

ЛЕТАЮЩИЕ ТАНКИ СТРАНЫ СОВЕТОВ: ЗАМЫСЛЫ И РЕАЛИЗАЦИЯ

В 1920-е – 1930-е гг. военные элиты активно изучали опыт первой мировой, готовились к будущей войне, пытаясь предугадать её характер и ход, сформировать выигрышные стратегии и тактику, в соответствии с которыми реформировать национальные вооружённые силы. В Советской России революция и гражданская война породили в обществе тревожные ожидания нападения со стороны враждебного империалистического окружения, а также определили направление и содержание подготовки к неизбежному противостоянию.

По мнению современных исследователей, вплоть до начала Великой Отечественной войны в военно-политическом руководстве страны наблюдались серьёзные разногласия в определении принципов военной доктрины. Нужен или нет нам мощный военно-морской флот? Какой стратегии придерживаться: «сокрушения» или «измора»? Каков будет сценарий будущей войны: «вползания в войну» или «ответный удар»? К чему готовиться: к маневренной или позиционной войне? [1]. Но при всём многообразии мало у кого вызывал сомнения образ предстоящей войны как «войны моторов», в которой ключевая роль будет принадлежать техническим родам войск – авиации, танкам, мотопехоте. Была разработана «теория глубокого боя и глубокой операции», что меняло задачи различным родам оружия. Так, если в начале 1930-х гг. предполагалось, что танковые войска должны применяться только в тесном взаимодействии с пехотой или конницей, то чуть позже стали считать, что танковые соединения могут решать самостоятельные боевые задачи. Значительную роль отводили авиации. Поэтому и такой расчёт: в военное время Рабоче-крестьянская Красная армия (РККА) должна насчитывать 260 дивизий и иметь в строю 50 тысяч танков и 40 тысяч самолётов. Ещё одна особенность советских военно-доктринальных установок – это представление о том, что в будущей войне, прежде чем вырваться на оперативный простор, потребуется время и силы на «прогрызание» линии долговременных укреплений, которые по периметру своих границ [2] строили тогда все уважающие себя страны.

Поэтому ставка делалась на развитие собственного танкового производства. Ещё в 1918 г. был создан Совет по управлению всеми броневыми частями РСФСР (Центробронь) [3]; в 1924 г. – специальное Танковое бюро при Главном управлении военной промышленности. В 1928 г. в тракторной мастерской ленинградского завода

«Большевику» уже появился первый опытный образец советского танка (Т-16), который после испытаний был принят на вооружение РККА под обозначением МС-1 («малый сопровождения – первый») и запущен в крупносерийное производство. В июле 1929 г. была утверждена первая программа оснащения РККА бронетанковой техникой. Планировалось поставить на вооружение различные типы новых танков, каждый из которых был бы ориентирован на решение определённого круга задач. Роль средства усиления общевойсковых соединений при прорыве сильно укрепленных оборонительных позиций отводилась средним и тяжёлым танкам [4]. Согласно принятой в начале 1932 г. «Системе саперно-танкового вооружения», в течение трёх лет на вооружение РККА должны были поступить: сапёрные танки (мостоукладчики), танко-тракторы, танки – мины заградители, а также бульдозеры, подъёмные краны и т.д. [5]. Особой «популярностью» пользовалась идея создания тяжёлых многобашенных танков с огромной огневой мощью. И такая машина была создана: в 1934 г. началось производство танков Т-35, ставших символом мощи РККА тех лет [6].

В этот же период, на рубеже 1920-х – 1930-х гг., родилась идея «летающих танков». Дело в том, что появление лайнеров, способных перевозить до 20 пассажиров на расстояние до 1500 км, натолкнуло военных теоретиков на создание парашютно-десантных частей. Решение проблемы транспортировки серийной бронетехники, необходимой десантникам для развёртывания наступления, казалось простым: взять и подвесить облегчённый вариант боевой бронированной машины «под брюхо» четырёхмоторного самолёта [7].

Появился также целый ряд проектов самодвижущихся авиатанков, вызвав бурю восторга у военных специалистов многих стран, в том числе и в Советском Союзе. Первым в 1932 г. разработал проект «летающего танка» американский инженер Джон Уолтер Кристи: на пятитонную колёсо-гусеничную машину своей конструкции он задумал установить бипланную коробку, к которой на двух трубчатых балках крепилось бы крестообразное хвостовое оперение, а на верхней плоскости, спереди, – пропеллер с редуктором. Колёса должны были помочь конструкции разогнаться до скорости 120-135 км/ч: взлетев, водитель переключал бы мотор на винт. То, что самолёто-танк приземлялся на гусеницы, позволяло бы ему садиться прямо на поле боя. Для этого все колёса были оборудованы независимой подвеской с большим ходом в вертикальном направлении. По мнению изобретателя, сотня его танков, внезапно палетев на противника, могла бы разгромить крупное соединение [8]. Правда, кроме эскиза и нелетающего экземпляра танка, купленного у Кристи нашей страной, никаких материалов или расчётов

