

**ПЕРВЫЕ ХАРЬКОВСКИЕ ТАНКИ
(К 90-ЛЕТИЮ ТАНКОСТРОЕНИЯ В ХАРЬКОВЕ)**

Ларин А. А.

Харьковская школа танкостроения хорошо известна своими достижениями. На ее счету создание Т-34 – лучшего танка II Мировой войны, который многие специалисты называют лучшим танком всех времен, танка Т-54, определившего развитие мирового танкостроения на многие годы, а также Т-64А – машины, выпуск которой ликвидировал деление танков на классы и ознаменовал переход к созданию основного боевого танка. В 30-е гг. XX века завод уже был крупнейшим производителем танков в СССР. Здесь выпускались быстроходные колесно-гусеничные танки

семейства БТ и тяжелые пятибашенные танки Т-35. Однако не с них начиналось танкостроение в Харькове.

Данная работа посвящена истории создания первых танков на Харьковском паровозостроительном заводе (ХПЗ, сейчас Харьковский завод транспортного машиностроения им. В. А. Малышева – ХЗТМ). Кроме книг, посвященных истории ХЗТМ и танкового КБ имени А. А. Морозова [1, 2], основным источником исследования послужили воспоминания ветерана КБ имени А. А. Морозова Юрия Ивановича Кистерного.

В 1920-е гг. Красная армия очень слабо была оснащена техникой. В частности бронетанковые войска имели на вооружении всего 99 бронеавтомобилей и 60 танков – французских Рено FT-17 и английских Mk V. К тому же вся эта техника была произведена в годы I Мировой войны и безнадежно устарела.

Попытка выпускать в 1919 г. на заводе Красное Сормово (Нижний Новгород) отечественные танки на основе Рено FT-17 показала, что отечественная промышленность, пострадавшая от войны и революции не готова к производству такой сложной техники. Производство танков является одним из самых сложных и наукоемких процессов. Оно требует соответствующего уровня развития не только машиностроения – сложные станки, прокатные станы и многотонные прессы, но и металлургии. Для производства брони нужны не только доменные и мартены, но и добыча железной руды, никеля, марганца, хрома и многих других металлов. Производство танков к тому же очень энергоемкое, что требует соответствующего развития электроэнергетики.

Производство моторов требует соответствующей технологии обработки металлов и наличия точных металлорежущих станков. Следует отметить, что танковые двигатели, работающие в особых условиях – не только из-за высокой нагрузки, но и резких ее изменений, высокой запыленности и других неблагоприятных факторов, требуют специальных сортов топлива и масел.

Вооружение и боеприпасы – это разработка и изготовление порохов и взрывчатых веществ, а это хлопок, развитие химии и опять множество полезных ископаемых, которые надо добыть, и переработать.

Таким образом, в производстве танков участвуют десятки и сотни различных предприятий, и для его обеспечения требуется развитая сеть железных дорог. В довершение к этому следует добавить целую армию ученых, инженеров-конструкторов и технологов и высококвалифицированных рабочих.

2 июня 1926 г. была принята программа танкостроения, которая предусматривала в течение трех лет оснастить Красную армию всеми видами современной бронетанковой техники. Однако в рамках этой программы удалось создать только легкий танк сопровождения пехоты МС-1

(Т-18). Он проектировался на основе FT-17, но выгодно отличался от прототипа более мощным вооружением и меньшими размерами. Этого удалось достичь, применив впервые в танкостроении поперечное расположение двигателя и его конструктивное объединение в одном блоке с коробкой перемены передач и фрикционом.

После принятия на вооружение малого танка сопровождения, Главное конструкторское бюро Орудийно-Арсенального треста (ГКБ ОАТ) приступило к конструкторским работам по новому маневренному танку Т-12.

Изготовление опытного образца машины поручили ХПЗ им. Коминтерна. Выбор его был не случаен. Еще в 1914 г. на заводе с помощью немецкой фирмы «Ханомаг», начали подготовку производства гусеничного трактора, причем все основные узлы – осто́в, двигатель, трансмиссия, ходовая часть должны были изготавливаться на заводе. С этой целью в Харьков летом 1914 г. прибыли специалисты от фирмы, которых с началом I Мировой войны обратили в пленных. К производству гусеничных тракторов удалось вернуться только в 1922 г., а в 1924 г. с завода вышел первый серийный трактор «Коммунар» [3].

