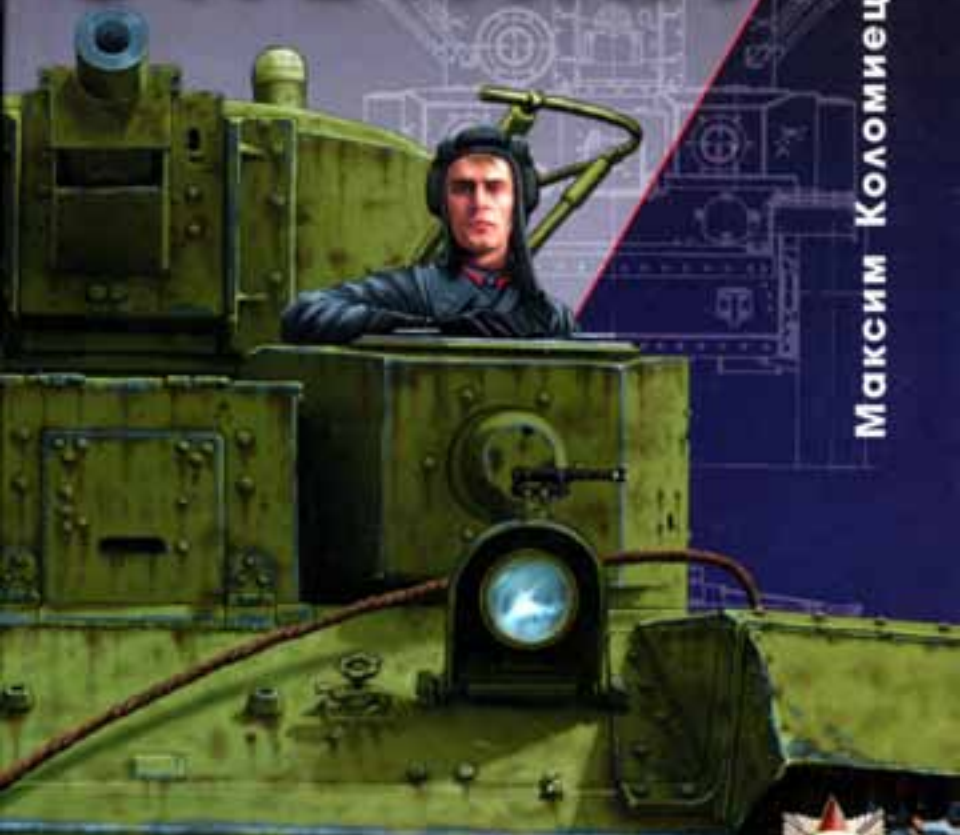


# СУХОПУТНЫЕ ЛИНКОРЫ СТАЛИНА

Максим Коломиец



ОРУЖИЕ ПОБЕДЫ



# ОРУЖИЕ ПОБЕДЫ



---

**Максим Коломиец**

---

# **Сухопутные линкоры Сталина**



Москва  
«ЯУЗА»  
«ЭКМО»  
2009

УДК 356.113  
ББК 63.3(0)62  
К 61

Оформление художника *П. Волкова*

**Коломиец М. В.**  
К 61 Сухопутные линкоры Сталина / Максим Коломиец. — М. : Яуза ; Эксмо, 2009. — 320 с. — (Оружие Победы).

**ISBN 978-5-699-34275-4**

Их величали «сухопутными линкорами Сталина». В 1930-х годах они были главными символами советской танковой мощи, «визитной карточкой» Красной Армии, украшением всех военных парадов, патриотических плакатов и газетных передовиц. Именно пятибашенный Т-35 изображен на самой почетной советской медали — «За отвагу».

И никто, кроме военных профессионалов, не осознавал, что к началу Второй мировой не только неповоротливые монстры Т-35, но и гораздо более совершенные Т-28 уже безнадежно устарели и абсолютно не соответствовали требованиям современной войны, будучи практически непригодны для модернизации. Почти все многобашенные танки были потеряны в первые месяцы Великой Отечественной, не оказав сколько-нибудь заметного влияния на ход боевых действий. К лету 1944 года чудом уцелели несколько Т-28 и всего один Т-35...

Эта фундаментальная работа — лучшее на сегодняшний день, самое полное, подробное и достоверное исследование истории создания и боевого применения советских многобашенных танков, грозных на вид, но обреченных на быстрое «вымирание» и не оправдавших надежд, которые возлагало на них советское командование.

УДК 356.113  
ББК 63.3(0)62

**ISBN 978-5-699-34275-4**

© ООО «КМ-Стратегия», 2009  
© ООО «Издательство «Яуза», 2009  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2009



## ВВЕДЕНИЕ

Многобашенные танки появились в конце 1920-х годов в Великобритании, однако дальше изготовления нескольких экземпляров дело не пошло. Созданные по британским мотивам советские танки Т-28 и Т-35 являлись единственными в мире многобашенными танками, в 1930-е годы ни одна страна мира, кроме СССР, не имела подобных танков.

Танк Т-35, разработанный как дальнейшее развитие танка Гроте и под влиянием английского «Индепендента», Т-35 создавался как машина качественного усиления танковых частей при прорыве сильно укрепленных полос противника. Наличие мощного вооружения, расположенного в два яруса, позволяло ему бороться с бронетехникой, живой силой и полевыми укреплениями. Однако, в 1930-е годы не удалось проверить в боевой обстановке идею многобашенного тяжелого танка прорыва.

К началу Великой Отечественной войны эти пятибашенные гиганты уже устарели, и почти все они погибли в боях лета — осени 1941 года.

Советский средний танк Т-28 не так широко известен, как сменивший его легендарный Т-34. Между тем, Т-28 являлся единственным в мире серийным трехбашенным средним танком. Его высокие боевые характеристики в полной

мере проявились в ходе советско-финляндской войны, во время прорыва укреплений «линии Маннергейма».

Однако во время Великой Отечественной войны судьба Т-28, как и его тяжелого многобашенного собрата Т-35, сложилась трагически — почти все они были потеряны в первые недели войны.

Данная книга, на основе богатого архивного материала, рассказывает об истории создания, серийном производстве, модификациях и боевом применении танков Т-35 и Т-28, самоходок на его базе, а также последних советских тяжелых многобашенных танках СМК и Т-100.

В данную работу включены дополнительные, ранее не публиковавшиеся документы — например, список заводских номеров танков Т-35 по годам выпуска, уточнены документы по их потерям летом 1941 года, а также включены сведения о распределении танков Т-28 по войсковым частям к началу Великой Отечественной войны.

Автор будет благодарен всем, кто пришлет свои отзывы, замечания и дополнения по адресу: 121096, Москва, а/я 11, Коломийцу Максиму Викторовичу, или на e-mail: [magazine@front.ru](mailto:magazine@front.ru)

## Британско-германские родители

В конце 1920-х годов в СССР началась разработка так называемых «маневренных танков». Под этим подразумевались боевые машины, «способные оказать требуемое содействие при преодолении укрепленных позиций маневренного типа, то есть сооруженных в течение непродолжительного промежутка времени».

Однако разработанный в 1930 году под руководством С. Шукалова маневренный танк Т-24 оказался довольно сложным и дорогим, имевшим большое количество недостатков, для устранения которых требовалось время. Поэтому для дальнейшей разработки таких машин советским конструкторам пришлось прибегнуть к зарубежному опыту.

В это время танкостроение активно развивалось в трех странах — Англии, Франции и Германии.

Англичане вели свои работы, активно освещая и рекламируя их в печати. Расчет делался на возможные заграничные заказы — потребности собственной армии в танках были в то время весьма скромными.

Германия, которой Версальским мирным договором запрещалось иметь бронетанковую технику, напротив, вела все разработки тайно. Франция же главным образом ограничивалась попытками модернизации своих многочисленных Рено FT-17.



Танк Т-12 во время испытаний. Район Харькова, июль 1930 года.  
Машина уже имеет штатное вооружение – 45-мм пушку и три пулемета ДТ.

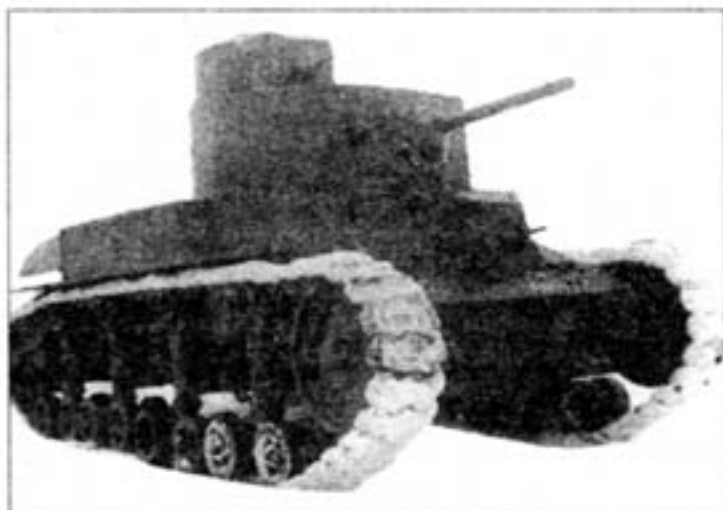
В 1926 году британская фирма «Виккерс» начала разработку новой боевой машины, которая в перспективе должна была заменить в войсках танки Mk I и Mk II, принятые на вооружение в 1924–1925 годах и имевшие массу недостатков. При конструировании основными требованиями Военного департамента были: усиление вооружения по сравнению с Mk I, II и масса не более 15,5 т – чтобы танки могли использовать стандартный армейский понтонный мост грузоподъемностью 16 т. Первый проект танка, получившего обозначение А6, был отвергнут военными – он имел три пулеметные и одну пушечную башни и не укладывался в 16 т. В ходе переработки чертежей число башен сократилось до трех, и в 1927 году фирма «Виккерс» изготовила два прототипа, получивших обозначения А6Е1 и А6Е2. Внешне обе машины были очень похожи и отличались лишь типом трансмиссии – на А6Е1 стояла обычная четырехскоростная коробка передач Armstrong-Siddley, а на А6Е2 – швейцарская коробка Winterhur/SLM. В качестве силовой установки на танках использовался 180-сильный карбюраторный двигатель Armstrong-Siddley V8 с воздушным охлаждением. Вооружение размещалось в трех башнях – большой (47-мм пушка и 7,71-мм пулемет) и двух малых (по два 7,71-мм пулемета в каждой), экипаж состоял из шести человек, брони-

рование 9—14 мм, масса 16 т (впоследствии эти танки стали широко известны как «шестнадцатитонники», или «Виккерс» 16-тонный).

В 1928 году был изготовлен третий экземпляр танка — А6Е3. На нем сократили количество пулеметов до трех (по одному в каждой башне) и установили новую шестискоростную эпициклическую коробку передач конструкции Вильсона.

В 1933 году А6Е1 был передан в 1-ю английскую бронетанковую бригаду, а два других танка остались у «Виккерса» для дальнейших испытаний. Например, на А6Е2 в 1932—1933 году установили 180-сильный дизельный двигатель Ricardo, а на А6Е3 опробовали различные типы подвесок и судовой дизель Thorneycroft RY/12 мощностью 500 л.с.

Информация о танках А6 очень часто мелькала на страницах периодической печати конца 1920-х годов. Многие военные газеты и журналы называли их «классическими образцами современного среднего танка», а также «маши-



Штатно вооруженный танк Т-24 на учениях. Район Харькова, зима 1932 года.



Танк Т-24 преодолевает окоп. Район Харькова, 18 июля 1931 года. Машина не имеет вооружения, а вместо башенного пулемета установлена фара.

нами, воплотившими в себе современное состояние среднего танкостроения». К шестнадцатитонникам проявили интерес многие страны, например СССР, Япония, Германия, Польша. Однако военные в самой Англии встретили машину без особого энтузиазма — в 1930 году, когда еще полным ходом шли испытания машин А6, Военный департамент заказал фирме «Виккерс» три танка. Они получили обозначение Mark III и должны были стать серийной версией машин А6.

Конструктивно новые танки были похожи на А6Е1 — с четырехскоростной коробкой передач Armstrong-Siddley и 180-сильным двигателем Armstrong-Siddley V8 воздушного охлаждения. Была изменена форма большой башни, получившей большую кормовую нишу для размещения радиостанции и командирскую башенку конструкции Бишопа. Малые пулеметные башенки сдвинули вперед, изменили конструкцию крышки люка механика-водителя, а также внесли ряд улучшений во внутреннее устройство танка.

Изготовленные в 1933 году, эти машины, получившие индексы Mark III E1, Mark III E2 и Mark III E3, были переданы в 1-ю бронетанковую бригаду, в составе которой эксплуатировались до конца 1930-х годов.

Почти одновременно с разработкой шестнадцатитонника в Великобритании три немецких фирмы — «Крупп», «Рейнметалл» и «Даймлер-Бенц» — получили от командования рейхсвера (так назывались вооруженные силы Германии в 1920–1935 годах. — *Прим. автора*) задание на проектирование среднего танка. Из-за запрещения подобных работ Версальским мирным договором 1918 года во всех документах это задание именовалось как разработка «большого трактора для сельского хозяйства» (Grosstraktor). Работы начались в 1926 году, и в 1928–1930 годах изготовили шесть опытных образцов (по два каждой фирмой).

По компоновке и внешнему виду все эти машины были похожи: вооружение располагалось в двух башнях, ходовая часть закрыта броневым экраном. Тем не менее различия были весьма существенными: на «гросстракторах» стояли различные типы двигателей (250-сильный BMW или



Серийный танк Mk III (бортовой номер Т907) на учениях 1-й танковой бригады британской армии. Лето 1934 года.



«Гросстрактор» фирмы «Крупп», Германия, 1929 год.

255-сильный Daimler) и трансмиссий, различные типы подвески, установки вооружения и внутреннего оборудования. Кроме того, прототипы фирмы «Даймлер-Бенц» были легче — 15 т против 19 т у «Крупп» и «Рейнметалл» — и могли плавать.

Все эти танки в рамках секретного договора о военнотехническом сотрудничестве между Советским Союзом и Германией были доставлены в СССР. В 1929–1932 годах они проходили испытания под Казанью, в танковой школе КАМА, созданной и оборудованной при помощи немецкой стороны. Там же была создана специальная техническая комиссия — ТЕКО — для обмена научно-технической информацией. В рамках работы этой комиссии советские инженеры и конструкторы смогли ознакомиться с чертежами «гросстракторов» всех трех фирм, а также с результатами их испытаний, проведенных немцами в КАМЕ.

В 1933 году все «гросстракторы» вернулись в Германию, где использовались до 1935 года.

Материалы о «Виккерсе» 16-тонном и «гросстракторах» послужили толчком для создания нового советского танка, позже получившего индекс Т-28.



## Рождение Т-28

В 1930 году в Великобританию прибыла советская закупочная комиссия во главе с начальником Управления механизации и моторизации РККА (УММ РККА) И. Халепским. Его заместителем был инженер С.А. Гинзбург, впоследствии известный конструктор. В задачу комиссии входила закупка наиболее современных образцов бронетанковой техники и отправка их в СССР для изучения и организации серийного производства.

Во время визита на заводы фирмы «Виккерс», с которой были заключены контракты на поставку в Советский Союз партий легких и средних танков, а также танкеток, советские специалисты увидели и танки А6, проходившие испытания. Эта машина очень заинтересовала членов закупочной комиссии, и в июне 1930 года с фирмой были проведены переговоры по поводу приобретения 16-тонного танка. Но нашим представителям было заявлено следующее:

«Фирма готова построить для правительства СССР 16-тонный танк по спецификации, разработанной ей самой (продажа готового образца не может быть осуществлена ввиду его секретности) на следующих условиях:

— платеж 20000 фунтов стерлингов как контрибуция за ознакомление с конструкцией и развитием танков этого типа;



Прототип Танка Т-28 на заводских испытаниях. Июль 1932 года.  
Хорошо видно, что в башне установлено не 45-мм, а 37-мм пушка Б-3.

- заказ 10 танков, которые будут изготовлены в Англии по цене 16000 фунтов за танк без вооружения;
- дальнейший заказ у фирмы «Виккерс» танкеток «Карден-Ллойд» Mk VI и танков «Виккерс» 6-тонный.

Естественно, такое предложение ни в коей мере не могло устроить советскую сторону. Так, узнав о результатах этих переговоров, заместитель председателя Реввоенсовета СССР М. Тухачевский докладывал председателю Комиссии обороны СССР В. Молотову: «Предложение фирмы является для нас неприемлемым как с технической точки зрения, так и с коммерческой (20000 фунтов это примерно 200000 рублей золотом)...

В случае несогласия фирмы «Виккерс» продать нам 16 т танк уже существующего типа без принудительного ассортимента в виде заказа на танкетки и 6 т танки от приобретения его целесообразно отказаться, тем более наша промышленность в состоянии выполнить самостоятельно на основе полученного опыта машину, подобную 16 т «Виккерсу».

Во время пребывания на заводах фирмы «Виккерс» представители советской закупочной комиссии старались

собрать как можно больше информации об этом новом танке. После возвращения в СССР вся полученная информация была обобщена, и 2 декабря 1930 года С. Гинзбург доложил об этом руководству УММ РККА. Любопытно, что, по словам Гинзбурга, «сведения от английских испытателей были получены лишь после того, как англичанам было заявлено, что советские представители уже купили «Виккерс» 16-ти тонный и теперь ждут его получения». В заключение своего доклада Гинзбург отметил: «Считаю, что эта машина представляет максимальный интерес для Красной Армии как лучший современный тип маневренного среднего танка».

На основании этого доклада И. Халепский поручил провести эскизное проектирование 16-тонного танка факультету механизации и моторизации Военно-технической



Начальник КБ-3 ВВАО  
С.А. Гинзбург  
(фото 1942 года).  
Погиб на фронте  
весной 1943 года.



Начальник ОКБ-2 в 1934–1937 годах главный конструктор Т-28 Олигтий Митрофанович Иванов в группе инженеров – выпускников Ленинградского машиностроительного института. 29 апреля 1934 года (АОХМ).

академии им. Ф. Дзержинского и созданному 28 января 1931 года танко-тракторному конструкторскому бюро Все-союзного оружейно-арсенального объединения (ВОАО) под руководством С. Гинзбурга. В состав этого КБ в полном составе включили работников отдела мехтяги ГKB во главе с В. Заславским.

В июле 1931 года оба проекта были готовы. Проект академии отличался от «Виккерса» более мощным двигателем (предполагалось установить М-5) и ходовой частью с тремя тележками от танка Т-26, что, по мнению проектировщиков, должно было облегчить серийное производство. КБ ВОАО представило проект танка под индексом Т-28. Его основными разработчиками были начальник КБ С. Гинзбург, заместитель начальника В. Заславский и инженеры-конструкторы О. Иванов и А. Гаккель. В пояснительной записке к Т-28 говорилось:

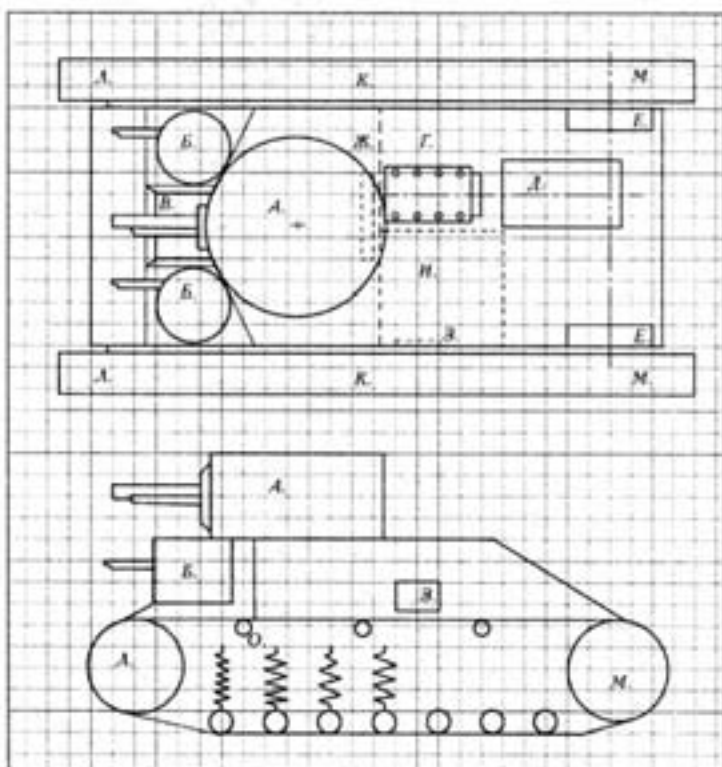
«В основу проекта положены следующие тактико-технические требования:

Спроектировать танк среднего веса 16000 кг — с большим радиусом действия для мехсоединений.

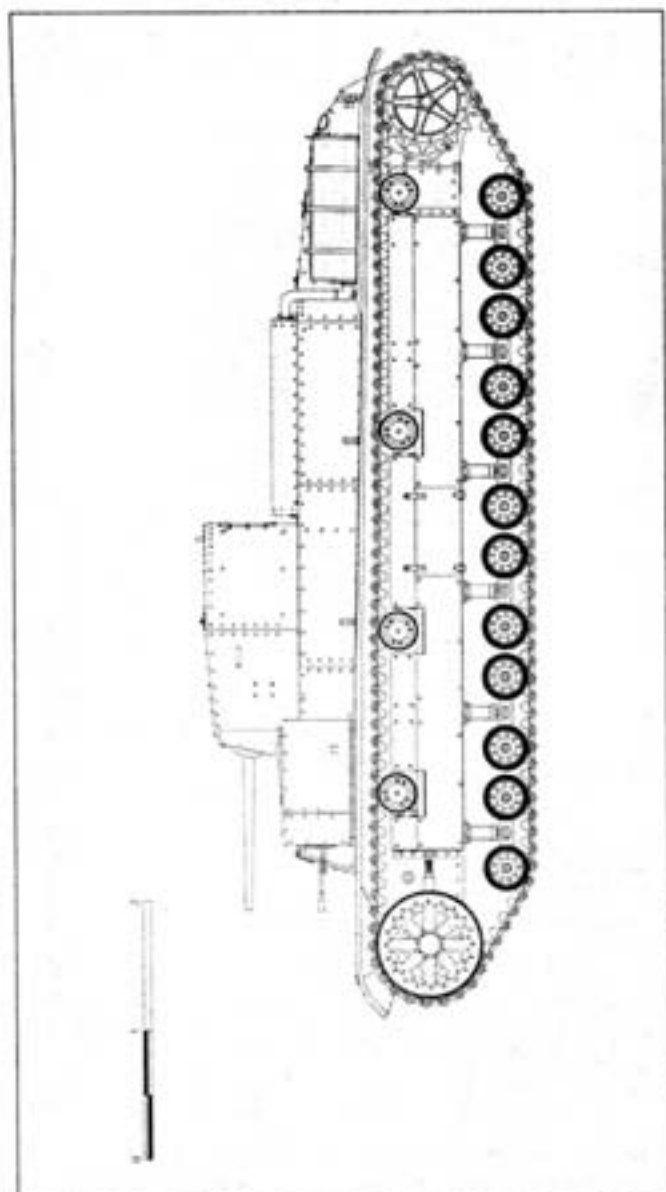
Положить в основу конструкции 16-тонного танка опыт испытания танков в ТЕКО и отечественный опыт танкостроения.

В основу общего расположения агрегатов положена конструкция 16-тонного танка «Виккерс».

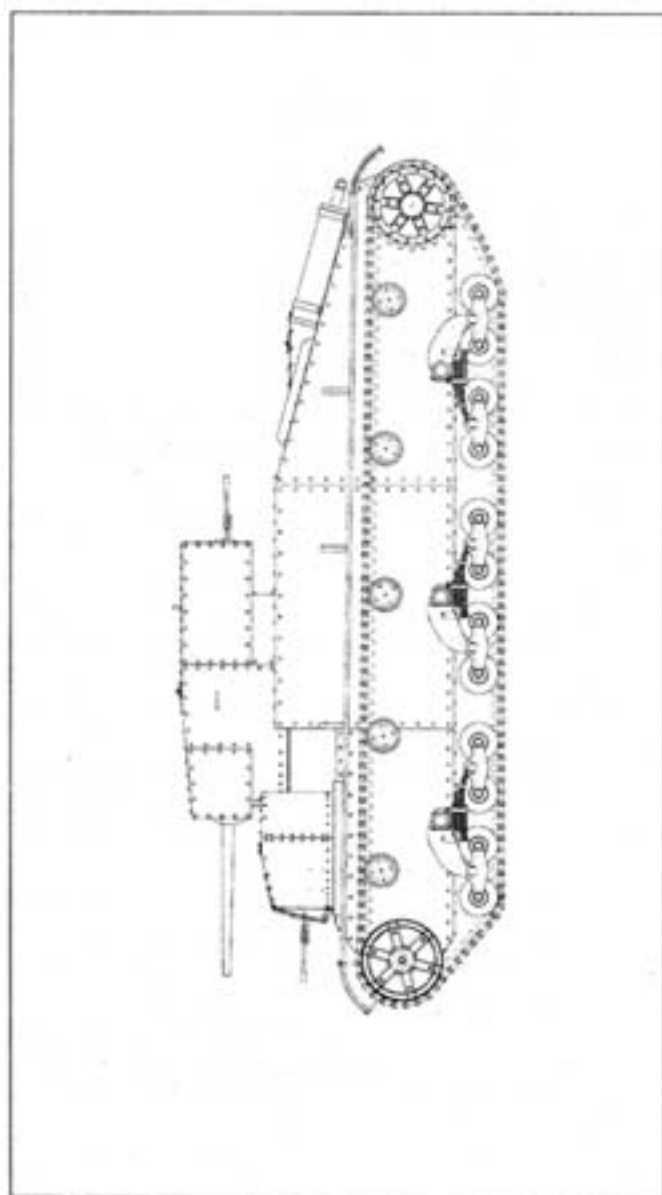
Исходя из расчетов в танке предполагается установить мотор М-5 в 400 л.с. с теми же доделками, что и для БТ, коробку скоростей по типу Т-26 и бортовые фрикционы конструкции Кристи. Двигатель по компоновке типа 16-тон-



Знак танка «Виккерс 16-тонный», приложенный к докладной записке С. Гиеобурга.



Прототип танка Т-28.



Проект танка Т-26 с подвеской Т-26, предложенный факультетом механизации и моторизации Военно-технической академии.



Прототип танка Т-26 на заводских испытаниях, вид сбоку. Июль 1932 года.

ного «Виккерса», гусеничная цепь по типу Т-26 с шириной, доведенной до 380 мм. Нижняя подвеска спроектирована в основном по типу танка фирмы «Крупп» в ТЕКО и состоит из следующих частей: гусеничной рамы (коробки), приклепанной к бортовой бронекорпуса со съёмной стенкой, открывающейся в виде трех дверей. Внутри этой коробки монтируется вся нижняя подвеска и ящик для запасных частей объемом в  $1/4 \text{ м}^3$  (на борт).

Система подвески спроектирована в виде 2-х тележек на каждую сторону. Каждая тележка имеет по три свечи с двумя парами катков, связанных между собой двумя парами балансиров.

Корпус — вертикальная броня 16-17 мм, листы носа 20 мм, крыша 10 мм, дно 8 мм. Большая башня проектируется со спаренной установкой 45 мм пушки и пулемета ДТ, по типу установленной на танке БТ, с механическим приводом вращения и перископическим прицелом. Параллельно разрабатывается башня с комбинированным механизмом вращения — механико-электрическим. Конструкция малых башен по типу танка Т-26 с пулеметами ДТ.

После рассмотрения проектов руководство УММ 28 сентября 1931 года заключило с ВОАО договор на «разра-

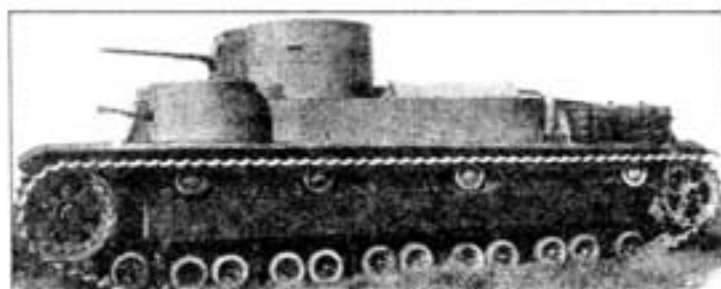




Прототипы танков Т-28 и Т-35-1 на показе представителям УММ РККА.  
28 июля 1932 года.

ботку проекта, изготовление рабочих чертежей и постройку двух опытных образцов 16-ти тонного танка Т-28 с различными типами подвески». Общая стоимость заказа составляла 300000 рублей, срок изготовления образцов — к 1 мая 1932 года.

В ходе изготовления опытного образца в его конструкцию внесли ряд изменений: вместо М-5 установили более мощный двигатель М-17, а из-за отсутствия 45-мм орудия в главной башне смонтировали 37-мм пушку ПС-2. Кроме того, машина была изготовлена из обычной (неброневой) стали. Первый испытательный пробег по двору завода «Большевик» Т-28 совершил 2 мая 1932 года. Сразу же выяснилось, что новая машина имеет множество недостатков и недоделок, которые приходилось устранять в ходе испытаний. Поэтому в течение июня Т-28 прошел всего 62 километра. Руководство Советского Союза и Красной Армии проявляли к новому танку большой интерес: 11 июля 1932 года Т-28 осматривали представители Управления механизации и моторизации РККА во главе с И. Халепским, а 28 июля машину продемонстрировали руководству партийной организации Ленинграда во главе с первым секретарем горкома, членом политбюро ЦК ВКП(б) С. Кировым.



Прототип танка Т-28 на заводских испытаниях, вид справа. Июль 1932 года.

В целом, новый танк произвел на вышестоящие инстанции благоприятное впечатление. Правда, военные потребовали установить на втором опытном образце дизельный двигатель ПГЕ, разрабатываемый в опытно-конструкторском механическом отделе (ОКМО) завода им. Ворошилова, и новую башню с 76-мм орудием ПС-3 конструкции П. Сяченко.

В августе-сентябре 1932 года конструкторы ОКМО под руководством О. Иванова, учитывая результаты испытаний опытного образца и требования военных, коренным образом переработали чертежи танка Т-28. В результате получилась фактически другая машина: была изменена подвеска, конструкция башен и корпуса, переработана трансмиссия, усилено вооружение. Не дожидаясь изготовления опытного образца, в конце октября 1932 года Совет труда и обороны СССР принял решение об организации серийного производства танков Т-28 на заводе «Красный Путиловец» в Ленинграде.

За успешно законченное конструирование танка Т-28 решением Комитета обороны СССР от 14 ноября 1932 года высшая награда СССР — орден Ленина — была вручена начальнику ОКМО Баранову Н.В., техническому руководителю конструкторского бюро ОКМО Иванову О.М., начальнику конструкторского бюро ОКМО Гинзбургу С.А. и бригадиру сборочного цеха ОКМО, руководившему сборкой опытного образца Т-28, Иванову И.И. Кроме того, пять рабочих и мастеров наградили орденами Трудового Красного Знамени и восемь человек почетными грамотами ВЦИКа.

## Серийное производство Т-28

Завод «Красный Путиловец» (бывший Путиловский) был выбран для организации серийного производства танков Т-28 — очень сложной по тому времени машины — не случайно. Это было одно из наиболее мощных машиностроительных предприятий Советского Союза, имевшее неплохую производственную базу и богатый опыт изготовления таких изделий, как артиллерийские орудия, тракторы, паровозы, турбины, подъемные краны и т.п. Кроме того, с осени 1931 года завод серийно производил детали для танков Т-26 — каретку нижней подвески, ведущее колесо, бортовые редукторы, элементы коробки передач. Так что кое-какой опыт у путиловцев имелся.

Впервые группа инженеров с «Красного Путиловца» — К. Титов, Ходин, Доброхотов, Четвериков и Белов — ознакомились с чертежами Т-28 в КБ ОКМО 30 октября 1932 года, а в конце ноября чертежи поступили на завод для организации серийного производства нового танка.

Под выпуск Т-28 выделили механический цех № 2 (МХ-2), до этого изготавливавший в небольших количествах драги, паровозы и подъемные краны. Оборудование цеха было старым и не приспособленным для серийного изготовления деталей танков, требовавших высокой культуры производства. Руководству завода пришлось задействовать



Один из первых серийных Т-28 на параде на площади Урицкого (ныне Дворцовая).  
Ленинград, 1 мая 1933 года.

«скрытые» резервы — законсервированные станки, служившие на производстве массовых работ еще в Первую мировую войну, были модернизированы и пущены в работу. Кроме того, по распоряжению С. Кирова на «Красный Путиловец» доставили станки с других предприятий Ленинграда. Все это, а главным образом большой производственный опыт рабочих и мастеров цеха позволили к концу апреля 1933 года собрать первые 12 танков Т-28. Десять из них прошли на первомайском параде в Москве, а два в Ленинграде. После парадов машины вернулись на завод для доделок и устранения выявленных недостатков.

Тем не менее, несмотря на первые успехи, освоение производства Т-28 шло с большими трудностями. В результате первая партия из 14 танков была окончательно готова только к 1 октября, а к концу декабря при годовом плане в 90 машин с большими трудностями была сдана только 41.

Для выправления положения в ноябре 1933 года под руководством инженеров И. Орленко и Э. Майдельмана была начата реконструкция цеха МХ-2. На его базе предполага-



Общий вид цехов Кировского завода. Ленинград, июнь 1935 года.

лось создать специальный танковый цех с возможностью производства до 150 Т-28 в год. Для этого было создано восемь специальных монтажных мест для сборки танков, заказаны за границей необходимые станки и оборудование, из тракторного цеха переведен ряд квалифицированных инженеров и мастеров.

В конце 1933 года из числа конструкторов паровозного отдела и отдела общего машиностроения (всего 27 человек) организуется специальное танковое конструкторское бюро — СКБ-2. Его возглавил 39-летний Олимпий Митрофанович Иванов, который в КБ ОКМО был ведущим инженером при разработке танка Т-28. Сначала СКБ-2 подчинялось непосредственно начальнику цеха МХ-2 и лишь с 1935 года перешло в подчинение непосредственно главному инженеру завода.

Однако специалистов танкостроителей на заводе по-прежнему не хватало, и дирекция обратилась к наркому тяжелого машиностроения С. Орджоникидзе с просьбой выделить специально подготовленных людей. Просьба была

удовлетворена, и осенью 1934 года к СКБ-2 прибыла группа выпускников Военной академии механизации и моторизации РККА им. Сталина и Ленинградского Политехнического института, всего 14 человек. Некоторые из них — А. Ермолаев, Л. Сычев, Н. Халкиопов — впоследствии стали известными конструкторами.

Следует отметить, что в 1932–1934 годах над СКБ-2 шефствовали конструкторские бюро заводов им. Ворошилова и им. Кирова (бывший ОКМО завода им. Ворошилова), уже имевшие к тому времени некоторый опыт и специалисты по танкостроению.

Осенью 1933 года для испытания и приемки танков создается комиссия под руководством С. Пинзбурга, реорганизованная в конце года в опытно-исследовательскую секцию, которую возглавил опытный инженер А. Ланцберг. Все изменения в конструкции танков перед введением их в серийное производство должны были получить одобрение секции.



Первые серийные танки Т-28 на параде на площади Урицкого (ныне Дворцовая). Ленинград, 1 мая 1933 года. Хорошо видно, что ящики для приборов дымопуска еще не установлены, вместо них укреплены небольшие ящики для ЗИП.



Т-28 во время парада на площади Урицкого. Ленинград, 1 мая 1936 года.  
На фото танк выпуска 1935 года с измененным глушителем, кожухом над вентилятором и укладкой ЗИП. Машина имеет опорные катки раннего типа, металлические катки стоят только на 4-й каретке подвески.



Т-28 на площади Урицкого. Ленинград, 1 мая 1936 года.  
На фото машина выпуска 1933–1934 года с ранним типом глушителя, кожух над вентилятором не имеет жалюзи, опорные катки раннего типа.



Именной танк «Киров» проходит по Красной площади. Москва, 1 мая 1935 года.  
Танк выпуска 1933–1934 года с ранним типом глушителя и жалюзи над вентилятором.  
Хорошо видна укладка ЗИП: ременного домкрата и брезента.

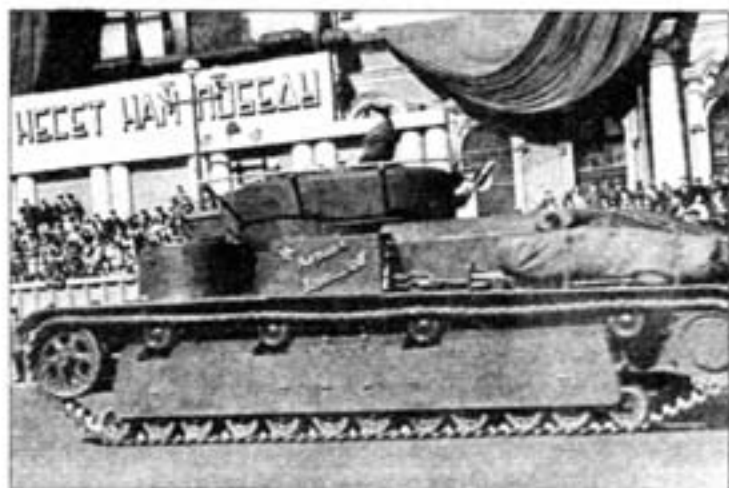
Серийный выпуск Т-28 по-настоящему разворачивается только в 1934 году, когда программа по танкам составляла 50 штук плюс запасные части к Т-28 на сумму 500 000 рублей. К этому времени была проделана большая работа по реорганизации цеха МХ-2, перестановке оборудования, изготовлению большого количества режущего и мерительного инструмента, налажена устойчивая связь с предприятиями-смежниками. Бронекорпуса и башни Кировский завод (в 1934 году после убийства С. Кирова завод «Красный Путиловец» переименовали в Кировский завод. — *Прим. автора*) получал с Ижорского завода в Колпино, двигатели М-17 с завода № 26 (г. Рыбинск), радиаторы с завода № 34 (г. Харьков), коробки перемены передач с завода «Красный Октябрь» (г. Ленинград), баки, боеукладки и воздухофильтры с завода № 7 (г. Ленинград), подшипники с государственного подшипникового завода (г. Москва), приборы — манометры, термометры, спидометры, тахометры — с заво-



да № 213 (г. Москва), радиостанции — с завода № 203 (г. Москва).

В первые годы серийного производства — 1933–1935 — Т-28 имели большое количество недостатков, иногда весьма серьезных. Поэтому вновь выпущенные машины долгое время задерживались военной приемкой, а в уже сланных танках приходилось устранять дефекты непосредственно в войсках, куда направлялись специальные заводские бригады. Кроме того, цех МХ-2, помимо танков, изготавливал 15 и 75-тонные краны, драги, прессы. Все это отвлекало и без того немногочисленные рабочие кадры. И лишь к началу 1936 года МХ-2 полностью освобождается от посторонних заказов. К этому времени в конструкцию Т-28 внесли более 700 крупных конструктивных изменений, окончательно отработали чертежи и технологию производства танков.

Одновременно с этим предпринимались попытки по модернизации Т-28. Осенью 1935 года в СКБ-2 начались работы по созданию «скоростной машины Т-28». Планировалось улучшить скоростные и маневренные качества танка



Именной танк «Маршал Ворошилов» на параде. Ленинград, 1 мая 1936 года. Хорошо видна укладка ЗИП — троса, кувалды, домкрата и брезента. Этот танк выпуска 1935 года.



Танки Т-28 проходят по Красной площади, Москва, 1 мая 1937 года.  
Хорошо видно, что на параде танки различных годов.

за счет переконструирования бортового редуктора и коробки передач. Ведущим инженером новой машины, получившей индекс Т-28А, был заместитель начальника СКБ-2 А. Ефимов. Первое опробование Т-28А прошло 11 сентября 1935 года. Танк без труда разогнался до скорости 55,8 км/ч! После необходимых доработок в мае 1936 года комиссия под председательством командира 6-й тяжелой танковой



Танк Т-28 выпуска 1934 года выходит на Красную площадь во время парада.  
Москва, 7 ноября 1934 года.



Именной танк «Андрей Жданов» перед парадом. Москва, 7 ноября 1937 года.

бригады полковника Лизюкова провела испытания «скоростной машины Т-28 «Сталин», заводской № С-910». В своем заключении по результатам испытаний комиссия отмечала: «Скоростная машина Т-28А по своим тактико-техническим и конструктивным свойствам является боевой и для эксплуатации в войсках вполне пригодной. Для прохождения среднeperесеченной местности третья передача (46 км/ч при оборотах двигателя 1450 об/мин) должна быть нормальной эксплуатационной, а четвертая (55,8 км/ч при оборотах двигателя 1450 об/мин) должна быть резервной при движении по грунтовым дорогам и шоссе».

С июня 1936 года скоростные танки Т-28А стали выпускаться серийно, и до конца года их изготовили 52 штуки. В ноябре 1936 года на Т-28А с заводским № 1551 установили трансмиссию измененной конструкции. На испытаниях этот танк показал рекордную скорость — 65 км/ч! Но в связи с готовившемся в 1937 году переходом Кировского завода на производство колесно-гусеничного танка Т-29 про-

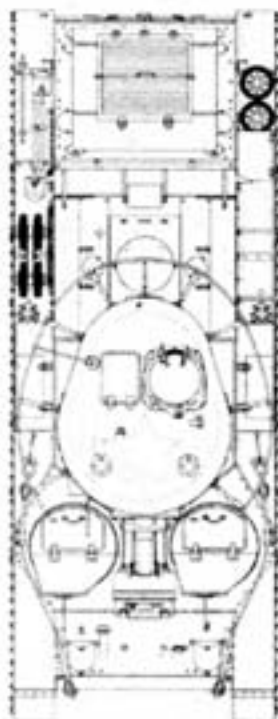
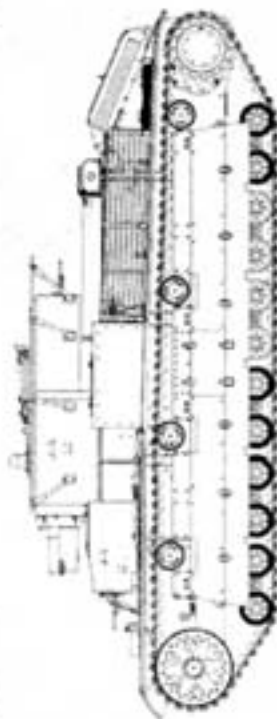


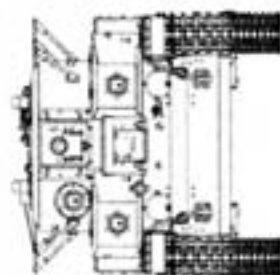
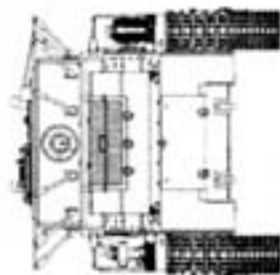
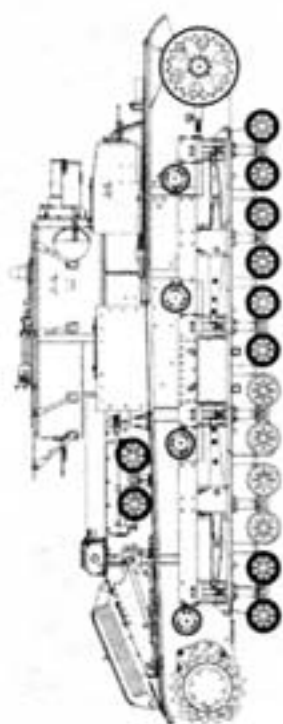
Танк Т-28 выпуска 1936 года, вид сзади. Хорошо виден козлик над вентилятором с жалюзи и односторонним локом, шаровая установка в нише башни.

грамма по Т-28 была резко сокращена (по сравнению с 1936 годом уменьшена в 2,5 раза). В рамках этого выпуск Т-28А в 1937 году прекратили.

30 сентября 1936 года начальник автобронетанкового управления (АБТУ) РККА И. Халепский утвердил тактико-технические требования на разработку новых конических башен для Т-28. При этом правую пулеметную башню предполагалось вооружить двумя пулеметами ДТ, а левую — пулеметами ДТ и 12,7-мм ДК. Проекты таких башен, рассмотренные на заседании научно-технического комитета (НТК) АБТУ в марте 1937 года, признали неудовлетворительными. Затем, в связи с загруженностью СКБ-2 подготовкой к серийному производству танка Т-29, работы по коническим башням для Т-28 свернули. Только в 1938 году были разработаны чертежи, а в 1939-м Ижорский завод изготовил десять больших конических башен (малые пулеметные конические башни не производились). Они были установлены на танках во второй половине 1939 года.

Танк Т-28 выпуска 1936 года.

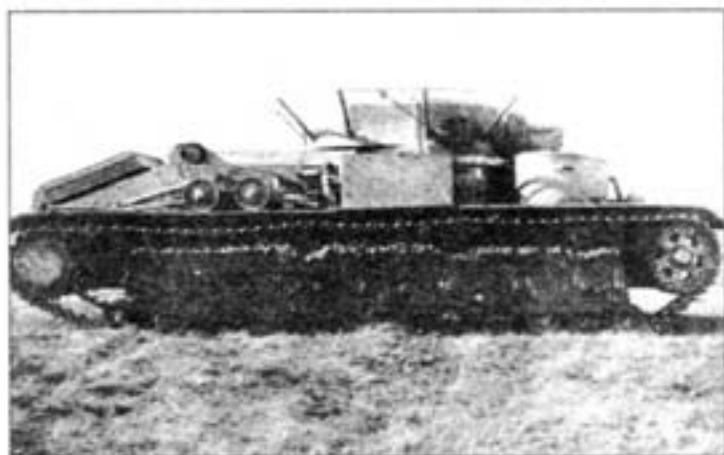






Общие виды танка Т-28 выпуска 1936 года. Машина имеет колпак над вентилятором с жалюзи и односторонним локом, шаровую установку в нише башни, два лока в крыше башни и измененную (по сравнению с танками предыдущих серий) укладку ЗИП.





Танк Т-28 выпуска 1936 года, вид справа. Хорошо видна укладка ЗИПа – запасная тележка опорных катков, домкраты, кирка, трос.

В начале 1937 года в Ленинград пришла беда: маховик репрессий, терзавших страну, докатился и до Кировского завода. Разжигались подозрительность, недоверие к инженерам и конструкторским кадрам, поощрялось доноительство. За бензин, случайно разлитый в траншею, арестовали И. Комарчева, возглавлявшего участок сборки танков Т-28, а затем и начальника СКБ-2 О. Иванова. Его обвинили как «участника троцкистско-зиновьевской организации на заводе». 7 мая 1937 года Олимпий Митрофанович Иванов был осужден и приговорен к расстрелу. Реабилитирован посмертно.

23 мая 1937 года начальником СКБ-2 назначается присланный из Москвы 29-летний военный инженер 2-го ранга Жозеф Яковлевич Котин, до этого работавший в научно-исследовательском отделе Военной академии механизации и моторизации РККА. Без сомнения, Ж. Котин, женатый на воспитаннице К.Е. Ворошилова, получил эту должность не без протекции «первого маршала Страны Советов». Однако, несмотря на это, СКБ-2 приобрело в лице нового начальника талантливого организатора и администратора.



Т-28 1-й полковой танковой бригады на учениях Белорусского военного округа. Осень 1936 года. Машина имеет стандартную тактическую маркировку Красной Армии 30-х годов, широкая белая полоса обозначает принадлежность танка к армии «синих».

Придя в КБ, Котин увидел немногочисленный, ослабленный репрессиями коллектив. Тем не менее он быстро сумел наладить работу, поставив опытного конструктора Н. Халкиопова руководить группой серийного производства Т-28. В течение 1937 года были обновлены комплекты чертежей Т-28, заново проведены расчеты ряда агрегатов и узлов. Все это позволило в 1938 году довести выпуск танков до уровня 1936 года, а также значительно улучшить их качество. Однако к тому времени уже стало ясно, что броня Т-28 не защищает от снарядов орудий противотанковой артиллерии. Поэтому СКБ-2 начало активные работы по проектированию новых толстобронных танков, завершившиеся постройкой в 1939 году двух опытных образцов — СМК и КВ. Последний был принят на вооружение Красной Армии 19 декабря 1939 года. А 30 декабря народный комиссар тяжелого машиностроения СССР В. Малышев подписал приказ № 254с, в котором, в частности, говорилось:



Единственное на сегодняшний день хорошее фото Т-28 с конической башней: танки перед парадом на площади Урицкого. Ленинград, 7 ноября 1940 года. Хорошо видно, что машина вооружена пушкой П-10.

*Производство танков Т-28 1933–1940 год.*

Год	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	Всего
Годовой план	90	50	30	100	80	90	135	—	—
Фактический выпуск	41	50	32	101	39	96	131	13	503*
Заводской ремонт танков	—	—	—	—	14	50	24	96**	—
Выпуск запасных частей к танкам, тыс. руб.***	—	500	1000	2172	4000	8200	6530	—	22 402

\* Из них принято военной приемкой и отправлено в войска 12 штук, и один танк оставлен на заводе для испытания различных узлов и агрегатов.

\*\* Указан только ремонт без учета экранировки танков.

\*\*\* Для сравнения: стоимость одного танка Т-28 в 1937–1939 годах колебалась от 248 до 250 тысяч рублей. Таким образом, за семь лет общий выпуск запасных частей эквивалентен изготовлению примерно 89 танков Т-28. Учитывая общее количество произведенных за это же время танков — 503, — можно с уверенностью сказать, что уровень производства запасных частей на Кировском заводе был довольно низким и не обеспечивал в полной мере нужды армии.

«...Во исполнение постановления Комитета Оборона при СНК Союза ССР № 443сс от 19/XII 1939 года о производстве танков и бронемашин в 1940 году приказываю:

1. Директору Кировского завода тов. Залыману И.М. организовать на Кировском производстве танков КВ, предварительно устранив все дефекты, обнаруженные при испытании...

2. Танк Т-28 после выполнения заказа 1939 года с производства снять, оставив на Кировском заводе ремонт и производство запасных частей к машинам Т-28».

Однако в январе — феврале 1940 года, в ходе советско-финляндской войны, на Кировском заводе из имевшегося запаса собрали еще 13 танков Т-28, из которых 12 передали в 20-ю тяжелую танковую бригаду, а один оставили на заводе в качестве опытной машины.

## Устройство танка Т-28

**КОРПУС ТАНКА.** За все время серийного производства танки Т-28 имели корпуса двух типов: сварные (из гомогенном брони) и клепано-сварные (из цементованной брони). С начала серийного производства и до конца 1936 года корпуса были сварными, с конца 1936-го до начала 1938 года в производство пошли клепано-сварные корпуса. В течение 1938 года выпускались танки с корпусами обоих типов, а все машины изготовления 1939—1940 годов имели клепано-сварные корпуса.

Корпус представлял собой коробку, собранную из катаных броневых листов. Для увеличения жесткости стыки верхнего переднего наклонного, лобового вертикального и переднего листа днища прикрывались дополнительными угольниками. Сверху к переднему наклонному листу приваривались стенки верхней части кабины механика-водителя. Спереди кабина закрывалась дверкой с откидным щитком. Щиток имел смотровую щель, прикрытую триплексом. Сверху кабина закрывалась люком, служащим для посадки механика-водителя. Следует отметить, что в ходе советско-финляндской войны на части танков Т-28 дверка кабины механика-водителя усиливалась броневым листом толщиной 20 мм, а также устанавливалось ограждение, предохраняющее дверку от заклинивания осколками при обстреле.



Танк Т-28 проходит по площади Уртыцкого. Ленинград, 1 мая 1937 года.  
Машина выпуска 1935 года, хорошо видны опорные катки раннего типа.

Снаружи корпуса по обоим бортам напротив боевого отделения крепились ящики для приборов дымопуска. Эти ящики также были различными на танках разных годов выпуска.

В днище корпуса имелось восемь лючков для доступа к различным агрегатам, слива бензина и масла, а в выступающих по бортам частям днища — 12 отверстий для прохода и крепления амортизаторов подвески.

На крыше моторного отделения имелся люк с колпаком воздухозаборника посередине. Справа и слева от люка расположены жалюзи для доступа охлаждающего воздуха к радиаторам. За моторным отделением на крыше корпуса устанавливался глушитель.

Над отделением трансмиссии в съемном наклонном броневом листе имелось круглое отверстие диффузора вентилятора. Сверху вентилятор закрывался броневым колпаком с жалюзи.

Боевое отделение отгорожено от моторного перегородкой с люком для доступа к двигателю. В бортах корпуса

имелось два круглых отверстия для доступа к приборам дымопуска.

