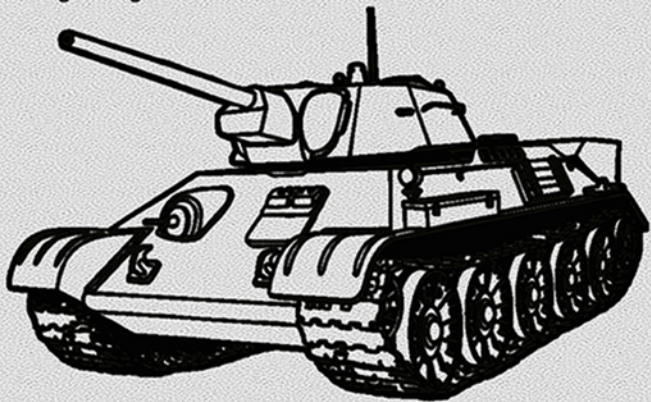


АРТЕМ
ДРАБКИН



Я ДРАЛСЯ
НА Т-34

ОБЕ КНИГИ ОДНИМ ТОМОМ

Артем Владимирович Драбкин
Я дрался на Т-34. Обе
книги одним томом
Серия «Мы были танкистами»

Текст предоставлен издательством

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=138781

*Артем Драбкин. Я дрался на Т-34. Обе книги одним томом: Якуза :
Эксмо; Москва; 2015
ISBN 978-5-699-83428-0*

Аннотация

Два бестселлера одним томом! Полное издание главных книг ведущего военного историка. Безусловная классика жанра.

Первый том проекта «Я дрался на Т-34» стал настоящим прорывом, побив все рекорды продаж. Вторая книга развила успех – правдивые рассказы ветеранов-танкистов, воевавших на легендарных «тридцатьчетверках», никого не оставили равнодушным. В данном издании обе книги не только объединены под одной обложкой, но и существенно доработаны, расширены и дополнены новыми материалами.

Содержание

Предисловие	5
Предисловие ко второму изданию	9
Т-34: Танк и танкисты	16
Экипаж машины боевой	70
Конец ознакомительного фрагмента.	100

Артём Драбкин
Я дрался на Т-34. Обе
КНИГИ ОДНИМ ТОМОМ

© Драбкин А., 2015

© ООО «Издательство «Яуза», 2015

© ООО «Издательство «Эксмо», 2015

Предисловие

«Это никогда не должно повториться!» – лозунг, провозглашенный после Победы, стал основой всей внутренней и внешней политики Советского Союза в послевоенный период. Выйдя победительницей из тяжелейшей войны, страна понесла огромные людские и материальные потери. Победа стоила более 27 миллионов жизней советских людей, что составило почти 15 % численности населения Советского Союза перед войной. Миллионы наших соотечественников погибли на полях сражений, в немецких концентрационных лагерях, умерли от голода и холода в осажденном Ленинграде, в эвакуации. Тактика «выжженной земли», проводившаяся в дни отступления обеими воюющими сторонами, привела к тому, что территория, на которой до войны проживало 40 миллионов человек и которая производила до 50 % валового национального продукта, лежала в руинах. Миллионы людей оказались без крыши над головой, жили в примитивных условиях. Страх повторения подобной катастрофы довлел над нацией. На уровне руководителей страны это выливалось в колоссальные военные расходы, легшие непосильным бременем на экономику. На нашем, обывательском уровне этот страх выражался в создании некоторого запаса «стратегических» продуктов – соли, спичек, сахара, консервов. Я очень хорошо помню, как в детстве бабушка, по-

знавшая голод военного времени, все время старалась меня чем-нибудь накормить и очень огорчалась, если я отказывался. Мы же, дети, родившиеся через тридцать лет после войны, в наших дворовых играх продолжали делиться на «своих» и «немцев», и первыми немецкими фразами, которые мы выучили, были «хенде хох», «нихт шиссен», «Гитлер капут». Почти в каждом нашем доме можно было найти напоминание о прошедшей войне. У меня сохранились отцовские награды и немецкий ящик из-под противогазных фильтров, стоящий в коридоре моей квартиры, на который удобно присесть, завязывая шнурки ботинок.

Травма, нанесенная войной, имела и еще одно последствие. Попытка быстрее забыть ужасы войны, залечить раны, а также желание скрыть просчеты руководства страны и армии вылились в пропаганду обезличенного образа «советского солдата, вынесшего на своих плечах всю тяжесть борьбы с немецким фашизмом», восхваление «героизма советского народа». Проводимая политика преследовала своей целью написание однозначно трактуемой версии событий. Как следствие такой политики, воспоминания участников боев, опубликованные в советский период, носили видимые следы внешней и внутренней цензуры. И только к концу 80-х годов стало возможным откровенно говорить о войне.

Основной задачей этой книги является знакомство читателя с индивидуальным опытом ветеранов-танкистов, воевавших на Т-34. Книга основана на литературно обработан-

ных интервью с танкистами, собранными в период 2001–2004 годов. Под термином «литературная обработка» следует понимать исключительно приведение записанной устной речи в соответствие с нормами русского языка и выстраивание логической цепочки повествования. Я постарался максимально сохранить язык рассказа и особенности речи каждого ветерана.

Отмечу, что интервью как источник информации страдает рядом недостатков, которые надо учитывать, открывая эту книгу. Во-первых, не следует искать в воспоминаниях исключительной точности в описаниях событий. Ведь с того момента, когда они происходили, прошло уже более шестидесяти лет. Многие из них слились воедино, некоторые просто стерлись из памяти. Во-вторых, нужно учитывать субъективизм восприятия каждого из рассказчиков и не бояться противоречий между рассказами разных людей и той мозаичной структуры, которая складывается на их основе. Думаю, что искренность и честность включенных в книгу рассказов более важны для понимания людей, прошедших через ад войны, чем пунктуальность в количестве машин, участвовавших в операции, или точной дате события.

Попытки обобщить индивидуальный опыт каждого человека, постараться отделить общие черты, характерные для всего военного поколения, от индивидуального восприятия событий каждым из ветеранов представлены в статьях «Т-34: танк и танкисты» и «Экипаж машины боевой». Ни в коей ме-

ре не претендуя на полноту картины, они тем не менее позволяют проследить отношение танкистов к вверенной им материальной части, взаимоотношения в экипаже, фронтовой быт. Надеюсь, что книга послужит хорошей иллюстрацией к фундаментальным научным трудам д. ист.н. Е.С. Сенявской «Психология войны в XX веке: исторический опыт России» и «1941–1945. Фронтовое поколение. Историко-психологическое исследование».

А. Драбкин

Предисловие ко второму изданию

Учитывая достаточно большой и стабильный интерес к книгам серии «Я дрался...» и сайту «Я помню» www.iremember.ru, я решил, что необходимо изложить немного теории научной дисциплины, называемой «устная история». Думаю, это поможет корректнее отнестись к рассказываемым историям, понять возможности использования интервью в качестве источника исторической информации и, может быть, подтолкнет читателя к самостоятельным исследованиям.

«Устная история» – крайне расплывчатый термин, которым описываются такие разноплановые по форме и содержанию действия, как, например, запись формальных, отрепетированных рассказов о прошлом, передаваемых носителями культурных традиций, или историй о «старых добрых временах», рассказываемых бабушками и дедушками в кругу семьи, а также создание печатных сборников историй разных людей.

Нужно понимать, что устная история движима не столько стремлением к поиску фактов, сколько интерпретаций событий. Если все же попытаться дать определение этой науке, то устная история – это сознательно выстроенный исходно предназначенный для записи разговор двух людей о различных аспектах прошлого, имеющих (в понимании обе-

их сторон) историческое значение. Несмотря на то что разговор имеет форму интервью, в котором один (интервьюер) задает вопросы другому (информанту), устная история по своей сути – диалог. Вопросы интервьюера являются продуктом его знаний и исторического интереса и вызывают соответствующий ответ информанта, полнота которого зависит от желания рассказать и ощущения важности вопроса. В свою очередь ответ информанта позволяет интервьюеру четче сформулировать вопрос, постараться добиться полноты ответа или, сменив вопрос, подойти к желаемому ответу с другой стороны. В основе наиболее информативных интервью лежит не только правильно сформулированная цель, готовность интервьюера и информанта к интервью, их психическое и физическое здоровье, но и те взаимоотношения, которые возникают между интервьюером и информантом. Интервью – это во многом рассказ о прошлом, сформированный в настоящем под воздействием не только содержания самого рассказа, но и временного контекста, в котором он рассказан. Каждое интервью – это, с одной стороны, реакция на конкретного человека и набор его вопросов, с другой – внутренняя потребность информанта поделиться своим опытом. Таким образом, можно смело говорить, что устная история – это результат взаимодействия интервьюера и информанта в момент встречи для записи интервью.

Сам термин возник не так давно, но не вызывает сомнений, что это наиболее древний способ изучения прошлого.

го. Ведь в переводе с древнегреческого «хисторио» означает «хожу, расспрашиваю, узнаю». Одним из первых системный подход к устной истории был продемонстрирован в работе секретарей Линкольна Джона Николэя и Уильяма Херндона, которые сразу после убийства 16-го президента США сделали работу по сбору воспоминаний о нем. Эта работа включала в себя в том числе и интервьюирование людей, близко знавших и работавших с ним. Однако большинство работ, выполненных до появления аудио- и видеорегистрирующей аппаратуры, с трудом можно подвести под определение «устная история». Хотя методология проведения интервью была более или менее отработана, отсутствие аудио- и видеозаписывающих устройств обуславливало использование записей от руки, что неизбежно ставит вопрос об их точности и совершенно не передает эмоциональный настрой интервью. Кроме того, большинство интервью были сделаны спонтанно, без каких-либо намерений создать постоянный архив.

Большинство историков рассматривают начало устной истории как науки с работ Аллана Невинса из Колумбийского университета. Невинс был инициатором систематической работы по записыванию и сохранению воспоминаний, имеющих историческую ценность. Работая над биографией президента Говарда Кливленда, Невинс пришел к выводу о необходимости интервьюирования участников недавних исторических событий для обогащения письменных источников. Свое первое интервью он записал в 1948-м. С этого момен-

та началась история Columbia Oral History Research Office – крупнейшей коллекции интервью в мире. Первоначально сфокусированные на элите общества, интервью все больше стали специализироваться на записывании голосов «исторически молчащих» – этнических меньшинств, необразованных, а также тех, кто считает, что ему нечего сказать, и т. д.

В России одним из первых устных историков можно считать доцента филологического факультета МГУ В.Д. Дувакина (1909–1982). Будучи исследователем творчества В.В. Маяковского, первые свои записи В.Д. Дувакин сделал, беседуя с людьми, знавшими поэта. Впоследствии тематика записей значительно расширилась. На основе его коллекции магнитофонных записей бесед с деятелями отечественной науки и культуры в структуре Научной библиотеки МГУ в 1991 году был создан отдел устной истории.

Для историков интервью является не только ценным источником новых знаний о прошлом, но и открывает новые перспективы интерпретации известных событий. Интервью особенно обогащают социальную историю, давая представление о повседневной жизни, ментальности так называемых «простых людей», которое не доступно в «традиционных» источниках. Таким образом, интервью за интервью создается новый пласт знаний, где каждый человек действует осознанно, на своем уровне принимая «исторические» решения.

Разумеется, не вся устная история подпадает под катего-

рию социальной истории. Интервью с политиками и их сподвижниками, крупными бизнесменами и культурной элитой позволяют открыть подноготную произошедших событий, раскрывают механизмы и мотивы принятия решений, персональное участие информанта в исторических процессах.

Кроме того, интервью иногда просто хорошие истории. Их специфичность, глубокая персонификация и эмоциональная насыщенность делают их легкими для чтения. Аккуратно отредактированные, с сохраненными индивидуальными речевыми особенностями информанта, они помогают воспринять опыт поколения или социальной группы через личный опыт человека.

Какова же роль интервью как исторического источника? На самом деле несогласованности и конфликты среди индивидуальных интервью и между интервью и другими свидетельствами указывают на неотъемлемо субъективную природу устной истории. Интервью – это грубый материал, последующий анализ которого совершенно необходим для установления истинности. Интервью – это акт памяти, наполненной неточной информацией. Это неудивительно, учитывая, что рассказчики сжимают годы жизни в часы рассказа о ней. Они часто озвучивают названия и даты неправильно, соединяют разные события в единый случай и т. д. Конечно, устные историки стараются сделать рассказ «чистым» путем исследования событий и правильного подбора вопросов. Однако наиболее интересно получение общей картины собы-

тий, в которых акт запоминания был совершен, или, другими словами, социальная память, нежели изменения индивидуальной памяти. Это одна из причин, по которой интервью – не простой материал для анализа. Хотя информанты говорят о себе, то, что они говорят, далеко не всегда совпадает с действительностью. Восприятие рассказываемых историй буквально достойно критики, поскольку интервью, как и любой источник информации, должно быть взвешенным – не обязательно то, что красочно рассказывается, является таким на самом деле. Если информант «был там», совершенно не значит, что он отдавал себе отчет в том, «что происходит». При анализе интервью первое, на что надо обратить внимание, – это надежность рассказчика и актуальность/достоверность темы его рассказа плюс личная заинтересованность в интерпретации событий тем или иным образом. Достоверность интервью может быть проверена при сопоставлении с другими рассказами на сходную тему, а также документальными свидетельствами. Таким образом, использование интервью как источника лимитировано его субъективностью и неточностью, однако в сочетании с другими источниками расширяет картину исторических событий, внося в нее личностный оттенок.

Все вышесказанное позволяет рассматривать интернет-проект «Я помню» и его производные – книги серии «Я дрался...» – как часть работы по созданию коллекции интервью с ветеранами Великой Отечественной войны. Про-

ект был инициирован мной в 2000 году как частная инициатива. Впоследствии он получил поддержку Федерального агентства по печати и издательства «Яуза». На сегодняшний день собрано порядка 600 интервью, что, конечно, очень мало, учитывая, что только на территории России живы еще порядка миллиона ветеранов войны. Нужна ваша помощь.

Артём Драбкин

Т-34: Танк и танкисты

*Против Т-34 немецкие машины были говно.
Капитан А.В. Марьевский*

«Я смог. Я продержался. Разгромил пять закопанных танков. Они ничего не могли сделать потому, что это были танки Т-III, Т-IV, а я был на «тридцатьчетверке», лобовую броню которого их снаряды не пробивали».

Немногие танкисты стран – участниц Второй мировой войны могли повторить эти слова командира танка Т-34 лейтенанта Александра Васильевича Боднаря в отношении своих боевых машин. Советский танк Т-34 стал легендой в первую очередь потому, что в него верили те люди, которые садились за рычаги и к прицельным приспособлениям его пушки и пулеметов. 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». Свечин прошел офицером пехоты Великую войну 1914–1918 годов, видел дебют на поле боя тяжелой артиллерии, аэропланов и бронетехники, и он знал, о чем говорил. Если у солдат и офицеров есть вера в доверенную им технику, то они будут действовать смелее и решительнее, прокладывая себе путь к победе. Напротив, недовере-

рие, готовность бросить мысленно или реально слабый образец вооружения приведут к поражению. Разумеется, речь идет не о слепой вере, основанной на пропаганде или домыслах. Уверенность в людей вселяли особенности конструкции, разительно выделявшей Т-34 из ряда боевых машин того времени: наклонное расположение листов брони и дизельный двигатель В-2.

