

АРТЕМ ДРАБКИН

Я ДРАЛСЯ НА



ВОЙНА. Я ПОМНЮ

Война. Я помню. Проект Артема Драбкина

Артем Драбкин
Я дрался на Т-34

«Яуза»

2020

УДК 82-311.6
ББК 84(2Рос)

Драбкин А. В.

Я дрался на Т-34 / А. В. Драбкин — «Яуза», 2020 — (Война. Я помню. Проект Артема Драбкина)

ISBN 978-5-00155-220-8

Книга создана на основе собранных записей и интервью с ветеранами-танкистами, воевавшими на самом массовом танке времен Отечественной войны — легендарной «тридцатьчетверке». Великие танковые сражения Второй мировой, ужасающие реалии боевых действий, а также повседневная жизнь бойцов, пронизанная горем и радостями, — все это отражено в воспоминаниях ветеранов, прошедших сквозь пекло войны. В формате PDF А4 сохранен издательский макет книги.

УДК 82-311.6
ББК 84(2Рос)

ISBN 978-5-00155-220-8

© Драбкин А. В., 2020
© Яуза, 2020

Содержание

От автора	6
Предисловие ко второму изданию	8
Алексей Исаев	11
Конец ознакомительного фрагмента.	25

Артем Владимирович Драбкин

Я дрался на Т-34

*Броня от солнца горяча,
И пыль похода на одежде.
Стянуть комбинезон с плеча —
И в тень, в траву, но только прежде*

*Проверь мотор и люк открой:
Пускай машина остывает.
Мы все перенесем с тобой —
Мы люди, а она стальная...*

С. Орлов

© Драбкин А.В., 2020

© ООО «Яуза-Каталог», 2019

От автора

«Это никогда не должно повториться!» – лозунг, провозглашенный после Победы, стал основой всей внутренней и внешней политики Советского Союза в послевоенный период. Выйдя победителем 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, познавшая 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 обработанных 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 важна для понимания людей, прошедших через ад войны, чем пунктуальность в количестве машин, участвовавших в операции, или точной дате события.

Попытка 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 мере 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. Сениявской «Психология войны в XX веке: исторический опыт России» и «1941–1945. Фронтовое поколение. Историко-психологическое исследование».

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 обеих 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. 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 проделали 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 момента 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 категорию 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 событий, 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 как часть работы по созданию коллекции интервью с ветеранами Великой Отечественной войны. Проект 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 2000 интервью, что, конечно, очень мало.

Артем Драбкин

Алексей Исаев 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 Бодняря 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, недоверие, готовность бросить мысленно или реально слабый образец вооружения приведет 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.



Танк Т-34 1941 года выпуска

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 большинстве 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-III с длиной ствола 60 калибров, которые по тригонометрическим расчетам должны были пробивать лоб Т-34, – в реальности рикошетили 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 и кумулятивные 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.

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 преимущества

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

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 проецировался 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 приходилось 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 над слоем солянки 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

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

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

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.

