

УДК 94(470)

ТАНК Т-60: РЕАЛИЗАЦИЯ ИДЕИ МАССОВОГО ПРОИЗВОДСТВА ЛЁГКИХ ТАНКОВ В УСЛОВИЯХ НАЧАВШЕЙСЯ ВОЙНЫ

Куркачев О. В., Парамонова Р. Н.

Самарский государственный аэрокосмический университет имени академика
С. П. Королёва (национальный исследовательский университет), г. Самара

Данное исследование посвящено одной из проблем советского танкостроения: истории организации производства танка Т-60 на неспециализированных предприятиях в условиях начавшейся Великой Отечественной войны. В ходе исследования были изучены документы фонда Коломенского тепловозостроительного завода имени В. В. Куйбышева (г. Коломна, Московская область). Были также рассмотрены рабочие чертежи архивной коллекции проектов, разработанных Горьковским автомобильным заводом (ГАЗ). Эти документы в настоящее время хранятся в Самарском филиале Российского государственного архива научно-технической документации. Архивные документы позволяют достоверно отразить хронологические рамки, ход, технические и организационные проблемы, с которыми столкнулись инженеры в процессе запуска данного проекта в массовое производство в чрезвычайных военных условиях.

Всё началось с государственного задания, которое московский завод № 37 получил накануне войны, в мае 1941 г. Необходимо было в кратчайшие сроки освоить производство лёгкого танка нового поколения Т-50, спроектированного в г. Ленинграде на заводе № 174 имени Ворошилова. Благодаря небольшим размерам и умеренной металлоёмкости он мог бы массово производиться на заводах, не способных выпускать средний танк Т-34. Но скромные производственные возможности завода № 37 создавали непреодолимые трудности. Начавшаяся война переориентировала разработчиков на производство танков Т-40, на базе которого было решено создать новый лёгкий, уже не плавающий, но вполне боеспособный танк непосредственного сопровождения пехоты. Была усилена его бронезащита, уменьшены размеры; при этом предполагалось использование отработанной моторно-трансмиссионной установки и ходовой части Т-40. Обоснование возможности быстрого освоения массового производства танка Т-60 (с широким использованием автомобильных агрегатов) было поддержано заместителем Председателя СНК СССР В.А. Малышевым.

17 июля 1941 г. было подписано постановление ГКО № 179 «О выпуске легких танков Т-60 на заводе № 37 Наркомсредмаша», в котором говорилось о прекращении производства на заводе № 37 производства танков-амфибий Т-40 и тягачей «Комсомолец» и срочной организации массового производства (до 10 000 единиц в год) новой машины, получившей армейский индекс Т-60. А в августе 1941 г. за 15 дней под руководством Николая Александровича Астрова, на тот момент главного конструктора КБ завода № 37, был сделан макетный образец нового лёгкого танка Т-60.

Предполагалось задействовать 5 заводов наркоматов среднего и тяжёлого машиностроения: № 37 (Москва), ГАЗ, Коломенский паровозостроительный, Красноармейский судостроительный завод под Сталинградом и Харьковский тракторный заводы № 38 в Кирове и № 37 в Свердловске. Для выпуска танковых агрегатов привлекли московский автозавод «КИМ», завод «Красный пролетарий» и Мытищинский машиностроительный завод № 592. Силовые агрегаты должен был поставлять ГАЗ, бронекорпуса с башнями – Подольский, Ижорский, Выксунский и Муромский заводы. Авиапущки ШВАК поступали с Кировского завода № 2 и с Тульского оружейного завода № 535. С конца 1942 года их стали поставлять также Медногорский завод № 314 и Куйбышевский завод № 525.

Идея массового производства на неспециализированных предприятиях предельно простого лёгкого танка с автомобильным силовым агрегатом казалась столь привлекательной, что с предложением о выпуске Т-60 улучшенного проекта выступили и другие заводы. Московский завод № 37 15 сентября 1941 г. выпустил первый серийный Т-60, однако ввиду последовавшей вскоре эвакуации, производство было остановлено уже 26 октября. Всего в Москве сделали 245 танков Т-60. Завод эвакуировали в Свердловск: на территории заводов «Металлист», вагоноремонтного имени Воеводина и филиала «Уралмаша». Уже в феврале 1942 г. был построен и испытан новый образец усовершенствованной модели танка: Т-60-1. Коломенский паровозостроительный завод (КПЗ) приступил в сентябре 1941 года к выпуску бронекорпусов и башен к Т-60, но полностью он танки делать не мог. Всего до конца октября вплоть до эвакуации вглубь страны, в Киров, Молотов и Красноярск, КПЗ изготовил 241 бронекорпус для Т-60. В первые месяцы войны выпустили небольшие партии бронекорпусов с башнями для Т-60 Новокраматорский машиностроительный, Ворошиловградский паровозостроительный заводы и Таганрогский завод «Красный котельщик».

Главным и самым крупным заводом по выпуску Т-60 стал ГАЗ, куда 16 октября 1941 г. на постоянную работу прибыл Н.А. Астров с небольшой группой московских коллег для конструкторского обеспечения производства. Вскоре его назначили заместителем главного конструктора завода по танкостроению, а в начале 1942 г. он получил Сталинскую премию за создание Т-40 и Т-60.

Бронекорпусов хронически не хватало, что сдерживало расширение массового производства Т-60. Поэтому дополнительно их сварку организовали в цехе МСЦ-8 хорошо оснащённого новокузовного корпуса ГАЗа, как раз незадолго до начала войны введённого в строй. Были приняты чрезвычайные меры и производство стало быстро расти: в октябре сдали 215 машин, в ноябре – 471, и до конца года здесь выпустили 1323 машины. За значительное увеличение их производства 29 декабря 1941 г. завод наградили орденом Ленина. Танк Т-60 оказался отличной базой для проведения различных конструкторских экспериментов и создания боевых модификаций. Так, осенью 1941 г. конструктор лёгкой авиации О.К. Антонов предложил построить упрощённый буксируемый планер разового применения. Это было необходимо для переброски лёгких танков в составе десантов в тыл врага, а также для снабжения ими крупных партизанских отрядов. В качестве фюзеляжа использовался бы корпус танка Т-60, в качестве взлётно-посадочного устройства – его ходовая часть. Предполагалось, что такой комбинированный планер может буксироваться четырёхмоторным бомбардировщиком ТБ-3 или самолётом ДБ-3Ф до пункта назначения, а после расцепления производить посадку на площадку ограниченных размеров, сбрасывать крылья с хвостовым оперением и с ходу идти в бой. Машину спроектировали всего за две недели и к лету 1942 г. построили на планерном заводе в Тюмени. Она получила название КТ («Крылья танка»), а также обозначалась индексами А-Т, АТ-1 или планер А-40. Испытательный полёт осенью 1942 г. на буксире у ТБ-3 (планерист, механик, летчик-испытатель С.Н. Анохин) показал, что идея летающего лёгкого танка целесообразна и вполне осуществима. Сбросив крылья, Т-60 своим ходом благополучно вернулся на базу в Монино. Эта разработка не имела дальнейшего продолжения, но осталась единственной летающей моделью в истории авиации.

В целом же создание и освоение массового производства на нескольких заводах танка Т-60 не прошло даром. Многие его хорошо отработанные агрегаты и узлы силовой установки, трансмиссии и ходовой части нашли применение на следующей модели лёгкого танка Т-70 с более мощной броней и 45-мм пушкой.