Принцип увеличения эффективности защиты танка вследствие наклонного расположения листов брони был понятен любому, изучавшему в школе геометрию. «В Т-34 броня была тоньше, чем у «Пантер» и «Тигров». Общая толщина примерно 45 мм. Но поскольку она располагалась под углом, то катет составлял примерно 90 мм, что затрудняло ее пробитие», – вспоминает командир танка лейтенант Александр Сергеевич Бурцев. Использование в системе защиты геометрических построений вместо грубой силы простого наращивания толщины бронелистов давало в глазах экипажей «тридцатьчетверок» неоспоримое преимущество их танку над противником. «Расположение броневых листов у немцев было хуже, в основном вертикально. Это, конечно, большой минус. У наших танков они располагались под углом», – вспоминает командир батальона капитан Василий Павлович Брюхов.

Разумеется, все эти тезисы имели не только теоретическое, но и практическое обоснование. Немецкие противотанковые и танковые орудия калибром до 50 мм в большин-

стве случаев не пробивали верхнюю лобовую деталь танка Т-34. Более того, даже подкалиберные снаряды 50-мм противотанкового орудия ПАК-38 и 50-мм орудия танка Т-Ш с длиной ствола 60 калибров, которые по тригонометрическим расчетам должны были пробивать лоб Т-34, в реальности рикошетировали от наклонной брони высокой твердости, не причиняя танку никакого вреда. Проведенное в сентябре – октябре 1942 г. НИИ-48¹ статистическое исследование боевых повреждений танков Т-34, проходивших ремонт на рембазах № 1 и № 2 в Москве, показало, что из 109 попаданий в верхнюю лобовую деталь танка 89 % были безопасными, причем опасные поражения приходились на орудия калибром 75 мм и выше. Конечно, с появлением у немцев большого числа 75-мм противотанковых и танковых пушек ситуация усложнилась. 75-мм снаряды нормализовывались (разворачивались под прямым углом к броне при попадании), пробивая наклонную броню лба корпуса Т-34 уже на дальности 1200 м. Столь же малочувствительны к наклону брони были 88-мм снаряды зенитных пушек икумулятивные боеприпасы. Однако доля 50-мм орудий в вермахте вплоть до сражения на Курской дуге была существенной, и вера в наклонную броню «тридцатьчетверки» была во многом оправданной.

¹ Центральный научно-исследовательский институт № 48 Наркомата танковой промышленности.



Танк Т-34 1941 года выпуска

Сколько-нибудь заметные преимущества перед броней Т-34 отмечались танкистами только в бронезащите английских танков. «...если болванка пробила башню, то командир английского танка и наводчик могут остаться живыми, поскольку осколков практически не образуется, а в «тридцатьчетверке» броня крошилась, и шансов выжить у находящихся в башне было мало», – вспоминает В.П. Брюхов.

Это было связано с исключительно высоким содержанием никеля в броне английских танков «Матильда» и «Валентайн». Если советская 45-мм броня высокой твердости содержала 1,0–1,5 % никеля, то броня средней твердости английских танков содержала 3,0–3,5 % никеля, что обеспечивало несколько большую вязкость последней. Вместе с тем никаких доработок защиты танков Т-34 силами экипажей в

частях не производилось. Только перед Берлинской операцией, по словам подполковника Анатолия Петровича Швэбига, бывшего заместителем командира бригады 12-го гвардейского танкового корпуса по технической части, на танки наваривали экраны из металлических кроватных сеток для защиты от фаустпатронов. Известные случаи экранировки «тридцатьчетверок» – это плод творчества ремонтных мастерских и заводов-производителей. То же можно сказать и о покраске танков. С завода танки приходили выкрашенные в зеленый цвет внутри и снаружи. При подготовке танка к зиме в задачу заместителей командиров танковых частей по технической части входила покраска танков белилами. Исключение составила зима 1944/45 г., когда война шла по территории Европы. Ни один из ветеранов не помнит, чтобы на танки наносился камуфляж.

Еще более очевидной и внушающей уверенность деталью конструкции Т-34 был дизельный двигатель. Большинство проходивших обучение в качестве механика-водителя, радиста или даже командира танка Т-34 в мирной жизни так или иначе сталкивались с топливом, по крайней мере с бензином. Они хорошо знали из личного опыта, что бензин летуч, легко воспламеняется и горит ярким пламенем. Вполне очевидные эксперименты с бензином использовали инженеры, руками которых был создан Т-34. «В разгар спора конструктор Николай Кучеренко на заводском дворе использовал не самый научный, зато наглядный пример преимуще-

ства нового топлива. Он брал зажженный факел и подносил его к ведру с бензином – ведро мгновенно охватывало пламя. Потом тот же факел опускал в ведро с дизельным топливом – пламя гасло, как в воде...»² Этот эксперимент процировался на эффект от попадания в танк снаряда, способного поджечь топливо или даже его пары внутри машины. Соответственно, члены экипажей Т-34 относились к танкам противника в некоторой степени свысока. «Они же были с бензиновым двигателем. Тоже большой недостаток», – вспоминает стрелок-радист старший сержант Петр Ильич Кириченко. Такое же отношение было к танкам, поставлявшимся по ленд-лизу («Очень многие погибли потому, что в него пуля попала, а там же бензиновый двигатель и броня ерундовая», – вспоминает командир танка, младший лейтенант Юрий Максович Поляновский), и советским танкам и САУ, оснащенным карбюраторным двигателем («Как-то в наш батальон пришли СУ-76. Они были с бензиновыми двигателями – зажигалка самая настоящая... Они в первых же боях все сгорели...» – вспоминает В.П. Брюхов). Наличие в моторном отделении танка дизельного двигателя вселяло в экипажи уверенность в том, что шансов принять страшную смерть от огня у них куда меньше, чем у противника, танки которого заправлены сотнями литров летучего и легко воспламеняющегося бензина. Соседство с большими объемами горючего (оценивать количество ведер которого танкистам прихо-

² *Ибрагимов Д.С.* Противоборство. М.: ДОСААФ, 1989. С.49–50.

дилось каждый раз при заправке танка) скрадывалось мыслью, что поджечь его снарядам противотанковых пушек будет труднее, а в случае возгорания у танкистов будет достаточно времени, чтобы выскочить из танка.

Однако в данном случае прямая проекция опытов с ведром на танки была не совсем обоснованной. Более того, статистически танки с дизельными двигателями не имели преимуществ в пожаробезопасности по отношению к машинам с карбюраторными моторами. По статистическим данным октября 1942 года, дизельные Т-34 горели даже немного чаще, чем заправлявшиеся авиационным бензином танки Т-70 (23 % против 19 %). Инженеры полигона НИИБТ в Кубинке в 1943 году пришли к выводу, прямо противоположному бытовой оценке возможностей возгорания различных видов топлива. «Применение немцами и на новом танке, выпущенном в 1942 году, карбюраторного двигателя, а не дизеля, может быть объяснено: [...] весьма значительным в боевых условиях процентом пожаров танков с дизелями и отсутствием у них в этом отношении значительных преимуществ перед карбюраторными двигателями, особенно при грамотной конструкции последних и наличии надежных автоматических огнетушителей»³. Поднося факел к ведру с бензином, конструктор Кучеренко поджигал пары летучего топлива. Благоприятствующих для поджигания факелом паров

³ Конструктивные особенности двигателя «Майбах HL 210 P45» и силовой установки немецкого тяжелого танка Т-VI («Тигр»). ГБТУ КА, 1943. С. 94.

над слоем солярки в ведре не было. Но этот факт не означал, что дизельное топливо не вспыхнет от куда более мощного средства воспламенения – попадания снаряда. Поэтому размещение топливных баков в боевом отделении танка Т-34 отнюдь не повышало пожаробезопасность «тридцатьчетверки» в сравнении с ровесниками, у которых баки размещались в корме корпуса и подвергались попаданиям намного реже. В.П. Брюхов подтверждает сказанное: «Танк загорается когда? Когда снаряд попадает в бак с горючим. И горит он тогда, когда горючего много. А уже под конец боев горючего нет, и танк почти не горит».

Единственным преимуществом двигателей немецких танков перед двигателем Т-34 танкисты считали меньшую шумность. «Бензиновый двигатель, с одной стороны, огнеопасный, а с другой стороны – тихий. Т-34, он не только ревет, но и клацает гусеницами», – вспоминает командир танка младший лейтенант Арсентий Константинович Родькин. Силовая установка танка Т-34 изначально не предусматривала установки глушителей на выхлопные патрубки. Они выводились на корму танка без всяких звукопоглощающих устройств, грохоча выхлопом 12-цилиндрового двигателя. Помимо шума мощный двигатель танка поднимал пыль своим лишенным глушителя выхлопом. «Т-34 поднимает страшную пыль, потому что выхлопные трубы направлены вниз», – вспоминает А.К. Родькин.

Конструкторы танка Т-34 дали своему детищу две черты,

выделявшие его среди боевых машин союзников и противников. Эти особенности танка прибавляли экипажу уверенности в своем оружии. Люди шли в бой с гордостью за доверенную им технику. Это было гораздо важнее действительного эффекта от наклона брони или реальной пожароопасности танка с дизельным двигателем.

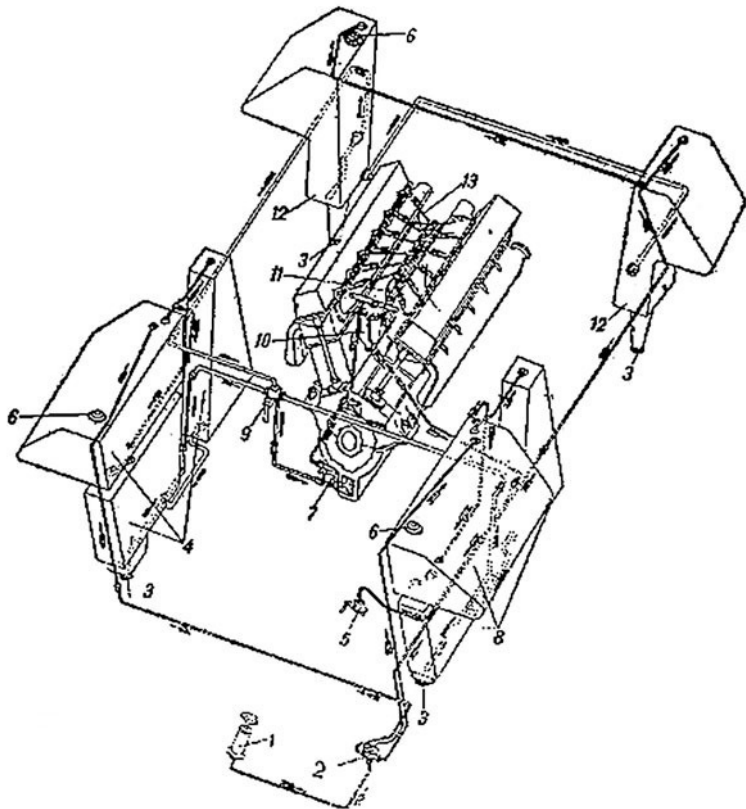


Схема питания двигателя топливом: 1 – воздушный насос; 2 – воздушный распределительный кран; 3 – сливная пробка; 4 – правые бортовые баки; 5 – сливной кран; 6 – заливная пробка; 7 – топливоподкачивающая помпа; 8 – левые бортовые баки; 9 – топливный распределительный кран; 10 – топ-

ливный фильтр; 11 – топливный насос; 12 – кормовые баки; 13 – топливопроводы высокого давления. (Танк Т-34. Руководство. Воениздат НКО. М., 1944)

Танки появились как средство защиты расчетов пулеметов и орудий от огня противника. Равновесие между защитой танка и возможностями противотанковой артиллерии довольно шаткое, артиллерия постоянно совершенствуется, и самый новый танк не может себя чувствовать безопасно на поле боя.

Еще более шатким делают это равновесие мощные зенитные и корпусные орудия. Поэтому рано или поздно наступит ситуация, когда попавший в танк снаряд пробивает броню и превращает стальную коробку в ад.

Хорошие танки решали эту задачу и после смерти, получив одно или несколько попаданий, открывая путь к спасению людям внутри себя. Необычный для танков других стран люк механика-водителя в верхней лобовой детали корпуса Т-34 оказался на практике довольно удобным для покидания машины в критических ситуациях. Механик-водитель сержант Семен Львович Ария вспоминает: «Люк был гладкий, с закругленными краями, и влезть и вылезти из него не составляло никакого труда. Более того, когда ты вставал с места водителя, то уже высывался наружу практически по пояс». Еще одним достоинством люка механика-водителя танка Т-34 была возможность его фиксации в нескольких

промежуточных относительно «открыто» и «закрыто» положениях. Устроен механизм люка был довольно просто. Для облегчения открывания тяжелый литой люк (толщиной 60 мм) подпирался пружиной, шток которой представлял собой зубчатую рейку. Переставляя стопор из зубца в зубец рейки, можно было жестко фиксировать люк, не опасаясь его срыва на ухабах дороги или поля боя. Механики-водители этим механизмом охотно пользовались и предпочитали держать люк приоткрытым. «Когда можно, всегда лучше с открытым люком», – вспоминает В.П. Брюхов. Его слова подтверждает и командир роты старший лейтенант Аркадий Васильевич Марьевский: «У механика люк всегда открыт на ладонь, во-первых, все видно, во-вторых, поток воздуха при открытом верхнем люке вентилирует боевое отделение». Таким образом обеспечивался хороший обзор и возможность быстро покинуть машину при попадании в нее снаряда. В целом механик был, по оценке танкистов, в наиболее выгодном положении. «Вероятность уцелеть самая большая была у механика. Он сидел низко, перед ним была наклонная броня», – вспоминает командир взвода лейтенант Александр Васильевич Боднарь; по словам П.И. Кириченко: «Нижняя часть корпуса, она, как правило, скрыта за складками местности, в нее трудно попасть. А эта возвышается над землей. Главным образом в нее попадали. И гибли больше люди, которые сидят в башне, чем те, кто внизу». Здесь необходимо заметить, что речь идет об опасных для танка попаданиях.

Статистически в начальном периоде войны большая часть попаданий приходилась на корпус танка. Согласно упомянутому выше отчету НИИ-48, на корпус приходился 81 % попаданий, а на башню – 19 %. Однако больше половины общего числа попаданий были безопасными (несквозными). 89 % попаданий в верхнюю лобовую деталь, 66 % попаданий в нижнюю лобовую деталь и около 40 % попаданий в борт не приводили к сквозным пробоинам. Причем из попаданий в борт 42 % общего их числа приходились на моторное и трансмиссионное отделения, поражения которых были безопасны для экипажа. Башня, напротив, сравнительно легко пробивалась. Менее прочная литая броня башни слабо сопротивлялась даже 37-мм снарядам автоматических зенитных пушек. Ухудшал ситуацию тот факт, что в башню «тридцатьчетверки» шли попадания тяжелых орудий с высокой линией огня, например 88-мм зениток, а также попадания из длинноствольных 75-мм и 50-мм орудий немецких танков. Экран местности, о котором говорил танкист, на европейском театре военных действий составлял около одного метра. Половина этого метра приходится на клиренс, остальное закрывает примерно треть высоты корпуса танка Т-34. Большая часть верхней лобовой детали корпуса экраном местности уже не закрывается.

