

У многих эта фамилия на слуху. Названия его оружия знает каждый военный: АВС-36 (автоматическая винтовка Симонова, 1936 года), ПТРС (противотанковое самозарядное ружьё Симонова, 1941 года) и СКС (самозарядный карабин Симонова).

Это 3 популярных образца, которые производились массово и серийно. Но мало кто знает, что оружейник-самородок создал ещё около 155 систем стрелкового оружия. И не на бумаге, вполне рабочие образцы.

Все "стволы" хранятся в Центральном музее Вооружённых сил, расположенном в Москве. Их туда передал сам С. Г. Симонов, в период с 1960 по 1981 годы (часть попала по завещанию).

Источник: <https://zen.yandex.ru/media/legenda/genialnyi-orujeinik-sssr-simonov-sergei-gavrilovich-5b7d0a520d9fa300a921b4c3>

ВИКТОР РАССОХИН
СЕРГЕЙ РАССОХИН¹

ПОБЕДОНОСНЫЙ ОРУЖЕЙНИК

(к 125-летию со дня рождения создателя стрелкового оружия
С.Г. Симонова)



Автор ПТР
и автоматических винтовок
С.Г. Симонов

Октябрь уходящего года 80-летия Второй Мировой богат на памятные даты военной истории Отечества, напоминает об юбилеях маршалов, адмиралов, танкостроителей. Памятуя о грядущем 75-летию Великой Победы, Союз военных литераторов продолжает публикации на страницах «Орловского военного вестника», посвященные Ратной и Трудовой Славе Поколения Победителей.

Трудно сказать, сохранился ли дом владимирского «Левши» Сергея Гавриловича Симонова в деревушке Фёдорово, ибо в 16 лет юноша оставил его, в поисках лучшей доли. В красавце-граде Владимире, ближе к завершению трагедий Гражданской, Серёжа выучился на слесаря-оружейника на заводе, производившем пу-

¹ Авторы 45 книг, представители Союзов российских писателей, военных литераторов, «Флоту Быть!», Военно-исторического общества, участники Всероссийских конкурсов «Герои Великой Победы» и «Патриот России», автопробегов по местам Боевой Славы СССР.

лемёты. Детальное ознакомление с отечественными и зарубежными образцами винтовок и пулемётов, целеустремлённость и воля, помноженные на природную смекалку и тягу к изобретательству, по ходу лет выведут его в Мастера и лидера сборочного цеха. В середине голодных и антихристовых 20-х Сергей становится не просто конструктором – таланту доверяют мастерскую, где он с соратниками экспериментирует при создании стрелкового оружия.

Энтузиастско-кропотливая работа дала положительные результаты в виде первых советских автоматической винтовки и ручного пулемёта системы С.Г. Симонова, образца 30-х годов. Удивительно, что первый экземпляр винтовки удалось сохранить поныне. Сограждане, кто посещал Военно-исторический музей в Ленинграде, видели её с именной металл-планкой на прикладе...

Член ВКП(б) с 1927 года, развивая успех, не остановится на достигнутом. В период перевооружения РККА, РККФ, ВВС, НКВД, патрулируемых, после «декретной ленинианы», суровым кавказцем И.В. Сталиным, методично проводились спецконкурсы среди оружейников, в целях выявить лучшее оружие для его внедрения в массы. Герой повествования участвовал во многих из них, несмотря на высокую требовательность учредителей «соцсоревнований».

В мирное время в боевые задачи «симоновцев» входили: подгонка новинки под патроны знаменитой «трёхлинейки», работа по снижению веса, упрощению обслуживания, над дальностью и меткостью. Ключевым условием для триумфа в конкурсе объявлялась безотказность винтовки, при обязательном выдерживании нагрузки в 10 000 выстрелов.

