**Легендарная «тридцатьчетверка»**

|  |  |
| --- | --- |
| C:\Users\Кирилл\Desktop\ороар\танкиСормово 1.jpg | Работе сормовичей, всем участникам героической эпопеи, организации строительства танков Т-34 в дни Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг посвящается… |

«Тридцатьчетверка» прошла всю войну от начала до конца, — писал маршал Иван Степанович Конев, — и не было лучшей боевой машины ни в одной армии. Ни один танк не мог идти с ним в сравнение — ни американский, ни английский, ни немецкий. Его отличали высокая маневренность, компактность конструкции, небольшие габариты, приземистость, которая повышала его неуязвимость и вместе с тем помогала вписываться в местность, маскироваться, к этому следует добавить высокую проходимость, хороший двигатель, неплохую броню... До самого конца войны Т-34 оставался непревзойденным».

«Русские, создав исключительно удачный и совершенно новый тип танка, — отмечал немецкий специалист по военной технике Э. Шнейдер, — совершили большой скачок вперед в области танкостроения. Благодаря тому, что им удалось хорошо засекретить все свои работы по выпуску этих танков, внезапное появление новых машин произвело большой эффект». А о том, что это был за «эффект», лучше всего говорит одна строка из приказа генерала Клейста: «Запрещаю при тревоге употреблять панические крики «русские танки прорвались»...»
«Танк Т-34 является хорошей конструкцией, — заключали эксперты Абердинского полигона в США, — пригодной для массового производства с использованием малоквалифицированной рабочей силы. Выдающиеся особенности Т-34: низкий, обтекаемый силуэт, простота конструкции, малая величина среднего удельного давления на грунт. Большие углы наклона брони создают блестящие возможности защиты...»

Сейчас, спустя несколько десятилетий, все эти качества — приземистость, большие углы наклона брони, высокая проходимость — кажутся неотъемлемыми качествами любого танка. Но осенью 1937 года в необходимости таких качеств у танка была убеждена лишь небольшая группа конструкторов, получившая задание спроектировать средний колесно-гусеничный танк...

Первым танком, появившимся на полях сражений, был тяжелый танк, порожденный, как это ни удивительно, триединством пулемета, окопа и колючей проволоки. Примененные в массовых масштабах, эти сравнительно простые устройства оказались могущественным противопехотным средством, которое через несколько месяцев после начала боевых действий сделало первую мировую войну войной позиционной. Вот тогда-то для прорыва линии фронта и потребовалась боевая машина, способная подавлять вражеские пулеметы, преодолевать окопы, прорывать проволочные заграждения и вести за собой пехоту. Всем этим требованиям удовлетворяли первые английские танки — огромные, в полтора человеческих роста, стальные параллелограммы с торчащими по бокам пушками и пулеметами, ползущие по полю сражения со скоростью пешехода. Эти сухопутные дредноуты были рассчитаны только на то, чтобы защитить экипаж от ружейно-пулеметного огня, толщина их брони составляла всего 6—15 мм.

В начале ХХ века самым крупным машиностроительным заводом в Нижнем Новгороде был завод «Красное Сормово», здесь положено начало двухпалубному судостроению, были построены первая в России землечерпалка и первый в мире дизель-электроход «Вандал» (1903 г.), первая в России мартеновская печь (1870 г.). Здесь разрабатывались и выпускались лучшие в России паровозы, силовые установки, вагоны. Не случайно именно Сормовскому заводу пришлось служить поставщиком танков Красной Армии. Впервые в нашей стране завод осваивал производство еще в годы гражданской войны. Осенью 1920 г. Первый советский гусеничный танк вышел из ворот завода на его борту красовалась надпись «Борец за Свободу тов. Ленин».

Пятнадцать танков… Кажется ничтожно мало по современным маркам, но так много для эпохи трехлинейной винтовки и лихих кавалерийских атак, когда силы сторон измерялись количеством штыков и сабель. Именно с этих боевых машин и началась история советского танкостроения.

После окончания гражданской войны мысль о глубоких танковых прорывах и рейдах в глубине вражеской обороны завладела умами военных специалистов. Для таких операций требовались совсем другие танки, чем для прорыва укрепленных полос обороны. Эти машины — они потом получили название средних танков — оказались, пожалуй, самым крепким орешком для конструкторов. Действительно, три слагаемых танкового оружия — огонь, скорость, броня — в конструкции среднего танка должны сочетаться так, чтобы ни одно из этих качеств не приносилось в жертву другим. Средний танк должен быть и хорошо вооружен, и в меру быстроходен, и достаточно забронирован. А совместить эти качества не так-то просто.