Если люк механика-водителя единодушно оценивается ветеранами как удобный, то столь же единодушны танкисты в отрицательной оценке люка башни танков Т-34 ранних вы-

пусков с овальной башней, прозванной за характерную форму «пирожком». В.П. Брюхов говорит о нем: «Большой люк плохой. Сам тяжелый, и открывать его тяжело. Если заклинит, то все, никто не выскочит». Ему вторит командир танка лейтенант Николай Евдокимович Глухов: «Большой люк – очень неудобный. Очень тяжелый». Объединение в один люков для двух рядом сидящих членов экипажа, наводчика и заряжающего, было нехарактерно для мирового танкостроения. Его появление на Т-34 было вызвано не тактическими, а технологическими соображениями, связанными с установкой в танк мощного орудия. Башня предшественника Т-34 на конвейере Харьковского завода – танка БТ-7 – оснащалась двумя люками, по одному на каждого из размещавшихся в башне членов экипажа. За характерный внешний вид при открытых люках БТ-7 был прозван немцами «Микки Маусом». «Тридцатьчетверки» многое получили в наследство от БТ, но танк вместо 45-мм пушки получил 76-мм орудие, и изменилась конструкция баков в боевом отделении корпуса. Необходимость демонтажа при ремонте баков и массивной люльки 76-мм орудия заставила конструкторов объединить два башенных люка в один. Тело орудия Т-34 с противооткатными приспособлениями извлекалось через крепящуюся на болтах крышку в кормовой нише башни, а люлька с зубчатым сектором вертикальной наводки – через башенный люк. Через тот же люк также вынимали баки для горючего, закрепленные в надгусеничных полках корпуса танка

Т-34. Все эти сложности были вызваны скошенными к маске пушки боковыми стенками башни. Люлька орудия Т-34 была шире и выше амбразуры в лобовой части башни и могла извлекаться только назад. Немцы снимали орудия своих танков вместе с его маской (по ширине практически равной ширине башни) вперед. Здесь необходимо сказать, что конструкторы Т-34 уделяли много внимания возможности ремонта танка силами экипажа. Под эту задачу были приспособлены даже... порты для стрельбы из личного оружия на бортах и корме башни. Пробки портов вынимали, и в отверстия в 45-мм броне устанавливался небольшой сборный кран для демонтажа двигателя или трансмиссии. У немцев приспособления на башне для монтажа такого «карманного» крана – «пильце» – появились только в заключительный период войны.

Не следует думать, что, устанавливая большой люк, конструкторы Т-34 вовсе не принимали во внимание нужды экипажа. В СССР до войны считалось, что большой люк облегчит эвакуацию из танка раненых членов экипажа. Однако боевой опыт, жалобы танкистов на тяжелый башенный люк вынудили коллектив А.А. Морозова перейти при очередной модернизации танка к двум люкам башни. Шестигранная башня, прозванная «гайкой», снова получила «уши Микки Мауса» – два круглых люка. Такие башни ставились на танки Т-34, выпускавшиеся на Урале (ЧТЗ в Челябинске, УЗТМ в Свердловске и УВЗ в Нижнем Тагиле) с осе-

ни 1942 года. Завод «Красное Сормово» в Горьком до весны 1943 года продолжал производить танки с «пирожком». Задача извлечения баков на танках с «гайкой» решалась с помощью съёмной броневой перемычки между люками командира и наводчика. Орудие стали вынимать по способу, предложенному с целью упрощения производства литой башни еще в 1942 году на заводе № 112 «Красное Сормово», – задняя часть башни приподнималась таями с погона, и в образовавшийся между корпусом и башней просвет выдвигали орудие.

Танкисты, чтобы не попадать в ситуацию «руками без кожи защелку искал», предпочитали не запирают люк, закрепляя его... брючным ремнем. А.В. Боднарь вспоминает: «Когда я шел в атаку, люк был закрыт, но не на защелку. Один конец брючного ремня я цеплял за защелку люка, а другой – пару раз обматывал вокруг крюка, державшего боеприпасы на башне, чтобы если что – головой ударил, ремень соскочит, и ты выскочишь». Такие же приемы использовались командирами танков Т-34 с командирской башенкой. «На командирской башенке был двухстворчатый люк, запиравшийся двумя защелками на пружинах. Их даже здоровый человек с трудом открывал, а раненый точно не смог бы. Пружины эти мы снимали, оставляя защелки. Вообще старались люк держать открытым – легче выпрыгнуть», – вспоминает А.С. Бурцев. Заметим, что ни одно конструкторское бюро ни до, ни после войны не использовало в том или ином виде

достижений солдатской смекалки. Танки по-прежнему оснащались защелками люков в башне и корпусе, которые экипажи в бою предпочитали держать открытыми.

Повседневная служба экипажа «тридцатьчетверки» изобиловала ситуациями, когда на членов экипажа ложилась одинаковая нагрузка и каждый из них выполнял несложные, но однообразные операции, мало чем отличавшиеся от действий соседа, такие, как отрытие окопа или заправка танка горючим и снарядами. Однако бой и марш сразу же выделяли из строящихся перед танком по команде «К машине!» людей в комбинезонах двух членов экипажа, на которых ложилась основная ответственность за танк. Первым был командир машины, который помимо управления боем на ранних Т-34 исполнял обязанности наводчика орудия: «Если ты командир танка Т-34-76, то ты сам и стреляешь, сам по радио командуешь, все делаешь сам» (В.П. Брюхов).

Вторым человеком в экипаже, на которого ложилась львиная доля ответственности за танк, а значит, и за жизни своих товарищей в бою, был механик-водитель. Командиры танков и танковых подразделений оценивали механика-водителя в бою очень высоко. «...Опытный механик-водитель – это половина успеха», – вспоминает Н.Е. Глухов.

Это правило не знало исключений. «Механик-водитель Крюков Григорий Иванович был на 10 лет меня старше. Перед войной работал шофером и уже успел повоевать под Ленинградом. Был ранен. Он прекрасно чувствовал танк. Я

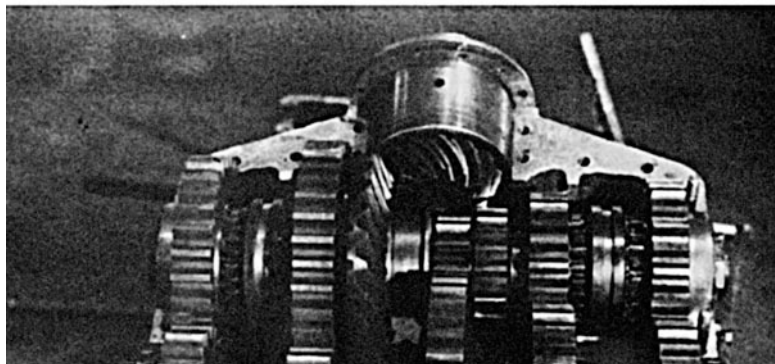
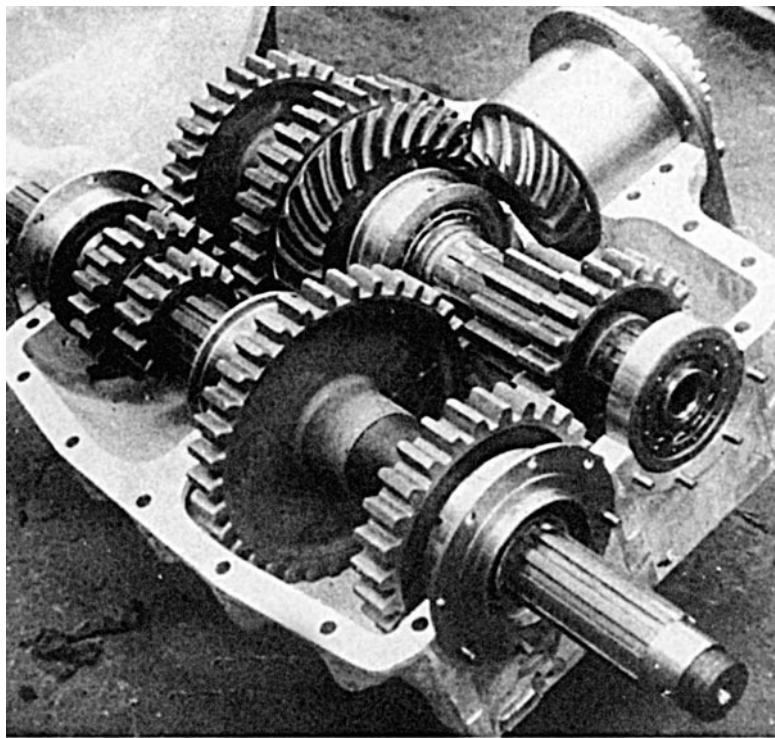
считаю, что только благодаря ему мы уцелели в первых боях», – вспоминает командир танка лейтенант Георгий Николаевич Кривов.

Особое положение механика-водителя в «тридцатьчетверке» было обусловлено сравнительно сложным управлением, требующим опыта и физической силы. В наибольшей степени это относилось к танкам Т-34 первой половины войны, на которых стояла четырехскоростная коробка передач, требовавшая перемещения шестерен друг относительно друга с введением в зацепление нужной пары шестерен ведущего и ведомого валов. Смена скоростей в такой коробке была очень сложной и требовала большой физической силы. Вспоминает А.В. Марьевский: «Рычаг переключения скоростей одной рукой не включишь, приходилось помогать себе коленкой». Для облегчения переключения передач были разработаны коробки с шестернями, постоянно находившимися в зацеплении. Изменение передаточного числа осуществлялось уже не перемещением шестерен, а перемещением сидящих на валах небольших кулачковых муфт. Они двигались вдоль вала на шлицах и сцепляли с ним нужную пару уже находившихся в зацеплении с момента сборки коробки шестерен. Коробку передач такого типа имели, например, довоенные советские мотоциклы Л-300 и АМ-600, а также выпускавшийся с 1941 года мотоцикл М-72, лицензионная копия немецкого BMW R71. Следующим шагом в направлении совершенствования трансмиссии было введение

в коробку передач синхронизаторов. Это устройства, которые уравнивают скорости кулачковых муфт и шестерен, с которыми они сцеплялись при включении той или иной передачи. Незадолго до включения пониженной или повышенной передачи муфта входила в сцепление с шестерней на трении. Так она постепенно начинала вращаться с одной скоростью с выбранной шестерней, и при включении передачи сцепление между ними осуществлялось бесшумно и без ударов. Примером коробки передач с синхронизаторами может служить КПП типа «Майбах» немецких танков Т-Ш и Т-IV. Еще более совершенными были так называемые планетарные коробки передач танков чешского производства и танков «Матильда». Неудивительно, что нарком обороны СССР маршал С.К. Тимошенко 6 ноября 1940 года по результатам испытаний первых Т-34 обратился с письмом в Комитет обороны при СНК, в котором, в частности, говорилось: «В первой половине 1941 года заводы должны разработать и подготовить к серийному производству планетарную трансмиссию для Т-34 и КВ. Это позволит увеличить среднюю скорость танков и облегчить управление». Ничего этого сделать до войны не успели, и в первые годы войны Т-34 воевали с наименее совершенной коробкой передач из существовавших на тот момент. «Тридцатьчетверки» с четырехскоростной коробкой передач требовали очень хорошей выучки механиков-водителей. «Если механик-водитель не натренированный, то он может вместо первой передачи воткнуть

четвертую, потому что она тоже назад, или вместо второй – третью, что приведет к поломке КПП. Нужно навик переключения довести до автоматизма, чтобы мог с закрытыми глазами переключать», – вспоминает А.В. Боднарь. Помимо трудностей в переключении передач, четырехскоростная коробка характеризовалась как слабая и ненадежная, часто выходявшая из строя. Сталкивавшиеся при переключении зубцы шестерен ломались, отмечались даже разрывы картера коробки. Инженеры полигона НИИБТ в Кубинке в пространном отчете 1942 года по совместным испытаниям отечественной, трофейной и полученной по ленд-лизу техники дали коробке передач Т-34 ранних серий просто уничижительную оценку: «Коробки перемены передач отечественных танков, особенно Т-34 и КВ, не удовлетворяют полностью требованиям, предъявляемым к современным боевым машинам, уступая коробкам перемены передач как танков союзников, так и танков противника, и отстали по крайней мере на несколько лет от развития техники танкостроения». По итогам этих и других докладов о недостатках «тридцатьчетверки» вышло постановление ГКО от 5 июня 1942 года «О повышении качества танков Т-34». В рамках выполнения этого постановления к началу 1943 г. конструкторским отделом завода № 183 (эвакуированного на Урал Харьковского завода) была разработана пятискоростная коробка передач с постоянным зацеплением шестерен, о которой с таким уважением высказываются воевавшие на Т-34 танкисты. Посто-

янное зацепление шестерен и введение еще одной передачи существенно облегчило управление танком, и стрелку-радисту уже не приходилось подхватывать и тянуть рычаг вместе с механиком-водителем, чтобы переключить передачу.



Четырехступенчатая (вверху) и пятиступенчатая (внизу) коробки передач

Еще одним элементом трансмиссии Т-34, ставящим боевую машину в зависимость от выучки механика-водителя, был главный фрикцион, связывавший коробку передач с двигателем. Вот как описывает ситуацию А.В. Боднар, после ранения готовивший механиков-водителей на Т-34: «Очень многое зависело от того, насколько хорошо отрегулирован главный фрикцион на свободный ход и на выключение и насколько хорошо механик-водитель может пользоваться им, когда трогается с места. Последнюю треть педали нужно отпускать медленно, чтобы не рвал, потому что если будет рвать, то пробуксует машина и покоробится фрикцион». Основной частью главного фрикциона сухого трения танка Т-34 был пакет из 8 ведущих и 10 ведомых дисков (позднее, в рамках совершенствования трансмиссии танка, получивший 11 ведущих и 11 ведомых дисков), прижимавшихся друг к другу пружинами. Неправильное выключение фрикциона с трением дисков друг о друга, их нагревом и короблением могло привести к выходу танка из строя. Такую поломку называли «сжечь фрикцион», хотя формально в нем отсутствовали горючие предметы.

Опережая другие страны в реализации на практике таких решений, как 76-мм длинноствольная пушка и наклонное расположение брони, танк Т-34 все же заметно отставал от

Германии и других стран в конструкции трансмиссии и механизмов поворота. На немецких танках, являвшихся ровесниками Т-34, главный фрикцион был с дисками, работающими в масле. Это позволяло эффективнее отводить тепло от трущихся дисков и значительно облегчало включение и выключение фрикциона. Несколько улучшил ситуацию сервомеханизм, которым оснастили педаль выключения главного фрикциона по опыту боевого применения Т-34 в начальном периоде войны. Конструкция механизма, несмотря на внушающую некоторую долю пиетета приставку «серво», была довольно простой. Педаль фрикциона удерживалась пружиной, которая в процессе нажатия на педаль проходила мертвую точку и меняла направление усилия. Когда танкист только нажимал на педаль, пружина сопротивлялась нажатию. В определенный момент она, наоборот, начинала помогать и тянула педаль на себя, обеспечивая нужную скорость движения кулисы. До введения этих простых, но необходимых элементов работа второго в иерархии экипажа танкиста была очень тяжелой. «Механик-водитель за время длительного марша терял в весе килограмма два-три. Весь вымотанный был. Это, конечно, было тяжело очень», – вспоминает П.И. Кириченко. Если на марше ошибки механика-водителя могли привести к задержке в пути из-за ремонта той или иной длительности, в крайнем случае к оставлению танка экипажем, то в бою выход из строя трансмиссии Т-34 вследствие ошибок водителя мог привести к роковым последстви-

ям. Наоборот, мастерство механика-водителя и энергичное маневрирование могли обеспечить выживание экипажа под шквальным огнем.