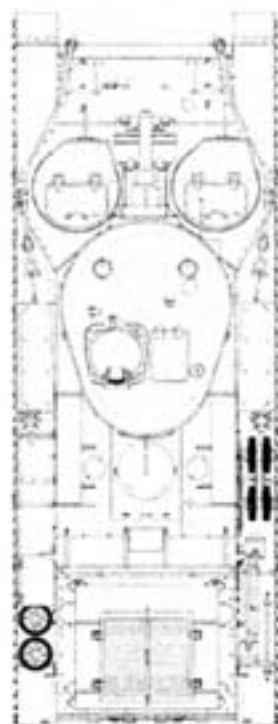
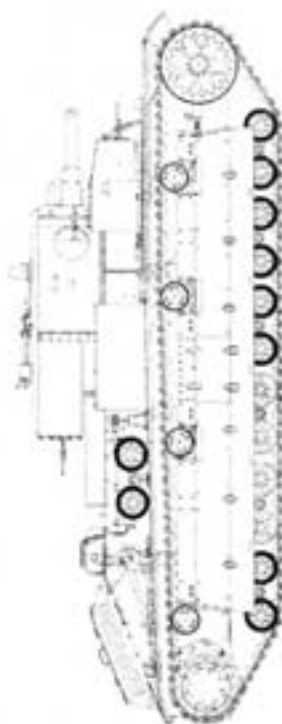
**БАШНИ ТАНКА.** Главные башни, как и корпус танка, выпускались двух типов — сварные и клепано-сварные. В задней стенке кормовой ниши имелась вертикальная щель для бугельной установки пулемета. С 1936 года вместо нее ввели стандартную шаровую пулеметную установку. Кроме того, внутри башни на стенке кормовой ниши размещалась радиостанция. Первоначально в крыше башни имелся один большой прямоугольный люк, замененный в 1936 году двумя — круглым, с установкой под зенитную пулеметную турель, и прямоугольным. В передней части крыши башни имелись два отверстия для установки закрытых броневыми колпаками перископических приборов, в середине — ребра жесткости в виде выштамповок в форме звезды и двух полос с закругленными краями, а в задней части справа — отверстие для вывода провода к антенне. На правой и левой стенках башни располагались отверстия для стрельбы из личного оружия и смотровые щели с триплексами.

Главная башня оснащалась подвесным полом, приподнятым над днищем корпуса и закрепленным четырьмя кронштейнами к погону башни. Стойки сидений командира и наводчика имели снизу барабанные укладки для 12 снарядов (по 6 штук каждая). Между сиденьями находилась стойка для 8 снарядов. Откидное сиденье радиста (он же заряжающий) крепилось шарнирно на задней стойке пола.

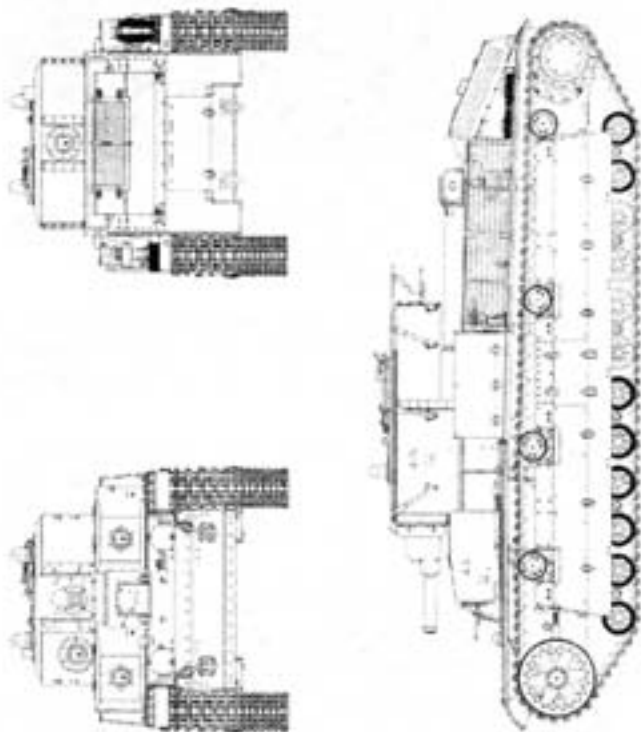
Обе малые башни одинаковы по своему устройству и различались между собой только расположением смотровых щелей.

**ВООРУЖЕНИЕ.** Первоначально танки Т-28 вооружались 76,2-мм танковой пушкой КТ-28 («Кировская танковая») образца 1927—1932 годов с длиной ствола в 16,5 калибров. В ней использовалась качающаяся часть 76,2-мм полковой пушки образца 1927 года с укороченной с 1000 до 500 мм длиной отката, увеличенным с 3,6 до 4,8 л количеством жидкости в накатнике и утолщенными стенками сала-

Tank T-28 wariant 1939 roku.









Именной танк «Сталин» направляется на Красную площадь.  
Москва, 7 ноября 1938 года. Танк выпуска 1938 года, помимо ЗИП на правом борту  
уложена лестница для залезания на танк.

зок с 5 до 8 мм. Кроме того, был введен новый подъемный механизм, ножной спуск и новые прицельные приспособления. В боекомплекте пушки КТ-28 имелись осколочно-фугасные снаряды и шрапнель.

Пушка устанавливалась в маске и имела телескопический и перископический прицелы — ТОП образца 1930 года и ПТ-1 образца 1932 года. ТОП располагался слева от пушки, а ПТ-1 — на крыше башни с левой стороны и соединялся с пушкой специальным приводом. Кроме того, с правой стороны в крыше башни симметрично с перископическим прицелом размещалась командирская панорама ПТК. Справа от пушки в шаровом яблоке устанавливался пулемет ДТ, еще один такой же пулемет располагался в нише башни.

Малые башни вооружались одним пулеметом ДТ и имели угол обстрела по горизонту 165 градусов.

Боекомплект танка Т-28 составлял 69 снарядов для орудия и 126 пулеметных магазинов (7958 патронов).

Следует отметить, что пушка КТ рассматривалась «как временная мера для вооружения танков Т-28, вплоть до отработки специальной 76-мм танковой пушки ПС-3». Последняя разрабатывалась в артиллерийском КБ завода

«Большевик» под руководством П. Сяченко. Однако к концу 1936 года ПС-3 так и не была доведена «до ума», а после ареста «врага народа» Сяченко работы по этой артсистеме свернули.

Параллельно с разработкой ПС-3 артиллерийское КБ Кировского завода под руководством Маханова спроектировало танковую пушку Л-10 с длиной ствола в 26 калибров. При испытании в конце 1936 – начале 1937 года опытный образец Л-10 показал неплохие результаты: бронебойный снаряд на дистанции 1000 м пробил 50 мм броневую плиту, стоящую под углом в 30 градусов. Однако в ходе дальнейших испытаний в конструкции артсистемы выявился целый ряд недостатков, потребовавших доработки конструкции, продлившейся целый год. Тем не менее все недостатки устранить не удалось, хотя в апреле 1938 года пушка Л-10 принимается на вооружение, а с конца того же года ее стали устанавливать в танки Т-28. Всего с 1937-го по 1940 год изготовили 330 орудий Л-10, и еще 17 – в начале 1940-го «для восполнения потерь в ходе боевых действий на финском фронте».

К сожалению, автору не удалось найти точного количества Т-28, вооруженных Л-10. Так, в докладе военпреда АБТУ на Кировском заводе А. Шпитанова, датированном 8 апреля 1940 года, говорится: «За время войны с бело-



Компоновка среднего танка Т-28 выпуска 1935 года (с пушкой ЛТ-28).



Танки Т-28 из состава 10-й тяжелой танковой бригады проходят по Крещатику в Киеве.  
Парад 1 мая 1939 года.

финнами завод проделал для Красной Армии большую работу...

Отремонтировано 96 танков Т-28, не считая ремонтов, произведенных на фронте. Все Т-28 перевооружены с системы КТ-28 на Л-10». Учитывая, что из этих 96 танков часть машин уже была вооружена пушками Л-10, а часть Л-10 находилась на полигоне и использовалась для вооружения других объектов (например, бронекатеров), а также последние данные, полученные из архивов, можно предположить, что общее число танков Т-28 с Л-10 составляло порядка 200 машин.

Следует отметить, что по сравнению с КТ-28 Л-10 позволяла танкам Т-28 успешно бороться с танками противника, однако надежность ее была значительно ниже. Например, в докладе командующего Западным Особым военным округом Д. Павлова от 19 августа 1940 года сказано: «В ходе проведенных окружных учений системы Л-10 на машинах Т-28 часто выходят из строя. Из-за этого отмечено четыре случая травматизма экипажей танков. Впредь запрещается использовать системы Л-10 в боевых стрельбах».



Танк Т-28 на Красной площади, Москва, 1 мая 1936 года.  
На фото радионная машина с поручневой антенной.

**ДВИГАТЕЛЬ И ТРАНСМИССИЯ.** На всех танках Т-28 устанавливался 12-цилиндровый карбюраторный авиационный двигатель М-17 с эксплуатационной мощностью 450 л.с. при 1400 об/мин. Два бензобака, емкостью 330 л каждый, располагались вдоль бортов в трансмиссионном отделении. Подача топлива осуществлялась при помощи бензопомпы. Карбюраторов — два, типа КД-1 (по одному на каждую группу цилиндров). Охлаждение двигателя водяное, емкость радиаторов 100 л.

На машинах выпуска 1933—1935 годов бензин, вытекающий из карбюраторов, скапливался на днище танка, вследствие чего часто возникали пожары. Для предотвращения этого сконструировали специальные карманы, установленные на нижней части картера двигателя. Бензин стекал в эти карманы, скапливался в них и по специальной трубке отводился наружу за борт танка.

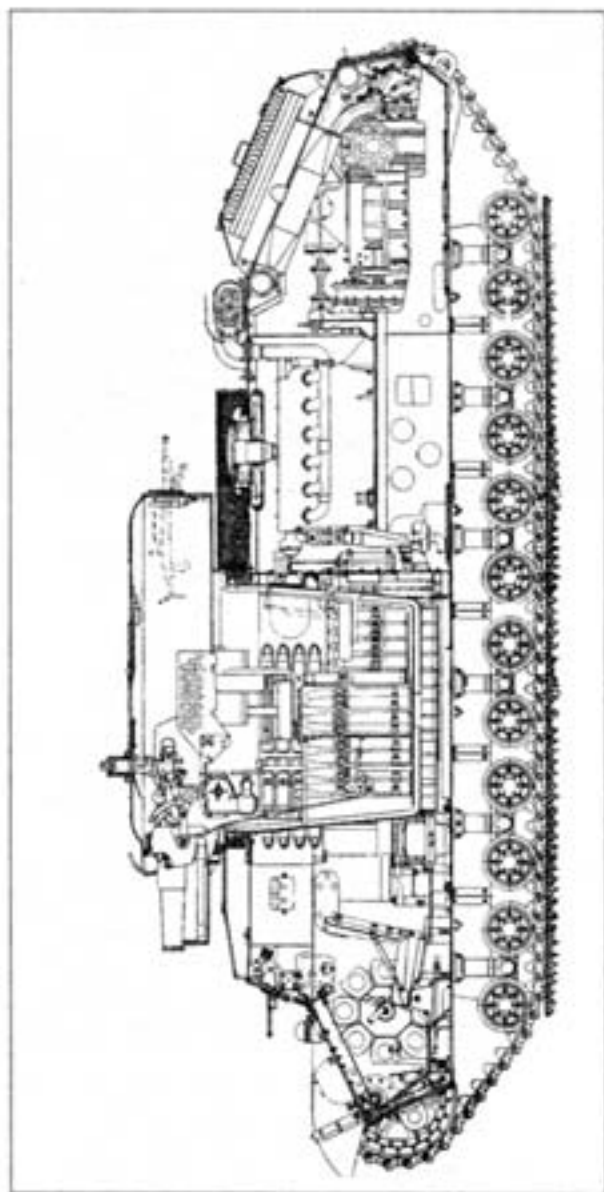
Трансмиссия состояла из главного фрикциона сухого трения, пятискоростной коробки перемены передач с блокировочным устройством, предотвращающим переключение передач при невыключенном главном фрикционе,

многодисковых сухих бортовых фрикционов, двухрядных бортовых передач и ленточных тормозов.

**ХОДОВАЯ ЧАСТЬ.** Нижняя подвеска состояла из двух тележек, подвешенных к корпусу танка в двух точках. Каждая тележка состояла (применительно к одному борту) из двух тележек, подвешенных к корпусу танка в двух точках. Каждая тележка состояла трех кареток, связанных между собой рычагами, а каждая каретка — из двух пар катков, соединенных попарно балансирами. Все каретки подвески подрессоривались цилиндрическими спиральными пружинами. Такой тип подвески — применение рычагов, пружин и балансиров — обеспечивал танку мягкое подрессоривание, хорошую устойчивость от продольных колебаний и исключал тряску при движении на больших скоростях. На Т-28 встречались опорные катки трех типов: с резиновыми бандажами двух типов (ранние и поздние, введенные в 1936 году), а также цельнометаллические без резиновых бандажей, последние устанавливались на наиболее нагруженных четвертой и пятой каретках с 1936 года.



Именной танк Т-28 «Андрей Жданов» на Красной площади.  
Москва, 7 ноября 1938 года (РГКАФД).



Продольный разрез танка Т-28 выпуска 1935 года.



Т-28 на Красной площади. Москва, 7 ноября 1938 года.  
На левом танке видна решетка для укладки брезента, установленная на правом борту.  
Это встречается на некоторых машинах выпуска 1936–1938 годов.

Поддерживающие катки — по четыре с каждого борта, двойные, с резиновыми бандажами.

Ведущие колеса цепочного зацепления встречались двух типов: обычные и усиленные, с дополнительными ребрами жесткости. Направляющие колеса литые со стальным штампованным ободом и резиновым бандажом. Натяжное приспособление — винтовое.

В ходе производства многие детали подвески — направляющие шпонки свечей, крепление проушин, упоры стаканов свечей, опоры коромысел, материал стаканов свечей, пружины подвески, кронштейны («скворечницы»), коромысла — претерпели ряд существенных изменений, направленных на увеличение прочности и надежности механизмов ходовой части.

Первоначально танки Т-28 оснащались литыми траками из хромо-никелиевой стали, которые поставлял ленинградский завод «Большевик». Однако эти траки оказались непрочными и часто ломались, главным образом в двух мес-





Именной танк «Сталин» по пути на Красную площадь. Москва, 7 ноября 1939 года. Вооружен пушкой Л-10 с наклонными бортами ящиков дымопуска и усиленной бронировкой приборов наблюдения.

тах — у основания клыка и на крайней перемычке. Несмотря на постоянно вносимые в конструкцию траков изменения, их надежность оставалась довольно низкой — срок службы составлял не более 1000 километров. В 1936 году, во время работ по созданию скоростного танка, окончательно стало ясно, что литые траки совершенно для этого не годятся. Поэтому конструкторы СКБ-2 разработали штампованный трак, введенный в серийное производство в 1937 году. Этот трак обеспечил пробег машины от 1500 до 2000 километров.

**ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ.** На машинах первой партии устанавливалось импортное электрооборудование напряжением 12 В, но к концу 1934 года перешли на отечественное напряжением 24 В.

В 1933–1935 годах монтаж электрооборудования на Т-28 производила бригада электриков военно-морского флота (около 80 человек), состоящая из квалифицированных электромонтеров-монтажников. Впоследствии под руководством инженера М. Дроздова на Кировском заводе со-

здали свою бригаду электромонтажников, которая благодаря ряду нововведений вела установку электрооборудования в танки в три раза быстрее.

**СРЕДСТВА СВЯЗИ.** С конца 1933 года на Т-28 монтировались радиостанции 71-ТК-1 с дальностью действия 18–20 км, с 1935 года перешли на радиостанцию 71-ТК-2 с дальностью 40–60 км.

Однако эта радиостанция была плохо рассчитана, ее детали перегружены, и вследствие этого станция сильно перегревалась. Поэтому с 1936 года перешли на установку радиостанций 71-ТК-3 с дальностью действия до 25 км.

На машинах выпуска 1933–1935 годов из-за плохой экранировки электрооборудования возникало множество радиопомех. Для устранения этого дефекта инженеры НИИ связи РККА Ветров и Петухов разработали рациональную блокировку электросхемы с помощью конденсаторов, что позволило значительно снизить уровень радиопомех.

Сначала танки оборудовались поручневой антенной, размещенной на главной башне. В 1939 году на Т-28 стали устанавливать штыревую антенну.

Для внутренней связи танки оборудовались танковым переговорным устройством ТПУ-6 на шесть человек.

**СПЕЦИАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ.** Оно включало в себя противопожарное оборудование, состоящее из огнетушителя, установленного под правым радиатором и приводимого в действие специальной кнопкой с места водителя, и двух ручных огнетушителей.

Кроме того, танк оборудовался двумя приборами дымопуска ТДП-3, установленными на бортах в специальных броневых ящиках.

**РАЗМЕЩЕНИЕ ЗИП.** Снаружи к корпусу танка крепился возимый ЗИП, состоящий из двух домкратов (встречались двух типов — раннего и позднего), двух ломов, топора, двуручной пилы, двух лопат, стального бруска для снятия катков, буксирных тросов, брезента, запасной каретки нижней подвески и запасных опорных катков. На танках разных годов выпуска ЗИП размещался по-разному.

## Экспериментальные образцы

База танка Т-28 послужила для создания ряда опытных и экспериментальных образцов. Хотя справедливости ради следует сказать, что число их было невелико, главным образом это были различные инженерные приспособления.

*Самоходно-артиллерийские установки.* В 1933 году на опытном заводе имени Кирова (бывший ОКМО завода «Большевик») под руководством инженера А. Толочкова разработали проект 152-мм самоходной установки для береговой обороны с использованием шасси и агрегатов Т-28. За счет специального опускающегося на грунт поддона с роликовым погоном машина имела крутовой обстрел. Бронезащита планировалась в 10–20 мм, расчетная масса 50 т, скорость 20 км/ч. Однако эта машина осталась только на бумаге.

В 1934 году на том же опытном заводе имени Кирова разработали проект зенитной самоходной установки СУ-8, представлявший собой шасси Т-28 с установленной на нем 76,2-мм зениткой образца 1931 года (ЗК), защищенной откидными броневыми бортами из 10-мм брони. Однако и этот проект не был реализован.

Кроме того, в 1934 году на заводе имени Кирова разрабатывалась установка 203-мм гаубицы Б-4 на базе Т-28. Од-



Танк Т-28 с колеиным минным тралом во время испытаний – подрыв учебной мины.  
НИИТ полигон, июнь 1939 года.



Танк Т-28 с колеиным минным тралом во время испытаний преодолевает траншею.  
НИИТ полигон, июнь 1939 года (АСХМ).



Инженерный танк ИТ-28 во время испытаний на НИИТ полигоне преодолевает препятствие по уложенному мосту. Июнь 1940 года.  
Хорошо видна рама для наводки моста.



Испытания торсионной подвески на танке Т-28 № 1552. Февраль 1939 года.

нако вскоре от использования этого шасси отказались в пользу более мощного Т-35.

*Инженерные приспособления.* В 1936 году мастерские НИБТ полигона изготовили деревянный мост для танка Т-28 – ДМТ-28. Он предназначался для преодоления рвов до 6 м и эскарпов до 2,3 м. Мост укладывался на линейный танк, его наводка осуществлялась без выхода экипажа из машины. После проведения испытаний дальнейшие работы по ДМТ-28 прекратили.

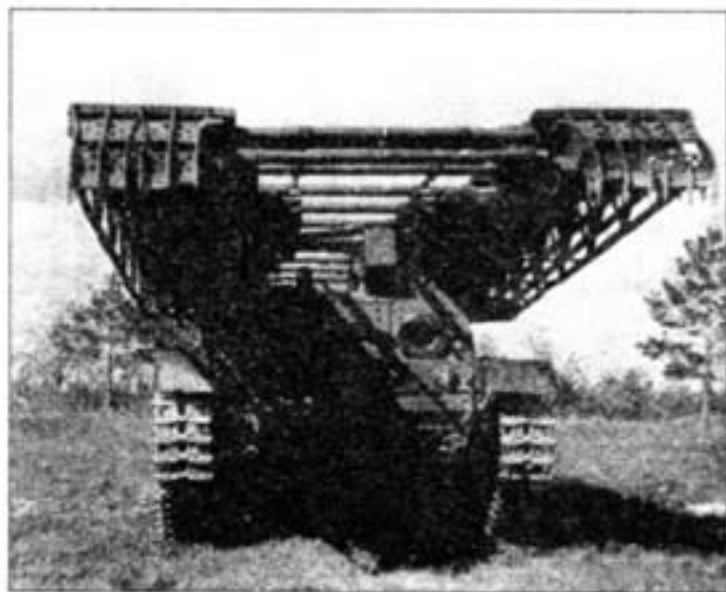
В 1939 году испытывались деревянные фашины для Т-28 – ДФТ-28, – предназначенные для преодоления линейными танками рвов шириной до 6 м и глубиной до 2 м. Однако ДФТ-28 также не вышли из стадии опытного образца.

В августе–декабре 1937 года на НИБТ полигоне проходил испытания Т-28 с приспособлением для преодоления водных преград по дну. Это оборудование позволяло преодолевать реки и озера глубиной до 4,5 м, но из-за ряда конструктивных недостатков было признано необходимым доработать данную конструкцию.

В начале 1940 года на Кировском заводе изготовили 10-метровый металлический мост, предназначенный для



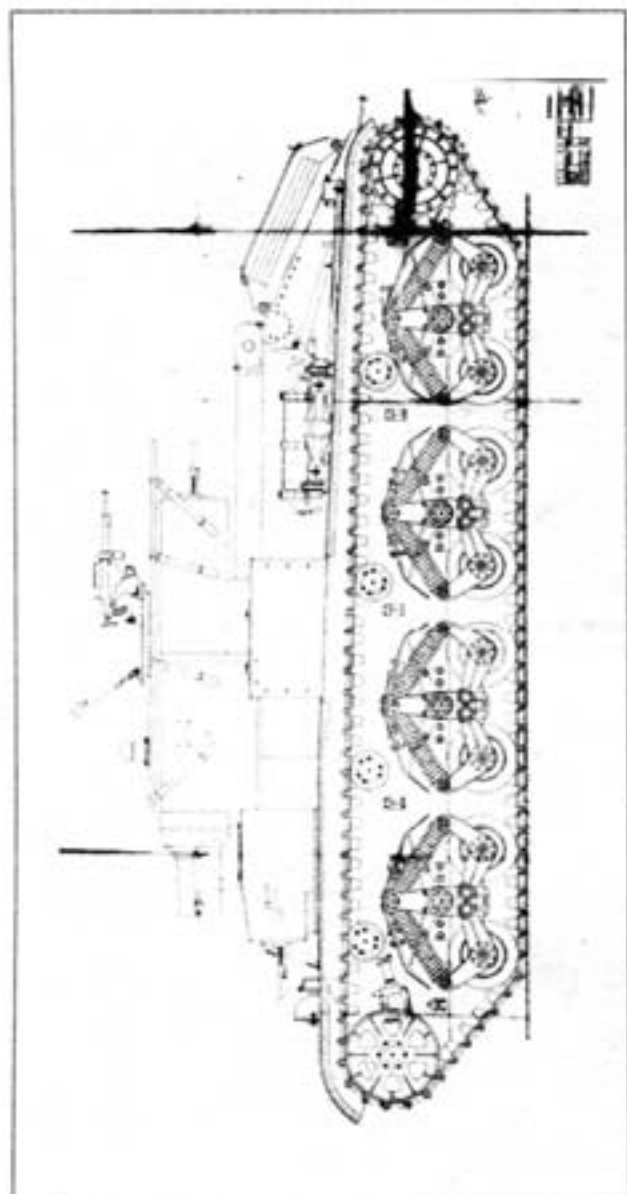
Т-28 с боевым талем конструкции инженеров Колоша и Белогузова.  
НИБТ полигон, июль 1940 года.



Инженерный танк ИТ-28 во время испытаний на НИИТ полигоне, вид спереди с уложенным мостом. Июнь 1940 года. Хорошо видно вооружение машины – два пулемета, установленные в лобовом листе рубки.

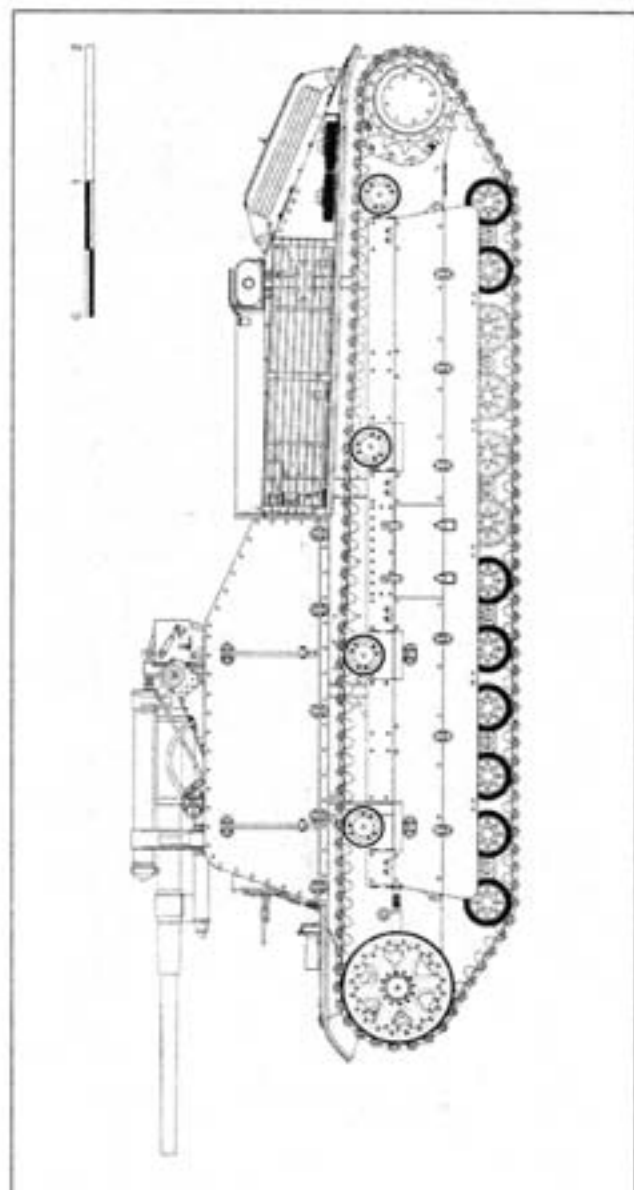


Инженерный танк ИТ-28 во время испытаний на НИИТ полигоне. Июнь 1940 года. Мост уложен на танк.

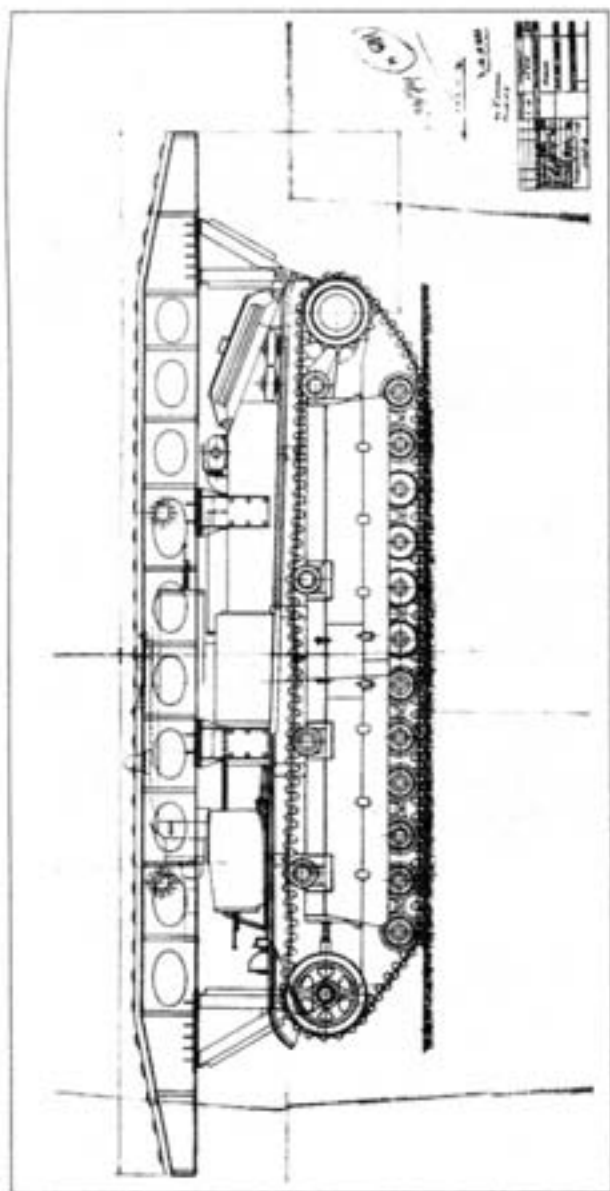


Проект установки подвески танка Т-35 на Т-28, разработанный в СХБ-2, 1938 год (копия рабочего чертежа).





Проект збавитий самохідної установки СУ-8 опитного заводу імені Кірова, 1934 год.



10-метровый металлический мост на танке Т-28, разработанный на Кировском заводе. Январь 1940 года (конец рабочего чертежа).



Испытание 76,2-мм танковой пушки ПС-3 № 59 в Т-28 с заводским № К-010 на Научно-испытательном артиллерийском полигоне. Август 1936 года, вид спереди.

преодоления противотанковых рвов «линии Маннергейма». Мост жестко монтировался на танк Т-28. Предполагалось, что машина с мостом войдет в ров, а затем по мосту будут проходить другие танки. Однако проведенные испытания выявили, что данная конструкция является неэффективной, и дальнейшего развития она не получила.

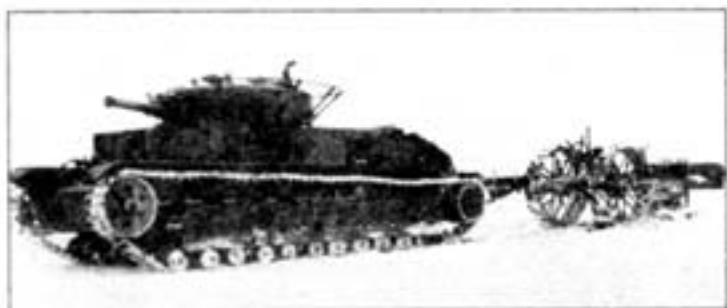


Испытание 76,2-мм танковой пушки ПС-3 № 59 в Т-28 с заводским № К-010 на Научно-испытательном артиллерийском полигоне. Август 1936 года. Несмотря на то что ПС-3 значительно превосходила КТ-28, ее так и не приняли на вооружение.



Испытание опытного образца 76,2-мм пушки Ф-32 в танке Т-28. Сентябрь 1939 года. Впоследствии эта артсистема была принята на вооружение и устанавливалась на танки KB-1.

В мае—июле 1939 года проходил испытания серийный Т-28, оборудованный колейным катковым минным тралом. Трал проделывал два прохода шириной 600 мм перед гусеницами танка. В ходе испытаний выяснилось, что каждая каретка выдерживает до трех подрывов мин с зарядом тола массой 2600 г, скорость траления составляет



Испытание плуга-каналокопателя КВ танком Т-28. НИИТ полигон, ноябрь 1940 года.  
Плуг предназначался для быстрой отрывки траншейных траншей глубиной до 0,5 м для укрытия пехоты в бою. Испытания показали неплохие результаты, но дальнейшие работы по плугу КВ были прекращены.

10–12 км/ч. В результате военные сочли необходимым улучшить конструкцию трала и добиться его большей живучести.

14 апреля 1940 года прошли успешные испытания электротральщик на базе Т-28. Он создавал перед танком электромагнитное поле ультравысокой частоты, при помощи которого подрывались мины с электродетонаторами. На танке вместо главной башни установили металлическую рубку с генератором и другим оборудованием. Позже аналогичная машина проектировалась на базе танка КВ.

В июле–августе 1940 года проходили испытания бойковый трал ТР-28, разработанный инженерами Белогурцевым и Колосовым по опыту советско-финляндской войны. Трал предназначался для обеспечения проходов в минных полях шириной 3,5 м. Он состоял из барабана, к которому крепились тросы с грузиками на концах, и цепной передачи с приводом от ленивца танка. Вращаясь, тросы с грузами ударяли по земле и вызывали подрыв мин. Однако испытания показали, что конструкция нуждается в доработке, и дальнейшие работы по ней прекратили.

**Инженерный танк ИТ-28.** Проектирование инженерного танка на базе Т-28 началось в Научном автотракторном институте (НАТИ) еще в 1936 году, но из-за низкого



Испытание плуга-канавокопателя KB танком Т-28, вид сзади.  
НИБТ полигон, ноябрь 1940 года.

темпа работы закончилось лишь в начале 1940 года. В марте того же года с Кировского завода был отправлен в НАТИ экранированный Т-28 № 1638, на котором вместо башен и подбашенной коробки установили рубку с восьмигранной неподвижной башенкой. В НАТИ на танк смонтировали двухколейный мост длиной 13,3 м с мостовым приводом и рычагами для наводки, при этом масса машины составила 29 т.

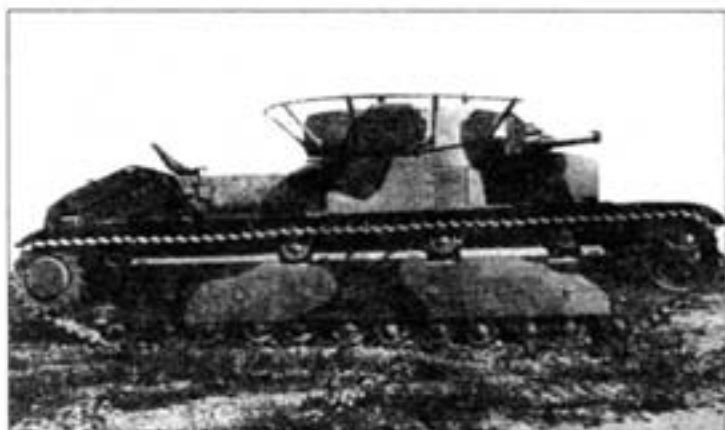
Испытания прошли в июне 1940 года на НИБТ полигоне и показали, что время наводки моста составляет 3–5 минут, прочность механизмов привода и самого моста достаточны для прохождения танков массой до 50 т. Вместе с тем выявился и ряд существенных недостатков, требовавших доработки конструкции. Но в связи со снятием с производства Т-28 все дальнейшие работы по ИТ-28 свернули.

Летом 1941 года ИТ-28 числился среди машин, находившихся на НИБТ полигоне. Последнее найденное упоминание о нем — это «Справка о матчасти НИ полигона на 8 октября 1941 года». В ней среди «машин, используемых для самообороны полигона» значится: «ИТ-28 — 1 шт., на ходу, вооружен двумя пулеметами ДТ», а рядом написа-

но красными чернилами «Казань». Вероятно, эту машину предполагалось эвакуировать в Казань, но что стало с ИТ-28 в дальнейшем — неизвестно.

*Испытания подвесок.* В 1938 году, когда в СКБ-2 велись проектные работы по созданию нового тяжелого танка SMK, был разработан проект установки на Т-28 подвески по типу танка Т-35. Делалось это с целью проведения испытаний возможности использования подвески тридцатипяти-того на новой тяжелой машине. Но этот вариант остался только на бумаге.

В феврале—марте 1939 года, когда в СКБ-2 велось проектирование танка SMK, на Т-28 с заводским номером № 1552 провели испытание торсионной подвески, предназначенной для новой тяжелой машины. Подвеска устанавливалась под днищем танка после демонтажа штатной подвески. На машине испытывались два типа опорных катков различной массы и направляющие колеса с металлическими бандажами. Т-28 № 1552 прошел 1851 км, при этом были получены результаты, необходимые для проектирования подвески танка SMK, а в дальнейшем и KB.



Испытание деформирующих (камуфляжных) окрасок на НИИТ полигоне. 1939 год. Машина в желто-коричневом камуфляже, рекомендованном для Среднеазиатского военного округа.

## Танки Т-29

История танка Т-28 могла закончиться в 1937 году. Дело в том, что согласно «Системе танко-такторного и авто-броневоружения РККА на 2-ю пятилетку» его должен был заменить в производстве колесно-гусеничный танк Т-29.

История последнего началась в 1933 году, когда конструкторское бюро технического отдела экономического отдела ОГПУ, в котором работали арестованные конструкторы, разработало и изготовило на заводе «Красный Пролетарий» в Москве танк ПТ-1. ПТ-1 являлся дальнейшим развитием танка БТ, но в отличие от «бетешки» он имел привод на три пары опорных катков при движении на колесах, а также мог плавать. Параллельно с этим были разработаны пять вариантов «неплавающего колесно-гусеничного танка типа ПТ-1». Они различались размещением вооружения (в одной или трех башнях) и толщиной брони — от 15 до 30 мм. После обсуждения проектов предпочтение отдали трехбашенным вариантам № 4 и 5, которые планировалось изготовить в «металле» в конце 1933 года. Но в связи с расформированием КБ ОГПУ эту работу передали на опытный завод им. Кирова в Ленинграде, который в 1934 году построил два трехбашенных колесно-гусеничных танка, получивших обозначения Т-294 и Т-295. Они имели одинаковое вооружение — 76,2-мм пушку





Колесо-гусеничный танк Т-29-4 во время испытаний. Вид спереди. Лето 1935 года.

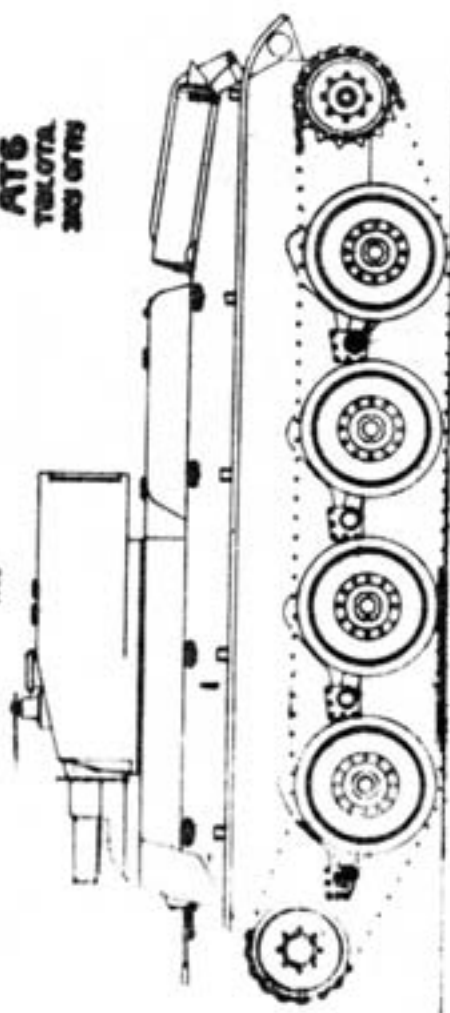
КТ-28 и пять пулеметов ДТ — и различались между собой бронированием (15–20 мм и 20–30 мм соответственно), массой (16 и 23,5 т), скоростью движения и рядом других параметров.

По компоновке танки Т-29 были аналогичны машине Т-28, но отличались от нее конструкцией ходовой части. Она включала в себя восемь двухскатных опорных катков большого диаметра на индивидуальной пружинной подвеске, звездочки и ленивцы. При движении на колесах три задние пары опорных катков были ведущими, а передняя пара — управляемой.

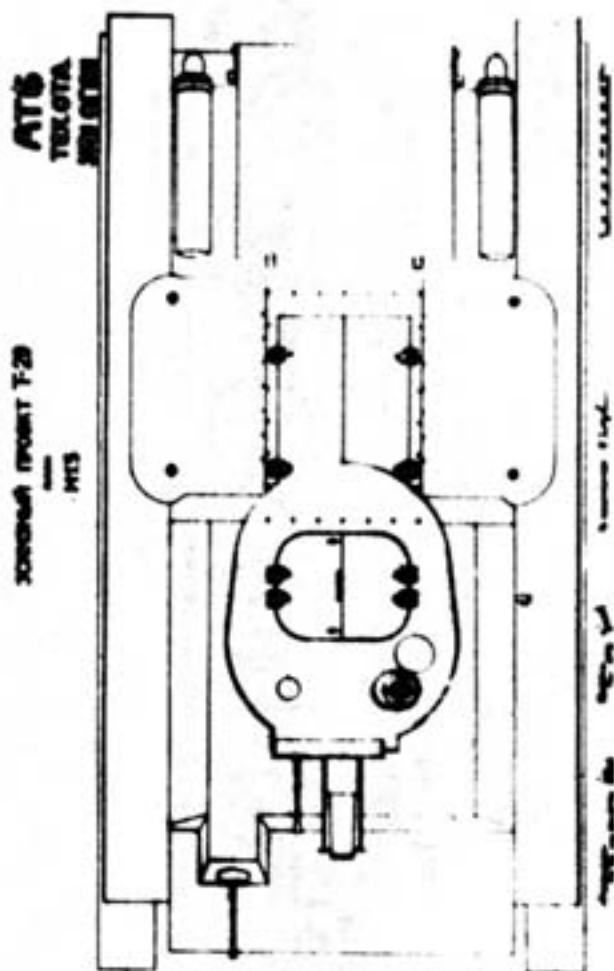
В 1934–1935 годах танки Т-29 прошли обширную программу различных испытаний, в том числе и сравнительных с Т-28. Например, Т-29-5 по приказу наркома обороны СССР № 019с от 8 октября 1935 года поступил на войсковые испытания (к этому моменту пробег машины составил 1724 км — 1010 на колесах, 714 на гусеницах).

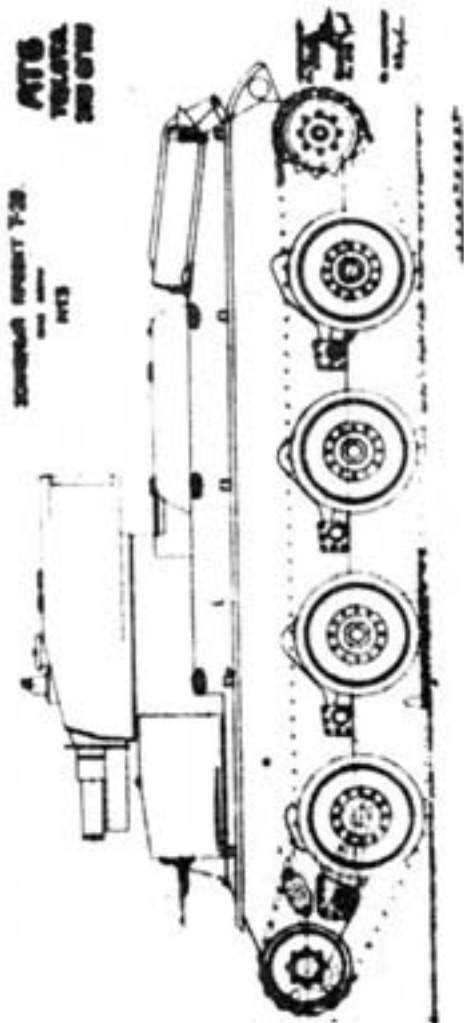
Звонский проект Т-29  
№ 1

АТБ  
ТАЛОГА  
ЗАС ОГНУ

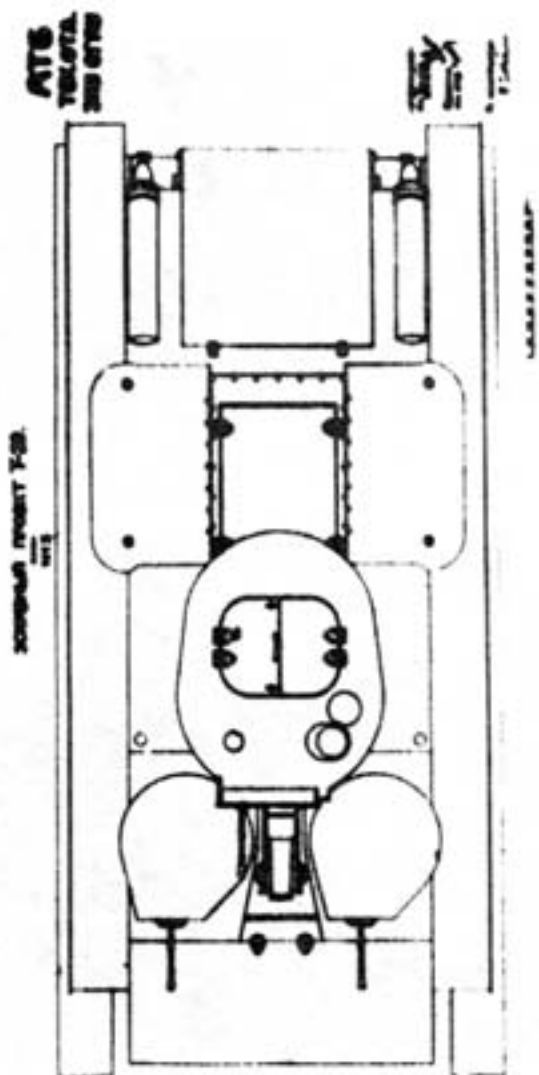


Звонский проект танка Т-29 (варианты № 1-3), разработанный в АТБ подгруппа экономического отделения ОГПУ. 1933 год.  
Варианты № 1-3 имели только одну башню и отличались только толщиной брони.





Зисовый проект танка Т-29 (варианты № 4 и 5), разработанный в АТБ по заказу инженерного отделения ОГПУ, 1933 год.  
Хорошо видно, что в отличие от вариантов № 1-3 машина имеет три баггет.





Колесо-гусеничный танк Т-29-4 преодолевает подъем на колесном ходу. Лето 1935 года.  
На борту видна укладка гусениц и поручневая антенна.



Ремонт танка Т-29-4 во время испытаний в полевых условиях. Лето 1935 года.  
При движении на колесном ходу машина застряла, хорошо видны люки для доступа  
к трансмиссии и поднятый колпак над вентилятором.



Колесно-гусеничный танк Т-29-5, вид слева. Октябрь 1935 года.  
В отличие от Т-29-4 эта машина не оборудовалась поручневой антенной на корпусе.

В ходе испытаний с 19 по 29 октября 1935 года Т-29-5 прошел 375 км, а в выводах комиссия отмечала следующее: «Танк Т-29 имеет хорошую поворотливость и маневренность, особенно в тяжелых условиях. Скорость Т-29 выше, чем у Т-28 серийного, и равноценна с опытным Т-28А (скоростным). По мощности вооружения и броне равноценен Т-28, но уступает в удобстве обслуживания, так как в главной башне находится два человека, башня должна быть обязательно переконструирована. Более сложен из-за колесного хода».

По результатам испытаний в 1936 году опытный завод им. Кирова изготовил эталонный образец Т-29 (в некоторых публикациях упоминаются два танка Т-29, якобы изготовленные на Кировском заводе в 1937 году, но эта информация не подтверждается архивными документами). В 1937 году планировалось приступить к серийному производству таких машин на Кировском заводе. Однако эталонный Т-29 имел много недостатков и не удовлетворял требованиям военных. Поэтому согласно постановления

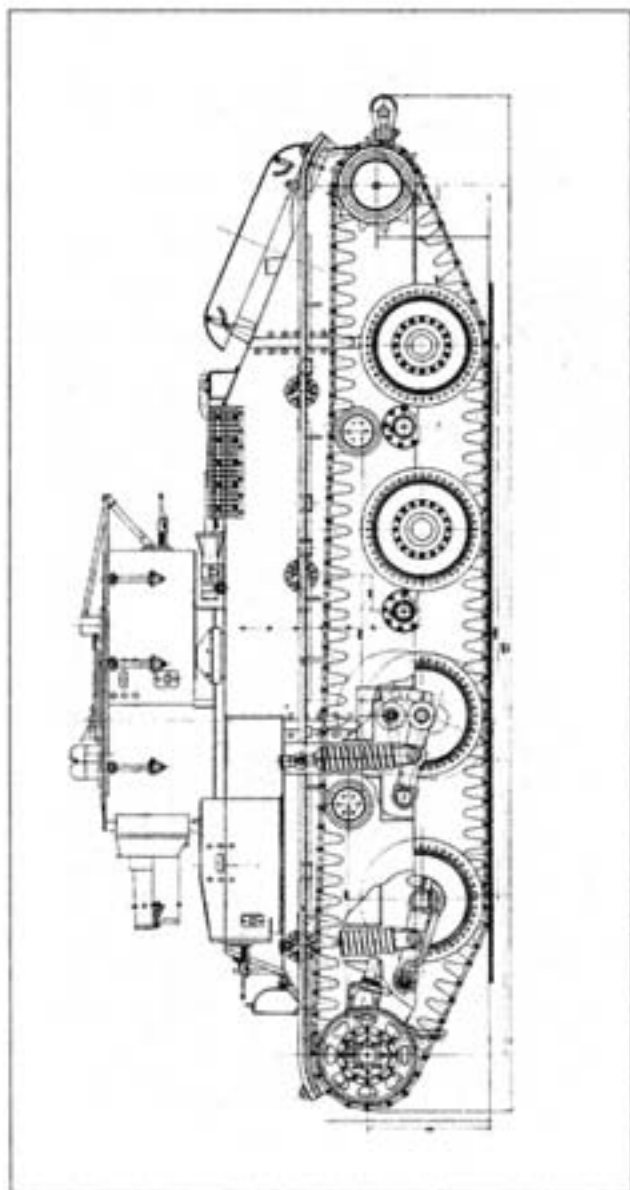


Эталонный образец танка Т-29 с пушкой ПС-3 на испытании. 1936 год.  
При помощи синхронизаторов эта машина могла двигаться на одной гусенице и колесах.

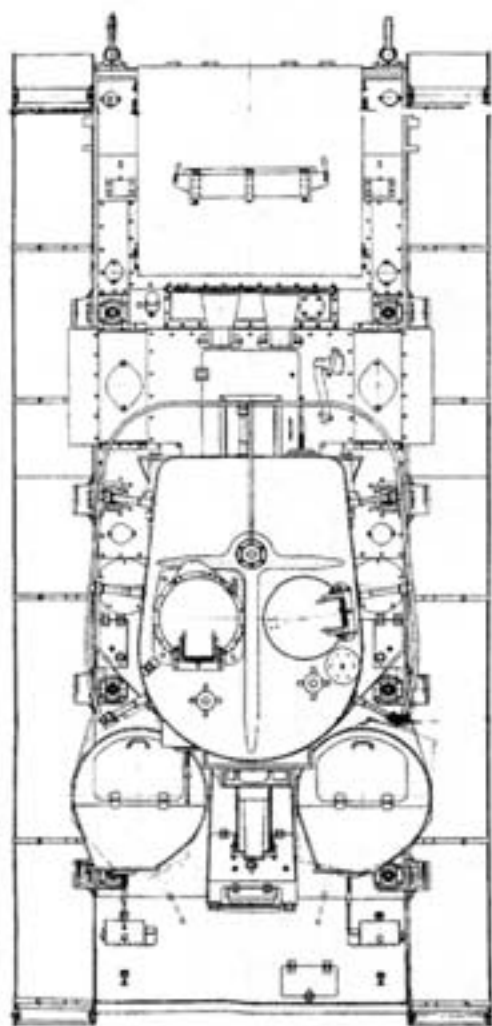


Эталонный образец колесно-гусеничного танка Т-29 с пушкой ПС-3 на полигонных испытаниях, вид сзади. Лето 1936 года. На фото испытание синхронизаторов – левый борт на колесах, правый на гусенице. Считалось, что это позволит вывести танк из боя при потере одной гусеницы.

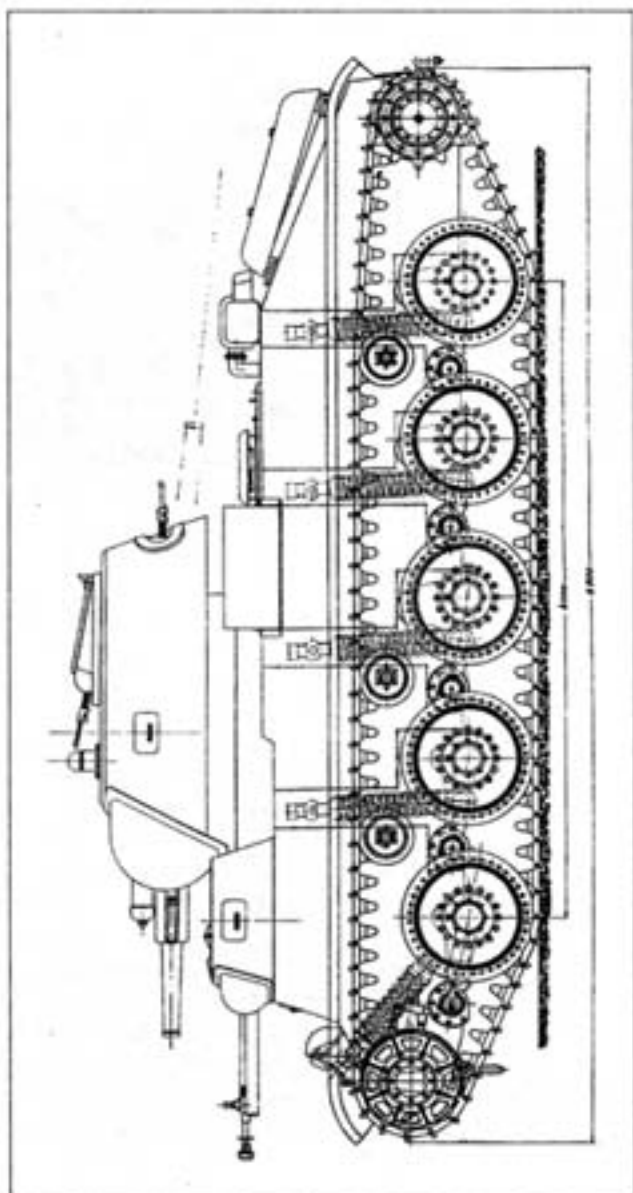




Этапный образец танка Т-29, вид слева (копия заводская чертёж). В отличие от построенного образца на чертеже танк вооружен пушкой КТ-28. Эти чертежи были переданы на Кировский завод для организации серийного производства танка Т-29.



Эталонный образец танка Т-29, вид сверху (контур замаскирован черточкой).



Золотый проект танка Т-254, разработанный в ОКБ-2 в 1937 году.



Эталонный образец колесно-гусеничного танка Т-29 с пушкой ПС-3 на полигонных испытаниях, вид справа. Лето 1936 года.