Поначалу дело облегчалось тем, что бронирование и вооружение танков не составляло серьезных трудностей. Броня должна была защищать только от пуль, а вооружение состояло из пулеметов и орудий сравнительно небольших калибров. Поэтому в 1930-х годах главное внимание было уделено скорости... Особенной популярностью одно время пользовалась идея колесно-гусеничных танков, которые по хорошей дороге мчались на колесах, а по пересеченной местности ползли на гусеницах. Разработкой этой идеи занимались танкостроители многих стран мира. Занимались ею и в нашей стране. В октябре 1937 года задание на проектирование среднего колесно-гусеничного танка получил коллектив конструкторов, возглавляемый М. Кошкиным.

Уже первая модель созданного этой группой танка А-20 отличалась от угловатых многобашенных средних танков тех лет. Именно в этой модели конструктором М. Таршиновым была впервые найдена та форма сварного корпуса с наклонными листами, которую спустя несколько лет именовали классической. И все-таки Кошкин не был доволен танком, Броня А-20 защищала экипаж только от огня крупнокалиберных пулеметов. А в 1937 году уже ни для кого не составляло секрета, что время «противопульных» танков кончается, что на полях сражений танки столкнутся с противотанковой артиллерией, от которой им придется защищаться собственной броней и которую им придется подавлять огнем собственной пушки. Не решаясь сразу отказаться от колесно-гусеничной схемы, конструкторы спроектировали вторую модель А-30, с более сильным бронированием и 76-мм пушкой вместо 45-мм. Во время работы над этой моделью и стало очевидно, что танк должен быть чисто гусеничным. Поэтому параллельно с работой над А-30 М. Кошкин и А. Морозов начинают разрабатывать «инициативный» чисто гусеничный танк Т-32.

Необычайная форма «инициативного» танка, низкий корпус, обтекаемая башня, высокая скорость — 65 км/ч — произвели большое впечатление на военных. Главный Военный Совет в августе 1939 года поддержал предложение конструкторов, и осенью того же года начались сравнительные испытания А-20 и Т-32. Тем временем коллектив Кошкина, усилив бронирование Т-32 и установив новую, более мощную 76-мм пушку, создал новую модель, которую 19 декабря 1939 года приняли на вооружение и запустили в серийное производство. Этой моделью и был прославленный Т-34! Танк, который вынес на своих плечах всю войну от первого до последнего дня. Танк, который заставил немцев в экстренном порядке, уже в ходе боевых действий, разрабатывать новые противотанковые орудия и новые танки. Танк, который с блеском показал себя и в оборонительных и в наступательных операциях Великой Отечественной войны.

В воспоминаниях гитлеровских генералов нередко встречаются утверждения, что с самых первых боев на Восточном фронте у них все стало получаться не совсем так, как планировалось. И думается, во многих случаях именно Т-34 нарушали вражеские планы. К началу войны их было выпущено 1225 штук, и с первого же дня они начали путать планы немецких генералов. Так, в пограничном городе Перемышль группа «тридцатьчетверок» без потерь для себя отразила атаку 50 фашистских танков, уничтожив 14 из них. На второй день войны в районе Луцк — Броды — Ровно произошел крупнейший за первые месяцы войны встречный танковый бой, в котором основной костяк наших сил составляли Т-34. В эти же дни Т-34 под командой будущего Героя Советского Союза старшего сержанта А. Борисова в течение 32 часов удерживал переправу через реку.

После битвы под Москвой самонадеянности у фашистских конструкторов и танкистов быстро поубавилось, и они занялись серьезным изучением советских танков. Результатом этого изучения явилась брошюра, обнаруженная в 1943 году в одном из немецких трофейных танков: некий полковник Эссер докладывал военно-технической секции союза германских инженеров свои выводы о танках противников Германии...

Удивительное впечатление производит этот доклад. На диаграммах, с помощью которых сравниваются различные показатели танков, Т-34 выглядит прямо каким-то «заколдованным принцем». Там, где выгодны максимальные показатели — калибр и начальная скорость снаряда, скорость движения, удельная мощность, — у Т-34 они максимальны. Там, где выгодны минимальные — расход топлива, вес, давление на грунт, у Т-34 они минимальны. «... Русские создали танки, которые в конструктивном и производственном отношении.... безусловно заслуживают внимания и в некоторых отношениях превосходят боевые машины наших прочих противников» - Эссер явно осторожничал, так как в самом докладе он сам неоднократно вынужден был подчеркивать, что Т-34 превосходил танки союзников — да и немецкие тоже — не в некоторых только отношениях, а практически по всем характеристикам.