Развитие конструкции танка Т-34 в ходе войны шло прежде всего в направлении совершенствования трансмиссии. В цитирувавшемся выше отчете инженеров полигона НИИБТ в Кубинке 1942 года были такие слова: «В последнее время в связи с усилением средств ПТО маневренность является по крайней мере не меньшей гарантией неуязвимости машины, чем мощная броня. Сочетание хорошей бронировки машины и быстроты ее маневра – основное средство защиты современной боевой машины от огня противотанковой артиллерии». Утраченное к заключительному периоду войны преимущество в бронезащите компенсировалось улучшением ходовых качеств «тридцатьчетверки». Танк стал быстрее двигаться как на марше, так и на поле боя, лучше маневрировать. К двум особенностям, в которые верили танкисты (наклон брони и дизельный двигатель), прибавилась третья – скорость. Воевавший на танке Т-34-85 в конце войны А.К. Родькин сформулировал это так: «У танкистов была такая поговорка: «Броня – фигня, но танки наши быстры». В скорости у нас было преимущество. У немцев танки были бензиновые, но скорость у них не очень большая была».

Первой задачей 76,2-мм танкового орудия Ф-34 было «уничтожение танков и других мотомеханизированных

средств противника»⁴. Ветераны-танкисты единодушно называют немецкие танки главным и самым серьезным противником. В начальном периоде войны экипажи Т-34 уверенно шли на поединок с любыми немецкими танками, справедливо считая, что мощная пушка и надежная бронезащита обеспечат успех в бою. Появление на поле боя «Тигров» и «Пантер» изменило ситуацию на противоположную. Теперь немецкие танки получили «длинную руку», позволяющую вести бой, не заботясь о маскировке. «Пользуясь тем, что у нас 76-мм пушки, которые в лоб могут взять их броню только с 500 метров, они стояли на открытом месте», – вспоминает командир взвода лейтенант Николай Яковлевич Железнов. Даже подкалиберные снаряды к 76-мм пушке не давали преимуществ в дуэли подобного рода, поскольку пробивали только 90 мм гомогенной брони на дистанции 500 метров, в то время как лобовая броня Т-VIИ «Тигр» имела толщину 102 мм. Переход на 85-мм пушку сразу же изменил ситуацию, позволив советским танкистам вести бой с новыми немецкими танками на дистанциях свыше километра. «Ну, а когда появился Т-34-85, тут уже можно было выходить один на один», – вспоминает Н.Я. Железнов. Мощное 85-мм орудие позволило экипажам Т-34 вести бой со своими старыми знакомыми Т-IV на дистанции 1200–1300 м. Пример такого боя на Сандомирском плацдарме летом 1944 года мы мо-

⁴ 76-мм модернизированная танковая пушка обр. 1940 г. (Т-34) и 76-мм танковая пушка обр. 1941 г. Руководство службы. (ЗИС-5). М.: Воениздат, 1943. С.3.

жем найти в воспоминаниях Н.Я. Железнова. Первые танки Т-34 с 85-мм орудием Д-5Т сошли с конвейера завода № 112 «Красное Сормово» в январе 1944 года. Начало массовому производству Т-34-85 уже с 85-мм пушкой ЗИС-С-53 было положено в марте 1944 года, когда танки нового типа были построены на флагмане советского танкостроения времен войны, заводе № 183 в Нижнем Тагиле. Несмотря на определенную спешку в перевооружении танка на 85-мм орудие, вошедшая в массовую серию 85-мм пушка считалась экипажами надежной и никаких нареканий не вызывала.

Вертикальное наведение орудия «тридцатьчетверки» осуществлялось вручную, а для поворота башни с самого начала производства танка был введен электропривод. Однако танкисты в бою предпочитали вращать башню вручную. «Руки лежат крестом на механизмах поворота башни и наводки орудия.

Башню можно было крутить электромотором, но в бою забываешь об этом. Крутишь рукояткой», – вспоминает Г.Н. Кривов. Это легко объяснимо. На Т-34-85, о котором рассказывает Г.Н. Кривов, рукоятка поворота башни вручную одновременно служила рычагом для электропривода. Для перехода от ручного привода к электрическому нужно было развернуть рукоятку поворота башни вертикально и двигать ею вперед-назад, заставляя двигатель вращать башню в нужном направлении. В горячке боя про это забывалось, и рукоятка использовалась только для ручного поворота. К тому

же, как вспоминает В.П. Брюхов: «Электроповоротом надо уметь пользоваться, а то рванешь, а потом приходится доворачивать».

Единственным неудобством, которое вызвало введение на вооружение 85-мм пушки, была необходимость внимательно следить за тем, чтобы длинный ствол не коснулся земли на ухабах дороги или поля боя. «У Т-34-85 ствол длиной метра четыре или больше. На малейшей канаве танк может клюнуть и схватить стволом землю. Если после этого выстрелить, то ствол раскрывается лепестками в разные стороны, как цветок», – вспоминает А.К. Родькин. Полная длина ствола 85-мм танковой пушки образца 1944 года была больше четырех метров, 4645 мм. Появление 85-мм орудия и новых выстрелов к нему привело также к тому, что танк перестал взрываться со срывом башни. «...они (снаряды. – А.И.) не детонируют, а по очереди взрываются. На Т-34-76, если один снаряд взорвался, то детонирует вся боеукладка», – утверждает А.К. Родькин. Это в некоторой степени повысило шансы членов экипажа «тридцатьчетверки» на выживание, и с фото- и кинохроники войны исчезла картина, иногда мелькающая на кадрах 1941–1943 годов, – Т-34 с лежащей рядом с танком или перевернутой после падения обратно на танк башней.

Если немецкие танки были самым опасным противником «тридцатьчетверок», то сами Т-34 были эффективным средством поражения не только бронетехники, но и орудий и

живой силы противника, мешающей продвижению своей пехоты. Большинство танкистов, воспоминания которых приведены в книге, имеют на своем счету в лучшем случае несколько единиц бронетехники противника, но при этом число расстрелянных из пушки и пулемета пехотинцев врага исчисляется десятками и сотнями человек. Боекомплект танков Т-34 состоял в основном из осколочно-фугасных снарядов. Штатный боекомплект «тридцатьчетверки» с башней-«гайкой» в 1942–1944 гг. состоял из 100 выстрелов, в том числе 75 осколочнофугасных и 25 бронебойных (из них 4 подкалиберных с 1943 года). Штатный боекомплект танка Т-34-85 предусматривал 36 осколочно-фугасных выстрелов, 14 бронебойных и 5 подкалиберных. Баланс между бронебойными и осколочнофугасными снарядами во многом отражает условия, в которых вели бой «тридцатьчетверки» в ходе атаки. Под шквальным огнем артиллерии танкисты в большинстве случаев имели мало времени для прицельной стрельбы и стреляли с ходу и коротких остановок, рассчитывая на подавление противника массой выстрелов или поражение цели несколькими снарядами. Вспоминает Г.Н. Кривов: «Опытные ребята, которые уже были в боях, нам говорят: «Никогда не останавливайтесь. Бейте с ходу. Небо – земля, куда летит снаряд – бей, жми». Ты спросил, сколько снарядов я выпустил в первом бою? Половину боекомплекта. Бил, бил...»

Как это часто бывает, практика подсказывала приемы, не

предусмотренные никакими уставами и методическими пособиями. Характерным примером является использование в качестве внутренней сигнализации в танке лязганья закрывающегося затвора. В.П. Брюхов рассказывает: «Когда экипаж слаженный, механик сильный, он сам слышит, какой снаряд загоняется, щелчок клина затвора, он же тоже тяжелый, больше двух пудов...» Орудия, устанавливавшиеся на танке Т-34, были оснащены полуавтоматикой открывания затвора. Работала эта система следующим образом. При выстреле орудие откатывалось назад, после поглощения энергии отдачи накатник возвращал тело орудия в исходное положение. Перед самым возвращением рычаг механизма затвора набегал на копир на лафете орудия, и клин шел вниз, связанные с ним лапки выбрасывателя выбивали из казенника пустую снарядную гильзу. Заряжающий досылал следующий снаряд, сбивавший своей массой державшийся на лапках выбрасывателя клин затвора. Тяжелая деталь, под воздействием мощных пружин резко возвращавшаяся в исходное положение, производила достаточно резкий звук, перекрывавший рев двигателя, лязганье ходовой части и звуки боя. Услышав лязганье закрывающегося затвора, механик-водитель, не дожидаясь команды «Короткая!», выбирал достаточно ровный участок местности для короткой остановки и прицельного выстрела. Расположение боеприпасов в танке никаких неудобств у заряжающих не вызывало. Снаряды можно было брать как из укладки в башне, так и из

«чемоданов» на полу боевого отделения.

Не всегда возникавшая в перекрестии прицела цель была достойна выстрела из орудия. По бегущим или оказавшимся на открытом пространстве немецким пехотинцам командир Т-3476 или наводчик Т-34-85 вел огонь из спаренного с пушкой пулемета. Курсовой пулемет, установленный в корпусе, мог эффективно использоваться только в ближнем бою, когда обездвиженный по тем или иным причинам танк обступали пехотинцы противника с гранатами и бутылками с зажигательной смесью. «Это оружие ближнего боя, когда танк подбили, и он остановился. Немцы подходят, и их можно косить, будь здоров как», – вспоминает В.П. Брюхов. В движении стрелять из курсового пулемета было практически невозможно, поскольку телескопический прицел пулемета давал ничтожные возможности для наблюдения и прицеливания. «А у меня, собственно, никакого прицела не было. У меня там дырочка такая, в нее ни черта не видно», – вспоминает П.И. Кириченко. Пожалуй, наиболее эффективно курсовой пулемет применялся, когда снимался из шаровой установки и использовался для стрельбы с сошек вне танка. «И началось. Вытащили лобовой пулемет – они же на нас с тыла зашли. Башню развернули. Со мной автоматчик. Пулемет на бруствер поставили, огонь ведем», – вспоминает Николай Николаевич Кузьмичев. Фактически танк получал пулемет, который мог использоваться экипажем в качестве наиболее эффективного личного оружия.

Установка рации на танке Т-34-85 в башне рядом с командиром танка должна была окончательно превратить стрелка-радиста в самого бесполезного члена экипажа танка, «пассажира». Боекомплект пулеметов танка Т-34-85 по сравнению с танками ранних выпусков уменьшился более чем в два раза, до 31 диска. Однако реалии завершающего периода войны, когда у немецкой пехоты появились фаустпатроны, наоборот, увеличили полезность стрелка курсового пулемета. «К концу войны он стал нужен, защищая от «фаустников», расчищая дорогу. Ну и что, что плохо видно, ему иногда механик подсказывал. Если хочешь увидеть – увидишь», – вспоминает А.К. Родькин.

В такой ситуации высвободившееся после перемещения рации в башню место было использовано для размещения боекомплекта. Большая часть (27 из 31) дисков к пулемету ДТ в Т-34-85 была размещена в отделении управления, рядом со стрелком, ставшим основным потребителем патронов к пулемету.

Вообще, появление фаустпатронов повысило роль стрелкового оружия «тридцатьчетверки». Стала практиковаться даже стрельба по «фаустникам» из пистолета при открытом люке. Штатным личным оружием экипажей были пистолеты «ТТ», револьверы, трофейные пистолеты и один пистолет-пулемет «ППШ», для которого предусматривалось место в укладке оборудования в танке. Пистолет-пулемет применялся экипажами при покидании танка и в бою в городе, когда

не хватало угла возвышения пушки и пулеметов.

По мере усиления немецкой противотанковой артиллерии обзорность становилась все более важной компонентой выживаемости танка. Трудности, которые испытывали в своей боевой работе командир и механик-водитель танка Т-34, во многом были связаны со скудными возможностями наблюдения за полем боя. Первые «тридцатьчетверки» имели зеркальные перископы у механика-водителя и в башне танка. Такой прибор представлял собой короб с установленными под углом зеркальцами вверху и внизу, причем зеркальца были не стеклянными (они могли треснуть от ударов снарядов), а из полированной стали. Качество изображения в таком перископе нетрудно себе представить. Такие же зеркальца были в перископах на бортах башни, являвшихся одним из основных средств наблюдения за полем боя у командира танка. В цитировавшемся выше письме С.К. Тимошенко от 6 ноября 1940 года есть такие слова: «Смотровые приборы механика-водителя и радиста заменить на более современные». Первый год войны танкисты провозовали с зеркальцами, позднее вместо зеркал установили призматические приборы наблюдения, т. е. на всю высоту перископа шла сплошная стеклянная призма. Вместе с тем ограниченный обзор, несмотря на улучшение характеристик собственно перископов, часто вынуждал механиков-водителей Т-34 ездить с открытыми люками. «Триплексы на люке механика-водителя были совершенно безобразные. Они были сделаны из отвра-

тительного желтого или зеленого оргстекла, дававшего совершенно искаженную, волнистую картинку. Разобрать что-либо через такой триплекс, особенно в прыгающем танке, было невозможно. Поэтому войну вели с приоткрытыми на ладонь люками», – вспоминает С.Л. Ария. Согласен с ним и А.В. Марьевский, указывающий также, что триплексы механика-водителя легко забрызгивались грязью.

Специалисты НИИ-48 осенью 1942 года по результатам анализа поражений броневой защиты сделали следующий вывод: «Значительный процент опасных поражений танков Т-34 на бортовых деталях, а не на лобовых (из 432 попаданий в корпус исследованных танков 270 приходились на его борта. – А.И.) может быть объяснен или слабым знакомством команд танков с тактическими характеристиками их бронезащиты, или плохим обзором из них, благодаря чему экипаж не может своевременно обнаружить огневую точку и сделать разворот танка в положение, наименее опасное для пробития его брони. Необходимо улучшить знакомство танковых экипажей с тактическими характеристиками бронирования их машин и обеспечить лучший обзор из них (выделено мною. – А.И.)».

Задача обеспечения лучшего обзора решалась в несколько этапов. «Зеркальца» из полированной стали были также устранены из приборов наблюдения командира и заряжающего. Перископы на скулах башни Т-34 сменились на щели с блоками стекол для защиты от осколков. Произошло это при

переходе на башню-«гайку» осенью 1942 года. Новые приборы позволили экипажу организовать круговое наблюдение за обстановкой: «Механик-водитель вперед и влево наблюдает. Ты, командир, стараешься наблюдать кругом. А радист и заряжающий больше справа» (В.П. Брюхов). На Т-34-85 были установлены приборы наблюдения МК-4 у наводчика и заряжающего. Одновременное наблюдение за несколькими направлениями позволяло своевременно замечать опасность и адекватно реагировать на нее огнем или маневром.



Гвардии полковник В.В. Сытин ставит задачу. 1943 год. На переднем плане – танк Т-34 с шестигранной башней и двумя люками. Следом за ним – танк завода № 112 с башней с одним большим люком.

Дольше всего решалась проблема обеспечения хорошего обзора для командира танка. Пункт о введении на Т-34 командирской башенки, присутствовавший еще в письме С.К.

