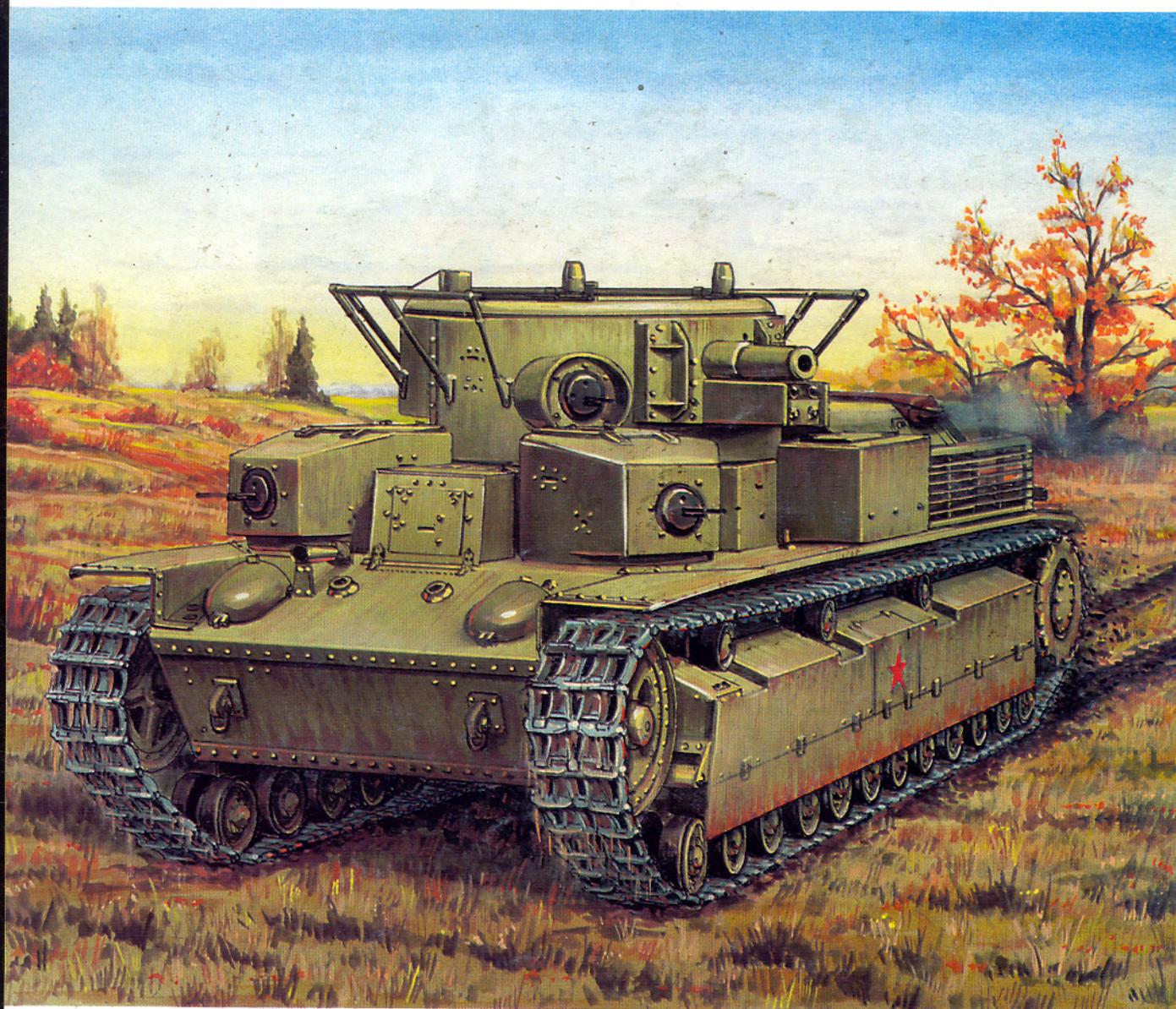


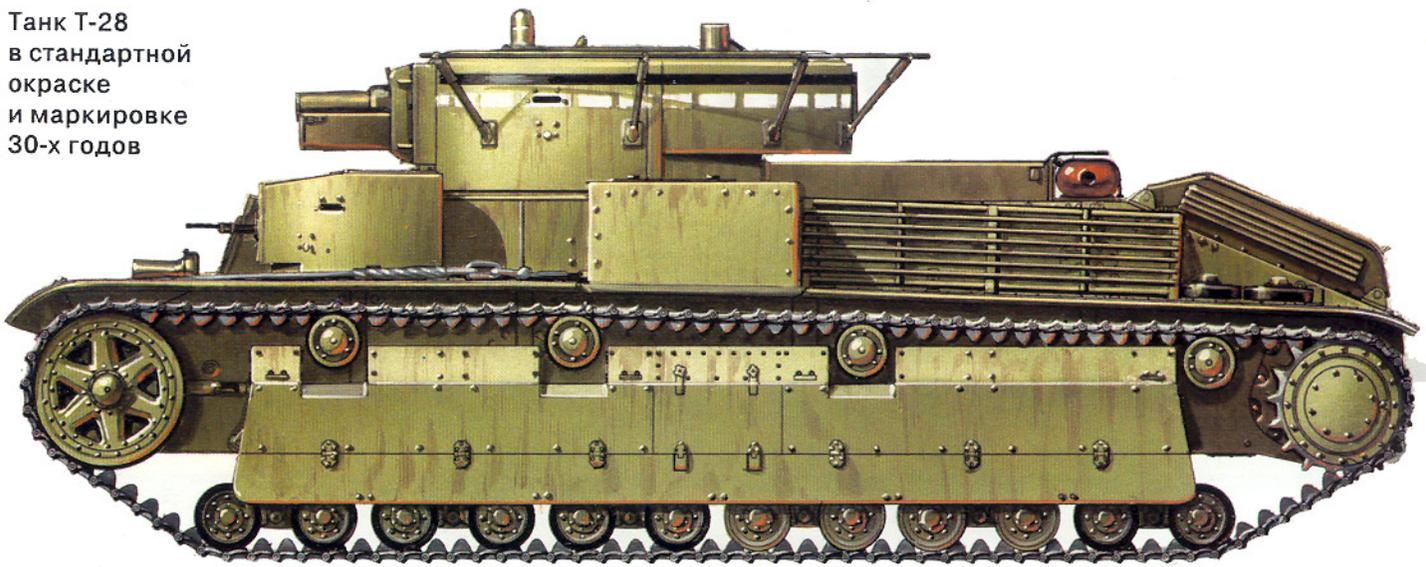
Средний танк Т-28



ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»



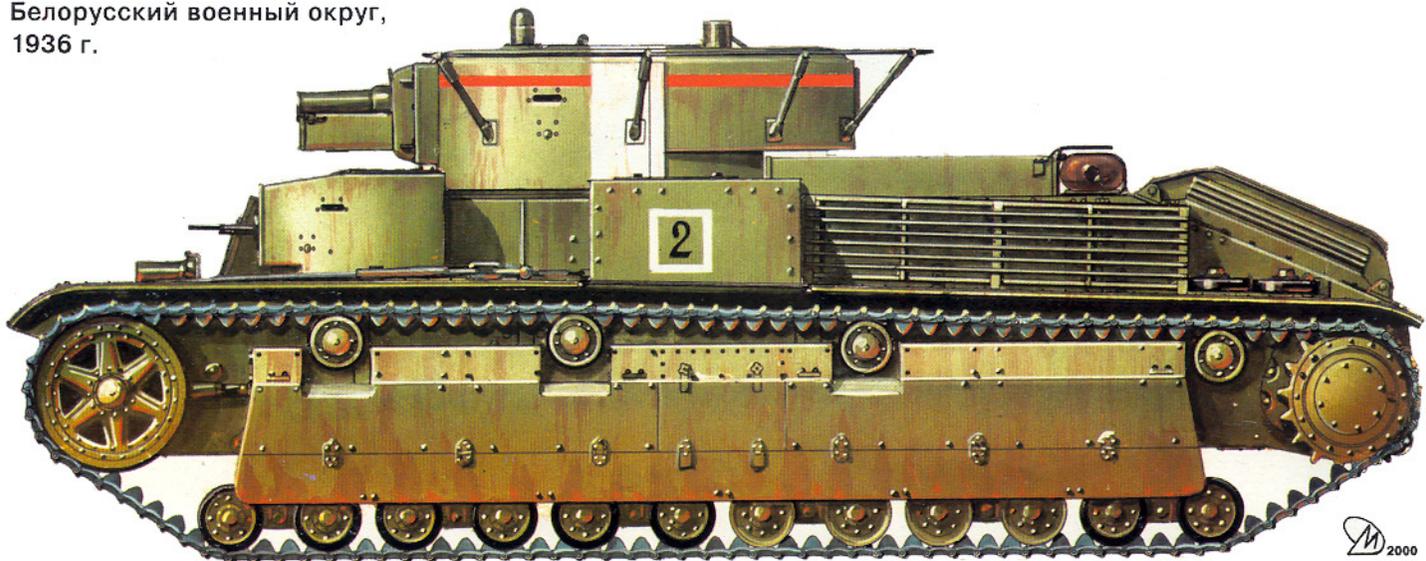
Танк Т-28
в стандартной
окраске
и маркировке
30-х годов



«Именной» танк Т-28
«Сталин».
Парад на Красной площади
7 ноября 1938 г.



Танк Т-28 со стандартной маркировкой
и опознавательной белой полосой,
наносившейся во время маневров.
Белорусский военный округ,
1936 г.



Приложение к журналу
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»

**М. Коломиец,
И. Мощанский**

Средний танк Т-28

№ 1(34) • 2001 г.

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ по печати.
Рег. свидательство № 013231 от 18 января 1995 г.

Издается с июля 1995 г.

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ — редакция журнала
«Моделист-конструктор» в форме АОЗТ

Главный редактор **А.С. РАГУЗИН**

Ответственный редактор **М.Б. БАРЯТИНСКИЙ**
Ведущий редактор **Л.А. СТОРЧЕВА**
Компьютерная верстка: **С.В. СОТНИКОВ**
Корректор **Г.Т. ПОЛИБИНА**

Обложка: 1-я, 2-я и 4-я стр. — рис. М. Дмитриева, 3-я стр. — фото М. Коломийца

✉ 125015, Москва, А-15, Новодмитровская ул., д.5а,
«Моделист-конструктор»
☎ 285-80-38, 285-27-57

Подп. к печ. 4.1.2001. Формат 60x90 1/8. Бумага офсетная № 1. Печать офсетная. Усл. печ. л. 4. Усл. кр.-отт. 10,5. Уч.-изд. л. 6,0. Тираж 4500 экз. Заказ 2559.

Чеховский полиграфический комбинат
Адрес: 142300, г. Чехов Московской обл., ул. Полиграфистов, 1.

Перепечатка в любом виде, полностью или частями, запрещена.

ВНИМАНИЮ НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ!

Если вы по каким-либо причинам не смогли оформить подписку на журнал «БРОНЕКОЛЛЕКЦИЯ» или сделали это слишком поздно, то пропущенные номера можно приобрести в редакции. Для этого нужно отправить письменную заявку по адресу:

125015, Москва, А-15, Новодмитровская ул., 5а, редакция журнала «Моделист-конструктор».

По ее получении за вами будет зарезервирован нужный номер и сообщена его стоимость с учетом почтовых расходов. Не забудьте прислать и пустой конверт с обратным адресом — это ускорит получение ответа.

**Наш индекс по каталогу
ЦРПА «Роспечать» — 73160.**

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

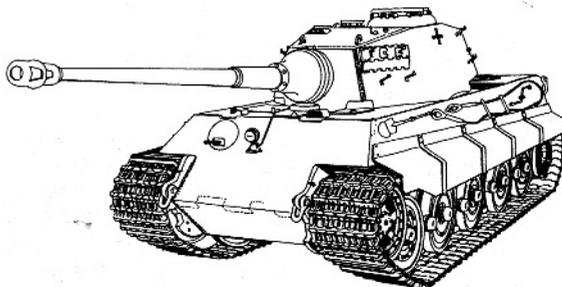
1. Материалы Российского государственного военного архива, Центрального архива Министерства обороны и Российского государственного архива экономики.
2. Жуков Ю.А. Люди сороковых годов. — М., «Советская Россия», 1975 г.
3. Материальная часть, вождение, уход и регулировка танка Т-28. — Москва — Ленинград, Издательство НКО СССР, 1935.
4. Попов Н.С., Ашик М.В., Бах И.В. и др. Конструктор боевых машин. — Л., Лениздат, 1988.
5. Попов Н.С., Петров В.И., Попов А.Н., Ашик М.В. Без тайн и секретов. — СПб, ИТЦ «Прана», 1996.
6. Сборник боевых документов Великой Отечественной войны, выпуски 33, 38, 39. — М., Воениздат, 1959.

*Чертежи, схемы и рисунки выполнены В. Мальгиновым,
П. Шиткиным и М. Барятинским*

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АБТУ — Автобронетанковое управление; БВО — Белорусский военный округ; БТКУКС — Бронетанковые курсы усовершенствования командного состава; БТУ — бронетанковое училище; ВАММ — Военная академия механизации и моторизации; ВОАО — Всесоюзное орудийно-арсенальное объединение; ЛВО — Ленинградский военный округ; лтбр — легкотанковая бригада; мк — механизированный корпус; мсд — мотострелковая дивизия; НАТИ — Научный автотракторный институт; НТК — Научно-технический комитет; отб — отдельный танковый батальон; ПТО — противотанковое орудие; сд — стрелковая дивизия; ск — стрелковый корпус; СНК — Совет Народных Комиссаров; СПАМ — сборный пункт аварийных машин; тб — танковый батальон; тбр — танковая бригада; тд — танковая дивизия; ттбр — тяжелая танковая бригада; УММ — Управление механизации и моторизации.

**Следующий номер «Бронекolleкции»:
монография
«Тяжелый танк «Королевский тигр»**





ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

В конце 20-х годов наиболее активно танкостроение развивалось в трех странах — в Великобритании, Германии и Франции. При этом английские фирмы вели работы широким фронтом, активно освещая и рекламируя их в печати. Расчет делался прежде всего на возможные заграничные заказы — потребности собственной армии в танках были в то время весьма скромными. В Германии, которой Версальским мирным договором запрещалось иметь бронетанковую технику, разработки в этой области носили секретный характер. Франция пошла третьим путем и, имея самый большой на тот момент танковый парк в мире, новых машин практически не создавала, а ограничилась попытками модернизации своих многочисленных «Рено» FT17.

В 1926 году британская фирма «Виккерс» начала разработку нового танка. Он должен был заменить в войсках танки Mk I

и Mk II, принятые на вооружение в 1924 — 1925 годах и имевшие массу недостатков. При конструировании фирме предоставлялась большая свобода. Основные требования Военного департамента сводились к следующему: усиление вооружения, по сравнению с предшественниками, и масса не более 15,5 т — что давало возможность использовать стандартный армейский понтонный мост грузоподъемностью 16 т. Первый проект танка с тремя пулеметными и одной пушечной башнями, получивший обозначение А6, был военными отвергнут — он не укладывался в ограничение по массе. В ходе переработки чертежей число башен сократилось до трех, и в 1927 году фирма «Виккерс» изготовила два прототипа, получивших обозначения А6Е1 и А6Е2. Внешне обе машины были очень похожи и отличались лишь типом трансмиссии. На А6Е1 стояла обычная четырехскорост-

ная коробка передач Armstrong-Siddley, а на А6Е2 — швейцарская коробка Winterthur/SLM. В качестве силовой установки на обоих танках использовался 180-сильный карбюраторный двигатель Armstrong-Siddley V8 с воздушным охлаждением. Вооружение размещалось в трех башнях: большой (47-мм пушка и 7,71-мм пулемет) и двух малых (по два 7,71-мм пулемета в каждой). Экипаж состоял из шести человек. Бронирование 9 — 14 мм. Масса 16 т (впоследствии эти танки стали широко известны как «шестнадцатитонники», или «Виккерс» 16-тонный). Испытания, проведенные в конце 1927 года на полигоне в Фарнборо, показали, что машины развивают максимальную

Экранированные танки Т-28 проходят по Красной площади. Москва, 7 ноября 1940 года

скорость до 40 км/ч, однако их подвеска, во многом заимствованная у танков Mk I и Mk II, оказалась неудачной.

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

Информация о танках А6 часто мелькала на страницах периодической печати конца 20-х годов. Многие военные газеты и журналы называли их «классическими образцами современного среднего танка», а также «машинами, воплотившими в себе современное состояние среднего танкостроения». К «шестнадцатитонникам» проявили интерес многие страны, в том числе СССР, Япония, Германия и Польша. Однако в армейских кругах самой Англии машину встретили без особого энтузиазма.

В 1930 году, когда еще полным ходом шли испытания А6, Военный департамент заказал фирме «Виккерс» три танка. В целом похожие на А6Е1, они отличались измененной формой большой башни, получившей развитую кормовую нишу для размещения радиостанции и командирскую башенку конструкции Бишопа; малыми пулеметными башенками, сдвинутыми вперед, и измененной конструкцией крышки люка механика-водителя. Ряд улучшений внесли и во внутреннее устройство танка. Изготовленные к 1933 году, эти машины, получившие индексы Mk IIIЕ1, Mk IIIЕ2 и Mk IIIЕ3, были переданы в 1-ю бронетанковую бригаду, в составе которой эксплуатировались до конца 30-х годов.

Почти одновременно с разработкой «шестнадцатитонника» в Великобритании трем немецким фирмам — «Крупп», «Рейнметалл» и «Даймлер-Бенц» — командование рейхсвера выдало задание на проектирование среднего танка. По уже упомянутой причине во всех документах оно именовалось как разработка «большого трактора для сельского хозяйства» (Großtraktor). К 1930 году было построено шесть опытных образцов, по два каждой фирмой.

По компоновке и внешнему виду все машины оказались похожими: вооружение располагалось в двух башнях, ходовую часть закрывал броневой экран. Тем не менее, различия были весьма существенными: на «гросстракторах» стояли разных типов двигатели (250-сильный BMW или 255-сильный Daimler) и трансмиссии, подвески, установки вооружения; имелись

Прототип танка Т-28 на заводских испытаниях. Июль 1932 года. Хорошо видно, что в главной башне установлена 37-мм пушка Б-3

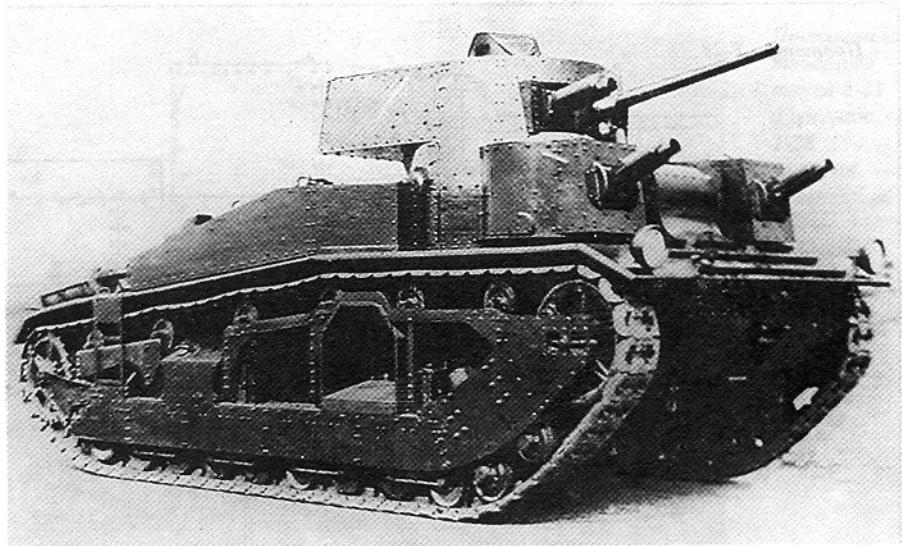


Фото из коллекции М. Барятинского

отличия и во внутреннем оборудовании. Прототипы фирмы «Даймлер-Бенц» были легче — 15 т против 19 т у крупновских и рейнметалловских, кроме того, они могли плавать. Эти танки в рамках секретного договора о военно-техническом сотрудничестве между Советским Союзом и Германией доставили в СССР*. В 1929 — 1932 годах они проходили испытания под Казанью в танковой школе КАМА, созданной и оборудованной с помощью немецкой стороны. Там же была организована специальная техническая комиссия — ТЕКО — для обмена научно-технической информацией. Советские инженеры и конструкторы смогли ознакомиться с чертежами «гросстркторов» всех трех фирм, а также с результатами их испытаний, проведенных под Казанью. В 1933 году все шесть немецких машин вернулись в Германию. Двумя годами позже одну из них установили в качестве памятника у штаба вновь сформированной 1-й танковой дивизии

вермахта, остальные пять отправили в утиль.

В 1930 году в Великобританию прибыла советская закупочная комиссия во главе с начальником УММ РККА И.А.Халепским (его заместителем был инженер С.А.Гинзбург, впоследствии известный конструктор). В ее задачи входило приобретение наиболее современных образцов бронетанковой техники и отправка их в СССР для изучения и использования при организации собственного серийного производства.

Во время посещения заводов фирмы «Виккерс», с которой были заключены контракты на поставку в Советский Союз партий легких и средних танков, а также танкеток, советские специалисты увидели и проходивший испытания А6. Эта машина очень заинтересовала членов закупочной комиссии. В июне 1930 года прошли переговоры о ее приобретении. Нашим представителям было заявлено, что фирма «готова построить для правительства СССР 16-ти тонный танк по спецификации, разработанной ею самой (продажа готового образца не может быть

*Дьяков Ю.Л., Бушуева Т.С. Фашистский меч ковался в СССР. — М., «Советская Россия», 1992.