Комитета Обороны при СНК СССР № 14сс от 25 мая 1937 года «По вопросу производства машин на Кировском заводе» последний должен был представить на утверждение проект нового образца Т-29 с утолщенными и наклонными листами из цементованной брони.

Проект такой машины, получившей обозначение Т-29Ц — буква «Ц» обозначала, что танк изготавливается из цементованной брони, — был разработан под руководством Н. Цейца и 4 июля представлен на рассмотрение наркомам тяжелой и оборонной промышленности Межлауку и Рухимовичу (в некоторых публикациях проект Т-29Ц ошибочно называют проектом «объект 115 ЛКЗ»).

Т-29Ц представлял собой 30-тонную машину с цементованной броней толщиной 30 мм. Ходовая часть состояла из 5 пар опорных катков большого диаметра (на колесном ходу четыре пары ведущих и одна управляемых) и 6 поддерживающих роликов. Вооружение — 5 пулеметов ДТ, 2 ДК и 76-мм пушка Л-10 — размещалось в трех башнях, экипаж состоял из 6 человек. Проект получил одобрение, и к 1 июня 1938 года предполагалось изготовить опытный

образец. Но осенью 1937 года все работы по Т-29Ц были свернуты.

Судьба трех изготовленных Т-29 сложилась по-разному. Т-29-5 был разобран в 1938 году. В том же году эталонный образец Т-29 был перевооружен пушкой Л-10. После начала советско-финляндской войны этот танк отремонтировали, и 13 февраля 1940 года он «убыл в распоряжение АБТВ 13-й армии». Однако о боевом применении этой машины в ходе этого конфликта ничего не известно.

Летом 1941 года Т-29-4 и эталонный Т-29 числились среди «боевых музейных и трофейных машин» НИБТ полигона. 22 сентября 1941 года Т-29-4 вместе с рядом других машин полигона был отправлен в Казань, а эталонный Т-29 остался. 8 октября 1941 года он в составе роты Семёнова убыл в распоряжение командования Можайского укрепрайона. В ноябре 1941 года Т-29 встречается в ведомости машин 22-й танковой бригады, ведущей бои в районе Павловский Посад. Дальнейшая судьба машины неизвестна.



Эталонный образец танка Т-29, перевооруженный 76,2-мм пушкой Л-10. Лето 1938 года. Поручневая антенна с башни демонтирована.

## Танки Т-28 в войсках

Первым получил на вооружение танки Т-28 2-й отдельный танковый полк Ленинградского военного округа, затем — 1, 3 и 4-й танковые полки. 12 декабря 1935 года эти полки развернули в отдельные тяжелые танковые бригады (тбтр), состоящие из трех линейных танковых батальонов, учебного батальона, батальона боевого обеспечения и других подразделений. Бригады дислоцировались: 1-я тбтр — Белорусский военный округ (г. Смоленск), 4-я тбтр — Киевский военный округ (г. Киев), 5-я тбтр — Харьковский военный округ (г. Харьков) и 6-я тбтр имени С.М. Кирова — Ленинградский военный округ (ЛВО) (г. Слуцк). Причем 5-я тбтр была смешанного состава, наряду с Т-28 в ней были и тяжелые танки Т-35. Приказом наркома обороны от 21 мая 1936 года бригады выделили в Резерв Главного Командования. Они предназначались для качественного усиления стрелковых и танковых соединений при прорыве укрепленных позиций противника. В соответствии с этим велось и обучение танкистов. Подготовка танкистов на Т-28 осуществлялась во 2-й запасной танковой бригаде ЛВО, Орловском бронетанковом училище, а также на Ленинградских бронетанковых курсах усовершенствования командного состава.

Небезынтересно привести «Расчет боевого экипажа танка Т-28» по состоянию на январь 1936 года:



Т-28 преодолевает ров на учениях. Белорусский военный округ,  
1-я тяжелая танковая бригада, лето 1936 года.

«Командир танка (лейтенант) — помещается в главной башне № 1 справа от орудия у перископа. Ведет огонь из ДТ, заряжает при помощи радиста орудие, командует танком.

Техник танковый младший (воентехник 2 ранга) — помещается в передней части танка в отделении управления. Непосредственно управляет движением танка, отвечает за его техническое состояние. Вне боя руководит подготовкой механиков-водителей и моториста.

Механик-водитель (старшина) — помещается в башне № 2, ведет огонь из пулемета, обеспечивает уход за мотором.

Командир артиллерийской башни (младший командир взвода) — помещается в башне № 1 слева, ведет огонь из 76-мм орудия. Отвечает за состояние вооружения танка. Вне боя руководит подготовкой пулеметчиков.

Командир пулеметной башни № 3 (отделенный командир) — помещается в башне № 3, ведет огонь из пулемета. Обеспечивает уход за ходовой частью танка.

Радиотелеграфист (отделенный командир) — помещается в башне № 1, обслуживает радиостанцию, в бою помогает заряжать орудие.

Механик-водитель младший (младший командир вывoda) — находится вне танка. Обеспечивает постоянный

уход, чистку и смазку трансмиссии и ходовой части в предбоевой обстановке и после боя.

Моторист (младший технический состав) — находится вне танка. Обеспечивает постоянный уход за мотором, его чистку и смазку».

Первые маневры с участием Т-28 прошли в ЛВО в январе 1934 года. В них принимало участие 15 танков. Самое большое количество Т-28, одновременно задействованных в маневрах — 52 машины 1-й тяжелой танковой бригады во время учений Белорусского военного округа 8–17 октября 1936 года. В докладе об этом говорилось:

«Танками пройдено 250 километром за три дня боя. Мы имеем хорошие отзывы из частей о тактико-технических характеристиках Т-28, однако в части качества машин Кировский завод сделал еще не все».

Еще одним мероприятием, в котором регулярно участвовали танки Т-28, были парады. Начиная с 1934 года и до начала Великой Отечественной войны они регулярно 1 мая и 7 ноября проходили по Красной площади в Москве, пло-



Танк Т-28 на учениях по преодолению препятствий. Белорусский военный округ, 1-я тяжелая танковая бригада, лето 1936 года.



шади имени Урицкого (ныне Дворцовая) в Ленинграде (ныне Петербург) и по Крещатику в Киеве. Количество Т-28, участвовавших в парадах, обычно не превышало 20 машин в Москве и по 10–12 в Ленинграде и Киеве.

По состоянию на 1 января 1938 года в Красной Армии имелось 262 танка в следующих частях и соединениях:

Харьковский военный округ: 5-я ттбр (г. Харьков) – 16;

Приволжский военный округ:

Ульяновское бронетанковое училище – 1;

Казанские пехотные курсы – 2;

Ульяновское училище особой техники – 2;

Киевский военный округ: 4-я ттбр (г. Киев) – 80;

Московский военный округ:

ВАММ имени Сталина – 5;

Орловское бронетанковое училище – 3;

Горьковское бронетанковое училище – 1;

отдельная химическая рота 2-го стрелкового корпуса – 1;

НИБТ полигон – 3;

Ленинградский военный округ:

6-я ттбр им. Кирова (г. Слуцк) – 57;

2-я запасная танковая бригада – 6;

Ленинградские бронетанковые курсы усовершенствования командного состава – 4;

Ленинградское училище танковых техников – 3;

Белорусский военный округ: 1-я ттбр (г. Смоленск) – 65;

Вне округов: Кировский завод – 2 (в ремонте) и не отправленных новых танков – 11.

В 1939 году тяжелые танковые бригады перешли на новый штат, а также сменили нумерацию: 5-я стала 14-й, 4-я – 10-й, 1-я – 21-й, а 6-я – 20-й им. Кирова.

В сентябре 1939 года состоялось боевое крещение танков Т-28. В составе войск Украинского и Белорусского фронтов две тяжелые бригады – 10 и 21-я – участвовали в «освободительном походе» Красной Армии в Польшу.

К моменту перехода частями Красной Армии советско-польской границы – 17 сентября 1939 года – в составе 10-й

тяжелой танковой бригады, которой командовал полковник Иванов, числилось 98 Т-28, 30 БТ-7, 10 ХТ-26 и 19 бронемашин. В оперативном отношении бригада подчинялась командующему Винницкой армейской группы Украинского фронта. По первоначальному плану перевозка бригады в район сосредоточения у государственной границы должна была закончиться 15 сентября, но из-за несвоевременной подачи эшелонов выгрузка последних подразделений прошла только 19 сентября, когда боевые порядки бригады находились под Львовом.

К моменту перехода границы 10-я тяжелая танковая бригада имела в своем составе два танковых батальона и разведывательную роту (58 Т-28 и 20 БТ-7), а остальные части были еще в пути.

В 10.00 17 сентября 1939 года 10-я танковая бригада перешла границу, форсировав реку Збруч в районе Молчанувка, а в 13.00 командир Винницкой армейской группы комкор Голиков отдал приказ: ударом с востока по шоссе Волочиск — Тарнополь овладеть Тарнополем. Для усиления бригады на броню танков посадили батальон пехоты. В 18.30 в Тарнополь вошел 1-й батальон Т-28, а в 19.30 — 2-й батальон с пехотой, и до наступления темноты танкисты разоружали польские части, а также захватили переправы через реку Серет.

К утру 18 сентября подошли еще две роты Т-28, запоздавшие с выгрузкой. В это же время по приказу комкора Голикова бригада вошла в состав танковой группы, возглавляемой комбригом Волох, с задачей — к исходу дня выйти в район Львова.

Но из-за отсутствия горючего начать марш смогли только 27 Т-28 и 6 БТ-7, а остальные танки были остановлены на западном берегу реки Серет (они догнали передовой отряд вечером того же дня). Следуя по исключительно тяжелому маршруту Козлув — Езерна — Зборув — Злочув — Львов, 10-я танковая бригада вышла к 10.00 19 сентября и сосредоточилась в районе Унтербенген, недалеко от Львова. В ходе марша произошло несколько мелких стычек



Колонна танков Т-28 10-й легкой танковой бригады на марше в районе Львова.  
Польша, 19 сентября 1939 года.

с польскими частями, в ходе которых танкисты разоружили артиллерийскую батарею, пехотный полк и велосипедный батальон.

К 9.00 21 сентября части Красной Армии заняли исходное положение для атаки Львова, при этом танки Т-28 распределили для поддержки других частей — по одному взводу в 24 и 38-й танковых бригадах, 2-й батальон — с механизированным полком 5-й кавалерийской дивизии, 1-й батальон — с мехполком 3-й кавдивизии, а 3-й батальон (30 Т-28) и разведрота остались в резерве командующего армейской группы.

В 17.00 22 сентября части Красной Армии вошли во Львов. Впереди, разрушая препятствия и расчищая путь, двигались Т-28. Первые танки были встречены артиллерийским огнем из-за баррикад, но ответным огнем польские пушки были разбиты, баррикады разрушены, а вскоре



Танк Т-28 21-й тяжелой танковой бригады форсирует реку у мостика Мир.  
Польша, сентябрь 1939 года.

польский гарнизон прекратил сопротивление. После занятия города танки Т-28 находились в нем до рассвета, а затем их вывели в Сихув.

В ходе боевых действий в Польше 10-я тяжелая танковая бригада прошла около 400 км, израсходовала 127 76,2-мм и 66 45-мм снарядов. Потери составили — 1 человек убит, 2 ранены, разбито 2 автомашины, захвачено 24 грузовика, 6302 винтовки, 113 пулеметов, 16 орудий, разоружено и взято в плен 7510 польских военнослужащих (1 генерал, 770 офицеров и 6739 солдат).

21-я тяжелая танковая бригада Белорусского фронта находилась во фронтовом резерве, следуя за наступающими частями. За 17–21 сентября она прошла более 350 км и сосредоточилась в районе Волна. Во время совершения марша бригада столкновений с польскими частями не имела.

В ходе польского похода танки Т-28 показали себя с самой лучшей стороны. Но в конце ноября того же года их ждало более серьезное испытание — война с Финляндией.

## **В боях на «линии Маннергейма»**

Наиболее яркой страницей в судьбе танков Т-28 явилось их участие в советско-финляндской, или, как ее называют западные источники, «зимней», войне (30 ноября 1939 года — 13 марта 1940 года). Не вдаваясь в причины и общий ход конфликта, напомним, что боевые действия велись на довольно широком фронте, от побережья Финского залива до Мурманска. Наиболее тяжелые и кровопролитные бои шли на Карельском перешейке.

Вся территория перешейка была покрыта крупными лесными массивами, допускавшими движение танков только по дорогам и просекам. Большое количество рек и озер с болотистыми или крутыми берегами, не замерзающие болота, валуны — все это представляло для танков труднопроходимые естественные препятствия.

Дорог было мало, и это еще больше затрудняло использование танковых частей; движение даже по проходимым участкам леса требовало от механиков-водителей высокого мастерства. Кроме того, суровая зима 1939—1940 года с морозами, достигавшими в середине января 40—45 градусов, и снежным покровом толщиной 90—100 см создавала дополнительные трудности в применении танков.

Природные препятствия Карельского перешейка дополнились созданной финнами системой укреплений, по-



Первый день войны: танкисты 20-й тяжелой танковой бригады имени Кирова получают боевую задачу. 30 ноября 1939 года.

лучившей в отечественной литературе название «линия Маннергейма» (по фамилии главнокомандующего финской армией маршала К. Маннергейма). Она включала в себя полосу обеспечения, главную полосу обороны, вторую и тыловую полосы, рубеж прикрытия Выборга и ряд отдельных позиций общей протяженностью до 135 км и глубиной до 90 км. Всего на «линии Маннергейма» к началу войны имелось около 300 железобетонных ДОТ и до 1000 ДЗОТ, которые объединялись в узлы обороны и были связаны между собой хорошо продуманной системой артиллерийского, пулеметного и минометного огня. Между долговременными сооружениями находились позиции полевых войск — окопы, ходы сообщения, огневые точки, — которые часто прикрывались броневыми и бетонными козырьками. Все сооружения на «линии Маннергейма» были отлично замаскированы и прикрыты целой комбинацией противотанковых и противопехотных заграждений, обычно в следующей комбинации: колючая проволока в три-четыре ряда, через 30–40 метров — каменные надолбы в несколько рядов, затем, через 20–50 метров, — противотанковый ров или эскарп, на удалении от него 20–50 метров снова колючая проволока в два-четыре ряда. На расстоянии



Противотанковые препятствия на «линии Маннергейма» — противотанковый эскарп, вклинены гранитные надолбы в 4 ряда. Декабрь 1939 года.

150–200 м от последнего препятствия располагалась огневая точка (ДОТ или ДЗОТ). Близлежащие дороги, подступы к препятствиям и сами препятствия минировались.

Основными инженерными противотанковыми средствами на «линии Маннергейма» являлись: надолбы, противотанковые рвы и эскарпы, мины и лесные завалы.

Надолбы встречались трех типов — каменные, железобетонные и металлические. Каменные надолбы из отесанного гранита размером 60 х 200 см, врытые в землю на 60–100 см, или из валунов диаметром до метра наиболее часто встречались на Карельском перешейке. Они разрушались стрельбой 45-мм бронебойными снарядами из танков (3–4 снаряда разбивали надолбу до основания) или подрывались саперами. Иногда при высоком мастерстве механиков-водителей удавалось провести танки по вершинам этих надолб.

Железобетонные надолбы имели форму трехгранной пирамиды высотой 80–100 см и шириной у основания 60–80 см. Они чаще всего встречались на дорогах и, как правило, обладали небольшой прочностью — танкисты, выйдя из танков, легко разрушали их ударами ломов.

Металлические надолбы (обычно зарытые в землю куски железнодорожных рельсов высотой 100–110 см) встре-

чались лишь небольшими участками в полосах гранитных или железобетонных надолб. Надолбы всех типов располагались в шахматном порядке на удалении друг от друга 1–1,5 м обычно в 3–4, иногда 5–6 рядов.

Эскарпы встречались с вертикальной стенкой высотой до 2,5 м, укрепленной бревнами или гранитными валунами. Противотанковые рвы имели ширину 4–5 м и глубину 2–2,5 м. Стенки рвов укреплялись деревом или камнем. Эскарпы и рвы имели значительное протяжение (иногда более километра) и упирались своими склонами в озера, болота или крутые склоны.

Минные поля устраивались на берегах озер и рек (в местах возможных переправ танков), на опушках леса, просеках, дорогах и подходах к населенным пунктам. В качестве противотанковых препятствий финны применяли и лесные завалы, которыми перекрывались дороги, просеки, выходы на опушки леса, береговые линии озер и рек. Деревья подпиливались на высоте 1–1,5 м, валялись на дорогу, оплетались колючей проволокой и, как правило, минировались. Глубина завалов достигала 400–500 м.

В некоторых местах встречались замаскированные противотанковые ямы-ловушки (шириной до 3 м, длиной до



Противотанковые препятствия на «линии Маннергейма» — гранитные надолбы в 4 ряда.  
Декабрь 1939 года.





Железобетонная надолба  
«линии Маннергейма».  
Декабрь 1939 года.  
Ее размер можно  
представить, сравнив  
с фигурой стоящего  
рядом командира  
Красной Армии.

4,5 м и глубиной до 2 м), а кое-где искусно спрятанные про-  
руби во льду на озерах.

Именно здесь, в полосе наступления 7-й армии, на-  
носившей главный удар в самом центре «линии Маннер-  
гейма», и действовала 20-я тяжелая танковая бригада име-  
ни Кирова, укомплектованная танками Т-28 (в некоторых  
публикациях упоминается об участии в советско-фин-  
ляндской войне еще одной бригады на Т-28 — 10-й тяже-  
лой танковой, однако это не соответствует действитель-  
ности).

К 9 октября 1939 года 20-ю танковую бригаду перебро-  
сили из города Слуцк на Карельский перешеек и сосредото-  
чили в районе Черной Речки. Здесь ее укомплектовали до  
штата военного времени (в бригаду вошло до 50% припис-



Танки 20-й тяжелой танковой бригады выдвигаются на рубеж атаки.  
Район высоты 65,5, февраль 1940 года. Головная машина (выпуска второй половины 1939 года) имеет штыревую антенну, улучшенную бронировку перископов и люк для приборов дымопуска с наклонными бортами.

ного состава), и в течение последующих 1,5 месяцев она занимались усиленной боевой подготовкой. Отрабатывались действия подразделений в наступательном бою на пересеченной местности. Проводились практические занятия с экипажами танков по вождению машин по азимуту ночью и преодолению противотанковых препятствий — каменные, деревянные и земляные стенки — при помощи фашин. Особое внимание придавалось подготовке механиков-водителей. В результате к началу военных действий танковые батальоны были полностью укомплектованы и хорошо подготовлены к боям в условиях Финляндии.

Техническое состояние машин было очень хорошим, однако имелся большой некомплект ремонтных мастерских и практически полностью отсутствовали эвакуацион-



Танк Т-28 на марше. Северо-Западный фронт, январь 1940 года.  
Это машина выпуска 1938 года с пушкой Л-10 и поручневой антенной.

ные средства (всего 4 трактора «Коминтерн» на всю бригаду). Такое положение сохранялось до конца войны.

К началу боевых действий в бригаду входили: управление бригады (2 танка Т-28 и 3 БТ), 90, 91 и 95-й танковые батальоны (в каждом — 31 Т-28 и 3 БТ), 301-й отдельный автотранспортный батальон, 256-й отдельный ремонтно-восстановительный батальон, 302-я химическая рота, 215-я отдельная разведывательная рота, 57-я отдельная рота связи, 45-я отдельная зенитно-пулеметная рота, 65-я отдельная рота танкового резерва, 38-я отдельная саперная рота, всего — 2926 человек, 145 танков (Т-28 — 105, БХМ-3 — 11, БТ-5 — 8, БТ-7 — 21), 20 бронесамомобилей (БА-6 — 5, БА-20 — 15), 34 легковых и 278 грузовых машин, 27 автокухонь, 4 трактора «Коминтерн», 16 мотоциклов, 12 счетверенных зенитных пулеметов



Командир 20-й тяжелой танковой бригады комбриг С. Борзилов (слева) поздравляет бойцов и командиров бригады, награжденных орденами и медалями. Январь 1940 года.



Командир 20-й тяжелой танковой бригады комбриг Семен Васильевич Борзилов (1893–1941 гг.), фото 1940 года. С 4 июня 1940 года – генерал-майор танковых войск, командир 7-й танковой дивизии 6-го мехкорпуса, затем начальник АБТО 51-й армии. Погиб 28 сентября 1941 года в бою под Переклосом, поднимая бойцов в атаку.

«Максима» на автомобилях. Командовал бригадой комбриг С. Борзилов, военкомом был полковой комиссар Кулик.

29 ноября 1939 года бригаду придали 19-му стрелковому корпусу с задачей: ударом в направлении Ахи-Ярви – Кирка Кивенапа разгромить финские части и не допустить их отхода в северо-западном направлении.

30 ноября 1939 года 20-я танковая бригада перешла границу вместе с частями 19-го стрелкового корпуса. На следующий день по приказу командира корпуса для поддержки 68-го стрелкового полка в районе Корвалы была выделена 2-я танковая рота 95-го танкового батальона под командованием молодого энер-

гичного лейтенанта Хохлова. Зная, что дороги минированы, он повел роту лесом, по азимуту. Танки, легко ломая деревья, двигались по лесу, подойдя к Ковале уже в сумерках. На одной из высот была обнаружена наша пехота, лежащая под огнем финнов. Быстро сориентировавшись, Хохлов повел танки в атаку, и противник в панике бежал. Пехотинцы поблагодарили танкистов за помощь: оказалось, что стрелковый батальон попал в засаду и был окружен противником.

Рота Хохлова энергично преследовала отступающих финнов, которые из-за внезапного нападения не успели взорвать мост и заминировать дорогу. Но на Выборгском шоссе их сопротивление было уже организованным — мост через реку Линтульиноки взлетел на воздух буквально перед носом у танкистов, одновременно из-за реки ударили орудия и пулеметы. Хохлов отвел свои танки в лес и организовал разведку. Оказалось, что впереди сильный опорный



Танки перед выходом на боевую операцию. Карельский перешеек, февраль 1940 года. Передний танк выпуска конца 1939 — начала 1940 года с улучшенной бронировкой перископов наблюдения и ящиком для приборов дымопуска с наклонными бортами, задний танк выпуска первой половины 1939 года.



Танк Т-28 на пути к району боевых действий. Карельский перешеек, февраль 1940 года.

пункт противника в монастыре Линтула. Комиссар бригады Кулик, находившийся все это время в боевых порядках 2-й танковой роты, связался с комбригом Борзиловым, который подтянул к Линтула основные силы 90 и 95-го батальонов. Утром 2 декабря разгорелся бой.

Финны оказывали упорное сопротивление. Танки, перейдя реку вброд, разбили несколько ДЗОТов и вышли противнику в тыл, чем решили исход боя. Финны отошли к узлу сопротивления Кирка Кивенапа, их преследовал 95-й танковый батальон, в авангарде которого двигалась рота Хохлова с посаженной на танки пехотой. Машины шли в темноте, без огней, с хода преодолевая встречающиеся противотанковые рвы.

У Тиртулы по батальону открыла огонь финская артиллерия. Рота Хохлова, выгрузив пехоту, открыла ответный огонь. Правда, ориентироваться было очень трудно: финны подожгли деревню, и в зареве пожара различить вспышки их орудий могли только очень опытные танкисты. Ночная темнота ставила примерно в одинаковые условия как советские танки, так и гарнизоны финских ДЗОТ — те и другие не могли вести прицельного огня. Однако финны имели преиму-

щество, действуя на своей территории, которую они хорошо знали и где заранее пристреляли все подступы к огненным точкам. В это время на левом фланге нанес удар 90-й танковый батальон капитана Ушакова. Части противника, не выдержав одновременного удара двух танковых батальонов, в спешке отошли. Кирка Кивенапа — сильный опорный узел сопротивления финнов — была захвачена одними танками 20-й танковой бригады в этом ночном бою. При этом было подбито 4 Т-28 90-го и 2 Т-28 95-го танковых батальонов.

В первые же дни боев стало очевидным, что пехота без танков в атаку не идет, даже при поддержке артиллерии всех калибров. На всем пути к главной полосе обороны «линии Маннергейма» отставание пехоты от танков было систематическим. Танкисты сами, под прикрытием своего огня, проделывали проходы в надолбах и эскарпах (например, 95-й батальон в районе Икола), отыскивали и уничтожали цели и возвращались за пехотой, чтобы вести ее вперед. Вообще, плохое взаимодействие различных родов войск Красной Армии было болезненным местом в начале боев. Так, в пер-



Старший политрук Брагин проводит политинформацию среди танкистов 90-го танкового батальона 20-й танковой бригады. Февраль 1940 года.  
На заднем плане Т-28 выпуска 1938 года с пушкой Л-10 и поручневой антенной.  
На надгусеничной полке уложена лестница для залезания на танк.



Раздача подарков, присланных рабочими Кировского завода танкистам 20-й танковой бригады. Февраль 1940 года. На заднем плане танк Т-28 выпуска 1938 года с пушкой Л-10 и поручневой антенной.

вых числах февраля 1940 года танкисты 20-й танковой бригады обстреляли свою пехоту, с которой должны были взаимодействовать, убив и ранив несколько человек. Вопросы взаимодействия были отработаны только к началу прорыва главной полосы обороны «линии Маннергейма».

9 декабря танковый взвод 91-го батальона под командованием лейтенанта Груздева (3 Т-28) был выделен для поддержки частей Карельского укрепрайона полковника Лазаренко. Взвод действовал вдоль Финского залива в направлении станции Ино. За три дня танкисты 11 раз ходили в атаку, оказав пехоте большую помощь своим артиллерийским и пулеметным огнем. 13 декабря взвод получил задачу произвести разведку. Пройдя 15 километров вперед от расположения своей пехоты, у Конгаспелто танки подошли к главной полосе укреплений «линии Маннергейма». Внезапным артиллерийским огнем машина командира взвода была подбита, но экипаж (командир В. Груздев, механик-водитель Ларченко, артиллерист Лупов, пулеметчики Волк и Лобастев, техник Коваль и радист Симонян) с места в течение 40 минут продолжал вести огонь по финским огне-



вым точкам. При подходе своей наступающей пехоты танкисты решили помочь ей и, включив дымовые приборы, покинули танк через нижний люк и открыли огонь из двух пулеметов. Но дымовая завеса оказалась слабой, и ответным огнем финских снайперов были убиты Груздев, Волк и Лобастров, ранен Ларченко. Оставшиеся в живых ползком отошли к своей пехоте, забрав с собой раненого.

Второй танк взвод также был подбит. Машина загорелась, но хода не потеряла. Не имея возможности находиться внутри танка, экипаж придумал остроумное решение. Они запустили мотор на малые обороты и направили танк в сторону своих, а сами шли перед ним, прикрываясь его корпусом от обстрела.

Экипаж третьей машины Т. Ковтунова пытался помочь своим товарищам, но его танк при маневрировании подорвался на mine, а потом был расстрелян артиллерией. Все члены экипажа были тяжело ранены, но эвакуированы с поля боя танкистами с других подбитых танков под руководством К. Симоняна.

За героические действия весь состав взвода был награжден орденами и медалями, а экипажу В. Груздева присвоили звание Героев Советского Союза (трое получили это звание посмертно).

К 11 декабря основные силы 20-й танковой бригады после ряда маршей вышли к главной оборонительной полосе «линии Маннергейма» и сосредоточились в районе Бобошино. Здесь танкисты усиленно занимались подготовкой к предстоящим боям. 13 декабря все танки бригады были перекрашены в белый цвет. Примерно в это же время в состав 20-й бригады была включена отдельная рота тяжелых танков: три опытные машины — KB, CMK и T-100, прибывшие для испытаний во фронтовых условиях.

17 декабря 1939 года командование бригады получило боевую задачу: поддержать наступление частей 50-го стрелкового корпуса (123 и 138-я стрелковые дивизии) при атаке укрепленных узлов Хоттинен и высоты 65,5. Начальник штаба 138-й дивизии доложил в штаб корпуса, что «вперед



Танк Т-28 91-го танкового батальона 20-й тяжелой танковой бригады, подбитый в декабрьских боях 1939 года. Район высоты 65,5, февраль 1940 года.

никакого укрепрайона нет, противник бежит». Не проверив этих сведений, командир корпуса комдив Ф. Горленко отдал приказ отменить ранее назначенную 5-часовую артиллерийскую подготовку и двинуть в атаку пехоту 138-й дивизии при поддержке 91-го танкового батальона. Однако наступающие уперлись в мощную укрепленную полосу обороны противника и попали под сильный артиллерийско-пулеметно-минометный огонь.

Вследствие этого пехота 138-й стрелковой дивизии, не имевшая опыта взаимодействия с танками, была от них отсечена пулеметно-минометным огнем, понесла большие потери и в конце концов частично залегла, а частично бежала на исходные позиции. 91-й танковый батальон прорвался в глубь обороны противника за линию первых и вторых надолбов на 450–500 м, попал под сильный артогонь и, не поддержанный пехотой, отошел на исходные позиции, понеся большие потери.

Вечером того же дня командир бригады докладывал в штаб 50-го стрелкового корпуса:



Финские танки «Вихрь», подбитые огнем Т-28 20-й тяжелой танковой бригады в бою у станции Перо 29 февраля 1940 года.

«После боя 17 декабря 91-й танковый батальон небоеспособен. Убито 7 человек, ранено 22, в том числе и командир батальона майор Дроздов, пропало без вести 16, в том числе и комиссар батальона Дубовский. Из 21 танка Т-28, высланного в атаку, прибыло на сборный пункт 5 машин, 2 сданы на СПАМ (сборный пункт аварийных машин. — *Прим. автора*). Остальная матчасть требует ремонта, что и производится. 4 машины сторели на поле боя, 1 перевернулась вверх гусеницами в противотанковом рву, 1 неизвестно где. При атаке уничтожено: ПТО — до 5 шт., ДОТ — до 3 шт. Ввиду того, что пехота не пошла и осталась за надолбами, которые севернее высоты 65,5 в 500 м, этот район нашими поисками не занят».

Машина, которая по советским документам числилась «неизвестно где» была захвачена финнами. По их данным, этот танк на обратном пути застрял в ходе сообщения опорного пункта Кетولا и после безуспешных попыток выбраться был покинут экипажем. По финским данным, в этом Т-28 было 9 человек — скорее всего, он подобрал часть эки-

пажа другой подбитой машины. Двое танкистов были убиты, троим удалось добраться до своих позиций, а четверых финны взяли в плен. В наступившей темноте финны плохо их обыскали, и по пути в тыл один танкист предпочел смерть плену — он достал пистолет и застрелился.

18 декабря 90-й танковый батальон поддерживал 138-ю стрелковую дивизию при атаке укрепленного района Хоттинен — Турта. И вновь пехота была отсечена от танков, а танки, прорвавшись в глубь обороны противника, понесли большие потери. Командир бригады докладывал об этом бое так:

«Доношу, что 18 декабря в 16.30 90-й танковый батальон получил задачу атаковать Хоттинен — Турта и вступил в бой, успешно продвинувшись в глубину обороны противника до 1,5 км и выйдя к лесу севернее Турта. Танки, не имея за собой пехоты, были обстреляны артогнем ДОТ и минометами из



Один из Т-28 90-го танкового батальона 20-й тяжелой танковой бригады, подбитый в бою 18 декабря 1939 года и оставленный на территории противника. Снимок сделан после прорыва обороны в феврале 1940 года. О накале боев свидетельствуют нагисто срубленные пулями и осколками ветви деревьев.

глубины обороны противника. Передние машины 2-й роты были сожжены пехотой противника: заброшены бутылками с быстро воспламеняющимся веществом. При отходе из леса батальон понес следующие потери: 3 рота — 1 машина сгорела, 1 машина (лейтенанта Логинова), подорванная на mine, оставлена в лесу; 2 рота — сгорела машина лейтенанта Бугаева, машина лейтенанта Котова оставлена в лесу подорванная, подбита и оставлена машина командира 2-й роты старшего лейтенанта Черных. Кроме того, в результате отхода в районе противника осталась сгоревшая машина командира батальона капитана Янова. О машине командира взвода 2-й роты лейтенанта Тарарушкина сведений не имеется.

19 декабря в 12.00 была произведена новая атака 90-го танкового батальона со 138-й стрелковой дивизии на Хоттинен, а 91-го батальона со 123-й стрелковой дивизии — на высоту 65,5. На этот раз атаке предшествовала артиллерийская подготовка. Танкисты, буквально «подлезая» под свой артогонь, прошли две полосы заграждений, «оседлали» укрепленный узел и продвинулись на три километра вглубь, фактически прорвав главную полосу обороны финнов.

К 14.00 90-й танковый батальон капитана Янова ротой Т-28 и ротой тяжелых танков вышел к лесу в 1,5 км северо-восточнее Турта, пройдя на этом участке всю линию укреплений и фактически выполнив задачу по прорыву укрепрайона. Две другие роты батальона в это время вели бой в глубине обороны, обстреливая ДОТы и прикрывая пехоту, а 95-й танковый батальон начал атаку с фронта.

Когда же танкисты потребовали от пехоты 138-й стрелковой дивизии броска вперед для занятия ДОТов, финны открыли минометный огонь и пехота в панике отступила. Причем финны были настолько деморализованы, что даже практически не вели по пехоте пулеметного огня. Однако, почувствовав, что танки действуют одни, они, подтянув противотанковые орудия, начали их расстреливать с флангов и тыла, а финская пехота бутылками с бензином стала поджигать подбитые танки. К 17.00 по приказу командира бригады остатки батальона отошли на исходные позиции,



Танки Т-28 20-й тяжелой танковой бригады на марше. Февраль 1940 года.  
Первые две машины выпуска первой половины 1939 года.

понесся большие потери в матчасти и личном составе. В этом бою погиб и командир батальона капитан Янов. Атака 91-го танкового батальона также захлебнулась из-за пассивности своей пехоты. Всего за этот день бригада потеряла 29 Т-28.

20 декабря 1939 года 20-ю тяжелую танковую бригаду вывели в тыл, где до 1 февраля 1940 года она занималась ремонтом матчасти, пополнением личным составом и боевой подготовкой. В частности, активно проводились занятия по преодолению надолб, сбросу фашинов с боевых машин, обучению взаимодействия пехоты с танками и т.д.

В период с 1 по 10 февраля 1940 года танки Т-28 действовали в составе блокировочных групп по уничтожению финских ДОТов, а также производили разведку боем, особенно активно действуя на участке Хоттиненского укрепрайона.

Здесь батальоны 20 и 35-й танковых бригад, поддерживая части 100-й стрелковой дивизии, продвинулись вперед, уничтожив часть ДОТов и выявив всю систему финских укреплений. Несмотря на большие потери (только 20-я бригада потеряла здесь 59 танков), главным результатом было то, что атаки в районе Хоттинен вынудили финское командо-



Танки Т-28, разбитые во время боев в районе высоты 65,5.  
Февраль 1940 года.

вание перебросить сюда войска с других участков, что способствовало прорыву главной полосы обороны финнов в районе высоты 65,5.

Основной формой использования танков Т-28 в этот период являлось тесное взаимодействие с пехотой, артиллерией и саперами в борьбе за передний край и в тактической глубине обороны противника. Кроме того, одной из важнейших задач, решаемых танками, было их действие в составе блокировочных (штурмовых) групп по захвату и уничтожению ДОТов. Как правило, в состав такой группы включалось три пушечных и два огнеметных танка, взвод сапер, до роты пехоты, два-три пулемета и одно-два орудия. Чаще всего работа проводилась ночью или в снегопад. Взрывчатое вещество — а для подрыва ДОТ его требовалось от 1000 до 3000 кг — подвозилось танками на бронесанях Соколова. Пушечные танки огнем по амбразурам и прилегающим к ДОТ траншеям обеспечивали подход огнеметных танков, которые заливали амбразуры и двери ДОТ огнесмесью и зажигали ее. В это время саперы вели работу по подрыву, а пехота прикрывала сапер от атак финнов.

В первое время действия штурмовых групп были неудачными, так как атаке подвергался отдельно взятый ДОТ и танки расстреливались из соседних огневых точек. В последующем, когда атаковали сразу 3—4 близлежащих ДОТ, действия блокировочных групп были более успешными. Особенно удачно действовали они в полосе 39 и 20-й танковых бригад.

11 февраля 1940 года 91-й танковый батальон капитана Яковлева, поддерживая части 123-й стрелковой дивизии, после полуторачасовой артподготовки, начал штурм высоты 65,5. Особенно успешно действовала головная рота батальона под командованием старшего лейтенанта Хараборкина, приданная стрелковому батальону капитана Сороки.

При уточнении вопросов взаимодействия Хараборкин предложил пехотинцам засучить правый рукав маскхалата, чтобы танкисты могли отличить их от финнов. Кроме того, было решено обозначить синими флажками те стрелковые подразделения, которые находились ближе всего к противнику. Таким образом, синий флажок означал, что перед дан-



Танк Т-26, подбитый в глубине финской обороны во время боёв в декабре 1939 года. На дальнем плане за танком Т-26 стоит подбитый тяжёлый танк СМК.



ным подразделением нашей пехоты больше нет и танкам можно открывать огонь.

К моменту окончания артиллерийской подготовки рота Хараборкина подошла к первым надолбам и по ходам, проделанным саперами, преодолела их. Затем с ходу была преодолена вторая линия надолбов, в которой не было проходов. Причем некоторые машины расстреливали надолбы из танковых пушек, а другие, включая танк Хараборкина, прошли по верхам надолб, за которыми оказался противотанковый ров. При помощи фашин, лежавших на броне, танкисты сделали два прохода через ров и прошли по ним. Затем, развернувшись, танки завязали бой с ДОТами, сдерживавшими наступление пехоты. Танк командира роты оказался позади одного из ДОТов. Три бронбойными снарядами экипаж разбил его бронедвери и заставил ДОТ замолчать. Пользуясь поддержкой танков, пехота батальона Сороки перебралась через ров и пошла на штурм. К вечеру 11 февраля высота 65,5 была взята. Рота Хараборкина потеряла в этом бою 4 Т-28. За умелое руководство ротой и лич-



Финские танкисты готовят к эвакуации подбитый в районе Хоттинен Т-28 90-го танкового батальона 20-й тяжелой танковой бригады. Декабрь 1939-го или январь 1940 года.

ное мужество старшему лейтенанту Хараборкину присвоили звание Героя Советского Союза.

На следующий день, 12 февраля, комбриг Борзилов перебросил в район высоты 65,5 95-й танковый батальон, с помощью которого прорыв расширили и углубили, и к вечеру 13 февраля 1940 года на этом участке главная оборонительная полоса «линии Маннергейма» была полностью прорвана.

16 февраля 20-я тяжелая танковая бригада вошла в состав подвижной группы комбрига Борзилова (20 и 1-я танковые бригады и два стрелковых батальона), выполняя задачу по разгрому финских войск в районе Вийпура, отрезая им пути отхода с юго-восточной части перешейка. 17 февраля группа подошла к Кямаря, а с 18-го начала наступление на двух направлениях — 1-я танковая бригада на Пиен-Перо, а 20-я танковая бригада на Хонкониemi. Встретив сильное сопротивление финнов, группа, неся большие потери, вела бои до 20 февраля. После этого 1-ю танковую бригаду вывели в резерв, а 20-я бригада продолжала действовать в районе Хонкониemi совместно со 123-й стрелковой дивизией.



Отремонтированный финнами Т-28 направляется в тыл. Декабрь 1940 года.

20–27 февраля бригада вела бои за овладение станцией Хонкониеми и населенными пунктами Кусисто, Юкола. В этих боях особенно хорошо проявил себя 95-й батальон капитана Стрельмаха, действовавший не по дорогам, а лесными дебрями. Противник не мог в данной местности протаскать свои противотанковые орудия, а танки свободно прокладывали себе дорогу, ведя за собой пехоту. «Вообще условия такие, что весь личный состав заслуживает одобрения и награды за мужество. Живут на снегу, под обстрелом, не жалуются и сохраняют прекрасный боевой дух», — докладывал в штаб фронта комиссар 20-танковой бригады Кулик, находившийся все это время в боевых порядках батальона.

29 февраля бригада завязала бои за станцию Перо. Финны пытались контратаковать пехотой при поддержке имевшихся у них двух танков «Виккерс» (номера R-672 и R-666), но безуспешно. «Виккерсы» вышли на позиции 91-го танкового батальона, где и были подбиты. В журнале боевых действий 91-го батальона 20-й танковой бригады этому эпизоду отведена всего одна строчка: «Во время атаки станции Перо в одном километре северо-западнее Вяракоски с хода были расстреляны два танка «Виккерс». По финским данным, в этом бою из восьми танкистов погибло трое и один был ранен. Вечером того же дня станция Перо была взята.

1 марта 91-й танковый батальон овладел районом Перо-Инсункюля и высотой 30,6, захватив там батарею 76,2-мм орудий, радиостанцию, более 100 лошадей и разгромив штаб пехотной дивизии.

3–7 марта 1940 года бригада во взаимодействии со 123-й стрелковой дивизией вела бой за высоты 13,7 и 88,0, преодолевая при этом надолбы, минные поля и зону затопления. 7 марта во время атаки высоты 13,7, когда пехота встретила сильное сопротивление финнов и залегла, лейтенанты Яник, Копытов и военный комиссар 90-го такого батальона старший политрук Брагин вышли из танков, вернулись к пехоте и повели ее в атаку на финские позиции, завершившуюся рукопашной схваткой. В результате боя сильно укрепленная высота 13,7 была взята, а трем коман-



Трофейный финский танк Т-28 в экспериментальном бело-голубом камуфляже, вид спереди Т-28. Баркаус, март 1940 года. На заднем плане виден второй трофейный Т-28.

дирам-танкистам присвоили звание Героев Советского Союза (Брагину — посмертно).

8 марта 91-й батальон занял станцию и населенный пункт Тали, а к 12 марта батальоны бригады, развивая успех, вышли на рубеж высота 45,5 и озеро восточнее Портинхайка.

20-я танковая сыграла при прорыве «линии Маннергейма» наиболее активную, если не решающую роль. Эта бригада благодаря умелому и энергичному руководству была подготовлена к боевым действиям лучше других танковых частей. Ее командование сумело организовать хорошую координацию действий с другими родами войск, правда, справедливости ради стоит отметить, что не всегда это удавалось сделать должным образом.

Взаимодействие танков с артиллерией и пехотой осуществлялось методом совмещения командных пунктов танковых, артиллерийских и пехотных начальников. На КП устанавливались дополнительные приемники на волнах боевых сетей танков. Этот метод дал положительные результа-



Финский танкист у трофейного Т-26. Варкаус, март 1940 года.  
Нанесенный на машину бело-голубой камуфляж был экспериментальным  
и в финской армии распространения не получил.

ты, так как все время своевременно удовлетворялись заявки танкистов на подавление артогня противника и начальники были в курсе боевой обстановки.

Для управления танками во время боя командиры подразделений активно использовали радио. Переговоры осуществлялись при помощи закодированной условными сигналами таблицы, составленной из необходимых для боя фраз и обозначений (например, танки назывались конями, пехота — винтовками, горючее — водой и т.д.).

Хорошо было налажено снабжение 20-й танковой бригады: батальоны, по несколько дней находясь в боях, в течение всей войны не имели перебоев в получении всего необходимого, несмотря на загруженность дорог в тылу и пробки на них.

Несколько слов о бытовых условиях танкистов на Карельском перешейке. В условиях суровой морозной зимы, при отсутствии жилья далеко не всегда удавалось найти ночлег в землянке или в специально утепленном автофур-



Жители Ленинграда приветствуют танкистов 20-й тяжелой танковой бригады, возвращающихся с Карельского перешейка в место постоянной дислокации. 24 апреля 1940 года. На фото машина выпуска 1939 года с клепано-сварным корпусом.

гоне. В танке же было слишком тесно, при выключенном двигателе слишком холодно, а при работающем можно было утورеть. Однако танкисты нашли выход: брезент, которым укрывали танк от непогоды, спускали с орудийной башни так, чтобы он образовывал навес над броней моторного отделения. Для отопления своей «палатки» экипаж использовал горячий воздух, отбрасываемый от двигателя: с помощью специального щитка его направляли внутрь брезентового навеса. Иногда в «палатку» проводили освещение, используя лампочки с питанием от танковых аккумуляторов. С помощью тех же брезентов делали себе баню — палатку натягивали прямо на снегу или на льду, сооружали теплый пол из соломы, хвойных веток и досок, вместо печки использовали бочки из-под бензина, а воду наливали в цинковые ящики из-под патронов.

Командование Красной Армии высоко оценило роль 20-й танковой бригады в прорыве «линии Маннергейма» — в апреле 1940 года Указом президиума Верховного Совета СССР бригаду наградили орденом Боевого Красного Знамени. За мужество и героизм 21 танкист был удостоен звания Героя Советского Союза, а 613 человек наградили орденами

и медалями, из них: орденом Ленина — 14, орденом Боевого Красного Знамени — 97, орденом Красной Звезды — 189.

Потери бригады в личном составе за все время боев составили 564 человека — 169 убитыми, 338 ранеными и 57 пропавшими без вести.

Во время боевых действий на Карельском перешейке танки Т-28 использовались как раз для того, для чего их и создавали — для поддержки войск при прорыве сильно укрепленных позиции противника. Несмотря на то что эти машины проектировались по требованиям начала 1930-х годов, они показали себя с самой лучшей стороны. Т-28 превосходили все остальные танки по проходимости — на второй передаче они свободно передвигались по снегу глубиной 80–90 см, лучше преодолевали рвы, эскарпы и другие препятствия.

Однако, несмотря на более толстую броню (опять же по сравнению с Т-26 и БТ), первые же бои показали, что Т-28, как Т-26 и БТ, уязвимы для огня имевшихся на вооружении финской армии 37-мм противотанковых пушек шведской фирмы «Бофорс» (справедливости ради стоит отметить, что к началу войны у финнов имелось всего 112 таких орудий,



Жительница Ленинграда дарит цветы экипажу танка Т-28 «Андрей Жданов» 20-й тяжелой танковой бригады. 24 апреля 1940 года.

большая часть которых находилась на Карельском перешейке). Поэтому для усиления бронезащиты в начале 1940 года небольшое количество Т-28 было частично экранировано — дополнительными броневыми листами защищались передний лобовой лист, щиток механика-водителя, малые башни, передняя часть большой башни.

Бои в Финляндии показали, что Т-28 является надежной и ремонтпригодной машиной, несмотря на суровые географические и климатические условия эксплуатации, артиллерийские обстрелы и минные поля. Об этом можно судить по следующим цифрам.

К началу войны (30 ноября 1939 года) в 20-й танковой бригаде имелось 105 Т-28. В ходе боевых действий на пополнение прибыло с Кировского завода 67 новых танков выпуска 1939—1940 годов, таким образом, общее количество Т-28, участвовавших в советско-финляндской войне, составляет 172 машины. Теперь посмотрим статистику потерь (см. таблицу).

<i>Сведения о потерях танков Т-28 20-й тяжелой танковой бригады в ходе советско-финляндской войны.</i>			
<b>Причины потерь</b>	<b>с 30 ноября 1939 года по 11 февраля 1940 года</b>	<b>с 11 февраля по 13 марта 1940 года</b>	<b>Всего потерь</b>
От артогня	80	75	155
Подорвалось на минах и фугасах	38	39	77
Сгорело	23	7	30
Утонуло в болотах и озерах	10	11	21
Захвачено противником	2	—	2
Вышло из строя по техническим причинам	107	90	197
<b>Итого потерь</b>	<b>260</b>	<b>222</b>	<b>482</b>





Жители Ленинграда приветствуют танкистов 20-й тяжелой танковой бригады, возвращающихся с Карельского перешейка в место постоянной дислокации. 24 апреля 1940 года. На фото машина выпуска 1938 года со сварным корпусом и дополнительным бронированием щитка механика-водителя.

Из 482 потерянных танков в ходе боев было восстановлено 386, что составит 80 % потерь. Кроме того, легко заметить, что каждый участвовавший в войне Т-28 восстанавливался как минимум дважды (по документам, некоторые машины ремонтировались в ходе боев до 5 раз!) и снова шел в бой. Из общего числа потерь безвозвратные (то есть не подлежащие восстановлению) составили всего 32 танка Т-28 — 30 сгоревших и 2 машины, захваченные финнами, — то есть всего около 7%.

Такое положение дел объясняется не только успешной работой ремонтно-восстановительного батальона бригады, но и близостью Кировского завода, выпускавшего Т-28. Завод в течение всей войны бесперебойно снабжал танкистов необходимым количеством запасных частей, а также выделял в помощь ремонтникам бригады группу опытных рабочих с необходимым оборудованием. Это подтверждает то, что при нормальном грамотном обслуживании и обеспечении запасными частями танк Т-28 являлся надежной боевой машиной, даже при эксплуатации в особо тяжелых условиях.

## Уроки боев в Финляндии

Как уже говорилось, в ходе советско-финляндской войны стало ясно, что броня танков Т-28 не защищает их от огня малокалиберной противотанковой артиллерии. Поэтому остро встал вопрос о повышении защищенности этих боевых машин. Выход был найден простой и очевидный: экранировать Т-28, то есть на основную броню приварить дополнительные броневые плиты. Эта работа началась с 1 января 1940 года, и планировалось 16 экранированных машин отправить на фронт уже 16 февраля. Однако экранированные танки ушли в войска только 26 февраля, причем они имели частичную экранировку — дополнительной 25—30-мм броней защищались башни и лобовая часть корпуса. В докладе об использовании экранированных танков в боевых условиях, датированном 3 марта 1940 года, говорилось:

«Экранировка танков дала в основном положительный результат. Участие экранированных машин в боях показало, что их броня не пробивается 37—40-мм противотанковыми орудиями. Но так как экранировались в основном башни и лобовая часть корпуса, противник через несколько дней учел это обстоятельство и стал вести огонь по незащищенным экранировкой местам. Поэтому необходимо усиление бронирования со всех сторон».



Экранированные танки Т-29 на Красной площади. Москва, 7 ноября 1940 года.  
Обращают на себя внимание небольшие красные звезды на башенках  
и передних листах корпуса танков.

В середине февраля 1940 года Кировский завод получил дополнительный заказ на усиление бронирования еще 30 танков Т-28. На них предполагалось провести уже полную экранировку. Несмотря на ударный темп работ, большая часть полностью экранированных машин покинула заводские цеха уже после окончания войны. Всего к июлю 1940 года дополнительную бронезащиту получили 54 танка, из них полную экранировку — 18, частичную экранировку (в документах Кировского завода называется «малой») — 36. Из этого количества два Т-28 с полной экранировкой были разбиты в ходе боев и списаны с вооружения, а 18 частично экранированных танков в течение июня 1940 года были заэкранированы полностью.

11 июня 1940 года на Кировском заводе состоялось совещание конструкторов СКБ-2 и представителей военной приемки по вопросу «окончательного утверждения чертежей на экранировку корпуса Т-28». В протоколе этого совещания говорилось:



Экранированные танки Т-28 на параде в честь 23-й годовщины Октябрьской революции. Ленинград, 7 ноября 1940 года.

«Большая башня танка экранируется броней в 30 мм, малая башня — спереди 20 мм, сзади — 15 мм, лобовой лист малой башни — 30 мм, шаровая установка пулемета — 30 мм, лобовой лист корпуса 20 мм, наклонный передний лист корпуса 20 мм, боковые стенки фонаря механика-водителя — 30 мм, щиток механика-водителя — 20 мм, корма корпуса — 30 мм, борта выше крыльев — 30 мм, днище передней части до моторного отделения — 15 мм, ящики для дымбаллонов — 20 мм. Экранировку бортов корпуса ниже крыльев ставить 10 — 20 мм в зависимости от расстояния от борта до гусениц. Ориентировочный вес экранировки — 4040 кг.

Примечание. Кроме того, для подготовки к последующей экранировке партии машин разработать в чертежах полную экранировку корпуса и башен с толщиной экрана в 40 мм и представить их на утверждение в АБТУ РККА». (Сведениями о том, экранировались ли танки Т-28 броней толщиной в 40 мм, автор не располагает, но на имеющихся фотографиях экранированных Т-28 такой вариант не встречается).

5 июня 1940 года было подписано постановление Совета народных комиссаров и ЦК ВКП(б) № 973366сс, соглас-



По Красной площади проходит экранирование танки Т-28.  
Москва, 7 ноября 1940 года.

но которому Кировский завод совместно с Ижорским должны были до конца года заэкранировать полной экранировкой 100 танков Т-28. Из них 85 танков поступали из воинских частей, а 15 из числа находившихся в ремонте на Кировском заводе.

24 сентября 1940 года военпред АБТУ КА на Кировском заводе военный инженер 2-го ранга А. Шпитанов докладывал о ходе работ:

«1 и 30 июня 1940 года бронетанковое управление Красной Армии подало на завод первую партию танков в количестве 44 шт. Из них заэкранировано и отправлено в войска 36 и 8 танков оставлены на заводе для производства капитального ремонта с последующей экранировкой.

В счет постановления Правительства заэкранировано 12 танков, находящихся в ремонте на заводе и два новых танка выпуска 1940 года, т.е. на 22 августа в счет постановления Правительства заэкранировано 50 Т-28.

Кроме того, с 1 января 1940 года по договору с Кировским заводом на капремонт (до постановления Правительства) отремонтировано и заэкранировано 26 танков Т-28



По Красной площади проходит экранированные танки Т-28. Москва, 7 ноября 1940 года.  
Хорошо видна конструкция бронировки.

и таким образом с 1 января по 22 августа 1940 года заэкранировано 76 танков.