Тимошенко 1940 года, был выполнен почти через два года после начала войны. После долгих экспериментов с попытками втиснуть в башню-«гайку» освобожденного командира танка башенки на Т-34 начали устанавливать только летом 1943 года. У командира осталась функция наводчика, но теперь он мог поднять голову от окуляра прицела и оглядеться вокруг. Основным достоинством башенки была возможность кругового обзора. «Командирская башенка вращалась вокруг, командир все видел и, не ведя огонь, мог управлять огнем своего танка и поддержанием связи с другими», – вспоминает А.В. Боднарь. Если быть точным, то вращалась не сама башенка, а ее крыша с перископическим прибором наблюдения. До этого, в 1941–1942 годах, у командира танка помимо «зеркальца» на скуле башни был перископ, формально называвшийся перископическим прицелом. Вращая его верньер, командир мог обеспечить себе обзор поля боя, но весьма ограниченный. «Весной 42-го года на КВ и на «тридцатьчетверках» была командирская панорама. Я мог ее вращать и все видеть вокруг, но все равно это очень небольшой сектор», – вспоминает А.В. Боднарь. Командир танка Т-34-85 с пушкой ЗИС-С-53, освобожденный от обязанностей наводчика, получил помимо командирской башенки со щелями по периметру собственный призматический, вращающийся в люке перископ – МК-4, позволявший смотреть даже назад. Но среди танкистов встречается и такое мнение: «Я командирской башенкой не пользовался. Я все-

гда держал люк открытым. Потому что те, кто их закрывал, те сторели. Не успевали выпрыгивать», – вспоминает Н.Я. Железнов.

Все без исключения опрошенные танкисты восхищаются прицелами немецких танковых орудий. Как пример приведем воспоминания В.П. Брюхова: «Мы всегда отмечали качественную цейсовскую оптику прицелов. И до конца войны она была качественной. У нас такой оптики не было. Сами прицелы были удобнее наших. У нас прицельная марка в виде треугольника, а от нее справа и слева риски. У них были эти деления, поправки на ветер, на дальность, еще что-то». Здесь необходимо сказать, что по информативности принципиальной разницы между советским и немецким телескопическими прицелами орудия не было. Наводчик видел прицельную марку и по обе стороны от нее «заборчики» поправок на угловую скорость. В советском и немецком прицеле была поправка на дальность, только вводилась она различными способами. В немецком прицеле наводчик вращал указатель, выставляя его напротив радиально расположенной шкалы дистанций. На каждый тип снаряда существовал свой сектор. Этот этап советские танкостроители прошли в 1930-х годах, подобную конструкцию имел прицел трехбашенного танка Т-28. В «тридцатьчетверке» дистанция выставлялась перемещавшейся вдоль вертикально расположенных шкал дальности ниткой прицела. Так что функционально советский и немецкий прицелы не различались. Разни-

да была в качестве самой оптики, особенно ухудшившейся в 1942 году в связи с эвакуацией Изюмского завода оптического стекла. К числу реальных недостатков телескопических прицелов ранних «тридцатьчетверок» можно отнести их соосность с каналом ствола орудия. Наводя орудие по вертикали, танкист был вынужден приподниматься или опускаться на своем месте, удерживая глаза у окуляра перемещающегося с орудием прицела. Позднее на Т-34-85 был введен характерный для немецких танков «ломающийся» прицел, окуляр которого был неподвижен, а объектив следовал за стволом орудия за счет шарнира на одной оси с цапфами пушки.

Недостатки в конструкции приборов наблюдения отрицательно сказывались на обитаемости танка. Необходимость держать открытым люк механика-водителя вынуждала последнего сидеть за рычагами, «принимая к тому же на грудь поток ледящего ветра, всасываемого ревущей за спиной турбиной вентилятора» (С.Л. Ария). В данном случае «турбина» – это вентилятор на валу двигателя, засасывавший воздух из боевого отделения через хлипкую моторную перегородку.

Типичной претензией к боевой технике советского производства как со стороны иностранных, так и со стороны отечественных специалистов была спартанская обстановка внутри машины. «Как недостаток можно выделить полное отсутствие комфорта у экипажа. Я лазил в американские и английские танки. Там экипаж находился в более комфортных

условиях: танки изнутри были окрашены светлой краской, сиденья были полумягкие с подлокотниками. На Т-34 ничего этого не было», – вспоминает С.Л. Ария.

Подлокотников на сиденьях экипажа в башне Т-34-76 и Т-34-85 действительно не было. Они были только на сиденьях механика-водителя и стрелка-радиста. Однако сами по себе подлокотники на сиденьях экипажа были деталью, характерной преимущественно для американской техники. Ни на английских, ни на немецких танках (за исключением «Тигра») сиденья экипажа в башне подлокотников не имели.

Но были и реальные недостатки конструкции. Одной из проблем, с которой столкнулись создатели танков 1940-х годов, было проникновение в танк пороховых газов орудий всевозрастающей мощности. После выстрела затвор открывался, выбрасывал гильзу, и в боевое отделение машины шли газы из ствола орудия и выброшенной гильзы. «...Кричишь: «Бронебойным!», «Осколочным!» Смотришь, а он (заряжающий. – А.И.) лежит на боеукладке. Угорел от пороховых газов и потерял сознание. Когда тяжелый бой, редко кто выдерживал это. Все-таки угораешь», – вспоминает В.П. Брюхов.

Для удаления пороховых газов и вентиляции боевого отделения использовались электрические вытяжные вентиляторы. Первые Т-34 получили в наследство от танка БТ один вентилятор в передней части башни. В башне с 45-мм орудием он смотрелся уместно, поскольку находился практиче-

ски над казенником пушки. В башне Т-34 вентилятор оказывался не над дымящимся после выстрела казенником, а над стволом орудия. Эффективность его в связи с этим была сомнительной. Но в 1942 году, в пик нехватки комплектующих, танк лишился даже этого – Т-34 выходили с заводов с пустыми колпаками на башне, вентиляторов просто не было. В ходе модернизации танка с установкой башни-«гайки» вентилятор переместился на корму башни, ближе к области, где скапливались пороховые газы. Танк Т-34-85 получил уже два вентилятора в корме башни, больший калибр орудия требовал интенсивной вентиляции боевого отделения. Но в ходе напряженного боя вентиляторы не помогали. Частично проблему защиты экипажа от пороховых газов решали продувкой ствола сжатым воздухом («Пантера»), но распространяющую удушливый дым гильзу продувать было невозможно. По воспоминаниям Г.Н. Кривова, опытные танкисты советовали немедленно выбрасывать гильзу через люк заряжающего. Радикально проблема была решена только после войны, когда в конструкцию орудий был введен эжектор, «выкачивавший» газы из ствола пушки после выстрела, еще до открытия затвора автоматикой.

Танк Т-34 был во многом революционной конструкцией и как любой переходный образец сочетал в себе новинки и вынужденные, вскоре устаревшие, решения. Одним из таких решений было введение в экипаж стрелка-радиста. Основной функцией сидевшего у малоэффективного кур-

сового пулемета танкиста было обслуживание танковой радиостанции. На ранних «тридцатьчетверках» радиостанция устанавливалась в правой части отделения управления, рядом со стрелком-радистом. Необходимость держать в составе экипажа человека, занятого настройкой и поддержанием работоспособности рации, была следствием несовершенства техники связи первой половины войны. Дело было не в том, что нужно было работать ключом: советские танковые радиостанции, стоявшие на Т-34, не имели режима работы телеграфом, не могли передавать тире и точки морзянкой. Стрелка-радиста вводили, поскольку основной потребитель информации с соседних машин и из вышестоящих звеньев управления, командир танка, был просто не в состоянии осуществлять техническое обслуживание рации. «Ненадежная была станция. Радист ведь специалист, а командир не такой большой специалист. К тому же при попадании по броне сбивалась волна, выходили из строя лампы», – вспоминает В.П. Брюхов. Следует добавить, что командир Т-34 с 76-мм пушкой совмещал функции командира танка и наводчика орудия и был слишком сильно загружен, чтобы заниматься даже простой и удобной радиостанцией. Выделение отдельного человека для работы с рацией было характерно и для других стран – участниц Второй мировой войны. Например, на французском танке «Сомуа S-35» командир выполнял функции наводчика, заряжающего и командира танка, но при этом присутствовал радист, освобожденный даже

от обслуживания пулемета.

В начальном периоде войны «тридцатьчетверки» оснащались радиостанциями 71-ТК-3, и то не все машины. Последний факт не должен смущать, такая ситуация была обычной в вермахте, радиофикация которого обычно сильно преувеличивается. Реально приемопередатчики были у командиров подразделений от взвода и выше. По штату февраля 1941 года в легкой танковой роте приемопередатчики Fu.5 устанавливались на трех Т-II и пяти Т-III, а на двух Т-II и двенадцати Т-III ставились только приемники Fu.2. В роте средних танков приемопередатчики имели пять Т-IV и три Т-II, а два Т-II и девять Т-IV – только приемники. На Т-I приемопередатчики Fu.5 вообще не ставились, за исключением специальных командирских kIT-Bef. Wg.I. В Красной Армии была аналогичная, по сути, концепция «радийных» и «линейных» танков. Экипажи «линейных» танков должны были действовать, наблюдая за маневрами командира, или получать приказания флажками. Место под радиостанцию на «линейных» танках заполнялось дисками к магазинам пулеметов ДТ, 77 дисков емкостью 63 патрона каждый вместо 46 на «радийном». На 1 июня 1941 года в Красной Армии был 671 «линейный» танк Т-34 и 221 – «радийный».

Но главной проблемой средств связи танков Т-34 в 1941–1942 гг. было не столько их количество, сколько качество самих станций 71-ТК-3. Танкисты оценивали ее возможности как весьма умеренные. «На ходу она брала около 6 километ-

ров» (П.И. Кириченко). Такое же мнение высказывают другие танкисты. «Радиостанция 71-ТК-3, как сейчас помню, это сложная, неустойчивая радиостанция. Она очень часто выходила из строя, и ее очень тяжело было приводить в порядок», – вспоминает А.В. Боднарь. Вместе с тем радиостанция в какой-то мере компенсировала информационный вакуум, поскольку позволяла слушать сводки, передаваемые из Москвы, знаменитые «От советского Информбюро...» голосом Левитана. Серьезное ухудшение ситуации наблюдалось в период эвакуации заводов радиооборудования, когда с августа 1941 года выпуск танковых радиостанций был практически прекращен до середины 1942 года.

По мере возвращения в строй эвакуированных предприятий к середине войны наметилась тенденция к 100-процентной радиофикации танковых войск. Экипажи танков Т-34 получили новую радиостанцию, разработанную на основе авиационной РСИ-4, – 9Р, а позднее ее модернизированные варианты, 9РС и 9РМ. Она была намного устойчивее в работе за счет использования в ней кварцевых генераторов частот. Радиостанция имела английское происхождение и длительное время выпускалась с использованием поставляемых по ленд-лизу комплектующих. На Т-34-85 радиостанция перекочевала из отделения управления в боевое отделение, на левую стенку башни, где ее обслуживанием теперь стал заниматься командир, освобожденный от обязанностей наводчика. Тем не менее понятия «линейный» и «радийный» танк

оставались.

Помимо связи с внешним миром в каждом танке было оборудование для внутренней связи. Надежность переговорного устройства ранних Т-34 была низкой, основным средством сигнализации между командиром и механиком-водителем были сапоги, установленные на плечи. «Внутренняя связь работала безобразно. Поэтому связь осуществлялась ногами, то есть у меня на плечах стояли сапоги командира танка, он мне давил на левое или на правое плечо, соответственно, я поворачивал танк налево или направо», – вспоминает С.Л. Ария. Командир и заряжающий могли разговаривать, хотя чаще общение происходило жестами: «Заряжающему под нос сунул кулак, и он уже знает, что надо заряжать бронебойным, а растопыренную ладонь – осколочным». Устанавливавшееся на Т-34 поздних серий переговорное устройство ТПУ-3бис работало намного лучше. «Внутреннее танковое переговорное устройство было посредственным на Т-34-76. Там приходилось сапогами и руками командовать, а на Т-34-85 оно уже было отличное», – вспоминает Н.Я. Железнов. Поэтому командир стал отдавать механику-водителю приказания голосом по внутренней связи – технической возможности поставить ему сапоги на плечи у командира Т-34-85 уже не было – его от отделения управления отделял наводчик.

Говоря о средствах связи танка Т-34, необходимо также отметить следующее. Из фильмов в книги и обратно пу-

тешествует история о вызове командиром немецкого танка нашего танкиста на поединок на ломаном русском языке. Это совершенно не соответствует действительности. На всех танках вермахта с 1937 года использовался диапазон 27—32 МГц, никак не пересекавшийся с диапазоном радиостанций советских танковых радиостанций – 3.75—6.0 МГц. Только на командирских танках ставилась вторая коротковолновая радиостанция. Она имела диапазон 1–3 МГц, опять же, несовместимый с диапазоном наших танковых радиостанций. Командиру немецкого танкового батальона, как правило, было чем заняться, кроме вызовов на дуэль. К тому же командирскими часто были танки устаревших типов, а в начальный период войны – вовсе без вооружения, с макетами орудий в неподвижной башне.

Двигатель и его системы практически не вызывали нареканий у экипажей, в отличие от трансмиссии. «Я вам скажу откровенно, Т-34 – самый надежный танк. Бывает, останавливался, что-то такое у него не в порядке. Масло пробило. Шланг плохо закреплен. Для этого всегда перед маршем проводился тщательный осмотр танков», – вспоминает А.С. Бурцев. Осторожности в управлении двигателем требовал массивный вентилятор, смонтированный в одном блоке с главным фрикционом. Ошибки механика-водителя могли привести к разрушению вентилятора и выходу танка из строя. Также некоторые затруднения вызывал начальный период эксплуатации полученного танка, привыкание к ха-

рактическим конкретным экземпляром танка Т-34. «Каждая машина, каждый танк, каждая танковая пушка, каждый двигатель имели свои уникальные особенности. Их нельзя узнать заранее, их можно выявить только в процессе повседневной эксплуатации. На фронте мы оказались на незнакомых машинах. Командир не знает, какой бой у его пушки. Механик не знает, что может и что не может его дизель. Конечно, на заводах орудия танков пристреливали и проводили 50-километровый пробег, но этого было совершенно недостаточно. Разумеется, мы стремились узнать свои машины получше до боя и для этого использовали любую возможность», – вспоминает Н.Я. Железнов.

Существенные технические сложности у танкистов возникали при выполнении стыковки двигателя и коробки передач с силовой установкой в ходе ремонта танка в полевых условиях. Это было. Помимо замены или ремонта собственно коробки передач и двигателя извлекать из танка коробку передач приходилось при демонтаже бортовых фрикционов. После возвращения на место или замены двигатель и коробку передач требовалось установить в танке друг относительно друга с высокой точностью. Согласно руководству по ремонту танка Т-34 точность установки должна была составлять 0,8 мм. Для установки агрегатов, перемещавшихся с помощью 0,75-тонных талей, такая точность требовала затрат времени и сил.

Из всего комплекса узлов и агрегатов силовой установки

конструктивные недостатки, потребовавшие серьезной доработки, имел только воздушный фильтр двигателя. Фильтр старого типа, устанавливавшийся на танки Т-34 в 1941–1942 годах, плохо очищал воздух и препятствовал нормальной работе двигателя, что вело к быстрому износу В-2. «Старые воздушные фильтры были неэффективны, занимали много места в моторном отделении, имели большую турбину. Их часто приходилось чистить, даже если не идешь по пыльной дороге. А «Циклон» был очень хорошим», – вспоминает А.В. Боднарь. Фильтры «Циклон» прекрасно себя показали в 1944–1945 гг., когда советские танкисты проходили с боями сотни километров. «Если воздухоочиститель по нормативам чистить, двигатель работал хорошо. Но во время боев не всегда удается все правильно делать. Если воздухоочиститель недостаточно очищает, не вовремя меняется масло, канитель не промывается и пропускает пыль, то двигатель быстро изнашивается», – вспоминает А.К. Родькин. «Циклоны» позволяли даже при отсутствии времени на техническое обслуживание проходить целую операцию до выхода двигателя из строя.