Параллельно изысканиям творцов оружия под началом С.Г. Симонова осуществили колоссальную работу их даровитые коллеги под руководством В.А. Дегтярёва и Ф.В. Токарева. В испытаниях «на износ», прошедших в присутствии высших чинов РККА, выяснилось, что автомат-винтовка Василия Алексеевича «умирает» на 8000 выстрелах, а детище Фёдора Васильевича «живёт» и того меньше – 5000 выстрелов. Победила 15-зарядная АВС-36 Сергея Гавриловича, выдержавшая, к изумлению военспецов, 10 340 выстрелов. Когда начнётся война в Испании, её быстро примут на вооружение РККА. Первым, кто познает убойную мощь нового оружия, окажутся агрессоры-самураи у Хасана и Халхин-Гола. Позже винтовки Симонова применялись в боях с белофиннами, в дальнейшем – повсеместно – в годы Великой Отечественной.

Главнейшим делом жизни 47-летнего конструктора, его «визиткой» навсегда войдёт в скрижали Второй Мировой войны создание и выпуск 14,5-мм противотанкового самозарядного ружья. Разработка велась в предельно сжатые сроки, когда свастиковый враг наступал

единым фронтом от Баренцева – до Чёрного моря. Исходя из обстановки, числа боеединиц Панцерваффе и потерь бронетанковых войск СССР, фактически неоспоримо, что С.Г. Симонов спас Родину, ибо ПТРС массово поступили в РККА в августе чёрно-багрового 1941-го...



Вместе с будущими Героями Великой Отечественной...

Конкретные примеры боевого применения ПТР Симонова на всех фронтах Героями Страны Советов не вместятся ни в какие послевоенные энциклопедии, мемуары, лекции, документальные и художественные ленты, потому лишь, что, помимо горячего снега и батальонов, просящих огня, была обугленная и пропитанная кровью земля. Погибали не только танкисты фюрера. Гибли их истребители, гибли свидетели-очевидцы боёв, не успевшие ничего сказать-передать павшим писарям при уничтоженных штабах тех или иных соединений, затормозивших врага на острие атак...

Нарезное огнестрельное ружьё несло смерть оккупантам бронбойно-зажигательными пулями на расстоянии полкилометра. Имелись два варианта ПТР, поступавших в войска: автоматические самозарядные и неавтоматические однозарядные или магазинные. Первые (симоновские) весили 21 кг каждое, вторые (ПТР В.А. Дегтярёва) – около 18 кг.

Бронбойно-зажигательные пули 14,5-мм патронов обладали стартовой скоростью свыше 1000 метров в секунду. Как бы тяжело не воевал противотанковый расчёт, такая скорость позволяла прошибать 35-мм броню на удалении от точки выстрела до 300 метров. Германская военпромышленность противопоставила гениальности русских PzB-39, калибром 7,9 мм. При весе чуть более 12 кг и большей начальной скорости пули (1175 м/с), противник мог поражать 20-мм броню до 300 метров, что являлось очевидным минусом врага в ходе

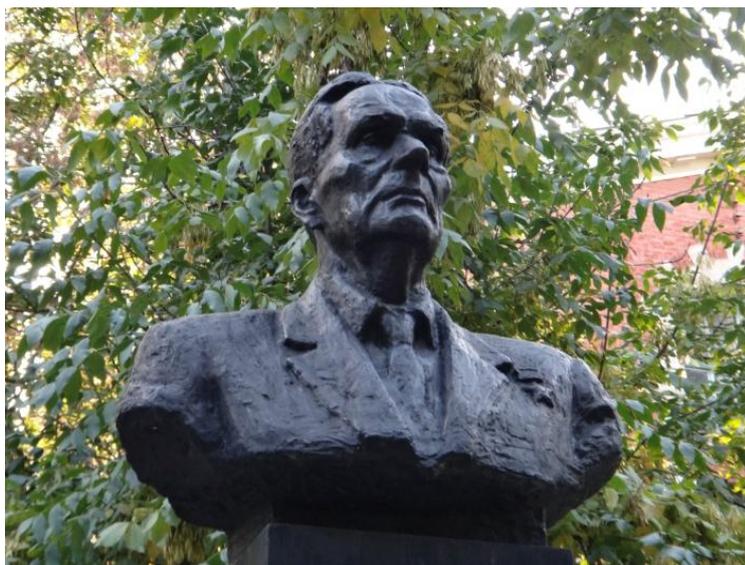
Решающее сражение Гражданской войны

подавления средних и тяжёлых советских танков. Уже тогда державы «Оси» и наши союзники по Антигитлеровской коалиции были вынуждены признать: ПТРД и ПТРС лучшие во Второй Мировой войне...