предоставлено не было. Поэтому к решению вопроса о возможностях подобных конструкций привлекли специалистов ЦАГИ, предварительные расчёты которых показали, что танк, используя лишь собственную силовую установку, сможет свободно взлететь. Были оформлены 3 предложения. Летом 1932 г. подготовил свой проект (летающий «танк-вертолёт») Н.И. Камов, старший инженер-конструктор секции особых конструкций. В январе 1933 г. был готов проект «танка со съёмными крыльями» конструктора А.Н. Рафаэлянца. До весны 1933 г. инженерами А.Л. Добровольским и П.Д. Самсоновым был представлен проект «танка специальной конструкции со съёмными крыльями». Однако 31 мая 1933 г. все эти работы было решено прекратить на том основании, что проще подвешивать танк под многомоторный бомбовоз, чем делать его летающим. В июле 1933 г. в ЦАГИ начались работы над созданием надёжных систем внешней подвески танков к самолёту [9].

В том же 1933 г. начались опыты по сбрасыванию с самолётов на парашютах автомобилей, артиллерийских орудий, лёгких танков и даже людей в специальных контейнерах, которое активно проводило специальное Особое конструкторско-производственное бюро ВВС РККА под руководством П. И. Гроховского [10]. В 1935 г. была разработана универсальная подвеска ПГ-12, предназначенная для транспортировки по воздуху и посадочного десантирования 5 основных образцов боевой техники, в том числе танка Т-37А. Впервые доставку танков по воздуху бомбардировщиками ТБ-3 продемонстрировали 14 сентября 1935 г. в ходе Киевских манёвров [11]. Экипаж танка находился в самолёте. После посадки штурман бомбардировщика отделял танк от самолёта, танкисты занимали свои места и шли «в бой». Параллельно шли разработки в проектно-конструкторском секторе научно-испытательного отдела Военной академии механизации и моторизации под руководством Ж.Я. Котина. Правда, после не очень удачных испытаний в октябре 1936г. в Подмоскowie новой подвески ТВД-2 и механизма сброса танка Т-37А на воду, работы были свёрнуты [12].

Развитие техники десантирования с самого начала шло в нескольких направлениях, в соответствии с предпочтениями тех или иных военных элит. Одни военные настаивали на применении классических грузовых самолётов, другие говорили о выгоде применения тихоходных мотопланёров («планёрлётов»), третьи доказывали преимущества дирижаблей. Возобладало мнение первых, и в начале 1939 г. планерный завод Осоавиахима – центр общесоюзного движения планеростроения – был закрыт [13]. Однако уже через год в январе 1940 г. при наркомате авиапромышленности (НКАП) было создано Управление по производству десантно-транспортных планёров. Когда началась

война, конструкторы О.К. Антонов, В.К. Грибовский, П.В. Цыбин, Л.П. Курбале, П.Н. Полицарпов получили от НКАП задания на срочное проектирование новых десантных планёров. С 1942 г. транспортные планёры КБ Антонова (А-7), КБ Грибовского (Г-11) и КБ Цыбина (КЦ-20) уже выпускались серийно и полностью покрывали потребности ВВС и ВДВ [14].

О.К. Антонов до января 1943 г., когда его назначили первым заместителем Главного конструктора А.С. Яковлева, успел создать несколько десятков специальных планёров для действующей армии [15], в том числе знаменитые «крылья танка» - планёр для транспортировки лёгкого танка Т-60. Работы над проектом А-40 (позже названным «летающим танком») начались в декабре 1941 г. в Тюмени, куда было эвакуировано КБ Антонова. К апрелю 1942 г. двухтонный планёр был готов, и 7 августа начались его лётные испытания под Москвой. Летал известный лётчик-планерист С.Н. Анохин, лично знакомый с О.К. Антоновым ещё с 1930 г. [16]. Для общей проверки планёра танк облегчили, и взлётный вес конструкции уменьшился до 6,7 т [17]. В качестве буксировщика использовали бомбардировщик ТБ-3. Сначала были сделаны скоростные пробежки, потом – выполнены три полёта на высоту до 4 м. Планёр вел себя устойчиво, слушался рулей. Первый и единственный полёт состоялся 2 сентября 1942 г. Взлёт аэропоезда прошёл нормально, но вскоре моторы ТБ-3 стали перегреваться. По команде пилота ТБ старшего лейтенанта П.А. Еремеева С.Н. Анохин отцепился и совершил вынужденную посадку на ближайший аэродром Быково. Вскоре работы над А-40 прекратили из-за отсутствия подходящего буксировщика, а в конце 1942 г. танк Т-60 был снят с производства [18].

Последние разработки в сфере оснащения танков лётными комплектами и в СССР и в большинстве воюющих стран закончились уже в 1943 г. Существовавшие тогда самолёты не могли перевозить танки с достаточными боевыми характеристиками, а те танки, которые помещались в самолетах и планёрах, не представляли собой грозной силы. Массовое авиационное десантирование бронетехники началось немного позже, когда появились крупные и тяжёлые военно-транспортные самолёты [19].