В начале августа с.г. из Киевского Особого военного округа подана на завод вторая партия Т-28 в количестве 55 штук не требующих ремонта, из которых 5 танков были отправлены без экранировки в в/ч Ленинградского военного округа для укомплектования, а 50, подлежащих экранировке, распределены: 25 оставлены на Кировском заводе и 25 переданы на хранение в 1-й мехкорпус. До настоящего времени работы по экранировке не развернуты.

Небезынтересно привести выдержки из документа, озаглавленного «Годовой отчет о работе военной приемки на Кировском заводе за 1940 год» и подписанного военпредом А. Шпитановым.

«По танкам Т-28.

В 1940 году по договору 4-093 было изготовлено 12 танков. На изготовление указанного количества был израсхо-

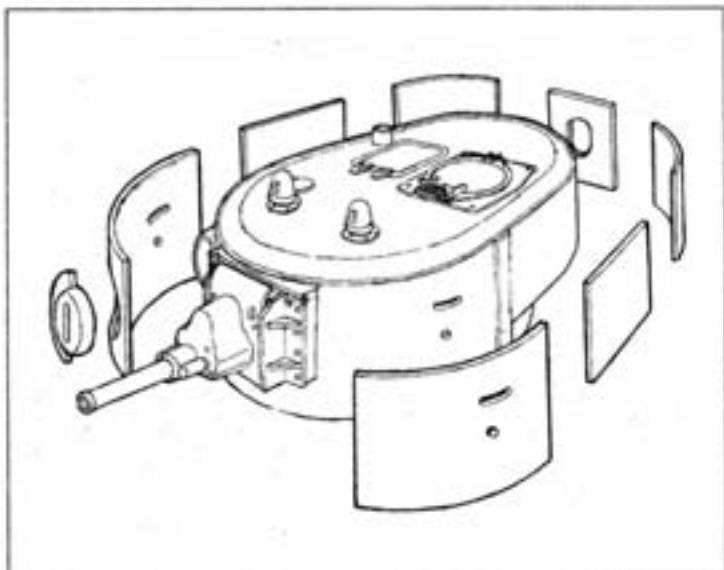


Схема экранировки большой башни танка Т-28.

дован существующий задел 1939 года как по узлам и деталям, так и по корпусам Ижорского завода.

На основании указаний помощника начальника АБТУ КА полковника Панфилова военной приемкой было предъявлено требование заводу об экранировке бортов Т-28 над крылом в области бензобаков 20-мм броней и усиления днища и передней части корпуса путем наложения листов 13–15 мм. Указанная работа получила наименование «Частичная экранировка».

В процессе капитального и аварийного ремонта было заэкранировано частичной экранировкой Т-28 28 единиц.

В дальнейшем был поставлен перед заводом вопрос о полной экранировке Т-28 30-мм броней по бортам, корме, носовой части и большой башни, а остальных деталей — 10–20 мм. До Правительственного задания было заэкранировано 29 танков. В счет Правительственного решения был заэкранирован на 1 февраля 1941 года 71 танк.

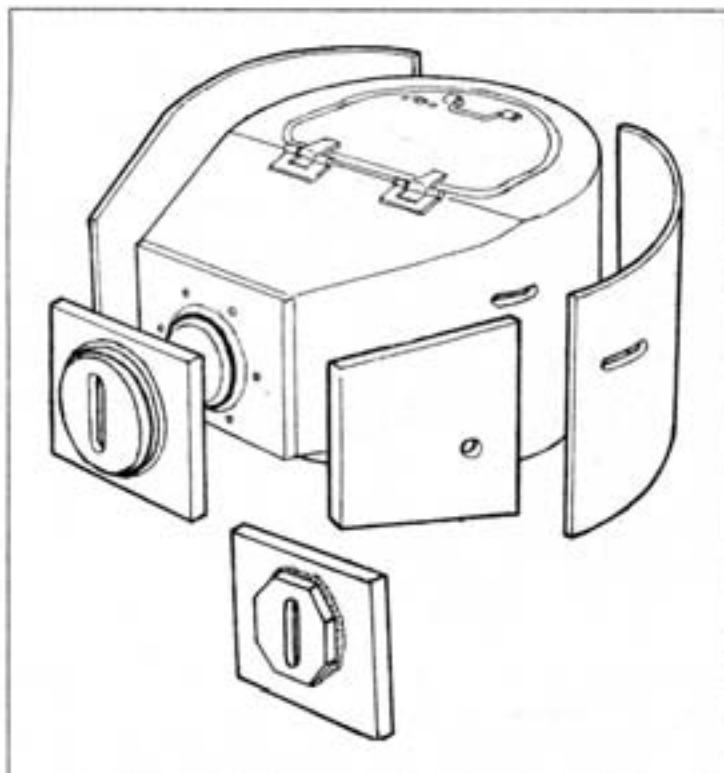


Схема экранировки малой башни танка Т-26 с различными вариантами бронирования шаровой установки пулемета — ранней круглой (весна — лето 1940 года) и поздней шестигранной (осень 1940 года).

Для производства этих работ по линии Кировского и Ижорского заводов был создан производственный участок в Турбинном цехе Кировского завода, который обеспечил его необходимым спецоборудованием.

В июне (1940 года. — *Прим. автора*) на этих работах было занято 120 человек рабочих и техперсонала. К этому времени все танки, которые были переданы из ЛВО в количестве 44 единиц были заэкранированы, из них около 10 штук были капитально отремонтированы. Завод присланные



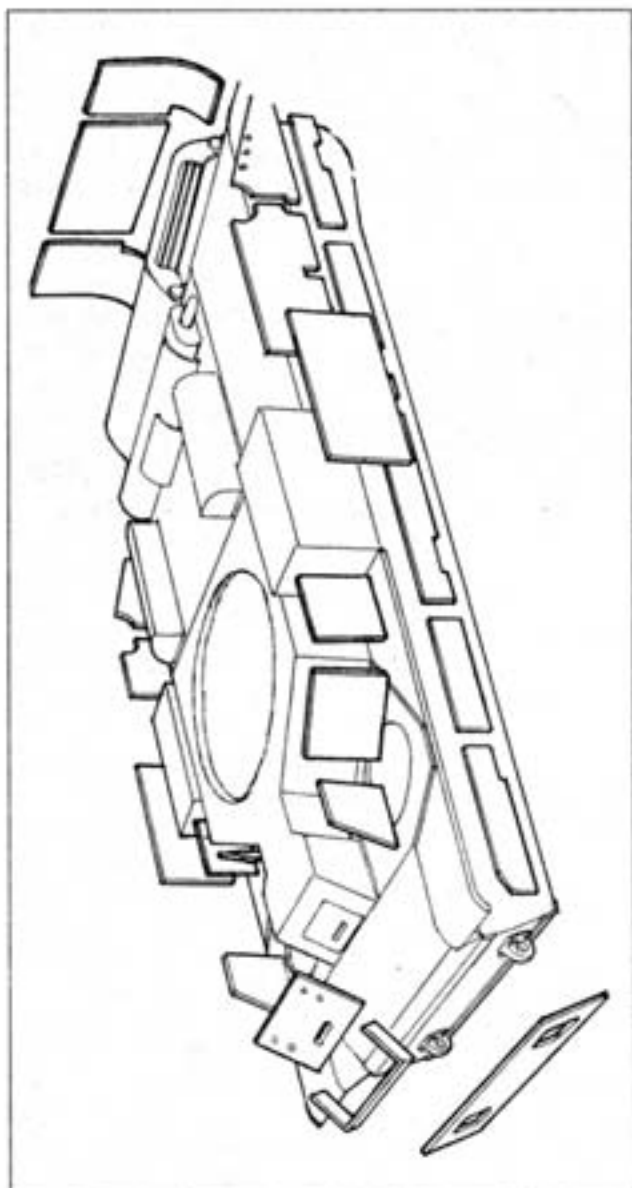


Схема бронировки корпуса танка Т-26.

танки не обязан был ремонтировать, так как войсковые части должны были присылать вполне исправные танки боевого парка.

Из КОВО машины в количестве 50 штук на экранировку своевременно не прислали, по этой причине рабочие в июне — июле много стояли на простое. Держать рабочих в этом состоянии было нельзя, и в начале августа организация по экранировке в основном была распущена, рабочих переключили на серийные работы, а оборудование было передано в другие цеха. Оставили незначительное количество рабочих для доделок и окончания капремонта на экранированных танках. Завод посчитал, что работа по экранировке закончена, к тому же Правительственные сроки исполнения работ по экранировке 100 танков в августе заканчивались.

Во второй половине августа на Кировский завод прибыл эшелон с 50 танками Т-28, завод категорически отказался их разгружать, мотивируя, что работа по экранировке Т-28 закончена, исполнители и оборудование заняты на КВ. По настоянию военной приемки танки были разгружены, но принять их завод отказался. Охрану танков пришлось обеспечивать силами экипажей, которые прибыли вместе с ними. Позже по указанию начальника БТУ КА т. Коробкова все 50 танков были сданы на хранение в ЛВО, из них 25 единиц отправлены с завода в 1-й мехкорпус, г. Псков, и 25 единиц оставлены на заводе в ожидании экранировки.

Последние 20 танков требуют среднего и капитального ремонта. Договор с заводом есть, для этого решено использовать все годные детали и узлы с разобранных танков. В помощь заводу по восстановлению танков военпред добился помощи прибывшей из 1-го мехкорпуса ремонтной бригады в 11 человек. На данное время в ожидании экранировки осталось 9 танков. Часть танков из числа 25 отправленных на хранение в 1-й мехкорпус, оставлена на месте. Эти танки имеют цементованные корпуса (примерно 10 штук).

Столь медленный ход работ объясняется довольно просто: во-первых, завод был загружен программой производства новых тяжелых танков КВ, а во-вторых еще 28 мая



Немецкий солдат у подбитого экранированного танка Т-28 с пушкой КТ-28.  
Украина, лето 1941 года.

1940 года принимается постановление СНК и ЦК ВКП(б) № 885330сс, в котором говорилось:

«На Кировском заводе производство танков Т-28 (изготовление, ремонт, производство запасных частей и т.д.) полностью прекратить с 1 июня 1940 года.

Таким образом, постановление СНК и ЦК ВКП(б) о проведении экранировки полностью противоречило документу о прекращении изготовления и ремонта Т-28. Вполне понятно, что Кировский завод очень неохотно отвлекал силы и средства, необходимые для серийного производства нового, значительно более сложного танка КВ, для экранировки снятых с производства Т-28.

Тем не менее хотя и медленно, но данная работа шла. В справке об экранировке Т-28, датированной 1 ноября 1940 года, говорилось:

«До постановления Правительства с 1 января по 1 июня 1940 года заэкранировано:

а) в счет договора № 4093 от 24 января 1940 года новых танков выпуска 1940 года (задел 1939 года) — 2;



Экранированный танк Т-28, брошенный из-за поломки летом 1941 года.  
Хорошо видна экранировка кормы корпуса и лока для доступа к трансмиссии.  
Район Ленинграда, осень 1941 года.

б) после капитального ремонта — 27 (1 отправлен в НА-ТИ без башен для установки моста (ИТ-28. — *Прим. авто-ра*), 2 списаны с вооружения и 1 находится в капитальном ремонте); всего 29 танков.

В счет постановления Правительства (с 1 июня 1940 го-да):

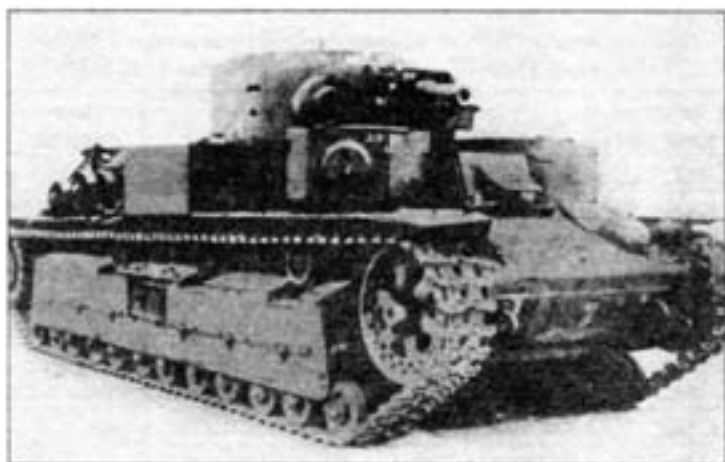
а) заэкранировано по договору № 4504 — 41 шт. (35 до 1 октября и 6 в октябре), из них 6 машин, заэкранирован-ных в октябре, не приняты военной приемкой по неисправ-ностям агрегатов;

б) заэкранированы после капремонта и засчитаны в счет постановления Правительства — 16 шт. (13 до 1 октя-бря и 3 в октябре);

всего 51 танк.

Итого к 1 ноября 1940 года заэкранировано полностью 86 машин, кроме того, находятся в процессе экранировки 6 танков».

Всего же, согласно «Отчету о выполнении плана воен-ных заказов за 1940 год», Кировский завод произвел пол-



Экранированный танк Т-28 выпуска до 1936 года с пушкой КТ-28. Германия, 1941 год. Эта машина была захвачена немцами летом 1941 года и испытывалась ими на полигоне в Куммерсдорфе, на корпусе и башке видны проставленные немцами толшины брони.

ную экранировку на 103 Т-28, частичную на 28 часть из них впоследствии получила полную).

Из приведенной таблицы видно, что большая часть экранированных танков Т-28 поступила в 1-й механизированный корпус (1 и 3-я танковые дивизии), около 15 % в части Киевского Особого военного округа (4 и 15-й мехкорпуса) и лишь две машины в части Западного Особого военного округа.

Однако не все танки подвергались экранировке. Так, 7 марта 1941 года ГБТУ КА направило в адрес начальника АБТВ КОВО генерал-майора Моргунова следующее письмо:

«Доводим до Вашего сведения, что из числа 55 Т-28, прибывших из КОВО на Кировский завод для экранировки, 11 машин с корпусами из цементованной брони отправлены обратно не экранированными (кроме 10 ранее отправленных). Проведенные испытания показали, что экранировка цементованной брони не дает качественного сварного шва, а при обстреле основная броня дает трещины и отколы на больших участках».

*Перечень машин с полной экранировкой, отправленных с Кировского завода в войска по состоянию на 1 ноября 1940 года.*

Заводской номер танка	Откуда прибыл	Куда отправлен	Дата отправки
1663	ЗапОВО 21 тгбр	ЛВО 20 тгбр	февраль
К-180	ЗапОВО 21 тгбр	ЛВО 20 тгбр	февраль*
С-840	ЛВО 20 тгбр	ЛВО 20 тгбр	февраль
1668	ЗапОВО 21 тгбр	ЛВО 20 тгбр	февраль
1656	ЗапОВО 21 тгбр	ЛВО 20 тгбр	февраль
С-900	ЗапОВО 21 тгбр	ЛВО 20 тгбр	февраль
1667	ЗапОВО 21 тгбр	ЛВО 20 тгбр	февраль
С-880	ЗапОВО 21 тгбр	ЗапОВО 21 тгбр	май
1567	СТГУ**	в капремонте на заводе	—
С-750	КОВО 10 тгбр	ЛВО 20 тгбр	февраль
К-060	ЗапОВО 21 тгбр	ЛВО 20 тгбр	февраль
К-420	КОВО 10 тгбр	ЛВО 20 тгбр	февраль
К-460	КОВО 10 тгбр	ЛВО 20 тгбр	февраль
1638	ЛВО 20 тгбр	НАТИ	март***
С-230	ЛВО 20 тгбр	ЛВО 20 тгбр	апрель
С-970	ЛВО 20 тгбр	ЛВО 20 тгбр	апрель
1571	ЛВО 20 тгбр	ЛВО 20 тгбр	апрель
К-100	КОВО 10 тгбр	КОВО 10 тгбр	май
Д-1050*	ЛВО 20 тгбр	ЛВО 20 тгбр	апрель
К-490	КОВО 10 тгбр	КОВО 10 тгбр	май
Е-890	ЛВО 20 тгбр	ЛВО 20 тгбр	апрель
1644	КОВО Ютгбр	КОВО10 тгбр	май
1672	ЛВО 20 тгбр	ЛВО 20 тгбр	май
1649	КОВО 10 тгбр	КОВО10 тгбр	май
35063	ЗапОВО 21 тгбр	ЛВО 20 тгбр	май
С-940	ЗапОВО 21 тгбр	ЗапОВО 21 тгбр	май
350544	ЛВО 20 тгбр	ЛВО 20 тгбр	февраль
363256	Новая, выпуска 1940 г.	ЛВО 20 тгбр	февраль

Заводской номер танка	Откуда прибыл	Куда отправлен	Дата отправки
363257	Новая, выпуска 1940 г.	ЛВО 20 тбр	февраль
С-810	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
1646	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
362279	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
362266	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
350512	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
Д-900	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
Д-840	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
Д-1000	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
350528	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
Д-850	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
350519	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
350525	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
Д-940	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
350555	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
350532	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
Д-1090	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
350505	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
350509	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
362265	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
362269	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
362280	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
1558	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
362255	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
350543	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
350557	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
Д-990	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
Д-1070	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
362286	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
362282	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
362277	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль

Заводской номер танка	Откуда прибыл	Куда отправлен	Дата отправки
1584	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
С-940	ЛВО20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
Е-930	ЛВО20тбр	ЛВО 1 мк	июль
350520	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
1673	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
362293	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	август
362256	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	август
362291	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	август
350552	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
362289	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
362254	ЛВО20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
362263	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
350542	ЛВО20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
1670	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
350502	ЛВО 20 тбр	ЛВО 1 мк	июль
Е-660	КОВО 10 тбр	КОВО ст. Злочев	25 октября
Е-610	КОВО 10 тбр	КОВО ст. Злочев	25 октября
Д-400	КОВО 10 тбр	КОВО ст. Злочев	25 октября
Д-630	КОВО 10 тбр	КОВО ст. Злочев	25 октября
Д-510	КОВО 10 тбр	КОВО ст. Злочев	25 октября
Д-610	КОВО 10 тбр	КОВО ст. Злочев	25 октября
1629	КОВО 10 тбр	КОВО ст. Злочев	25 октября
Д-390	КОВО 10 тбр	КОВО ст. Злочев	25 октября
* Танки К-180 и Д-1050 были списаны с вооружения.			
** Отправлен для установки моста – ИТ-28.			
*** Саратовское танко-техническое училище.			



## **В огне Великой Отечественной**

С началом формирования в Красной Армии механизированных корпусов летом 1940 года и переходом автобронетанковых войск на новую организацию все танковые бригады постепенно расформировывались, а их кадры и материальная часть поступали на укомплектование новоформируемых танковых дивизий. Не были исключением и тяжелые танковые бригады.

Так, на базе 20-й Краснознаменной тяжелой танковой бригады сформировали 1-ю Краснознаменную танковую дивизию 1-го механизированного корпуса. Кроме того, часть танков Т-28 20-й бригады передали в состав 3-й танковой дивизии того же мехкорпуса. Танки 10-й тяжелой танковой бригады поступили на вооружение 8-й танковой дивизии 4-го мехкорпуса и 10-й танковой дивизии 15-го мехкорпуса, а часть боевых машин 21-й тяжелой танковой бригады — 5-й танковой дивизии 3-го мехкорпуса. Правда, к началу войны довольно большое количество Т-28 требовало ремонта, а так как производство запасных частей к ним было прекращено в июне 1940 года, а запас ранее выпущенных почти полностью истощился, ремонтировать танки было нечем. Например, в докладе о ходе формирования 5-й танковой дивизии, датированном 4 августа 1940 года, сказано: «Средних танков Т-28 прибыло с 26-м батальо-



Подбитый танк Т-28 из состава 5-й танковой дивизии.  
Район Аликуса, июнь 1941 года.

ном 21-й танковой бригады 30 штук, из них 23 требуют среднего ремонта. Запасных частей к ним совершенно нет».

Вопрос о том, сколько танков Т-28 находилось в войсках к началу Великой Отечественной войны, обсуждался неоднократно, как в различных печатных источниках, так и в интернете. Особенно много вопросов вызывали танки Т-28 Западного Особого военного округа. Однако к единому мнению исследователи так и не пришли.

Здесь следует дать некоторые пояснения. Дело в том, что количественный и качественный учет бронетанковой техники велся по специальной форме № 151 в соответствии с приказом Народного комиссара обороны (НКО) СССР № 15 от 10 января 1940 года, вводившим в действие с 1 апреля 1940 года «Наставление по учету и отчетности в Красной Армии». Согласно этому наставлению предусматривалось деление всего имущества по качественному состоянию на следующие категории:

1-я категория — новое, не бывшее в эксплуатации, отвечающее требованиям технических условий и вполне годное к использованию по прямому назначению;



Немецкие солдаты осматривают подбитый Т-28 5-й танковой дивизии.  
Это та же машина, что и на предыдущем фото.

2-я категория — бывшее (находящееся) в эксплуатации, вполне исправное и годное к использованию по прямому назначению. Сюда же относится имущество, требующее войскового ремонта;

3-я категория — требующее ремонта в окружных мастерских (средний ремонт);

4-я категория — требующее ремонта в центральных мастерских и на заводах (капитальный ремонт). Танки, уже отправленные на заводы и рембазы, из списков частей не исключались, а показывались в этой графе знаменателем;

5-я категория — негодное (в сводную ведомость по форме № 151 не включались).

В 1940 году сведения по форме № 151 направлялись из военных округов в ГБТУ КА дважды — по состоянию на 1 июля и 15 сентября, а также на 1 января 1941 года. Однако новая система учета до конца так и не была отработана вплоть до начала Великой Отечественной войны. Правда, существовали и промежуточные сводки (например, на 1, 12 марта, 23—30 апреля, 1 мая, 1 июня 1941 года), но полной картины они, к сожалению, не дают.



Танки Т-26 из состава 5-й танковой дивизии 3-го механизированного корпуса, вышедшие из строя по техническим неисправностям и подорванные своими экипажами. Район Адыгуса, июнь 1941 года.

О том, какие проблемы возникали при учете боевых машин по военным округам, можно узнать из приводимого ниже документа, датированного 24 апреля 1941 года:

«Объяснительная записка к сведениям о состоянии парка боевых машин по состоянию на 1 января 1941 года.

1. Сравнивая наличие боевых машин с количеством, выпущенным заводами промышленности, выявлены следующие расхождения...

2. Проведенный переучет на 1 января 1941 года и вторичный запрос округов по уточнению переучета существенных изменений в данных наличия не изменил.

Наличие находящихся боевых машин в ремонте по состоянию на 1 января 1941 года учтено полностью. Одновременно учтены все машины, находящиеся вне округов (заводы, институты и др.).

3. Поднятый архивный материал с 1929 года по учету спецотправлений и списанию боевых машин существенно изменения в уменьшении недостачи не дал, так как списания боевых машин до 1936 года не велось...

4. В свое время УММ – АБТУ КА были переданы боевые машины в войска НКМФ и НКВД, а также организациям ОСОАВИАХИМа СССР, данная передача в документах не найдена...



Те же танки, что и на предыдущем фото, вид сзади.  
Сквозь открытые жалюзи виден сорванный взрывом вентилятор.

<...>7. Не полностью учтены машины, находящиеся на складах центральных управлений НКО (например, военсклад № 136, Кубинка, УВХЗ), центральные управления по этому вопросу запрашиваются.

8. Несоответствие по типам машин надо полностью отнести к недостаточному учету войсковыми частями, так как общее количество по отдельно взятой марке в целом даст меньшую цифру расхождения, чем по типам машин.

9. Часть недостатков также надо отнести и к неточному учету, проведенному окрдами на 1 января 1941 года. Это вызвано тем, что директива по переучету, спущенная 1-м отделом ГБТУ КА, в округах была понята неправильно. Часть округов совершенно не учитывала машины, находящиеся на окружных складах (КОВО, ЗапОВО, ПриВО, СибВО и др.) и гарнизонных мастерских, например ЛВО.

Кроме того, округа директиву полностью не выполнили, так как машины спустя 2-3 месяца после переучета, поступая в ремонт на заводы промышленности и рембазы НКО, как правило, не имеют отметок в формулярах о проведенном переучете на 1 января 1941 года (КОВО, ОдВО, ПриВО, САВО, ЛВО), что вносит громадную путаницу в переучетные данные и не дает полного наличия, а также вызывает громадную переписку с окрдами.



Брошенный из-за потери гусеницы на шоссе Белосток – Слоним танк Т-28.  
Июль 1941 года. Машина входила в состав 6-го мехкорпуса.

Вывод. 1. Необходимо к очередному переучету по состоянию на 1 июля 1941 года дать округам также указания по переучету, которые бы исключили возможность повторения ошибок переучета на 1 июля 1940 года, на 15 сентября 1940 года и на 1 января 1940 года.

2. По получении данных переучета на 1 июля 1941 года от округов, так и данных от НКВД, ОСОАВИАХИМа и ЦУ НКО, провести окончательную обработку учетного материала и принять решение о машинах, числящихся в графе недостач.

Начальник 4 отдела БТУ КА военинженер 2-го ранга /Селезнев/

Начальник 2 отделения 4 отдела БТУ КА майор /Синицын/.

Тем не менее некоторые выводы и подсчеты наличия танков Т-28 к началу Великой Отечественной войны на основании различных сводок за 1941 год сделать можно.

Так, согласно «Сведениям о состоянии парка боевых машин по состоянию на 1 января 1941 года» (сводная таблица по РККА) в военных округах имелось следующее количество танков Т-28: МВО – 8, ЛВО – 88, КОВО – 177, ЗапОВО – 53 (плюс одна учебная), ПриБОВО – 57, ПриВО – 7, всего 390.



Рз.КрпW 35(т) 6-й танковой дивизии вермахта проходит мимо брошенного танка Т-28 2-й танковой дивизии 3-го мехкорпуса. Июнь 1941 года.

На рембазах наркомата обороны и заводах промышленности имелось Т-28: обезличенные (подлежащие списанию с учета) – 40, КОВО – 38, ЗапОВО – 9 и ПриВО – 2, всего 89.

Кроме того, числилось вне округов 4 танка Т-28 (1 – НИБТ полигон в Кубинке, 2 – завод № 92 в Горьком и 1 – завод № 174 в Ленинграде. Таким образом, всего по учету проходило 484 танка Т-28, что, скорее всего, близко к истине, если считать 503 выпущенных танка и 32 потерянные машины во время советско-финляндской войны.

По данным, предоставленным военными округами на 1 января 1941 года, можно получить более подробную информацию о наличии и состоянии танков Т-28.

Так, в Киевском Особом имелось 177 штук, из них 148 машин 2-й категории, 28 – 3-й и 1 – 4-й. По годам выпуска распределялись следующим образом: 1934 года – 8, 1935-го – 4, 1936-го – 40, 1937-го – 12, 1938-го – 41, 1939-го – 66 и 1940-го – 5. Из этого количества 91 машина была вооружена пушкой Л-10.

Западный Особый: 53 танка Т-28, из них 16 машин – 2-й категории, 30 – 3-й и 7 – 4-й. По годам выпуска они распределялись так: 1935 год – 3, 1936-й – 18, 1937-й – 15,



Заминированный Т-28, подбитый в районе Красногвардейска.  
Август 1941 года. На броне видно не менее пяти снарядных попаданий  
калибра 37–50 мм, но ни одной пробоины.

1938-й – 16 и 1939-й – 1. По документам все танки были вооружены пушками КТ-28. Количество танков с пушкой Л-10 в ведомости не указано.

Прибалтийский Особый: 57 танков Т-28, из них 22 – 2-й категории, 29 – 3-й и 6 – 4-й. По годам выпуска распределялись следующим образом: 1 – 1933 года, 2 – 1935-го,





Немецкие солдаты осматривают экранированный Т-28  
8-й танковой дивизии 4-го мехкорпуса, брошенный экипажем.  
Юго-Западный фронт, Жолтва, июль 1941 года.

5 — 1936-го, 17 — 1937-го, 29 — 1938-го и 3 — 1939-го. Все танки с пушками КТ-28.

Ленинградский: 88 танков Т-28, из них 68 — 2-й категории, 7 — 3-й и 13 — 4-й. По годам выпуска: 5 — 1934 года, 10 — 1936-го, 4 — 1937-го, 12 — 1938-го, 22 — 1939-го и 35 — 1940-го (видимо, к машинам 1940 года выпуска отнесены танки, проходившие ремонт и экранировку в 1940 году. — *Прим. автора*). Из них 74 танка Т-28 были вооружены пушками Л-10.

Московский: 8 танков Т-28, из них 5 машин 2-й категории, 1 — 3-й и 2 — 4-й. По годам выпуска они распределялись так: 1936 год — 5, 1937-й — 1, 1938-й — 1 и 1939-й — 1. Из них 1 Т-28 вооружен пушкой Л-10.

Приволжский: 12 танков Т-28, из них 2 — 2-й категории и 10 — 3-й. По годам выпуска: 1935 год — 2, 1937-й — 5, 1938-й — 4 и 1940-й — 1. Из них 3 танка были вооружены пушками Л-10. Все Т-28 Приволжского военного округа находились во 2-м Саратовском бронетанковом училище.



Тот же танк Т-28, что и на предыдущем фото. Эту машину смогли остановить только перебив гусеницу.

Что касается Западного Особого военного округа, то к весне 1941 года ситуация с Т-28 выглядела следующим образом. 12 марта начальник автобронетанкового отдела ЗапОВО направил в ГБТУ КА следующее письмо:

«...В Вашей ведомости в графе 5 машины, находящиеся в капитальном ремонте, указаны неверно и не соответствуют действительности, так как эти сведения не округа, а вероятно взяты по данным военпредов. К примеру, у Вас за ЗапОВО числится 24 Т-28 в ремонте, когда их находится только 5 (Киев, ремзавод № 7). Это есть ошибка военпреда, который все Т-28 числит за ЗапОВО, тогда как 21-я танковая бригада расформирована и убыла в два округа, в ЗапОВО и ПрибОВО, и в округе (Западном Особом. — *Прим. автора*) всего осталось только 58 Т-28 и 1 учебная железная (с корпусом и башнями из неброневой стали. — *Прим. автора*). Больше в ЗапОВО Т-28 не числится и их нет».

Таким образом, по состоянию на 12 марта 1941 года в ЗапОВО имелось 54 Т-28 (включая железный), и еще 5 танков находилось на ремонте в Киеве.



Оставленный из-за технических поломок танк Т-28 с бортовым номером 70. Украина, лето 1941 года. Возможно, этот танк из состава 16-го мехкорпуса.

Согласно «Сводной ведомости обеспеченности боевыми и вспомогательными машинами и их техническом состоянии» на 15 апреля 1941 года за войсковой частью 9325 (4-я танковая дивизия 6-го мехкорпуса) числилось 30 Т-28, из них 15 танков – 2-й категории, 13 – 3-й и 2 – 4-й, а за войсковой частью 8995 (7-я танковая дивизия 6-го мехкорпуса) – 28 танков Т-28, из них 20 танков – 2-й категории, 4 – 3-й и 4 – 4-й. Кроме этих 28 машин в 7-й дивизии числился и один железный (учебный) Т-28. Не совсем понятно, прибыли ли к началу Великой Отечественной войны в ЗапОВО 5 Т-28, находившиеся на ремонте в Киеве. Весьма вероятно, что нет, так как с ремонтом этих танков имелись проблемы. Например, «Отчет по командировке комиссии ГБТУ КА в КОВО», датированный 28 апреля 1941 года и содержащий информацию о работе ремонтных баз и складов округа, содержал следующую информацию:

«Рембаза № 7. План за 1-й квартал не выполнен, вместо 209 машин выполнено 194, отгружено в части 48...

Машина Т-28. Запущено в производство 21 единица, все находятся в различной стадии работ, закончена ремон-

том 1 машина. Выпуск танков лимитируется рядом деталей, которые отсутствуют на складах округа. При нормальном снабжении необходимыми деталями рембаза сможет дать в мае месяце 5–7 машин Т-28».

Согласно последней предвоенной сводке по состоянию на 1 июня 1941 года военные округа имели следующее количество Т-28 (см. таблицу).

Как видно из таблицы, количество танков в некоторых военных округах изменилось по сравнению с 1 января 1941 года. Особенно заметно их число выросло в КОВО — на 38 машин. Это связано с отправкой в округ ремонтных танков с Кировского завода.

Исходя из приведенной таблицы, можно считать боееспособными вроде бы 292 танка Т-28 (2-й категории), однако неизвестно сколько из них требовали войскового ремонта — замены катков, траков, аккумуляторов и т.н. А учитывая хроническое отсутствие запасных частей к Т-28, не будет преувеличением считать полностью исправными и боеготовыми примерно 170–200 машин. Кроме того, следует учитывать, что танки с пушкой КТ-28 совершенно не годились для борьбы с танками противника, а могли использоваться только для поддержки пехоты.

<i>Наличие танков Т-28 в военных округах по состоянию на 1 июня 1941 года.</i>					
Округ	Категория				Всего
	1-я	2-я	3-я	4-я	
ЛВО	—	69	7	13	89
ПриОВО	—	24	29	4	57
ЗапОВО	—	19	30	14/6	63
КОВО	—	171	28	16/15	215
МВО	—	5	1	2	8
ПриВО	—	4	5	1	10
Рембазы НКО СССР	—	—	—	39	39
Итого по РККА	—	292	100	89	481

Наличие танков Т-28 непосредственно в дивизиях механизированных корпусов было меньше, чем их общее количество в военных округах (см. таблицу). Например, в КОВО числилось 215 Т-28 на 1 июня 1941 года, а в соста-

<i>Сведения о количестве танков Т-28 в механизированных корпусах на 22 июня 1941 года.</i>			
Часть	Всего танков	Из них Т-28	Прочие марки
1-я танковая дивизия 1-го мехкорпуса (ЛВО)	377	38	КВ – 6, БТ – 265, Т-26 – 18, ХТ-26 – 50
3-я танковая дивизия 1-го мехкорпуса (ЛВО)	338	38	БТ – 232, Т-26 – 68
5-я танковая дивизия 3-го мехкорпуса (ПриОВО)	268	30	Т-34 – 50, БТ – 170, Т-26 – 18
2-я танковая дивизия 3-го мехкорпуса (ПриОВО)	225	27	КВ – 51, БТ – 116, Т-26 – 19, ХТ – 12
10-я танковая дивизия 15-го мехкорпуса (КОВО)	363	51	КВ – 63, Т-34 – 38, БТ – 181, Т-26 – 22, ХТ – 8
8-я танковая дивизия 4-го механизированного корпуса (КОВО)	332	75	КВ – 50, Т-34 – 140, БТ – 31, Т-26 – 36
15-я танковая дивизия 16-го механизированного корпуса (КОВО)	347	75	Т-26 – 272



Танк Т-28 отправляется на боевое задание. Лето 1941 года.

ве мехкорпусов — 201. Остальные находились на ремонтных базах округа.

Первыми вступили в бой танки Т-28 5-й танковой дивизии, расположенной в Алитусе. Части дивизии еще 19 июня были выведены из военного городка и заняли оборону на восточной окраине города на правом берегу реки Неман. Поэтому, когда в 4.20 22 июня 1941 года немецкая авиация стала бомбить парки дивизии, там уже никого не было. Когда танки и пехота 39-го моторизованного корпуса немцев стали переправляться через Неман по двум мостам, их встретили огнем артиллерии и контратаки советских танков. В документах о боевых действиях дивизии танкам Т-28 дается следующая оценка:

«К началу боевых действий 27 танков Т-28 были небоеспособны вследствие изношенности. Во время боя за мосты героически действовал личный состав 1-го батальона 9-го танкового полка. Он имел 24 танка Т-28 и с места артогнем поддерживал наступление 2-го батальона (танки БТ-7. —

*Прим. автора*). Движение противника через северный мост было приостановлено...

Только в 7.00 23 июня, при появлении новых частей противника и вследствие нехватки боеприпасов, части 5-й танковой дивизии отошли в направлении Дауги — Вильно. За день боя 9-й танковый полк потерял из 24 Т-28 на поле боя 16, остальные вышли из строя и были подорваны экипажами».

О боевых действиях Т-28 2-й танковой дивизии 3-го мехкорпуса никаких сведений найти не удалось, но, скорее всего, большинство из них вышли из строя по техническим причинам.

Большинство Т-28, находившихся на складе под Минском, попали в руки немцев в первые же дни войны. Хотя, судя по имеющимся фотографиям, некоторое количество Т-28 использовались в боях. А один танк, управляемый старшиной Д. Малько, 29 июня на предельной скорости промчался по улицам Минска, тараня вражеские автомоби-



Танк Т-28 из состава 8-й танковой дивизии 4-го мехкорпуса, брошенный из-за поломки. Львов, июль 1941 года.



Немецкие солдаты осматривают подбитый танк Т-28.  
Украина, лето 1941 года.

ли и тягачи. Танк прошел через весь город и был подбит на восточной окраине, но нескольким членам экипажа удалось покинуть танк и выйти к своим.

На Юго-Западном фронте Т-28 4 и 15-го механизированных корпусов вступили в бой 23–24 июня. Однако сильная изношенность матчасти и отсутствие запасных частей не позволяли в полной мере использовать их боевые качества. Например, вот что сообщал помощник командира по технической части 4-го мехкорпуса в донесении начальнику АБТУ Юго-Западного фронта, датированном 25 июня 1941 года:

«Совершенно нетронутым остался вопрос со снабжением запчастями, особенно боевых машин, в результате чего 25 Т-34, 5 КВ, 12 Т-28 и 14 БТ вышли из строя и находятся в ожидании среднего и текущего ремонта».

Всего сутки спустя все тот же помпотех 4-го мехкорпуса сообщает: «Основным недостатком большого выхода из строя машин и потребности в ремонте — отсутствие запчастей текущего довольствия и запасов НЗ. К Т-34 и Т-28 запчастей совсем нет».





Загадки войны – танк Т-28, наехавший на колесо немецкого орудия.  
Как это произошло и с какой целью непонятно. Лето 1941 года.

Судьбу танков Т-28 4-го механизированного корпуса можно узнать из «Ведомости потери боевой материальной части с 22 июня по 1 августа 1941 года»:

Отправлено в ремонт на рембазы и заводы промышленности – 12;

Оставлено на месте расквартирования и захвачено противником – 5;

Отстало в пути во время маршей и пропало без вести, уничтожено артогнем противника – 58».

По танкам Т-28 10-й танковой дивизии 15-го мехкорпуса сведений сохранилось несколько больше. В «Докладе о боевой деятельности 10-й танковой дивизии на фронте борьбы с германским фашизмом за период с 22 июня по 1 августа 1941 года» сказано:

«По своему техническому состоянию танки Т-28 имели запас хода в среднем до 75 часов. В большинстве своем они требовали замены двигателей и по своему техническому состоянию не могли быть использованы в длительной операции. К 22 июня имелся 51 танк Т-28, из них выведено по трюве 44 машины. Практически полное отсутствие запчастей



Танк Т-28 3-й танковой дивизии 1-го механизированного корпуса,  
подорванный экипажем из-за технической неисправности.  
Северо-Западный фронт, июль 1941 года.

сразу пагубно сказалось в период военных действий. Машины зачастую выходили из строя по малейшим техническим неисправностям. За время боев ремонтными средствами дивизии было сделано 4 средних и 38 текущих ремонтов Т-28...

Потери Т-28 10-й танковой дивизии за период с 22 июня по 1 августа 1941 года:

Оставлено в месте расквартирования в г. Злочев из-за технических неисправностей и впоследствии захвачены противником — 7;

Разбито и сгорело на поле боя — 4;

Вышло из строя при выполнении боевой задачи и оставлено на территории, занятой противником — 4;

Осталось с экипажами в окружении противника из-за технической неисправности или отсутствия горючесмазочных материалов — 6;

Осталось из-за отсутствия горючесмазочных материалов и невозможности его подать, так как район расположения машин захвачен противником — 4;

Пропало без вести вместе с экипажами — 3;



Тот же танк, что и на предыдущем фото — взрывом сорвало ствол пушки и разорвало бдую механика-водителя. На фото хорошо видна частичная экранировка — дополнительная броня, приваренная к нижнему лобовому листу корпуса.

Уничтожено на сборных пунктах аварийных машин в связи с невозможностью эвакуировать при отходе — 6;

Оставлено при отходе части по техническим неисправностям и невозможности восстановить и эвакуировать — 15;

Застряло на препятствиях с невозможностью извлечь и эвакуировать — 2;

Всего — 51».

Что касается 16-го мехкорпуса, то до 4 июля они действовали в полосе Южного фронта, затем получил приказ о переброске в район Мозыря, в состав 21-й армии Западного фронта. К этому моменту, практически не участвуя в боях, но пройдя более 300 км по различным дорогам, корпус потерял большое количество танков, в том числе Т-28, вышедших из строя по техническим причинам. В результате, погрузка машин в эшелоны и их отправка происходила с 8 по 11 июля. Так и не доехав до 21-й армии, части 16-го мехкорпуса участвовали в боях в районе Бердичева и Казатина. К 30 июля 1941 года в составе 16-го мехкорпуса осталось всего 5 танков Т-28, 8 Т-26 и 12 бронемашин. Таким

образом, к 1 августа 1941 года было потеряно большинство танков Т-28, находившихся в составе мехкорпусов Юго-Западного фронта.

Однако, в июле часть Т-28 из числа находившихся к началу войны на рембазах, спешно привели в порядок и передали в войска. По состоянию на 30 июля 1941 года 22 Т-28 имелось в составе 8-го и 5 — в составе 16-го механизированных корпусов Юго-Западного фронта. В течение августа все эти танки были потеряны.

Здесь небезынтересно привести воспоминания А. Бурды, командира роты Т-28 16-го мехкорпуса в середине июля 1941 года:

«14 июля в бою под Белиловкой мы атаковали и уничтожили колонну противника, которая прорывалась к Белой Церкви в сопровождении 15 танков. Я с моим башенным стрелком Васей Стороженко шестнадцатью снарядами уничтожили немецкий танк, четыре машины с боеприпасами и тягач с пушкой...

Обстановка обострялась с каждым часом. Гитлеровцы хорошо знали, что мы рыщем здесь и на рубежах нашего вероятного появления выставили танковые и артиллерийские заслоны.

И вот в этой обстановке мы все же наносим фланговый удар. Все делалось в спешке: времени для обстоятель-



Танк Т-28, подорванный своим экипажем. Лето 1941 года.  
Взрывом машину раскололо надвое.



Экипаж танка Т-28 под командованием лейтенанта Кубарева (крайний слева) уточняет боевую задачу. Юго-Западный фронт, июль 1941 года.

ной разведки не хватало. Видим, бьет противотанковая артиллерия. Старший лейтенант Соколов с тремя танками бросился подавить ее, и на наших глазах все три танка сгорели...

В это время нас стали обходить крупные силы гитлеровцев. Нам дали приказ отступать. Мне с группой из шести танков было поручено прикрыть отход дивизии: она должна была сосредоточиться в новом районе. Мы вели бой из засад...

Выполнили мы боевую задачу, а тут началось самое трудное: боеприпасы и горючее на исходе, а приказа о смене позиций все нет. Отходить без приказа нельзя и воевать уже нечем. К тому же состояние боевой техники отвратительное — моторы уже отработали то, что им положено. У одного танка вышел из строя стартер — у него мотор заводится только от движения, когда машину на буксире потянешь. А если заглохнет под обстрелом, что тогда?

Укрылись мы в леске, замаскировались, ждем связного от командования. А тут, как на беду, гитлеровцы. Их много. И разбивают бивуак метрах в 30 от наших танков.



Передна донесения злотаку окранированого Т-26. Июль 1941 года, предположительно Северо-Западный фронт. Одно из немногочисленных фото, запечатлевшее использование Т-26 частями Красной Армии в начале войны.

Мы тихо ждем, присматриваемся, прислушиваемся. Гитлеровцы разожгли костры, сели поужинать, потом улеглись спать, оставив часовых. Уже полночь... Час ночи... Связного все нет. Стало жутковато. Вдруг слышу — что-то шуршит. Пригляделся — ползет человек без пилотки. Шепчу:

— Кто такой?

— Я... лейтенант Перджанян, с приказом. У него в одной руке винтовка, весь обвешан гранатами. Я его хорошо знал.

— Приказано отходить. Вот маршрут...

Ну, все сделали, как условились. Удар гранатой — в сторону фашистов, все моторы взревели, неисправную машину дернули, она с хода завелась. Даем бешенный огонь по кучам спящих гитлеровцев, по их пушкам, грузовикам. У них паника, мечутся у костров. Много мы их там положили. Прорвались...

Остановился, пересчитал машины — одной нет. Что такое? Неужели погибла? Взял винтовку, побежал по дороге



Экранированный Т-28 с перебитой правой гусеницей.  
Судя по всему, после этого танк был подожжен своим экипажем.  
Украина, июль 1941 года.

с Перджаняном поглядеть, что случилось. Смотрим, чернеет наш Т-28.

— Свои?

— Свои, — узнаю по голосу механика-водителя Черниченко.

— В чем дело?

— Машина подработалась, фрикцион не берет. А тут еще камень попал между ведущим колесом и плетью гусеницы, ее сбросило внутрь. Теперь гусеницу не надеть...

Что делать? Противник в километре, вот-вот гитлеровцы бросятся нас догонять. Юзом машину не утянуть. Скрепя сердце принимаю решение взорвать танк.

Командиром на танке был Капотов — замечательный, храбрый танкист. Приказываю ему:

— Возьми бинты, намочи бензином, зажги и брось в бак с горючим.

Хоть и жалко ему машину, он приказ выполнил немедленно, но вот беда — бинты погасли, взрыва нет. Принимаю новое решение:



Этот танк Т-28 был захвачен немцами при погрузке на платформу для отправки в ремонт. Украина, июль 1941 года.

— Забросай бак гранатами, а мы тебя прикроем!

Капотов без колебаний выполнил и этот приказ. Раздались взрывы, машина запыгала. Мы бросились к танкам и поехали дальше.

Нашли своих, доложили о выполнении боевого задания командованию, получили благодарность. Оттуда до Погребинища дошли без боев. Это было уже 18 июля. Там сдали свои машины и отправились на формирование в тыл».

Дольше всего действовали Т-28 1-го механизированного корпуса, входившего в состав Северо-Западного фронта. Это объяснялось во-первых, наличием в составе корпуса преимущественно экранированных танков, прошедших ремонт в 1940 году, а во-вторых, близостью (по сравнению с другими фронтами) Кировского завода, способного быстро и качественно произвести ремонт поврежденных машин.

В первые же дни войны 1-й мехкорпус раздергали по отдельным частям и он фактически перестал существовать



как боевая единица: 1-я танковая дивизия еще за несколько дней до войны убыла в Карелию, в район города Аллакурти. 163-ю моторизованную дивизию передали в состав 27-й армии, а из 3-й танковой дивизии изъяли мотострелковый полк и один танковый батальон.

4 июля 1941 года командир корпуса получил боевой приказ штаба Северо-Западного фронта — уничтожить прорвавшуюся группировку противника в районе города Остров. В контратаке, которая началась в 5.00 5 июля, участвовали 5 и 6-й танковые полки 3-й танковой дивизии, имевшие к этому моменту 28 Т-28, 10 КВ, 148 БТ, 30 Т-26 и 42 ХТ. (Часть танков в атаке не участвовала, а находилась в ремонте и на марше к месту боя. Количество Т-28, участвовавших в атаке, составляло 15–20 машин). Артиллерийскую поддержку осуществлял только 3-й гаубичный полк — 24 орудия. Пехота практически отсутствовала (имелось до одного сводного батальона из частей 11-й стрелковой дивизии, остальная беспорядочно отошла), авиации совсем не было.

В результате упорного боя с частями 1-й танковой дивизии немцев, наши танкисты выбили ее из города и вышли на восточный берег реки Великая. Но пехоты для закрепления достигнутого успеха и очищения города не было —



Подбитый Т-28 выпуска начала 1939 года с пушкой Л-10.  
Юго-Западный фронт, июль 1941 года. Немецкий снаряд разбил башню  
механика-водителя и снес левую пулеметную башню.



Танки Т-28 и БТ-7 5-й танковой дивизии, брошенные экипажами.  
Район Алитуса, 24 июня 1941 года. Судя по всему, у Т-28 перебито правую гусеницу.  
Скорее всего, эта машина выпуска 1938 года с решеткой  
для укладки брезента на правом борту.

сводный батальон понес большие потери и в беспорядке отошел.

Немцы, перегруппировав силы, в 15.55 перешли в контратаку силами 1 и 6-й танковых дивизии при сильной артиллерийской и авиационной поддержке. 5 и 6-й танковые полки, не получив подкрепления, практически без артиллерии, упорно сдерживали атаки до 17.00. Под ударами пикирующих бомбардировщиков артиллерии, понеся большие потери, в 19.00 танковые полки 3-й танковой дивизии стали отходить на Порхов и в северном направлении.

В результате боя в полках осталось 43 машины — 1 Т-28, 2 КВ и 40 БТ. В дальнейшем полки дивизии действовали в составе 22 и 41-го стрелковых корпусов в районах Псков, Порхов, Карамышево, Сельцы. К 15 июля в составе 3-й танковой дивизии осталось 4 Т-28, 2 КВ и 16 БТ, а 21 июля ее вывели в тыл для переформирования.

Что касается танков Т-28, то благодаря сохранившемуся «Акту на безвозвратные потери боевых машин» мож-



Подбитый танк Т-28. Украина, 1941 год.  
На этом фото хорошо видна конструкция подвески танка.

но узнать о судьбе 13 машин из состава 3-й танковой дивизии:

«Т-28 № 362277 6-го тп, командир младший лейтенант Корейкин — 5 июля 1941 г. разбит и сгорел вместе с экипажем от авиабомбы в г. Остров.

Т-28 № С-940 6-го тп, командир лейтенант Копичев — 5 июля 1941 г. сожжен в г. Остров из-за невозможности эвакуировать (неисправен).

Т-28 № 1673 5-го тп, командир лейтенант Марков — 5 июля 1941 г. разбита снарядами и сгорела в г. Остров. Экипаж жив.

Т-28 № 350502 5-го тп, командир старший лейтенант Ручко — 5 июля 1941 г. в районе г. Остров снарядами противника был разбит мотор, заклинена центральная башня и машина сгорела.

Т-28 № 362282 5-го тп, командир лейтенант Маслоков — 5 июля 1941 г. в районе г. Остров сгорела от попадания снаряда в бензобак.

Т-28 № Д-1000 5-го тп, командир лейтенант Подгорнов — 5 июля 1941 г. в районе г. Остров сгорела от попадания снаряда в бензобак.

Т-28 № Е-930 6-го тп, командир лейтенант Пужилин — 5 июля 1941 г. в районе г. Остров сгорела от снарядов противника, засев в болоте.

Т-28 № Д-1090 5-го тп, командир младший лейтенант Шемченко — 10 июля 1941 г. при обороне д. Веретенье от попадания снаряда в бензобак машина сгорела.

Т-28 № корпуса 848 5-го тп, командир лейтенант Колошников — при отходе части вследствие неисправностей и невозможности эвакуировать был взорван экипажем 10 июля 1941.

Т-28 № 350557 5-го тп, командир лейтенант Калашников — будучи в окружении в районе д. Луготино, 11 июля 1941 г. пошла на прорыв к своим в район Порхова и не вернулась. Судьба неизвестна.

Т-28 № корпуса 858 5-го тп, командир старшина Митрофанов — прорываясь через территорию, занятую против-



Подбитый немецкой артиллерией Т-28. Юго-Западный фронт, июль 1941 года. Предположительно, эта машина из состава 10-й танковой дивизии 15-го механизированного корпуса.



Танк Т-28, подбитый в осенних боях 1941 года и оставленный на территории, занятой противником. В ходе контрнаступления снова попал в наши руки. Западный фронт, февраль 1942 года.

ником, танк 10 июля прибыл в район овчинно-шубного завода г. Порхова, где вышли из строя бортовые фрикционы и тормоза. 11 июля 1941 г. завод был окружен противником, и так как танк был неисправен, пришлось его сжечь.

Т-28 № корпуса 999 5-го тп, командир лейтенант Забелин — 11 июля 1941 г. при обороне д. Турица танк попал в окружение, но так как были сожжены тормозные ленты и пушка выведена из строя снарядом противника (сорвало накатник), машину пришлось взорвать.

Т-28 № 350519 5-го тп, командир лейтенант Самарский — 11 июля 1941 г. в районе д. Турица при попадании снаряда в бензобак сторец вместе с экипажем».

Части 1-й танковой дивизии 1-го мехкорпуса, убывшей в Карелию, разгрузились в районе Аллакурти 26 июня 1941 года и до конца июля вели бои, поддерживая части 42-го стрелкового корпуса. 17 июля 2-й танковый полк дивизии перебрасывается под Красногвардейск, а 1 августа туда же прибыла и часть боевых машин 1-го танкового полка. В августе из боевых машин 1-го танкового полка, оставшихся в составе 42-го стрелкового корпуса, форми-



Экранированный танк Т-28 на боевой позиции. Ленинградский фронт, 42-я армия, предположительно 51-й отдельный танковый батальон, 9 декабря 1941 года.

руется 107-й отдельный танковый батальон, имевший среди прочей матчасти 13 Т-28.

Части дивизии, убывшие под Красногвардейск, вступили в бой 11 августа, имея 14 Т-28, 22 КВ, 48 БТ, 12 Т-26 и 7 Т-50.

Здесь танки Т-28, впрочем, как и другие боевые машины дивизии, использовались главным образом для действий из засад, нанося наступающему противнику серьезный урон. Часто из-за технических неисправностей приходилось оставлять танки Т-28, так как эвакуировать их не было возможности. Например, в «Отчете о боевых действиях 1-й танковой дивизии с 16 по 31 августа 1941 года» есть такие строки: «Вечером 15 августа во время боя из засад два Т-28, вследствие неисправности и невозможности эвакуировать, ввиду угрозы захвата были сожжены...»