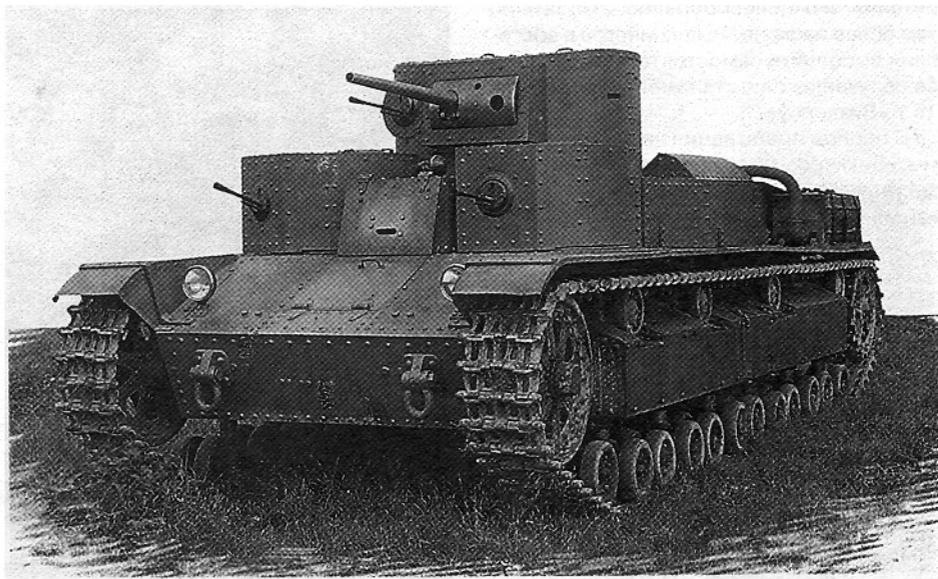
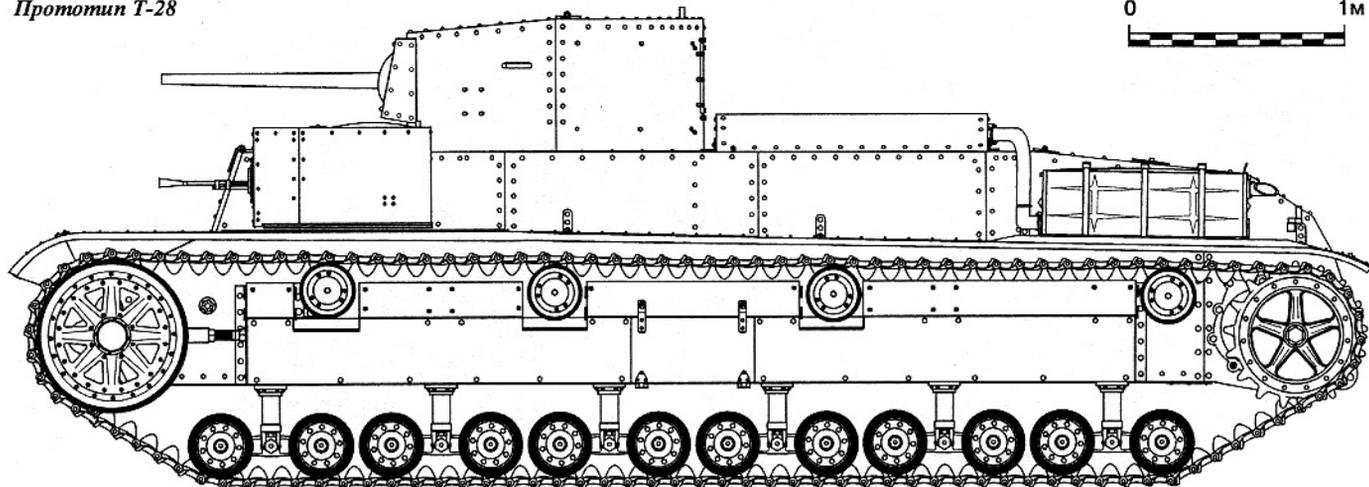


Фото из коллекции М. Коломийца



осуществлена ввиду его секретности), на следующих условиях:

— платеж 20 000 фунтов стерлингов как контрибуция за ознакомление с конструкцией и развитием танков этого типа;

— заказ 10 танков, которые будут изготовлены в Англии по цене 16 000 фунтов за танк без вооружения;

— дальнейший заказ у фирмы «Виккерс» танкеток «Карден-Ллойд» Mk VI и танков «Виккерс» 6-ти тонный*.

Естественно, такое предложение ни в коей мере не могло устроить советскую сторону. Получив отчет о результатах этих переговоров, заместитель председателя Реввоенсовета СССР М.Н.Тухачевский докладывал председателю Комиссии обороны СССР В.М.Молотову: «Предложение фирмы является для нас неприемлемым как с технической точки зрения, так и с коммерческой (20 000 фунтов это примерно 200 000 рублей золотом)... В случае несогласия фирмы «Виккерс» продать нам 16 т танк уже существующего типа без принудительного ассортимента в виде заказа на танкетки и 6 т танки от приобретения его целесообразно отказаться, тем более наша промышленность в состоянии выполнить самостоятельно на основе полученного опыта машину, подобную 16 т «Виккерсу».

В период пребывания на заводах фирмы «Виккерс» представители советской закупочной комиссии старались собрать как можно больше сведений о новом тан-

ке. После возвращения в СССР вся полученная информация была обобщена, и 2 декабря 1930 года Гинзбург сделал подробное сообщение руководству УММ РККА. Любопытная деталь: по словам Гинзбурга, «сведения от английских испытателей были получены лишь после того, как англичанам было заявлено, что советские представители уже купили «Виккерс» 16-ти тонный и теперь ждут его получения»; в заключение он отметил: «Считаю, что эта машина представляет максимальный интерес для Красной Армии как лучший современный тип маневренного среднего танка».

На основании этой оценки Халепский поручил провести эскизное проектирование 16-тонного танка факультету моторизации и механизации Военно-технической академии им.Ф.Дзержинского и одновременно созданному 28 января 1931 года танко-тракторному конструкторскому бюро ВОАО под руководством Гинзбурга.

В июле 1931 года оба проекта были готовы. Вариант «дзержинцев» в отличие от «Виккерса» имел более мощный двигатель (предполагалось установить М5) и ходовую часть с тремя тележками от танка Т-26, что, по мнению проектировщиков, должно было облегчить серийное производство. КБ ВОАО представило проект танка под индексом Т-28. Его основными разработчиками стали начальник КБ С.Гинзбург, заместитель начальника В.Заславский и инженеры-конструкторы О.Иванов и А.Гаккель. В пояснительной записке к Т-28 говорилось: «В основу проекта положены следующие тактико-технические требования:

1. Спроектировать танк среднего веса — 16 000 кг — с большим радиусом действия для мехсоединений.

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

3. В основу общего расположения аг-



Начальник СКБ-2 в 1934 — 1937 годах главный конструктор Т-28 О.М.Иванов (третий справа в первом ряду) в группе выпускников Ленинградского машиностроительного института. 29 апреля 1934 года

*Стиль и орфография в цитируемых здесь и далее документах оставлены без изменений.

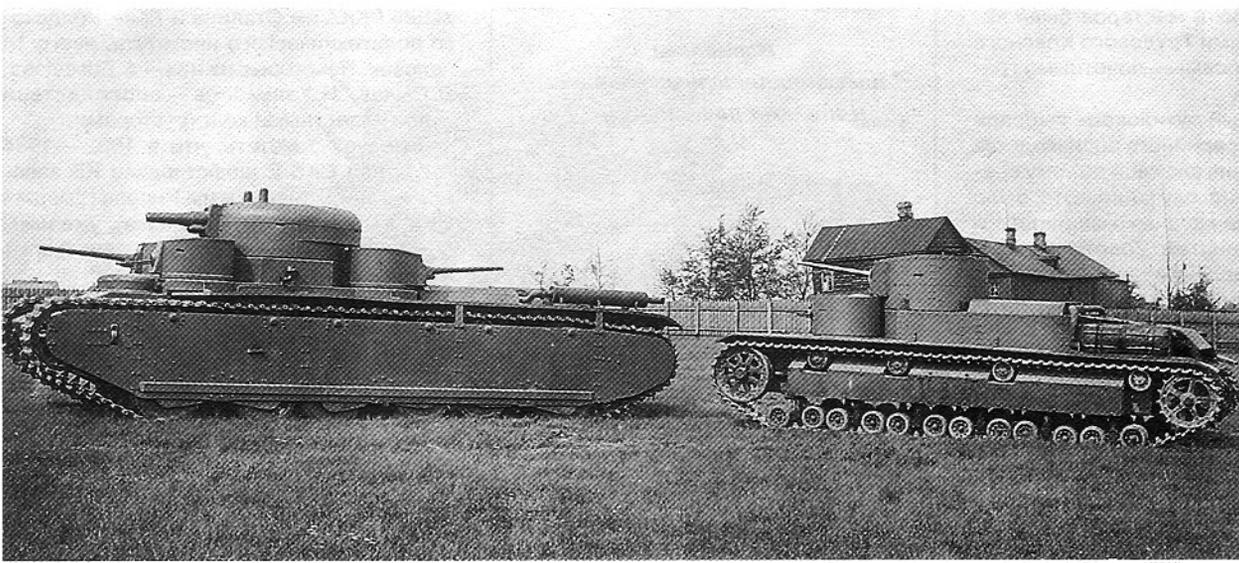


Фото из коллекции М. Коломийца

регатов положена конструкция 16-тонного танка «Виккерс».

Исходя из расчетов, в танке предполагается установить мотор М5 в 400 л.с. с теми же доделками, что и для БТ, коробку скоростей по типу Т-26 и бортовые фрикционы конструкции Кристи. Движитель по компоновке типа 16-тонного «Виккерса», гусеничная цепь по типу Т-26 с шириной, доведенной до 380 мм. Нижняя подвеска спроектирована в основном по типу танка фирмы «Крупп» в ТЕКО и состоит из следующих частей: гусеничной рамы (коробки), приклепанной к бортовой броне корпуса со съемной стенкой, открывающейся в виде трех дверец. Внутри этой коробки монтируются вся нижняя подвеска и ящик для запасных частей объемом в 1/4 м³ (на борт).

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

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

После рассмотрения обоих вариантов руководство Управления моторизации и механизации 28 сентября 1931 года заключило с ВОО договор на «Разработку проекта, изготовление рабочих чертежей и постройку двух опытных образцов 16-ти тонного танка Т-28 с различными типами подвески». Общая стоимость заказа составила 300 000 рублей, срок изготовления образцов — к 1 мая 1932 года.

Один из первых серийных танков Т-28 на параде на площади Урицкого. Ленинград, 1 мая 1933 года

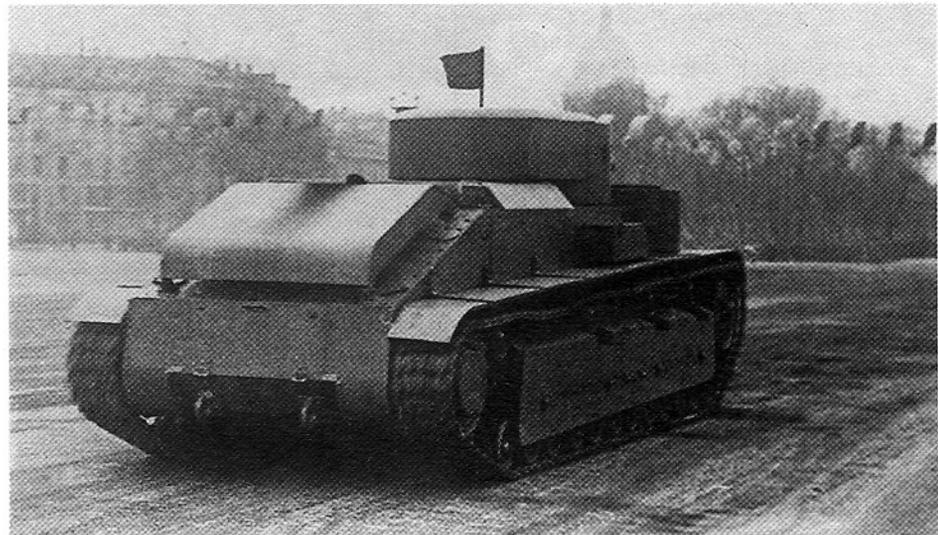
В ходе работы над опытным образцом в его конструкцию внесли ряд изменений: вместо двигателя М5 был установлен более мощный М17, а из-за отсутствия 45-мм орудия в главной башне смонтировали 37-мм пушку ПС-2. Кроме того, машину выполнили из обычной (неброневой) стали. Первый испытательный пробег по двору завода «Большевик» Т-28 совершил 29 мая 1932 года. Сразу же выяснилось, что новая машина имеет множество недостатков и недоделок — их приходилось устранять в ходе испытаний. Поэтому в течение июня Т-28 прошел всего 62 километра.

Руководство страны и армии проявляли к новому танку большой интерес: 11 июля 1932 года Т-28 был продемонстрирован командному составу Управления моторизации и механизации РККА, а 28 июля — партийному руководству Ленинграда во главе с первым секретарем горкома членом политбюро ЦК ВКП(б) С.М.Кировым. В целом новый танк произвел благоприятное впечатление. Правда, военные потребовали установить на втором опытном образце дизельный двигатель ПГЕ, разрабатываемый в Опытном конструкторском механическом отделе

(ОКМО) завода им.Ворошилова, и новую башню с 76-мм орудием ПС-3 конструкции П.Сяченко.

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

За успешную разработку танка Т-28 решением Комитета обороны СССР от 14 ноября 1932 года высшей наградой СССР — ордена Ленина — удостоили начальника ОКМО Н.В.Баранова, технического руководителя конструкторского бюро ОКМО О.М.Иванова, начальника конструкторского бюро ОКМО С.А.Гинзбурга и бригадира сборочного цеха ОКМО, руководившего сборкой опытного образца Т-28, И.И.Иванова. Кроме



ЦМВС

того, пять рабочих и мастеров были награждены орденами Трудового Красного знамени и еще восемь — почетными грамотами ВЦИКА.

Завод «Красный путиловец» выбрали для организации серийного производства танков Т-28 — очень сложной по тому времени машины — не случайно. Это было одно из наиболее мощных машиностроительных предприятий Советского Союза, имевшее неплохую производственную базу и богатый опыт в изготовлении артиллерийских орудий, тракторов, паровозов, турбин, подъемных кранов и т.п. А с осени 1931 года завод серийно производил детали для танков Т-26: каретки нижней подвески, ведущие колеса, бортовые редукторы, элементы коробки передач.

Впервые группа инженеров с «Красного путиловца» — Титов, Ходин, Доброхотов, Четвериков и Белов — ознакомилась с чертежами Т-28 в КБ ОКМО 30 октября 1932 года, а через месяц вся документация поступила на завод.

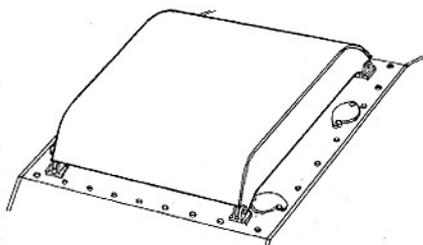
Под серийное производство Т-28 был отведен механический цех № 2 (МХ-2), до этого выпускавший в небольших количествах драги, паровозы и подъемные краны. Оборудование цеха было старым и не приспособленным для поточного изготовления деталей танков, требовавшего высокой культуры производства. Поэтому заводу пришлось задействовать законсервированные станки еще времен Первой мировой войны — их модернизировали и запустили в работу. Кроме того, по распоряжению Кирова станки были доставлены с других предприятий Ленинграда. Эти меры, а главное, большой производственный опыт рабочих и мастеров цеха, позволили к концу апреля 1933 года собрать первые 12 танков Т-28. Десять из них прошли на Первомайском параде в Москве, а два — в Ленинграде. После парадов машины вернули на завод для доделок и устранения выявленных недостатков.

Освоение производства Т-28 шло с большими трудностями. Первая партия из 14 танков была окончательно готова только к 1 октября, а к концу декабря при годовом плане в 90 единиц с большими трудностями сдали только 41 машину.

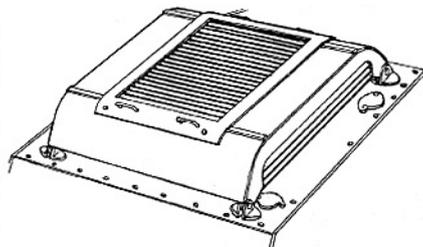
Для исправления положения в ноябре 1933 года под руководством инженеров И. Орленко и Э. Майдельмана была начата реконструкция цеха. На его базе предполагалось создать специальный танковый цех, способный выпускать до 150 Т-28 в год. Для этого было организовано восемь специальных монтажных мест для сборки танков, заказаны за границей необходимые станки и оборудование, а из тракторного цеха переведен ряд квалифицированных инженеров и мастеров.

В конце 1933 года из числа конструкторов паровозного отдела и отдела общего машиностроения (всего 27 человек) организуется специальное танковое конструкторское бюро — СКБ-2. Его возглавил 39-летний Олимпий Митрофанович Иванов, который в КБ ОКМО был ве-

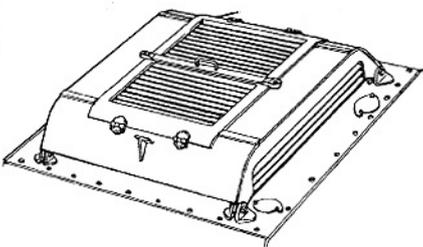
Варианты надventильных колпаков и жалюзи на танках Т-28



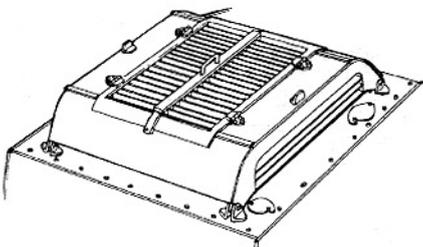
выпуска 1933 — 1934 гг.



выпуска 1934 — 1936 гг.



выпуска 1936 — 1937 гг.



выпуска 1937 — 1940 гг.

дущим инженером при разработке танка Т-28. Сначала СКБ-2 подчинялось непосредственно начальнику цеха МХ-2 и лишь с 1935 года перешло в подчинение главному инженеру завода.

Однако специалистов-танкостроителей на заводе по-прежнему не хватало, и дирекция обратилась к наркому тяжелого машиностроения С. Орджоникидзе с просьбой выделить подготовленных людей. В результате осенью 1934 года в СКБ-2 прибыла группа выпускников Военной академии моторизации и механи-

зации РККА им. Сталина и Ленинградского политехнического института, всего 14 человек. Некоторые из них — А. Ермолаев, Л. Сычев, Н. Халкиопов — впоследствии стали известными конструкторами.

Следует отметить, что в 1932—1934 годах над СКБ-2 шефствовали КБ заводов им. Ворошилова и им. Кирова (бывший ОКМО завода им. Ворошилова), уже имевшие к тому времени определенный опыт в танкостроении.

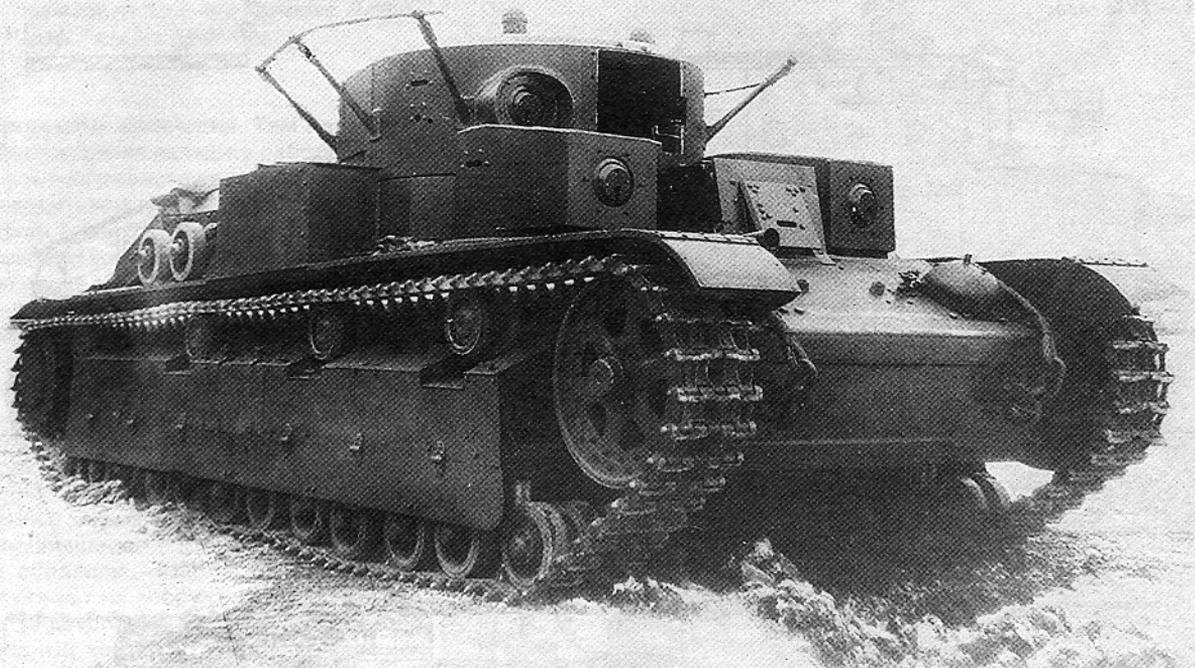
Осенью 1933 года для испытаний и приемки танков была создана комиссия под руководством С. Гинзбурга, реорганизованная в конце года в опытно-исследовательскую секцию, которую возглавил опытный инженер А. Ланцберг.

Серийное производство Т-28 по-настоящему стало разворачиваться только в 1934 году, когда программа выпуска танков составила 50 единиц плюс запасные части к Т-28 на сумму 500 000 рублей. К этому времени была проделана большая работа по реорганизации цеха МХ-2, перестановке оборудования, изготовлению большого количества специального режущего и мерительного инструмента, а также налажена устойчивая связь с предприятиями-смежниками. Бронекорпуса и башни Кировский завод (после убийства С. Кирова завод «Красный путиловец» перенесли в Кировский завод. — Прим. авт.) получал с Ижорского завода, двигатели М-17 с завода № 26 (г. Рыбинск), радиаторы с завода № 34 (г. Харьков), коробки перемены передач с завода «Красный Октябрь» (Ленинград), баки, боеукладки и воздушные фильтры с завода № 7 (Ленинград), подшипники с Государственного подшипникового завода (Москва), приборы — манометры, термометры, спидометры, тахометры — с завода № 213 (Москва), радиостанции — с завода № 203 (Москва).

В первые годы серийного производства (с 1933 по 1935 год) танки Т-28 имели множество недостатков, иногда весьма серьезных. Поэтому выпущенные машины долгое время задерживались военной приемкой, а в уже сданных приходилось устранять дефекты непосредственно в войсках, куда направлялись специальные заводские бригады. Кроме того, цех продолжал выпускать и прежнюю продукцию: краны, драги, прессы. Все это отвлекало и без того немногочисленные рабочие кадры. Лишь к началу 1936 года МХ-2 полностью освобождается от прежних заказов. К этому времени в конструкцию Т-28 было внесено более 700 крупных конструктивных изменений, окончательно отработаны чертежи и технология производства.