Бой у поселка № 5, Ленинградский фронт, 1943 год. Обратите внимание на открытые люки механика водителя и командира. Из пяти катков только два обрезиненные, а остальные с внутренней амортизацией

Неизменно положительно танкисты отзываются о дублированной системе запуска двигателя. Помимо традиционного электростартера в танке было два 10-литровых баллона со сжатым воздухом. Система воздушного запуска позволяла заводить двигатель даже при выходе из строя электростартера, часто происходившего в бою от ударов снарядов.

Гусеничные цепи были наиболее часто подвергавшимся ремонту элементом танка Т-34. Траки были запасной частью, с которой танк даже ходил в бой. Гусеницы иногда рвались

на марше, разбивались попаданиями снарядов. «Гусеницы рвались, даже и без пуль, без снарядов. Когда между катками попадает грунт, гусеница, в особенности при повороте, натягивается до такой степени, что не выдерживают пальцы и сами траки», – вспоминает А.В. Марьевский. Ремонт и натяжение гусеницы были неизбежными спутниками боевой работы машины. При этом гусеницы были серьезным демаскирующим фактором. «Тридцатьчетверка», она не только ревет дизелем, она еще и гусеницами клацает. Если приближается Т-34, то раньше услышишь клацанье гусениц, а потом мотор. Дело в том, что зубцы рабочих траков должны точно попадать между роликами на ведущем колесе, которое, вращаясь, их захватывает. А когда гусеница растянута, разработалась, стала длинней, расстояние между зубцами увеличилось, и зубцы бьют по ролику, вызывая характерный звук», – вспоминает А.К. Родькин. Свою лепту в увеличение шумности танка внесли вынужденные технические решения военного времени, в первую очередь катки без резиновых бандажей по периметру. «...К сожалению, пришли сталинградские «тридцатьчетверки», у которых опорные катки были без бандажей. Они грохотали страшно», – вспоминает А.В. Боднарь. Это были так называемые катки с внутренней амортизацией. Первым катки этого типа, называвшиеся иногда «паровозными», стал выпускать Сталинградский завод (СТЗ), причем еще до того, как начались действительно серьезные перебои с поставками резины. Раннее

наступление холодов осенью 1941 года привело к простою на скованных льдом реках барж с катками, которые отправлялись по Волге из Сталинграда на Ярославский шинный завод. Технология предусматривала изготовление бандажа на специальном оборудовании уже на готовом катке. Крупные партии готовых катков из Ярославля застряли в пути, что вынудило инженеров СТЗ искать им замену, которой стал сплошной литой каток с небольшим амортизирующим кольцом внутри него, ближе к ступице. Когда начались перебои с поставками резины, этим опытом воспользовались другие заводы, и с зимы 1941/42 года до осени 1943 года с конвейеров сходили танки Т-34, ходовая часть которых полностью или большей частью состояла из катков с внутренней амортизацией. С осени 1943 г. проблема нехватки резины окончательно ушла в прошлое, и танки Т-34-76 полностью вернулись к каткам с резиновыми бандажами. Все танки Т-34-85 производились с катками с резиновыми бандажами. Это существенно снизило шумность танка, обеспечив относительный комфорт экипажу и затруднив обнаружение «тридцатьчетверок» противнику.

Особо стоит сказать о том, что за годы войны роль танка Т-34 в Красной Армии изменилась. В начале войны «тридцатьчетверки» с несовершенной трансмиссией, не выдерживавшие длительных маршей, но хорошо бронированные, были идеальными танками для непосредственной поддержки пехоты. В ходе войны танк утрачивал имевшееся на момент

начала боевых действий преимущество в бронировании. К осени 1943 – началу 1944 года танк Т-34 был сравнительно легкой целью для 75-мм танковых и противотанковых орудий, однозначно смертельными для него были попадания снарядов 88-мм орудий «Тигров», зениток и противотанковых пушек ПАК-43.

Но неуклонно совершенствовались и даже полностью заменялись элементы, которым до войны не придавали должного значения или попросту не успевали довести до приемлемого уровня. В первую очередь это силовая установка и трансмиссия танка, от которой добились устойчивой и безотказной работы. При этом все эти элементы танка сохранили хорошую ремонтпригодность и простоту в эксплуатации. Все это позволило Т-34 делать вещи, нереальные для «тридцатьчетверок» первого года войны. «Например, из-под Елгавы, двигаясь по Восточной Пруссии, мы за три дня прошли больше 500 км. Т-34 выдерживал такие марши нормально», – вспоминает А.К. Родькин. Для танков Т-34 в 1941 году 500-километровый марш был бы практически смертельным. В июне 1941 года 8-й механизированный корпус под командованием Д.И. Рябышева после такого марша из мест постоянной дислокации к району Дубно потерял в дороге почти половину своей техники вследствие поломок. Воевавший в 1941–1942 годах А.В. Боднарь так оценивает Т-34 в сравнении с немецкими танками: «С точки зрения эксплуатации немецкая бронетехника была совершеннее, выходила она из

стройка реже. Для немцев пройти 200 км ничего не стоило, на «тридцатьчетверке» обязательно что-то потеряешь, что-то сломается. Технологическое оборудование их машин было сильнее, а боевое – хуже».



Т-34-85 на дорогах Германии. Обратите внимание на танкиста, сидящего на выступе шаровой установки курсового пулемета. Судя по наличию бинокля – это командир танка. Многие опрошенные ветераны – командиры танков предпочитали это место при движении в тылу

«Тридцатьчетверки» стали к осени 1943 года идеальным

танком для самостоятельных механизированных соединений, предназначенных для глубоких прорывов и обходов. Они стали основной боевой машиной танковых армий – главных инструментов для наступательных операций колоссальных масштабов. В этих операциях основным видом действий Т-34 стали марши с распахнутыми люками механиков-водителей, а часто и с зажженными фарами. Танки проходили сотни километров, перехватывая пути отхода окружающих немецких дивизий и корпусов.

По существу, в 1944–1945 годах зеркально отразилась ситуация «блицкрига» 1941 года, когда вермахт дошел до Москвы и Ленинграда на танках с далеко не самыми лучшими на тот момент характеристиками бронезащиты и вооружения, но механически очень надежных. Точно так же в завершающем периоде войны Т-34-85 глубокими охватами и обходами проходили сотни километров, а пытающиеся их остановить «Тигры» и «Пантеры» массово выходили из строя вследствие поломок и бросались экипажами из-за нехватки топлива. Симметрию картины нарушало, пожалуй, только вооружение. В отличие от немецких танкистов периода «блицкрига» в руках у экипажей «тридцатьчетверок» было адекватное средство борьбы с превосходящими их по бронезащите танками противника – 85-мм пушка. Более того, каждый командир танка Т-34-85 получил надежную, достаточно совершенную для того времени радиостанцию, позволявшую играть против немецких «кошек» командой.

Т-34, вступившие в бой в первые дни войны у границы, и Т-34, врывавшиеся в апреле 1945 года на улицы Берлина, хотя и назывались одинаково, но существенно отличались и внешне, и внутренне. Но как в начальный период войны, так и на ее завершающем этапе танкисты видели в «тридцатьчетверке» машину, в которую можно было верить. Вначале это были отражавший вражеские снаряды наклон брони, устойчивый к возгоранию дизель и всепокрушающее орудие. В период побед – это высокая скорость, надежность, устойчивая связь и позволяющая за себя постоять пушка.

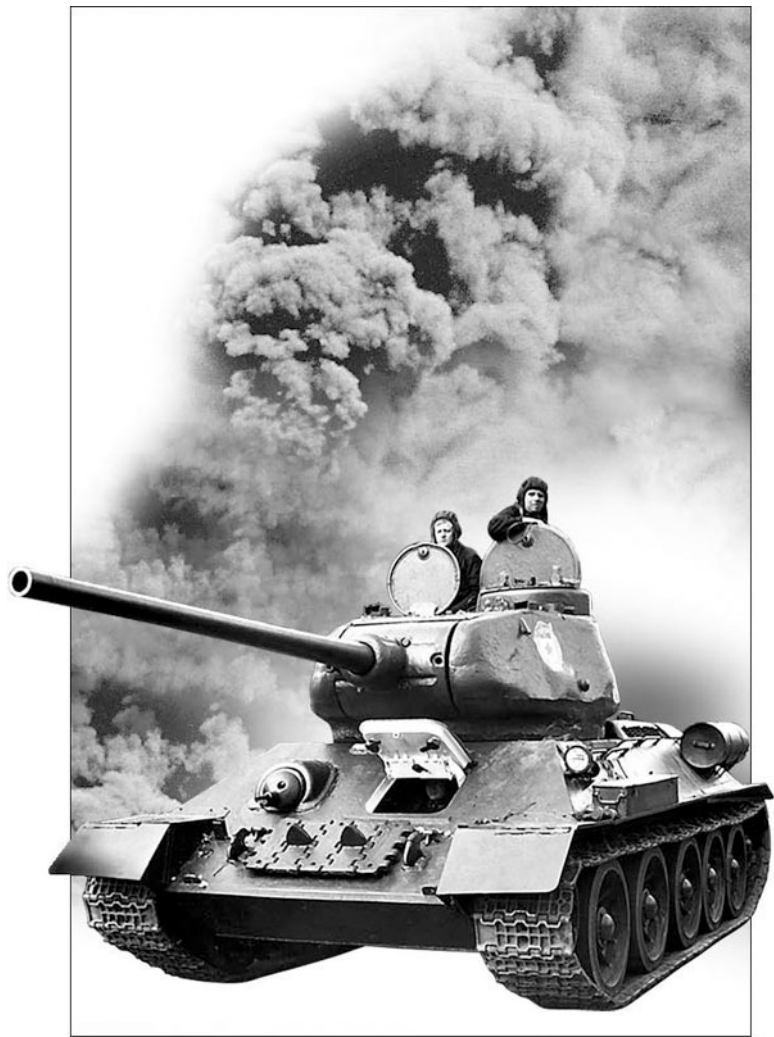
Экипаж машины боевой

*Я раньше думал: «лейтенант» звучит вот так:
«Налейте нам!»*

И, зная топографию, он топает по гравю.

*Война – совсем не фейерверк, а просто – трудная
работа...*

Михаил Кульчицкий



В 30-е годы военные пользовались в СССР огромной популярностью. Причин тому было несколько. Во-первых, Красная Армия, ее солдаты и офицеры символизировали мощь относительно молодого Советского государства, буквально за несколько лет превратившегося из разоренной войнами, нищей аграрной страны в индустриальную державу, способную, как казалось, постоять за себя. Во-вторых, это был один из наиболее обеспеченных слоев населения. Например, инструктор авиационного училища, кроме полного содержания (обмундирование, обеды в столовой, транспорт, общежитие или деньги на аренду жилья), получал очень высокую зарплату – около семисот рублей (буханка белого хлеба стоила один рубль семьдесят копеек, а килограмм говядины первого сорта – двенадцать рублей). А ведь в стране карточную систему распределения продовольствия отменили только в конце 30-х годов. Трудно было купить более или менее приличную одежду. Зимой люди носили «перелицованную», то есть переделанную из старой, еще дореволюционной, одежду, летом щеголяли в старой красноармейской форме или надевали полотняные брюки и парусиновые туфли. В городах жили скученно – по пятьдесят семей в бывших барских квартирах, а новое жилье почти не строилось. Кроме этого, для выходцев из крестьянской среды служба в армии давала шанс повысить свое образование, овладеть новой специальностью. Вспоминает командир тан-

ка лейтенант Александр Сергеевич Бурцев: «Каждый из нас мечтал служить в армии. Я помню, после трех лет службы из армии возвращались другими людьми. Уходил деревенский лопух, а возвращался грамотный, культурный человек, отлично одетый, в гимнастерке, в брюках, сапогах, физически окрепший. Он мог работать с техникой, руководить. Когда из армии приходил служивый, так их называли, вся деревня собиралась. Семья гордилась тем, что он служил в армии, что стал таким человеком. Вот что давала армия». На этом фоне легко воспринималась пропаганда о непобедимости Красной Армии. Люди искренне верили, что «врага будем бить малой кровью на чужой территории». Грядущая новая война – война моторов – создавала и новые пропагандистские образы. Если десять лет назад каждый мальчишка представлял себя верхом на коне с шашкой в руке, мчащимся в стремительной кавалерийской атаке, то к концу 30-х годов этот романтический образ был навсегда вытеснен летчиками-истребителями, сидящими в скоростных монопланах, и танкистами, управляющими грозными приземистыми боевыми машинами. Пилотировать истребитель или расстреливать врага из танковой пушки в будущей неизбежной войне было мечтой тысяч советских ребят. «Ребята, айда в танкисты! Почетно же! Едешь, вся страна под тобой! А ты – на коне железном!» – вспоминает командир взвода лейтенант Николай Яковлевич Железнов.

Летчики и танкисты даже внешне отличались от основной

массы военных. Летчики носили униформу синего цвета, а танкисты – серо-стального, так что их появление на улицах городов и поселков не оставалось незамеченным. Они выделялись не только красивой униформой, но и обилием орденов, в то время бывших огромной редкостью, потому что были активными участниками многих «малых войн», к которым СССР имел тайное или явное отношение.



Танкисты

Их прославляли в фильмах – таких, как «Горячие денечки», «Если завтра война», «Истребители», «Эскадрилья номер пять» и др. Романтические образы танкистов и летчиков создавали такие суперзвезды советского кино, как Николай Крючков, Николай Симонов. Крючков в «Трактористах» играет демобилизовавшегося танкиста, для которого «на гражданке» открыты любые дороги. Ключевой момент фильма – рассказ его героя, Клим Ярко, колхозникам о скорости и мощи танков. Картина завершается сценой свадьбы танкиста и лучшей девушки колхоза. В финале вся свадьба поет популярнейшую песню тех времен: «Броня крепка и танки наши быстры». «Горячие денечки» рассказывают о танковом экипаже, остановившемся для ремонта в деревне. Главный герой – командир экипажа. Он – бывший пастух. Только служба в армии открыла перед ним широкие перспективы. Теперь его любят самые красивые девушки, на нем роскошная кожаная куртка (до середины 30-х годов советские танковые экипажи носили черные кожаные куртки из «царских» запасов). Разумеется, в случае войны герой будет громить любого врага с той же легкостью, с какой покорял женские сердца или достигал успехов в боевой и политической подготовке.

Однако начавшаяся 22 июня 1941 года война оказалась совершенно не такой, как ее показывали на экранах кино. Молодежь – а именно молодыми людьми были те, чьи воспо-

минания собраны в этой книге, – да и люди повзрослее, такие, как инструктор аэроклуба Василий Борисович Емельяненко, встретивший войну в Николаеве, боялись не успеть повоевать: «... вслед за командиром полка на конях ехали два бородача, высоко держа красный стяг. На нем была захватывающая дух надпись: «На Берлин!»... надо успеть за майором Зможных, который уже повел своих конников на Берлин!» В военкоматах выстроились огромные очереди патриотов, стремившихся скорее попасть на фронт бить фашистов. Кто-то из них сразу попадал на передовую, а кто-то – в училища, в том числе и танковые.