Всего за период с 11 августа по 12 сентября 1941 года 1-я танковая дивизия потеряла следующее количество Т-28 (с учетом отремонтированных):

- Сгорело от артогня – 12;
- Подбито артогнем – 2;
- Вышло из строя по техническим причинам – 6;
- Прочие причины – 1;
- Эвакуировано – 6;

Оставлено на поле боя — 12.

К концу августа 1941 года в дивизии не осталось ни одного Т-28, а 30 сентября ее вывели в тыл и переформировали в 123-ю танковую бригаду.

В последующих боях на Ленинградском фронте участвовало и небольшое количество Т-28. В условиях блокады и использования танков в качестве подвижных огневых точек они применялись до 1943 года, а в тыловых подразделениях в качестве учебных — до весны 1944 года.

Например, 19 ноября 1941 года в состав 51-го отдельного танкового батальона (42-я армия) прибыла рота из 9 Т-28. 20 декабря она атаковала позиции противника в районе Верхнее Койрово. Прорвав немецкую оборону, танки углубились в тыл, в результате чего 5 Т-28 были подбиты артиллерией и остались на территории противника, а 2 Т-28, имея повреждения, сумели выйти к своей пехоте.

Имелись Т-28 и в составе 220-й танковой бригады 55-й армии — на 27 сентября 1942 года в ее составе числилось 8 Т-28, 18 КВ, 20 Т-34, 17 Т-26 и 4 Т-50. Последние сведения по Т-28 Ленинградского фронта относятся к 1 июня 1944 года, когда в составе танковых войск фронта еще чис-



Экипаж танка Т-28 № 230 у своей боевой машины. Ленинградский фронт, 42-я армия, предположительно 51-й отдельный танковый батальон, зима 1942 года.



Отработка взаимодействия пехоты и танков – Т-28 с автоматикам на броне.  
Ленинградский фронт, 42-я армия, зима 1942 года.  
Машина имеет башенный номер 230.

лилось 2 Т-28, которые проходили ремонт на одном из заводов Ленинграда.

Осенью – зимой 1941 года небольшое количество Т-28 участвовало в боях и на других фронтах. Так, 150-я танковая бригада Брянского фронта, находясь в резерве в районе Ельца в период 13–17 ноября 1941 года получила на пополнение 44 танка, из них 10 Т-28. В ходе последующих боев за город Ефремов 20–21 ноября два Т-28 были безвозвратно потеряны, а остальные эвакуировали в тыл для капитального ремонта (большинство из них вышло из строя по техническим причинам).

Несмотря на сильную изношенность машины, экипажи Т-28 под Ефремовом действовали героически. Вот что говорится об этом в документах 150-й танковой бригады:

«Лейтенант Рогов (командир машины Т-28), обороняя подступы к вокзалу города Ефремов 6 часов вел бой в подбитом танке, и только при воспламенении танка вынес раненый экипаж в подвал двухэтажного дома, а сам взял пулемет и магазины и до наступления темноты засел на втором



этаже, не дав возможности фашистам выйти к вокзалу с севера. С наступлением темноты, мобилизовав местное население, доставил раненых в санчасть».

По состоянию на 3 апреля 1942 года в 150-й танковой бригаде все еще имелся один Т-28, правда, не на ходу.

Два Т-28 включили в состав 3-й танковой бригады, сформированной в Харькове в августе 1941 года и убывшей на фронт 5 октября.

Один Т-28 имелся в распоряжении НИБТ полигона в подмосковной Кубинке. По состоянию на 22 августа 1941 года эта машина была не на ходу и требовала капитального ремонта. К 8 октября 1941 года на НИБТ полигоне числилось 6 танков Т-28, входившие в «резерв ГБТУ КА», который использовался для пополнения формируемых танковых бригад. Сведениями о дальнейшей судьбе этих машин автор не располагает.

Но дольше всего в боевых частях Красной Армии Т-28 «прожили» в составе 14-й армии Карельского фронта, действовавшей в Заполярье. Как уже говорилось, в августе 1941 года из танков 1-й танковой дивизии в районе Алдакурти сформировали 107-й танковый батальон. В августе 1941 года, участвуя в боях против финских частей, он понес большие



Танк Т-28 из состава 107-го отдельного танкового батальона 14-й армии, захваченный в сентябре 1941 года, на финской службе. Танк имеет советский двуцветный зелено-коричневый камуфляж и бело-голубую финскую свастику.



Трофейный финский Т-28. Начало 1941 года. Машина в зимнем камуфляже, с голубой свастикой на башне и корпусе и номером 104 на переднем листе.

потери (до 50 %), в том числе и 10 танков Т-28. К 1 сентября 107-й батальон имел в строю 3 Т-28, 12 БТ, 5 Т-26 и 5 ЛХТ-133 и активно использовался в боях осени 1941 года, причем, по донесениям командования, «при использовании наших танков особый эффект давали танки Т-28».

В 1943 году 107-й батальон переформировали в 90-й танковый полк, который к 20 июля 1944 года (моменту начала наступления советских войск в Карелии) имел в своем составе 3 Т-28, 8 Т-26, 15 Т-30, 1 Т-60 и 3 Т-38. Это самое позднее (из найденных в документах) упоминание об использовании танков Т-28 частями Красной Армии в Великой Отечественной войне.

Два слова об использовании Т-28 армиями других стран. Как уже упоминалось, в ходе «зимней» войны финны захватили два Т-28. В августе 1941 года им досталось еще 10 (из состава 107-го танкового батальона Красной Армии), из которых они отремонтировали и ввели в строй 5 машин (из них одну экранированную). Таким образом, общее число трофейных Т-28 в финской армии достигло 7 единиц. В составе единственной финской танковой бригады они эксплуатировались до 1951 года. Следует отметить, что на все трофейные



Трофейный Т-28 на финской службе. Весна 1942 года. Машина имеет дополнительную защиту маски пушки, установленную финнами в ремонтных мастерских в Вяркялусе.

машины (за исключением экранированной) финны устанавливали дополнительное бронирование, по типу наших экранированных Т-28, и защиту маски пушки специальными броневыми плитами. В 1945 году один из Т-28 был переделан ими в ремонтно-эвакуационную машину.

Что касается немцев то, несмотря на то, что они присвоили трофейным Т-28 свое обозначение *Pz.Kpfw. 746(r)*, информации об их эксплуатации в вермахте найти пока не удалось, за исключением фотографии единственной машины с немецкими обозначениями. Скорее всего, учитывая плохое техническое состояние Т-28, их использование немцами могло носить эпизодический характер, а количество едва ли превышало 5–10 машин.

Кроме немцев два трофейных Т-28 имелось в румынской армии и один в венгерской. Однако никаких сведений об их участии в боях не встречается. Известно, что венгерский Т-28 был захвачен частями Красной Армии у здания арсенала в Будапеште в феврале 1945 года (скорее всего, он так и простоял там с 1941 года). А румыны установили два захваченных Т-28 на одной из площадей Бухареста для всеобщего обозрения.

## Оценка танка Т-28

В целом конструкцию танка Т-28 можно признать достаточно совершенной для своего времени. Состав и расположение вооружения, применительно к концепции многобашенной компоновки, были оптимальными. Три башни, размещенные в два яруса, при независимом их управлении обеспечивали эффективное сопровождение пехоты массированным огнем; последний мог управляться и корректироваться одним командиром (чего не скажешь, например, о Т-35, пятью башнями которого управлять в бою одному командиру было физически невозможно).

При довольно большом соотношении длины к ширине — 2,04 — маневренные качества Т-28 были неплохими и по ряду параметров (особенно по скорости) приближались даже к аналогичным характеристикам легких танков БТ!

Подвеска танка, при всей ее громоздкости, в целом работала надежно. Она обеспечивала машине достаточно плавный ход и хорошую устойчивость к вертикальным колебаниям. Правда, ресурс некоторых деталей подвески (стаканы и пружины свечей, амортизаторы и т.д.) был невелик, они довольно быстро ломались и требовали частой замены.

Несмотря на ряд переделок и улучшений — усиление амортизаторов ходовых тележек, применение усиленных



Экранированный Т-28, захваченный в сентябре 1941 года, на финской службе. Район Петровка, июнь 1944 года. Танк имеет трехцветный камуфляж и черно-белые финские свастики. Броневая защита маски пушки установлена финнами.

опорных катков, постоянное совершенствование агрегатов двигателя и трансмиссии — недостатки полностью устранить не удалось. Во многом это было связано как со скудной агрегатной базой, так и с низкой технологией изготовления. Не сразу были готовы к приему столь сложных боевых машин и войска.

С середины 1936 года надежность Т-28 значительно повысилась. Однако планировавшийся переход Кировского завода на производство Т-29 отодвинул работы по модернизации Т-28 примерно на полтора года. И не будет большим преувеличением сказать, что лишь машины выпуска 1939—1940 годов стали наиболее совершенными и лишенными недостатков, присущих Т-28 ранних выпусков.

Хочется поделиться личными впечатлениями от пребывания в танке Т-28 (автору представилась такая возможность в Центральном музее Вооруженных Сил, а также во время посещения танкового музея в г. Пароле, Финляндия).



На сегодняшний день известно фото только одного Т-28 с немецкими опознавательными знаками, подтверждающее факт использования трофейных Т-28 немцами. Неизвестная часть, лето 1941 года.

Внутри он не кажется таким тесным, как, например, его пятибашенный собрат Т-35, который на самом деле в полтора раза больше Т-28. При нахождении на рабочем месте членов экипажа чувствуешь себя весьма комфортно. Правда, следует сделать поправку на отсутствие в танке ряда узлов, боскомплекта и собственно экипажа.

Что касается боевого использования Т-28, то у автора нет сомнения в том, что трехбашенная схема, выбранная для танка «качественного усиления основных танков РККА при прорыве сильно укрепленных оборонительных полос», себя полностью оправдала. Подтверждением тому служит опыт войны с Финляндией, в которой бригада на Т-28 при прорыве «линии Маннергейма» проявила себя с самой лучшей стороны. Без сомнения, эти бои стали «лебединой песней» Т-28, которые как раз и создавались для поддержки войск при прорыве укреплений противника.

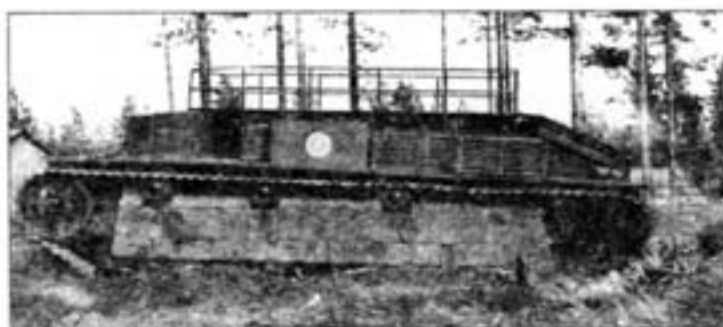
Летом 1941 года четыре с половиной сотни «двадцать-восьмых», освоенных в войсках и укомплектованных хоро-

шо подготовленными экипажами, также могли принести большую пользу. Тем более что экранировка Т-28 уравнивала их по бронированию с танками Т-34.

Однако существовала проблема с бронебойными снарядами для пушек КТ и Л-10, которых в войсках практически не было. Ввиду их отсутствия экипажам Т-28 рекомендовалось использовать для стрельбы по танкам противника шрапнель, поставленную на удар. Однако это было эффективно лишь на дистанциях порядка 300–400 м.

Но, несмотря на это, воевать на Т-28 было можно, и весьма успешно. Однако из-за отсутствия запасных частей и бездумного расформирования накануне войны тяжелых танковых бригад почти все они были потеряны из-за технических неисправностей.

В заключение хотелось бы отметить, что по сочетанию основных оценочных параметров — подвижности, вооружению и броневой защите — танк Т-28 был в 1930-е годы сильнейшим средним танком в мире. Правда, к началу 1940-х годов повышение мощи противотанковой артиллерии и, как следствие, необходимость увеличения толщины брони танка, завело саму идею многобашенной компоновки в тупик. Резко возраставшая масса и габариты делали переход к однобашенной компоновке совершенно очевидным.



Т-28, переделанный финнами в ремонтно-эвакуационную машину.  
Осень 1945 года.

**Тактико-техническая характеристика танка Т-28  
(выпуска 1936 года).**

Боевая масса, т	25,4
Основные размеры, мм:	
длина	7370
ширина	2870
высота	2625
клиренс	500
Толщина брони, мм:	
нижний передний	30
лобовой лист	
верхний передний	15
наклонный лист	
шток механика-водителя	30
борт корпуса	20
фальцборт защиты подвески	10
корма корпуса	18—20
крыша корпуса	10
днище	10—15
борт большой башни	20
крыша большой башни	15
маска орудия	20
борт малой башни	20
крыша малой башни	10
Удельное давление, кгс/см кв.	0,62
Максимальная скорость, км/ч:	
по шоссе	42
по проселку	20—25
Запас хода, км:	
шоссе	190
проселок	140
Преодолеваемые препятствия:	
подъем, град.	47
боковой крен, град.	31
вертикальная стенка, м	1
брод, м	1
ров, м	до 3,5
толщина сваливаемого дерева, см	40
Вооружение: пушка (калибр, марка, количество)	76,2-мм КТ-28 — 1



пулемет (калибр, марка, количество)	7,62-мм ДТ – 5
Боекомплект: снарядов, шт.	69
патронов, шт.	7938
Емкость топливных баков, л	660
Двигатель: марка	M17Л
тип	карбюраторный, V-образный, четырёхтактный
число цилиндров	12
угол развала цилиндров, град.	60
номинальная мощность при 1445 об/мин, л.с.	500
эксплуатационная мощность при 1400 об/мин, л.с.	450
нормальное число оборотов двигателя в танке, об/мин	1200–1400
Трансмиссия: коробка перемены передач	трехходовая, механическая
число передач	пять вперед, одна назад
главный фрикцион	сухой, трехдисковый
бортовые фрикционы	многодисковые, сухие, со стальными дисками
тормоза	ленточные, с обшивкой из ферроло
бортовая передача	двухступенчатая с цилиндрическими шестернями
Подвеска: тип	комбинированная, с использованием рычагов и вертикальных пружин, со ступенчатой нагрузкой
количество тележек, шт.	12
количество опорных катков, шт.	48
количество поддерживающих катков, шт.	8
количество траков в гусенице, шт.	121
шаг трака, мм	130
Средства связи: внешняя	радиостанция 71-ТК-3
внутренняя	ТПУ-6 на шесть абонентов

## Забывтый Гро́те

Вопрос о создании «позиционного» танка (так в документах того времени назывался тяжелый танк), пригодного для вооружения Красной Армии, поднимался в 1920-е годы несколько раз. При этом было разработано несколько эскизных проектов, которые, впрочем, оказались нежизнеспособными. В это время СССР не имел ни средств, ни возможностей для создания столь сложной и дорогой боевой машины.

Ситуация начала меняться коренным образом к началу 1930-х годов — в стране шла индустриализация, активно строились заводы и фабрики, готовились кадры. Все это позволило руководству страны и Красной Армии вернуться к проблемам танкостроения, которые не могли быть решены ранее.

Так, 11 апреля 1929 года на расширенном заседании Совета Народных Комиссаров СССР вновь обсуждался вопрос о разработке «позиционного» (тяжелого) танка. При этом «позиционность» вовсе не означала предназначение танка для какой-то оборонительной доктрины. Напротив, он виделся как бронированный кулак для «скорейшего взламывания оборонительных позиций врага», для чего его планировали оснастить более чем мощной для своего времени артиллерией. Планировалось, что тяжелый



Вид спереди на ТТ. Лето 1931 года. Хорошо видна конструкция гусениц.

танк при массе в 40 т будет вооружен «одной 76-мм дивизионной пушкой или легкой 122-мм гаубицей, одной-трем 37-мм пушками большой мощности и четырьмя-пятью пулеметами». Компоновка танка виделась аналогичной среднему танку Т-12, или же «французскому тяжелому танку прорыва» (видимо, имелась в виду компоновка двухбашенного 2С).

17–18 июля 1929 года состоялось заседание Революционно-Военного Совета СССР, которое вошло в историю, как «танковое» — именно на нем была принята «Система танко-тракторного и авто-броневоружения РККА», четко расписавшая, какие боевые машины необходимы для вооружения Красной Армии. Согласно «системе» предполагалось создать и принять на вооружение танкетку, малый и средний танки, а также самоходные установки и бронированные транспортеры пехоты и боеприпасов. Но в отношении «позиционного» танка, полноты ясности у руководства РККА еще не было. В результате заседание приняло решение в отношении него ограничиться пока только теоретической проработкой вопроса, предложив мобилизационно-плановому управлению Высшего совета народного хозяйст-



Танк Гроте на испытаниях в ходе проведения стрельб из орудий. Лето 1931 года.  
37-мм пушка в башне на максимальном угле возвышения.

ва СССР (ВСНХ) к 1 октября 1930 года представить эскизный проект, после чего решить вопрос о включении танка в систему вооружения.

Однако эти проектам не суждено было сбыться, так как поручить столь ответственную работу тогда было просто некому. Единственные на тот момент в СССР конструкторские коллективы, способные выполнить такой проект и имевшие опыт проектирования танков — группы В. Заславского и С. Гинзбурга — были заняты на проектировании Т-19 и модернизацией Т-12 — Т-24. По предложению начальника Управления механизации и моторизации РККА (УММ РККА) И. Халепского, завизированному С. Орджоникидзе, принимается решение об использовании зарубежного опыта. В частности, для приглашения в Советский Союз рассматривались следующие кандидатуры иностранных инженеров: Нойман, Штраусслер и Гроте. Выбор в пользу последнего был сделан лично наркомом по военным и морским делам СССР К. Ворошиловым по причине того, что один из инженеров бюро Эдварда Гроте (Edward Grote) был членом компартии Германии, а сам Гроте сочувствовал СССР.

«Бюро Гротто», как в переписке с К. Ворошиловым его называл И. Халепский, прибыло в СССР в полном составе в марте 1930 года и сразу подключилось к работам над новым танком. 5 апреля начальник технического отдела Экономического Управления (ТО ЭКУ) ОГПУ тов. Уюк лично выдал Эдварду Гроте совершенно секретное задание на «проектирование позиционного танка с компоновкой по типу Т-1-2 или французского танка прорыва» со следующими характеристиками:

«Погрузочный вес	18–20 (не свыше 30) т;
макс. скорость	32–40 км/час;
вооружение	1 76,2 мм пушка с баллистикой обр. 1902 г.; 1 37-мм танковая пушка нового типа; 5 пулеметов, из коих 2 тяжелых;
толщина брони	не меньше 20 мм.



Вид сверху на танк Гроте. Лето 1931 года.  
Хорошо видна форма рубки и открытые люки корпуса.



Танк ТГ преодолевает препятствие во время испытаний. Лето 1931 года.

Для сопровождения проектирования и постройки опытного танка на ленинградском заводе «Большевик» было сформировано конструкторское бюро АВО-5, куда по настоянию С. Орджоникидзе были включены молодые советские специалисты Н. Барыков, Л. Троянов и другие, впоследствии ставшие видными разработчиками отечественной бронетанковой техники. Техническую экспертизу проекта осуществляли конструктор завода «Большевик» С. Гинзбург при участии профессора В. Заславского.

22 апреля 1930 года состоялось рассмотрение нескольких эскизных проектов нового танка. В результате выбор был сделан в пользу варианта с усиленным основным вооружением за счет использования длинноствольного 76,2-мм орудия с полуавтоматическим затвором (последнее было разработано конструктором П. Сяченковым на основе зенитной пушки образца 1914 года). В тот же день макетная группа под руководством А. Александрова продемонстрировала К. Ворошилову деревянную модель нового танка в масштабе 1:10.

Изготовление танка, получившего индекс ТГ (иногда встречается также индекс ТГ-1) велось в глубокой тайне.



Заправка ТТ горючим в ходе испытаний. Лето 1931 год.

И. Халепский был просто очарован танком и использовал всяческую возможность, чтобы лично ознакомиться с ходом его изготовления, о чем регулярно сообщал К. Ворошилову. Вот выдержки из одного из таких сообщений:

«Средний танк конструктора Гротто.

Кузов танка — однобашенный с обстрелом 360 град. В башне — 37-мм пушка с нач. скоростью снаряда 707 м/с. В низу башни — место для установки 76-мм пушки (А-19), переделанной из зенитной обр. 1915 г., по бортам — по 2 пулемета и сзади — один.

Кузов сварен. Броня лобовая трехслойная в ответственных местах толщиной до 44 мм. Бортовая — 20-24 мм, брюхо и потолок — 10-16 мм. Кузов водо и газонепроницаем. Длина танка — 7 м.

Двигитель. Мелкозвенчатая гусеница на цепном сцеплении по бокам. Катки одеты в каучуковые грузошины на манер шин грузового автомобиля. Пустотелые секции в шинах помогают поддрессированию во время хода. Ведущее колесо с двойным зацеплением. На передней оси есть специальные лапы, полувращающиеся с ленивцем. Они помогают танку перебираться через рвы и канавы, а также са-

могут вытаскиваться из грязи. Ширина окопа, который преодолевает танк с лапами до 5 — 6 м.

Коробка скоростей отдельно от мотора. Имеет 4 скорости вперед и 4 назад.

Мотор. Воздушного охлаждения 8 цилиндров в общем картере; 250 л.с. Вес двигателя — 0,5 тонны. Конструктивно два блока по 4 цилиндра соединены картером. Конструкция мотора весьма оригинальна по смазке и охлаждению. Смазка производится отдельно для каждого цилиндра через сепараторы и имеет специальные продувные камеры, которые будут стоять на подшипниках, а не в баббите, как теперь. Это обеспечит бесшумность в работе ниже шума легкового автомобиля. Коленвал — разрезной.

Приводы управления. Никаких рычагов управления не предусматривается. Принцип управления как колонка самолета — повороты соответствующим отклонением рукоятки вправо-влево. Очень удобно для водителя и плавно. Пневматические тормозы работают очень мягко и обеспечивают торможение как только ведущих колес (во время маневров), так и экстренное на все колеса борта по команде водителя, а также при обрыве гусеничной цепи.



ТТ во время испытания пробегом. Лето 1931 года.





Танк ТТ в парке Военной академии механизации и моторизации имени Сталина (ВАММ), куда в 1933 году передали на хранение танк Грозе. 1940 год. 37-мм орудие и пулеметы с танка демонтированы.

Подпрессоривание. Конструкционно выполнено очень эффективным. Содержит три уровня, так что при выходе из строя механизмов одного уровня останутся по крайней мере еще два. Первый уровень — спиральные рессоры на все 10 опорных колес. Второй уровень — компрессорные камеры пневматической подвески. Третий уровень — пустотелые полости в секциях шин.

Приборы наблюдения. Для пушек — стробоскопы, два купола со шлеями шириной 1/2 мм, вращающиеся навстречу друг другу моторчиками 400-500 об/мин. Также стробоскопами оборудованы наблюдательная башенка командира и смотровые щели водителя. Принцип работы стробоскопов опробован неоднократными испытаниями на танках типа «Б» и типа «С».

Радиус действия танка на бензине первого сорта с дополнительными баками — 350 км, на бензине второго сорта (предположительно) — 305 км.

Предполагается установка радиостанции немецкого типа.



Танк Гротте в парке ВММ имени Сталина, вид спереди. 1940 год.

Вес танка — 17 т. Лучшие возможности, чем у танков американца Кристи, которые я видел в прошлом году. На сегодняшний момент готовность танка — 85% и начата окончательная сборка. Гротто надеется, что танк будет окончен к 1 декабря 1930 года, но я считаю, что к 15-му. Особых затруднений с производством не будет. Секретность сохранить. Танк должен стать неожиданностью для всех возможных врагов.

И. Халепский».

17–18 ноября 1930 года на завод «Большевик» прибыл сам К. Ворошилов. Формальным поводом посещения было состояние работ по производству серийных танков, но главный интерес у Наркомвоенмора вызывал именно собираемый ТТ. По результатам посещения К. Ворошилов писал И. Сталину: «Готовность танка на сегодня составляет 85 %. Осталась незавершенной достройка моторной группы, коробки скоростей и ряда дополнительных агрегатов.



Вид сзади на ТТ. 1940 год. Хорошо видна конструкция кормы танка.  
Фото сделано в парке ВММ имени Сталина.

Образец изготавливается в специальной мастерской, где сегодня заняты около 130 рабочих и техников.

В настоящее время постройка танка задерживается из-за тяжелой болезни самого Э. Гроте, но наши инженеры предполагают, что 15-20 декабря опытный образец все-таки будет закончен...»

Однако в течение последующих месяцев танк так и не был достроен. Главной причиной этого являлась ненадежная работа специального танкового двигателя воздушного охлаждения конструкции самого Э. Гроте. Поэтому в апреле 1931 года было принято решение для проведения первого цикла испытаний временно установить на танке ТТ авиационный двигатель М-6. Это потребовало некоторых переделок агрегатов танка, поскольку габариты М-6 оказались несколько большими, чем у двигателя Гроте. Только к началу июля машина была готова к испытаниям.



Английский гвтибашенный танк Independent, вооружение еще не установлено.

Танк ТГ в самом деле значительно отличался от других отечественных и зарубежных машин того времени не только общим видом и компоновкой, но также технологией изготовления. Прежде всего, танк имел полностью сварной корпус, что являлось абсолютным новшеством. Его вооружение размещалось в три яруса. В верхней вращающейся башне была установлена 37-мм пушка конструкции П. Сяченко, с возможностью ведения зенитного огня. В нижней неподвижной боевой рубке размещалось 76-мм танковое орудие конструкции Гроте — Сяченко и три пулемета «Максим» в шаровых установках. В бортах корпуса — два пулемета ДТ, имевшие ограниченные углы наведения (они вели огонь через овальные отверстия в фальшбортах).

Следует сказать, что по первоначальному проекту 76-мм орудие предполагалось установить во вращающейся башне. Однако ввиду отсутствия необходимого оборудования и опыта при изготовлении башенный погон оказался деформированным. Поэтому для ускорения сборки танка и проведения его испытаний руководство АВО-5 по согласованию с УММ РККА решило приварить башню намерт-



Танк Т-35-1, вид спереди. Лето 1932 года.

во. При этом конструкторы обещали, что при изготовлении эталонного образца ТГ для серийного производства этот недостаток будет устранен и большая башня сможет вращаться без помех.

Ходовая часть ТГ, применительно к одному борту, состояла из пяти катков большого диаметра, четырех поддерживающих катков среднего и двух — малого диаметра. Независимая подвеска опорных катков на спиральных пружинах вместе с полупневматическими шинами типа «Эластик» обеспечивали танку чрезвычайно мягкий ход. Гусеница оригинальной конструкции, изготовленная из штампованных деталей, имела большое сопротивление на разрыв. Любопытно отметить, что все опорные катки снабжались тормозами, предназначенными для экстренной остановки танка при обрыве гусеницы.

В задней части корпуса был открыто установлен авиационный двигатель М-6 (впоследствии предполагалось заменить его танковым двигателем Э. Гроте и закрыть броневым капотом), а непосредственно вблизи него — шестиступенчатая коробка перемены передач. Управление танком осуществлялось при помощи сервоприводов, а благодаря



Танк Т-35-1 перед началом испытаний. Лето 1932 года.

наличию специального реверса ТГ мог двигаться вперед и назад с одинаковой скоростью.

Наблюдение за полем боя экипаж танка, состоявший из пяти человек, мог вести через смотровые щели и стробоскоп на крыше малой башни.

Испытания построенного образца ТГ начались 27 июня 1931 года и продолжались с перерывами до 1 октября. В ходе их была достигнута максимальная скорость движения 34 км/ч. Танк продемонстрировал неплохую проходимость и маневренность. Хорошо зарекомендовала себя в работе трансмиссия ТГ, которая благодаря примененным шевронным шестерням и кулачковым муфтам, оказалась весьма прочной и надежной. Использование же пневматических приводов делало процесс управления машиной такого веса необычайно легким. Правда, воздушные магистрали иногда выходили из строя из-за плохого качества резины в уплотнениях, но этот дефект сочли устраняемым.

Вместе с тем отмечалось множество конструктивных недоработок: теснота боевого отделения, неудобство доступа к узлам и агрегатам трансмиссии, недостаточное сцепление гусеничной цепи с грунтом и ряд других.

По завершении испытаний был накоплен большой опыт, который требовал обобщения. По распоряжению правительства 4 октября 1931 года создается специальная комиссия по тщательному изучению танка Э. Гроде. В нее вошли представители УММ РККА, АВО-5 и представители промышленности. Ознакомившись с машиной и заслушав доклад конструктора, комиссия решила: «Считать, что танк ТГ в данном виде является чисто экспериментальным типом танка, на котором должны быть опробованы в работе все механизмы, представляющие практический интерес».

Из-за чрезвычайно высокой стоимости, составлявшей даже с учетом всех удешевлений свыше 1,5 млн. рублей (для сравнения: БТ-2 обходился «казне» всего в 60 тыс. рублей), ТГ даже при устранении всех отмеченных недостатков не мог быть принят для серийного производства.

Что касается самого Гроде и его инженеров, то еще в августе 1932 года советское правительство отказалось от их услуг и они вернулись в Германию.

<i>Тактико-технические характеристики ТГ:</i>	
Боевой вес (т)	28,5
Скорость макс. (км/ч)	34
Вооружение	1 пушка 76,2-мм, 1 пушка 37-мм, 5 пулеметов
Боеприпасы	50 х 76,2-мм, 300 х 37-мм, 5000 патрон
Бронирование, мм:	
лоб	38—50
борт, рубка	16
башня	16
крыша	10
корма	10
Экипаж, чел.	5
Двигатель	М-6
Мощность, л.с.	300
Запас хода, км	150

## Рождение Т-35

В октябре 1930 года, еще до начала широкомасштабных работ по проектированию «позиционного» танка в СССР, представители УММ РККА, находившиеся в Великобритании, получили сведения об английском тяжелом пятибашенном танке «Индепендент» фирмы «Виккерс». Получив эту информацию, представители Научно-технического комитета УММ РККА и Главного управления военной промышленности (ГУВП) в ноябре провели расширенную коллегию, на которой заслушали информацию о танке «Индепендент». В представленном докладе в частности говорилось:

«Тяжелый «Independent Tank» Виккерса (закупка танка в целом весьма желательна).

Наши окончательные требования для тяжелого танка еще не установлены.

Тяжелый танк Виккерса имеет следующую характеристику:

Вес около 30 тонн.

Скорость до 32 километров в час.

Мотор с воздушным охлаждением, имеется также малый вспомогательный мотор с воздушным охлаждением в качестве пускового. Коробка скоростей предусмотрена 2-х типов — нормальная и гидравлическая.





Танк Т-35-1 на испытаниях, вид сзади. Лето 1932 года.

Охлаждение боевого отделения — вентилятором.

Представляет крупный интерес не только общая компоновка танка, но и мотор с воздушным охлаждением, и воздушное управление для скоростей в 32 километра в час при весе танка 30 тонн».

В ходе обсуждения отмечалось, что новый танк «Виккерса» весьма и весьма интересен для СССР тем, что неожиданно для столь большого танка оказался очень подвижным — не отставая от лучших для своего времени образцов легких и средних танков, значительно превосходя по вооружению большинство известных в то время одноклассников.

На данной коллегии мнения об облике нового типа тяжелого танка разделились. Представители «старой школы» — С. Шукалов, В. Заславский и другие — продолжали отстаивать компоновку Т-12 — ТГ, однако «молодые инженеры» — С. Гинзбург, Н. Барыков, М. Зигель и другие — настойчиво указывали на перспективное, по их мнению, британское изделие. Тем не менее общее мнение сводилось к следующему: тяжелый танк виделся как двух, трех или же пятибашенная машина массой от 30 до 75 тонн с вооруже-



Т-35-1 преодолевает вертикальную стенку высотой 1 метр. Август 1932 года.

нием из одной — двух 76-мм, одной — двух 57,45-мм пушек и пяти пулеметов.

На основании этих требований в Главном конструкторском бюро (ГКБ) Орудийно-оружейно-пулеметного объединения в ноябре 1930 года началась разработка тяжелого танка Т-30, а затем Т-32 (прорабатывался в нескольких вариантах), но в начале 1932 года, после выполнения эскизных чертежей и постройки деревянных моделей, все работы по Т-30 — Т-32 были прекращены.

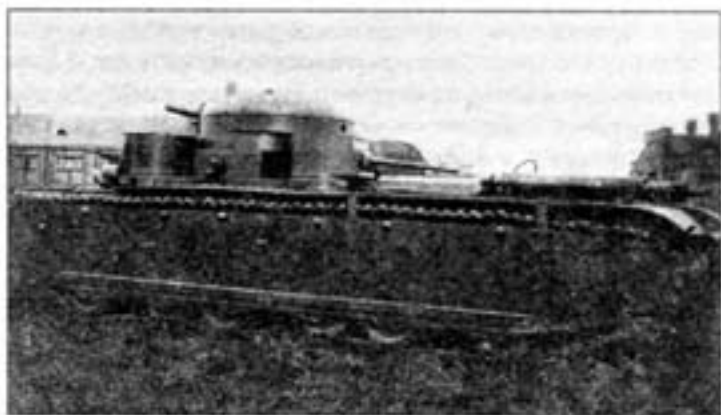
Не увенчалась успехом и попытка Авто-танко-дизельного отдела Экономического управления ОГПУ (АТДО ЭКУ ОГПУ) — тюремного КБ, в котором трудились арестованные конструкторы — разработать в конце 1930-го — начале 1931 года проект танка прорыва массой 75 т. Как и Т-30, этот проект имел множество недостатков, исключавших возможность постройки такой машины.

В августе 1931 года, после отъезда Гроте и других немецких инженеров, КБ АВО-5 реорганизовали. В его состав во-

шли конструкторы М. Зигель, Б. Андрыхевич, А. Гаккель, Я. Обухов и другие. Возглавил АВО-5 Н. Барыков, в свое время работавший у Э. Гроте заместителем.

Новое конструкторское бюро получило от УММ РККА задание «к 1 августа 1932 года разработать и построить новый 35-тонный танк прорыва типа ТГ», работы над которым начались в ноябре 1931 года. Этой машине (масса — 35 тонн, ходовая часть и силовой агрегат по типу ТГ, вооружение и компоновка — по типу проекта Т-32, разработанного Н. Барыковым и М. Зигелем) был вскоре присвоен индекс Т-35. А 28 февраля 1932 года заместитель начальника УММ РККА Г. Бокис докладывал М. Тухачевскому: «Работы по Т-35 (бывший ТГ) идут ударными темпами и срыва сроков окончания работ не намечается». При проектировании Т-35 учитывался полуторалетный опыт работы над ТГ, а также результаты испытаний немецких танков «Гросстрактор» на полигоне под Казанью и материалы комиссии по закупке бронетанковой техники в Великобритании.

Сборку первого прототипа, получившего обозначение Т-35-1, закончили 20 августа 1932 года, а 1 сентября он был показан представителям УММ РККА во главе с Г. Бокисом.



Танк Т-35-1 во дворе завода «Большевик», Ленинград, 1932 год.



Танк Т-35-1 в гараже завода «Большевик» перед проведением испытаний.  
15 июля 1932 года.

Многих присутствовавших, уже видевших «Риккардо», «Рено», МС-1, Т-12, «Гросстрактор» и ТГ, новый танк по их словам буквально поразил:

«Танк оставляет самое благоприятное впечатление. Он имеет пять башен, равномерно распределенных по сторонам и содержащих очень мощное вооружение: длинноствольную 76-мм полуавтоматическую пушку, две 37-мм полуавтоматические пушки, четыре пулемета ДТ-29, два пулемета ДП-27. Команда танка — 8 человек. Размеры танка позволят ему легко преодолевать вражеские укрепления без снижения скорости хода. В лице этого танка мы имеем сегодня весьма сильную боевую машину, предназначенную для качественного усиления стрелковых (в обороне) и броневых (в наступлении) сил республики», — делился своими впечатлениями после демонстрации Т-35 представитель УММ РККА В. Перельман в письме на имя К. Ворошилова.

В главной башне Т-35-1 был установлен первый образец только что созданной 76-мм танковой пушки повы-



Танк Т-35-1 на Красной площади, 1 мая 1933 года.

шенной мощности ПС-3 и пулемет ДТ в шаровой установке. В четырех малых башнях одинаковой конструкции располагались (по диагонали) две 37-мм пушки ПС-2 и два ДТ. Еще один пулемет ДТ установили в лобовом листе корпуса.

Ходовая часть машины (применительно к одному борту) состояла из шести опорных катков среднего диаметра, сгруппированных попарно в три тележки, шести поддерживающих роликов, направляющего и ведущего колес. Тележки опорных катков были сконструированы по типу подвески танка «Гросстрактор» фирмы «Крупп». Следует отметить, что советские конструкторы значительно улучшили принцип работы подвески.

Моторно-трансмиссионную группу Т-35-1 изготовили с учетом опыта работы над танком ТГ. Она состояла из двигателя М-6, главного фрикциона, коробки передач с шестернями шевронного зацепления и бортовых фрикционов. Для управления ими использовалась пневматическая система, что делало процесс вождения машины массой 38 т



Танк Т-35-2 на параде 7 ноября 1933 года в Москве. Колпаки водителя и стрелка в открытом положении, на левом борту видна укладка брезента.

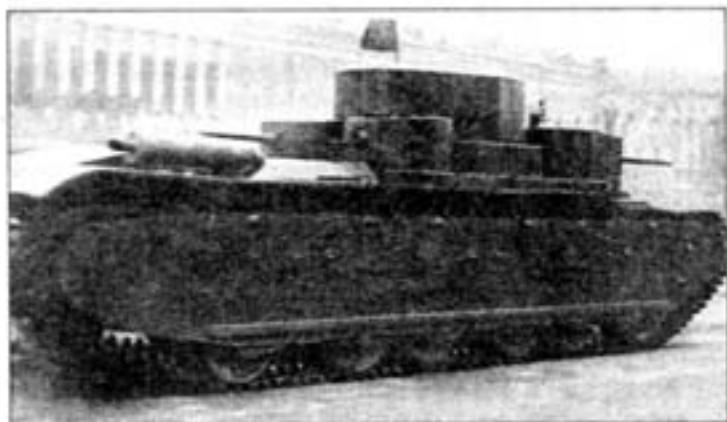
чрезвычайно легким. Правда, в ходе испытаний осенью 1932 года выявился ряд существенных недостатков: постоянно отказывала система пневмоуправления, перегревался двигатель, подтекала топливная система, не работало 76-мм орудие ПС-3. Танк ремонтировался, дорабатывался, потом вновь «учился ходить».

В результате осенних испытаний 1932 года стало ясно, что для серийного производства конструкция трансмиссии и пневмоуправления является слишком сложной и дорогой. Поэтому вполне понятно, что главное внимание при проектировании улучшенного варианта Т-35-2, которое началось в ноябре того же года, основное внимание обращали на всемерное упрощение и удешевление образца. На новой машине отказались от использования пневматической системы управления по типу ТГ, полусферическую штампованную башню заменили клепано-сварной цилиндрической более приспособленной к серийному производству. Что касается первого образца Т-35-1, то в декабре

1932 года его передали в распоряжение Ленинградских бронетанковых курсов усовершенствования командного состава (ЛБТКУКС).

В феврале 1933 года танковое производство завода «Большевик» было выделено в самостоятельный завод № 174 имени К.Е.Ворошилова. На нем КБ Н. Барыкова преобразовали в Опытно-конструкторский машиностроительный отдел — ОКМО, который и занялся с учетом недостатков первого, разработкой второго опытного образца — Т-35-2.

По указанию И.В.Сталина, который очень интересовался разработками новых типов советских танков, была произведена унификация главных башен Т-35 и Т-28. Т-35-2 получил также новый двигатель — М-17, другую трансмиссию и коробку передач, в большой башне цилиндрической формы смонтировали пушку ПС-3 с прогрессивной нарезкой. В остальном же Т-35-2 практически не отличался от своего предшественника, если не считать измененной конструкции фальшборта. Сборку машины завершили в апреле 1933 года, 1 мая она прошла во главе парада по площади им. Урицкого (так в те годы называлась



Танк Т-35-2 на параде на площади Урицкого. Ленинград, 1 мая 1933 года.  
Хорошо видны локи в бортовом фальшборте.



Танки Т-35-1 (справа) и Т-35-2 (слева) на параде в Москве 7 ноября 1933 года.

Дворцовая площадь) в Ленинграде, а Т-35-1 в это время высекал искры из брусчатки Красной площади в Москве.

В то время, когда шла сборка опытного образца Т-35-2, в ОКМО заканчивали работы над танком Т-35А, который должен был выпускаться серийно. Причем Т-35-2 рассматривался лишь как «переходный, идентичный в части трансмиссии серийному образцу». По силовой установке, ходовой части и трансмиссии новая машина была подобна Т-35-2, но имела удлиненный корпус измененной конструкции, усиленную на одну тележку ходовую часть, малые пулеметные башни новой конструкции, средние башни увеличенного размера с 45-мм орудиями, измененную форму корпуса и т.д.

В соответствии с постановлением Правительства СССР в мае 1933 года серийное производство Т-35 передавалось на Харьковский паровозостроительный завод имени Коминтерна (ХПЗ). Туда в начале июня 1933 года в срочном порядке отправили еще не прошедшую испытания машину Т-35-2 и всю рабочую документацию по Т-35А.



## Серийное производство Т-35

Проект танка Т-35А значительно отличался от обоих прототипов Т-35-1 и Т-35-2. Он имел удлиненную на одну тележку ходовую часть, малые пулеметные башни новой конструкции, средние башни увеличенного размера с 45-мм орудиями, измененную форму корпуса и т.д. По существу, это была новая машина, что вызвало ряд трудностей при ее изготовлении.

К производству Т-35 подключили несколько заводов, в том числе Ижорский (бронекорпуса), «Красный Октябрь» (коробки передач), Рыбинский (двигатели). По плану предприятия-смежники должны были уже в июне 1933 года начать отгрузку своей продукции на ХПЗ, но реально они смогли это сделать лишь два месяца спустя. Т-35 изготавливался по узловому принципу — было создано девять участков, каждый из которых вел работы по одному узлу или агрегату танка. Окончательная сборка Т-35 велась на специальных козлах. Изготовление на них первой машины началось 18 октября 1933 года и закончилось к 1 ноября, но окончательно военная приемка приняла танк в 1933 году. После предварительной обкатки первый серийный танк Т-35 7 ноября в окружении танкеток Т-27 принял участие в праздничном параде в Харькове (в то время столица Украины). В этот же день — 7 ноября

1933 года — оба прототипа — Т-35-1 и Т-35-2 — были показаны и на параде в Москве.

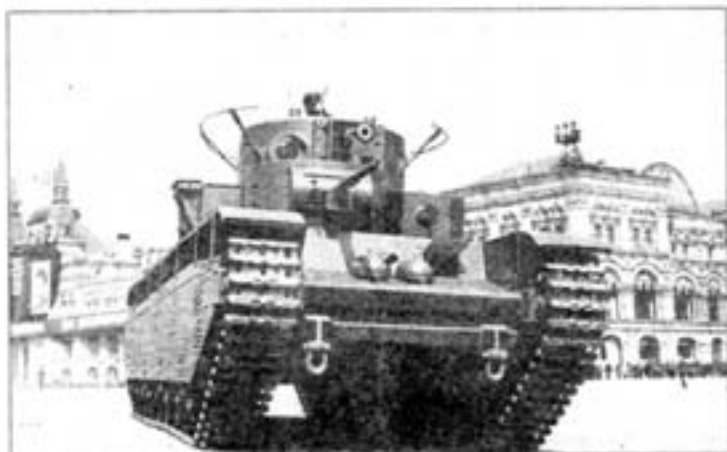
8 ноября 1933 года газета «Ленинское знамя» писала: «Сегодня столица Украины приветствовала новый советский тяжелый танк... Эта мощная пятибашенная машина, вооруженная пулеметами и пушками, станет грозой всем недрутам, что мечтают о нападении на нашу миролюбивую Советскую Родину».

Испытания первого серийного танка на местности были не столь радужными. Новая машина оказалась недостаточно подвижна, а о надежности работы вообще говорить не приходилось — Т-35 чаще ремонтировался, чем двигался.

В соответствии с Постановлением Правительства СССР от 25 октября 1933 года ХПЗ должен был к 1 января 1934 года изготовить пять танков Т-35А и один Т-35Б (с двигателем М-34). К указанному сроку полностью готовым оказался только один танк, а еще три, хотя и были на ходу, но не имели вооружения и внутреннего оборудования. Что касается Т-35Б, то его так и не построили, хотя вопрос



Первый серийный Т-35А в окружении танкеток Т-27 на параде в Харькове. 1 ноября 1933 года. 76-мм орудие еще не имеет маски и смонтировано во временной установке.



Один из первых серийных Т-35А проходит по Красной площади.  
Москва, 1 мая 1934 года.

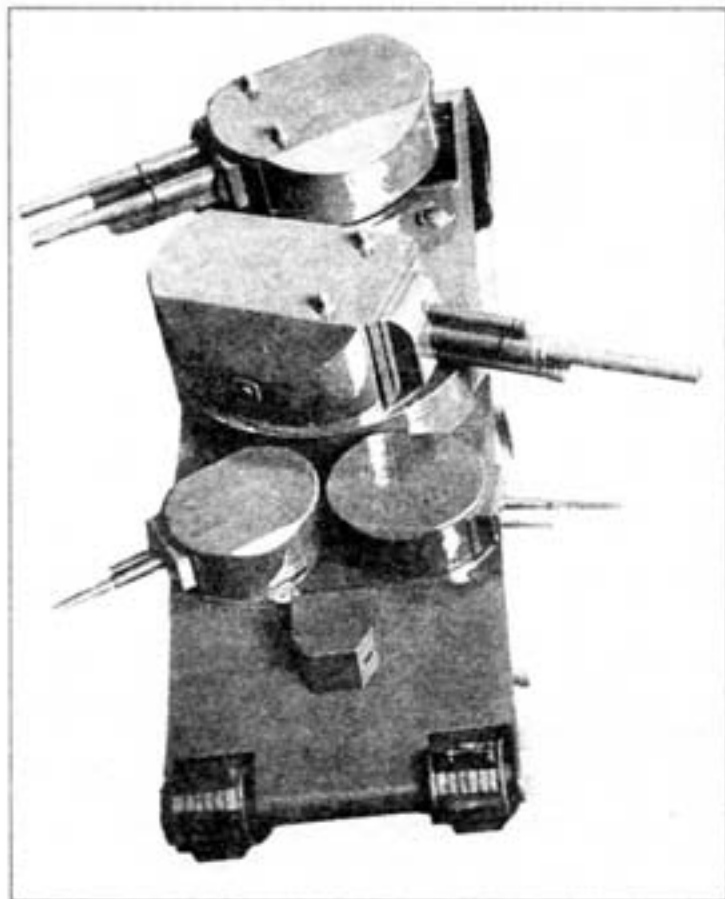
о производстве этой машины поднимался в течение полутора лет.

Одновременно с передачей Т-35 в серийное производство встал вопрос и о его модернизации. Согласно утвержденной Правительством СССР 13 августа 1933 года новой системе танкового вооружения «Т-35 должен быть заменен более мощным танком специального назначения». Причем этим же постановлением предусматривалось в течение всей пятилетки производство Т-35, если к этому времени не будет окончательно решен вопрос о конструкции нового тяжелого танка.

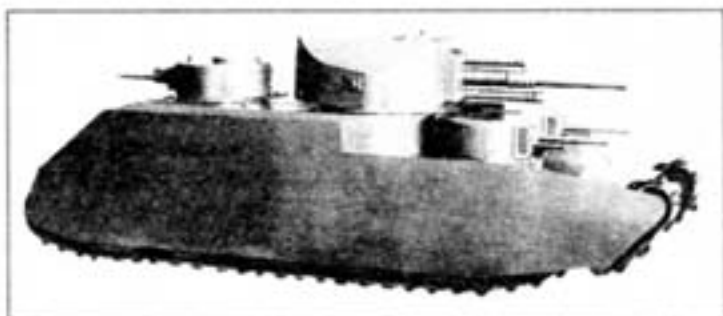
Еще до выхода в свет этого документа Опытный завод Спецмаштреста (бывший ОКМО завода имени К.Е.Ворошилова) в мае — июне 1933 года разработал шесть вариантов нового тяжелого танка Т-39. На их основе предполагалось построить машину массой 85—90 т, вооруженную 45, 76 и 107-мм пушками (в зависимости от варианта) и с броней толщиной 50—90 мм.

10 июня 1933 года на специальном заседании Научно-технического комитета УММ РККА эти варианты были

рассмотрены вместе с проектами 100-тонного танка ТГ-6 (разработан Гроде во время его пребывания в СССР) и 70-тонным танком итальянской фирмы «Ансальдо». По результатам обсуждения КБ Опытного завода под руководством Н.В. Барыкова и С.А. Гинзбурга разработало седьмой и восьмой варианты Т-39, которые, в свою очередь,



Деревянная модель танка Т-39 в 1/10 натуральной величины.  
Это вариант № 7 – с двумя 45-мм, двумя 107-мм и одним 152-мм орудиями.



Деревянная модель 8-го варианта Т-39 — одно 152-мм орудие и три 45-мм пушки.

рассматривались на заседании 7 августа. Первый из них представлял собой 90-тонный танк с 50–75-мм броней, вооруженный двумя 107-мм, двумя 45-мм орудиями и пятью пулеметами. Второй отличался только вооружением — одна 152-мм, три 45-мм орудия и четыре пулемета. Оба варианта признали удачными и решили построить их деревянные макеты в 1/10 натуральной величины. Фотографии макетов и эскизные чертежи были посланы наркому обороны СССР К. Ворошилову, который в декабре 1933 года докладывал по этому вопросу председателю Комитета Обороны СССР В. Молотову: «Представляя особо удачные варианты большого танка, прошу рассмотреть их на Комиссии Обороны и окончательно решить — нужна ли нам вообще такая боевая машина взамен достаточно мощного, на мой взгляд, танка особого назначения Т-35, который в состоянии выполнить большинство боевых задач. Производство опытного образца Т-39 потребует около 3 млн. рублей и не менее одного года». Аргументы Ворошилова были убедительными, и в начале 1934 года Комитета Обороны постановила: работы по Т-39 прекратить, продолжать производство Т-35. Для сравнения следует заметить, что последний обходился «казне» в 525 тыс. рублей (за эти же деньги можно было построить девять легких танков БТ-5).

По плану на 1934 год ХПЗ планировал выпустить 10 машин Т-35А. Причем, учитывая сложность танка, УММ

РККА заключило с ХПЗ договор на эти машины как на первую опытную партию. В процессе освоения производства завод по своей инициативе внес ряд изменений, как для улучшения конструкции танка, так и для облегчения его изготовления. Но, несмотря на это, освоение Т-35 вызывало большие трудности: например, очень часто ломались траки, которые отдирались из стали Гартфильда. До этого ни один завод в СССР в массовых количествах эту сталь не производил. ХПЗ был первым. Кроме того, никак не удавалось устранить перегрев двигателя М-17, а картер коробки передач оказался недостаточно прочным.

Для освоения литья траков, которые требовались не только для Т-35, но и Т-28 и Т-26, двух молодых специалистов – Васина и Никонова – еще в 1932 году откомандировали в Великобританию для изучения литейного дела. После возвращения Васина направили на ХПЗ, где в конце 1934 года под его руководством запустили новый литейный участок, который в 1935-м начал давать первые кондиционные ажурные отливки траков из стали Гартфильда отечественной плавки.



Танки Т-35А проходят по Красной площади. 1 мая 1935 года.



На этом снимке, сделанном с собора Василия Блаженного, виден общий люк в крыше главной башни и глушитель, установленный поперек корпуса – детали, характерные для Т-35А выпуска до 1937 года.

Но помимо технических и технологических, существовали и трудности другого рода. Так, начальник 2-го отдела Научно-технического управления УММ РККА Свиридов, посетивший Харьков в апреле 1934 года, докладывал: «Директор ХПЗ т.Бондаренко не только не мобилизует вокруг Т-35 работников завода, но и при всех возможных случаях дискредитирует машину. На ХПЗ никто серьезно не хочет ею заниматься за исключением КБ завода, которое действительно работает над тем, чтобы выпустить хорошую боевую машину».

Репрессии инженерно-технических работников тоже не способствовали быстрому освоению производства Т-35. Например, в марте 1934 года на ХПЗ пришло указание «о необходимости тщательной проверки конструкторских расчетов, особенно по коробке скоростей, поскольку в ее проектировании принимал участие конструктор Андряхевич, ныне арестованный».



Танк Т-35 выпуска 1937–1938 годов проходит по Красной площади. 1 мая 1941 года. На обоих танках установлены фары для ночной стрельбы из орудий.

Танк не поддавался. Первую машину Т-35 с полностью устраненными недостатками предполагалось сдать приемщику к 20 августа 1934 года, однако этот срок был сорван. Директор ХПЗ Бондаренко оправдывался перед УММ РККА большой загрузкой завода, отсутствием подготовленных кадров и высокой сложностью машины. По согласованию с С. Орджоникидзе и И. Халепским в конструкцию танка внесли свыше 40 упрощений в узлах и деталях, призванных облегчить процесс их изготовления и сборки воедино. Но, несмотря на это, Т-35 оставался чрезвычайно сложным в производстве и завод сильно отставал от графика. По этому поводу в конце августа 1934 года начальник УММ РККА И. Халепский писал директору ХПЗ И. Бондаренко:

«Сейчас приходится уже говорить не об одной машине. Перед Вами и мной стоит ответственная задача: дать к 7 ноября на парад не менее 6 машин, причем они должны быть вполне закончены для работы в армии. Теперь не может быть никаких оправданий. Мы с Вами отвечаем за это



дело как члены партии. Нужно очень крепко взяться сейчас за выполнение этой задачи...»