В работе над проектированием трактора с самого начала участвовал выпускник Харьковского технологического института (ХТИ) Иван Никанорович Алексенко. Именно он возглавил специальное танковое КБ, созданное на заводе в 1928 г. В 1929 г. танк Т-12 прошел заводские испытания, и в апреле 1930 г. был показан командованию Красной армии. Первый танк молодого, не имеющего опыта коллектива был признан не соответствующим требованиям к новым танкам, и работы по нему были прекращены. Главными аргументами для такого решения стали недостаточный запас хода Т-12, не позволявший применять его для операций на вражеских коммуникациях, превышение проектной массы (20 тонн вместо 16), а также высокая цена. Несмотря на это нарком обороны К. Е. Ворошилов выразил коллективу танковой группы благодарность.

Поскольку уже в середине 1929 г. стало ясно, что Т-12 имеет ряд конструктивных недостатков, группа Алексенко тогда же приступила к созданию проекта собственного танка, получившего индекс Т-24. Инженеры Харьковского завода полностью переработали танк и внесли глубокие изменения практически во все его узлы. При разработке гусеничного движителя, трансмиссии и других узлов использовались технические решения, реализованные на танке МС-1 и тракторе «Коммунар». Внешний вид и вооружение остались почти такими же, как у Т-12, а двигатель использовали отечественный М-6, уже производившийся на Запорожском авиадвигательном заводе № 29 им. Баранова (сейчас ОАО «Мотор Сич») - аналог «Испано-Сюиза». В разработке моторно-трансмиссионного отделения принял участие известный конструктор авиадвигателей А. А. Микулин [1, с. 77 – 80].

Подвеска танка блокированная, пружинная была позаимствована от танка МС-1, но на каждом борту устанавливались не три, а четыре тележки с двумя сдвоенными опорными катками малого диаметра в каждой и четыре сдвоенных поддерживающих катка, которые имели наружную амортизацию. Направляющие колеса большого диаметра имели механизмы натяжения гусениц. Ведущие колеса зубцового зацепления с гусеницами размещались сзади.

Вооружение танка располагалось в три яруса: пулемет в лобовом листе корпуса, 45-мм пушка или 60-мм гаубица и два пулемета в башне и еще одна пулеметная башенка на крыше основной башни. При этом пулеметная башня вращалась вручную независимо от главной, что сбивало наводку пулемета на цель [1, с. 113]. На такое размещение вооружения повлиял опыт американцев, которые применяли аналогичные решения на своих средних танках. В результате танк получился слишком высоким и неудобным для экипажа. И если советские конструкторы вскоре отказались от подобных решений, то американские использовали их вплоть до 1942 г., например, на среднем танке М-3.

В 1931 г. успешно прошли пробеговые испытания опытного образца, и была изготовлена первая партия из 25 машин. Параллельно шло строительство заводских корпусов для серийного выпуска Т-24 [2, с. 81]. Производить его планировалось не только на ХПЗ, но и на Челябинском тракторном заводе.

Но вскоре эти планы изменились – ХПЗ поручили срочно внедрить в производство быстроходный колесно-гусеничный танк БТ американского конструктора Уолтера Кристи. В декабре 1931 г. все работы по танку Т-24 были прекращены, а группа Алексенко распущена. Это встретило резкую негативную реакцию в коллективе танкового отдела, а сам Иван Никанорович, не согласный с таким решением, с завода уволился.

Несмотря на то, что танк Т-24 не получил дальнейшего развития, его разработка и налаживание серийного выпуска сыграли важную роль в становлении харьковской школы танкостроения. Были созданы соответствующие структурные подразделения, построен цех для выпуска танков. Молодой конструкторский коллектив, в том числе будущий главный конструктор Харьковского КБ машиностроения Александр Александрович Морозов, получили опыт работы, который трудно переоценить.

Некоторые конструкторские решения Т-24 впоследствии были применены на тягаче «Ворошиловец» – основном тяговом средстве для тяжелой артиллерии Красной армии в годы Великой Отечественной войны.

Литература

1. Харьковское конструкторское бюро по машиностроению имени А. А. Морозова / А. И. Веретенников, И. И. Рассказов, К. В. Сидоров, Е. И. Решетило. – Х., 2007. - 188 с.
2. ХПЗ – Завод имени Малышева. 1895 - 1995. Краткая история развития / [А. В. Быстриченко, Е. И. Добровольский, А. П. Дроботенко и др.]. – Х.: Прапор, 1995. – 792 с.
3. Кривоконь А. Г. Первый трактор Харьковского паровозостроительного завода имени Коминтерна: исторические предпосылки, прототип, организация производства. / А. Г. Кривоконь // Вестник Челябинского государственного университета, 2015. – №2 (357) Серия история, Вып. 62 с. 57 – 63