Так, немцы убедились: в начале войны во всем мире не было танковой пушки более мощной, чем 76-мм пушка Т-34 с начальной скоростью бронебойного снаряда 635—662 м/с. И дело не только в калибре. Благодаря электроприводу горизонтальная наводка орудия была у Т-34 рекордно быстрой. Башня советского танка делала полный оборот за 10 секунд вместо обычных тогда 30—35. «Советская Россия, — писал в своем докладе Эссер, — уже несколько лет назад, не в пример Англии и Франции, сделала шаг вперед к усилению вооружения».
Сравнивая броневую защиту танков, немецкие специалисты не могли не оценить того, что из всех средних танков у Т-34 была не только самая толстая (40—52 мм) и самая крепкая броня, но и самые выгодные углы ее наклона. «Необычайно благоприятную форму имеет русский танк Т-34, — писал Эссер, — лобовая броневая плита которого имеет наклон в 30°, а его боковые стенки толщиной в 45 мм в верхней части имеют наклон в 50°».

Поражали немецких танкостроителей и другие конструктивные особенности и узлы советского танка. На нем была установлена система управления с фрикционными муфтами и тормозами, благодаря которой поворотливость Т-34 была наилучшей по сравнению с танками с иными системами управления. Торсионная подвеска — компактная, скрытая внутри броневого корпуса — была наименее уязвимой из всех существовавших тогда систем подвески. Среднее удельное давление на грунт было всего 0,65 Кг/см2 по сравнению с обычными для западного танкостроения давлениями, близкими к 1 кг/см2. Даже обычного для танков с ведущим колесом в кормовой части «набегания» звеньев гусениц на рыхлой почве — и того не наблюдалось у Т-34.

Но самым неожиданным и обидным для фашистов сюрпризом была, конечно, моторная часть Т-34. Германия издавна гордилась тем, что она — родина дизеля. Тем более горько было немцам убедиться: Советский Союз оказался единственной в мире страной, создавшей надежный, экономичный и мощный специально танковый дизель. Работы над этим мотором начались еще в 1932 году, когда группа конструкторов, в состав которой входили Т. Чупахин, И. Трашутин, получила задание на проектирование V-образного 12-цилиндрового быстроходного дизеля. Первый образец, испытанный в 1933 году, развил мощность 400 л.с. А в 1939 году после тщательной доработки и доводки двигатель, получивший индекс В-2, мощностью 500 л.с. был запущен в серийное производство.

«Этот мотор,— признавался Эссер, — представляет собой как в смысле конструкции, так и по качеству обработки... безусловно, высокую ступень развития. Потребление горючего весьма невелико и обеспечивает машине большой радиус действия». И действительно, В-2 был самым мощным танковым мотором в мире. Именно благодаря ему у Т-34 была достигнута рекордная удельная мощность, 18 л. с. на тонну, позволившая так гармонично совместить в конструкции этого танка мощное вооружение, хорошее бронирование и высокую скорость хода. Эссер сделал свой доклад 3 декабря 1942 года. И по странному совпадению германские инженеры узнавали о превосходстве технических характеристик Т-34 как раз в то самое время, когда на далеком Восточном фронте фашистские войска на собственной шкуре испытывали это превосходство.

В критических ситуациях, когда кончались снаряды, когда выходило из строя орудие, когда танк был смертельно ранен, советские танкисты, не задумываясь, шли на таран. На «тридцатьчетверках» таранили вражеские дзоты, автоколонны с боеприпасами и горючим, танки и самоходки.

Когда Эссер составлял свой доклад, его придирчивое око смогло усмотреть лишь три недостатка в конструкции Т-34. Во-первых, это был ограниченный обзор. Во-вторых, теснота башни: в ней могли разместиться всего лишь два человека — заряжающий и наводчик, которому одновременно приходилось исполнять и обязанности командира танка. И, наконец, в-третьих, плохое переключение коробки передач, приводившее к быстрому ее износу. Конечно, эти недостатки не были секретом и для советских конструкторов, которые уже в ходе войны продолжали работу по совершенствованию Т-34.