И действительно, «взялись крепко» — на параде 7 ноября в Москве по Красной площади прошли шесть новеньких Т-35, а к концу 1934 года были сданы армии и остальные четыре машины. Правда, надежность их работы оказалась невысокой, и большую часть времени эти танки ремонтировались.

Из неисправностей, которые сопровождали танк в первое время, основные нарекания вызывали постоянный перегрев двигателя, частые поломки коробки перемены передач (несмотря на то, что в течение 1934 года ее дважды усиливали, вводя более толстые стенки картера) и разрушение трактов Т-35 на мягком грунте.

Кроме того, на ХПЗ сформировали бригаду из 12 человек во главе с двумя молодыми инженерами из конструкторского бюро завода, которая неделями дневала и ночева-



Танки Т-35 проходят по Красной площади. 1 мая 1937 года. Хорошо видна тактическая маркировка, антенна крепится на восьми стойках.

ла в 5-м тяжелом танковом полку РГК, куда передавались первые Т-35, помогая там вводить танки в строй и обучая личный состав полка правилам эксплуатации новых боевых машин.

Новый 1935-й год принес заводу новые хлопоты с Т-35. В марте были разработаны и одобрены улучшенные бортовые передачи, к июню отработана усиленная коробка передач и изменены радиаторы. Однако двигатель М-17 капризничал и отказывался нормально работать на новой тяжелой машине. Неоднократно в течение года поднимался вопрос об изготовлении сначала одного, затем двух Т-35Б с двигателем М-34, но дальше проекта это дело не пошло. Начиная с июля месяца более предпочтительной уже считается установка на Т-35 специального дизеля мощностью не менее 600 л.с. Осенью 1935 года на одном Т-35 в опытном порядке установили дизель БД-1 мощностью 400 л.с., который показал на испытаниях неплохие результаты. Но недостаточная мощность не позволила принять его на вооружение. На основе полученных результатов КБ ХПЗ приступило к разработке дизельного двигателя мощностью 800 л.с. для Т-28 и Т-35. Правда, изготовленный в следующем году, он так и не был доведен до нормального рабочего состояния.



Модернизированный образец танка Т-35 с бортовыми экранами измененной конфигурации по пути на Красную площадь. 1 мая 1940 года. На экране хорошо видны петли люков для доступа к подвеске.



Танк Т-35 с коническими башнями и наклонной подбашенной коробкой. Москва, 1 мая 1940 года. На фото хорошо видно отсутствие пулеметной установки в нише главной башни, укладка ЗиП и конструкции люков для доступа к трансмиссии.

К началу 1936 года из войск пришло множество рекламаций, свидетельствовавших о недоработке конструкции отдельных агрегатов танка. Чтобы устранить эти недостатки, одну серийную машину (№ 0183-5) подвергли широкомасштабным испытаниям. Их начали 25 апреля 1936 года в окрестностях Харькова на основании задания АБТУ РККА с целью проверки «боевых и технических свойств танка при работе в различных условиях». Испытания продолжались до 1 августа 1937 года. На этот период пришелся и один большой перерыв (с 12 января по 2 июля 1937 года) вызванный тем, что при переходе 12 января реки Донец танк не смог выйти на обледеневший берег и завяз в реке. С помощью тракторов и специальных приспособлений тяжелую боевую машину смогли вытащить только к 29 января, и лишь 21 февраля танк прибыл на завод. Здесь произвели переборку всех его механизмов, некоторые из них заменили модернизированными, сконструированными на основании результатов испытаний. Всего же Т-35 прошел 2000 км, из них 1650 км по грунтовым проселочным дорогам и пересеченной мест-



Танк Т-35 с коническими башнями и наклонной подбашенной коробкой. Москва, 1 мая 1940 года. Сквозь открытые жалюзи просматривается вентилятор. Это и предыдущие «шпионские» фото сделаны из окон американского посольства.

ности. За это время на нем сменили три двигателя, причем первый проработал только 46 часов.

В результате испытаний Т-35 была выявлена ненадежная работа системы охлаждения двигателя, главного и бортовых фрикционов, коробки скоростей и другие недостатки. Поэтому в течение 1936–1937 годов ХПЗ ввел в конструкцию танка ряд изменений.

Были модернизированы коробка передач, бортовые фрикционы, масляный бак, электрооборудование, спроектированы и изготовлены специальные уплотнения корпуса для предохранения от попадания воды внутрь машины. Кроме того, глушитель, расположенный поперек кормовой части корпуса и прикрытый с боков броневыми щитками, убрали внутрь корпуса, а наружу вывели лишь выхлопные трубы, защищенные броневым кожухом.

Кроме того, в сентябре – октябре 1936 года двигательному отделу ХПЗ удалось форсировать мощность двигателя

М-17Ф до 580 л.с., и к середине 1937 года эта модификация мотора была более или менее отработана и стала устанавливаться на танки Т-35.

Благодаря этой модернизации на машинах выпуска 1937 года значительно повысилась надежность работы как отдельных агрегатов, так и всего танка в целом. Например, пробег до капремонта модернизированных образцов Т-35 составлял 2000 км, а у машин ранних выпусков – 1000–1500 км. Однако все эти изменения, а также то, что Мариупольский металлургический завод поставлял некондиционные бронелисты (из-за нарушения техпроцесса прокатки) толщиной 23 мм вместо 20, привели к увеличению массы машины до 51,5–52 т.

Считая танк перетяжеленным, в середине 1936 года АБТУ РККА санкционировало проведение ряда мероприятий по облегчению Т-35, для чего по согласованию с Наркома-



Т-35 по пути на Красную площадь 7 ноября 1940 года. Хорошо виден лок механика-водителя толщиной 70 мм, а также специальные брызговики на краях надгусеничных полок. Кроме этого парада, такие брызговики больше на фотографиях не встречаются.



Танки Т-35 перед прохождением по Красной площади.  
1 мая 1940 года. В строю машины разных выпусков – с коническими и цилиндрическими башнями. Слева стоит модернизированный танк выпуска 1938 года с цилиндрическими башнями, но обрезанным бортовым экраном и измененной конструкцией локот для доступа к трансмиссии.

том тяжелой промышленности толщину брони крыш башен уменьшили на 1–2 мм, тогда же прошли испытания облегченные опорные катки, топливный бак из фибры, зауженные траки. Указанными мерами предполагалось облегчить Т-35 на 3,5–4 тонны, но по ряду причин выполнено это не было.

Начавшееся тогда же обобщение опыта гражданской войны в Испании показывало, что бронирование тяжелого танка при его габаритных размерах не обеспечит ему надежной защиты от бронебойных снарядов современной скорострельной противотанковой артиллерии калибра 37–47-мм. Постановлением Правительства от 25 июля 1937 года ХПЗ предлагалось спроектировать улучшенный Т-35 с противоснарядным бронированием. В частности, в письме директору от 13 сентября говорилось: «Итоги последних боев показывают, что танки, имеющие бронирование менее 30 мм, не обеспечивают защиту от бронебойного снаряда

калибра 37-мм на дальности 800 м и ближе. Предлагаем вам рассмотреть возможность усиления брони тяжелого танка Т-35 до 60 мм в лобовой части и до 30 мм на бортах, корме и артиллерийских башнях».

7 октября 1937 года И. Бондаренко докладывал начальнику АБТУ РККА, что «тактико-технические требования на указанную машину не получены, разработка проекта ведется исходя из применения гомогенной брони следующих толщин: лобовые листы — 75 мм, верхний и нижний наклонные листы носа — 30 мм, борт — 30 мм, листы шестиграна (то есть подбашенной коробки. — *Прим. автора*) — 30 мм, дно и крыша — 15–20 мм, фальшборт — 15 мм, борта башен — 30 мм». Одновременно завод получил задание спроектировать танк Т-35 с башнями конической формы. Но работы велись чрезвычайно медленно — без того слабое КБ ХПЗ было сильно обескровлено репрессиями, коснувшимися главным образом инженеров и конструкторов. На специальном совещании по танкам Комиссии обороны при Совете народных комиссаров (СНК) СССР, состоявшемся 27 марта 1938 года,



Танк Т-35 с коническими башнями на Красной площади. 1 мая 1941 года.

констатировалось, что «к проектированию Т-35 (с коническими башнями) завод приступил с большим опозданием, только в конце февраля, несмотря на то что задание от НКОП (Наркомата оборонной промышленности. — *Прим. автора*) было получено еще в конце сентября 1937 года. В ноябре 1937 года завод получил от АБТУ и техусловия на увеличение толщины брони: борт — 40–45 вместо 30 мм, башни — 40–55 вместо 30 мм, масса машины вместо 55 — 60 т. Это внесло дополнительный тормоз в работу.

Постановлением Правительства требовалось в текущем году выпускать серийные Т-35 с коническими башнями, договор же с АБТУ на 1938 год, вопреки Постановлению Правительства, предусматривает танки с цилиндрическими башнями».

Уже в ходе проектирования стало очевидным, что при указанной толщине броневых листов уложиться в заданный вес — 60 т — невозможно. Поэтому КБ ХПЗ начало искать решение другой компоновочной схемы. Было предложено семь вариантов, которые при сохранении базы Т-35 различались количеством башен и их размещением.

Для ускорения проектирования нового тяжелого танка в апреле 1938 года к этой работе подключили Ленинградский Кировский завод с его мощной производственной базой и опытом серийного производства танка Т-28 и завод № 185 имени С.М.Кирова (бывший Опытный завод Спецмаштреста), кадры которого, в свою очередь, имели богатый опыт по созданию новых образцов боевых машин. Первый разрабатывал танк СМК-1 («Сергей Миронович Киров»), второй — изделие «100» (или Т-100). Первоначальным заданием предполагалось в СМК-1 и Т-100 использовать отработанную ходовую часть Т-35, однако в дальнейшем от этой идеи отказались. В это же время КБ ХПЗ рассматривало вопрос о перевооружении Т-35 новой 76-мм пушкой Л-10 вместо КТ, но военные от этого отказались, считая, что «для решения задач сопровождения пехоты хватит мощности КТ, а для борьбы с бронеобъектами вполне достаточно двух 45-мм орудий».



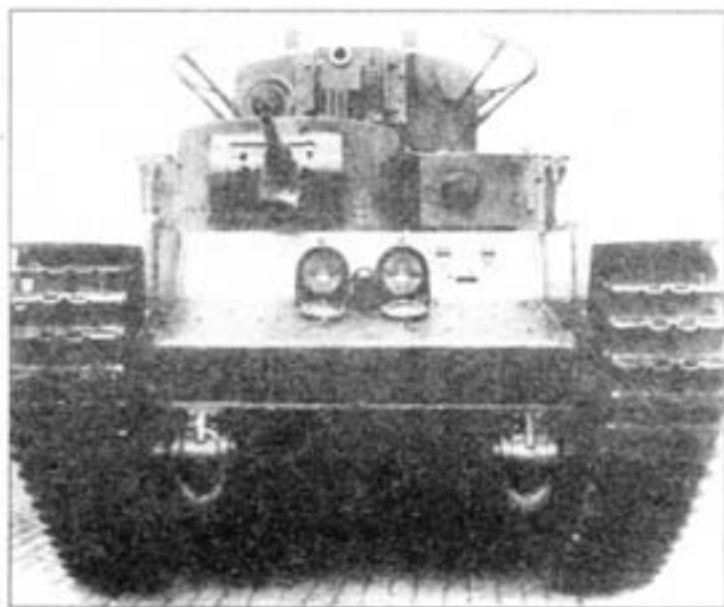
<i>Заводские номера танков Т-35 по годам выпуска.</i>					
1934	1935	1936	1937	1938	1939
148-11	339-30	220-25	0197-1	0197-2	744-62
148-19	339-48	220-27	0197-6	0197-7	744-63
148-22	339-75	220-28	0217-35	0200-0	744-64
148-25	339-78	220-29	196-94	0200-4	744-65
148-30	288-11	228-43	196-95	0200-8	744-66
148-31	288-14	228-65	196-96	0200-5	744-67
148-39	288-41	228-74	988-15	0200-9	
148-40		0183-3	988-16	234-34	
148-41		0183-5	988-17	234-35	
148-50		0183-7	988-18	234-42	
		537-70		744-61	
		537-80			
		537-90			
		715-61			
		715-62			

С конца 1938 года ХПЗ перешел на выпуск Т-35 с башнями конической формы, несколько утолщенной броней, усиленной подвеской и увеличенной емкостью топливных баков. По разным данным, изготовили от 6 до 10 танков Т-35 с коническими башнями. У части машин в нише главной башни устанавливался пулемет. Эти танки имели увеличенную до 70 мм толщину брони переднего наклонного и лобового листов и до 25 мм – броню башен и подбашенной коробки. Масса машин возросла до 54 т. К этому времени уже вышли на испытания новые тяжелые танки СМК и Т-100, показавшие значительные преимущества перед Т-35. Поэтому Постановлением Главного военного совета СССР от 8 июня 1939 года танк Т-35 сняли с производства. Всего же за 1933–1939 годы было изготовлено два прототипа (Т-35-1 и Т-35-2) и 59 серийных машин.

## Устройство танка Т-35

Танк Т-35 представляет собой пятибашенную боевую машину с двухъярусным расположением вооружения. Корпус танка имеет четыре внутренние перегородки и функционально разделен на пять отделений: передних башен с постом управления механика-водителя, главной башни, задних башен, моторное и трансмиссионное.

На крыше отделения передних башен установлены малая и средняя башни. В первой размещается пулеметчик, во второй — наводчик и заряжающий. Перед малой башней внутри корпуса находится рабочее место механика-водителя, для посадки которого в крыше предусмотрен двухстворчатый люк. На некоторых танках выпуска 1938 года и на машинах выпуска 1939 года встречаются двухстворчатые откидывающиеся в одну сторону, а также овальные, аналогичные по конструкции башенным люкам танков БТ-7 с конической башней. Механизмы управления танком состоят из двух рычагов управления бортовыми фрикционами и тормозами, установленных по бокам сиденья водителя, кулисного механизма коробки передач, расположенного с правой стороны, и трех педалей — главного фрикциона, акселератора и запасной (для механического стартера, если он установлен взамен электростартера). Контрольно-измерительные приборы располагаются на



Танк Т-35А выпуска 1936 года во дворе ХТЗ, вид спереди.

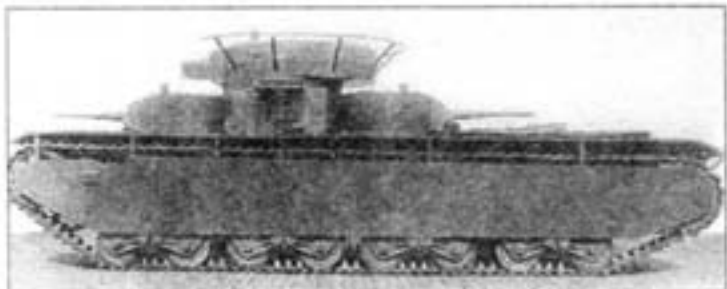
съемных щитках — главном и трех малых. Кроме того, на посту управления имеются: запасной рычаг управления моментом опережения зажигания (на случай установки магнето без автоматического опережения), телефонный аппарат, компас (с 1937 г.) и рукоять управления воздухопуском. Для наблюдения слева от механика-водителя в бортовом листе предусмотрена щель, закрытая «триплексом», а впереди, в лобовом наклонном листе — люк с еще одним смотровым прибором.

Справа от поста управления под средней башней на настиле пола размещены инструментальные ящики, а на днище корпуса в носовой части — два баллона со сжатым воздухом по 150 атм., предназначенных для запуска двигателя в случае отказа стартера.

Главная башня установлена над своим отделением на подбашенной коробке шестигранной формы. На танках

выпуска 1939 года форма подбашенной коробки была изменена. В отделении главной башни находятся места четырех членов экипажа — командира танка, наводчика, радиста и моториста. Под верхним настилом пола корпуса и на его бортах размещены укладки 76-мм снарядов и пулеметных дисков, инструменты, запасные части, приборы дымопуска, запасной пулемет, а на днище корпуса — аккумуляторные батареи.

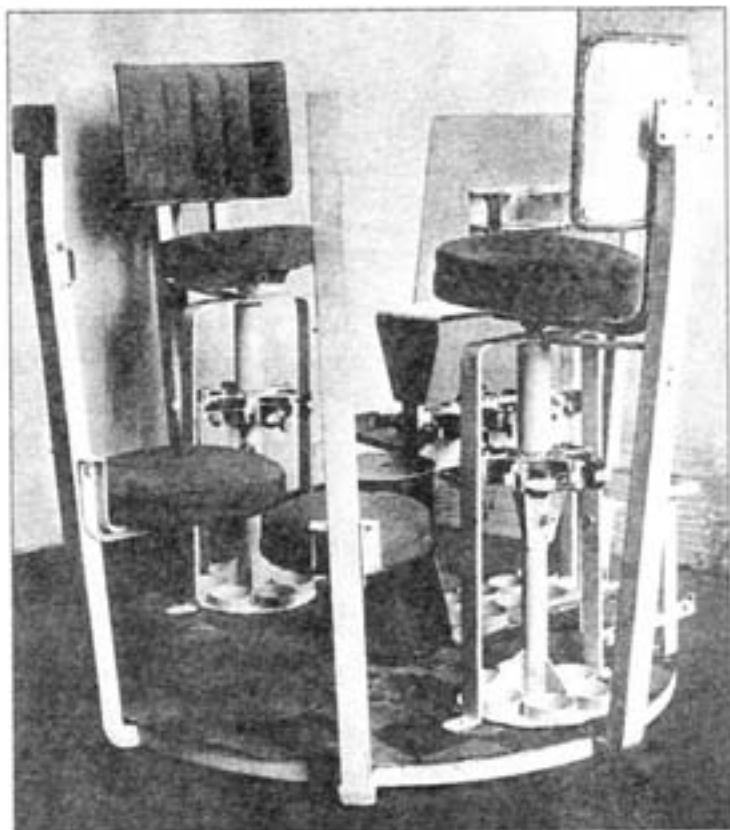
Над отделением задних башен установлены малая и средняя башни, аналогичные передним. За малой башней



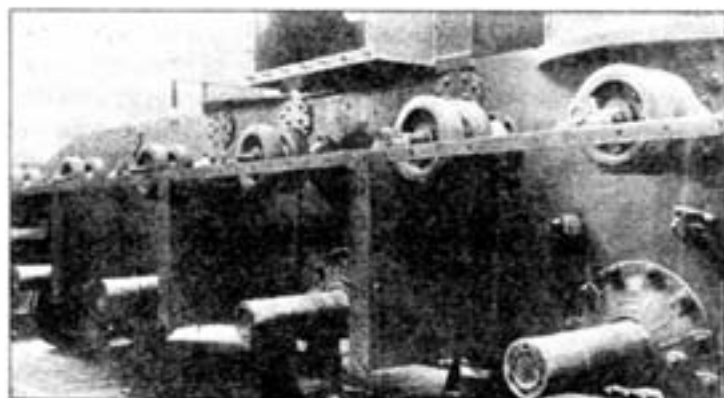
Танк Т-35А выпуска 1936 года во дворе ХТЗ, вид слева и сзади. Глушитель расположен поперек корпуса, у кормы надгусеничных полоз видны выводные патрубки приборов дымопуска.

находится бензобак емкостью 270 л, а на полу корпуса — укладки снарядов, патронов и ЗИП.

*Корпус танка.* Корпус — сварной и частично клепаный. Его днище изготовлено из шести 10-мм и одного (заднего) 20-мм броневых листов, сваренных между собой. На некоторые швы для придания жесткости наложены уголки.



Подвесной пол главной башни. Под сиденьями командира (справа) и наводчика (слева) видны барабанные боеукладки на шесть снарядов каждая. В центре — кожух вращающегося электроконтактного устройства и стойка на 8 снарядов. На переднем плане — два сиденья заряжающего (радиста) — слева для покового положения, справа для боевого.



Танк Т-35 в сборочном цехе ХПЗ: видны монтажные козлы, на которых собирался танк, кронштейны тележек ходовой части, крепление опорных катков и кницы — броневые накладки на стыках листов корпуса.

По бокам днища приварены бортовые листы, а в передней и задней части — нижние наклонные листы (носовой и кормовой). В задней части днища расположены

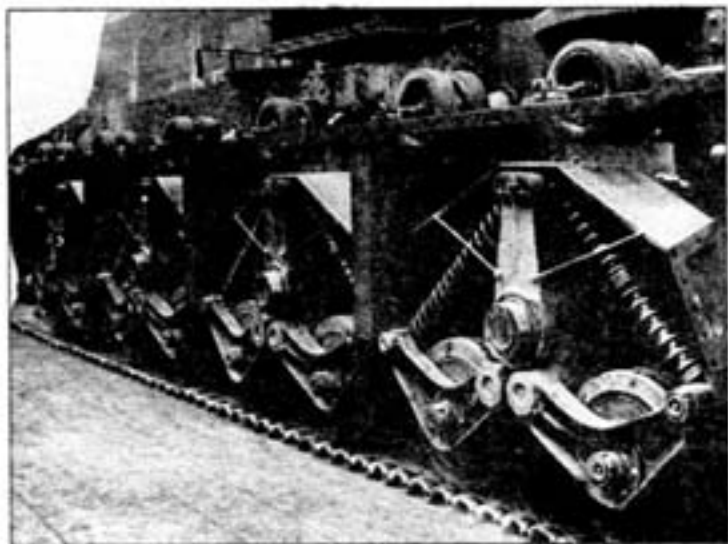
13 люков, предназначенные для доступа к агрегатам, слива бензина и масла. В моторно-трансмиссионном отделении установлена рама для крепления двигателя и коробки передач. В переднем и заднем боевых отделениях к днищу приварены рамы, на которые уложен настил пола из четырех съемных листов. В отделении главной башни пол состоит из двух настилов — верхнего и нижнего.

Борта корпуса сварены из семи броневых листов. Для жесткости на швы снаружи приварены накладки и приклепаны кницы. Кроме того, снаружи к бортам приварен каркас, на который монтируются фальшборт и кронштейны для крепления тележек подвески. В бортовых листах имеются вырезы для укладки стреляных гильз.

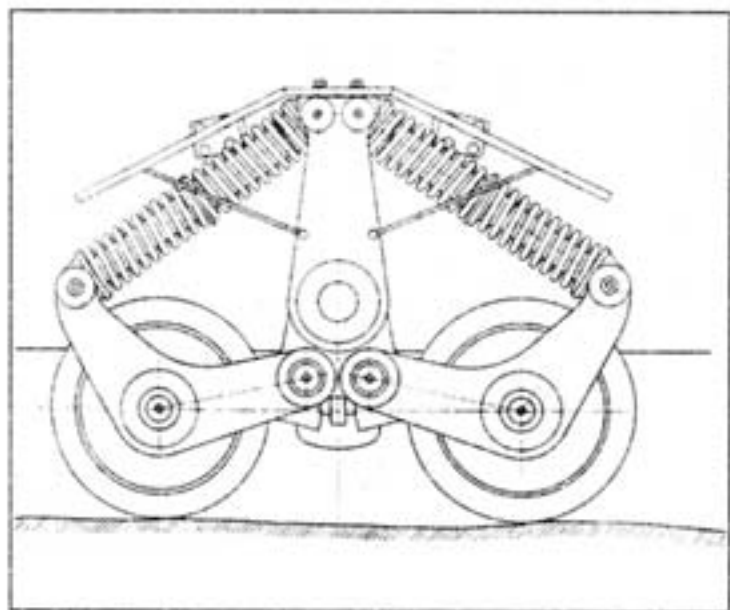
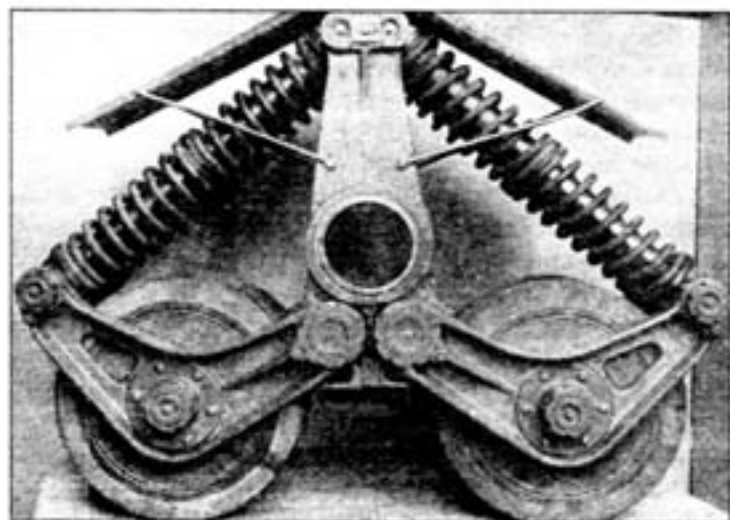
Крыша моторного отделения несъемная, в центре ее расположен люк для доступа к двигателю. В крышке люка установлен броневой колпак воздухоочистителя. Справа и слева от люка — отверстия для притока воздуха к радиаторам, прикрытые сверху броневыми щитками.

К кормовой части корпуса крепится съемный броневой кожух вентилятора с жалюзи, а в кормовом броневом листе имеются две крышки для доступа к трансмиссии, замененные на танках выпуска конца 1938—1939 года двумя лючками на петлях.

*Главная башня.* Главная башня — идентична по конструкции главной башне среднего танка Т-28. В задней стенке кормовой ниши прорезана вертикальная щель, закрытая заслонкой, для установки кормового пулемета. В крыше башни имеются два люка — круглой и прямоугольной формы (на машинах первых серий — один общий прямоугольный люк) и три круглых отверстия: два для закрытых броневыми колпаками перископических приборов и одно — для вывода провода к радиоантенне. На стенках башни есть круглые отверстия с задвижками изнутри для стрельбы из личного оружия, а выше них — смотровые щели с триплексами.



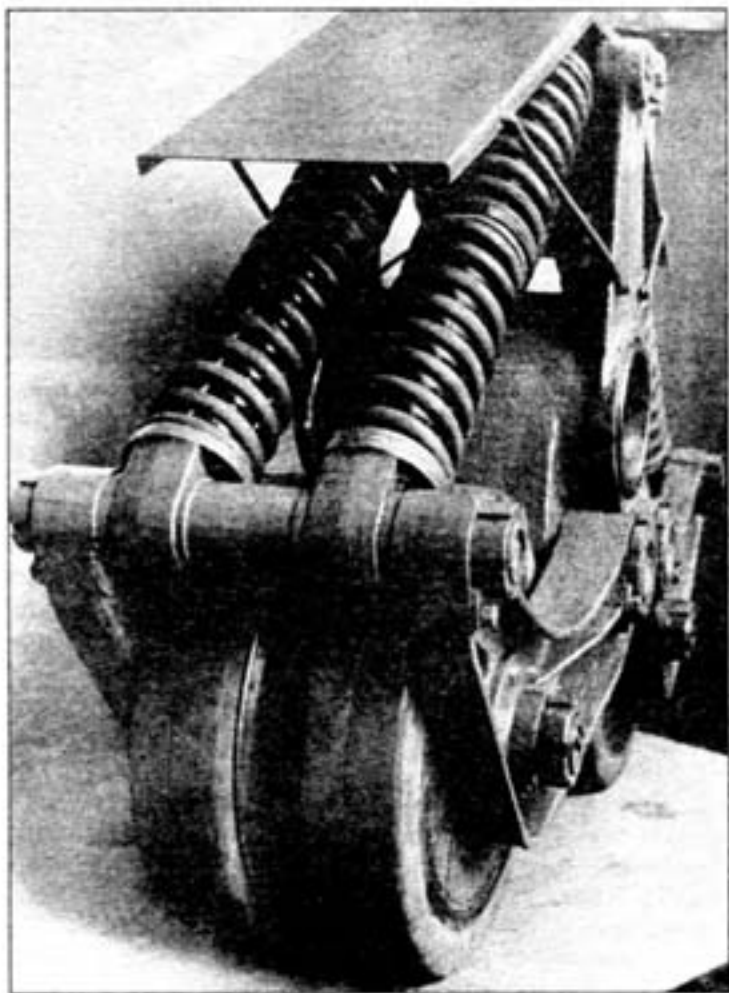
Танк Т-35 в сборочном цехе ХТЗ: тележки опорных катков уже надеты на кронштейны.



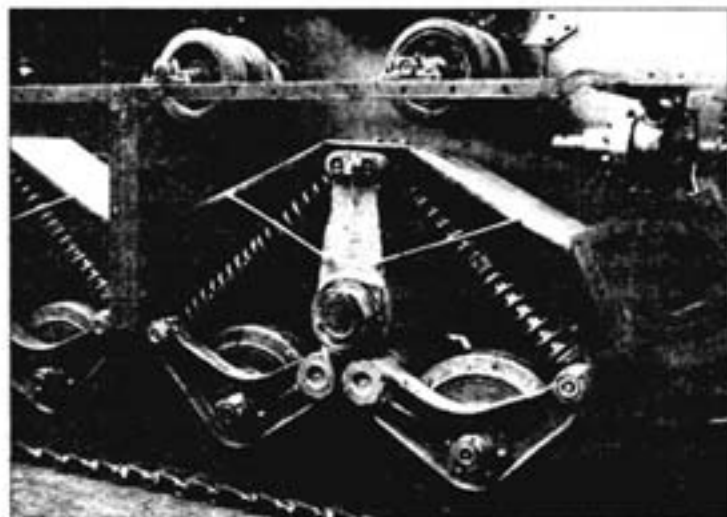
Тележка підвески танка Т-35 – фото і чертёж. Хорошо видна конструкція балансира.



Первоначально главная башня имела ручной двухступенчатый механизм поворота, замененный в 1936 году трехскоростным червячного типа с электрическим и ручным приводами. Поворот на 360 градусов происходит на



Тележка подвески танка Т-35 — виден установленный сверху грядовой щиток.



На фото видна первая тележка ходовой части, справа от нее передний упорный каток, над ним — натяжной механизм гусеницы.

1-й скорости — за 16 с, на 2-й — за 9,3 с, на 3-й — 7,4 с. Под всеми люками малых и средних башен установлены кнопки блокирующего устройства. При открывании люка на специальном пульте наводчика в главной башне гаснет лампочка, что сигнализирует о воспреещении ее поворота (дабы не покалечить членов экипажа, вылезавших из других башен).

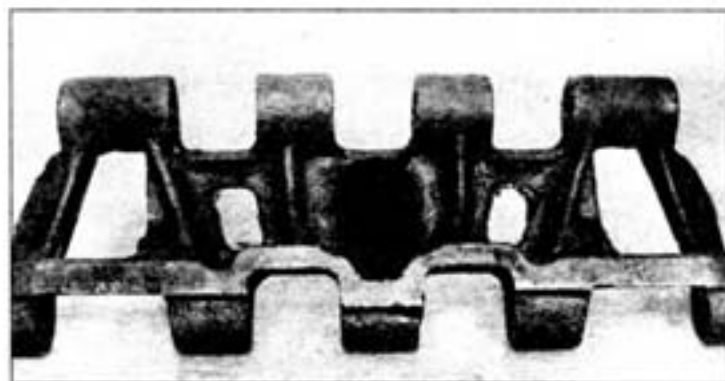
Главная башня оснащена подвесным полом, прикрепленным четырьмя кронштейнами к погону. Под сиденьями командира и наводчика располагаются боеукладки барабанного типа на шесть снарядов каждая. Между сиденьями размещена стойка с 12 гнездами для снарядов и шести пулеметных дисков. Откидные сиденья радиста (для походного и боевого положения) и моториста закреплены на задних кронштейнах подвесного пола. На стенке ниши башни размещена радиостанция. Полная масса цилиндрической башни с оборудованием и вооружением составляет 1870 кг.

На танках выпуска 1939 года устанавливались башни конической формы с двумя люками с пулеметной установкой в нише башни или без нее. На одной из машин башня оснащалась поручневой, а на остальных штыревой антеннами.

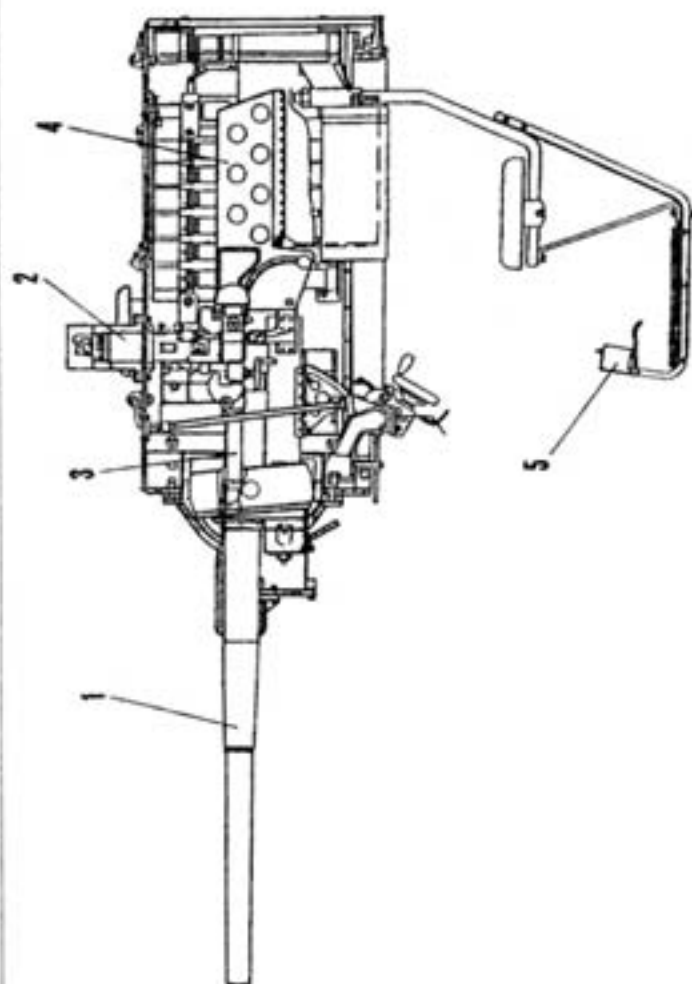
*Средние башни.* Средние башни по конструкции такие же, как и башни легкого танка БТ-5, за исключением отсутствующей кормовой ниши и измененного электрооборудования. В крыше башни имеется прямоугольный люк, закрытый двумя откидными крышками, и круглое отверстие для перископического прицела. В правой стенке башни — круглое отверстие для стрельбы из личного оружия, а выше его — смотровая щель с триплексом. В лобовом листе корпуса прорезана прямоугольная амбразура для спаренной установки пушки и пулемета.

В башне находятся подвесные сиденья двух членов экипажа — наводчика и заряжающего, а кроме того — боеукладки пушечных выстрелов и пулеметных магазинов, ящики для запасных стекол триплекс и распределительный щиток. Башня оборудована ручным поворотным механизмом. Полная масса цилиндрической башни — 630 кг.

На танках выпуска 1939 года устанавливались башни конической формы с одним люком.



Трап гусеничной цепи танка Т-35, вид с внешней стороны.



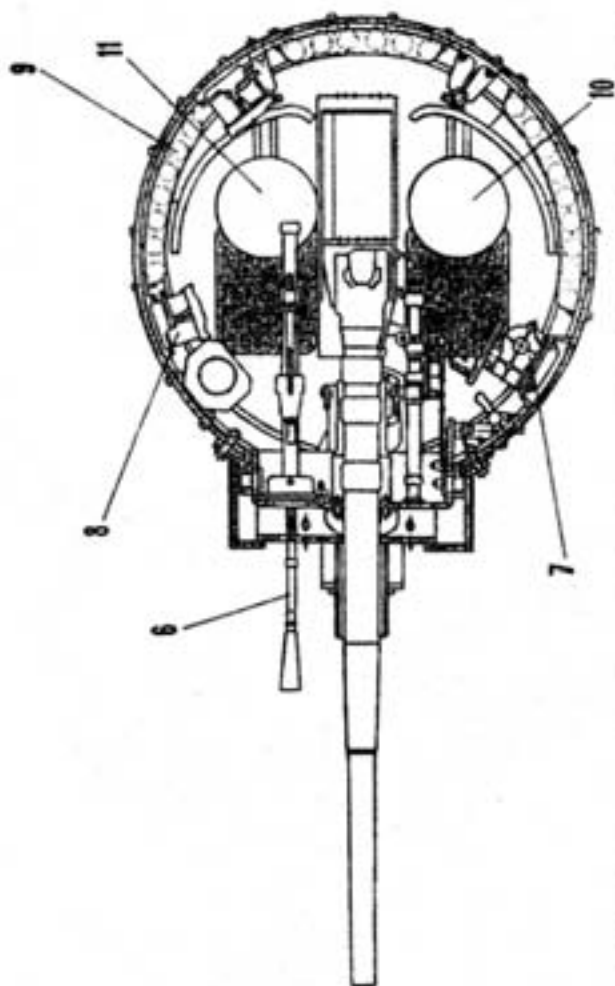


Схема устройства средней башни (из «Руководства по обслуживанию танка Т-35» 1936 года): 1 – 45-мм пушка 20К, 2 – перископический прибор ПТ-1, 3 – телескопический прибор ТДТ, 4 – ограждение пушки, 5 – люлька пушки, 6 – 7,62-мм пулемет ДТ, 7 – поворотный механизм башни, 8 – измерительный прибор «Триггер», 9 – указка 45-мм выстрелов, 10 – сиденье наводчика, 11 – стелажные зарядящего.

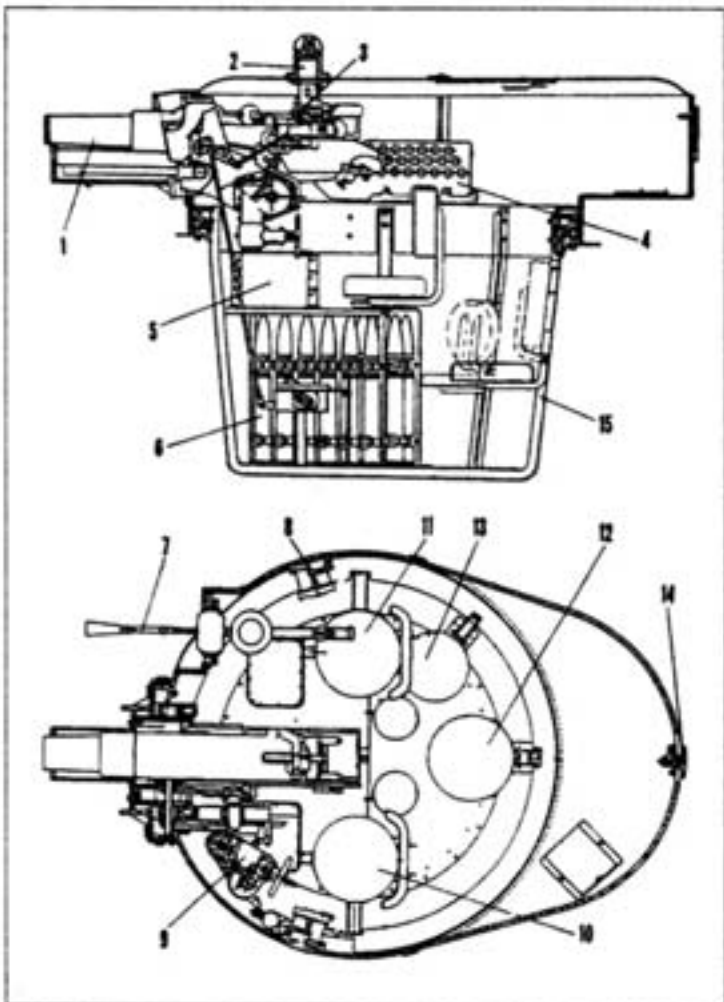


Схема устройства большой башни (из «Руководства по обслуживанию танка Т-35» 1936 года): 1 – 76,2-мм пушка КТ-28, 2 – перископический прицел ПТ-1, 3 – телескопический прицел ТОП, 4 – ограждение пушки, 5 – укладка пулеметных магазинов, 6 – 76,2-мм выстрелы, 7 – 7,62-мм пулемет ДТ, 8 – смотровые приборы «Триплекс», 9 – поворотный механизм башни, 10 – сиденье наводчика, 11 – сиденье командира, 12 – походное сиденье радиста, 13 – боевое сиденье радиста, 14 – шель для бугельной установки пулемета ДТ, 15 – кронштейн подвешного пола.

*Малые башни.* Малые башни конструктивно идентичны малым башням среднего танка Т-28. В крыше башни имеется люк с откидной крышкой, а в боковых стенках — смотровые щели и отверстия для стрельбы из револьвера.

Под малой башней на днище танка установлено регулируемое по высоте сиденье, стеллажи для пулеметных мага-

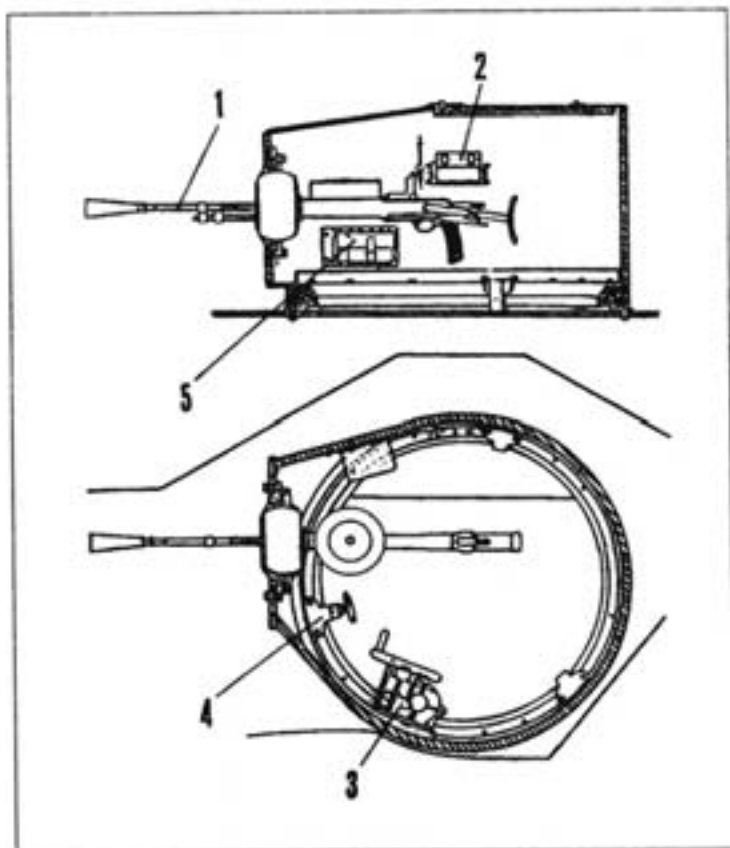
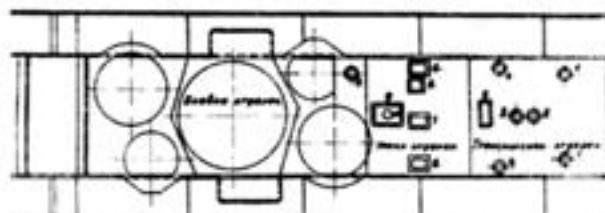


Схема устройства пулеметной башни (из «Руководства по обслуживанию танка Т-35» 1936 года): 1 — 7,62-мм пулемет ДТ, 2 — смотровой прибор «Триплекс», 3 — поворотный механизм, 4 — стопор башни, 5 — запасное стекло «Триплекс».

**Схема расположения**  
**люков на днище корпуса танка Т-35 А вкл. 1935 г.**



**Грузоподъемные люки**

- 1 Для люка стелы из бортовой аппарели
- 2 Для люка стелы из башни аппарели
- 3 Вспомогательный люк
- 4 Для обслуживания правой бортовой аппарели
- 5 Для люка пола перед бортовой аппарелю и башней аппарели

**Платформы люков**

- 6 Для люка пола перед башней
- 7 Для люка пола перед бортовой аппарелю и башней
- 8 Для люка пола перед башней
- 9 Для люка пола перед бортовой аппарелю и бортовой аппарелю

Днище танка Т-35 (из «Руководства по обслуживанию танка Т-35» 1936 года).

зинов и запасной пулемет, уложенный в специальном ящике. Поворот башни осуществлялся при помощи ручного поворотного механизма. Полная масса башни — 366 кг.

На танках выпуска 1939 года устанавливались башни конической формы с овальным люком, аналогичным по конструкции башенным с БТ-7.

**Вооружение.** Вооружение Т-35 предназначалось для решения следующих задач: поддержки пехоты и уничтожения полевых фортификационных сооружений (76-мм пушка и пулеметы) и борьбы с бронеобъектами (45-мм орудия).

Первоначально в головной башне Т-35 устанавливалась 76-мм пушка КТ («Кировская танковая») образца 1927/32 гг., в которой использовалась качающаяся часть полевой полковой пушки образца 1927 года. КТ имела укороченную длину отката с 1000 до 560 мм, что достигалось поднятием давления в накатнике и тормозе отката. В 1935 году были усилены салазки путем утолщения их стенок с 3,6 до



8 мм. Это было вызвано тем, что старые салазки гнулись при движении танков по пересеченной местности.

С начала 1936 года 76-мм пушки Т-35 были полностью унифицированы с пушками КТ-28 средних танков Т-28. Количество жидкости в накатнике увеличили с 3,6 до 4,8 л, что уменьшило откат до 500 мм. Ввели новый подъемный механизм, ножной спуск и новые прицельные приспособления.



Танк Т-35 проходит по Красной площади. 1 мая 1937 года.  
Хорошо видна тактическая маркировка.

<i>Основные данные орудия:</i>	
Калибр	7,62 мм
Полная длина ствола	16,5 калибров
Масса снаряда	6,5 кг
Начальная скорость снаряда	381 м/с
Максимальный угол возвышения	+25 град.
Максимальный угол склонения	-5 град.
Масса качающейся части	540 кг

Пушка установлена в маске и снабжена телескопическим и перископическим прицелами ТОП образца 1930 года и ПТ-1 образца 1932 года. Телескопический расположен слева от пушки, перископический – на крыше башни с левой стороны и соединен с пушкой так называемым «приводом к перископу». Кроме этих прицелов



Танк Т-35 из состава учебного полка ВАММ имени Сталина, 1940 год. Машина оборудована фарами для ночной стрельбы и двумя лесенками для залезания на танк.

в крыше башни с правой стороны, симметрично с перископическим прицелом, расположена командирская панорама ПТК.

Пулемет ДТ («Дегтярев танковый») калибра 7,62-мм установлен в шаровом яблоке справа от пушки. Угол его горизонтального обстрела  $\pm 30$  град., угол возвышения  $+30$  град., снижения  $-20$  град. Для стрельбы назад в нише башни имеется бутельная установка для запасного пулемета ДТ.

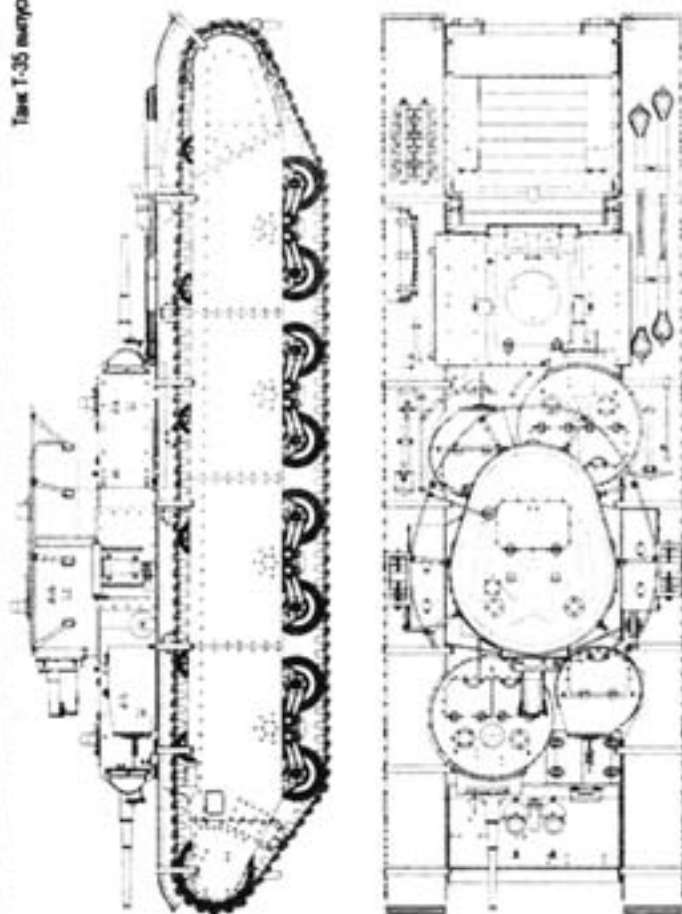
С 1937 года на люке наводчика располагалась зенитная турельная установка П-40 с пулеметом ДТ, снабженным коллиматорным прицелом для стрельбы по воздушным целям.

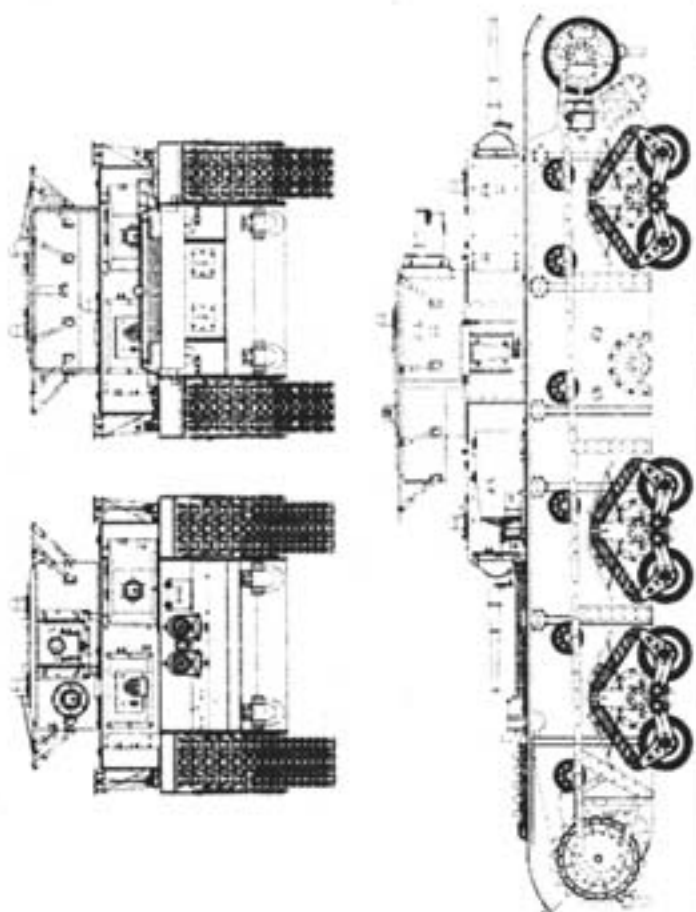
В средних башнях размещены 45-мм танковые пушки 20К образца 1934 года (на машинах первых серий — образца 1932 года).



Вид сзади на танк Т-35. Кубинка, 1947 год. Хорошо видно крепления под ЗИП. Сам ЗИП отсутствует. В настоящее время эта машина находится на экспозиции Военно-исторического музея бронетанкового вооружения и техники.

Табл. 1-35. Иероглифы 1935 года.





45-мм пушка образца 1934 года в отличие от предыдущей системы имеет полуавтоматику механического, а не инерционного типа, измененное противооткатное устройство, совершенно новый подъемный механизм и ряд других более мелких изменений.

<i>Основные данные орудия:</i>	
Калибр	45 мм
Полная длина ствола	46 калибров
Масса снаряда	1,425 кг
Начальная скорость снаряда	760 м/с
Максимальный угол возвышения	+22 град.
Максимальный угол склонения	-6 град.
Масса качающейся части	313 кг

Пушка установлена в маске и спарена с пулеметом ДТ. Спаренная установка снабжена двумя общими прицелами: перископическим ПТ-1 и телескопическим ТОП. Кроме того, пулемет имеет обыкновенный открытый прицел для самостоятельной стрельбы.

Малые башни вооружены одним пулеметом ДТ в шаровой установке. Начиная с конца 1938 года на лобовом листе башни устанавливалось специальное броневое кольцо, предохраняющее яблоко шаровой пулеметной установки от заклинивания при обстреле.

Боекомплект танка состоял из 96 артвыстрелов калибра 76 мм (48 гранат и 48 шрапнелей), 226 — 45 мм (113 бронебойных и 113 осколочно-фугасных) и 10080 7,62-мм патронов. В случае необходимости в боекомплект 76-мм пушки могли включаться бронебойные снаряды, обладавшие, правда, очень низкой бронепробиваемостью.

*Двигатель и трансмиссия.* На танках Т-35 всех серий установлен четырехтактный, 12-цилиндровый, V-образный, карбюраторный авиационный двигатель М-17. Максимальная мощность двигателя — 500 л.с. при 1450 об/мин. (при проведении модернизации в 1936—1937 годах двигатель



Танк Т-35 направляется на Красную площадь. 1 мая 1940 года.



Танк Т-35 проходит по Красной площади. 1 мая 1937 года. Машина оснащена фарами для ночной стрельбы, установленными над 76 и 45-мм орудиями.



Общий вид танка Т-35. Кубинка, 1947 год. Хорошо видна установка фор в броневых кожухах. В настоящее время эта машина находится на экспозиции Военно-исторического музея бронетанкового вооружения и техники.