В это время Красная Армия терпела тяжелые поражения. Первые удары гитлеровцев среди прочих приняли на себя и танкисты. Вспоминает Савкин Михаил Федорович, курсант учебной роты, участвовавший на своем Т-34 в бою под Радзеховом 23 июня: «Танки пошли на немецкую артиллерию. Немцы вели огонь из крупнокалиберных и зенитных полуавтоматических орудий и минометов. Несколько танков были подбиты. По нашему, как по наковальне в кузнице, грохали снаряды всех калибров, но я никак не могу сквозь смотровую щель обнаружить ни одной пушки. Наконец заметил вспышку выстрела недалеко от нашего сбитого самолета По-2; вижу под маскировочной сетью пушку и стреляю осколочным снарядом. Расстояние совсем малое, и на месте пушки встает фонтан земли».

Командование пыталось организовать на разных направ-

лениях контрудары механизированных корпусов и танковых дивизий, но, кроме небольших тактических успехов, эти меры ни к чему не привели. Вспоминает старшина командир танка Т-26 Матвеев Семен Васильевич: «...Механизированные корпуса перед войной начали формировать по типу немецких панцер-корпусов. Только вот не знаю, был ли у нас хоть один мехкорпус, укомплектованный по штату. Наш даже наполовину не наполнили. Так, кусочки отдельные. В нашем батальоне танков на самом деле рота не набиралась. А машин и тракторов так и вообще не было. Армия – это не один боец и не батальон даже, это громадный организм. У немцев этот организм был и работал (неплохо, замечу, работал), а у нас только начал создаваться. Так что нечего стыдиться, что сильнее нас они тогда были. Здорово сильнее. Потому часто били нас первое время»⁵. Потеряв практически все танки, находившиеся в западных округах, а с ними и кадровых танкистов, Красная Армия откатывалась в глубь страны. Нехватка боевых машин и молниеносные прорывы немецкой бронетехники заставляли бросать в бой высококвалифицированные кадры как рядовую пехоту. Однако беспорядок первых месяцев отступления продолжался недолго. Уже в конце июля 1941 г. командование стало выводить «безлошадных» танкистов, потерявших свои танки дивизий механизированных корпусов в тыл. В августе – сентябре по-

⁵ Старшина Красной Армии. Запись и литературная обработка М. Свирина // «Известия». 2000, 5 февраля.

лучивший боевой опыт личный состав механизированных корпусов был обращен на формирование танковых бригад. Прославленная танковая бригада М.Е. Катукова комплектовалась из танкистов 15-й танковой дивизии 16-го механизированного корпуса, в последний момент выведенной из-под угрозы окружения под Уманью. По Красной площади 7 ноября 1941 года ехали танкисты 32-й танковой дивизии, воювавшей в июне подо Львовом. А 9 октября 1941 года для повышения боеспособности танковых войск Сталин отдал приказ о назначении командного состава на тяжелые и средние танки. Согласно этому приказу, на должности командиров средних танков назначались лейтенанты и младшие лейтенанты. Взводами средних танков должны были командовать старшие лейтенанты, а ротами – капитаны. С целью повышения квалификации танковых экипажей 18 ноября 1941 года было приказано комплектовать их исключительно средним и младшим командным составом. Еще через два месяца последовал приказ наркома обороны, запрещающий расформирование сколоченных и имеющих боевой опыт танковых частей, потерявших в боях машины. Такие части предписывалось отводить в тыл в полном составе для доукомплектования. Если танковая часть все-таки подлежала расформированию, то старший комсостав направлялся в распоряжение начальника Управления кадров автобронетанковых войск Красной Армии, а экипажи – в запасные танковые полки. Однако зачастую танкистов по-прежнему про-

должали использовать не по прямому назначению. В конце декабря 1942 года последовал окрик Сталина. Предписывалось немедленно всех танкистов, используемых в качестве стрелков, пулеметчиков, артиллеристов в пехоте, других родах войск и тыловых учреждениях, направить в распоряжение автобронетанкового управления РККА. Танкистов, выздоравливающих после излечения в госпиталях, отныне также следовало направлять только в танковые войска. Приказ завершался фразой, исключавшей двойное толкование: «Впредь использование личного состава танкистов всех вышеуказанных категорий и специальностей не по назначению кому бы то ни было категорически запрещаю». Судя по всему, больше к этой теме Верховному Главнокомандующему возвращаться не пришлось. Красная Армия медленно оправлялась после двух проигранных летних кампаний. И хотя танков еще не хватало в войсках, за Уралом еще только разворачивались эвакуированные Харьковский и Ленинградский танковые заводы, армия готовила новые кадры танкистов на замену павшим в бою.

В начале войны Главному автобронетанковому управлению Красной Армии подчинялись тринадцать танковых, одно танкотехническое, одно автотехническое, три автомотоциклетных, два тракторных, два аэросанных училища. Часть из них по мере приближения противника эвакуировалась и на некоторое время прекратила подготовку, выпустив курсантов старших курсов младшими лейтенантами. Однако,

развернувшись на новом месте, они сразу же начинали обучение новых кадров для бронетанковых войск. Для подготовки членов экипажей были развернуты многочисленные запасные учебные полки и батальоны, а при танковых заводах создали учебные роты. Летом 1942 года нехватка танкистов стала очевидной – кадровых после года войны осталось очень мало, а молодые, необстрелянные экипажи гибли в первых же боях. В октябре Сталин отдал приказ комплектовать состав танковых училищ рядовыми и сержантами, хорошо показавшими себя в боях, с образованием не менее семи классов средней школы. Ежемесячно в училища было приказано направлять пять тысяч человек. В учебные танковые части для подготовки экипажей ежемесячно направляли восемь тысяч человек. Критерии отбора были следующими: образование – не менее трех классов начальной школы, возраст – не старше тридцати пяти лет. Не менее сорока процентов направляемых должны были иметь звания младших сержантов и сержантов. Впоследствии такие приказы отдавались ежегодно, в течение всей войны. Вспоминает Александр Сергеевич Бурцев: «Некоторые ребята с фронта придут, шесть месяцев отучатся и обратно на фронт, а мы все сидим. Правда, если человек был на фронте, участвовал в боях, ему было проще освоить программу. Тем более что в танковое училище посылали или наводчика, или механика, или заряжающего. А мы со школьной скамьи. Что мы могли – ничего». Кроме этого, танковые училища созда-

вались на основе автомобильных и автмотоциклетных училищ. Именно переформировка училищ сыграла свою роль в судьбах командиров танков младшего лейтенанта Юрия Максевича Поляновского и лейтенанта Александра Михайловича Фади́на: «Нам зачитали приказ Верховного Главнокомандующего о переименовании училища во 2-е Горьковское танковое училище. Непрошедшие медкомиссию выпускались автомобилистами. Мы, молодежь, кричим: «Ура!», а те, кто постарше, кто воевал на Халхин-Голе и на финской, освобождал Западную Украину, Белоруссию, говорят: «Что вы радуетесь? Будете гореть в этих железных коробках».

Вчерашним мальчишкам на собственном опыте пришлось убедиться, что служба в танковых войсках – это тяжелая и кровавая работа, совсем непохожая на их прежние представления. До наших дней дожили в основном ветераны 1921–1924 гг. рождения. Они становились танкистами и проходили обучение в самых разных условиях уже в процессе войны. Каждый из них получил свой собственный опыт и составил свои собственные впечатления о военном быте.

В танковые войска призывники попадали по-разному. «Почему я стал танкистом?...я себя как мужчина видел в будущем воином. Кроме этого, мой дядя был военным, и в тридцать девятом году он мне сказал: «Саша, ты заканчиваешь десятилетку. Я тебе советую пойти в училище. Войны не избежать, так лучше быть командиром на войне – больше сможешь сделать, потому что лучше будешь обучен», –

вспоминает командир танка лейтенант Александр Васильевич Боднарь. Некоторые стремились попасть в другие рода войск, но служили там, где пришлось, например, А.С. Бурцева направили в авиационное училище, но набор там уже был завершен, и призывников переправили в 1-е Саратовское танковое училище. «Я любил военное дело и хотел поступать в морское училище. Это была моя мечта. У них такая форма!» – вспоминает командир батальона капитан Василий Павлович Брюхов, успевший, до того как попасть в танковое училище, пройти подготовку в лыжном батальоне и «отбиться» от отправки в авиатехническое училище. Некоторые будущие танкисты уже обучались в военно-учебных заведениях совсем других родов войск, как Семен Львович Ария, но война нарушила их планы: «Я учился в Новосибирском институте военных инженеров транспорта. После ранения и контузии, полученных при бомбежке эшелона, я попал в батальон, готовивший механиков-водителей». Основная масса призывников шла туда, куда направляли.

Довоенная программа обучения танкистов достаточно сильно отличалась от той, которая предлагалась курсантам военного времени. Кадровый командир-танкист обучался два года. Он изучал все виды танков, состоявших на вооружении РККА. Его учили водить танк, стрелять из его огневых средств и, разумеется, давали знания по тактике танкового боя. Фактически из танкового училища выходил специалист широкого профиля – командир боевой машины, спо-

собный выполнять обязанности любого члена экипажа своего танка и обеспечивать его техническое обслуживание. По воспоминаниям кадрового танкиста А.В. Боднаря, «практики было достаточно, чтобы владеть танком БТ. Очень подробно мы изучали материальную часть. Двигатель М-17 очень сложный, но мы его знали до последнего винтика. Пушку, пулемет – все это разбирали и собирали». Знания и навыки, полученные в училище, позволяли ему без труда овладеть сначала КВ, а затем и Т-34.

Танкисты, призванные в армию в ходе войны, не имели много времени на подготовку. Войска требовали постоянного пополнения. Поэтому курс обучения сократили до шести месяцев, а программу урезали до минимума: «Училище я закончил, три снаряда стрельнул и диск пулеметный... Было какое-то вождение, азы – трогаться, по прямой водить», – вспоминает В.П. Брюхов. В 1-м Саратовском танковом училище, которое закончили А.С. Бурцев и Н.Я. Железнов, дела обстояли лучше – курсанты обучались сначала на английских танках «Матильда» и канадских «Валентайнах», а затем на Т-34. Оба они утверждают, что практики было достаточно. Командир танка лейтенант Николай Евдокимович Глухов, который, как и младший лейтенант Арсентий Константинович Родькин и А.В. Боднарь, обучался в Ульяновском танковом училище, отмечает, что курсанты сразу обучались на современной технике и обучение было качественным: «Нам все пригодилось в боях. И знание оружия, и зна-

ние техники: двигателя, пушки, пулемета». Бытовые условия в училищах также различались. В соответствии с приказом НКО СССР № 312 от 22.09.41 г. для курсантов всех военных училищ Сухопутных и Воздушных Сил Красной Армии вводилась 9-я норма питания, по своей калорийности близкая к фронтовой. Однако, если учившийся в эвакуированном в Черчик 1-м Харьковском танковом училище командир танка лейтенант Георгий Николаевич Кривов говорит, что «кормили хорошо. Каша с мясом, сливочное масло на завтрак», то учившийся в одно время с ним в эвакуированном Сталинградском училище В.П. Брюхов вспоминает, что их кормили так плохо, что «даже заключенных так не кормят». По-видимому, далеко не всегда была возможность выполнить упомянутый приказ.

По окончании обучения выпускники сдавали экзамены приемной комиссии. По результатам этих экзаменов до 1943 года присваивались звания «лейтенант» – сдавшим экзамены на «хорошо» и «отлично» – или «младший лейтенант» – сдавшим экзамены на «удовлетворительно». С лета 1943 года всем выпускникам стали присваивать звания «младший лейтенант». Кроме этого, комиссия проводила аттестацию, по результатам которой выпускника могли назначить командиром взвода или командиром линейного танка.

Новоиспеченные командиры маршевыми подразделениями отправлялись на танковые заводы, где их уже ждали подготовленные в учебных батальонах учебных полков члены

экипажа.

Их подготовка длилась от трех месяцев – для механиков-водителей до одного месяца – для радистов и заряжающих. Вспоминает механик-водитель сержант С.Л. Ария: «Нас обучали вождению, связи с командиром, устройству, обслуживанию двигателя. Заставляли преодолевать препятствия, менять трак (это была очень тяжелая операция – ремонт гусеницы). В эти два или три месяца, что длилось обучение, мы участвовали и в сборке танков на главном конвейере завода». Попавший в батальон, готовивший стрелков-радистов, Петр Ильич Кириченко говорит: «После авиационных радиостанций и скорострельных пулеметов, которые я изучал в школе стрелков-бомбардиров, изучение танковой радиостанции и пулемета ДТ было пустяком». Действительно, через месяц обучения в звании «старший сержант» он уже ехал на фронт в составе экипажа. Надо сказать, что участие членов экипажа в сборке танков было очень распространенным явлением. Практически все опрошенные ветераны в период нахождения на заводе помогали рабочим в сборке танков. Связано это прежде всего с нехваткой рабочих рук на самих заводах, а также с возможностью для молодых командиров получить талон на бесплатный обед.

Если «зеленые» лейтенанты довольствовались тем экипажем, который им предоставило начальство, то командиры постарше с фронтовым опытом старались подобрать себе в экипаж таких же, как и они, опытных танкистов. Вспоминает

Г.Н. Кривов: «Некоторые офицеры, которые были немножко постарше, подбирали себе экипажи, но мы этого не делали». Забегая вперед, следует отметить, что на фронте ситуация была примерно такой же. «Командир танка, командир взвода не может подбирать себе экипаж. Командир роты уже может, а командир батальона всегда подбирает из тех, с кем раньше воевал», – вспоминает В.П. Брюхов. Характерным тому примером может служить экипаж танка командира батальона, в котором все его члены были отмечены правительственными наградами и которым пришлось командовать А.М. Фадину: «Экипаж жил отдельно и не якшался с другими тридцатью экипажами».

Некоторое время перед отправкой уходило на «притирание» членов экипажа друг к другу и на «сколачивание» боевых подразделений. Собранные на заводе танки проходили пятидесятикилометровый марш, на полигоне проводились учебные стрельбы и тактические занятия. Для экипажа А.М. Фадина сколачивание закончилось следующим образом: «Мы получили на заводе новехонькие танки. Маршем прошли на них на наш полигон. Быстро развернулись в боевой порядок и осуществили атаку с ходу с боевой стрельбой. В районе сбора привели себя в порядок и, вытянувшись в походную колонну, начали движение к железнодорожному вокзалу на погрузку для следования на фронт. А экипаж В.П. Брюхова перед отправкой сделал всего три выстрела из пушки и расстрелял один пулеметный диск. Но бывало и так:

«Нам говорили: «Вот ваш танк. Его соберут у вас на глазах». Ничего подобного. Наш танк не успели собрать, а уже был готов эшелон. Заполнили формуляры, получили часы, ножик перочинный, платочек шелковый для фильтрации горючего и поехали на фронт», – рассказывает Г.Н. Кривов.

Часто бывало, что по прибытии в действующую армию сколоченные экипажи распадались еще до того, как попадали в первый бой. В частях, куда прибывало пополнение, сохранялся костяк опытных танкистов. Они заменяли на прибывших танках «зеленых» командиров и механиков-водителей, которых могли направить в резерв батальона или обратно на завод за танком, как это произошло с Ю.М. Поляновским. А.М. Фадин, аттестованный на командира танкового взвода, не потерял свой экипаж, но по прибытии на фронт стал командиром линейного танка.