Первая модернизация была проведена в 1942 году и коснулась лишь башни, в которой установили 76-мм орудие с более длинным стволом и увеличили боеукладку — 100 снарядов вместо 77. В 1943 году была произведена более серьезная модернизация. Сложные в производстве башни прежних конструкций заменили простой шестигранной литой башней. Благодаря установке командирской башенки был серьезно улучшен обзор — он стал круговым. Переход на более совершенную конструкцию главного фрикциона и замена четырехступенчатой коробки передач пятиступенчатой облегчило переключение скоростей и уменьшило износ. Наконец, на Т-34 стали устанавливать литые катки и более надежные гусеницы.

Но фашисты тоже не дремали. Уже летом 1941 года им стало ясно, что для борьбы с советскими танками нужна новая, более мощная противотанковая артиллерия и новые танки с более мощными пушками. Осенью 1941 года инспекция подвижных войск выдала заказ промышленности на создание танков T-V — «пантера» и T-VI — «тигр», вооруженных соответственно 75-, и 88-мм пушками и несущих броню толщиной 80—100 мм. При проектировании «пантеры» фашистские конструкторы многое скопировали с Т-34. И хотя в танковых сражениях на Курской дуге советский танк еще раз подтвердил свое превосходство, необходимость усилить его орудие стала очевидной.

 В конце 1943 года коллектив Сормовского завода в короткий срок спроектировал новую литую башню с 85-мм орудием, снаряд которого пробивал 100-мм броню фашистских танков с дистанции 1000 м. А уже в начале 1944 года на вооружение гвардейских танковых частей начали поступать модернизированные машины Т-34-85. На долю этих красивых длинноствольных машин выпали самые блестящие операции третьего, завершающего периода Великой Отечественной войны — стремительные танковые прорывы и рейды, преодоление водных преград, штурм укрепленных районов и опасные для танков уличные бои. В течение 1944 года наша промышленность выпустила около 11 тыс. Т-34-85 —в 2,5 раза больше, чем было произведено фашистских «пантер». Всего же за годы войны на вооружение Советской Армии поступило более 40 тыс. танков Т-34 всех модификаций.

Этот самый массовый в истории танк составил основу прославленных советских танковых армий. Именно он позволил проявиться в полной мере полководческим талантам наших генералов-танкистов. Именно он увенчал себя бессмертной славой в наступательных сражениях на Курской дуге, на Правобережной Украине, в Прибалтике, в Восточной Пруссии, в Верхней Силезии. Именно он сыграл важную роль в Висло-Одерской и в Берлинской операциях, в спасении Кракова и Праги...

В воспоминаниях танкистов прослеживается мысль, высказанная известным русским военным теоретиком А. А. Свечиным: *«Если значение материальных средств на войне весьма относительно, то громадное значение имеет вера в них»*.

Впереди колонн я летел в боях,
Я сам нащупывал цель.
Я железный слон, и ярость моя
Глядит в смотровую щель.

Я шел, как гром, как перст судьбы,
Я шел, поднимая прах;
И автострады кровавый бинт
Наматывался на трак.

Я пробил тюрьму и вышел в штаб,
Безлюдный, как новый гроб.
Я шел по минам, как по вшам.
Мне дзоты ударили в лоб.

Я давил эти панцири черепах,
Пробиваясь вглубь норы;
И дзоты трещали, как черепа,
И лопались, как нарыв.

Обезумевший слон,
Я давил хрусталь,
Я сейфы сбивал с копыт.
Я слышал, как телефоны хрустят,
Размалываясь в пыль.

И вот среди раздолбанных кирпичей, среди разгромленного барахла
я увидел куклу.
Она лежала, раскинув ручки, в розовом платье, в розовых лентах, -
символ чужой любви, чужой семьи...
Она была совсем рядом.

Зарево вспыхнуло,
Колпак летит,
Масло, как мозг, кипит,
Но я на куклу

Не смог наступить
И потому убит...

И занял я тихий
Свой престол
В весеннем шелесте трав.
Я застыл над городом,
Как Христос,
Смертию смерть поправ.

И я застыл,
Как застывший бой.
Кровенеют мои бока...
Теперь ты узнал меня? -
Я же любовь,
Застывшая на века!

*Михаил Анчаров*

Очерк подготовлен поисковой группой учащихся 9 класса МБОУ СОШ №81

Каразанов Кирилл

Корнилов Евгений

Петрушина Анна

Тихова Любовь.

Руководитель – Каразанова Марина Викторовна