В этот же период предпринимаются попытки модернизации Т-28. Осенью 1935 года в СКБ-2 начались работы по созданию его «скоростного» варианта. Планировалось улучшить скоростные и маневренные качества танка за счет переконструирования бортовых редукторов и коробки передач. Ведущим инженером новой машины, получившей индекс Т-28А, стал заместитель начальника СКБ-2

Серийный Т-28
выпуска 1936 года
с поручневой
антенной.
На танке
отсутствует
установка пушки



А.Ефимов. Первое испытание Т-28А прошел 11 сентября 1935 года. Он без труда разогнался до скорости 55,8 км/ч! После необходимых доработок в мае 1936 года комиссия под председательством командира 6-й тяжелой танковой бригады полковника Лизюкова провела очередные испытания «скоростной машины Т-28А «Сталин», заводской № С-910». В своем заключении комиссия отмечала, что «скоростная машина Т-28А по своим тактико-техническим и конструктивным свойствам является боевой и для эксплуатации в войсках вполне пригодной. Для прохождения среднепересеченной местности третья передача (46 км/ч при оборотах двигателя 1450 об/мин) должна быть нормальной эксплуатационной, а четвертая (55,8 км/ч при оборотах двигателя 1450 об/мин) должна быть резервной при движении по грунтовым дорогам и шоссе».

С июня 1936 года скоростные танки Т-28А стали выпускаться серийно — до конца года их изготовили 52 единицы. В ноябре 1936 года на Т-28А с заводским № 1551 была установлена трансмиссия измененной конструкции. На испытаниях этот танк показал рекордную скорость — 65 км/ч! Но в связи с готовившимся в 1937 году переходом Кировского завода на производство колесно-гусеничного танка Т-29 программа по Т-28 была резко сокращена (по сравнению с 1936 годом, в 2,5 раза), а с 1 января 1937 года выпуск Т-28А был совсем прекращен.

30 сентября 1936 года И.Халепский утвердил тактико-технические требования на разработку новых конических ба-

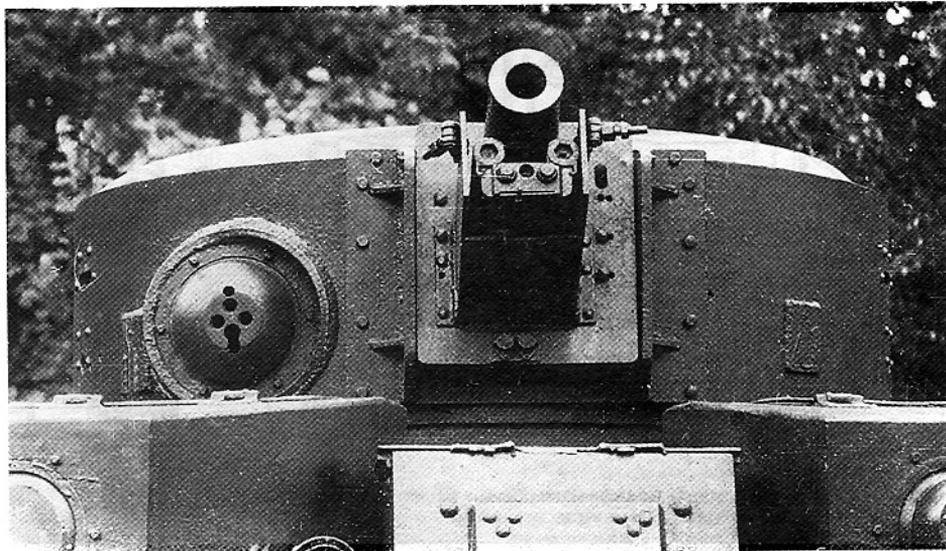
шен для Т-28. При этом правую пулеметную башню предполагалось вооружить двумя пулеметами ДТ, а левую — ДТ и 12,7-мм ДК. Проекты таких башен, рассмотренные на заседании НТК АБТУ в марте 1937 года, признали неудовлетворительными. Затем, в связи с загруженностью СКБ-2 подготовкой к серийному производству танка Т-29, работы по коническим башням для Т-28 были свернуты. Чертежи разработали только в 1938 году, а в 1939-м Ижорский завод изготовил десять больших конических башен (малые пулеметные конические башни не изготовляли). Они устанавливались на танках во второй половине 1939 года.

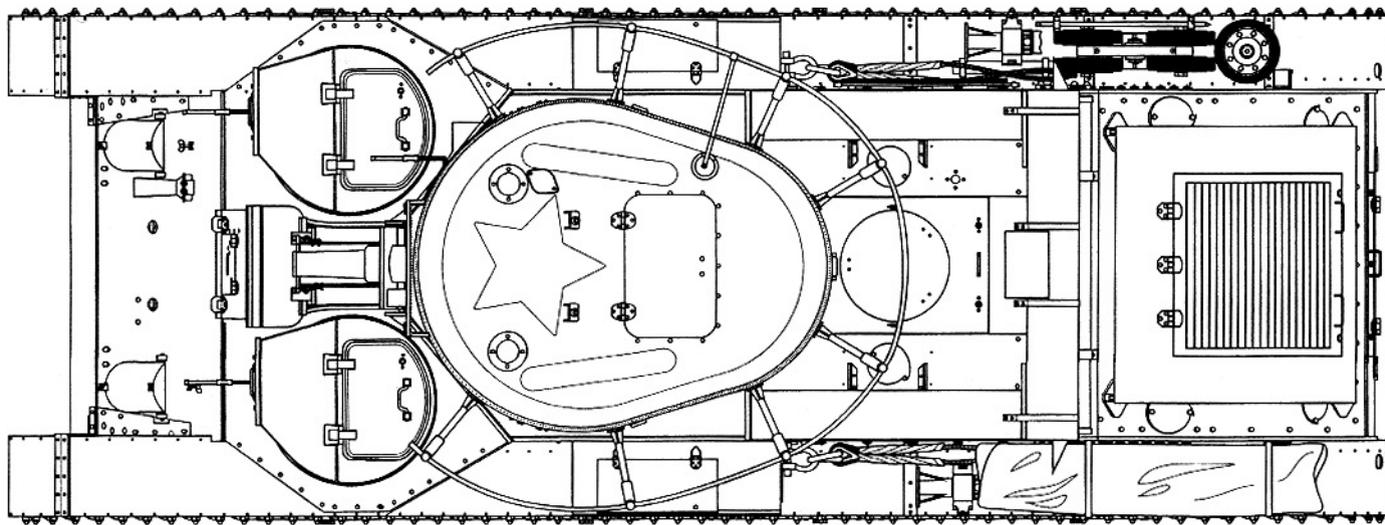
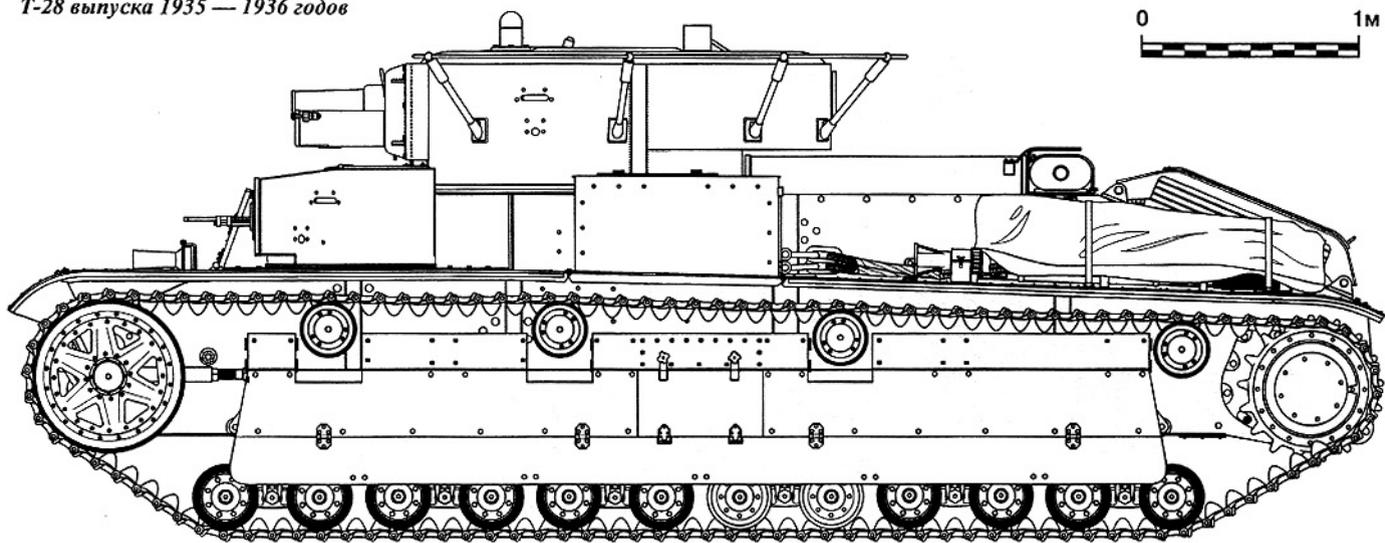
В начале 1937 года волна репрессий, терзавших страну, докатилась и до Кировского завода. Разжигались подозрительность, недоверие к инженерам и конструкторским кадрам, поощрялось доноси-

тельство. За бензин, случайно разлитый в траншее, арестовали И.Комарчева, возглавлявшего участок сборки танков Т-28, а затем и начальника СКБ-2 О.М.Иванова. Его обвинили как «участника троцкистско-зиновьевской организации на заводе» и приговорили к расстрелу (реабилитирован посмертно).

23 мая 1937 года начальником СКБ-2 был назначен присланный из Москвы 29-летний военный инженер 2 ранга Ж.Я.Котин, до этого работавший в научно-исследовательском отделе Военной академии моторизации и механизации РККА. Не вызывает сомнения то, что должность эту Котин, женатый на воспитаннице К.Е.Ворошилова, получил не без протекции «первого маршала». Несмотря на это СКБ-2 приобрело в лице нового начальника талантливого организатора и администратора. Придя в КБ, Котин увидел немногочисленный, ослабленный

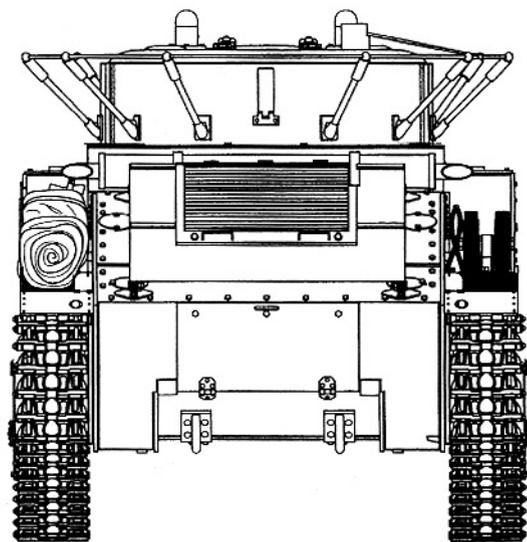
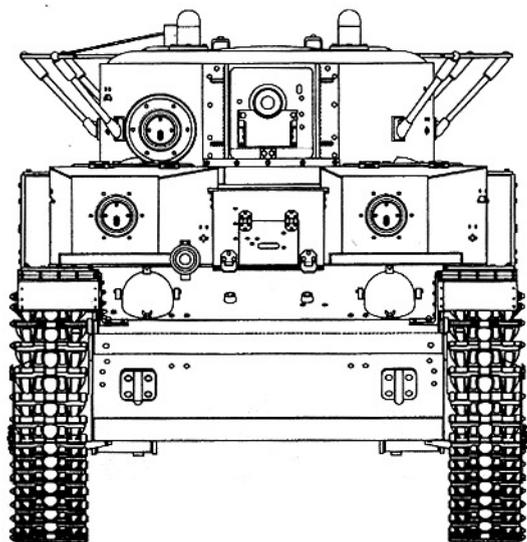
Вид спереди на главную башню. Прекрасно видны маск-установка пушки КТ-28 и шаровая установка пулемета ДТ





Вид спереди

Вид сзади



Танк Т-28 с конической башней перед парадом на площади Урицкого. Ленинград, 7 ноября 1940 года

репрессиями коллектив. Тем не менее, он быстро сумел наладить работу, назначив опытного конструктора Н.Халкиопова руководителем группы серийного производства Т-28. В течение 1937 года были обновлены комплекты чертежей Т-28, заново проведены расчеты ряда агрегатов и узлов. Все это позволило в следующем году довести выпуск танков до уровня 1936 года, а также значительно улучшить их качество. Правда, к тому времени уже стало ясно, что броня Т-28 не защищает от снарядов орудий противотанковой артиллерии. Поэтому СКБ-2 начало активные работы по проектированию новых толстобронных танков, завершившиеся постройкой двух опытных образцов — СМК и КВ. Последний был принят на вооружение Красной Армии 19 декабря 1939 года. А 30 декабря народный комиссар тяжелого машиностроения СССР В.Малышев подписал приказ № 254-с, в котором, в частности, говорилось: «Во исполнение постановления Комитета Обороны при СНК Союза ССР № 443-сс от 19/XII — 1939 года о производстве танков и бронемашин в 1940 году приказываю:

1. Директору Кировского завода тов. Зальцману И.М. организовать на Кировском заводе производство танков КВ, предварительно устранив все дефекты, обнаруженные при испытаниях...

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

Однако в январе — феврале 1940 года во время советско-финской войны было собрано из имевшегося запаса корпусов и башен 13 танков Т-28. Один из них (без вооружения и большой башни) оставили на заводе в качестве опытной машины, а остальные передали в войска.



Фото из коллекции М. Коломийца

ПРОИЗВОДСТВО ТАНКОВ Т-28

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

*Указан только ремонт без учета экранировки танков.

**Для сравнения: стоимость одного танка Т-28 в 1937 — 1939 годах колебалась от 250 до 248 тысяч рублей. Таким образом, за семь лет общий выпуск запасных частей эквивалентен изготовлению примерно 89 танков

Т-28. Учитывая общее число произведенных за это же время танков, можно с уверенностью сказать, что уровень производства запасных частей на Кировском заводе был довольно низким и не обеспечивал в полной мере нужды армии.

КОРПУС танка представлял собой коробку, собранную из катаных броневых листов. Для увеличения жесткости стыки верхнего переднего наклонного, лобового вертикального и переднего листа днища дополнительно прикрывались угольниками.

За весь период серийного производства Т-28 выпускались с корпусами двух типов: сварные (из гомогенной брони) и клепано-сварные (из цементированной брони). С начала выпуска и до конца 1936 года корпуса были сварными, с конца 1936 до начала 1938-го — клепано-сварными. В течение 1938 года танки производились с корпусами обоих типов, а все машины, изготовленные в 1939 — 1940 годах, с клепано-сварными корпусами.

Сверху к переднему наклонному листу приваривались стенки верхней части кабины механика-водителя. Спереди кабина закрывалась дверкой с откидным щитком, имевшим смотровую щель, прикрываемую триплексом. Сверху в кабине находился люк, служащий для посадки механика-водителя и закрывавшийся откидной крышкой на петлях. В ходе советско-финской войны на части танков Т-28 дверку кабины механика-водителя усилили броневым листом толщиной 20 мм, а также установили ограждение, предохраняющее дверку от заклинивания осколками при обстреле.

Снаружи корпуса по обоим бортам напротив боевого отделения крепились ящики для приборов дымопуска.

В днище корпуса имелись восемь лючков для доступа к различным агрегатам, слива бензина и масла. В выступающих по бортам частях днища были предусмотрены 12 отверстий для крепления амортизаторов подвески.

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

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

Боевое отделение отгораживала от моторного перегородка с люком для доступа к двигателю. В бортах корпуса были два круглых отверстия для доступа к приборам дымопуска.

БАШНИ ТАНКА. Главная башня, как и корпус танка, изготавливалась двух типов — сварной и клепано-сварной. В задней стенке кормовой ниши имелась вертикальная щель для бугельной установки пулемета. С 1936 года вместо нее ввели стандартную шаровую пулеметную установку. На стенке ниши размещалась радиостанция. Первоначально в крыше башни находился один большой прямоугольный люк. В 1936 году его заменили на два — круглый, с установкой под зенитную пулеметную турель, и прямоугольный. В передней части крыши башни были два отверстия для установки закрытых броневыми колпаками перископических приборов, а в задней части справа — отверстие антенного ввода. Крыша башни имела

ребра жесткости в виде выштамповок в форме звезды и двух полос с закругленными краями. На правой и левой стенках башни располагались отверстия для стрельбы из личного оружия и смотровые щели с триплексами.

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

Одинаковые по устройству малые башни различались между собой только расположением смотровых щелей.

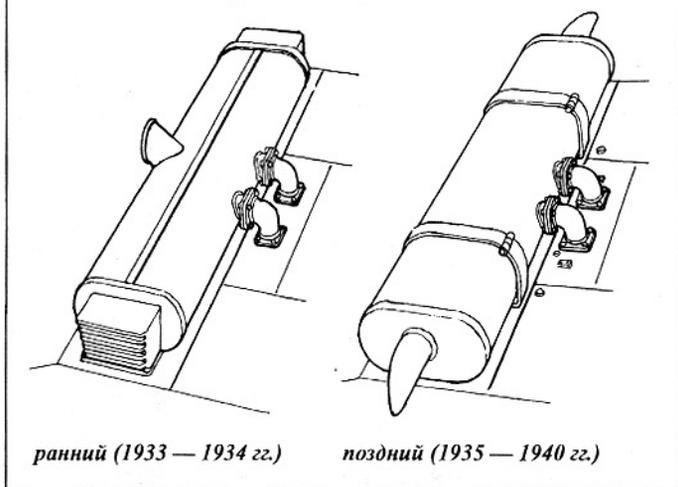
ВООРУЖЕНИЕ. Первоначально танки Т-28 вооружались 76-мм танковой пушкой КТ-28 («Кировская танковая») обр. 1927/32

года с длиной ствола в 16,5 калибра. В ней использовалась качающаяся часть 76-мм полковой пушки обр. 1927 года с укороченной с 1000 до 500 мм длиной отката, увеличенным с 3,6 до 4,8 л количеством жидкости в накатнике, утолщенными с 5 до 8 мм стенками салазок. Кроме того, был введен новый подъемный механизм, ножной спуск и новые прицельные приспособления.

Пушка устанавливалась в маске и снабжалась телескопическим и перископическим прицелами ТОП обр. 1930 года и ПТ-1 обр. 1932 года. ТОП находился слева от пушки, а ПТ-1 — на крыше башни с левой стороны и соединялся с пушкой специальным приводом. С правой стороны в крыше башни симметрично с перископическим прицелом располагалась командирская панорама ПТК.

Справа от пушки в шаровом яблоке устанавливался пулемет ДТ, еще один такой же — в нише башни. Малые башни

Варианты глушителей



Корма танка Т-28. Хорошо просматриваются жалюзи на колпаке вентилятора и глушитель. В средней части крыши МТО — грибовидный колпак воздушного фильтра

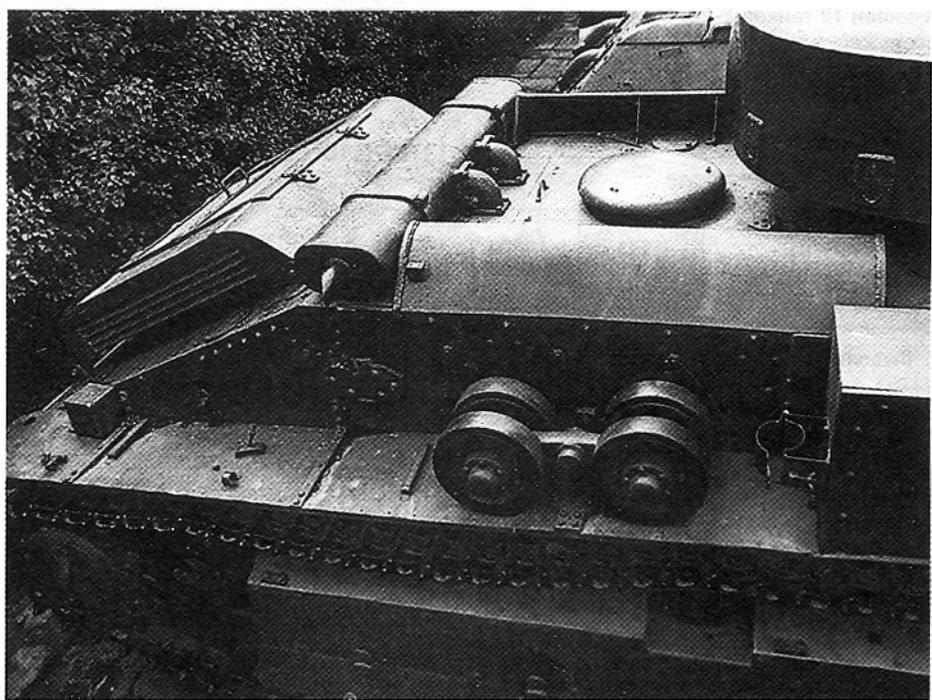


Фото из коллекции М. Барятинского

Вид сверху на главную башню. Обращают на себя внимание люк с турелью для зенитного пулемета и гнездо шаровой установки в нише. Справа от люка командира — бронировка антенного ввода

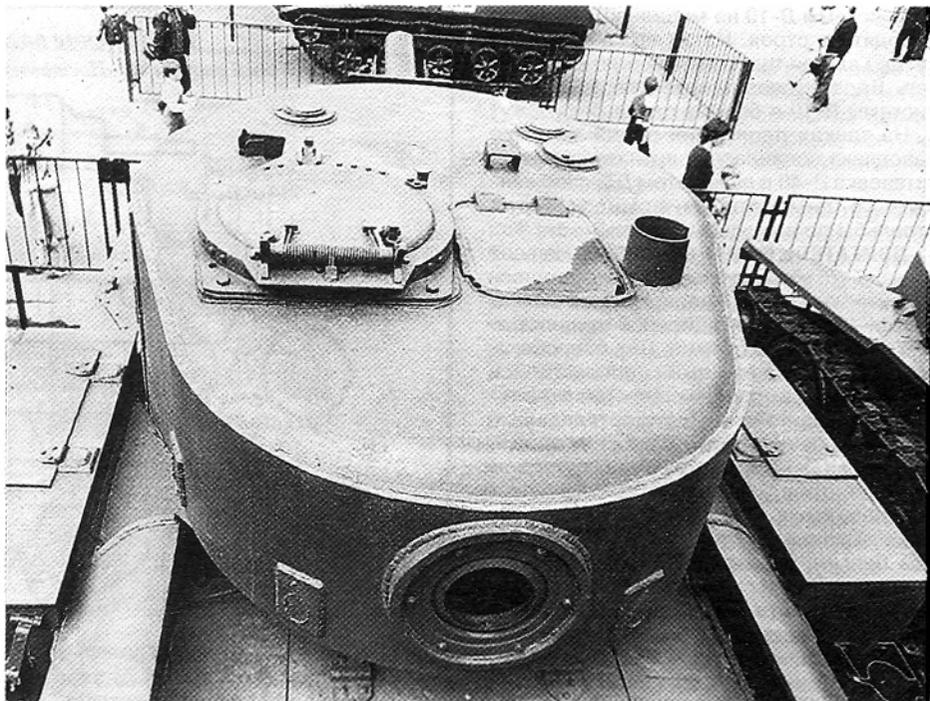


Фото из коллекции М. Барятинского

вооружались одним пулеметом ДТ и имели угол обстрела по горизонту 165°.

