.

Т-34 производства СТЗ, Юго-Западный фронт, 5-я гвардейская танковая бригада, май 1942 года.





T-34 В БИТВЕ

«Остановить теперь противника на подступах к нашей столице, не пустить его, перемолоть в боях гитлеровские дивизии и корпуса... Московский узел является сейчас решающим...»

Так говорил маршал Жуков. Поистине, Московская битва явилась решающим переломом в ходе войны. В боях за Мценск советская 4-я танковая бригада М. Е. Катукова атаковала маршевые колонны немецкой 4-й танковой дивизии и фактически вывела ее из строя. Бои в районе Мценска на некоторое время сковали немецкие войска. К началу Великой Отечественной

войны в западных приграничных округах имелось 967 танков Т-34 – грозная сила. К сожалению, использовать ее в полной мере не получилось. Неудачная дислокация, недоукомплектованность личным составом и материальной частью, недостаточная подготовка экипажей новых танков, нехватка запасных частей и ремонтно-эвакуационных средств резко снизили боеспособность механизированных корпусов. В ходе продолжительных маршей (а большинство соединений мехкорпусов дислоцировались на значительном удалении от границы) выходили из строя не только старые машины, но и новенькие Т-34.

Поэтому к началу августа 1941 года в действующей армии осталось только 235 боеспособных танков Т-34. Еще 116 машин находились в только что сформированных резервных соединениях. Огромные потери людей и техники привели к экстренному переходу от корпусов к более мелким формированиям – бригадам, полкам и батальонам.

В соответствии с директивой заместителя наркома обороны от 24 августа 1941 года, танковые дивизии переформировывались в отдельные танковые бригады.

4-я танковая бригада

4-ю танковую бригаду сформировали в сентябре 1941 года в Сталинграде, включив в ее состав 49 машин (из них 16 – Т-34 производства СТЗ). Это соединение под командованием полковника М. Е. Катукова успешно действовало под Орлом и Мценском, сражаясь против 2-й немецкой танковой армии генерала Г. Гудериана. В бригаде была хорошо организована разведка, умело применялась маскировка.

Действия 4-й танковой бригады являются блестящим примером ведения активной обороны в условиях значительного превосходства противника в силах и средствах.

За восемь дней боев бригада шесть раз меняла позиции и подбила 133 танка, 2 бронемшины, 7 тяжелых орудий, 15 тягачей, зенитную батарею, 9 самолетов и много другой боевой техники противника.