Надрывающаяся, отказывавшая себе во всём, советская промышленность изготовила несколько сотен тысяч ПТР в годы ВОВ. Благодаря разуму, силе, воле, характеру, глазомеру, отваге и самопожертвенности солдат, матросов, старшин, офицеров, они остановили орды Гитлера под Москвой и Ленинградом, истребляли неприятеля под Сталинградом и Курском, остались в строю, после появления на фронтах новых бронированно-гусеничных «кошек» Панцерваффе. До Победного Мая и Триумфального Сентября 1945-го ПТРС и ПТРД остались востребованными при подавлении ДОТов, ДЗОТов, БТР, остатков броневой мощи Третьего Рейха и Императорской Японии.

Искромётный дар Сергея Гавриловича будет отмечен партией, Правительством, Ставкой Верховного Главнокомандования, Минобороны, Верховным Советом народных депутатов СССР, однако – прежде всего – Героическим Советским Солдатом, протащившем на себе его Оружие Победы в многотысячном измерении, в горе и радости. В 1942-м конструктор заслужил Госпремию СССР, в 1945-м был принят на вооружение его 7,62-мм самозарядный карабин СКС-45.

Почётный изобретатель РСФСР, Герой СоцТруда, самородок С.Г. Симонов был награждён за титанический труд двумя орденами Ленина, орденами Октябрьской революции, Кутузова 2-й степени, Отечественной войны 1-й степени, Трудового Красного Знамени и



Память о защитнике Родины в Подольске

Красной Звезды. Его высокоинтеллектуальное наследие отзеркалится в разработках пришедших ему на смену послевоенных оружейников, особо среди тех, кто застал победоносного защитника Родины до и после награждения Мастера 2-й Госпремией СССР в 1949 году.

Замечательный соотечественник, всей жизнью и судьбою своей до-

казал вечную народную мудрость: «За родную землю стой, как скала: трусу – пуля, герою – хвала!»

4-5 октября 2019 г., Первосалютный Орёл

Виктор Рассохин, Сергей Рассохин

Сергей Руденко:

«первым делом – самолёты!»

(К 115-летию со дня рождения Героя Советского Союза, блистательного организатора и Маршала ВВС СССР)



Среди Героев огненных лет Великой Отечественной – Сергей Игнатьевич Руденко навечно внесён в боевые списки Краснозвёздных ВВС, как полководец крылатых витязей Отчизны.

Выйдя в мир в год поражения России в войне с Японией, да и позже – в ходе Гражданской – человек из плеяды отважных не сразу для себя определил заветное понятие «небо на всю жизнь». В рядах РККА Серёжа служил с 1923-го, а через пять лет вступил в ВКП(б) и поступил в престижную ВВА им. Н.Е. Жуковского. Проявив рвение к покорению Пятого океана в соответствии с всесоюзным девизом «Пролетарий – на самолёт!», он окончил Академию «на отлично» в 28 лет. Преподавательский со-

став, высоко оценивая перспективность военлёт, предложил ему продолжить обучение на оперативном факультете, который Сергей с успехом закончил, когда разразилась Гражданская война в Испании...