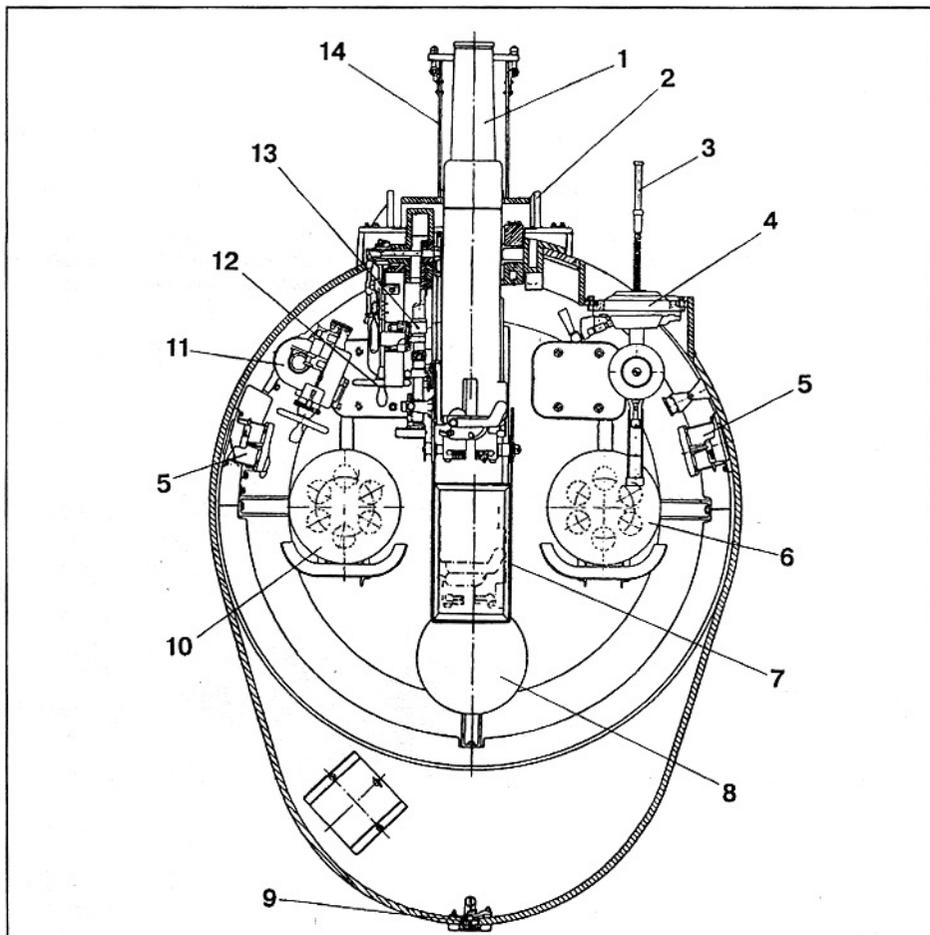
Боекомплект танка Т-28 состоял из 69 выстрелов с осколочно-фугасными снарядами и шрапнелью и 126 пулеметных магазинов (7938 патронов).

Следует отметить, что пушка КТ рассматривалась «как временная мера для вооружения танков Т-28 вплоть до отработки специальной 76-мм танковой пушки ПС-3». Последняя создавалась в артиллерийском КБ завода «Большевик» под руководством П.Сяченко. Но к концу 1936 года пушка так и не была доведена, а после ареста Сяченко работы по этой артсистеме были свернуты.

Параллельно с ПС-3 в артиллерийском КБ Кировского завода под руководством Маханова была спроектирована 76-мм танковая пушка Л-10 с длиной ствола в 26 калибров. При испытании в конце 1936 — начале 1937 года опытный образец Л-10 показал неплохие результаты: бронебойный снаряд на дистанции 1000 м пробивал 50-мм броневую плиту, расположенную под углом в 30°. Однако в ходе дальнейших испытаний в конструкции артсистемы выявился целый ряд недостатков, потребовавших доработки конструкции, продлившейся целый год. Несмотря на то, что все их устранить не удалось, в апреле 1938 года Л-10 принята на вооружение, а с конца того же года начали устанавливать в танки Т-28. Всего с 1937 по 1940 год было выпущено 330 пушек Л-10 и еще 17 орудий изготовили в начале 1940 года «для восполнения потерь в ходе боевых действий на финском фронте».

К сожалению, авторам не удалось найти точных сведений о количестве танков Т-28, вооруженных пушками Л-10. В докладе начальника АБТУ РККА, датированном 3 января 1940 года, сказано: «В настоящий момент в армии имеется около 240 танков Т-28 с пушкой Л-10, остальные вооружены системами КТ». Кроме того, в докладе военпреда АБТУ на Кировском заводе А.Шпитанова, датированном 8 апреля 1940 года, говорится: «За время войны с белофиннами завод проделал для Красной Армии большую работу... Отремонтировано 96 танков Т-28, не считая ремонтов, произведенных на фронте. Все Т-28 перевооружены с системы КТ-28 на Л-10». Учитывая, что из этих 96 машин часть уже была вооружена пушками Л-10, а также то, что часть Л-10 находилась на полигоне и использовалась для вооружения других бронеекспонатов, можно предположить, что общее число танков Т-28 с Л-10 составляло около 300 машин.

Следует отметить, что в отличие от КТ-28, Л-10 позволяла Т-28 успешно бороться с танками противника, поскольку имела в боекомплекте бронебойный снаряд, но надежность ее была значительно ниже. Например, в докладе командующего Западным Особым военным округом Д.Павлова от 19 августа 1940 года сказано: «В ходе проведенных окружных уче-



Компоновка главной башни:

1 — пушка КТ-28; 2 — маска; 3 — пулемет ДТ; 4 — шаровая установка; 5 — прибор наблюдения; 6 — сиденье командира танка; 7 — ограждение пушки; 8 — сиденье радиста; 9 — бугельная установка пулемета ДТ; 10 — сиденье наводчика (командира башни); 11 — механизм поворота башни; 12 — подъемный механизм пушки; 13 — телескопический прицел; 14 — бронировка люльки

ний системы Л-10 на машинах Т-28 часто выходят из строя. Из-за этого отмечено четыре случая травматизма экипажей танков. Впредь запрещается использовать системы Л-10 в боевых стрельбах».

На танках последних серий на люке наводчика появилась зенитная турельная установка П-40 с пулеметом ДТ, снабженным коллиматорным прицелом для стрельбы по воздушным целям.

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

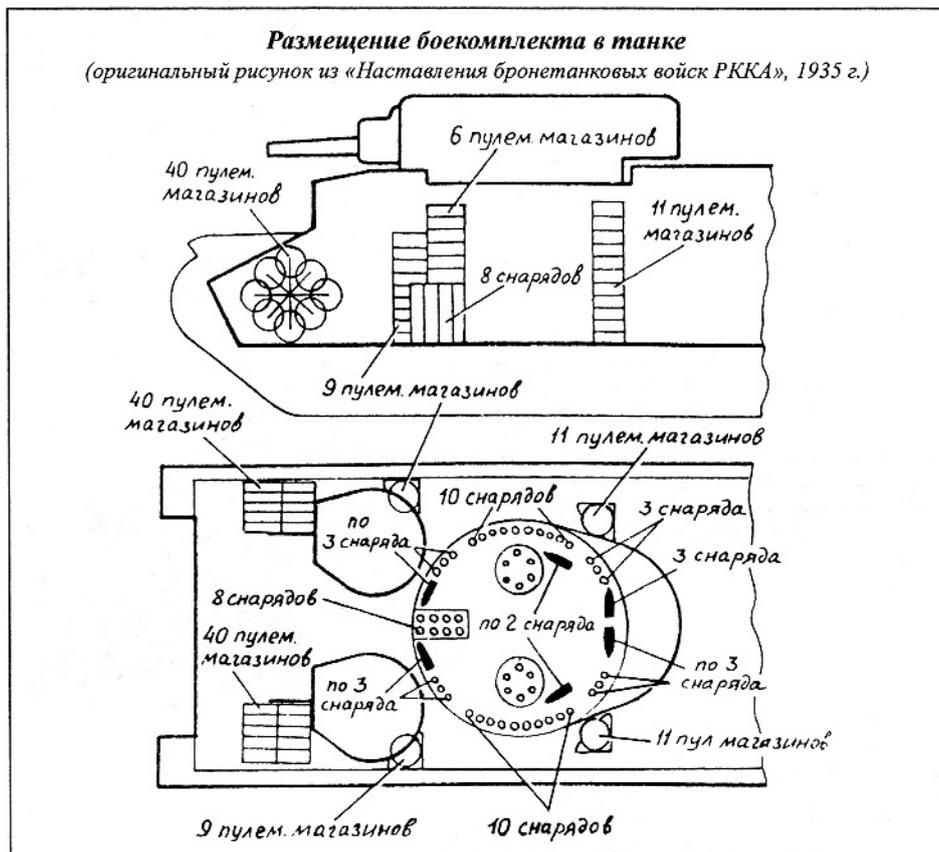
На машинах выпуска 1933 — 1935 годов бензин, вытекающий из карбюраторов, скапливался на днище танка, вследствие чего часто возникали пожары. Для предотвращения этого были сконструированы специальные карманы, установленные на нижней наружной части картера двигателя. Бензин стекал в них и по специальной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

Трансмиссия состояла из главного фрикциона сухого трения, пятискоростной коробки передач с блокировочным устройством, предотвращающим переключение передач при невыключенном главном фрикционе, многодисковых сухих бортовых фрикционов и двухрядных бортовых передач и ленточных тормозов.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ состояла (применительно к одному борту) из двух тележек, подвешенных к корпусу танка в двух точках. Каждая тележка включала три каретки, связанные между собой рычагами, а каждая каретка — две пары катков, соединенные между собой попарно балансирами. Все каретки подрессоривались цилиндрическими спиральными пружинами. Применение рычагов, пружин и балансиоров обеспечивало танку мягкое подрессоривание, хорошую устойчивость от продольных колебаний и исключало тряску при движении на больших скоростях.

Опорные катки были трех типов: с резиновыми бандажами ранних и поздних выпусков (введены в 1936 году), а также стальные, без резиновых бандажей (устанавливались на наиболее нагруженных четвертой и пятой каретках с 1936 года). Поддерживающие катки — двойные, с резиновыми бандажами, по четыре с каждого борта. Ведущие колеса цевочного зацепления, двух типов: обычные и усиленные, с дополнительными ребрами жесткости. Направляющие колеса — литые, со стальным штампованным ободом и резиновым бандажом. Натяжное приспособление — винтовое.

В ходе производства многие детали подвески — направляющие шпонки свечей, крепление проушин, упоры стаканов свечей, опоры коромысел, материал ста-



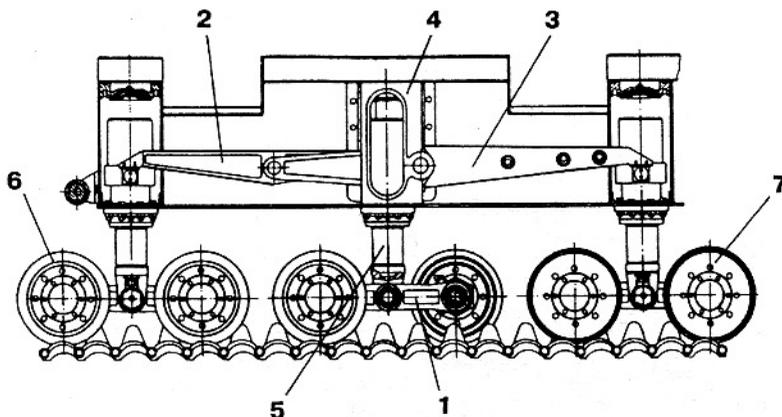
канов свечей, пружины подвески, кронштейны («скворчницы»), коромысла — претерпели ряд существенных изменений, направленных на увеличение прочности и надежности механизмов ходовой части.

Первоначально танки Т-28 оснащались литыми траками из хромоникелевой ста-

ли, которые поставлял ленинградский завод «Большевик». Однако эти траки оказались непрочными и лопались, главным образом, в двух местах — у основания клыка и на крайней перемычке. Несмотря на постоянно вносимые изменения в конструкцию траков, их надежность остава-



Колонна танков Т-28 на Манежной площади перед парадом. Москва, 7 ноября 1939 года. На турелях головных машин установлены зенитные пулеметы ДТ



Тележка подвески:

1 — балансир; 2 — короткое коромысло; 3 — длинное коромысло; 4 — центральный стакан; 5 — внутренняя труба; 6 — обрезиненный каток; 7 — металлический каток

лась довольно низкой — срок службы составлял не более 1000 км пробега. В 1936 году, в период создания скоростного танка окончательно стало ясно, что литые траки совершенно для него не годятся. Поэтому был разработан и в 1937 году запущен в серийное производство штампованный трак, который обеспечивал пробег машины от 1500 до 2000 км.

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ. На машинах первой партии устанавливалось импортное электрооборудование напряжением 12 В. К концу 1933 года перешли на отечественное электрооборудование напряжением 24 В.

В 1933 — 1935 годах монтаж электрооборудования на Т-28 производила бригада электриков военно-морского флота (около 80 человек), состоявшая из квалифицированных электромонтеров-монтаж-

ников. Впоследствии под руководством инженера М. Дроздова на Кировском заводе была создана своя бригада, которая благодаря ряду нововведений осуществляла установку электрооборудования в танках в три раза быстрее.

СРЕДСТВА СВЯЗИ. С конца 1933 года на Т-28 стали устанавливать радиостанции 71-ТК с дальностью действия 18 — 20 км. С 1935 года — радиостанцию 71-ТК-2 с дальностью 40 — 60 км. Однако последняя оказалась неудачной, ее детали были перегружены, вследствие чего она сильно перегревалась. Поэтому с 1936 года начали устанавливать более совершенную радиостанцию 71-ТК-3 с дальностью действия до 25 км.

На машинах выпуска 1933 — 1935 годов из-за плохой экранировки электрооборудования возникало множество ра-

диопомех. Для устранения этого дефекта инженеры НИИ связи РККА Ветров и Петухов разработали рациональную блокировку электросхемы с помощью конденсаторов, что позволило значительно снизить уровень радиопомех.

Сначала танки оборудовались поручневой антенной, размещенной на главной башне. В 1939 году на Т-28 стали устанавливать штыревую антенну. Для внутренней связи машины оборудовались танковым переговорным устройством ТПУ-6, рассчитанным на шесть человек.

СПЕЦИАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ включало в себя противопожарное оборудование, состоящее из огнетушителя, установленного под правым радиатором и приводимого в действие кнопкой с места водителя, и двух ручных огнетушителей. Кроме того, танк имел два прибора дымопуска ТДП-3, расположенных на бортах в специальных броневых ящиках.

РАЗМЕЩЕНИЕ ЗИП. Снаружи к корпусу танка крепился ЗИП, состоявший из двух домкратов, двух ломов, топора, двуручной пилы, двух лопат, стального бруска для снятия катков, буксирных тросов, брезента, запасной каретки нижней подвески и запасных опорных катков.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТАНКА Т-28 выпуска 1936 года

Боевая масса, т	25,4
Габаритные размеры, мм:	
длина	7370
ширина	2870
высота	2625
клиренс	500
Толщина брони, мм:	
нижний передний	
лобовой лист корпуса	30
верхний передний	
наклонный лист	15
щиток механика-водителя	30
борт корпуса	20
фальшборт защиты подвески	10
корма корпуса	18 — 20
крыша корпуса	10
днище	15 — 18
борт большой башни	20
крыша большой башни	15
маска орудия	20
борт малой башни	20
крыша малой башни	10
Макс. скорость движения, км/ч:	
по шоссе	42
по проселку	20 — 25
Запас хода, км:	
по шоссе	180 — 190
по проселку	120 — 140
Преодолеваемые препятствия:	
угол подъема, град.	47
боковой крен, град.	31
вертикальная стенка, м	1
глубина брода, м	1
ширина рва, м	до 3,5
толщина сваливаемого	
дерева, см	40
Удельное давление, кг/см ²	0,62



РГАКФД

Танк Т-28ПХ

Танк Т-28ПХ представлял собой серийную машину, оборудованную для преодоления водных преград глубиной до 4,5 м. Это достигалось путем герметизации корпуса танка и его вооружения, а также установкой приспособлений для питания двигателя воздухом и отвода выхлопных газов под водой.

Испытания танка проводились в августе — декабре 1937 года в естественных водоемах. Экипаж работал в легких водолазных аппаратах ИПА-2 и ИПА-3. Всего было произведено 27 заездов на различную глубину общей продолжительностью 6 ч 35 мин. Двигатель работал под водой 4 ч 44 мин. При этом длительность одного погружения была доведена до 60 минут, а непрерывная работа двигателя под водой — до 27.

Не обошлось, к сожалению, и без ЧП. 4 сентября 1937 года на 18-й минуте четвертого заезда, на глубине 2780 мм, двигатель, работавший до этого нормально, при 1000 — 1100 об/мин, стал давать перебои, меняя число оборотов. Через 40 — 50 с в танке произошел взрыв, которым были вырваны крепления люков водителя, правой малой башни, турельного главной башни и подмоторного, а также нарушена герметизация ряда уплотнений жалюзи. Танк залило водой. К счастью, обошлось без жертв — экипаж сумел покинуть машину.

В результате испытаний было установлено, что оборудование подводного хода, изготовленное в мастерских НИБТПолигона, из-за ряда конструктивных недостатков не вполне соответствовало предъявленным тактико-техническим требованиям. В то же время даже при самом поверхностном устранении выявленных дефектов подводное хождение Т-28 оказывалось вполне возможным.

Было признано необходимым изготовить эталонный образец Т-28ПХ в заводских условиях. При устранении всех недостатков Т-28ПХ мог успешно использоваться при форсировании водных преград глубиной до 4 м и шириной до 1 км при максимальной скорости течения до 1 м/с.

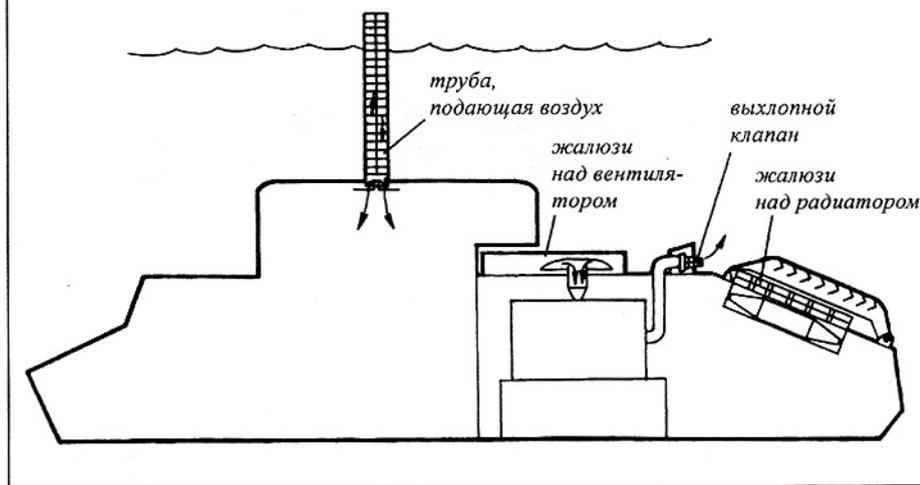
К сожалению, никакой информации о последующей судьбе Т-28ПХ в архивах обнаружить пока не удалось.

Танки-тральщики

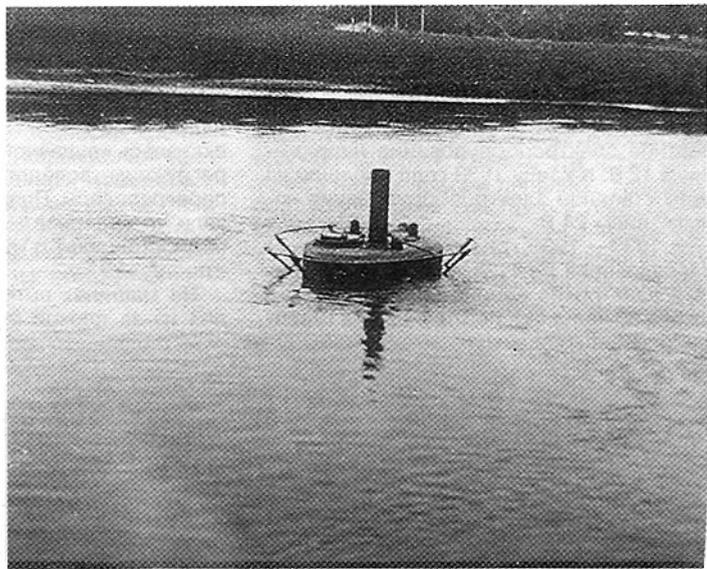
В мае — июле 1939 года проводились испытания серийного танка Т-28, оборудованного колесным катковым минным тралом нажимного действия.

Ширина следа колес одной каретки катков составляла 600 мм. В ходе испытаний выяснилось, что каждая каретка катков в состоянии подорвать 2 — 3 противотанковые мины ТМ-35, снаряженные 2600 — 2800 г тола, после чего она нуж-

Схема установки оборудования подводного хода на танке Т-28



Танк Т-28ПХ преодолевает водную преграду



Танк Т-28, оборудованный катковым минным тралом, во время испытаний на НИБТПолигоне

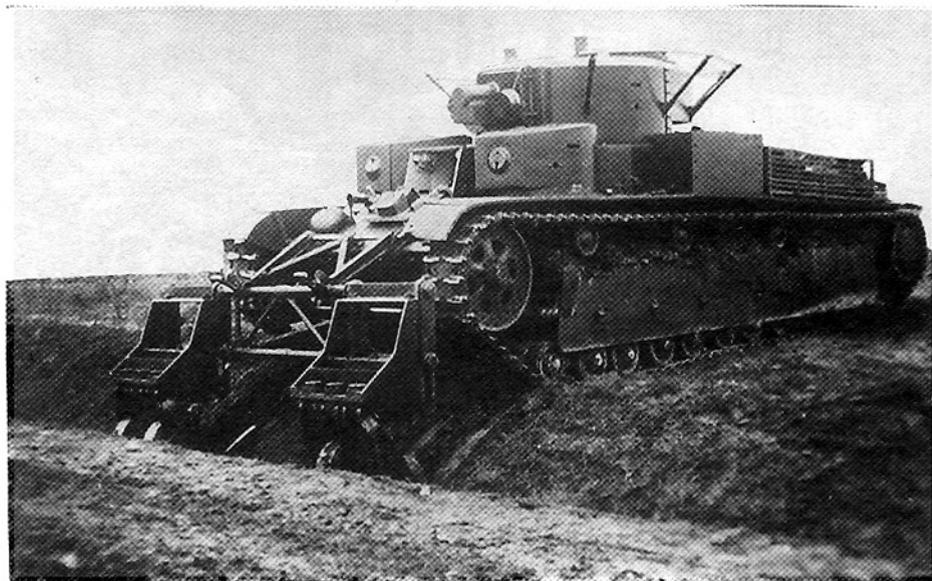


Фото из коллекции М. Коломийца

Фото из коллекции М. Коломийца



Подрыв учебной мины под катком трала.
НИБТПолигон, июль 1939 года

далась в восстановлении. Скорость траления достигала 10 — 12 км/ч. Для установки трала на танк требовалось 1 ч 40 мин. Габаритные размеры танка с тралом составили: длина — 8160 мм, ширина — 3216 мм. Масса трала — 2110 кг.