T-34/76

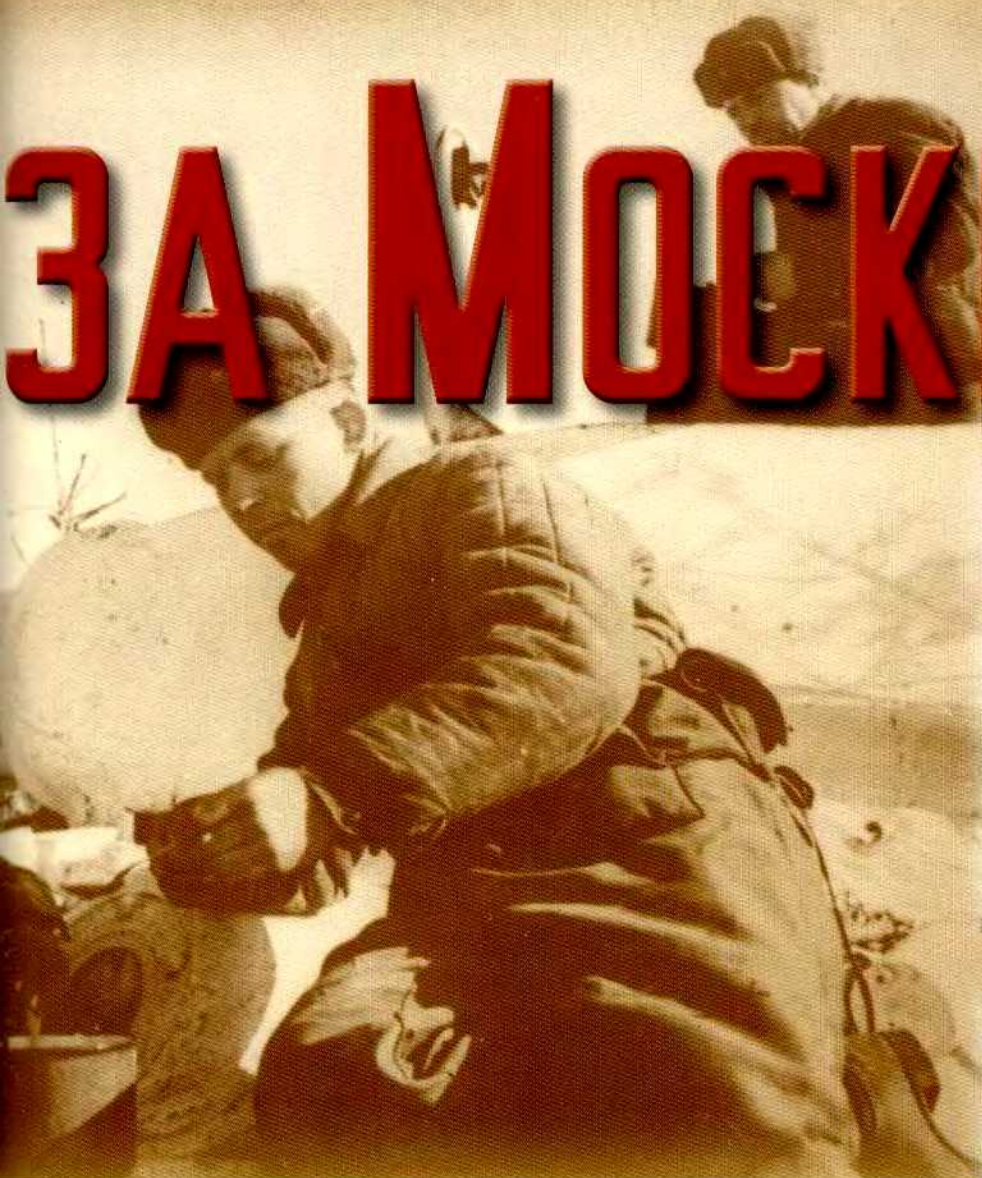
1941
1942



ЗА МОСКВУ

★ Танки Т-34 1-й гвардейской танковой бригады на марше. Март 1942 года.

★ Внизу: За Москву! В атаке — танк Т-34 производства СТЗ. Декабрь 1941 года.



Бригада Катукова в боях под Мценском на восемь суток остановила продвижение 4-й танковой дивизии 24-го немецкого моторизованного корпуса. Эти события нашли отражение и в мемуарах Г.Гудериана: «6 октября наш командный пункт (2-й танковой армии — Прим. автора) был перемещен в Севск. Южнее Мценска 4-я танковая дивизия была атакована русскими танками, и ей пришлось пережить тяжелый момент. Впервые проявилось в резкой форме превосходство русских танков Т-34. Дивизия понесла значительные потери. Намеченное быстрое наступление на Тулу пришлось пока отложить».