форсировали до 580 л.с.). Степень сжатия — 5,3, сухая масса двигателя — 553 кг.

В качестве топлива использовался бензин марок Б-70 и КБ-70. Топливных баков — три: два емкостью по 320 л и один — 270 л. Подача топлива — под давлением, бензопомпой. Для впрыскивания горючего во всасывающие трубы во время запуска холодного двигателя предназначен специально сконструированный прибор — атмосфер.

Масляный насос — шестеренчатый. Карбюраторов — два, типа КД-1. Охлаждение двигателя — водяное, принудительное. Радиаторов — два, установлены по обеим сторонам двигателя. Правый и левый радиаторы не взаимозаменяемы.

В трансмиссионном отделении находится коробка передач, обеспечивающая четыре скорости вперед и одну назад, и редуктор отбора мощности на вентилятор, засасывающий воздух для охлаждения радиаторов. Привод на ре-



дуктор — от коленчатого вала двигателя. При 1450 об/мин коленчатого вала вентилятор имел 2850 об/мин., а его производительность составляла 20 куб. м воздуха в секунду. На картере коробки передач установлен стартер для запуска двигателя. Кроме того, в трансмиссионном отделении расположен многодисковый (27 дисков) главный фрикцион сухого трения (сталь по стали), многодисковые бортовые фрикционы с плавающими ленточными тормозами и бортовые передачи с двумя парами цилиндрических шестерен.

*Ходовая часть.* Ходовая часть Т-35 применительно к одному борту состоит из направляющего колеса (ленивца) с винтовым механизмом натяжения гусеничной цепи, ведущего колеса (звездочки) со съёмным зубчатым венцом, 8 опорных обрезиненных катков малого диаметра, 6 верхних и одного переднего поддерживающих катков.

Направляющее колесо установлено в передней части танка на четырех кронштейнах, привёрнутых к броневым листам корпуса и фальшборту.



Т-35 на параде. 7 ноября 1935 года. Хорошо видна укладка брента и троса на левом борту танка.



Танки Т-35 проходят по Красной площади. 7 ноября 1940 года.

На фото два танка выпуска 1939 года — с прямой и наклонной подбашенными коробками и локами разной формы в бортовых экранах и один танк выпуска 1936 года — с модернизированной системой выхлопа (глушитель убран внутрь корпуса), антенной на восьми стойках, но еще с общим локом в башне.



Танки Т-35 с коническими башнями на Красной площади. 1 мая 1941 года.  
На переднем плане машина с наклонной подбашенной коробкой.

Подвеска — блокированная, по два катка в тележке, подрессоривание осуществляется двумя спиральными пружинами.

Передний поддерживающий каток, установленный между направляющим колесом и передней тележкой подвески, предназначен для упора гусеницы во время преодоления вертикальных препятствий.

Гусеница состоит из 135 траков. Ширина трака 526 мм, шаг трака 160 мм. Длина опорной поверхности гусеницы 6300 (6480) мм.

Ходовая часть Т-35 прикрыта фальшбортом, состоящим из шести съемных 10-мм броневых листов. На нескольких танках выпуска конца 1938 года и всех машинах выпуска 1939 года длина фальшборта была укорочена — он состоял из пяти листов. Кроме того, в укороченных экранах прорезали люки для облегчения обслуживания элементов ходовой части.



Т-35 по пути на Красную площадь 7 ноября 1940 года. Хорошо виден люк механика-водителя толщиной 70 мм, а также специальные брызговики на краях надгусеничных полозьев. Кроме этого парада, такие брызговики больше на фотографиях не встречаются. Обращает внимание, что танк с конической башней оборудован поручневой антенной.

*Электрооборудование.* Схема однопроводная, все потребители, за исключением радиостанции и освещения прицелов, — 24 В. Источники электроэнергии — генератор и четыре аккумуляторные батареи.

*Средства связи.* На танках Т-35 установлена радиостанция 71-ТК-1 (с 1936 года — 71-ТК-3) с поручневой антенной. На танках выпуска 1933—1934 годов антенна крепилась на шести штырях, а с 1935 года — на восьми. 71-ТК-3 — наиболее массовая танковая радиостанция предвоенных лет. Это была специальная прямо-передающая, телефонно-телеграфная, симплексная радиостанция с амплитудной модуляцией, работающая в диапазоне частот 4—5,625 МГц, которая обеспечивала дальность связи телефоном на ходу до 15 км и на стоянке до 30 км, а телеграфом на стоянке — до 50 км. Масса радиостанции без антенны — 80 кг.

Для внутренней связи имеется специальное переговорное устройство СПУ-7р на семь человек.

Специальное оборудование. Противопожарное оборудование состоит из стационарного баллона с четыреххлористым углеродом, установленного в моторном отделении и запускаемого механиком-водителем, и одного переносного баллона.

Танк оборудован приборами дымопуска ТДП-3, установленными в броневых ящиках по бортам корпуса. Время непрерывной работы ТДП-3 — 5 минут.

*Укладка инструмента и ЗИП.* Танки Т-35 оснащались наружной укладкой шанцевого инструмента (лом, две лопаты, топор, пила, кирка), двух буксирных тросов, двух 20-тонных домкратов, пяти запасных траков, двух лестниц для залезания на танк, ключа для регулировки натяжения гусениц и брезента. Для облегчения натяжения гусениц Т-35 оборудовался специальной катушкой с тросом, закрепленной на левой или правой надгусеничной полке. Укладка инструмента и ЗИП различалась на танках выпуска 1933—1938 и 1938—1939 годов.



Т-35 с коническими башнями выпуска 1939 года на параде. 7 ноября 1940 года.

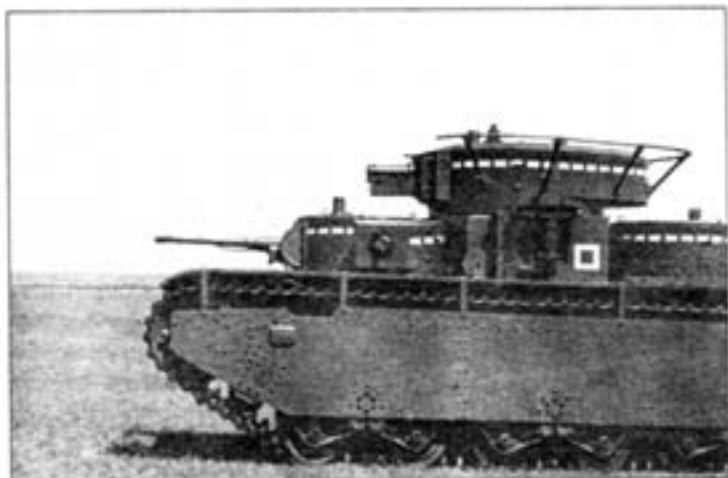
## Служба и боевое применение Т-35

Первые серийные машины Т-35 поступили в 5-й тяжелый танковый полк Резерва Главного Командования (РГК) в Харькове.

12 декабря 1935 года этот полк был развернут в 5-ю отдельную тяжелую танковую бригаду. Организационно она состояла из трех линейных танковых батальонов, одного учебного, батальона боевого обеспечения и других подразделений. Приказом Наркома обороны от 21 мая 1936 года бригаду выделили в Резерв Главного Командования. Она предназначалась для усиления стрелковых и танковых соединений при прорыве особо сильных и заблаговременно укрепленных позиций противника. В соответствии с этим назначением по специально разработанной АБТУ программе велось и обучение танкистов. Подготовка экипажей осуществлялась на специальных курсах, которыми руководили инженеры с ХПЗ. Кроме того, в 1936 году в Рязани при 3-й тяжелой танковой бригаде был создан учебный танковый батальон Т-35.

Небезынтересно привести «расчет боевого экипажа Т-35» по состоянию на 1936 год и обязанности его членов:

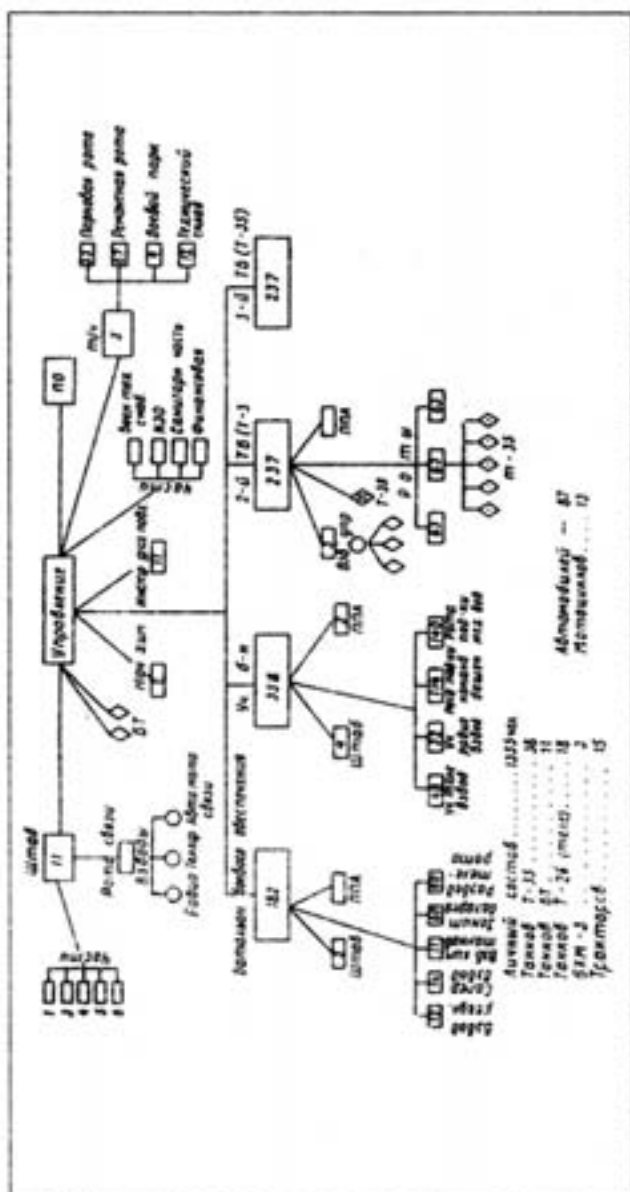
1) командир (старший лейтенант) — в башне №1 (главная), справа от орудия, ведет огонь из ДТ, заряжает при помощи радиста орудие, командует танком;



Т-35 5-й тяжелой танковой бригады на учениях. Район Харькова, лето 1936 года. На этом фото хорошо видна стандартная тактическая маркировка, единая для танковых частей РККА 30-х годов. Цвет верхней сплошной полосы обозначал номер батальона в бригаде, цвет прерывистой полосы – номер роты, цвет квадрата на борту – номер взвода, цифра в квадрате – номер танка во взводе.



Т-35 5-й тяжелой танковой бригады на учениях. Район Харькова, лето 1936 года. Лестница для залезания на танк уложена на крыше моторного отделения поверх глушителя.







Т-35 5-й тяжелой танковой бригады на учениях. Район Харькова, лето 1936 года. Хорошо видна укладка ЗиП, глушитель раннего типа, расположенный поперек корпуса и лестница для залезания на танк на левом борту.

2) помощник командира (лейтенант) — в башне № 2 (передняя пушечная), ведет огонь из 45-мм орудия, является заместителем командира, отвечает за состояние всего вооружения танка, вне боя руководит подготовкой артиллеристов и пулеметчиков;

3) техник танковый младший (воентехник 2 ранга) — в отделении управления, управляет движением танка, отвечает за его техническое состояние, вне боя руководит подготовкой механиков-водителей и мотористов;

4) механик-водитель (старшина) — в башне № 3 (передняя пулеметная) у пулемета, ведет огонь, обеспечивает уход за мотором, является заместителем водителя танка, отвечает за состояние вооружения башни № 3;

5) командир артиллерийской башни № 1 (младший командир взвода) — размещается слева от орудия, ведет огонь, отвечает за состояние вооружения башни;

6) командир башни № 2 (отделенный командир) – справа от орудия, выполняет функции заряжающего, в случае убития помощника командира танка ведет огонь из 45-мм пушки, отвечает за состояние вооружения башни № 2;

7) командир башни № 4, задняя пушечная, (отделенный командир) – у 45-мм орудия, ведет из него огонь, является заместителем командира башни № 1, отвечает за состояние вооружения башни № 4;



Танки 5-й тяжелой танковой бригады на маневрах. Район Харькова, лето 1936 года.



Танк Т-35 преодолевает надолбы. Лето 1936 года.



Буксировка вышедшего из строя Т-35 тягачом «Ворошиловец».  
Район Харькова, лето 1940 года.



Тяган «Ворошиловец» буксирует танк Т-35. Район Харькова, лето 1940 года.

8) механик-водитель младший (отделенный командир) — в башне № 4, справа от орудия, выполняет функции заряжающего, обеспечивает уход за ходовой частью машины;

9) командир пулеметной башни (отделенный командир) — в башне № 5 (задняя пулеметная), ведет огонь из пулемета, отвечает за состояние вооружения башни № 5;

10) радио-телеграфист старший (отделенный командир) — в башне № 1, обслуживает радиостанцию, в бою помогает заряжать орудие;

11) механик-водитель старший (младший командир взвода) — находится вне танка, обеспечивает уход за трансмиссией и ходовой частью, является заместителем старшины — механика-водителя;

12) моторист (младший техник) — вне танка обеспечивает постоянный уход за мотором, его чистку и смазку.

Эксплуатация машин первых выпусков (1933–1936 гг.) в войсках показала их весьма слабые тяговые характеристики. Так, по донесению командиров Т-35, «танк преодолевал подъем только в 17 град., не мог выйти из большой лужи».



Т-35 выпуска 1938 года, брошенный экипажем из-за поломки. Лето 1941 года.

Военными отмечалась низкая надежность его агрегатов, вызывала трудности и большая масса боевых машин. В этом отношении весьма характерным можно считать следующий документ, адресованный командному составу тяжелой танковой бригады РКК.

«Предлагаю принять к неуклонному руководству следующие правила движения по мостам танков Т-35:

- 1) на однопролетных мостах — только один танк одновременно;
- 2) на многопролетных мостах может быть несколько танков, но не менее чем в 50 м друг от друга.

Движение по мосту во всех случаях должно производиться так, чтобы ось танка строго совпадала с осью моста. Скорость на мосту — не более 15 км/ч».

Помимо 5-й тяжелой танковой бригады танки Т-35 поступали в различные военные учебные заведения. Так, по данным на 1 января 1938 года, в РККА имелся 41 танк Т-35: 27 — в уже упомянутой танковой бригаде; 1 — на Казанских бронетанковых курсах усовершенствования технического состава (КБТКУТС); 2 — на НИБТ полигоне в Ку-



Маневры 14-й тяжелой танковой бригады — экипаж «тридцать пятого» получает задание. Киевский военный округ, осень 1939 года.

бинке; 1 — в 3-й тяжелой танковой бригаде в Рязани; 1 — при Военной Академии моторизации и механизации (ВАММ) в Москве; 1 — в Орловской бронетанковой школе; 1 — на ЛБТКУКС (Т-35-1); 1 — в Ленинградской школе танковых техников; 1 — в Институте №20 (с системой централизованной наводки) и 5 — на ХПЗ.

Уже к этому времени стала сомнительной боевая ценность этих машин. Единственное, где они себя проявили в полной мере, были военные парады. Начиная с 1933 года и вплоть до начала Великой Отечественной войны Т-35 участвовали во всех парадах в Москве и Киеве. Правда, число «участников» было невелико: например, 7 ноября 1940 года на парады вывели всего 20 машин (по 10 в Москве и Киеве).

До начала Великой Отечественной танки Т-35 не участвовали ни в каких боевых действиях. Упоминания в западных и некоторых отечественных изданиях об использовании этих машин в советско-финской войне 1939 — 1940 годов не соответствуют действительности.



Танк Т-35 выпуска 1938 года, брошенный экипажем из-за поломки. Июнь 1941 года.  
Пулеметные башни имеют дополнительную бронезащиту шаровой установкой.

31 марта 1939 года 5-я тяжелая танковая бригада была передана в состав КВО и переброшена в г.Житомир. Вскоре она сменила номер и стала 14-й тяжелой танковой бригадой.

Не прошло и полгода, как «служебная карьера» Т-35 чуть было не завершилась. 27 июня 1940 года в Москве состоялось



Тот же танк, что и на предыдущем фото: на башне видны две белые полосы — тактический знак 67-го танкового полка 34-й танковой дивизии — и след от попадания 37-мм снаряда.

совещание «О системе автобронетанкового вооружения Красной Армии», на котором рассматривался вопрос о перспективных типах танков и о снятии с вооружения старых образцов. В отношении Т-35 мнения разделились. Одни считали, что их нужно переделать в самоходно-артиллерийские установки большой мощности (типа СУ-14), другие предлагали передать их танковому полку ВАММ и использовать для парадов. Но в связи с начавшейся реорганизацией танковых войск Красной Армии и формированием механизированных корпусов, Т-35 решили «оставить на вооружении до полного износа, изучив вопрос об их экранировке до 50–70 мм».

В результате почти все машины оказались в танковых полках 34-й танковой дивизии 8-го механизированного корпуса Киевского Особого военного округа (КОВО).

Всего по состоянию на 1 июня 1941 года в РККА числилось 59 танков Т-35 в следующих частях и учебных заведениях: 8-й мехкорпус (КОВО) — 51 машина (из них 5 требовали среднего и 4 капитального ремонта, из последних че-



тырех танков 3 были отправлены на завод № 183); Военная академия механизации и моторизации (МВО) – 2 машины; 2-е Саратовское танковое училище и Казанские бронетанковые курсы усовершенствования технического состава (ПриВО) – 6, из них 2 требовали капитального ремонта и были отправлены на завод № 183. Как видно из приведенных данных, в июне 1941 года 5 Т-35 находились на ремонте в Харькове.

Боевая карьера Т-35 оказалась очень короткой. 21 июня 1941 года в 24.00 в танковых полках 34-й танковой дивизии, дислоцированных юго-западнее Львова, объявили тревогу. Машины заправили и вывели на полигон, где началась загрузка боекомплекта.

В ходе последующих боев все Т-35 8-го механизированного корпуса были потеряны.

Так, в «Журнале военных действий 34-й танковой дивизии» есть следующие записи о Т-35: «22 июня 1941 года дивизия выступила, имея 7 КВ, 38 Т-35, 238 Т-26 и 25 БТ...

24 июня, к моменту выступления дивизии из леса Яворов – Грудек-Ягеллонский отстало 17 Т-35...



Тот же танк, что и на предыдущем фото, вид со стороны.



Танк Т-35, подорванный своим экипажем.

26 июня отстало еще 10 Т-35...

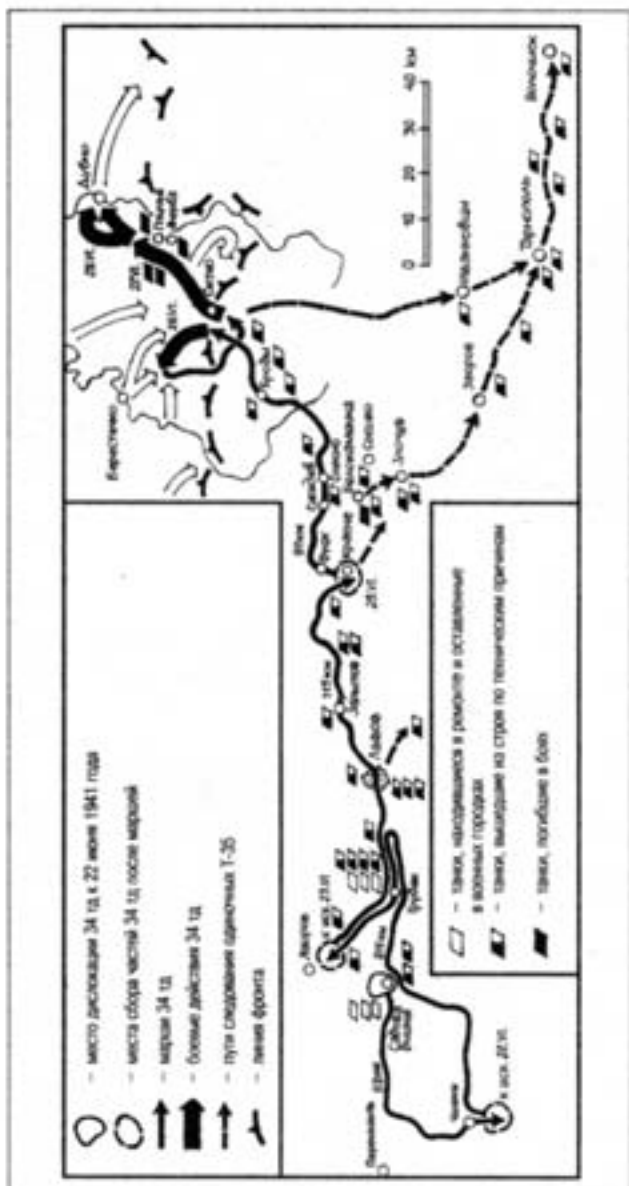
К 27 июня отстали все Т-35».

34-я танковая дивизия 8-го мехкорпуса была одним из немногих соединений, сохранившей акты на списание потерянных в первые недели войны боевых и транспортных машин. Благодаря этим документам можно проследить боевой путь каждого танка Т-35 34-й дивизии.

Так, сведения о судьбе танков Т-35 68-го танкового полка можно узнать из акта на списание, составленного 18 июля 1941 года в Нежине и утвержденного командиром полка капитаном Долгиревым и военкомом полка батальонным комиссаром Горбач (документы приводятся с сохранением стиля и орфографии):

«1941 года 18 июля на основании приказа по 68 ТП комиссия в составе: председателя в/т 1 ранга Левковича Ю.Б., членов: капитан Лысенко В.П., в/т 2 р. Бушков И.А., в/т 2 р. Фролов В.Н. и политрук Тютюник составила настоящий акт о потерях материальной части 68 ТП.

Акт составлен на основе оследования и устного опроса экипажей.





Т-35, брошенный экипажем в районе Тарнополь. Июль 1941 года.

При опросе и расследовании выяснено:

1. Танк Т-35 № 0200-4, 196-94, 48-50 — оставлены при производстве среднего ремонта в Сандовой-Вишне. Вооружение и оптика с машин сняты. Машины по приказанию командира полка по строевой части майора Шорина при отходе частей 24.6.41 г. были взорваны.

2. Танк Т-35 № 220-29, 217-35 — застряли в болоте Сандова-Вишня. Вооружение и оптика снята. Машина оставлена при отходе частей.

3. Танк Т-35 № 0200-8 — в районе Сандова-Вишня поломала коленчатый вал 23.6 — машина оставлена экипажем. Вооружение и оптика с машины сняты.

4. Танк Т-35 № 220-27, 537-80 — потерпели аварию (поломка бортовой передачи и коробка перемены передач) в районе Грудек-Ягеленский. 24.6.41 г. машины оставлены на месте. Пулеметное вооружение и боеприпасы с машин снято и закопано.

5. Танк Т-35 № 988-17, 183-16 (номер ошибочный, вероятно № 0183-5 или № 0197-6. — *Прим. автора*) в ожидании капитального ремонта оставлены в районе Львова 29.6. Машины своим ходом двигаться не могли. Вооружение

и оптика с машин сняты и переданы на транспортные машины дивизии.

6. Танк № 288-11 — упала с моста, опрокинулась и сгорела вместе с экипажем 29.6. в районе Львов.

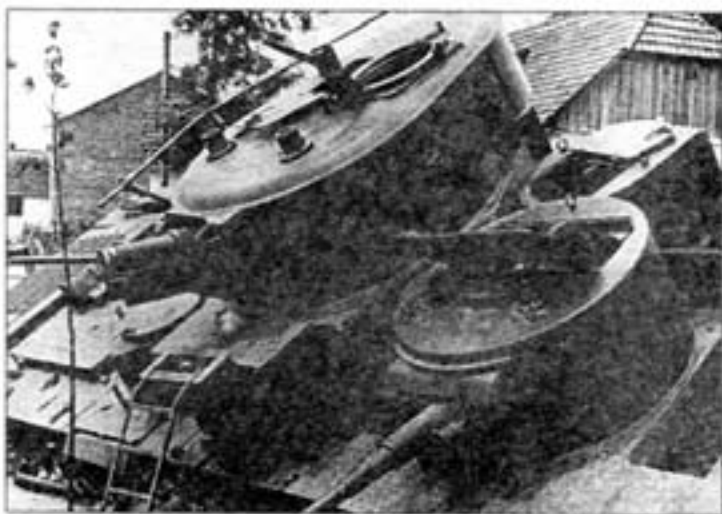
7. Танк № 0200-9, 339-30, 744-61 — машины потерпели аварию (поломка трансмиссии и бортовых передач). Машины оставлены 30.6. при отходе частей. Танк № 0200-9 был подбит противником и сгорел. Оптика и вооружение со всех трех машин сняты и закопаны.

8. Танк Т-35 № 339-48 был подбит при отходе 30.6. в районе Бело Каменка и сгорел.

9. Танк Т-35 № 183-3 — авария двигателя. Танк оставлен экипажем в Бело-Каменке 30.6. Вооружение и боеприпасы с машины сняты и закопаны.

10. Танк Т-35 № 148-39 — был подбит противником в районе Верби где сгорел 30.6.

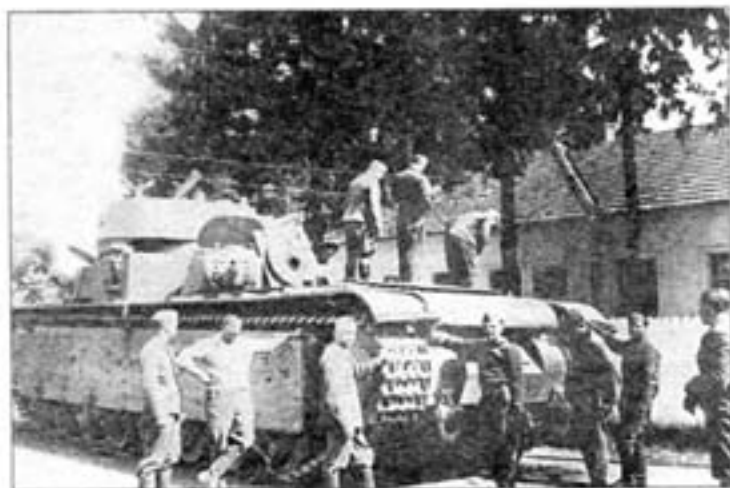
11. Танк Т-35 № 148-25 — авария бортовой передачи. Был оставлен экипажем в селе Запить. Оптика и вооружение с машины 29.6 и закопаны экипажем.



Тот же танк, что и на предыдущем фото, вид сверху.



Подорванный своим экипажем танк Т-35. Июль 1935 года.



Танк Т-35 с коническими башнями, брошенный экипажем из-за неисправностей.  
Июль 1941 года.

12. Танк Т-35 № 288-74 авария главного и бортовых фрикционных. Подожжен экипажем при отходе своих войск 2.7. под Тарнополем.

13. Танк Т-35 № 196-96 — поломаны бортовые передачи. Оставлен экипажем 2.7. под Тарнополем. Вооружение с машины не снято.

14. Танк Т-35 № 148-22 — сломана коробка перемены передач. Оставлен в лесу не доезжая д. Сосово 1.7. Оптика и стреляющие механизмы пушек зарыты, пулеметы сняты.

15. Танк Т-35 № 288-14 — танк пропал без вести вместе с экипажем в районе села Запутье 28.6.

16. Танк Т-25 № 220-25 подбит во время атаки в районе Птичи 30.6 и сгорел.

17. Танк Т-35 № 744-63 — заедание поршней в двигателе. Танк оставлен на пути из Злочева в Тарнополь, стреляющие механизмы и пулеметы с машины сняты и сланы на транспортные машины дивизии 1.7.

18. Танк Т-35 № 988-15 — заклинение коробки перемены передач, сломана шестерня 1-й и задней передачи. Ма-



Немцы осматривают танк Т-35 с коническими башнями.  
Это тот же танк, что и на предыдущем фото.



Брошенный Т-35 с коническими башнями. Июль 1941 года. Танк 1939 года с прямой подбашенной коробкой. Белый треугольник на башне — предположительно тактический знак 68-го танкового полка.

шина оставлена в Злочев 1.7. Вооружение и оптика с машины сняты и сланы в склад воинской части г. Злочев.

19. Танк Т-35 № 715-61 — сломана коробка перемены передач и первичный привод вентилятора. Оставлена экипажем 29.6. за Львовом 15 км. Затворы пушек, боеприпасы и оптика с машины сняты и закопаны.

20. Танк Т-35 № 234-34 сожжен главный фрикцион, завяз при переправе через реку под Тарнополем. Оставлен экипажем 4.7. Пулеметы сняты и сланы на транспортные машины.

21. Танк Т-35 № 988-16 подбит и сгорел в бою в селе Птиче 30.6.

22. Танк Т-35 № 715-62 поломка первичного привода вентилятора, сгорели деритовые соединения в моторе. Стреляющие механизмы пушек закопаны, пулеметы сняты. Танк оставлен экипажем 29.6. в Львове.

23. Танк Т-35 № 339-68 (номер ошибочный, вероятно № 339-78. — *Прим. автора*) — авария бортовых фрикционов



и течь рубашек цилиндров. Подбит снарядом и сгорел под Бродами 30.6.

24. Танк Т-35 № 0200-0 сгорел в бою во время атаки с селе Птичье 30.6...

(далее в документе аналогичная информация по другим боевым и транспортным машинам 68-го танкового полка, пункты с 25 по 205. В данной работе не приводятся. — *Прим. автора*).

Выводы комиссии:

Большое количество оставленных в пути было в результате:

1. Совершались длительные и непрерывные марши без предоставления времени на технические осмотры личным составом экипажей.

2. Часть машин имели малый запас хода, что привело к естественному износу мат. части.

3. Машины не были обеспечены запасными частями для их восстановления в пути и служба ремонта не была организована.



Оставленный в горюшке 34-й танковой дивизии Т-35 выпуска 1938 года с измененной формой бортовых экранов. К началу войны эта машина находилась в ремонте.

На танке видны следы от попаданий нескольких снарядов — видимо, немцы тренировались в стрельбе по неподвижному гиганту. Садовая Вишня, июль 1941 года.

4. Служба эвакуации машин, как неисправных, так и подбитых, была не организована, места СПАМов были не указаны. Не хватало эвакуационных средств.

5. Причины оставления машин в пути требует у некоторых экипажей выяснений, т.к. имеются два случая оставления машин в пути без причины, на что ведется следствие.

#### КОМИССИЯ

Председатель комиссии воентехник 1-го ранга Левкович

Члены:

1. Капитан /Лысенко/
2. политрук /Тютюник/
3. Воентехник 2-го ранга /Бушков/
4. Воентехник 2-го ранга /Фролов/.

По машинам 67-го танкового полка 34-й танковой дивизии помимо сводного акта сохранились и акты на отдельные танки, благодаря чему можно узнать фамилии коман-



Еще один ремонтный Т-35, оставленный в военном городке 34-й танковой дивизии. Садроян Вишня, июль 1941 года. Это танк выпуска 1939 года.



Брошенный экипажем танк Т-35. Июль 1941 года.

диров некоторых Т-35. Эти документы, написанные от руки на бумажках формата примерно А5, выглядят так:

«Акт

Составлен настоящий в том, что машина № 18317 марка Т-35 29.6.41 г. получила повреждения:

Поломаны зубья КПП, сорван ограничитель башмака. Дальнейшее движение невозможно.

Машина оставлена на территории в районе Львова (20 км на восток) в состоянии полной негодности.

К-р роты ст. л-т /Шапин/

К-р машины /Петров/

Живые члены экипажа /Тырин/

Видимо на основании подобных документов составлялся сводный акт на списание боевых и транспортных машин, утвержденный командиром 67-го танкового полка капитаном Скидиным 18 июля 1941 года в Нежине:

«На основании приказа командира 34 ТД от 19.7.41 г. (так в документе. — *Прим. автора*) комиссия в составе: председателя военинженера 2 р. Зыкова и членов в/техн. 1 р. Кононенко и в/т 2 р. Уманец произвела расследование на предмет установления причины потерь машин 67 ТП.

При опросе командного, политического, технического и водительского состава части установлено:

1. Т-35 № 23865 (номер ошибочный, вероятно № 288-65. — *Прим. автора*) — 30 июня потерпел аварию кор. пер. пер. на дороге Буск — Красне. Приведена в негодность, вооружение снято. Свидетельствует командир роты Соклаков.

2. Т-35 № 23435 — опрокинулась в реку вверх гусеницами в районе с. Ивановцы и пришла в негодность. Свид. ком. маш. Огнев 30.6.41.

3. Т-35 № 74465 — потерп. авар. кор. пер. пер. 9.7.41 по дороге между Тернополем и Волочиском, привед. в негодность, вооружение снято. Свид. ком. роты Шалин.

4. Т-35 № 18317 (номер ошибочный, вероятно № 0183-7. — *Прим. автора*) — 29.6.41 потерп. авар. кор. пер. пер. в р-не Львова. Привед. в негодность. Свид. ком. роты Шалин.



Немецкие солдаты позируют на фоне перевернувшегося на мосту Т-35.  
Июль 1941 года. Это машина выпуска февраля—апреля 1939 года.



Еще один танк Т-35, брошенный экипажем из-за поломок. Июль 1941 года.

5. Т-35 № 1836 (номер ошибочный, вероятно № 0183-5 или № 0197-6. — *Прим. автора*) — 9.7.41 сожжен глав. фрикц. и торм. Ленты в р-не г. Волочишк. Приведена в негодность. Воор. снято. Свид. ком. роты Сохлаков.

6. Т-35 № 28843 — 26.6.41 потерпела аварию глав. фрикцион, приведена в негодность, вооружение снято в р-не Городок.

7. Т-35 № 2005 — 3.7.41 потерпела аварию гл. фрикцион, привед. в негодность, вооружение снято в р-не Злочев. Свид. ком. роты Шапин.

8. Т-35 № 23442 — 3.7.41 гор. Запытов потерпела авар. лопнул цилиндр и сожжен гл. фрикцион. Привед. в негодность, вооружение снято. Свид. ком. роты Сохлаков.

9. Т-35 № 53770 — 30.6.41 потерп. авар. кор. пер. пер. и полетели башмаки левой тормозной ленты в р-не Ожидев-Олесно. Приведена в негодность, вооружение снято. Свид. ком. роты Сохлаков.

10. Т-35 № 74462 — получ. поврежд. сорван ограничитель борт. ленты и сожж. борт. фрикц. в р-не Городок. Сна-



Еще одно фото: перевернувшийся на мосту Т-35.  
Июль 1941 года. На фото хорошо видно дежиде танка.



Немецкие солдаты осматривают брошенный Т-35.  
Район Злочув, июль 1941 года.

ряды все расстреляны, машина приведена в негодность, вооружение снято. Свид. ком. маш. Тараненко.

11. Т-35 № 74467 – 2.7.41 потрел. аварию: лопнул колеч. вал двигателя в р-не гор. Ожидив. Приведена в негодность, вооружение снято. Свид. ком. роты Шапин и ком маш Дорошенко.

12. Т-35 № 74466 – сожжен гл и бортовые фрикционы 9.7.41 в р-не с. Бложино. Приведена в негодность, вооружение снято. Свид. ком. роты Шапин.

13. Т-35 № 74464, № 19695, 33075 (номер ошибочный, вероятно № 339-75. – *Прим. автора*) – находились в среднем ремонте в г. Городок. Приведены в негодность, вооружение снято. Свид. ком. роты Шапин и ком. маш. Тараненко.

14. Т-35 № 1967 (номер ошибочный, вероятно № 0197-6 или № 0197-7. – *Прим. автора*) – сожжен гл. фрикцион, разряж. аккумуляторы в р-не Дзержуев 9.7.41. Машина сожжена, вооружение снято. Свид. ком. роты Саклаков и ком. роты Тараненко.



Брошенный экипажем Т-35. Фото сделано осенью 1941 года. Машина выпуска 1936 года: с ранним типом гусениц и двумя люками в главной башне.





Один из немногих Т-35, подбитый в бою. Район Дубно, июль 1941 года.  
В бортовом экране видны несколько снарядных пробоин, что, по-видимому,  
вызвало взрыв горючего и боекомплекта.

15. Т-35 № 1431 (номер ошибочный, вероятно № 148-31. — *Прим. автора*) — лопнул цилиндр, сожжен гл. фрикцион 25.6.41. Машина приведена в негодность, вооружение снято. Свид. ком. роты Саклаков...

(далее с пункта 16 по 63 прочие боевые и транспортные машины полка, в данной работе не приводятся. — *Прим. автора*).

Председатель комиссии в/инженер 2 р. /Зыков/

Члены:

в/техник 1 р. /Кононенко/

в/техник 2 р. /Уманец/.

Кроме указанных фамилий, в других документах есть упоминания командиров следующих Т-35: № 28843 — Иванов, № 18317 — Петров, № 23442 — Яковлев.

Что касается машин, находившихся в Харькове на ремонте, удалось найти следующие документы. 3 августа 1941 года находившийся на заводе № 183 начальник 1-го отдела ГАБТУ КА подполковник Панов направил начальнику

БТУ КА военинженеру 1-го ранга Коробкову следующее письмо:

«При заводе № 183 имеются 5 танков Т-35, прибывшие на завод в разное время для ремонта. Завод этот ремонт частично проводит, отнимая рабочую силу и часть станков для обработки деталей к этим машинам. Из имеющихся 5 танков:

Одна капитально отремонтирована и передана военному представителю (№ 988-18);

Танки № 148-30, 537-90 и 220-28 после мелкого ремонта могут быть на ходу;

Танк № 0197-2 полностью разобран.

Дабы не загружать завод ненужными работами, и за счет этого усилить ремонт танков Т-34 и КВ с одной стороны, а с другой избежать их уничтожения при налете авиации противника, прошу Вашего распоряжения указанные танки капитально не ремонтировать, провести только мелкие ремонты, чтобы танки могли совершать в пределах 100 км самостоятельное движение, . Установить положенное на них оружие и срочно с завода отгрузить. Использовать эти танки как постоянные огневые точки на ответственных участках по обороне городов Ленинграда или Москвы».



Немецкий солдат фотографируется на фоне Т-35.  
Район Лысова, октябрь 1941 года. Танк выпуска 1938 года с дополнительным бронированием шаровых установок малых башен.



Оставленный экипажем танк Т-35. Лето 1941 года.  
На башне виден белый треугольник.

На этом документе есть две резолюции: «т. Коробкову. Считаю заключение т. Панова правильным. Указанные танки необходимо использовать для обороны. 7.8.41 г. Полковник /Алымов/».

«т. Чиркову. Тов. Алымов приказал заготовить распоряжение за подписью т. Федоренко, 11.08.41 г. Афонин».

Телеграмма за подписью начальника ГАБТУ КА Федоренко ушел районному инженеру завода № 183 21 августа 1941 года. В нем говорилось:

«Находящимся на заводе № 183 4 танкам Т-35 №№ 148-30, 537-90, 220-28 и 0197-2 провести мелкий ремонт, дающий возможность танкам самостоятельное передвижение, установить положенное вооружение и срочно отгрузить с завода по разнарядке ГАБТУ КА. О готовности донесите».

Как видно из документа, один Т-35 летом 1941 года отремонтировали и отправили в войска, но куда неизвестно.

Что касается четырех упоминаемых в телеграмме машин, то, скорее всего, ремонт так и не провели. Во всяком



Взорванный экипажем Т-35. Июль 1941 года. Рядом стоит танк БТ-7.

случае, в сохранившихся документах № 183 сказано, что в октябре 1941 года «при обороне Харькова эти танки были использованы как неподвижные огневые точки». Есть немецкое фото марта 1943 года (после второго взятия Харькова немцами), на котором запечатлен Т-35 (без части башен), который использовался в качестве ворот в заграждениях из металлических надолб и ежей. Скорее всего, машина простояла с осени 1941 года. По воспоминанию одного из ветеранов, «один Т-35 после войны еще долго стоял на бывшем рубеже обороны в одном из парков Харькова».

Летом 1941 года один трофейный Т-35 был отремонтирован немцами и отправлен в Германию. По воспоминаниям немецкого механика-водителя, «управление танком было чрезвычайно сложным, а переключение рычагов и педалей очень тяжелым. В ходе погрузки и транспортировки танка по железной дороге возник ряд трудностей, связанных с тем, что Т-35 не вписывался в железнодорожный габарит (ширина железнодорожной колеи в Западной Европе

меньше, чем в СССР и России — 1420 мм против 1535 мм. — *Прим. автора*)». Тем не менее танк доставили на немецкий танковый полигон в Куммерсдорфе, где были проведены его испытания. Дальнейшая судьба этого Т-35 неизвестна.

В октябре 1941 года из учебного парка ВАММ был сформирован танковый полк. Среди прочих танков в состав полка вошли и два Т-35, числившихся за академией. Однако, судя по последним архивным данным, этот полк так и не был отправлен на фронт и в боях под Москвой Т-35 участия не принимали.

Был и еще один «боевой» дебют Т-35. На этот раз в кино. Речь идет о документальном фильме «Битва за Москву». Некоторые эпизоды картины снимались под Казанью, и в этих съемках участвовали два Т-35 с КБТКУТС.

До наших дней сохранился один экземпляр тяжелого танка Т-35. Он экспонируется в Военно-историческом музее бронетанкового вооружения и техники в подмосковной Кубинке.



Немецкие солдаты на брошенном танке Т-35. Июль 1941 года.

## Оценка машины

Без преувеличения можно утверждать, что танк Т-35 — единственный в мире пятибашенный танк серийной постройки — является уникальной боевой машиной!

Состав и размещение его вооружения оптимальны для многобашенного танка. Пять башен, расположенных в два яруса, позволяли сосредоточить массированный огонь из 76-мм, одной 45-мм и трех пулеметов вперед, назад или на любой борт. Однако столь большая огневая мощь потребовала увеличения числа членов экипажа и усложнения конструкции танка. Двухъярусное расположение башен обусловило значительную высоту машины, что повышало уязвимость танка на поле боя. Без малого 10-метровая длина привела к резкому снижению маневренных характеристик — отношение длины танка к его ширине составляло 3,03.

Кроме того, Т-35 имел большое количество недостатков, особенно касающихся двигателя и трансмиссии. К сожалению, до конца их так и не удалось устранить. Самое слабое место, пожалуй — это бортовые передачи и система охлаждения двигателя. Справедливости ради следует сказать, что подвеска Т-35 при всей ее громоздкости в целом зарекомендовала себя хорошо.

Хотелось бы поделиться с читателями некоторыми впечатлениями от непосредственного знакомства с машиной.



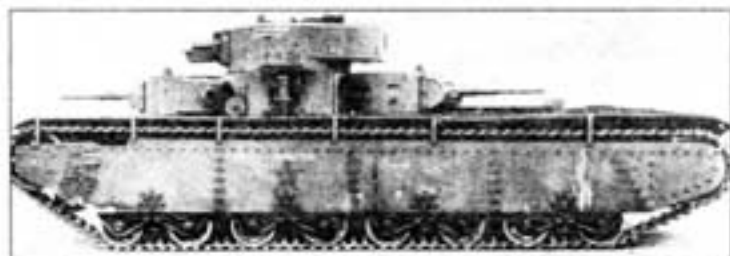
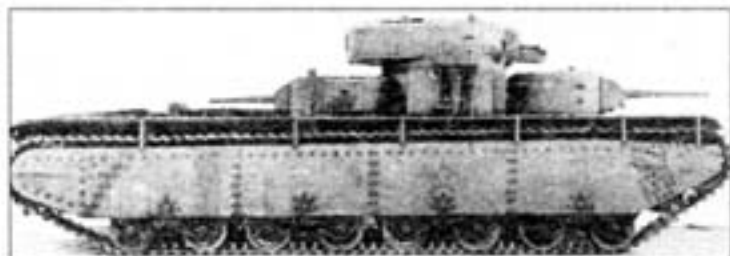
Немецкие солдаты осматривают брошенный Т-35 выпуска 1936 года.



Немцы фотографируются на фоне брошенного из-за поломки Т-35.  
Июль 1941 года.

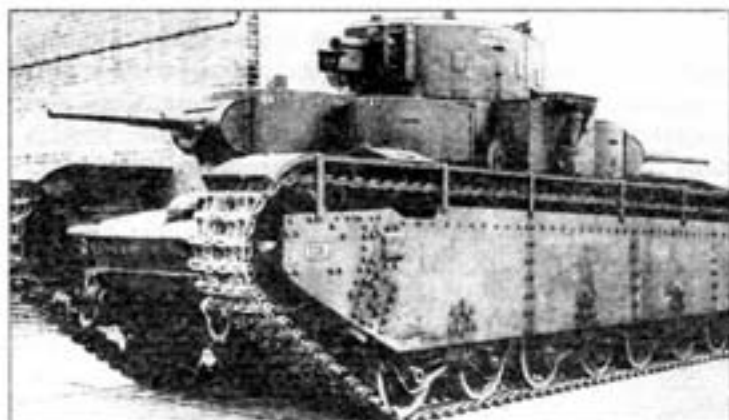


Брошенный Т-35 с коническими башнями. Июль 1941 года.  
Танк выпуска 1939 года с наклонной подбашенной коробкой.



Т-35, доставленный для испытания на полигон в Куммерсдорфе.  
Осень 1941 года. Танк выпуска 1938 года с дополнительным  
бронированием шаровых установок малых башен.



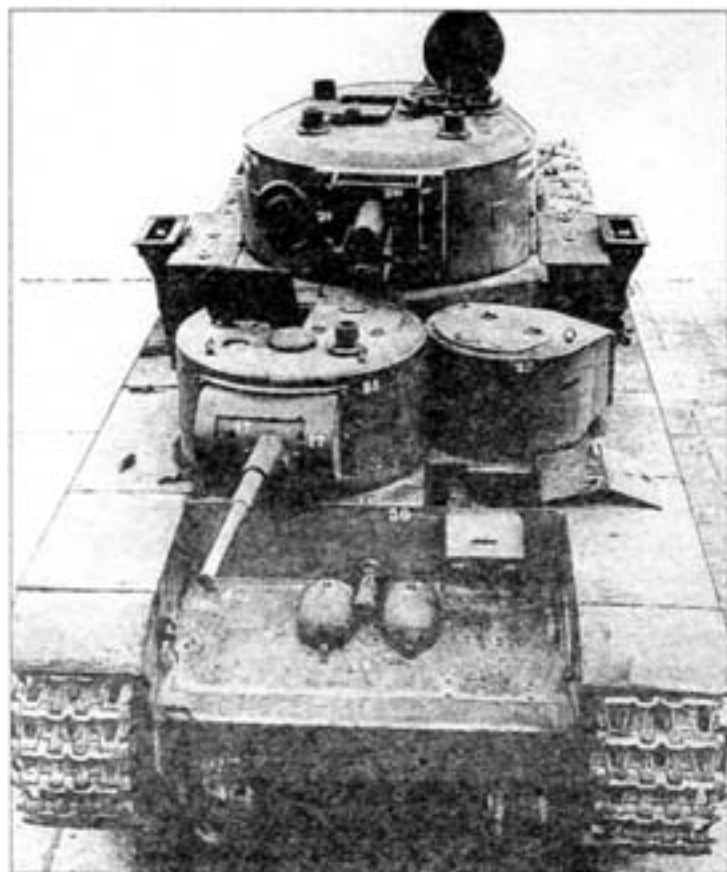


Т-35, доставленный для испытания на полигон в Куммерсдорфе.  
На листах корпуса и башнях немцами проставлены толщины брони.

Прежде всего поражает высота расположения нагусеничных полок — без малого два метра! Так что взобраться на танк стоит большого труда, а если нет специальных лесенок — без посторонней помощи практически невозможно. Учитывая, что в танкисты предпочитали брать людей невысокого роста (примерно 160 см), можно себе представить, каково было «экипажу машины боевой» занимать по тревоге свои места.

Внешне Т-35 ошеломляет своими размерами, но, очутившись в танке, поражаешься его тесноте. И это учитывая, что находящаяся в Кубинке машина разукomплектована — отсутствует ряд деталей внутреннего оборудования, некоторые перегородки, радиостанция, нет боекомплекта и, само собой разумеется, экипажа. Боевые отделения не сообщаются между собой, так что проникнуть из одного в другое без выхода из танка невозможно. Обзорность из Т-35 крайне низкая, особенно с места механика-водителя. Можно предположить, что в боевых условиях ему приходилось вести машину чуть ли не в слепую: смотровые щели позволяли видеть местность только слева и впереди, да и то в весьма ограниченных секторах.

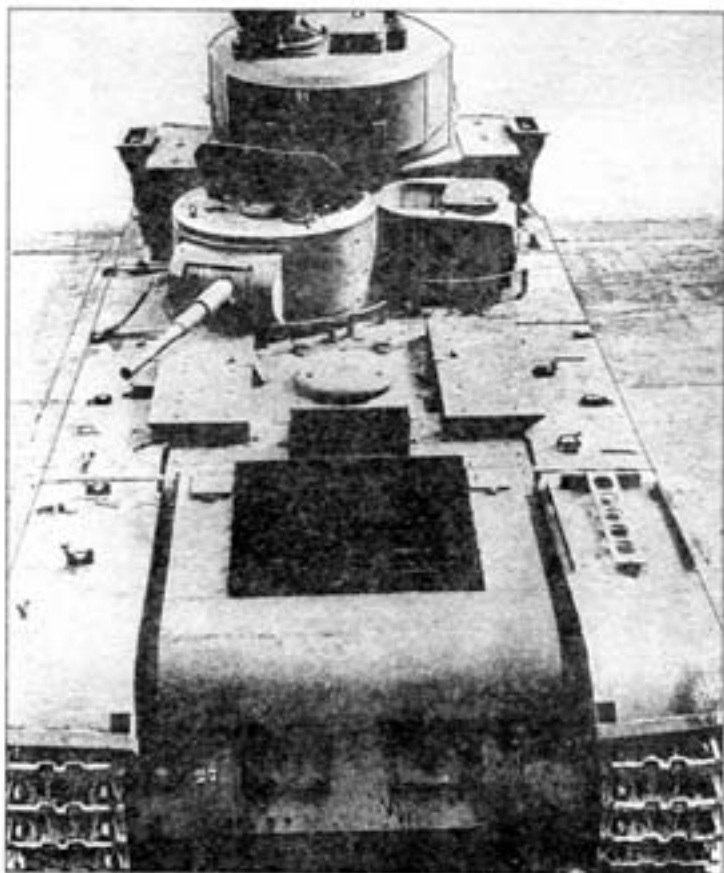
Но самой большой проблемой было покинуть подбитую машину. Ведь выход осуществлялся только через верхние люки, и при этом экипаж главной башни, например, оказывался на четырехметровой высоте под огнем противника. Люк же механика-водителя нельзя открыть, не повернув влево пулеметную башню, заклинивание которой могло стоить ему жизни. Выход из задних башен сильно затруд-



Т-35, доставленный для испытаний на полигон в Куммерсдорфе. Осень 1941 года. Хорошо виден двухстворчатый люк механика-водителя, открывающийся в одну сторону.

нен нависающей над ними нишей главной башни и поручневой антенной. Поэтому можно смело утверждать, что такой достаточно важный в бою параметр, как удобство посадки и высадки экипажа, конструкторами танка был совершенно не продуман.

Помимо недостатков конструктивного характера, существовали и технологические, связанные прежде всего



Т-35, доставленный для испытания на полигон в Куммерсдорфе. Осень 1941 года.  
На машине полностью отсутствует ЗИП, видно только его крепление.



Т-35 из танкового полка ВАММ на улице Москвы. Ноябрь 1941 года.



Т-35 из состава КБТУКС отрабатывает взаимодействие с пехотой. Район Казани, январь 1942 года. Машина, в отличие от своих московских коллег из полка ВАММ, не перекрашена в белый цвет и имеет стандартную зеленую окраску.

с низкой культурой производства и слабой подготовкой инженерно-технического персонала.

В целом же можно сделать следующий вывод. Если до 1935—1936 года боевые и технические данные Т-35 позволяли ему выполнять возложенные на него задачи, то техническое несовершенство и недовершенство машины сводили возможность такого применения к нулю. После 1936 года, когда была существенно повышена надежность машины, танк в значительной мере устарел и перестал отвечать предъявляемым требованиям, прежде всего по бронированию. Возросшая мощь противотанковой артиллерии оставляла громоздкому и неповоротливому «тридцать пятому» мало шансов на поле боя. Резервов же для увеличения толщины брони и без того тяжелая машина уже не имела.

Вместе с тем следует отметить, что в период «соответствия задачам» проверить в боевой обстановке идею многобашенного тяжелого танка прорыва так и не удалось, а следовательно, вопрос о том, нужно или не нужно было строить эти боевые машины, остается открытым.

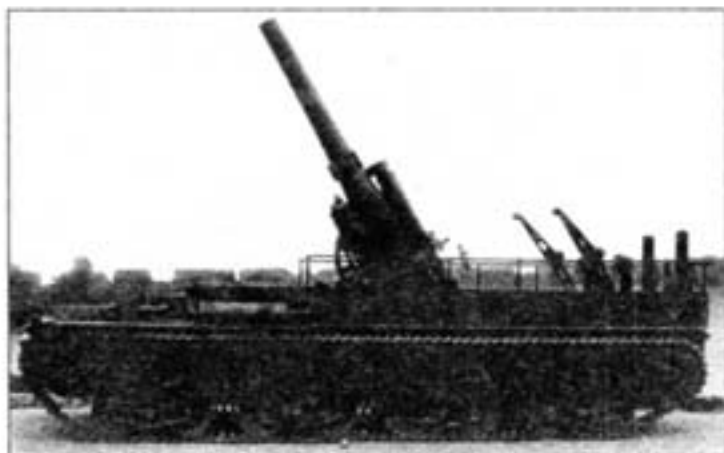


Т-35 из танкового полка ВВММ. Москва, ноябрь 1941 года.  
Танк находится непосредственно перед зданием академии, на переднем плане — построение моряков, прибывших для защиты Москвы.