Все опрошенные танкисты подтверждают тот факт, что «экипаж машины боевой» на фронте не являлся стабильной структурой. С одной стороны, высокие потери среди личного состава и техники, особенно в наступлении, приводили к быстрой смене членов экипажа, с другой – вышестоящее начальство не сильно заботилось о сохранении экипажа как боевой единицы. Даже у весьма удачливого В.П. Брюхова за два года войны сменилось не менее десяти экипажей. Вероятно, поэтому особой дружбы между танкистами не возникало. Хотя товарищеские отношения, конечно, были. «В танке у всех одинаковая задача – выжить и уничтожить против-

ника. Поэтому очень важна сплоченность экипажа. Необходимо, чтобы наводчик стрелял метко и быстро, заряжающий быстро заряжал, а механик-водитель маневрировал на поле боя. Такая слаженность экипажа всегда приводит к положительным результатам», – утверждает А.С. Бурцев. Бывали и исключения, например, экипаж командира роты старшего лейтенанта Аркадия Васильевича Марьевского, прошедший вместе со своим командиром всю войну.

Возвращаясь к вопросу об исполнении приказа НКО о комплектации танков младшим и средним командным составом, трудно сказать, существовала ли какая-то система в присвоении членам экипажа воинских званий. Командир танка, как правило, имел звание лейтенанта или младшего лейтенанта. В экипаже А.М. Фадина механик-водитель имел звание старшего сержанта, а башнер и радист – младших сержантов. Стрелку-радисту старшему сержанту П.И. Кириченко при выпуске из учебного полка присвоили звание старшего сержанта. В принципе у любого члена экипажа были шансы «выслужиться» до офицерских чинов и стать командиром танка или даже занимать более высокую должность. Так произошло, например, с П.И. Кириченко, который к концу войны, отучившись в училище, стал старшим техником, командиром ремонтной «летучки». Достаточно распространенной была практика, при которой наиболее опытных танкистов, особенно механиков-водителей, переподготавливали на должность командиров танков и присваивали им зва-

ние лейтенанта или младшего лейтенанта. Впрочем, особенно в начале войны, бывало, танком командовали сержанты или старшины, как, например, А.В. Марьевский. Четкая система соответствия звания штатной должности в Красной Армии существовала только на бумаге, в отличие от армии США или вермахта.

Прибыв на фронт, все танкисты, невзирая на чины, включались в работу по обслуживанию танка. «Танк мы сами обслуживали – заправляли, боеприпасы загружали, ремонтировали. Я когда командиром батальона стал, все равно работал вместе с членами своего экипажа», – вспоминает В.П. Брюхов. Ему вторит А.К. Родькин: «Мы не считались: командир – не командир, офицер – не офицер. В бою – да, я командир, а гусеницу тянуть или пушку чистить – я такой же член экипажа, как и все. А стоять и покуривать, когда другие работают, я считал, просто неприлично. Да и другие командиры тоже». Однообразная работа по заправке топливом, маслом и погрузке боекомплекта на какое-то время уравнивала всех членов экипажа. Таким же однообразным и равномерно ложившимся на плечи танкистов делом было окапывание танка. Вспоминает А.М. Фадин: «За одну ночь мы, попарно сменяя друг друга, двумя лопатами вырыли окоп, выбросив до 30 кубометров грунта!»

Совместный труд и ощущение взаимозависимости на поле боя исключали проявление какой-либо дедовщины в современном понимании этого слова. Вспоминает П.И. Кири-

ченко: «Механик-водитель, который был старше нас, даже старше командира машины, был для нас как бы «дядькой» и пользовался непререкаемым авторитетом, поскольку уже служил в армии, знал все ее мудрости и хитрости. Он нас опекал. Не гонял, как салаг, заставляя работать, наоборот, старался нам во всем помочь». Вообще роль старших и более опытных товарищей на фронте была очень велика. Кто, как не они, подскажет, что надо снять пружины с защелок люков, чтобы можно было выскочить из горящего танка, даже если ты ранен, кто, как не они, посоветует подчистить фишку ТПУ⁶, чтобы она легко выскакивала из гнезда, когда нужно быстро покинуть танк, кто, как не они, поможет справиться с волнением перед атакой.

Интересно, но, видимо, в силу своей тогдашней молодости опрошенные ветераны говорят, что страха смерти не испытывали. «Там об этом не думаешь. В душе, конечно, темно, но не боязнь, а скорее волнение. Как только сел в танк, тут все забываешь», – вспоминает А.М. Фадин. Его поддерживает А.С. Бурцев: «На фронте угнетающего страха я не испытывал. Боязно было, но страха не было», а Г.Н. Кривов добавляет: «Я не хотел смерти и не думал о ней, но я видел в эшелоне, шедшем на фронт, многих, кто переживал и страдал, – они первыми погибали». В бою, по словам практически всех ветеранов, происходило как бы отключение сознания, которое каждый из выживших танкистов опи-

⁶ Танковое переговорное устройство.

сывает по разному. «Ты уже не человек и по-человечески ни рассуждать, ни мыслить уже не можешь. Может быть, это то и спасало...» – вспоминает Н.Я. Железнов. П.В. Брюхов говорит: «Когда подобьют, выскочишь из горящего танка, тут немножко страшно. А в танке некогда бояться – ты занят делом». Очень интересно описание, данное Г.Н. Кривовым, того, как танкисты подавляли страх перед боем: «В последних боях я командовал танком ротного. Ребята его были. Один молчаливый, ни слова не скажет, второй жрать хочет. Нашли пасеку, вот он хлеб с медом наворачивает. У меня просто нервное возбуждение – на месте не сидится. Ротный сопит, шмыгает». Конечно, были и другие страхи, кроме страха смерти. Боялись быть искалеченными, ранеными. Боялись пропасть без вести и попасть в плен.

Далеко не всем удавалось справиться со страхом. Некоторые ветераны описывают случаи самовольного покидания экипажем танка еще до его подбития. «Это стало встречаться под конец войны. Допустим, идет бой. Экипаж выскочит, а танк пускает под горку, он идет вниз, там его подбивают. С наблюдательных пунктов это видно. Меры принимались, конечно, к этим экипажам», – вспоминает Анатолий Павлович Швобиг, бывший заместителем командира бригады по технической части в 12-м гвардейском танковом корпусе. Об этом же говорит и Евгений Иванович Бессонов, столкнувшийся с этим явлением в Орловской наступательной операции: «Танки были подбиты, и подбиты по вине экипажей,

которые покинули танки заранее, а танки продолжали движение на противника без них». Однако нельзя сказать, что это было широко распространено, поскольку остальные ветераны не сталкивались с подобными случаями. Очень редко, но встречались случаи специального выведения танка из строя. Один из таких примеров можно найти в воспоминаниях В.П. Брюхова. Мог механик-водитель подставить противоположный от него борт под огонь немецких орудий. Однако если таких «умельцев» выявлял СМЕРШ, то незамедлительно следовало жестокое наказание: «Между Витебском и Полоцком у нас расстреляли троих механиков-водителей. Подставили бортом машины, но СМЕРШ не обманешь», – вспоминает В.А. Марьевский.

Интересно, что многие ветераны сталкивались с фактами предчувствия людьми своей близкой смерти: «Танк моего товарища Шульгина разнесло прямым попаданием тяжелого снаряда, видимо выпущенного из морского орудия. Он был постарше нас и предчувствовал свою гибель. Обычно он был веселым, острил, а за два дня до этого в себя ушел. Не разговаривал ни с кем. Отключился». С подобными случаями встречались и П.И. Кириченко, и Н.Е. Глухов, а С.Л. Ария вспоминает сослуживца, который, предчувствуя грозящую опасность, несколько раз спасал его от смерти. В то же время следует отметить, что среди опрошенных не было суеверных людей, веривших в приметы. Вот как описывает ситуацию на фронте В.П. Брюхов: «Некоторые за несколько дней перед

боем не брились. Некоторые считали, что нужно обязательно сменить белье, а некоторые, наоборот, – не переодеваться. В этом комбинезоне он цел остался, он его и хранит. А как эти приметы появлялись? Молодое пополнение приходит, в два-три боя сходили – половины нет. Приметы им не нужны. А кто выжил, он что-то запомнил: «Ага, я вот оделся. Не побрился, как обычно» – и начинает эту примету культивировать. Ну, а уж если второй раз подтвердилась – все, это уже вера».

На вопрос о вере в бога ветераны отвечали по-разному. Для молодежи того времени были характерны атеизм и вера в собственные силы, знания, умения и навыки. «Я верил, что меня не убьют» – так выразилось большинство опрошенных ветеранов. Тем не менее «у некоторых были крестики, но тогда это было не модно, и их старались прятать даже те, кто имел. Мы же были атеисты. Были и верующие, но сколько у меня было людей, чтобы кто-то молился – не помню», – вспоминает В.П. Брюхов. Из опрошенных танкистов только А.М. Фадин подтвердил, что во время войны верил в бога: «На фронте нельзя было открыто молиться. Я не молился, но в душе веру держал». Вероятно, многие солдаты, попадавшие в тяжелейшие ситуации, приходили к вере в бога, как это произошло с А.В. Боднарем в описываемой им в воспоминаниях безвыходной ситуации.

В бою все страхи и предчувствия уходили на второй план, заслоняемые двумя главными желаниями – выжить и побе-

дить. Именно на их выполнение в бою направлена работа всего экипажа, у каждого члена которого есть свои обязанности и сектор ответственности.

«Наводчик все время должен держать пушку по ходу танка, наблюдать в прицел, докладывать, что он видит. Заряжающий должен смотреть вперед и направо и сообщать экипажу, стрелок-радист смотрит вперед и вправо. Механик следит за дорогой, чтобы предупредить наводчика о впадинах, не зацепить пушкой землю. Командир в основном концентрирует внимание налево и вперед», – рассказывает А.С. Бурцев.

Очень много зависело от искусства двух человек – механика-водителя и командира орудия или впоследствии наводчика. В.П. Брюхов вспоминает: «Очень большое значение имеет опыт механика. Если механик опытный, ему не нужно подсказывать. Он сам тебе условия создаст, на площадку выйдет, чтобы ты мог поразить цель, сам за укрытие спрячется. Некоторые механики даже так говорили: «Я никогда не погибну, потому что я поставлю танк так, чтобы болванка ударила не там, где я сижу». Я им верю». ГН. Кривов вообще считает, что выжил в первых боях только благодаря искусству опытного механика-водителя.

А.В. Марьевский в отличие от остальных ветеранов ставит наводчика на второе место по значимости после командира танка: «Командир орудия важнее. Он мог остаться и за командира танка, и за командира взвода. Командир орудия –

это единица!» Тут следует отметить, что ветеран, единственный из опрошенных, утверждает, что, даже став командиром роты, а потом и батальона, он всегда сам садился за рычаги: «Если снаряд попал в башню, конечно, и командир орудия, и заряжающий гибли. Я потому и садился на место механика-водителя. Я еще когда механиком-водителем на Т-60, Т-70 воевал, я понял, в чем суть дела, как живым остаться».

К сожалению, в среднем огневая подготовка танкистов была слабая. «Наши танкисты стреляли очень плохо», – заявляет Евгений Иванович Бессонов, командир взвода танкового десанта 49-й механизированной бригады 6-го гвардейского мехкорпуса 4-й гвардейской танковой армии. Такие снайперы, как Н.Я. Железнов, А.М. Фадин, В.П. Брюхов, скорее являлись исключением, чем правилом.

Работа заряжающего в бою была простой, но очень напряженной: ему нужно было толкнуть требуемый снаряд в казенник пушки и выбросить гильзу через люк после ее экстрактирования. По утверждению В.П. Брюхова, заряжающим мог быть любой физически крепкий автоматчик – объяснить молодому человеку отличие в маркировке бронебойного и осколочнофугасного снаряда не составляло труда. Однако напряжение боя бывало иногда таким, что заряжающие падали в обморок, надышавшись пороховых газов. Кроме того, у них почти всегда были обожжены ладони, поскольку выбрасывать гильзы требовалось сразу после выстрела, чтобы они не дымили в боевом отделении.

Во многом «пассажиром» чувствовал себя во время боя стрелок-радист. «Обзор ограниченный, а сектор обстрела из этого пулемета был еще меньше», – вспоминает П.И. Кириченко. «У стрелка был лобовой пулемет, хотя через него ничего не было видно, он если стрелял, то только по указанию командира танка», – подтверждает Н.Я. Железнов. А Ю.М. Поляновский вспоминает такой случай: «Между собой договорились о том, что, еще не пройдя свою пехоту, начнем стрелять из пушки и башенного пулемета через голову пехоты, а лобовой пулемет нельзя использовать, потому что он бьет по своим. И вот мы начали стрелять, а радист в суматохе забыл, что я его предупреждал. Дал очередь практически по своим».

Не нужен он был и как связист. «Работали, как правило, на одной-двух волнах. Схема связи была простейшая, с ней справится любой член экипажа», – вспоминает П.И. Кириченко. В.П. Брюхов добавляет: «На Т-34-76 радист часто переключал с внутренней на внешнюю связь, но только когда командир слабо подготовлен. А если толковый командир, он никогда управление не отдавал – сам переключался, когда нужно».

Реальную помощь стрелок-радист оказывал механику-водителю на марше, помогая переключать четырехступенчатую коробку передач ранних Т-34. «Кроме того, поскольку руки у него заняты, я брал бумагу, сыпал туда самосад или махорку, заклеивал, раскуривал и вставлял ему в рот. Это

была тоже моя обязанность», – вспоминает П.И. Кириченко.

Не имея отдельного люка для экстренного покидания танка, радисты «гибли чаще всего. Они находятся в самом невыгодном положении. Слева механик его не пускает, сверху запряжающий или командир», говорит В.П. Брюхов. Не случайно на линейных танках Т-34-85, на которых воевал А.С. Бурцев, экипаж состоял из четырех человек. «У командира танка в экипаже нет стрелка-радиста. Пятый член экипажа появляется у командира взвода и выше вплоть до командира бригады».

Важным условием выживаемости экипажа на поле боя являлась его взаимозаменяемость. Командир танка получал в училище достаточную практику, для того чтобы заменить любого члена экипажа в случае ранения или его гибели. Сложнее дело обстояло с сержантским составом, получившим краткосрочную подготовку. Как утверждает С.Л. Ария, никакой взаимозаменяемости из-за краткости обучения не было: «Ну несколько раз я выстрелил из орудия». Необходимость взаимозаменяемости членов экипажа была осознана молоденькими лейтенантами. Н.Я. Железнов вспоминает: «При сколачивании экипажей я как командир взвода должен был позаботиться о том, чтобы члены экипажа танков могли друг друга заменять». П.И. Кириченко вспоминает, что тренироваться на взаимозаменяемость его экипаж начал стихийно – все прекрасно понимали, какое значение это будет иметь в бою.

Для многих танкистов бой заканчивался смертью или ранениями. Танк – желанная мишень для пехоты, артиллерии и авиации. Дорогу ему закрывают мины и заграждения. Даже короткая остановка для танка может оказаться смертельной. От неожиданного снаряда, мины или выстрела из фаустпатрона не были застрахованы самые лучшие и везучие танковые асы. Хотя чаще всего гибли новички... «В предместье Каменец-Подольского стояла зенитная батарея. Она сожгла два наших танка, экипажи которых полностью сгорели. Около одного танка лежали четыре сгоревших трупа. От взрослого человека остается человечек размером с ребенка. Головка маленькая, а лицо такого красновато-синевато-коричневого цвета», – вспоминает Н.Я. Железнов.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.