4-я танковая бригада, несмотря на значительное превосходство противника в силах и средствах, выполняла поставленные задачи, взаимодействуя при этом с подразделениями 11-й танковой бригады и пехотой 1-го гвардейского стрелкового корпуса. Приказом наркома обороны № 337 от 11 ноября 1941 года 4-я танковая бригада была преобразована в 1-ю гвардейскую танковую бригаду. Ее боевые действия поставили в пример танковым частям и соединениям Красной армии. В целом же в танковых частях Красной армии, оборонявших Москву, количество танков Т-34

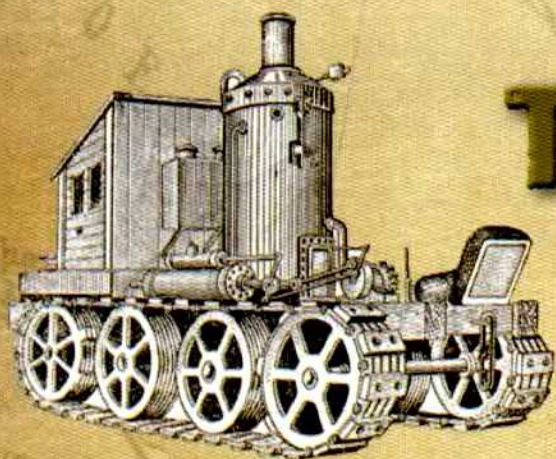
было невелико. Преобладали легкие боевые машины как старых марок, так и новые Т-60. Скажем, в начале октября 1941 года Западный фронт располагал 483 танками, из которых только 45 были Т-34 и КВ. К концу года число Т-34 в войсках несколько возросло, но не превышало 25 — 30% от общего количества боевых машин.





ПЕРВЫЕ БРОНИРОВАННЫЕ МАШИНЫ

Слово «танк» происходит от английского tank – бак, резервуар. Так англичане в целях маскировки называли дорогие новые боевые машины при транспортировке по железной дороге.



★ Гусеничный трактор Федора Блинова. 1888 год.

Танк – это боевая машина, сочетающая в себе огневую мощь, броневую защиту и высокую подвижность. Современные танки представляют собой мощные боевые машины массой в несколько десятков тонн, вооруженные пушками калибра 120–125 мм и несколькими пулеметами, имеющие толщину брони до 400 мм.

Они способны развивать по дорогам скорость до 60 км/ч, передвигаться в условиях полного бездорожья, преодолевать различные препятствия и водные преграды.

Прежде чем приобрести столь высокие боевые качества, танки прошли сложный путь развития от тихоходных, неповоротливых и малонадежных конструкций до современных грозных боевых машин. Появление первых из них имело, в свою очередь, весьма длинную и сложную предысторию. Уже в том виде, в каком танк впервые вышел на поля сражений в 1916 году, он представлял собой качественно совершенно новое боевое средство.

Предшественники

О предшественниках или прототипах танка можно говорить весьма условно – в той мере, в какой отдельные свойства, характерные для танка, были присущи тем или иным средствам борьбы и видам вооружения на протяжении многовековой истории развития военного искусства. Лишь к началу XX века окончательно сложились основные условия для появления танка: компактный экономичный двигатель; движитель значительно более высокой проходимости, чем колесный; наконец, прочная броневая защита.

Появление танкового мотора стало возможным тогда, когда уже был накоплен достаточный опыт строительства и применения автомобильных двигателей внутреннего сгорания.

Прообраз же современного гусеничного движителя впервые был создан аж в 1713 году Д'Эрманом. Проект, получивший положительный отзыв французской академии, представлял собой тележку для тяжелых грузов, перекатывающуюся на бесконечных лентах из деревянных катков, концы которых шарнирно





соединены планками. Годом создания гусеничного движителя можно считать 1818-й, когда француз Дюбоше получил привилегию на способ устройства экипажей с подвижными рельсовыми путями. В последующие годы развитие идеи Дюбоше и применение движителя его конструкции как для военных, так и для гражданских целей шло чрезвычайно быстро. В 1821 году англичанин Джон Ричард Бэрри получил патент на изобретение бесконечных цепей, намотанных на два задних колеса повозки, по одной с каждой стороны. Первая паровая гусеничная машина английского изобретателя Джона Гиткота получила патент в 1832 году и использовалась в течение двух лет на разработке болотистых земель в Ланкашире. В 1837 году проект экипажа с подвижными колесами, который содержал в себе все основные элементы гусеничного движителя, был запатентован в России штабс-капитаном Д. Загряжским.