Сокурсниками Руденко были будущие лидеры и мастера неотразимых атак, штурмовок и бомбардировок, смельчаки морские авиаторы, те самые «соколы», кто повзрослеет в боях, воюя не числом, а умением. Многие из них (о ком ещё не раз расскажут Союз военных литераторов и «ОВВ» в Честь 75-летия Победы) – станут заводскими испытателями, элитой КБ и НИИ ВВС, инструкторами ВАУ, участниками побоищ за господство в воздухе в Китае, Испании, у Хасана и Халхин-Гола, в Финляндии. Очень многие из товарищей Сергея Игнатьевича по «Жуковке» не вернутся из тех дней чёрно-багровых 40-х, когда горели земли, воды и облака. Некоторые – погибнут при ускоренных испытаниях боевых самолётов всех типов и конструкций, попадут в плен без возврата, разобьются в Тихом океане и в тайге на перегоне штатовских машин по авиатрассе «Аляска-Сибирь»...

Вермахт, Панцерваффе, Люфтваффе, Кригсмарине уже раскромсали Европу и рейдерствовали в Атлантике и Заполярье, когда Руден-

ко назначат командовать авиадивизией. Напомним несведующим, что перед войной СССР с Гитлеровским Рейхом авиадивизии числились в рядах авиаформирований Главкомандования ВВС (ДБА), ВВС ВО (фронтовой авиации) и ВВС РККА. С начала Великой Отечественной, когда С.И. Руденко получил звание полковника авиации, и в дальнейшем, по ходу войны, авиадивизии включались в воздушные армии фронтов. Они состояли в авиации дальнего действия (АДД), в авиации ПВО, стояли на довольствии при ВВС ВМФ, имелись в резерве Верховного Главкомандования¹.

Авиадивизии являлись костяком (независимо от комплектации самолётами, лётсоставом и техперсоналом) авиакорпусов, воздушных армий и авиарезерва ВГК. Боевое содружество авиаторов распределялось по специфике применения машин на бомбардировочные, штурмовые, истребительные, транспортные и смешанные авиадивизии. Число самолётов, экипажей и пилотов не было постоянным, ввиду методичного перевооружения формирований на новые типы отечественных и зарубежных машин, поставляемых по Ленд-Лизу. Сказались (и надолго) катастрофа Советских ВВС летом 1941-го, большие потери лётсостава с боевым опытом, удачные действия ВВС Финляндии год назад, опоздание выпуска и доставки массовых партий самолётов из-за сверхтруднейших условий эвакуации.

Изначально, по меткому авиасленгу Леонида Быкова из киношедевра «В бой идут одни «старики» – «маэстро» и «кузнечики» уничтожали врага и гибли в составе 3-5 полков авиадивизии. С конца лета 1941-го, исходя из вышесказанного, число полков сократилось до двух. Из-за первоначальных («блицкригных») успехов агрессоров – вместо бывших 180-150 самолётов – авиадивизия располагала 40-50-ю машинами. С осени 1942-го развернулось широкомасштабное увеличение численности самолёто-парка и лётсостава авиадивизии. Бывало, истребительные и противовоздушные, а также смешанные авиаформирования состояли из 4-5 полков, причём вооружённых новейшими самолётами прославленных авиаконструкторов СССР и их коллег по Антигитлеровской коалиции.

В смерче малых боёв и в тайфуне грандиозных сражений сокращались смешанные авиадивизии, а с 1944 года фронтовые авиадивизии представляли собой 3-4 авиаполка в каждой. К финалу Второй Отечественной остановились на трёхполковом формировании. Таким победоносным образом, при постоянном трагизме от потерь, бомбардировочная авиадивизия комплектовалась почти сотней машин. Истребительные и штурмовые формации имели «по штату» 124 самолёта.

¹ Более детально о структурах ВВС СССР и Люфтваффе см. публикации авторов в «ОВВ» 2015-19 гг., в трёх версиях книги «Штурмующий небо» (Орёл, 2013-2015 гг.).

Решающее сражение Гражданской войны

Первые два года Священной войны с оккупантами Сергей Игнатьевич – лидер 31-й авиадивизии (Западный фронт). Он также руководил разработкой и осуществлением операций ВВС 61-й Армии, ВВС Калининского фронта, авиацией Ставки ВГК, замещал командующего ВВС Волховского и Юго-Западного фронтов, воевал в составе 8-й Воздушной Армии.