## Самоходно-артиллерийские установки

17 сентября 1931 года Спецмаштрест получил задание на разработку средств механизации артиллерии большой и особой мощности. В частности, предлагалось в срок до 1 мая 1932 года разработать и представить на согласование артиллерийскому управлению РККА шасси «самоходного корпусного триплекса», состоящего из 107-мм пушки образца 1910/30 годов, 152-мм гаубицы образца 1909/30 годов и 203-мм мортиры образца 1930 года, а также «триплекса Тяжелой Артиллерии Особого Назначения (ТАОН)», который должен был состоять из 152-мм (или 130-мм) пушки большой мощности, 203-мм гаубицы образца 1929/31 годов и 305-мм мортиры.

Эскизные проекты были рассмотрены в июле 1932 года и в целом были одобрены. Для «корпусного триплекса» решили использовать удлиненное шасси среднего танка Т-24 (впоследствии Т-28), а для «триплекса ТАОН» — специальное шасси с использованием узлов создаваемого тяжелого танка. Но изготовление «корпусного триплекса» было отложено на два года, а для «триплекса ТАОН» не нашлось вооружения, так как ни 152-мм пушка большой мощности, ни 305-мм мортира еще не были созданы. На проработку был подан лишь гаубичный вариант «триплекса», вооруженный 203-мм орудием Б-4.



Опытный образец СУ-14 у ворот завода «Большевик» перед началом испытаний. 1934 год. Орудие на максимальном угле возвышения.

В 1933 году на Опытном заводе Спецмаштреста под руководством П. Сяченко началось проектирование опытной самоходной установки для «триплекса ТАОН», вскоре получившей индекс СУ-14. Первое шасси было готово в мае 1934 года, но из-за поломок трансмиссии, которую заимствовали от среднего танка Т-28, доводка продолжалась до конца июля. В ходе заводской обкатки на шасси установили ствол орудия Б-4 «малой мощности», с которым оно и отправилось на Научно-Испытательный Артиллерийский полигон (НИАП) для проведения стрельб.

Но во время доставки шасси установки оказалось испорченным: треснули несколько траков, стали наблюдаться посторонние шумы в коробке передач, сильно перегревался двигатель (при движении на 3-й передаче кипела вода в радиаторе), и поэтому испытания пробегом на 250 км отменили. Стрельбы же прошли довольно гладко, правда, машина сильно раскачивалась и находиться на ее палубе (рабочая площадка САУ называлась именно так) можно было, только крепко держась за поручни. Чрезмерно низкой оказалась скорострельность, так как тяжелые снаряды прихо-



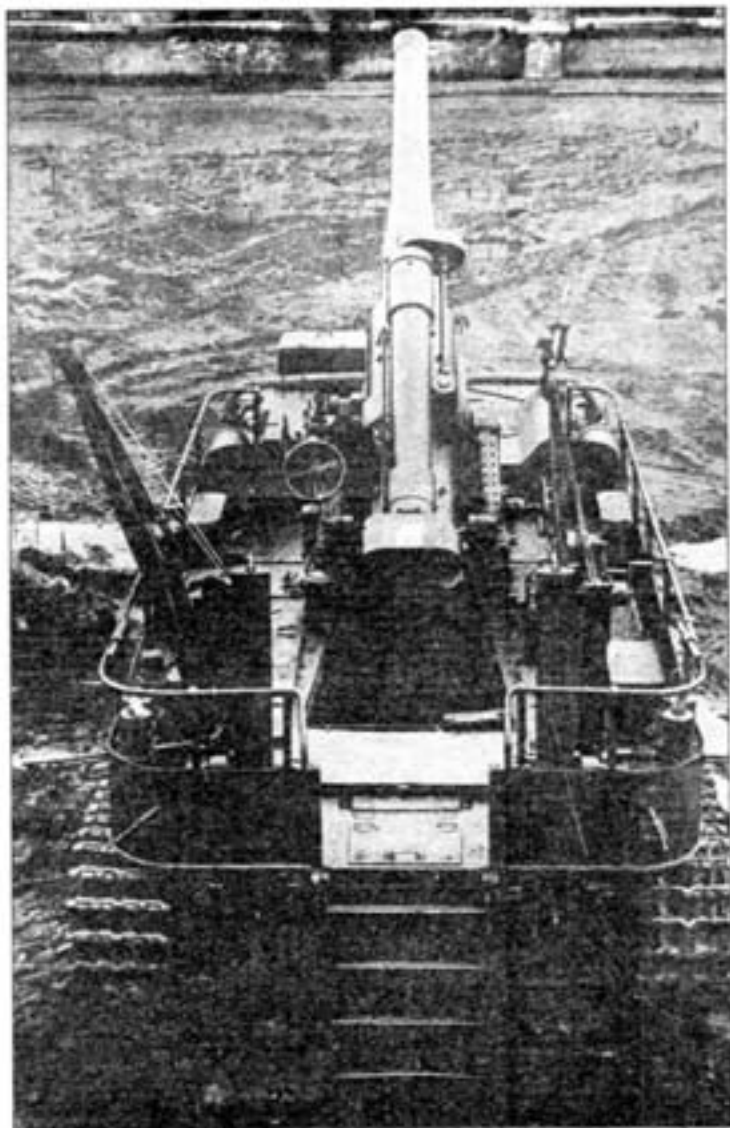
СУ-14 на ходовых испытаниях. Лето 1935 года. Орудие зачехлено.

дилось поднимать на палубу при помощи неудобных кранов-лебедок; ненадежной была и конструкция сдвижного пола-люка, который в ходе испытаний сломался.

После исправления отмеченных поломок САУ вновь прибыла на полигон. Теперь она имела усиленные гусеничные траки, улучшенную систему охлаждения, а также доработанную артсистему. Ствол орудия малой мощности был заменен стволом большой мощности, но с лейнером. Теперь испытания начались с обкатки, но на тридцать четвертом километре сломалась коробка перемены передач.

Во время испытаний выстрелы производили не только вдоль направления движения под большим углом возвышения, но и горизонтально, при крайних углах горизонтального наведения и даже при поднятых сошниках. Однако скорострельность по-прежнему оставляла желать лучшего, механизмы и агрегаты часто выходили из строя. Кроме того, не обошлось и без эксцессов — так, один из артиллеристов, поскользнувшись на гладком полу, сломал ногу.





Самоходная установка СУ-14 во дворе завода имени Кирова во время заводских испытаний. Июль 1934 года. Хорошо видно устройство палубы.



Опытный образец СУ-14 перед началом испытаний. 1934 год.

По результатам испытаний представители НИАПа составили длинный перечень необходимых доработок СУ-14, который перечеркивал возможность принятия ее на вооружение в первоначальном виде, и 31 января 1935 года Опытный завод Спецмаштреста получил задание на капитальную модернизацию СУ-14 и устранение всех отмеченных недостатков.

Но модернизация, проведенная в феврале — марте, была половинчатой, так как коснулась лишь ходовой части и моторно-трансмиссионной группы (в доработанном варианте СУ-14 применялись коробка перемены передач и главный фрикцион от танка Т-35), почти не затронув ее артиллерийскую часть.

С 5 апреля по 24 августа 1935 года во время специальных заводских испытаний модернизированный образец СУ-14 прошел более 500 км в различных условиях, продемонстрировав неплохие боевые и ходовые качества. Однако вновь отмечались множественные недостатки. В частности выяснилось, что через шаровые амбразуры, предназначенные для пулеметов ДТ, вести огонь невозможно, также как

невозможно быстро воспользоваться возимым боекомплект (8 выстрелов), который находился под съемными крышками палубы, блокированными в походном положении телом орудия.

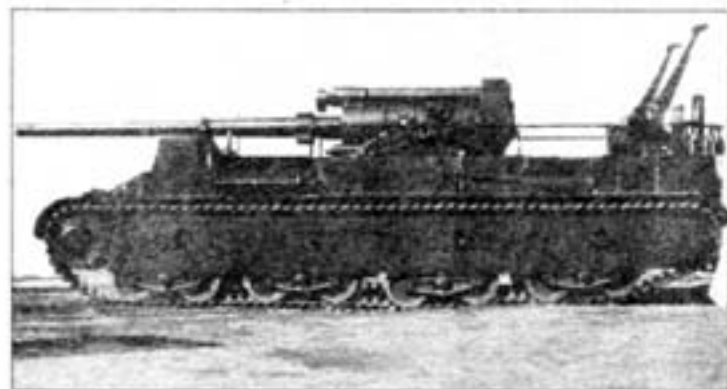
Используя опыт, полученный при работе над СУ-14, конструкторский отдел Опытного завода разработал чертежи для постройки эталонного образца самоходной установки СУ-14-1, который был изготовлен в начале 1936 года. Он имел улучшенную конструкцию коробки передач, главного фрикциона, тормозов и бортовых передач. К тому же, на СУ-14-1 были перенесены в стороны от кабины водителя выхлопные трубы, усовершенствованы опорные сошки. Машина получила форсированный до 680 л.с. двигатель М-17-1Т, который позволял самоходу массой 48 т развивать скорость 31,5 км/ч. В ходовой части применили более толстые листы коренной рессоры и отказались от механизма выключения подвески во время стрельбы.



Вид спереди на модернизированный образец СУ-14 со 152-мм орудием большой мощности У-30. 1936 год.

Эталонный образец СУ-14-1 испытывался пробегом с апреля по сентябрь 1936 года (пройдено около 800 км) и с 28 апреля по 29 ноября 1936 года стрельбой на НИАПе.

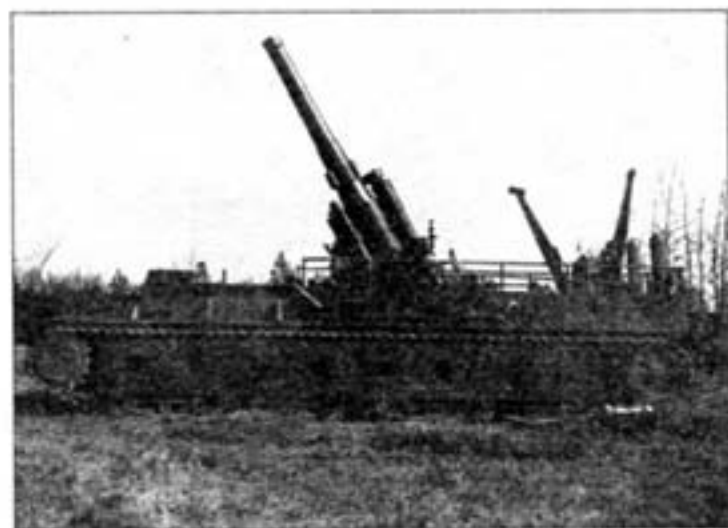
В конце ноября 1936 года для испытания самохода в пушечном варианте, с Уралмашзавода и завода «Баррикады» доставили 152-мм длинноствольные орудия У-30 и БР-2. Перевооружение состоялось в ноябре — декабре 1936 года, а испытания СУ-14 и СУ-14-1, оснащенных дальнобойными пушками — в феврале 1937 года. Пушечный вариант самоходов понравился всем, так как давал Красной Армии мобильные артсистемы, равных которым по дальнобойности у нее не было. Планом на 1937 год предусматривалось изготовление установочной серии из пяти машин СУ-14-БР-2 (со 152-мм орудием Бр-2), а с 1938 года предполагалось наладить их серийный выпуск общим количеством в 100 шт. К лету 1939 года предусматривалось создание и испытания также 280-мм самоходной мортиры СУ-14-БР-5. О гаубичном варианте СУ-14-Б-4 не вспоминали возможно потому, что сломавшийся на допросах начальник артиллерийского КБ завода «Большевик», создатель гаубицы Б-4 Магдесиев, признался в своей якобы вредительской деятельности. Правда, вскоре аресту подвергся и руководитель работ по



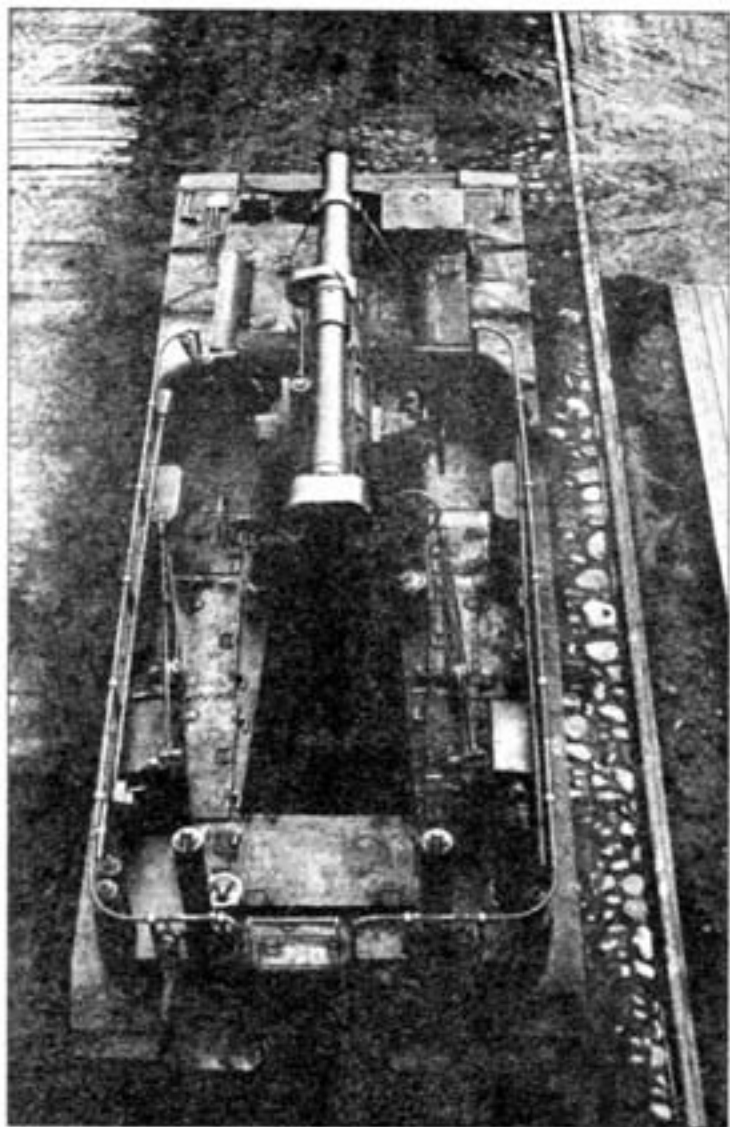
Модернизированный образец СУ-14 со 152-мм орудием большой мощности У-30, вид слева. 1936 год.



Общий вид модернизированного образца СУ-14 со 152-мм орудием  
большой мощности У-30. 1936 год.



Самоходная установка СУ-14-1 перед стрельбой. Весна 1936 года.  
Орудие на максимальном угле возвышения, краны развернуты в положение  
для подачи боеприпасов.



Самонаводящая установка СУ-14-1 во дворе завода № 185 (бывший завод имени Кирова),  
вид сверху. 1936 год.

СУ-14 П. Сяченко и с этой интересной боевой машиной случилось то же, что и с орудием Б-4. Все работы по подготовке серийного производства САУ были остановлены, а два построенных образца передали на хранение военному складу № 37 в Москве.

Вспомнили о них только в декабре 1939 года при штурме «Линии Маннергейма». Красная Армия, столкнувшись



СУ-14-1 перед стрельбой. Весна 1936 года. Домкраты опущены, краны развернуты в положение для подьема боеприпасов.



Эталонный образец СУ-14-1 во время испытаний стрельбой на НИИП.  
Май 1936 года.

с мощными современными укреплениями, ощутила острую потребность в бронированных артиллерийских установках крупных калибров.

Постановлением Комитета обороны СССР от 17 января 1940 года «О спецзаданиях для нужд Действующей армии» заводу № 185 имени С.М. Кирова (бывший Опытный завод Спецмаштреста) поручалось «отремонтировать и экранировать броневыми листами две СУ-14». Предполагалось, что экранированные самоходки смогут свободно подходить к финским дотам на 1,5–2 км и прямой наводкой расстреливать их.

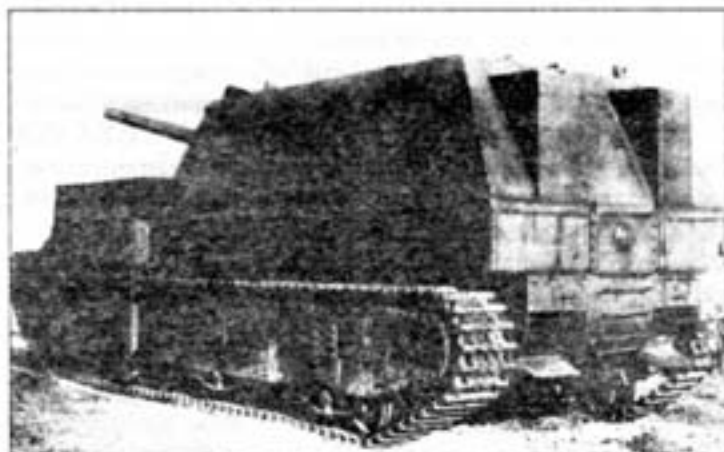
В конце января 1940 года машины прибыли из Москвы на завод № 185, но работы по их дополнительному бронированию затянулись — броневые листы с Ижорского завода начали поступать только в конце февраля. Экранировка машин была завершена лишь к 20 марта 1940 года, когда



боевые действия уже закончились. Самоходки, получившие дополнительную броню толщиной 30–50 мм, стали весить 64 т. 27 марта машины прошли обкатку протяженностью в 26 км. Отмечалось, что «на 3–4 передаче скорость не превышает 20–22 км/ч, при движении по целине двигатель работает напряженно, развороты происходят тяжело». Из-за сильной перегрузки на опытном образце СУ-14 резиновые бандаж опорных катков пришлось заменить на металлические.

В апреле 1940 года СУ-14 и СУ-14-1 проходили испытания стрельбой на НИАПе, а в июле в составе группы танков капитана П. Лебедева испытывались в Киевском Особом военном округе стрельбой по польским укреплениям на старой советско-польской границе. В сентябре 1940 года обе машины передали на хранение Научно-испытательному бронетанковому полигону. Осенью 1941 года, при подходе немцев к Кубинке, обе самоходки использовались для стрельбы с дальних дистанций.

До сегодняшнего дня в Кубинке сохранилась СУ-14-1, а СУ-14 в 1960-е годы была разрезана на металл.



Забронированная СУ-14 – опытная машина с пушкой У-30 – во время испытаний в КОВО в июле 1940 года.

## Последние многобашенники

Как уже было сказано выше, в апреле 1938 года для ускорения проектирования нового тяжелого танка прорыва АБТУ КА подключило к этой работе Ленинградский Кировский завод и завод № 185 им. С. Кирова. Первый разрабатывал танк СМК-1 («Сергей Миронович Киров», ведущий инженер А. Ермолаев), а второй Т-100 (ведущий инженер Э.Палей).

До августа 1938 года, не имея договора на производство новых машин, заводы вели главным образом эскизное проектирование. Полным ходом работы развернулись только после постановления Комитета Обороны при СНК СССР № 198-сс от 7 августа 1938 года, в котором были определены тактико-технические требования и установлены жесткие сроки изготовления новых образцов танков: СМК — к 1 мая, а Т-100 — к 1 июня 1939 года.

Деревянные макеты в натуральную величину и чертежи боевых машин рассматривались специальной макетной комиссией под председательством помощника начальника АБТУ КА военинженера 1-го ранга Коробкова 10 (Т-100) и 11 (СМК) октября 1938 года.

Несмотря на ряд отклонений от ранее выдвинутых требований (в частности, вместо подвески по типу Т-35 со спиральными пружинами на СМК предлагалось использовать



Танк СМК на полигонных испытаниях. Август 1939 года.

торсионные валы, а на Т-100 — балансиры с пластинчатыми рессорами), комиссия дала «добро» на «изготовление по два опытных образца каждого танка прорыва по предъявленным чертежам и макетам». На заседании Комитета обороны, состоявшемся в Политбюро ЦК ВКП(б) 9 декабря 1938 года, были рассмотрены проекты СМК и Т-100. По указанию И.В.Сталина для облегчения массы танков количество башен сократили до двух. Кроме того, вместо одного экземпляра СМК представители Кировского завода получили разрешение изготовить однобашенный вариант танка прорыва «аналогичный по своим характеристикам танку СМК». Чуть позже однобашенный вариант получил обозначение — КВ.

В январе 1939 года чертежи всех танков были переданы в производство. К Первомайским праздникам Кировский завод сумел «выкатить» СМК. Изготовление Т-100 затянулось примерно на два месяца. 25 июля, после обкатки и устранения мелких недостатков, СМК и Т-100 были переданы на полигонные испытания.



Танк СМК на полигонных испытаниях, вид с правого борта. Август 1939 года.  
Хорошо виден 12,7-мм пулемет ДК в нише большой башни.

20 сентября 1939 года СМК, Т-100 и КВ участвовали в правительственном показе серийных и опытных танков, проходившем на полигоне в Кубинке. На нем присутствовали К. Ворошилов, А. Жданов, Н. Вознесенский, А. Микоян, Д. Павлов, Лихачев, В. Малышев и др.

К концу ноября 1939 г. пробег СМК составил 1700, Т-100 — более 1000 км, КВ — около 600 км. Но с началом советско-финской войны (30 ноября 1939 года) было решено эти танки направить в действующую армию для проверки во фронтовых условиях. При этом было несколько изменено вооружение машин: на Т-100 76-мм орудие Л-10 заменили на более мощное Л-11 (для чего пришлось переделать маску), а на КВ 45-мм орудие заменили пулеметом ДТ.

Проверка боем проводилась силами заводских испытателей, для чего было получено специальное разрешение из Москвы. Рабочие, отобранные для этой цели, прошли специальную подготовку на ЛБТКУКС по вождению машин, обучению стрельбе из пушки и другим навыкам, не-

обходимым в бою. Командиром экипажа СМК назначили старшего лейтенанта Петина, помощником командира-сержанта Могильченко, стрелком-радистом и наводчиком — двух красноармейцев. Кроме того, в состав экипажа вошли трое рабочих Кировского завода: механик-водитель В. Игнатьев, моторист А. Куницын и трансмиссионщик А. Тетерев.

Экипаж Т-100 состоял из военнослужащих 20-й тяжелой танковой бригады: командира лейтенанта М. Астахова, артиллеристов Артамонова, Козлова, радиста Смирнова и рабочих завода № 185 им. Кирова — водителя А. Плюхина, запасного водителя В. Дрожжина и моториста В. Капланова.

СМК, Т-100 и КВ составили роту тяжелых танков под командованием капитана Колотушкина. 10 декабря 1939 года рота прибыла на фронт и была придана 90-му танковому батальону 20-й тяжелой танковой бригады.



Танк СМК на полигонных испытаниях, вид с кормы. Август 1939 года.  
Хорошо видна установка пулемета ДК.

Боевое использование СМК и Т-100 было достаточно подробно описано в книге «Конструктор боевых машин» (Лениздат, 1988). Вот что там можно найти об этом: «Танк СМК двигался во главе танковой колонны и в этом бою (имеется в виду 18 декабря. — *Прим. автора*) долго находился под обстрелом... У развилки Кямаря — Выборг водитель не заметил груды ящиков и, видимо, наехал на них. Раздался сильный грохот, бурым дымом заволокло все вокруг. Танк остановился. Дождавшись, когда дым рассеется, старший лейтенант Петин вышел из танка и осмотрел подбитую машину. СМК стоял у большой воронки. Взрывом мины или заложенного здесь фугаса повредило ленивец и гусеницу, сорвало болты трансмиссии. Вышло из строя электрооборудование, прогнулось днище корпуса машины. Стоял 40-градусный мороз, но снег вокруг танка от взрыва почти полностью растаял...



Танк СМК на полигонных испытаниях. Август 1939 года. Хорошо видна форма траков, установка курсового пулемета, фара и звуковой сигнал.



Танк СМК на полигонных испытаниях, вид с левого борта. Август 1939 года.

Двухбашенный танк Т-100 и КВ подошли и встали рядом. В составе экипажа Т-100 находились добровольцы-испытатели Ленинградского завода опытного машиностроения имени Кирова, и среди них Е.Рошин. Вспоминая об этом бое, он рассказывал: «Подойдя к подбитому СМК, наши машины прикрыли его своей броней. Т-100 встал впереди и правее, а КВ тоже впереди, но чуть левее, таким образом, из трех машин образовалась треугольная бронированная крепость. В таком построении мы не только продержались несколько часов, но и пытались поставить СМК на ход, соединяя разбитые гусеницы... Но повреждения были слишком велики — кроме гусениц пострадали катки, и тяжелую машину с места сдвинуть не удалось».

Эвакуационная группа лейтенанта Торопова пыталась вытащить поврежденный танк СМК, используя в качестве тягача 25-тонный танк Т-28. Работали по ночам под огнем противника, но вытащить эту громадину, прочно засевшую в воронке, не смогли. Поврежденный ленивец и разорванная гусеница полностью лишили танк подвижности. Пришлось оставить его на нейтральной полосе».

Далее в книге следует почти детективная история о крышке люка (кстати, история эта кочует по многим отечественным и зарубежным публикациям): «Известно, что

и белофинны пытались буксировать танк СМК, но наша артиллерия поставила вокруг поврежденной машины плотный артиллерийский заслон и воспрепятствовала работам противника. Однако финские разведчики пробрались все-таки к танку и ухитрились снять с него крышку люка. Рассказывая об этом эпизоде, Ж. Котин вспомнил любопытный случай, связанный со злополучной крышкой, украденной белофиннами. Суть дела заключалась в том, что завод, поставлявший броню на сборку, не прислал вовремя крышку одного из люков машины. Ждать было некогда, и инициативные мастера на Кировском заводе сами изготовили недостающую крышку, используя для этого оказавшуюся под рукой малоуглеродистую сталь. Ставя импровизированную крышку на люк танка, они надеялись заменить ее, как только получат настоящую, броневую. Самым же забавным в этом деле оказалось то, что временная крышка, снятая белофиннами с танка СМК, попала на исследование к немецким танковым конструкторам, и они, недолго ду-



Танк Т-100 на полигонных испытаниях. Август 1939 года.  
Хорошо видна зенитная пушечная установка на крыше большой башни.



мая, решили, что корпус советского танка целиком сделан из сырой брони».

Однако проведенное исследование архивных документов показывает, что все вышесказанное не соответствует действительности. Кроме того, Е. Рошин, судя по документам, в тот момент не входил в состав экипажа Т-100, и поэтому его свидетельство не является достоверным.

Действительно, рота тяжелых танков участвовала в атаках 90-го танкового батальона в районе Сумма-Хоттinen 17-18 декабря 1939 года. Во время этих боев у танка КВ был прострелен ствол орудия, и машину отправили на ремонт. А подорвался СМК 19 декабря.

В этот день 90-й танковый батальон 20-й танковой бригады прорвал линию финских укреплений. Вместе с батальоном за линию укреплений вышли СМК и Т-100 в сопровождении пяти танков Т-28. Подробности этого боя удалось найти в документе, направленном дирекцией завода № 185 в штаб Северо-Западного фронта в феврале 1940 го-



Танк Т-100 на полигонных испытаниях, вид с правого борта. Август 1939 года.  
На машине еще установлена 75-мм пушка Л-10.



Кадры кинохроники, запечатлевшие танк СМК на пути к фронту в декабре 1939 года.  
На правом борту видна укладка ЗИФ.

да. Ниже мы приводим этот документ полностью, с сохранением орфографии того времени:

«Начальнику Автобронетанковых войск Северо-Западного фронта т.Богомолу.

О представлении к награждению работников завода 185 и военнослужащих из экипажа Т-100.

При начале боевых действий танк 100 был затребован командованием Красной Армии в действующую армию. Добровольно изъявили желание вступить в ряды Красной Армии для обслуживания 100 в боевых операциях на фронте:

водитель т.Плюхин Афанасий Дмитриевич;  
запасной водитель т.Дрожжин Василий Агапович;  
моторист т.Капланов Владимир Иванович.

Указанные товарищи, вместе с командиром танка лейтенантом Астаховым Михаилом Петровичем, артиллеристами тт.Артамоновым, Козловым и радистом т.Смирновым, были зачислены в состав экипажа 100 и переданы в роту тя-



Танк SMK по пути на фронт, вид сзади (кадр кинохроники).  
Декабрь 1939 года.

желых танков 90-го танкового батальона 20-й танковой бригады.

За время пребывания на фронте экипаж неоднократно участвовал в боях. Особого внимания заслуживает участие 100 в боевой операции 19 декабря 1939 года в районе роши Сумма.

В этой операции был подорван белофиннами и выведен из строя танк SMK. Под артиллерийским и пулеметным огнем белофиннов (семь попаданий в 100 37-мм и 47-мм снарядов и многочисленные пулевые попадания) водитель т.Плюхин, закрывая своей машиной подбитый SMK, после длительных попыток вывести его из боя путем буксировки Т-100, попыток не увенчавшихся успехом из-за буксования гусениц Т-100 (наличие гололедицы) — дал возможность экипажу подорванного SMK привести в негодность агрегаты танка и его вооружение.

Экипаж Т-100 развил ураганный огонь из пушек и пулеметов и тем самым дал возможность для восьми человек



Кадры кинехроники, запечатлевшие танк Т-100 на пути к фронту  
в декабре 1939 года.



Танк Т-100 по пути на фронт, вид сзади (кадр кинехроники).  
Декабрь 1939 года.

экипажа СМК через аварийные люки (в днище Т-100 и СМК) перейти из СМК в 100. В это же время водитель т. Плюхин не прекращал наблюдения за действиями противника и вел огонь из револьвера по пытающимся приблизиться к танку белофиннам.

В этой операции был тяжело ранен младший командир из экипажа танка СМК т.Могилыченко. После неудавшейся попытки подобрать его в 100 через аварийный люк в днище (последний заклинило гильзами пулеметных патронов), тт.Дрожжин и Козлов, под огнем белофиннов, вышли из Т-100 через люк малой башни и, подобрав раненого, перетащили его в 100.

В этой операции весь экипаж под командованием лейтенанта Астахова вел непрерывный бой с противником в течение пяти часов. В этот же день в бою у 100 заглох двигатель. Моторист т.Плюхин быстро устранил причину дефекта (срез резьбы регулировочной муфты магнето), умело перешел на работу с одним магнето (вместо двух), запустил двигатель и дал возможность танку продолжать выполнять задачу.

Плюхин А.Д. рождения 1910 года, член ВКП(б);

Капланов В.И. рождения 1911 года, кандидат в члены ВКП(б);

Дрожжин В.А. рождения 1907 года, кандидат в члены ВКП(б).

Докладывая о вышеизложенном, представляем к награждению орденами и медалями работников завода Плюхина А.Д., Капланова В.И., Дрожжина В.А. и военнослужащих лейтенанта Астахова, артиллеристов Артамонова, Смирнова и радиста Козлова.

Директор завода № 185 Барыков /подпись/

Парторг ЦК ВКП(б) завода № 185 Фомин /подпись/

Военпред АБТУ на заводе № 185 военинженер 2-го ранга Ципко /подпись/

10 февраля 1940 года».

20 декабря 1939 года, по личному распоряжению начальника АБТУ РККА Д. Павлова, была предпринята по-



Танк Т-100 на полигонных испытаниях, вид спереди. Август 1939 года.  
Хорошо видна форма траков гусеницы.

пытка эвакуировать подбитый СМК. Однако сделать это не удалось.

В 19.00 20 декабря в штаб фронта из штаба 1-й танковой бригады поступило донесение следующего содержания: «На основании личного приказа комкора т. Павлова в распоряжение командира 20-й танковой бригады для спасения секретного танка была выделена рота 167-го мотострелкового батальона и 37-я саперная рота, усиленная двумя орудиями ПТО и одним пулеметом. Вся группа находилась под командованием капитана Никуленко, который имел для поддержки 7 танков Т-28. Весь отряд вышел за передние надолбы вперед на 100–150 м, где был встречен артиллерийским, минометным и пулеметным огнем. В результате: рота 167-го МСБ — 36 ранено, 2 убито, 37-я саперная рота — 7 ранено, 2 пропало без вести. Задание выполнить не удалось».

СМК простоял за финскими позициями до конца февраля 1940 года. Поврежденную машину удалось осмот-

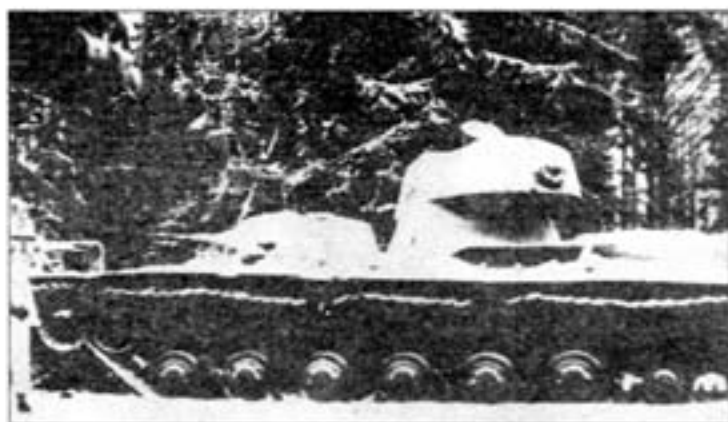
реть только после прорыва главной полосы «линии Маннергейма».

Небезынтересно привести выписку из «Акта осмотра машин Т-28, находящихся на поле боя в УР Хоттинен-Турта». Документ составлен старшим военпредом АБТУ на Кировском заводе военинженером 2-го ранга А. Шпитановым 26 февраля 1940 года и не требует комментариев: «Машина СМК стоит за линией ДОТ. Финнами взорвано отделение управления, пробито вниз днище и разрушена вся арматура и оборудование. Моторное и трансмиссионное отделение осмотреть не удалось: сверху люки закрыты толстым снежным покровом. Требуется расчистка специалистами-саперами, так как из-под снега просматриваются посторонние предметы. Снятые экипажем ведущие валы находятся на крыле. В основном корпусе, за исключением нескольких разрушенных в носовой части днища листов, находится в исправном состоянии. Ходовая часть полностью исправна. Машину можно в короткие сроки восстановить на заводе...»

Правда, впоследствии выяснилось, что внутри танка был пожар и внутреннее оборудование сильно пострадало.

Что же касается истории с крышкой люка, то дело было совсем просто. По воспоминаниям механика-водителя СМК В. Игнатьева, действительно сначала машина испытывалась с крышкой люка механика-водителя из обычной углеродистой (неброневой) стали. Но перед отправкой на фронт была изготовлена полноценная броневая крышка, которую Игнатьев собственноручно установил на танк.

Да и не нужно было финским разведчикам, рискуя жизнью, проникать в танк и что-то там скручивать. Танк стоял в глубине их позиций, на лесной дороге почти в полтора километрах от переднего края. При необходимости финны могли отбуксировать СМК к себе. Ведь сумели же они отремонтировать и вывести в тыл два Т-28, а в качестве запасных частей для них со многих танков (подбитых в том же бою, что и СМК) сняли и увезли не только оптические приборы, радиостанции, элементы внутрен-



Танк SMK на поле боя в глубине финских позиций. Рядом подбитый танк Т-28, около него финский солдат. Январь 1940 года.

него оборудования, но и двигатель М-17, радиаторы, коробку перемены передач, бортовые фрикционы, вентилятор, детали ходовой части. Без сомнения, финское командование в качестве трофеев интересовало в первую очередь серийные Т-28, которые можно было восстановить и использовать, нежели какая-то одиночная машина неизвестного типа.

СМК удалось эвакуировать только в начале марта 1940 года. С помощью шести танков Т-28 его отбуксировали на станцию Перк-Ярви. Но из-за отсутствия подъемных кранов машину пришлось разобрать на части, грузить на платформы и так отправлять на завод.

Танк Т-100 после ремонта двигателя 18 февраля 1940 года был снова отправлен в действующую армию (возможно, что Е. Рошин был включен в состав его экипажа именно в это время). Машина действовала совместно с танками KB в составе 20-й (с 22 февраля по 1 марта) и 1-й (11–13 марта) танковых бригад. За это время машина прошла 155 км и получила 14 попаданий снарядами противотанковых орудий (левый борт – 6, маска 45-мм пушки – 1, ниша большой башни – 3, левая гусеница – 3, левый ленивец – 1). Во всех



случаях броня не была пробита. После окончания войны Т-100 прибыл на завод, где была произведена замена двигателя и легкий ремонт танка. Всего к 1 апреля Т-100 прошел 1745 км, из них 315 км во время боев на Карельском перешейке.

База Т-100 послужила для разработки нескольких боевых машин, созданных по опыту боев в Финляндии. С самого начала советско-финской войны Красная Армия остро ощутила потребность в специальных бронированных инженерных машинах. Поэтому в середине декабря 1939 года Военный Совет Северо-Западного фронта обязал завод № 185 спроектировать и изготовить инженерный танк противоснарядного бронирования на базе Т-100. Эта машина предназначалась для выполнения задач по наводке моста, перевозке саперов и взрывчатки и эвакуации поврежденных танков. Однако в ходе проектирования КБ завода получило от начальника АБТУ РККА Д. Павлова задание на «постановку 152-мм пушки или другой подходящей с большими начальными скоро-



Танк Т-100 во время боевых действий на фронте. Февраль 1940 года. Машина уже перевооружена 76,2-мм пушкой Л-11. На башне танка П.К. Ворошилов — прямой сын К.Е. Ворошилова, представитель АБТУ РККА на Кировском заводе.

стями на базу Т-100» для борьбы с ДОТ. В связи с этим директор завода № 185 Н. Барыков обратился в Военный Совет Северо-Западного фронта с просьбой «об отмене решения по изготовлению инженерного танка и вынесения решения по установке на машине 100 130-мм морской пушки».

Просьба была удовлетворена, и уже 8 января 1940 года чертежи корпуса Т-100-Х (икс) — такое обозначение получила машина — были переданы на Ижорский завод.

Т-100-Х отличался от Т-100 установкой вместо башен рубки клиновидной формы с 130-мм морской пушкой Б-13. Подвеска машины проектировалась торсионной, и ее изготовление поручили Кировскому заводу, имевшему опыт в этой области. В ходе изготовления бронедеталей для ускорения сборки машины форма рубки была изменена на более простую. Новая самоходная установка получила индекс Т-100-У (игрек). Бронекорпус Т-100-У поступил с Ижорского завода 24 февраля, 1 марта началась сборка машины, и 14 марта готовая самоходка совершила свой первый выезд. Но война к этому времени уже кончилась, и испытать Т-100-У в боевой обстановке не удалось.

В ходе советско-финской войны была сделана попытка модернизировать и вооружение Т-100. В январе 1940 года заместитель наркома обороны командарм 1-го ранга Г. Кулик дал указание «усилить вооружение Т-100 установкой на него 152-мм гаубицы М-10 для борьбы с надолбами».

К середине марта 1940 года была изготовлена новая башня с 152-мм гаубицей М-10. Ее предполагалось установить вместо имевшейся на Т-100 башни с 76-мм пушкой Л-11. Машина с 152-мм артсистемой получила индекс Т-100-З (зет). Но новая башня так и не была установлена на танк: в связи с принятием на вооружение КВ-1 и КВ-2, АБТУ РККА прекратило все работы по дальнейшему совершенствованию Т-100.

Небезынтересно привести выдержки из отчетов по полигонным испытаниям танков СМК и Т-100, составленных

комиссией под председательством П. Ворошилова. Причем отчеты эти датированы 22 февраля 1940 года: в это время СМК стоял на поле боя, а Т-100 снова убыл на фронт.

В выводах по СМК отмечалась неудовлетворительная работа системы охлаждения двигателя и воздушного фильтра, а также ненадежность коробки перемены передач. В заключение говорилось: «Танк заданным ТТХ соответствует. Рекомендовать для принятия на вооружение Красной Ар-

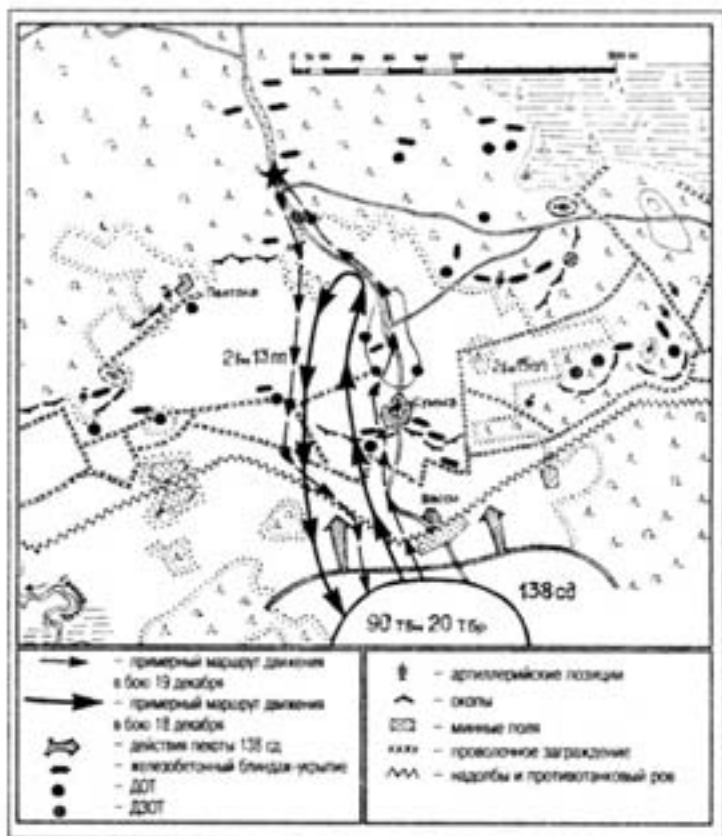


Схема боевых действий танков СМК и Т-100 в районе Сумма — Хотинен  
18–19 декабря 1939 года.



Танк Т-100 в Кубинке. Осень 1940 года.

мни нецелесообразно, так как заводом изготовлен и принят на вооружение танк КВ, обладающий более мощным бронированием и лучшей ТТХ».

В отчете по Т-100 отмечалась, что «недостаточно отработана система охлаждения, при движении по лесу сетки забиваются листьями, ненадежна работа вентилятора. Необходимо доработать механизмы управления коробкой перемены передач, конструкцию бортовых фрикционов необходимо пересмотреть в сторону усиления». Как достоинство отмечалось наличие пневматической системы управления танком. В заключение говорилось, что «Т-100 заданным ТТХ соответствует. Рекомендовать для принятия на вооружение Красной Армии нецелесообразно, так как изготовлен и принят танк КВ».

Однако представители завода № 185 – директор Барыков и главный инженер Гилков – высказали особое мнение, которое состояло в следующем:

«Утверждение комиссии, что Т-100 нецелесообразно рекомендовать для принятия на вооружение при наличии решения о принятии КВ является неверным, так как двухбашенный Т-100 является машиной другого класса по

сравнению с КВ. Утверждение, что КВ имеет лучшую ТТХ, по существу не соответствует действительности: по вооружению — 45-мм и 76-мм или 45-мм и 152-мм у Т-100 и у КВ 76-мм или 152-мм, по проходимости, по запасу мощности.

Поэтому завод считает абсолютно необходимым рекомендацию принятия Т-100 на вооружение даже при наличии КВ. Кроме того, по своим габаритам в Т-100 можно установить 130-мм морское орудие, чего на КВ сделать нельзя».

Но никакого решения по этому особому мнению принято не было. Тем не менее, в апреле 1940 года КБ завода № 185 разработало на базе Т-100 проект тяжелого танка для береговой обороны — «объект 103» (ведущий инженер проекта Шуфрин). Он вооружался 130-мм орудием Б-13 во вращающейся башне и тремя пулеметами ДТ. Однако проект остался только на бумаге.

Дальнейшая судьба последних советских многобашенных танков сложилась по-разному. СМК был доставлен на Кировский завод, который по заданию АБТУ РККА в течение 1940 года должен был отремонтировать танк и «передать его для хранения на полигон в Кубинке». Однако оказалось, что ремонт СМК проводить нецелесообразно — состояние машины было очень плачевным. С нее сняли все исправные детали, а корпус и башни (без вооружения) отправили на Ижорский завод. 21 декабря 1940 года заместитель наркома обороны СССР Маршал Советского Союза С. Буденный подписал директиву, по которой предполагалось передать в утиль находящееся на заводах промышленности негодное имущество ГБТУ КА. По Ижорскому заводу в сводке такого имущества от 31 января 1941 года среди прочего значилось: «Корпус машины СМК — аварийный (прислан с фронта) — 1 шт., ориентировочный вес 20000 кг». В аналогичной сводке от 10 марта 1941 года, в которой сообщалось, что имущество ГБТУ еще не утилизировано, значился «корпус СМК — прибыл с фронта, горелый, использован быть не может».



Самоходная установка Т-100-У в Кубинке. 1940 год.

На сегодняшний день это последнее свидетельство о судьбе тяжелого танка СМК.

Танк Т-100 летом 1940 года был передан для хранения в Кубинку, а после начала Великой Отечественной войны эвакуирован в Казань, а затем в Челябинск. Здесь машина была передана в распоряжение опытного завода № 100, где и пробыла до конца войны. Дальнейшая судьба машины не установлена, но по некоторым данным до середины 50-х годов она находилась на территории Челябинского танкового училища.

Самоходная установка Т-100-У также была передана в Кубинку летом 1940 года. С началом войны САУ никуда не эвакуировалась. В ноябре 1941 года Т-100-У, вместе с 152-мм опытными САУ СУ-14 и СУ-14-1, вошла в состав самоходного артиллерийского дивизиона особого назначения. Однако сведений о боевом применении Т-100-У обнаружить не удалось.

Т-100-У сохранилась до настоящего времени и находится в Военно-историческом музее бронетанкового вооружения и техники в подмосковной Кубинке.

## Источники и литература

1. Коломиец М. Многобашенные танки Красной Армии Т-35, СМК, Т-100 («Фронтальная иллюстрация» № 6 2000). — М., ООО «Стратегия КМ», 2000.
2. Коломиец М. Тяжелый танк Т-35. («Бронеколлекция» № 2 1995). — М., ЗАО «Моделист-конструктор», 1995.
3. Коломиец М. Многобашенные танки Красной Армии Т-28, Т-29. («Фронтальная иллюстрация» № 4 2000). — М., ООО «Стратегия КМ», 2000.
4. Руководство по парковому обслуживанию танка Т-35. — Москва: Издательство НКО СССР, 1935.
5. Материальная часть, вождение, уход и регулировка танка Т-28. — Москва-Ленинград. Издательство НКО СССР, 1935.
6. Сборник боевых документов Великой Отечественной войны, выпуск 33. — М. Военное издательство МО СССР, 1959.
7. Сборник боевых документов Великой Отечественной войны, выпуск 38. — М. Военное издательство МО СССР, 1959.
8. Сборник боевых документов Великой Отечественной войны, выпуск 39. — М. Военное издательство МО СССР, 1959.
9. Жуков Ю. Люди сороковых годов. — М.: «Советская Россия», 1975 г.
10. Рыбышев Д. Первый год войны. — М.: Восникздат, 1990г.
11. Попель Н. В тяжкую пору. — М., 1975.
12. Солтыкин А.Г., Павлов М.В., Павлов И.В., Желтое И.Г. Отечественные бронированные машины. XX век. Т.1. Отечественные бронированные машины 1900–1941. — М., «Экспресс», 2004.
13. Дорофеев М. Боевое применение мехкорпусов Советской Армии в начальный период войны (диссертация). Академия БТВ. — М. 1960.
14. Карпенко А. Организация капитального ремонта БТТ в начальный период войны (отчет по НИР). Академия БТВ. — М., 1965.
15. Попов Н., Аших М. и др. Конструктор боевых машин. — Л.: Лениздат, 1988.
16. Попов Н., Петров В., Попов А., Аших М.В. Без тайн и секретов. — СПб. ИТЦ «Прана», 1996.
17. Российский государственный военный архив.  
Фонды:  
Управление моторизации и механизации РККА (Автобронетанковое управление РККА);  
Научно-испытательный полигон АБТУ РККА;  
Главное артиллерийское управление РККА;  
Секретариат наркома обороны СССР;  
Коллекция материалов по советско-финляндской войне; Управление Киевского Особого военного округа;  
Управление Харьковского военного округа;  
Управление Западного Особого военного округа;  
Полевое управление Украинского фронта;  
Полевое управление Белорусского фронта;  
Управление 8-го механизированного корпуса;  
Штаб 5-й тяжелой танковой бригады;

Штаб 20-й тяжелой танковой бригады;

Штаб 5-й танковой дивизии.

18. Центральный архив Министерства Обороны.

Фонды:

Главное автобронетанковое управление Красной Армии;

Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Юго-Западного фронта;

Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Западного фронта;

Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Северо-Западного фронта;

Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Ленинградского фронта;

Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Карельского фронта;

Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Южного фронта;

Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками 3-й армии;

Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками 5-й армии;

Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками 14-й армии;

Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками 42-й армии;

Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками 55-й армии;

Штаб 1-го механизированного корпуса;

Штаб 8-го механизированного корпуса;

Штаб 16-го механизированного корпуса;

Штаб 1-й танковой дивизии;

Штаб 3-й танковой дивизии;

Штаб 5-й танковой дивизии;

Штаб 34-й танковой дивизии.

19. Российский государственный архив экономики.

Фонды:

Народный комиссариат тяжелой промышленности СССР;

Министерство тяжелого машиностроения СССР;

Всесоюзный трест специального машиностроения наркомата тяжелой промышленности;

3-е Главное управление наркомата танковой промышленности СССР;

1-е Главное управление министерства транспортного машиностроения.

В книге использованы фотографии из фондов Российского государственного архива кинофотодокументов (РГАКФД), Российского архива экономики (РГЭ), Центрального музея Вооруженных Сил (ЦМВС), Булдесархива (БА), Imperial War Museum (IWM), коллекций Магнусского (Польша), С. Залог (США), из архива издательства «Стратегия КМ» (АСКМ), а также рисунки и схемы из «Руководства по обслуживанию танка Т-35».



## ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение .....	5
Британско-германские родители .....	7
Рождение T-28 .....	13
Серийное производство T-28 .....	23
Устройство танка T-28 .....	41
Экспериментальные образцы .....	55
Танки T-29 .....	68
Танки T-28 в войсках .....	82
В боях на «линии Маннергейма» .....	89
Уроки боев в Финляндии .....	118
В огне Великой Отечественной .....	133
Оценка танка T-28 .....	168
Забывтый Гроте .....	174
Рождение T-35 .....	188
Серийное производство T-35 .....	197
Устройство танка T-35 .....	214
Служба и боевое применение T-35 .....	242
Самоходно-артиллерийские установки .....	274
Последние многобашенники .....	282
Литература и источники .....	294

# Фронтовая ИЛЛЮСТРАЦИЯ

Специализированное военно-историческое издательство «Стратегия КМ» предлагает иллюстрированное издание «Фронтовая иллюстрация» о сражениях, военной технике и униформе.



В каждом номере «Фронтовой иллюстрации» — уникальные фотографии, архивные документы, карты, чертежи, цветные рисунки, описание сражений, истории и боевого применения бронетанковой техники.

Подписку на «Фронтовую иллюстрацию» можно оформить в любом отделении связи.

Индекс по каталогу «Роспечать» — 80385.

**Максим Коломиец**

**СУХОПУТНЫЕ ЛИНКОРЫ СТАЛИНА**

*Подготовка оригинал-макета — ООО «КМ-Стратегия»*

Редактор Н. Соболюкова

Художественный редактор Л. Волков

Технический редактор В. Кулагина

Компьютерная верстка Е. Ермакова

ООО «Издательство «Яуза»,  
109507, Москва, Самаркандский б-р, 15.

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5.  
Тел.: (495) 745-58-23

ООО «Издательство «Эксмо»  
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.  
Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)

Подписано в печать с готовых диалозитивов 11.03.2009.  
Формат 84x108<sup>1/32</sup>. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.  
Бум. тип. Усл. печ. л. 18,6. Тираж 4000 экз.  
Заказ №4902170

Отпечатано на ОАО «Нижполиграф»,  
603006 Нижний Новгород, ул.Варварская, 32.

Их величали «сухопутными линкорами Сталина».

В 1930-е годы они были главным символом советской танковой мощи, «визитной карточкой» Красной Армии, украшением всех военных парадов, патриотических плакатов и газетных передовиц.

Именно пятибашенный Т-35 изображен на самой почетной советской медали — «За отвагу».

И никто, кроме военных профессоналов, не осознавал, что к началу Второй Мировой не только неповоротливые монстры Т-35, но и гораздо более совершенные Т-28 уже безнадежно устарели и абсолютно не соответствовали требованиям современной войны, будучи практически непригодны для модернизации. Почти все многобашенные танки были потеряны в первые месяцы Великой Отечественной, не оказав сколько-нибудь заметного влияния на ход боевых действий. К лету 1944 года чудом уцелели несколько Т-35 и всего один Т-35.

Эта фундаментальная работа тушится на сегодняшний день: самое полное, подробное и достоверное исследование истории создания и боевого применения советских многобашенных танков, грозных на вид, но обреченных на быстрое «вымирание» и не оправдавших надежд, которые возлагало на них советское командование.



ЭКСМО