Вполне современные металлические гусеничные цепи получили широкое распространение на американских тракторах «Ломбард» в 1904 году.

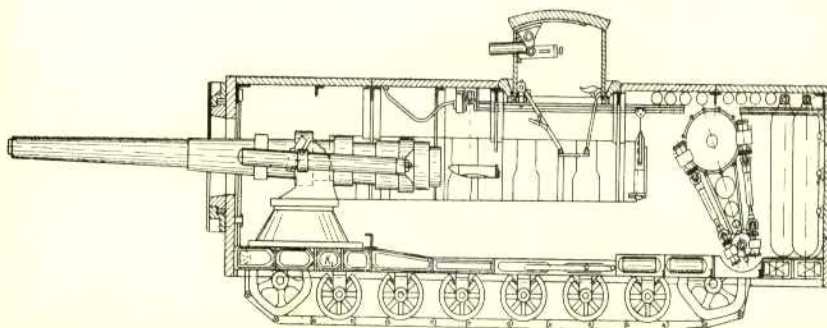
Бронирование сухопутных повозок

Танковая броня также имеет свою предысторию. Бронирование сухопутных повозок стало применяться значительно позднее бронирования морских и речных судов. Броненосный флот, как известно, зародился и был опробован в бою в 1855 году во время Крымской войны. Чрезмерное возрастание массы судов при применении железной брони заставило перейти к стали. Этому способствовали и успехи металлургической промышленности. Первые стальные плиты были испытаны в 1875 году. В 1877 году фирма «Шнейдер-Крезю» изготовила броню из мягкой литой стали. В 1892 году Крупп получил броню из легированной стали. Годом возникновения танковой брони считают 1900-й, когда впервые во время англо-бурской войны полковник английской армии Темплер предложил бронировать повозки, предназначенные для транспортировки английских частей с южного побережья Африки в глубь материка. Три повозки, паровой автомобиль-тягач и два 150-мм артиллерийских орудия составляли безрельсовый блиндированный поезд, который был защищен листовой 6,3-мм хромоникелевой сталью, не

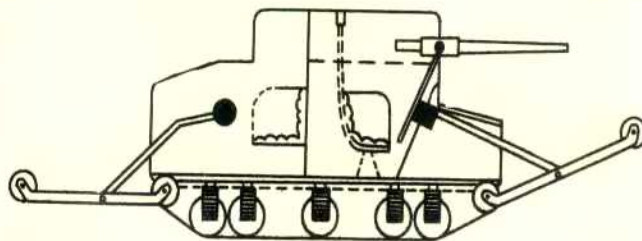
пробивавшейся пулями маузеровских ружей даже на расстоянии 6 м.

Первый проект вездеходной бронированной боевой машины разработал капитан французской армии Левассер в 1903 году, но не осуществил его. Проект колесно-гусеничного танка представил в 1913 году австрийскому военному министерству поручик Г. Бурштын. На проект была наложена резолюция «человек сошел с ума», и идеи изобретателя не воплотились в жизнь. В начале XX века было создано немало проектов боевых бронированных машин, не нашедших никакого применения. Востребованы они были только в годы Первой мировой войны, когда прогресс скорострельного оружия загнал воюющие армии в позиционный тупик. Единственным средством выхода из него оказались танки.

Проект танка В.Д.Менделеева.



Первый проект сверхтяжелого танка разработал инженер Василий Дмитриевич Менделеев, сын Д.И.Менделеева (1911 год). Однако по своим параметрам и внешнему виду танк В.Менделеева напоминал скорее подвижную огневую точку, которая предназначалась, вероятно, для разрушения фортификационных сооружений и ведения подвижной береговой обороны. Применение же этой машины как танка вряд ли было возможным из-за ее крайне ограниченной проходимости.