Результаты испытаний привели к следующему выводу: несмотря на ряд положительных качеств трала, его конструкцию необходимо улучшить, чтобы добиться большей живучести (10 — 15 взрывов под кареткой) и маневренности. Было признано необходимым изготовить 2 — 3 образца для полигонных испытаний и провести их в 1940 году в летних и зимних условиях.

14 апреля 1940 года прошел успешные испытания электротральщик на базе Т-28. Он создавал перед танком электромагнитное поле ультравысокой частоты, позволявшее подрывать мины с электродетонаторами. На танке вме-

сто главной башни была установлена металлическая рубка с генератором и другим оборудованием. Позже аналогичная машина проектировалась на базе танка КВ.

В июле — августе 1940 года проходил испытания бойковый трал ТР-28, разработанный инженерами Белогуровым и Колоевым по опыту финской войны. Трал предназначался для обеспечения проходов шириной 3,5 м в минных полях. Он состоял из барабана, к которому крепились тросы с грузиками на концах, и цепной передачи с приводом от ленивца танка. Вращаясь, тросы с грузами ударяли по земле и вызывали подрыв мин. Но испытания показали, что конструкция нуждается в доработке.

Мостовой танк ИТ-28

Наиболее интересной опытной машиной на базе Т-28 был инженерный танк

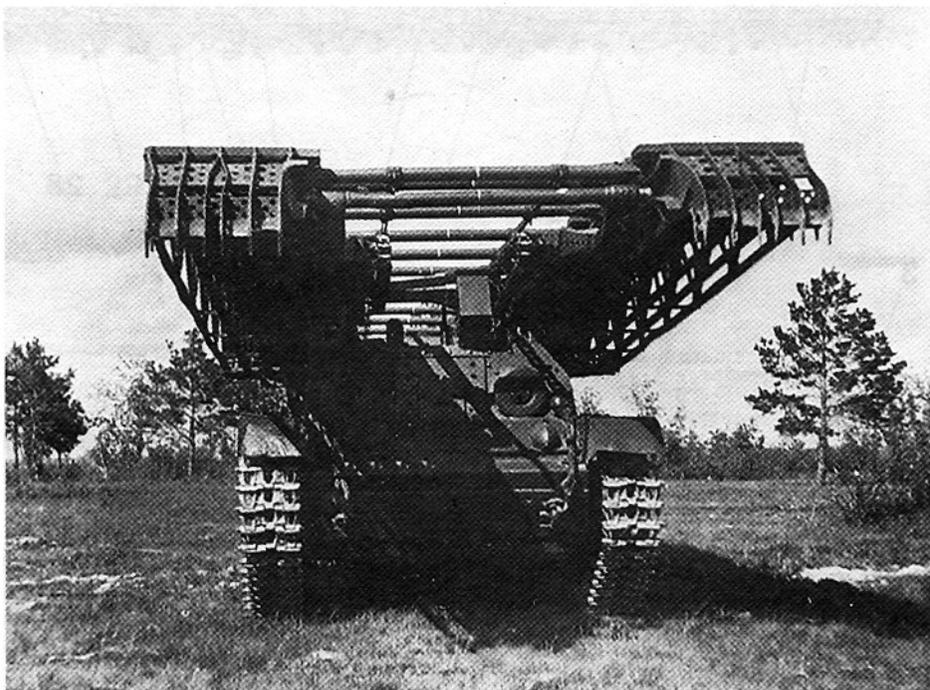
ИТ-28. Проектирование его началось в НАТИ еще в 1936 году, но из-за низкого темпа работы закончилось лишь в 1940 году. В марте того же года с Кировского завода был отправлен в НАТИ экранированный Т-28 № 1638, на котором вместо башен и подбашенной коробки была установлена восьмигранная рубка с толщиной брони от 30 до 50 мм и наклоном листов от 8 до 25°. В лобовом листе рубки размещались два пулемета ДТ в шаровых установках; боекомплект 4473 патронов.

Сверху на рубке монтировался двухколейный мост длиной 13,3 м, шириной 3,35 м. Для наводки моста танк был оборудован специальным мостовым приводом, включавшим в себя устройство отбора мощности от двигателя, муфту сцепления, коробку передач, гидравлический привод, промежуточную передачу, привод главных рычагов, главные рычаги и механизм управления.

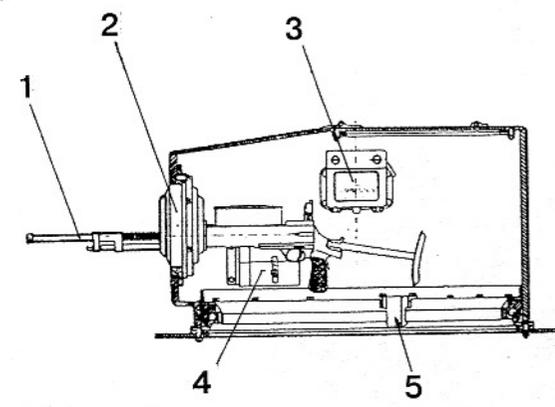
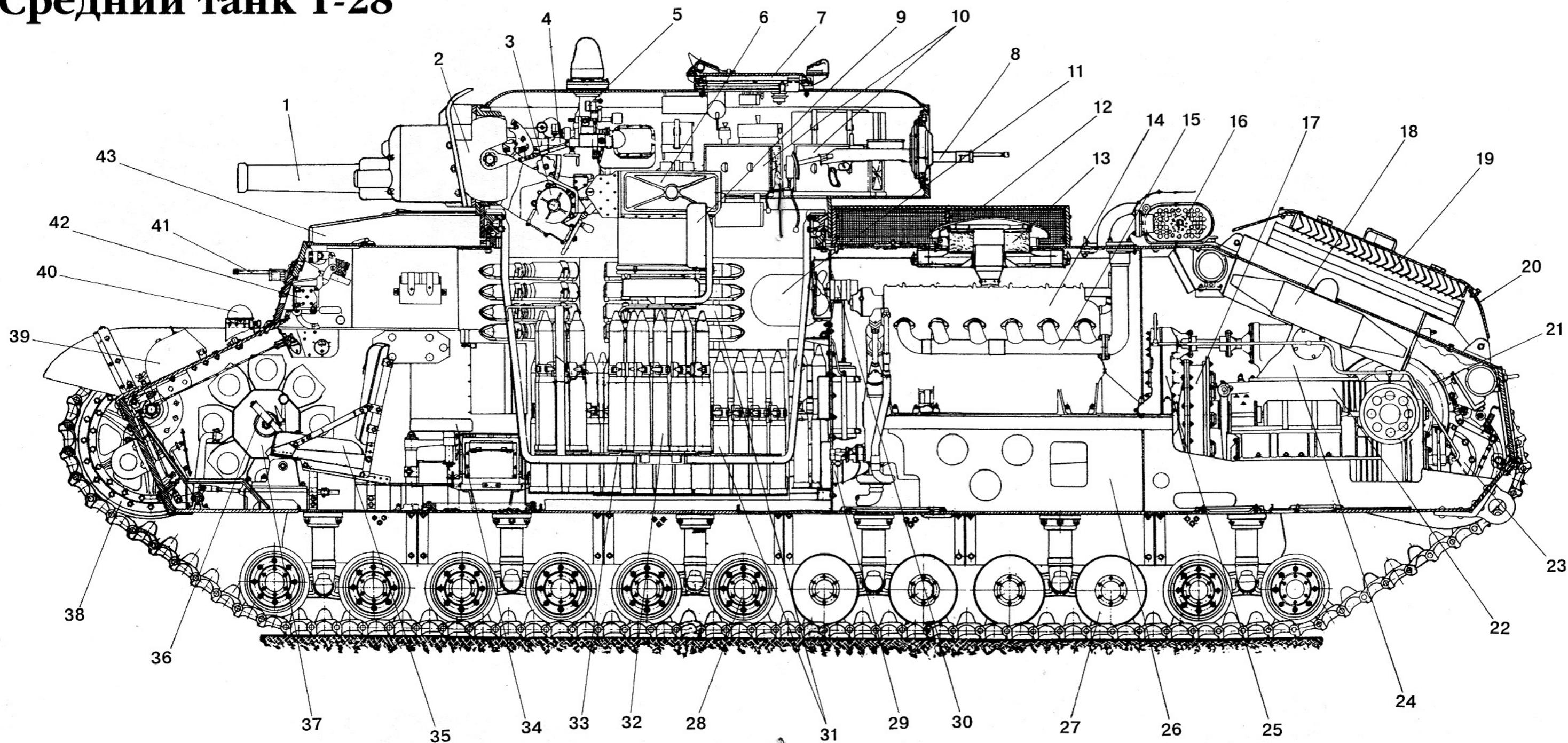
Масса танка с мостом составляла 29 т, без моста — 25 т. Габариты с мостом — 13 300х3500х3700 мм; без моста — 7360х2870х3770 мм (с рычагами, уложенными по-походному). Силовая установка осталась прежней. Скорость движения танка с мостом по проселочной дороге — 14 км/ч. Ширина перекрываемого мостом препятствия — до 12,5 м.

Испытания его прошли в июне 1940 года на НИБТПолигоне и показали, что время наводки моста составляет 3 — 5 минут, прочность механизмов привода и самого моста достаточны для прохождения танков массой до 50 т. Вместе с тем, был выявлен и ряд существенных недостатков, требовавших доработки конструкции. Но все дальнейшие работы по ИТ-28 свернули.

Мостовой танк ИТ-28 во время испытаний на НИБТПолигоне. Июль 1940 года



Средний танк Т-28



Компоновка малой башни:
 1 — пулемет ДТ;
 2 — шаровая установка;
 3 — прибор наблюдения;
 4 — укладка запасных стекол триплекс;
 5 — захват башенного погона

Компоновка танка Т-28 выпуска 1939 года:
 1 — пушка Л-10; 2 — маска; 3 — подъемный механизм пушки; 4 — телескопический прицел ТОП; 5 — перископический прицел ПТ-1; 6 — ограждение пушки; 7 — люк с турелью; 8 — кормовой пулемет ДТ; 9 — сиденье наводчика (командира башни); 10 — радиостанция; 11 — отверстие для доступа к приборам дымопуска; 12 — жалюзи для доступа охлаждающего воздуха к радиаторам;

13 — воздушный фильтр; 14 — двигатель; 15 — выхлопной коллектор; 16 — глушитель; 17 — главный фрикцион; 18 — вентилятор; 19 — жалюзи; 20 — колпак вентилятора; 21 — бортовой фрикцион; 22 — коробка передач; 23 — бортовая передача; 24 — вторичный привод вентилятора; 25 — первичный привод вентилятора; 26 — подмоторная рама; 27 — необрезиненный опорный каток; 28 — обрезиненный опорный каток; 29 — моторная перегородка; 30 — вы-

тяжной вентилятор; 31 — укладка артвыстрелов на стенке боевого отделения; 32 — вращающаяся боеукладка; 33 — полик боевого отделения; 34 — сиденье пулеметчика; 35 — сиденье механика-водителя; 36 — рычаг управления бортовым фрикционом; 37 — барабанная боеукладка пулеметных магазинов; 38 — направляющее колесо; 39 — бронеколпак фары; 40 — сигнал; 41 — пулемет ДТ; 42 — прибор наблюдения механика-водителя; 43 — малая башня

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

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

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

Техник танковый младший (воентехник 2 ранга) помещается в передней части танка в отделении управления. Непосредственно управляет движением танка, отвечает за его техническое состояние. Вне

боя руководит подготовкой механиков-водителей и моториста.

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

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

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

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

Механик-водитель младший (младший командир взвода) находится вне танка. Обеспечивает постоянный уход, чистку и смазку трансмиссии и ходовой части в предбоевой обстановке и после боя.

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

Первые маневры с участием 15 танков Т-28 прошли в ЛВО в январе 1934 года. Самое большое количество Т-28, одновременно задействованных в маневрах, 52 машины 1 ттбр во время учений БВО 8 — 17 октября 1936 года. В докладе об этом говорилось: «Танками пройдено 250 километров за три дня «боя». Мы имеем хорошие отзывы из частей о тактико-технических характеристиках Т-28, однако в части качества машин Кировский завод сделал еще не все».

Еще одним мероприятием, в котором постоянно участвовали танки Т-28, были парады. Начиная с 1933 года и до нача-

ла Великой Отечественной войны они регулярно 1 мая и 7 ноября проходили по Красной площади в Москве, площади им.Урицкого (Дворцовой) в Ленинграде и по Крещатику в Киеве. Количество Т-28, участвовавших в парадах, обычно не превышало 20 машин.

По состоянию на 1 января 1938 года в РККА имелось 262 танка Т-28 в следующих частях и соединениях:

Харьковский военный округ: 5 ттбр (г.Харьков) — 16;

Приволжский военный округ: Ульяновское БТУ — 1, Казанские пехотные курсы — 2, Ульяновское училище особой техники — 2;

Киевский военный округ: 4 ттбр (г.Киев) — 80;

Московский военный округ: ВАММ — 5, Орловское БТУ — 3, Горьковское БТУ — 1, отдельная химрота 2 ск — 1, НИБТПолигон — 3;

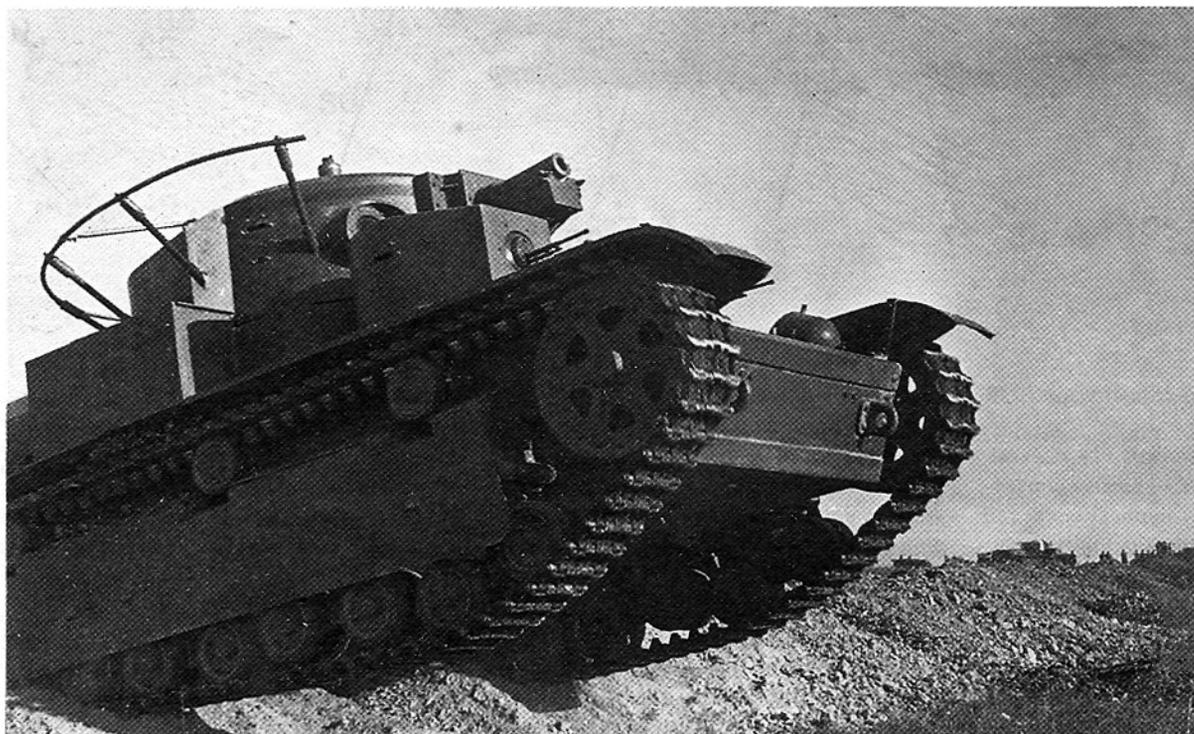
Ленинградский военный округ: 6 ттбр им.Кирова (г.Слуцк) — 57, 2-я запасная тбр — 6, Ленинградские БТКУКС — 4, Ленинградское училище танковых техников — 3;

Белорусский военный округ: 1 ттбр (г.Смоленск) — 65;

Вне округов: Кировский завод — 2, неотправленных новых танков — 11.

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

В сентябре 1939 года 10-я (98 танков Т-28) и 21-я (105 танков Т-28) ттбр участвовали в «освободительном походе» — боевых действиях против Польши в составе Украинского и Белорусского фронтов соответственно. Столкновений с войсками противника практически не было, бригады прошли по 350 — 400 км, при этом



Танк Т-28 на учениях. Белорусский военный округ, 1936 год



танки Т-28 показали себя с самой лучшей стороны.

Но в конце ноября их ждало более серьезное испытание — участие в советско-финской, или, как ее называют западные источники, «зимней» войне (с 30 ноября 1939 по 13 марта 1940 года). Не вдаваясь в причины и общий ход конфликта, напомним, что боевые действия велись на довольно широком фронте — от побережья Финского залива до Мурманска. Наиболее тяжелые и кровопролитные бои шли на Карельском перешейке.

Территория перешейка была сплошь покрыта крупными лесными массивами, допускавшими движение танков только по дорогам и просекам. Большое количество рек и озер с болотистыми или крутыми берегами, незамерзающие озера, валуны — все это представляло для танков естественные труднопроходимые препятствия. Дорог было мало, движение даже по проходным участкам леса требовало от механиков-водителей высокого мастерства. Кроме того, суровая зима 1939/40 года с морозами, достигавшими в середине января — 45°, и почти метровым снежным покровом создавала дополнительные трудности в применении боевых машин.

Естественные препятствия были усилены финнами, создавшими систему мощных укреплений, известную под названием «линия Маннергейма». Она состояла из полосы заграждений (предполья), главной и второй оборонительных полос и большого числа отдельных позиций и узлов обороны. «Линия Маннергейма» имела множество мощных железобетонных дотов и противотанковых инженерных заграждений: надолбов, эскарпов, противотанковых рвов, «волчьих ям» и минных полей. Все это прикрывалось хорошо продуманной системой артиллерийского и пулеметного огня.

Именно здесь, в полосе 7-й армии, наносившей главный удар, и действовала 20-я тяжелая танковая бригада им. Кирова, укомплектованная танками Т-28 (в некоторых публикациях упоминается об участии в советско-финской войне еще одной бригады на Т-28 — 10-й тяжелой танковой, однако это не соответствует действительности).

К 9 октября 1939 года 20 ттбр была перебросена из г. Слуцка Белорусского военного округа на Карельский перешеек и сосредоточена в районе Черной Речки. Здесь ее укомплектовали до штата военного времени (в бригаду влилось до 50% приписного состава). В течение последующих полутора месяцев шли занятия по усиленной боевой подготовке: отрабатывались действия подразделений в насту-

пательном бою на пересеченной местности; проводились практические занятия с экипажами танков по вождению машин по азимуту ночью и по преодолению противотанковых препятствий (каменных, деревянных и земляных стенок) с помощью фашин. Особое внимание уделялось подготовке механиков-водителей. В результате к началу военных действий танковые батальоны оказались хорошо подготовленными к боям.

Техническое состояние машин было очень хорошим, но при этом не хватало ремонтных мастерских и практически полностью отсутствовали эвакуационные средства (всего 4 трактора «Коминтерн» на всю бригаду). Такое положение сохранялось до конца войны.

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

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



30 ноября 1939 года 20 тбр перешла границу вместе с частями 19 ск. На следующий день по приказу командира корпуса для поддержки 68-го стрелкового полка в районе Корвалы была выделена 2-я танковая рота 95 тб. Командовал ею молодой энергичный лейтенант Хохлов. Зная, что дороги заминированы, он повел роту лесом, по азимуту. Танки, легко ломая деревья, двигались по лесу и подошли к Корвале уже в сумерках. На одной из высот была обнаружена наша пехота, залегшая под огнем финнов. Быстро сориентировавшись, Хохлов повел танки в атаку — и противник в панике бежал. Танкисты подоспели вовремя: оказалось, что стрелковый батальон попал в засаду и был окружен противником.

Рота Хохлова преследовала отступающих финнов, которые благодаря внезапности нападения не успели взорвать мост и заминировать дорогу. Но на Выборгском шоссе их сопротивление носило уже организованный характер. Мост через реку Линтульи-йоки взлетел на воздух буквально перед носом у советских танкистов; одновременно с другого берега ударили вражеские орудия и пулеметы. Хохлов отвел танки в лес и организовал разведку. Выяснилось, что впереди, в монастыре Линтула расположен сильный опорный пункт противника. Комиссар бригады Кулик, находившийся все это время в боевых порядках 2-й танковой роты, связался с комбригом Борзиловым, который подтянул в район монастыря основные силы 90 и 95 тб. Утром 2 декабря разгорелся бой. Финны оказывали упорное сопротивление. Танки, перейдя реку вброд, разбили несколько дзотов и вышли в тыл врагу, что предрешило исход боя. Финны отошли к узлу сопротивления Кирка Кивенапа. Их преследовал 95 тб, в

авангарде которого двигалась рота Хохлова с посаженной на броню пехотой. Машины шли в темноте, без огней, с ходу преодолевая встречающиеся противотанковые рвы. У Тиртулы по батальону открыла огонь финская артиллерия. Рота Хохлова, ссадив пехоту, открыла ответный огонь. Правда, ориентироваться наводчикам было трудно. Финны подожгли деревья, и в зареве пожара различать вспышки их выстрелов могли только очень опытные танкисты. Ночная тьма ставила примерно в одинаковые условия как советские танки, так и гарнизоны финских дзотов — те и другие не могли вести прицельного огня. Однако финны имели преимущество, действуя на своей территории, которую они хорошо знали и где заранее пристреляли все подступы к огневым точкам. В это время на левом фланге по противнику нанес удар 90 тб капитана Ушакова. Финские части, не выдержав одновременного удара двух танковых батальонов, в спешке отошли. Кирка Кивенапа — мощный опорный узел сопротивления финнов — была захвачена силами 20 тбр. При этом было подбито четыре Т-28 90-го танкового батальона и два Т-28 95-го.