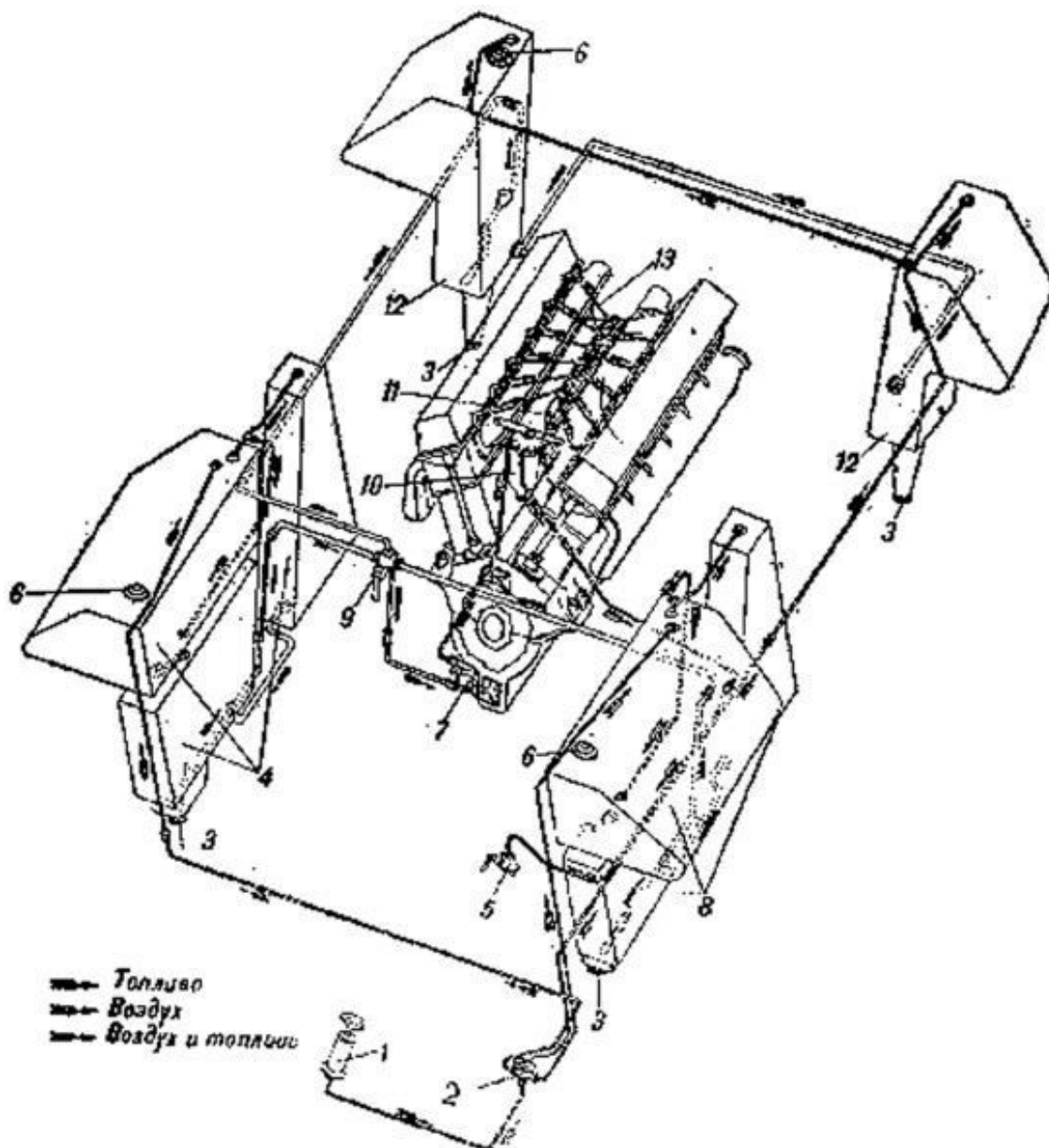


Схема питания двигателя топливом:

1 – воздушный насос; 2 – воздушный распределительный кран; 3 – сливная пробка; 4 – правые бортовые баки; 5 – сливной кран; 6 – заливная пробка; 7 – топливopодкачивающая помпа; 8 – левые бортовые баки; 9 – топливный распределительный кран; 10 – топливный фильтр; 11 – топливный насос; 12 – кормовые баки; 13 – топливопроводы высокого давления.

(Танк Т-34. Руководство Воениздат НКО М. 1944)

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.

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 наступает 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 Боднар; 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 приходилось 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 выпусков 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 осени 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 съемной 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 запирать 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.

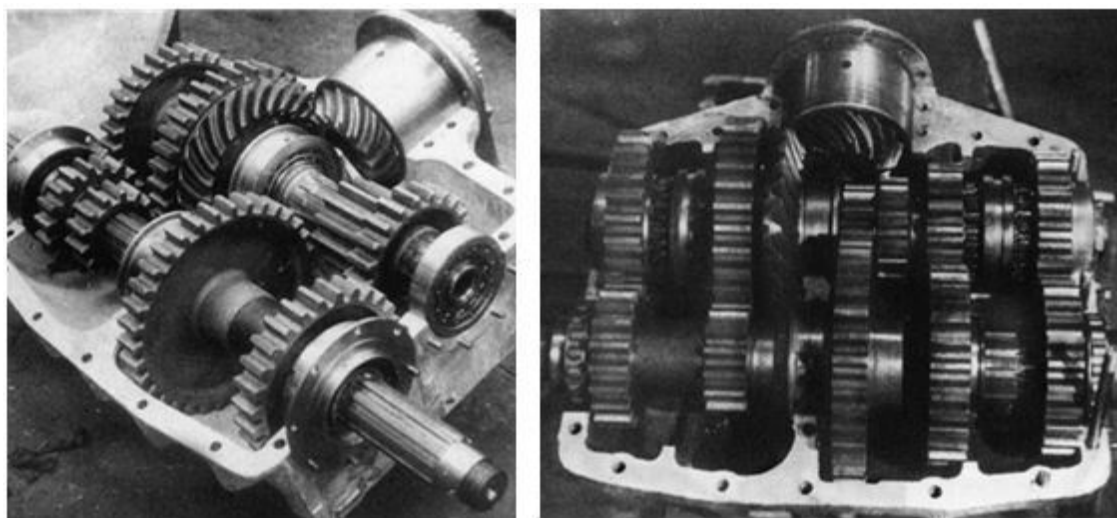
Повседневная служба экипажа «тридцатьчетверки» изобиловала ситуациями, когда на членов экипажа ложилась одинаковая нагрузка и каждый из них выполнял несложные, но однообразные операции, мало чем отличавшиеся от действий соседа, такие, как открытие окопа или заправка танка горючим и снарядами. Однако 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-III 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 навык 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. Постоянное 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 (слева) и пятиступенчатая (справа) 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. Боднарь, 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 при-

вести 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 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 последствиям. 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 цитированном 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 Железное. Даже подкалиберные снаряды к 76-мм пушке не давали преимуществ в дуэли подобного рода,

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.

поскольку пробивали только 90 мм гомогенной брони на дистанции 500 метров, в то время как лобовая броня Т-VI «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 можем 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 ее 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.М.) 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 осколочно-фугасных 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 осколочно-фугасными 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-34-76 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 цитированном 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 провоевали 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 отвратительного 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.)».



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 «пирожком» и одним большим люком.

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.

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. Боднар. 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. Боднар. 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 всегда держал люк открытым. Потому что те, кто их закрывал, те сгорели. 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 принципиаль-

ной 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. Разница 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.

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.