★ Проект танка поручика Г.Бурштына.





ПОРТРЕТ

ТАНКИСТ №1 КРАСНОЙ АРМИИ



★ Экипаж Дмитрия Лавриненко (крайний слева) у своего танка. Осень 1941 года.

Танкистом №1 в Красной армии считается командир роты 1-й гвардейской танковой бригады гвардии старший лейтенант Дмитрий Федорович Лавриненко.





Он родился 14 октября 1914 года в станице Бесстрашная ныне Отрадненского района Краснодарского края в семье крестьянина. Член ВКП(б) с 1941 года. В 1931 году окончил школу крестьянской молодежи в станице Вознесенской, затем учительские курсы в городе Армавир. В 1934 году

В боях под Мценском и на Волоколамском направлении Лавриненко проявил себя умелым и хладнокровным тактиком, сочетавшим действия из засад с короткими внезапными атаками ударной группы, при хорошо поставленной разведке. Прежде чем атаковать противника, он внимательно изучал местность, что позволяло ему правильно выбирать как направление атаки, так и вид последующего маневра.

При этом артиллерийский огонь из танка Лавриненко вел мастерски. Будучи метким стрелком, он стремился на максимальной скорости сблизиться с противником на дистанцию 150 – 400 м и бить наверняка.

Лавриненко погиб 18 декабря 1941 года, находясь вне танка, от осколка немецкой мины. За два с половиной месяца ожесточенных боев 27-



добровольцем пошел в Красную армию и был направлен в кавалерию. Через год поступил в Ульяновское бронетанковое училище, которое окончил в мае 1938 года. Младший лейтенант Лавриненко принимал участие в походе в Западную Украину в 1939 году, а в июне 1940 года – в походе в Бессарабию.

Начало Великой Отечественной войны лейтенант Лавриненко встретил в должности командира взвода 15-й танковой дивизии, которая дислоцировалась в городе Станиславе, на территории Западной Украины. Отличиться в первых боях ему не удалось, так как его танк был поврежден.

Прославился Лавриненко в боях под Москвой, воюя уже в рядах 4-й танковой бригады, ставшей вскоре 1-й гвардейской.

летний герой-танкист принял участие в 28 схватках и уничтожил 52 гитлеровских танка. Он стал самым результативным танкистом в Красной армии, но звание Героя Советского Союза ему тогда так и не присвоили. 22 декабря был награжден орденом Ленина.

Справедливость восторжествовала только 5 мая 1990 года, когда указом президента СССР за мужество и

героизм, проявленные в боях с немецкими оккупантами,

Лавриненко Дмитрию Федоровичу было присвоено

звание Героя Советского Союза посмертно. Именем Героя названа школа № 28 в станице Бесстрашная, улицы в родной станице, Волоколамске и Краснодаре.

Используя преимущество Т-34 перед немецкими танками в проходимости в условиях осенней распутицы, Лавриненко активно и уверенно маневрировал на поле боя, скрываясь за складками местности. Сменив позицию, он вновь атаковал уже с нового направления, создавая у противника впечатление о наличии у русских нескольких групп танков.

★ Вверху слева: Т-34 из состава 116-й танковой бригады выдвигается к передовой. Западный фронт, 1942 год.

★ Внизу: Танк Т-34 выпуска завода №112 на боевой позиции. 2-й Прибалтийский фронт, 1945 год.



В следующем выпуске



Ваш журнал

- СОЗДАНИЕ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ В СССР
- БА-3 И БА-6 НА ХАЛХИН-ГОЛЕ
- ПЕРВЫЕ БРОНЕМАШИНЫ XX ВЕКА

Ваша масштабная
модель БА-3

БРОНЕАВТОМОБИЛЬ
БА-3 КРАСНОЙ АРМИИ, 1930.
2-Я БРОНЕМАШИНА 2-Й РОТЫ
2-ГО БАТАЛЬОНА.