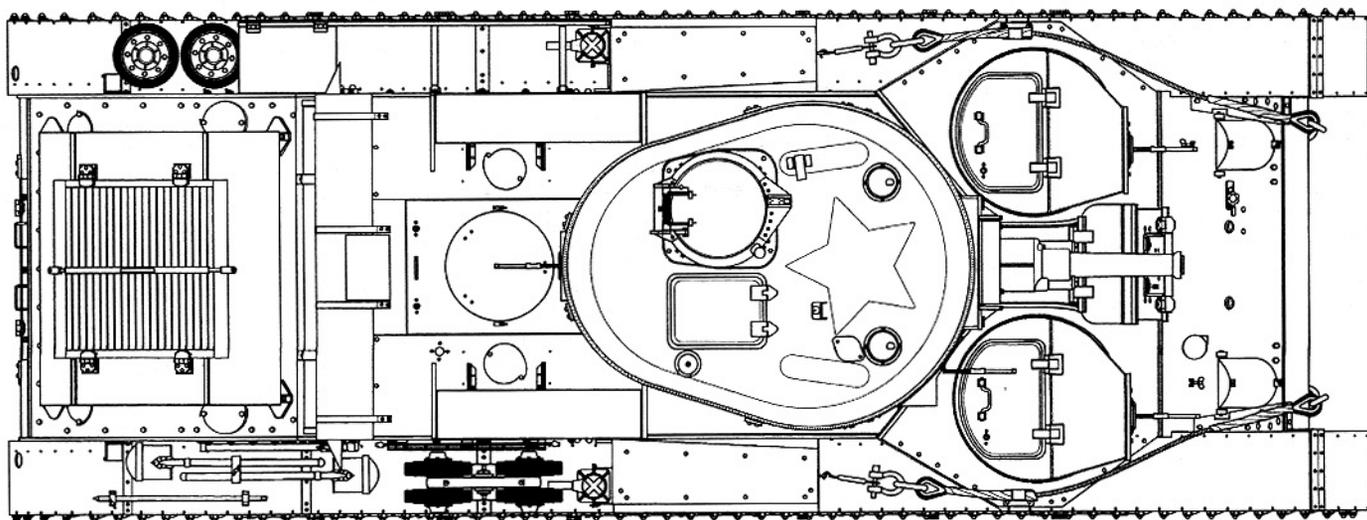
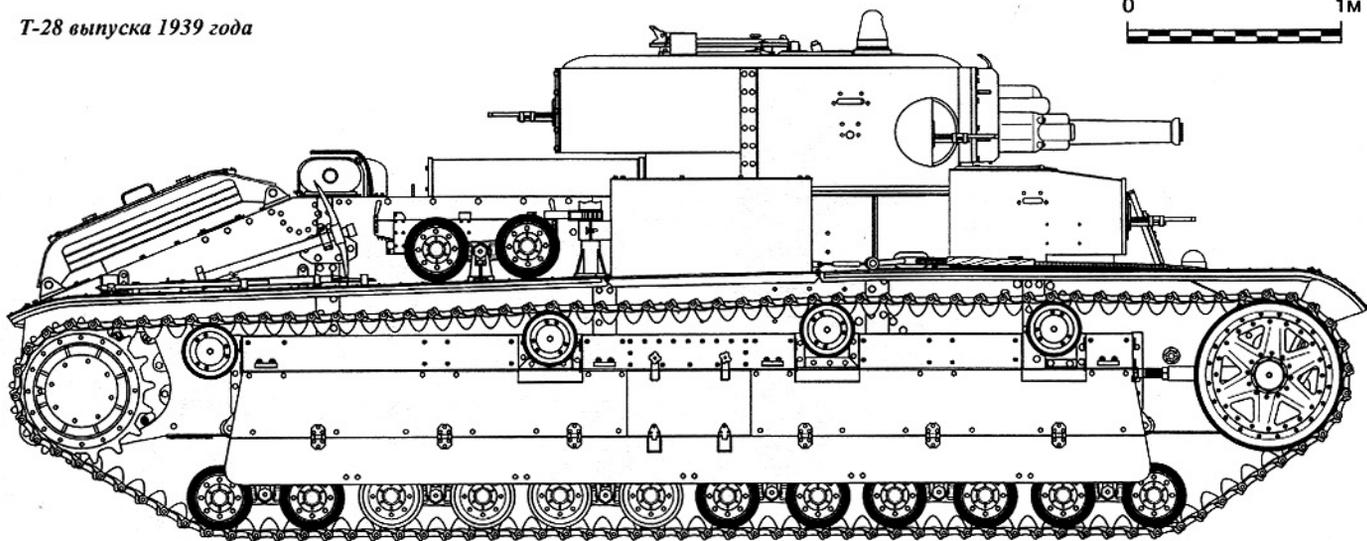
В первые дни боев при встрече с финнами танки действовали так: сначала обстреливали из пулеметов препятствия и укрытия вблизи препятствий, а затем продельвали проходы с помощью саперов. Кое-где гранитные надолбы разбивались бронейными снарядами, но бывали случаи, когда танкисты выходили из машин и вручную ломомы продельвали проходы в железобетонных надолбах.

9 декабря танковый взвод 91 тб под командованием лейтенанта В.Груздева (три Т-28) был выделен для поддержки частей Карельского укрепрайона полков-

ника Лазаренко. Взвод действовал вдоль Финского залива в направлении станции Ино. За три дня танкисты 11 раз ходили в атаку, оказав пехоте большую помощь своим артиллерийским и пулеметным огнем. 13 декабря взвод получил задачу провести разведку. Пройдя 15 км вперед от расположения своей пехоты, у Конгаспелто танки подошли к главной полосе укреплений — «линии Маннергейма». Внезапным артиллерийским огнем машина командира взвода была подбита, но экипаж (командир Груздев, механик-водитель Ларченко, артиллерист Лупов, пулеметчики Волк и Лобастев, техник Коваль и радист Симонян) с места в течение 40 минут продолжал вести огонь по финским огневым точкам. При подходе нашей пехоты танкисты решили помочь ей. Включив дымовые приборы, они покинули танк через нижний люк и открыли огонь из двух пулеметов. Но дымовая завеса оказалась слабой, и ответным огнем финских снайперов были убиты Груздев, Волк и Лобастев, ранен Ларченко. Оставшиеся в живых ползком отошли к своим, забрав с собой раненого. Второй танк взвода также был подбит. Он загорелся, но хода не потерял. Не имея возможности находиться внутри машины, танкисты придумали остроумное решение. Они запустили мотор на малые обороты и направили танк в сторону своих, а сами шли перед ним, прикрываясь его корпусом от обстрела. Экипаж третьего Т-28 (командир Т.Ковтунов) пытался помочь своим товарищам, но его машина при маневрировании подорвалась на mine, а потом была расстреляна артиллерией. Все члены экипажа оказались тяжело ранены, их вынесли с поля боя танкисты других подбитых танков под руководством К.Симоняна. За героические действия весь состав взвода

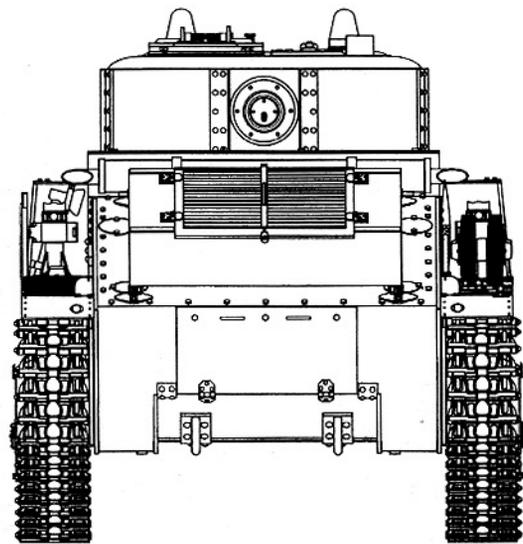
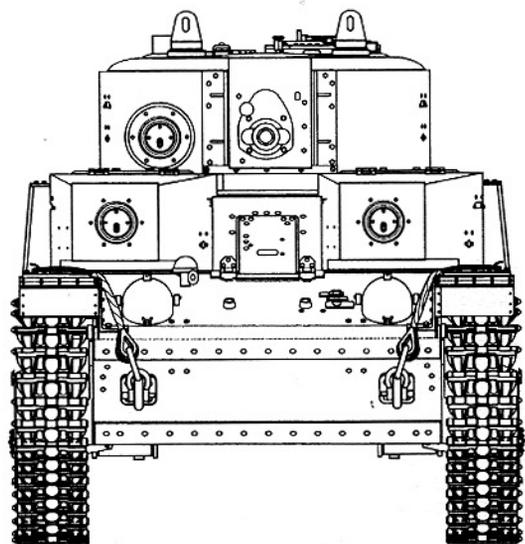


Танки 20-й танковой бригады перед маршем к линии фронта. Февраль 1940 года



Вид спереди

Вид сзади



был награжден орденами и медалями, а всем членам экипажа В.Груздева присвоили звание Героя Советского Союза (трое получили его посмертно).

К этому времени основные силы 20 ттбр, после ряда маршей, вышли к главной оборонительной полосе — «линии Маннергейма» и сосредоточились в районе Бобошино. Здесь танкисты усиленно занимались подготовкой к предстоящим боям. 13 декабря все танки бригады были перекрашены в белый цвет. Примерно тогда же в состав 20 ттбр была включена «рота тяжелых танков»: три опытных машины — КВ, СМК и Т-100, прибывшие для испытаний во фронтовых условиях.

17 декабря 1939 года бригаде была поставлена задача: поддержать наступление частей 50 ск (123 и 138 сд) при атаке укрепленных узлов Хотинен и высоты 65,5. Начальник штаба 138 сд доложил в штаб корпуса, что «впереди никакого укрепрайона нет, противник бежит». Не проверив этих сведений, командование отменило ранее назначенную пятичасовую артиллерийскую подготовку и двинуло в атаку пехоту 123 сд при поддержке 91 тб. Однако при наступлении наши войска уперлись в мощную укрепленную полосу обороны противника и были встречены сильным артиллерийско-пулеметно-минометным огнем. Пехота 138-й сд, не имевшая опыта взаимодействия с танками, была от них отсечена, понесла большие потери и в конце концов частично залегла, а частично отступила на исходные позиции.

91 тб прорвался в глубину обороны противника за первую и вторую линию надолбов на 450 — 500 м, попал под сильный артогонь и не поддержанный пехотой отошел на исходный рубеж, понесая большие потери. Вечером того же дня командир бригады докладывал в штаб 50-го стрелкового корпуса: «После боя 17 декабря 91-й танковый батальон небоеспособен. Убито 7 человек, ранено 22, в том числе и командир батальона майор Дроздов,



пропало без вести 16, в том числе и комиссар батальона Дубовский. Из 21 танка Т-28, высланного в атаку, прибыло на сборный пункт 5 машин, 2 сданы на СПАМ. Остальная матчасть требует ремонта, что и производится. 4 машины сгорели на поле боя, 1 перевернулась вверх гусеницами в противотанковом рве, 1 — неизвестно где. При атаке уничтожено ПТО до 5 шт., ДОТ до 3 шт. Ввиду того, что пехота не пошла и осталась за надолбами, которые севернее высоты 65,5 в 500 м, этот район нашими войсками не занят».

18 декабря 90 тб поддерживал 138 сд при атаке укрепрайона Хоттинен-Турта. И вновь пехота была отсечена от танков, а танки, глубоко прорвавшись в оборону противника, понесли большие потери. Командир бригады докладывал об этом бое так: «Доношу, что 18 декабря в 16.30 90-й танковый батальон получил задачу атаковать Хоттинен-Турта и вступил в бой, успешно продвинувшись в глубину обороны до 1,5 км и выйдя к лесу севернее Турта, не имея за собой пехоты, был обстрелян артогнем ДОТ и минометами из

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

19 декабря в 12.00 была проведена новая атака 90 тб и 138 сд на Хотинен, а 91 тб и 123 сд — на высоту 65,5. На этот раз атаке предшествовала артиллерийская подготовка. К 14.00 рота Т-28 и рота тяжелых танков 90 тб капитана Янова вышли к лесу в 1,5 км северо-восточнее Турта, пройдя на этом участке всю линию укреплений и фактически выполнив задачу по прорыву укрепрайона. Две другие роты батальона в это время вели бой в глубине обороны, обстреливая доты и прикрывая пехоту, а 95 тб начал атаку с фронта. Но пехота, попав под обстрел, беспорядочно отступила. Оказавшись отрезанными, танки 91 тб в одиночку вели бой в глубине финской обороны. Финны, используя это, подтянули ПТО и их огнем, а также бутылками с бензином начали поджигать танки. К 17.00 по приказу командира бригады остатки батальона отошли на исходные позиции, понесая большие потери в матчасти и личном составе. В этом бою погиб и командир батальона капитан Янов. Атака 91 тб из-за пассивности пехоты также захлебнулась. Всего за этот день бригада потеряла 29 танков Т-28.



Жертва «зимней войны»... О накале боев свидетельствуют начисто срубленные пулями и осколками ветви деревьев

20 декабря 1939 года 20 ттбр была выведена в тыл, где до 1 февраля 1940 года занималась ремонтом матчасти, боевой подготовкой и пополняла личный состав. В частности, активно проводились занятия по преодолению надолб, сбросу фашин с танков, обучению взаимодействия с пехотой и т.д.

2 — 10 февраля 1940 года танки Т-28 действовали в составе блокировочных групп по уничтожению финских дотов, а также производили разведку боем, особая активность была проявлена на участке Хотиненского укрепления. Несмотря на большие потери, здесь удалось не только разрушить всю систему обороны финнов, но и отвлечь дополнительные силы из района высоты 65,5, что облегчило прорыв их укрепленной полосы на этом участке.

11 февраля 1940 года 91 тб капитана Яковлева, поддерживая части 123 сд после полуторачасовой артподготовки, начал штурм высоты 65,5. Особенно успешно действовала головная рота под командованием старшего лейтенанта Хараборкина, приданная стрелковому батальону капитана Сороки.

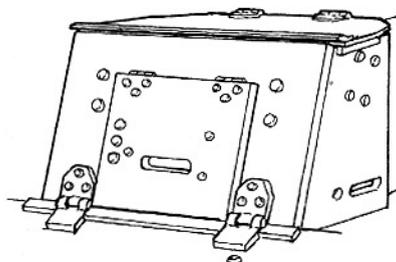
При уточнении вопросов взаимодействия Хараборкин предложил пехотинцам засучить правый рукав маскхалата, чтобы танкисты могли отличать наших бойцов от финнов. Кроме того, было решено обозначить синими флажками те стрелковые подразделения, которые находились ближе всего к противнику. Таким образом, синий флажок означал, что перед данным подразделением своей пехоты больше нет и танкам можно открывать огонь.

К моменту окончания артподготовки рота Хараборкина приблизилась к первым надолбам и по проходам, проделанным в них саперами, прошла препятствие. Затем с ходу была преодолена вторая линия надолбов, в которой отсутствовали проходы. Причем некоторые машины расстреливали надолбы из пушек, а другие, включая танк Хараборкина, прошли по верхам надолб, за которыми оказался противотанковый ров. С помощью фашин, лежавших на танках, танкисты сделали два прохода через ров и прошли по ним. Затем, развернувшись, танки завязали бой с дотами, сдерживавшими наступление пехоты. Танк командира роты оказался позади одного из дотов. Тремя броневой снарядом танкисты разбили его бронированные двери, и дот замолчал. Пользуясь поддержкой танков, пехотинцы перебрались через ров и пошли на штурм. К вечеру 11 февраля высота 65,5 была взята. Рота Хараборкина потеряла в этом бою четыре Т-28. За умелое руководство ротой и личное мужество старшему лейтенанту Хараборкину было присвоено звание Героя Советского Союза.

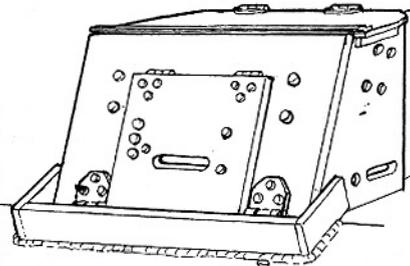
На следующий день, 12 февраля комбриг Борзилов перебрался в район высоты 65,5 95-й тб, с помощью которого прорыв был расширен и углублен, и к вечеру 13 февраля 1940 года на этом участке главная оборонительная полоса «линии Маннергейма» была полностью прорвана.

16 февраля 20 ттбр вошла в состав подвижной группы комбрига Борзилова с задачей разгромить финнов в районе Вийпура-Хонкониemi и продвигаться дальше на Выборг. Но из-за мощной полосы за-

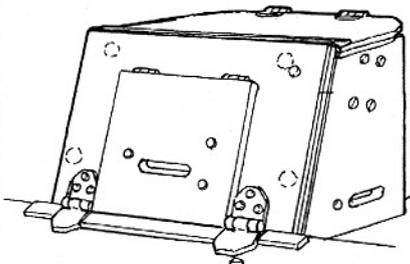
Варианты кабины механика-водителя



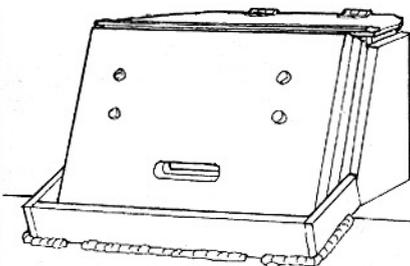
стандартная



с дополнительным оградением



с частичной экранировкой



с полной экранировкой

граждений, а также сильно пересеченной местности это задание выполнено не было.

16 — 27 февраля бригада во взаимодействии со 123 сд вела бои за овладение станцией Хонкониemi и населенными пунктами Куисто и Юкола. В этих боях особенно хорошо проявил себя 95 тб капитана Стрельмаха. Батальон продвигался не по дорогам, а лесными дебрями, где противник не мог протаскать противотанковые орудия, а наши танки свободно прокладывали дорогу, ведя за собой пехоту. «Вообще условия такие, что весь личный состав заслуживает одобрения и награды за мужество. Живут на снегу, под обстрелом, не жалуются и сохраняют прекрасный боевой дух», — докладывал в

штаб фронта военком 20 ттбр Кулик, находившийся все это время в боевых порядках.

29 февраля 91 тб завязал бои за станцию Перо. Финны пытались контратаковать пехотой при поддержке 7 танков «Виккерс». Первый из них был подбит нашей артиллерией и забросан гранатами. Второй, наскочив на пень, застрелял, и его захватили неповрежденным. Три «Виккерса» расстреляла подошедшая танковая рота Т-26 капитана Архипова из 35 тлбр. Лишь двум финским танкам удалось уйти. К вечеру того же дня станция Перо была взята.

1 марта 91 тб овладел районом Перо-инсункюля и высотой 30,6, захватив там батарею 76-мм орудий, радиостанцию, более 100 лошадей и разгромив штаб пехотной дивизии.

3 — 7 марта 1940 года бригада во взаимодействии со 123 сд вела бои за высоты 13,7 и 88,0, преодолевая при этом надолбы, минные поля и зону затопления. 7 марта во время атаки высоты 13,7, когда пехота встретила сильное сопротивление противника и залегла, лейтенанты Яник, Копытов, а также военком 90 тб старший политрук Брагин покинули свои танки, вернулись к пехоте и подняли ее в рукопашную атаку на финские позиции, обеспечив этим захват высоты 13,7. Всем трем было присвоено звание Героя Советского Союза (Брагину — посмертно).

8 марта 91 тб занял станцию и населенный пункт Тали, а к 12 марта батальоны бригады, развивая успех, вышли на рубеж высоты 43,3 — озеро восточнее Портинхайка.

20-я танковая сыграла при прорыве «линии Маннергейма» наиболее активную, если не решающую роль. Эта бригада благодаря умелому и энергичному руководству была подготовлена к боевым действиям лучше других танковых частей. Ее командование сумело организовать хорошую координацию действий с другими родами войск.

Взаимодействие танков с артиллерией и пехотой осуществлялось методом совмещения командных пунктов танковых, артиллерийских и пехотных командиров. На КП устанавливались дополнительные приемники, настроенные на частоту танковых радиостанций. Этот метод дал положительные результаты, поскольку удавалось своевременно реагировать на заявки танкистов на подавление артогня противника, а командование было в курсе боевой обстановки.

Для управления танками во время боя командиры подразделений активно использовали радио. Переговоры осуществлялись с помощью закодированных условными сигналами таблицы, составленной из часто используемых в бою фраз и обозначений (например, танки назывались конями, пехота — винтовками, горючее — водой и т.д.).

Хорошо было налажено и снабжение 20 ттбр: танковые батальоны, по нескольким дней находясь в боях, не имели перебоев в получении всего необходимого, несмотря на загруженность дорог в тылу.

Командование Красной Армии высоко оценило роль 20-й тяжелой танковой бригады при прорыве «линии Маннергейма». Указом Президиума Верховного Совета

СССР в апреле 1940 года бригада была награждена орденом Красного Знамени; 613 человек получили ордена и медали, из них: «Золотую звезду» Героя Советского Союза — 21, орден Ленина — 14, орден Красного Знамени — 97, орден Красной Звезды — 189.

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

В период боевых действий на Карельском перешейке танки Т-28 использовались как раз по прямому назначению — для поддержки войск при прорыве сильно укрепленных позиций. И несмотря на то, что эти машины создавались по требованиям начала 30-х годов, они проявили себя самым лучшим образом. Т-28 превосходили Т-26 и БТ по проходимости — на второй передаче свободно передвигались по снегу глубиной 80 — 90 см, лучше преодолевали рвы, эскарпы и другие препятствия. Но при этом, имея более толстую броню (опять же по сравнению с Т-26 и БТ), они оказались уязвимыми для огня 40-мм противотанковых пушек «Бофорс», состоявших на вооружении у финнов (к счастью, таких пушек в финской армии было немного).

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

К началу войны (30 ноября 1939 года) в 20 ттбр имелось 105 танков Т-28. В ходе боевых действий с Кировского завода было получено 67 новых танков выпуска 1939 — 1940 годов. Таким образом, общее количество Т-28, участвовавших в советско-финской войне, составляет 172

Причины потерь	За период		Всего
	с 30.11.1939 до 11.2.1940	с 11.2.1940 по 13.3.1940	
От артогня	80	75	155
Мины и фугасы	38	39	77
Сгорело	23	7	30
Утонуло в болотах и озерах	10	11	21
Захвачено противником	2	—	2
Вышло из строя по техническим причинам	107	90	197
Итого потерь:	260	222	482

машины. Теперь посмотрим статистику потерь.