Таким образом, в СССР, также как в Англии, Франции и Германии, делалась ставка на танковые подразделения как основную ударную силу будущей войны, что отвечало требованиям военной науки того времени и впоследствии подтвердилось на полях сражений. Всего к началу Великой Отечественной войны на вооружении в РККА насчитывалось 23767 танков, в том числе 2997 – новых марок (КВ-1, КВ-2, Г-34, Т-40, Т-7М) [20]. В 1932-1942 гг. советские конструкторы перепробовали множество вариантов,

чтобы создать такую технику, которая бы позволила максимально ускорить переброску танковых подразделений в заданный квадрат. Проекты танков, способных самостоятельно летать или хотя бы планировать, показали свою жизнеспособность, но требовали значительных средств и времени на испытания и доводку. С тех пор считается, что рентабельнее переправлять танки в качестве груза. Правда, это не мешает экспериментировать наиболее смелым инженерам-конструкторам, которые пытаются «поставить на крыло» самую разную технику и создавать уникальные гибриды.

Библиографический список

1. Минц М. М. «Стратегия сокрушения»: стратегическая и военно-техническая концепция будущей войны в структуре советской военной доктрины 1930-х – начала 1940-х годов // Российская история. 2010. № 3. С. 7-9.
2. Минц М. М. «Стратегия сокрушения»: стратегическая и военно-техническая концепция будущей войны в структуре советской военной доктрины 1930-х – начала 1940-х годов // Российская история. 2010. № 3. С. 5-7.
3. Описание фонда Ф.27 «Управление начальника броневых сил РККА» // Центральный государственный архив Советской армии. Путеводитель: В 2-х тт. М., 1991. Том 1. С. 82. - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://guides.rusarchives.ru/browse/GuidebookCard.html?sessionId=abcolf0Ffl1uRohd4OwF4u?i d=120>. Дата обращения: 10.06.2015.
4. Дорошкевич О.В., Ликсо В.В. Танки Великой Отечественной войны. М., 2015. С. 9-10, 43.
5. Коломиец М., Свирин М. Т-26: машины на его базе // Фронтальная иллюстрация. 2003. № 4. С. 14.
6. Дорошкевич О.В., Ликсо В.В. Указ. соч. С. 54-55.
7. Кириндас А.Б. Предшественник «Акул» и «Аллигаторов» // История Aviации. 2003. № 1. С. 8.
8. Каторин Ю.Ф., Волковский Н.Л., Тарнавский В.В. Уникальная и парадоксальная военная техника. СПб, 2003. С. 371.
9. Кириндас А.Б. Летающий танк Рафаэлянца // История Aviации. № 23. С. 13.
10. Шайкин В.И. Врез со стандартами. Павел Игнатьевич Гроховский: новые материалы и исследования. Рязань, 2012. С. 14.
11. Барятинский М. Амфибии Красной Армии // Приложение к журналу «Моделист-конструктор»: Бронекolleкция. 2003. № 1 (46). С. 20.
12. Барятинский М. Летающие танки // Десантники России. 16 июля 2012 г. С. 8.

13. Кузнецов К.А. Десантные планёры Сталина 1930-1955 гг. М., 2013. С. 10-11.
14. Там же. С. 12, 17, 20.
15. Чугунов М., Челюканов В. Творец летающих кораблей: К 60-летию О.К. Антонова // Крылья Родины. 1966. № 2. С. 10.
16. Анохин С. Друг планеристов // Крылья Родины. 1966. № 2. С. 12.
17. Согласно рабочим чертежам, подготовленным на заводе № 37, танк Т-60 имел следующие габариты: длина – 4110 мм, ширина – 2330 мм, высота – 1905 мм; боевой вес без рации – 5800 кг. Филиал РГАНТД. Ф. Р-201. Оп. 2-1. Д.4. Л. 3.
18. Кузнецов К.А. Указ соч. С. 24, 26.
19. Рябов К. Броня в воздухе. Летят перелетные... танки! // Военное обозрение. 7 февраля 2012. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://topwar.ru/10918-bronya-v-vozdruhe-letyat-pereletnye-tanki.html>. Дата обращения: 2.06.2015.
20. Количество танков в РККА на 22 июня 1941 г. // Красная Армия в июне 1941 г. (Статистический сборник) / Сост. К.А. Калашников, В.И. Феськов, А.Ю. Чмыхало, В.И. Голиков; Томский ГУ. Новосибирск, 2003. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://istmat.info/node/26014>. Дата обращения: 2.06.2015. Эти данные немного отличаются от данных, представленных в сборнике, составленном в 1994 г. сотрудниками научно-исследовательского отдела военной статистики Института военной истории Министерства обороны РФ. Суммировав количество основных и специальных танков, обозначенных в таблицах (с. 134, 222 и 234), получаем, как минимум, 23870 единиц. – См.: Боевой и численный состав Вооруженных сил СССР в период Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.): Статистический сборник № 1 (22 июня 1941 г.). М., 1994.