Из 482 потерянных в ходе боев танков было восстановлено 386 — 80%! Кроме того, видно, что каждый участвовавший в войне Т-28 восстанавливался как минимум 2 раза (некоторые машины до 5 раз!) и снова шел в бой. Из общего числа потерь безвозвратные составили всего 32 танка Т-28: 30 сгоревших и 2 захваченных финнами, то есть всего около 7%.

Такое положение дел объясняется не только успешной работой ремонтно-восстановительного батальона бригады, но и близостью Кировского завода, выпускавшего эти танки. Завод в течение всей войны бесперебойно снабжал танкистов запасными частями, а также выделил в помощь ремонтникам 20-й танковой бригады опытных рабочих с необходимым оборудованием. Отсюда напрашивается вывод, что при нормальном обеспечении запасными частями танк Т-28 являлся надежной боевой машиной даже при эксплуатации в особо тяжелых условиях.

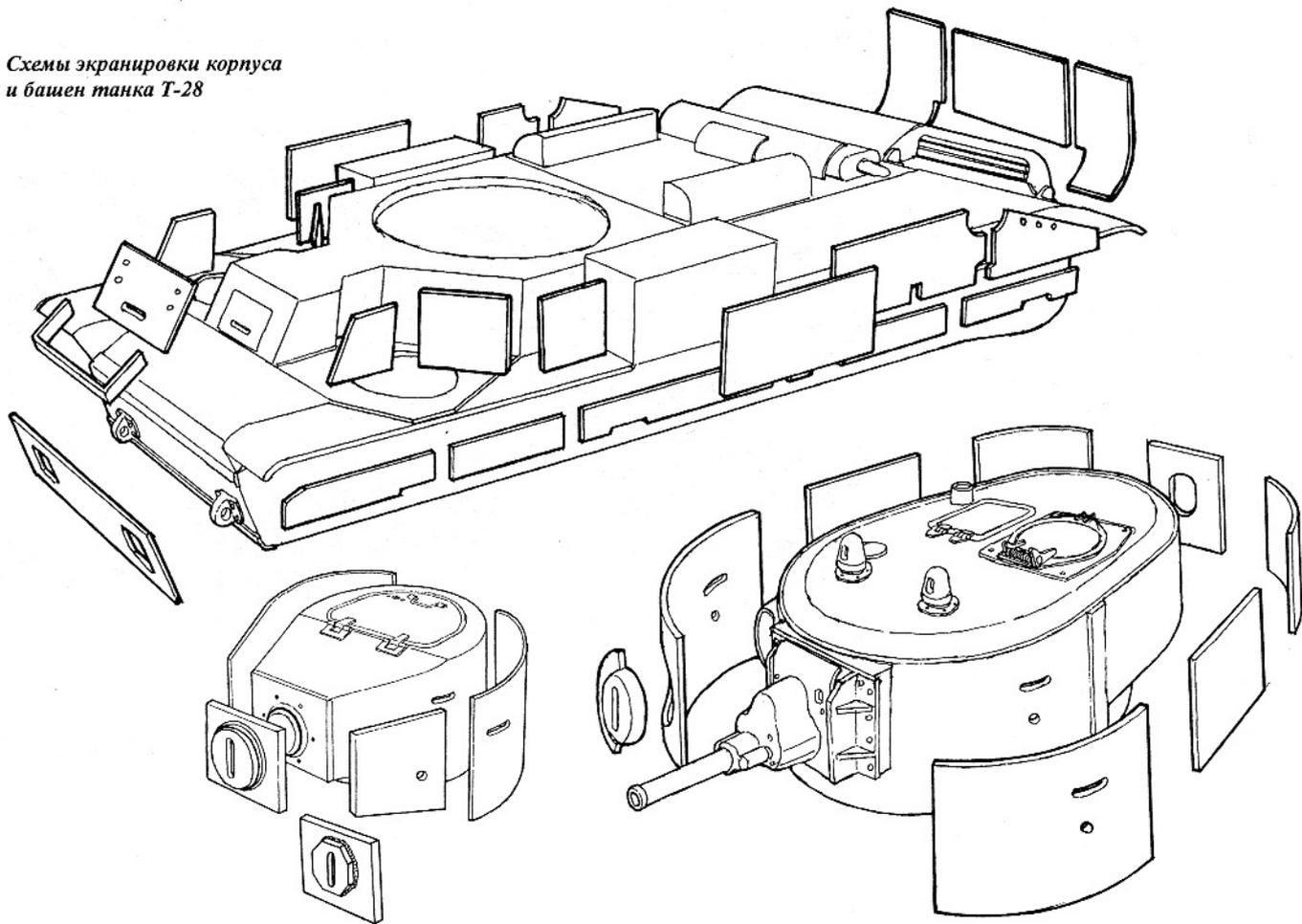
Как уже говорилось, в ходе советско-финской войны стало ясно, что броня Т-28 не защищает их от огня малокалиберной противотанковой артиллерии. Поэтому остро встал вопрос о повышении защищенности танков. Выход был найден простой и очевидный: экранировать боевые машины, то есть на основную броню приварить дополнительные броневые плиты. Эта работа началась с 1 января 1940 года. Первые 16 экранированных машин планировалось отправить на фронт 16 февраля. Однако они ушли в войска только 26 февраля, причем экранировка была частичной — дополнительной 25 — 30 мм броней защищались только башни и лобовая часть корпуса.

В докладе об использовании таких машин в боевых условиях, датированном 3 марта 1940 года, говорилось: «Экранировка танков дала в основном положительный результат. Участие экранированных машин в боях показало, что их броня не пробивается 37 — 40 мм противотанковыми орудиями. Но так как экранировались в основном башни и лобовая часть кор-



Жители Ленинграда приветствуют танкистов 20-й танковой бригады, возвращающихся с Карельского перешейка. 24 апреля 1940 года

Схемы экранировки корпуса и башен танка Т-28



пуса, противник через несколько дней боев учел это обстоятельство и стал вести огонь по незащищенным экранировкой местам. Поэтому необходимо усиление бронирования со всех сторон».

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

11 июня 1940 года на Кировском заводе состоялось совещание конструкторов СКБ-2 и представителей военной приемки по вопросу «окончательного утверждения чертежей на экранировку корпуса Т-28». В протоколе этого совещания говорилось: «Большая башня танка экранируется броней в 30 мм, малая башня — спереди 20 мм, сзади — 15 мм, лобовой лист малой башни — 30 мм, шаровая установка пулемета — 30 мм, лобовой

лист корпуса — 20 мм, наклонный передний лист корпуса — 20 мм, боковые стенки фонаря механика-водителя — 30 мм, щиток механика-водителя — 20 мм, корма корпуса — 30 мм, борта выше крыльев — 30 мм, днище передней части до моторного отделения — 15 мм, ящики для дымбаллонов — 20 мм. Экранировку бортов корпуса ниже крыльев ставить 10 — 20 мм в зависимости от расстояния от борта до гусениц. Ориентировочный вес экранировки — 4040 кг.

Примечание. Кроме того, для подготовки к последующей экранировке партии машин разработать в чертежах полную экранировку корпуса и башен с толщиной экрана в 40 мм* и представить их на утверждение в АБТУ».

5 июня 1940 года было подписано постановление Совета народных комиссаров и ЦК ВКП(б) за № 973-366сс, согласно которому Кировский завод совместно с Ижорским должны были до конца года полностью заэкранировать 100 танков Т-28: из них 85 — из воинских частей, а 15 — из числа находившихся в ремонте на Кировском заводе.

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

бот: «7 и 30 июня 1940 г. бронетанковое управление Красной Армии подало на завод первую партию танков в количестве 44 шт. Из них заэкранировано и отправлено в войска 36 и 8 танков оставлены на заводе для производства капитального ремонта с последующей экранировкой. В счет постановления Правительства заэкранировано 12 танков, находящихся в ремонте на заводе и два новых танка выпуска 1940 года, то есть на 22 августа в счет постановления Правительства заэкранировано 50 Т-28. Кроме того, с 1 января 1940 года по договору с Кировским заводом отремонтировано и заэкранировано 26 танков Т-28 и таким образом с 1 января по 22 августа 1940 года заэкранировано 76. В начале августа с.г. из Киевского Особого Военного округа подана на завод вторая партия Т-28 в количестве 55 штук, не требующих ремонта, из которых 5 танков были отправлены без экранировки в в/ч Ленинградского военного округа для укомплектования, а 50, подлежащих экранировке, распределены: 25 оставлены на Кировском заводе и 25 переданы на хранение в 1-й мехкорпус. До настоящего времени работы по экранировке не развернуты.»

Столь медленный ход работ объясняется довольно просто: во-первых, завод был загружен программой производства новых тяжелых танков КВ, а во-вторых, еще 28 мая 1940 года вышло постановление СНК и ЦК ВКП(б) № 885-330сс, в ко-

*Сведениями о дополнительном бронировании Т-28 листами толщиной в 40 мм авторы не располагают.

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



Фото из коллекции М. Коломийца

тором говорилось: «На Кировском заводе производство танков Т-28 (изготовление, ремонт, производство запасных частей и т.д.) полностью прекратить с 1 июня 1940 года». Таким образом, постановление СНК и ЦК ВКП(б) от 5 июня 1940 года полностью противоречило постановлению о прекращении изготовления и ремонта Т-28. Вполне понятно, что завод очень неохотно отвлекал силы и средства, столь необходимые для серийного производства нового, более сложного танка КВ, на экранировку снятых с производства Т-28.

Тем не менее, хотя и медленно, но работа шла. В справке, датированной 1 ноября 1940 года, говорилось: «До постановления Правительства с 1 января по 1 июня 1940 года заэкранировано:

а) в счет договора № 4-093 от 24 января 1940 года новых танков выпуска 1940 года (задел 1939 года) — 2;

б) после капитального ремонта — 27 (1 отправлен в НАТИ без башен для установки моста (ИТ-28 — Прим.авт.), 2 списаны с вооружения и 1 находится в капитальном ремонте); всего 29 танков. В счет постановления Правительства (с 1 июня 1940 года):

а) заэкранировано по договору № 4-504 — 41 шт. (35 до 1 октября и 6 в октябре), из них 6 машин, заэкранированных в октябре, не приняты военной приемкой по неисправностям агрегатов;

б) заэкранированы после капремонта и засчитаны в счет постановления Правительства — 16 шт. (13 до 1 октября и 3 в октябре); всего 57 танков. Итого к 1 ноября 1940 года заэкранировано полностью 86 машин, кроме того, находятся в процессе экранировки 6 танков».

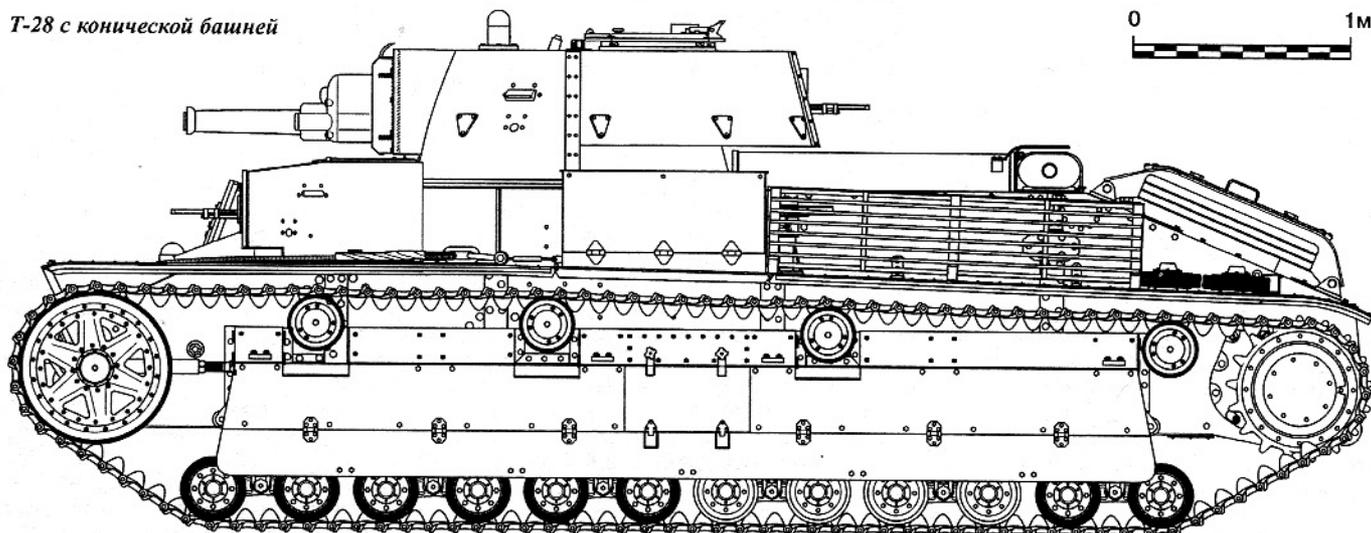
Всего же, согласно «Отчету о выполнении плана военных заказов за 1940 год», Кировский завод произвел: полную экранировку — на 103 танках Т-28, частичную — на 8.

С началом формирования в Красной Армии механизированных корпусов летом 1940 года и переходом автобронетанковых войск на новую организацию все танковые бригады постепенно расформировывались, а их кадры и материальная часть поступали на укомплектование новых танковых дивизий. Не стали исключением и тяжелые танковые бригады. Так, на базе 20 Краснознаменной ттбр была сформирована 1-я Краснознаменная танковая дивизия 1-го механизированного корпуса. Кроме того, часть танков Т-28 20 ттбр передали в состав 3-й танковой дивизии того же мехкорпуса. Танки 10 ттбр поступили на вооружение 8 тд 4 мк и 10 тд 15 мк, а часть боевых машин 21 ттбр — 5 тд 3 мк. Правда, к началу Великой Отечественной войны довольно большое число Т-28 требовало ремонта, а так как про-

изводство запасных частей к ним было прекращено в июне 1940 года, а запас ранее выпущенных почти полностью истощился, ремонтировать боевые машины было нечем. Например, в докладе о ходе формирования 5 тд от 4 августа 1940 года сказано: «Средних танков Т-28 26 тб 21 ттбр прибыло 30 штук, из них 23 требуют среднего ремонта. Запасных частей к ним совершенно нет».

Здесь следует дать некоторые пояснения. Дело в том, что количественный и качественный учет бронетанковой техники велся по специальной форме № 151 в соответствии с приказом Народного комиссариата обороны (НКО) СССР № 15 от 10 января 1940 года, вводившим в действие с 1 апреля 1940 года «Наставление по учету и отчетности в Красной Армии». Согласно этому наставлению предусматри-

Т-28 с конической башней



валось деление всего имущества по качественному состоянию на следующие категории: 1-я категория — новое, не бывшее в эксплуатации, отвечающее требованиям технических условий и вполне годное к использованию по прямому назначению. 2-я категория — бывшее (находящееся) в эксплуатации, вполне исправное и годное к использованию по прямому назначению. Сюда же относится имущество, требующее войскового ремонта. 3-я категория — требующее ремонта в центральных мастерских (средний ремонт). 4-я категория — требующее ремонта в центральных мастерских и на заводах (капитальный ремонт). Танки, уже отправленные на заводы и рембазы, из списков частей не исключались, а указывались в этой графе в знаменателе. 5-я категория — негодное (в сводную ведомость по форме № 151 не включались).

Таким образом, боееспособными, вроде бы, можно считать 292 танка Т-28, однако неизвестно, сколько из них требовало войскового ремонта — замены катков, траков, аккумуляторов и т.п. Учитывая же хроническое отсутствие запасных частей к Т-28, не будет преувеличением считать полностью исправными и боеготовыми примерно 170 — 200 машин.

Кроме того, следует учитывать, что танки с пушкой КТ-28 совершенно не годились для борьбы с танками противника, а могли использоваться только для поддержки пехоты. Количество танков Т-28, находившихся непосредственно в танковых дивизиях механизированных корпусов, было значительно меньше, чем их общее количество в военных округах. Видимо, остальные машины хранились на складах. Точной информацией об этом авторы не располагают, но достоверно известно, что все Т-28 ЗапОВО находились на складе в

районе Минска, в бывшем военном городке 21-й тяжелой танковой бригады.

Первыми вступили в бой танки Т-28 5-й танковой дивизии, расположенной в литовском городе Алитусе. Части дивизии, еще 19 июня выведенные из военного городка, заняли оборону на восточной окраине города на правом берегу реки Неман. Поэтому когда 22 июня 1941 года в 4.20 утра немецкая авиация стала бомбить парки дивизии, там уже никого не было. Вслед за этим танки и пехота 39-го моторизованного корпуса вермахта стали переправляться через Неман по двум мостам, и здесь они были встречены огнем артиллерии и контратаками советских танков. В документах о боевых действиях дивизии сказано следующее: «К началу боевых действий 27 танков Т-28 были небоеспособны вследствие изношенности. Во время боя за мосты геройски действовал личный состав 1-го батальона 9-го танкового полка. Он имел 24 танка Т-28 и с места артогнем поддерживал наступление 2-го батальона (танки БТ-7 —

Прим.авт.). Движение противника через северный мост было приостановлено... Только в 7.00 23 июня, при появлении новых частей противника и вследствие нехватки боеприпасов, части 5-й тд отошли в направлении Дауги-Вильно. За день боя 9-й танковый полк потерял из 24 Т-28 на поле боя 16, остальные вышли из строя и были подорваны экипажами».

Танки Т-28, находившиеся на складе под Минском, были захвачены немцами в первые же дни войны. Только одна машина, управляемая старшиной Д.Малько, 29 июня на предельной скорости промчалась по улицам Минска, тараня вражеские автомобили и тягачи. Танк прошел через весь город и был подбит на его восточной окраине. Малько был ранен, но сумел покинуть танк и выйти к своим. Уже после войны Д.Малько за этот бой был награжден орденом Отечественной войны I степени.

На Юго-Западном фронте Т-28 4-го и 15-го механизированных корпусов вступили в бой 23 — 24 июня. Однако сильная

Округ	Категории ремонта				Всего
	1-я	2-я	3-я	4-я	
ЛВО	—	69	7	13	89
ПриБОВО	—	24	29	4	57
ЗапОВО	—	19	30	14/6	63
КОВО	—	171	28	16/15	215
МВО	—	5	1	2	8
ПриВО	—	4	5	1	10
Рембазы НКО СССР	—	—	—	39	39
Итого по РККА:	—	292	100	89	481



Фото из коллекции М. Барятинского

Перед парадом. Москва, 7 ноября 1940 года. Все машины отличаются друг от друга деталями: наличием или отсутствием экранировки; формой ящиков с приборами дымопуска; бронировкой приборов наблюдения и т.д.



изношенность матчасти и отсутствие запасных частей не позволили в полной мере использовать их боевые качества. Вот что, например, сообщал помощник командира по технической части 4 мк в донесении начальнику АБТУ Юго-Западного фронта от 25 июня 1941 года: «Совершенно нетронутым остался вопрос со снабжением запчастями, особенно боевых машин, в результате чего 25 Т-34, 5 КВ, 12 Т-28 и 14 БТ вышли из строя и находятся в ожидании среднего и текущего ремонта». Спустя сутки все тот же помпотех 4 мк сообщает: «Основным недостатком большого выхода из строя машин и потребности в ремонте — отсутствие запчастей текущего довольствия и запасов «НЗ». К Т-34 и Т-28 запчастей совсем нет».

Судьбу танков Т-28 4 мк можно узнать из «Ведомости потери боевой материальной части с 22 июня по 1 августа» (1941 г. — Прим. авт.): «Отправлено в ремонт на рембазы и заводы промышленности — 12; оставлено на месте расквартирования и захвачено противником — 5; отстало в пути во время маршей и пропало без вести, уничтожено артогнем противника — 58».

По танкам Т-28 10 тд 15 мк сведений сохранилось несколько больше. В «Докладе о боевой деятельности 10-й танковой дивизии на фронте борьбы с германским фашизмом за период с 22.6 по 1.8.41 г.» говорилось: «По своему техническому

состоянию танки Т-28 имели запас хода в среднем до 75 часов. В большинстве своем они требовали замены двигателей и по своему техническому состоянию не могли быть использованы в длительной операции. К 22.6 имелся 51 танк Т-28, из них выведено по тревоге 44 машины. Практически полное отсутствие запчастей сразу пагубно сказалось в период военных действий. Машины зачастую выходили из строя по малейшим техническим неисправностям. За время боев ремонтными средствами дивизии было сделано 4 средних и 38 текущих ремонтов Т-28».

Потери Т-28 10 тд с 22 июня по 1 августа 1941 года:

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

разбито и сгорело на поле боя — 4; вышло из строя при выполнении боевой задачи и оставлено на территории, занятой противником, — 4;

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

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

пропало без вести вместе с экипажами — 3;

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

оставлено при отходе части по техническим неисправностям и невозможности восстановить и эвакуировать — 15; застряло на препятствиях с невозможностью извлечь и эвакуировать — 2; всего — 51 машина.

Следовательно, к 1 августа 1941 года были потеряны все танки Т-28, находившиеся к началу Великой Отечественной войны в составе механизированных корпусов Юго-Западного фронта. Однако в первых числах июля часть Т-28, хранившихся на складах и рембазах, передали в войска. Так, на 30 июля 1941 года 22 Т-28 имелись в составе 8 мк Юго-Западного фронта и по пять машин — в 16-м и 18-м мехкорпусах Южного фронта. В течение августа все они были потеряны.

Здесь небезынтересно привести воспоминания А. Бурды, командира роты Т-28: «14 июля в бою под Белиловкой мы атаковали и уничтожили колонну противника, которая прорывалась к Белой Церкви в сопровождении 15 танков. Я с моим башенным стрелком Васей Стороженко шестнадцать снарядами уничтожил немецкий танк, четыре машины с боеприпасами и тягач с пушкой...»

Обстановка обострялась с каждым часом. Гитлеровцы хорошо знали, что мы рвемся здесь, и на рубежах нашего веро-

Сведения о количестве танков в механизированных корпусах на 22 июня 1941 года

Танковое соединение	Т-28	Другие танки				
		КВ	БТ	Т-26	ХТ-26	Т-34
1 тд 1 мк (ЛВО)	38*	6	265	18	50	—
3 тд 1 мк (ЛВО)	38	—	232	68	—	—
5 тд 3 мк (Прибово)	57	—	229	25	27	50
10 тд 15 мк (КОВО)	51	63	181	22	8	38
4 мк (КОВО)	75	101	290	103	—	313
Всего	259	170	1197	236	85	401

*Из них 7 танков в ремонте на заводах Ленинграда.

ятного появления выставили танковые и артиллерийские заслоны.

И вот в этой обстановке мы все же наносим фланговый удар. Все делалось в спешке: времени для обстоятельной разведки не хватало. Видим, бьет противотанковая артиллерия. Старший лейтенант Соколов с тремя танками бросился подавить ее, и на наших глазах все три танка сгорели...

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

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

Укрылись мы в леске, замаскировались, ждем связного от командования. А тут, как на беду, гитлеровцы. Их много. И разбивают бивуак метрах в 30 от наших танков. Мы тихо ждем, присматриваемся, прислушиваемся. Гитлеровцы разожгли костры, сели поужинать, потом улеглись спать, оставив часовых. Уже полночь... Час ночи... Свяznego все нет. Стало жутковато. Вдруг слышу, что-то шуршит. Пригляделся — ползет человек без пилотки. Шепчу:

— Кто такой?

— Я... лейтенант Перджанян, с приказом.

У него в одной руке винтовка, весь обвешан гранатами. Я его хорошо знал.

Фото из коллекции М. Коломийца



Члены экипажа танка Т-28 (командир — лейтенант Кубарев, крайний слева) уточняют боевую задачу. Юго-Западный фронт, июль 1941 года

— Приказано отходить. Вот маршрут...

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

Остановился, пересчитал машины — одной нет. Что такое? Неужели погибла? Взял винтовку, побежал по дороге с Перджаняном поглядеть, что случилось. Смотрим, чернеет наш Т-28.

— Свои?

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

— В чем дело?

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

Что делать? Противник в километре, вот-вот гитлеровцы бросятся нас дого-

нять. Юзом машину не утянуть. Скрепя сердце принимаю решение взорвать танк.

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

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

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

— Забросай бак гранатами, а мы тебя прикроем!

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

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

РГАКФД



Экранированный Т-28 с порванной правой гусеницей. Судя по всему, танк был подожжен экипажем. Июль 1941 года

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

В первые же дни войны 1 мк был буквально раздерган по отдельным частям и фактически перестал существовать как корпус: 1 тд еще за несколько дней до войны убыла в Заполярье (г.Аллакурти), 163 мсд передана в состав 27-й армии, а из 3 тд изъят мотострелковый полк и один танковый батальон. 4 июля 1941 года командир корпуса получил боевой приказ штаба Северо-Западного фронта — уничтожить прорывающуюся группировку противника в районе г.Остров. В контратаке, которая началась 5 июля в 5.00, участвовали 5-й и 6-й танковые полки 3 тд, имевшие к этому моменту 28 Т-28, 10 КВ, 148 БТ, 30 Т-26 и 42 ХТ (часть танков участия в атаке не принимала, а находилась в ремонте и на марше к месту боя; число Т-28, пошедших в этот бой, составляло 7 — 8 машин). Артиллерийскую поддержку осуществлял только 3-й гаубичный полк — 24 орудия. Пехота практически отсутствовала (было до одного сводного батальона из частей 11 сд, остальные части беспорядочно отошли), авиации не было совсем.

В результате упорного боя с частями 1-й танковой дивизии немцев наши танкисты выбили ее из города и вышли на восточный берег р.Великая. Но закрепить достигнутый успех без поддержки пехоты не удалось — сводный батальон понес большие потери и в беспорядке отошел.

Немцы, после перегруппировки, в 15.55 перешли в контратаку силами 1-й и 6-й танковых дивизий при сильной артиллерийской и авиационной поддержке. Наши 5-й и 6-й танковые полки, не получив подкрепления, практически без артиллерии, упорно оборонялись до 17.00. Под ударами пикирующих бомбардировщиков и артиллерии, понеся большие потери, в 19.00 танковые полки 3 тд стали отходить.

После этого боя в полках 3 тд остались 1 Т-28, 2 КВ и 40 БТ. В дальнейшем полки дивизии действовали в составе 22 и 41 ск в районе Пскова, Порхова, Карамышево, Сельцов. К 15 июля в 3-й танковой осталось 4 Т-28, 2 КВ и 16 БТ, а 21 июля она была выведена в тыл для переформирования.

Что касается Т-28, то благодаря сохранившемуся «Акту на безвозвратные потери боевых машин», можно узнать о судьбе 13 танков из состава 3 тд:

Т-28 № 362277 6 тп, командир младший лейтенант Конрейкин — 5 июля 1941 г. разбита и сгорела вместе с экипажем от авиабомбы в г.Остров.

Т-28 № С-940 6 тп, командир лейтенант Копичев — 5 июля 1941 г. сожжена в

фото из коллекции М. Коломийца



г.Остров из-за невозможности эвакуировать (неисправен).

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

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

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

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

Т-28 № Е-930 6 тп, командир лейтенант Пужилин — 5 июля 1941 г. в районе г.Ост-

ров сгорела от снарядов противника, засев в болоте.

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

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

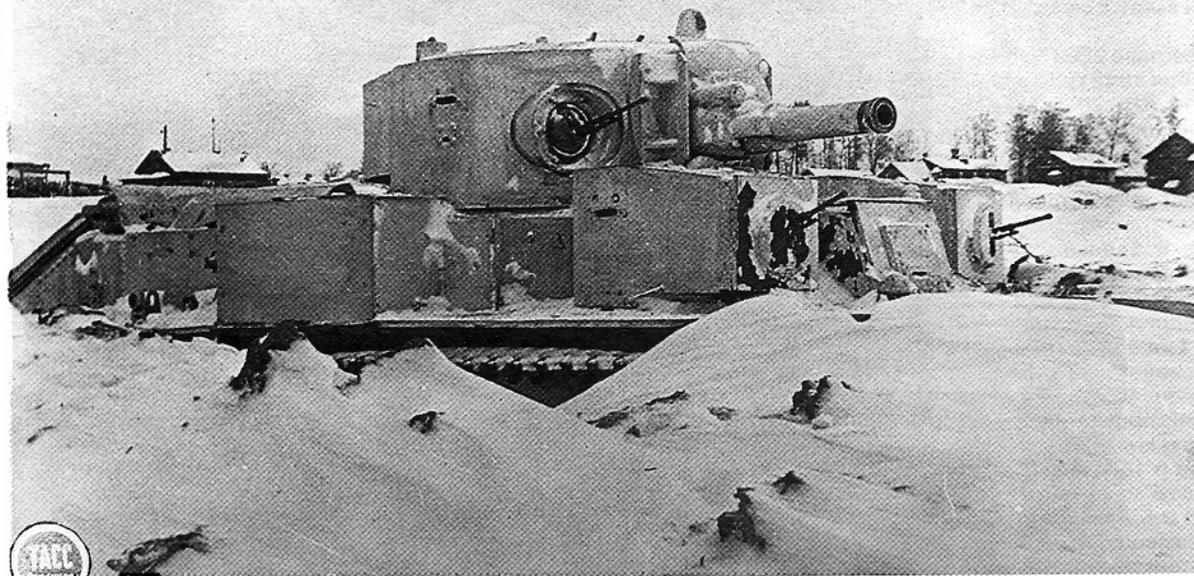
Т-28 № 350557 5 тп, командир лейтенант Калашников — будучи в окружении в районе д.Туготино 11 июля 1941 г. пошла на прорыв к своим в район Порхова и не вернулась. Судьба неизвестна.

Т-28 № корпуса 858, 5 тп, командир старшина Митрофанов — прорываясь через территорию, занятую противником, танк 10 июля прибыл в район овчино-шуб-



фото из коллекции М. Коломийца

Экранированный танк Т-28 3-й танковой дивизии, подбитый немецкой артиллерией. Северо-Западный фронт, август 1941 года



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

ного завода г.Порхова, где вышли из строя бортовые фрикционы и тормоза. 11 июля 1941 г. завод был окружен противником, и, так как танк был неисправен, пришлось его сжечь.

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

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

Части 1 тд 1-го мехкорпуса, убывшей в Заполярье, разгрузились в районе Аллакурти 26 июня 1941 года и до конца июля вели бои, поддерживая части 42 ск. 17 июля 2-й танковый полк дивизии переброшили под Красногвардейск, туда же 1 августа прибыла и часть боевых машин 1 тп. В августе из них (оставшихся в составе 42 ск) был сформирован 107-й отдельный танковый батальон, в который, кроме прочего, входило 13 танков Т-28. Части дивизии, убывшие под Красногвардейск, вступили в бой 11 августа, имея 14 Т-28, 22 КВ, 48 БТ, 12 Т-26 и 7 Т-50. Дивизия, неся потери, вела упорные бои до 30 сентября, когда она была переформирована в 123-ю танковую бригаду. Всего за период с 11 августа по 12 сентября 1941 года 1 тд потеряла 21 (из них 13 безвозвратно) Т-28 (с учетом прибывших на пополнение):

- сгорело от артогня — 12;
- подбито артогнем — 2;
- вышло из строя по техническим причинам — 6;
- прочие причины — 1.

Осенью — зимой 1941 года небольшое количество Т-28 участвовало в битве под Москвой. Достоверно известно, что как минимум одна машина (из числа находя-

щихся на НИБТПолигоне в Кубинке) была потеряна в боях в октябре 1941 года. В феврале 1942 года после советского контрнаступления этот танк был эвакуирован в тыл для ремонта.

Входили Т-28 и в состав 150-й танковой бригады (3-я армия). На 19 ноября 1941 года она имела 10 Т-28 (боеспособным был только один, остальные требовали ремонта), 4 Т-34, 19 БТ и 15 Т-26. К 26 февраля 1942 года две машины оказались потеряны, а к 3 апреля в бригаде числился лишь один Т-28 (не на ходу), а семь отправили в тыл для ремонта.

К весне 1942 года танки Т-28 находились только в частях Ленинградского фронта. В условиях блокады и использо-

вания их в качестве подвижных огневых точек Т-28 применялись до 1943 года, а в тыловых подразделениях — до весны 1944 года. Точным количеством Т-28, участвовавших в боях на Ленинградском фронте с осени 1941 года (начало блокады), авторы не располагают, но можно предположить, что их насчитывалось не более 15 — 20. Например, 19 ноября 1941 года в состав 51-го отдельного танкового батальона (42-я армия) прибыла рота Т-28 (9 машин). 20 декабря ею были атакованы позиции противника в районе Верхнее Койрово. Прорвав немецкую оборону, танки углубились во вражеский тыл. В ходе этой операции пять Т-28 были подбиты артиллерией и остались на территории про-



Фото из коллекции М. Коломийца

За Ленинград! Зима 1942 года



Фото из коллекции М. Барятинского

тивника, а два сумели выйти к своим, хотя и были повреждены.

Имелись Т-28 и в составе 220 тбр 55-й армии — на 27 сентября 1942 года в ней числилось 8 Т-28, 18 КВ, 20 Т-34, 17 Т-26 и 4 Т-50. Последние сведения по Т-28 Ленинградского фронта относятся к 1 февраля 1944 года, тогда там в тыловых подразделениях еще оставалось 3 машины.

Но дольше всего в боевых частях Красной Армии Т-28 «прожили» в составе 14-й армии Карельского фронта в Заполярье. Как уже говорилось, в августе 1941 года из танков 1 тд в районе Аллакурти был сформирован 107-й отдельный танковый батальон. В этом же месяце, участвуя в боях против финских частей, он понес большие потери (до 50%), сюда же вошли и 10 танков Т-28. К 1 сентября 107 отб имел в строю 3 Т-28, 12 БТ, 5 Т-26 и 5 ЛХТ-133, причем по донесениям руководства «при использовании наших танков особый эффект давали танки Т-28».

В 1943 году 107 отб был переформирован в 90-й танковый полк, и к 20 июля 1944 года (моменту начала наступления советских войск в Карелии) имел в своем составе 3 Т-28, 8 Т-26, 5 Т-30, 1 Т-60 и 3 Т-38. Это самое позднее (из найденных в документах) упоминание об использовании танков Т-28 частями Красной Армии в Великой Отечественной войне.

Немного об использовании Т-28 армиями других стран. Как уже упоминалось, в ходе «зимней войны» финны захватили два Т-28. В августе 1941 года — еще 10 машин из состава 107 отб; 5 машин (из них одну экранированную) они отремонтировали и ввели в строй. Таким образом, общее число трофейных Т-28 в финской армии достигло 7 единиц. В составе единственной финской танковой бригады они эксплуатировались до 1951 года.

Следует отметить, что на все трофейные машины (за исключением экранированной) финны устанавливали дополнительное бронирование, по типу нашего, а также защищали маски пушек специальными броневыми плитами. В 1945 году один из Т-28 был переделан ими в ремонтно-эвакуационную машину.

Что касается немцев, то, несмотря на то, что они даже присвоили трофейным Т-28 собственное обозначение — Pz.Kpfw.746(r), информации об их эксплуатации в вермахте найти не удалось. Известна лишь одна фотография Т-28 с опознавательными знаками вермахта и немецким экипажем. Скорее всего, учитывая плохое техническое состояние Т-28, их применение немцами носило эпизодический характер, а количество едва ли превышало 10 — 12 единиц.

Упоминаемый некоторыми западными и отечественными авторами факт продажи двух Т-28 Турции не соответствует действительности и не находит подтверждения ни в одном архивном документе.

До настоящего времени сохранилось пять танков Т-28, четыре из них находятся в Финляндии и один — в России, в Центральном музее Вооруженных сил.

ОЦЕНКА МАШИНЫ

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

При довольно большом соотношении $L/B = 2,04$ маневренные качества Т-28 были неплохими и по ряду параметров (особенно по скорости) приближались даже к аналогичным характеристикам легких танков БТ!

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

Несмотря на ряд переделок и улучшений — усиление амортизаторов ходовых тележек, применение опорных катков с внутренней амортизацией, постоянное совершенствование агрегатов двигателя и трансмиссии — недостатки полностью устранить не удалось. Во многом это было связано как со скудной агрегатной базой, так и с низкой технологией изготовления. Не сразу были готовы к приему столь сложных боевых машин и войска.

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

Хочется поделиться личными впечатлени-

ниями от пребывания в танке Т-28 (одному из авторов представилась такая возможность во время посещения танкового музея в г.Пароле, Финляндия). Внутри он не кажется таким тесным, как, например, его пятибашенный собрат Т-35, который на самом деле в полтора раза больше Т-28. При нахождении на рабочем месте членов экипажа чувствуешь себя весьма комфортно. Правда, следует сделать поправку на отсутствие в танке ряда узлов, боекомплекта и собственно экипажа.

Что касается боевого использования Т-28, то у авторов нет сомнения в том, что трехбашенная схема, выбранная для танка «качественного усиления основных танков РККА при прорыве сильно укрепленных оборонительных полос», себя полностью оправдала. Подтверждением тому служит опыт войны с Финляндией, в которой бригада на Т-28 при прорыве «линии Маннергейма» проявила себя с самой лучшей стороны.

Летом 1941 года четыре с половиной сотни «двадцатьвосьмых», освоенных в войсках и укомплектованных хорошо подготовленными экипажами, также могли принести большую пользу. Тем более, что экранировка Т-28 уравнила их по бронированию с танками Т-34, а машины с пушками Л-10 почти не уступали в вооружении «тридцатьчетверкам» и КВ с пушками Л-11.

Однако из-за отсутствия запасных частей и бездумного расформирования накануне войны тяжелых танковых бригад почти все они были потеряны из-за технических неисправностей.

В заключение хотелось бы отметить, что по сочетанию основных оценочных параметров — подвижности, вооружению и броневой защите — танк Т-28 был в 30-е годы сильнейшим средним танком в мире. Правда, к началу 40-х годов повышение мощи противотанковой артиллерии и, как следствие, необходимость увеличения толщины брони танка, завело саму идею многобашенной компоновки в тупик. Резко возрастающая масса и габариты делали переход к однобашенной компоновке совершенно очевидным.

Танк Т-28
в танковом
музее
в г.Парола
(Финляндия)



Этот танк имеет советскую и частично финскую экранировку. К последней относятся «щеки» по бокам маски пушки и откидной бронещиток рубки механика-водителя



БРОНЕКОЛЛЕКЦИЯ

«Bronkolektsiya»
(«Armour Collection») —
supplement
to «Modelist-Konstruktor» magazine.
№ 1.2001.

T-28 MEDIUM TANK by M.Kolomiyetz and I.Mochanski

This issue contains the detailed data, plans, drawings and photos of the famous soviet medium tank T-28.

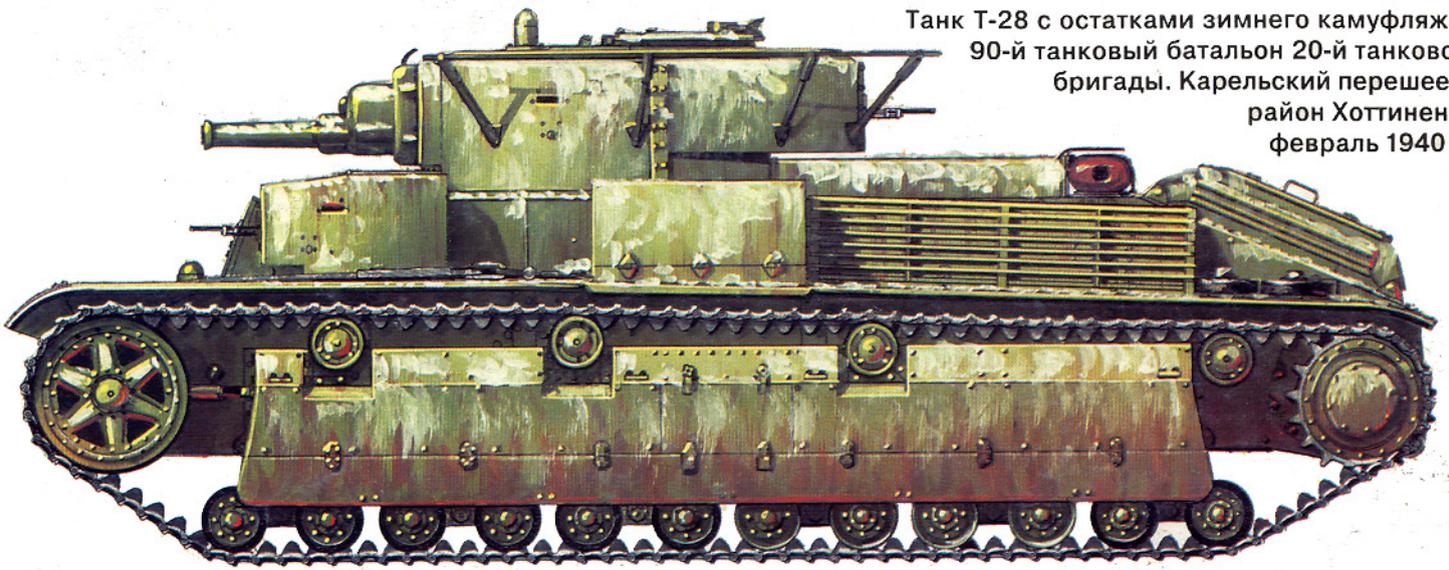
«Bronkolektsiya» magazine includes two main types of publications: armour

reference books and monographs about all the world famous armoured fighting vehicles. Issued 6 times per year.

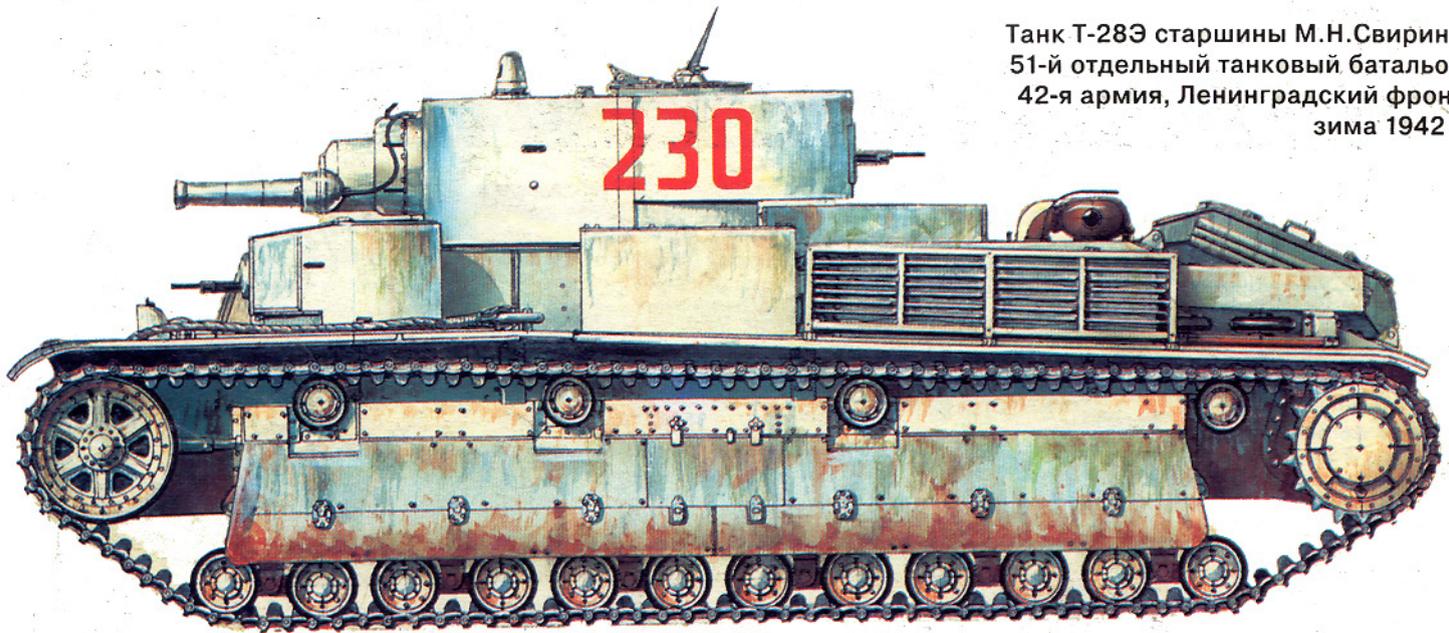
✉ «Modelist-Konstruktor» Editorial Board, 5a, Novodmitrovskaya, Moscow, Russia, 125015

☎ (095)285-80-52, (095)285-27-57

Танк Т-28 с остатками зимнего камуфляжа.
90-й танковый батальон 20-й танковой
бригады. Карельский перешеек,
район Хоттинена,
февраль 1940 г.



Танк Т-28Э старшины М.Н.Свирина.
51-й отдельный танковый батальон,
42-я армия, Ленинградский фронт,
зима 1942 г.



Танк Т-28Э финской армии.
Броневая защита маски пушки
установлена финнами.
Карельский перешеек,
июнь 1944 г.