Осенью 1942-го одарённый страж неба Родины назначен командующим 16-й Воздушной Армии, на моторах которой, вместе с фронтовыми друзьями, он войдёт в Авиалетопись державы, руководя её действиями до Победного Мая 1945-го. Шестнадцатая небесная Армия во главе с С.И. Руденко была основана на базе 8-й ВА, благодаря авиарезерву Ставки ВГК, летом 1942 года. До сентября того же года ею командовал генерал-майор авиации П.С. Степанов. Крылатую мощь Отчизны олицетворяли авиаторы 220-й и 283-й истребительных авиадивизий, в боевом братстве с 228-й и 291-й штурмовыми авиадивизиями, подкреплёнными двумя отдельными авиаполками. С октября 1942-го «соколиную семью» возглавит генерал-лейтенант, затем генерал-полковник ВВС С.И. Руденко.

Лётчики 16-й ВА крушили неприятеля в Сталинградской и Курской Битвах. Они жили и погибали на передовой линии огня, освобождая от противника Левобережную Украину, Белоруссию, Польшу, беспримерно отличились в ходе окончательного разгрома Третьего Рейха в Берлинской наступательной операции. Однако, чтобы превратиться в Крылья Победы, «шестнадцатая» выдюжила 280 000 боевых вылетов, чем завоевала ратное бессмертное отличие 30-ти частей и соединений, ставших Воздушной Гвардией.



При жёстком, но и отцовско-братском руководстве Сергея Игнатьевича, при его умении и даре ладить с элитой партии, ВВС, наркоматов, с авторитетами самолётостроения и служб обеспечения тыла ВВС, 208 соединений 16-й ВА стали орденосносными. Более того, 64 формирования, пройдя человеко-убийственный ад войны и неопишуемые страдания людей на оккупированных территориях, завоевали Почётные Наименования. Кто ныне ответит, в какие энциклопедии реально уместить именно героизм 28 000 храбрецов 16-й, награждённых орденами, медалями, часами, Грамотами И.В. Сталина – при жизни и посмертно???

Свыше 200 штурманов и лётчиков, снискав любовь и безграничное уважение населения, освобождённого от иноземно-фашистского ига, заслужили высшее признание воинской доблести – «Золотую

Звезду» Героя Советского Союза. Всех – погибших и живых – лично знал и награждал С.И. Руденко. Именные подвиги павших и выживших сыновей Родины помнил и чтит штаб 16-й ВА, рассылавший послания их родным в горе и радости. О великодоблестности в многолетней войне с небывалым в истории врагом говорит факт награждения В.М. Голубева, А.Е. Боровых, Е.Я. Савицкого второй «Золотой Звездой» Героя Советского Союза. Гордость 15 Республик государства рабочих и крестьян – Иван Никитович Кожедуб, сразивший 62 летучих фрица, будучи в рядах славной 16-й, трижды удостоится награждения Главной Боевой Медалью Отечества, станет кумиром для послевоенных пацанят, мечтавших стать лётчиками...

Доскональный знаток советских, ленд-лизских и немецких самолётов, Сергей Игнатьевич Руденко заслужил звание Героя страны ещё в незабываемом 1944-м. Пять лет после окончания Великой Отечественной – он верховодил ВДВ. Десять лет (с 1958-го по 1968 год), войдя в когорту Маршалов СССР в 1955-м, Руденко замещал Главкома ВВС. Впоследствии, проницательного военачальника, стратега и тактика, назначают начальником ВВА им. Ю.А. Гагарина, где воин послужит укреплению родных ВВС ещё пять лет – до 1973 года. Вскоре, кандидата в члены ЦК КПСС, депутата ВС СССР двух созывов переводят в Группу генинспекторов при Минобороны СССР.

Мудрый и требовательный к подчинённым, шестикратный ленинский орденосец, несмотря на отговоры, порождённые хрущёвско-брежневской цензурой, создаст редкостные мемуары «Крылья Победы». Книга выйдет в столице, в 1976-м, но и сегодня наследие Маршала остаётся актуальным для истинных патриотов России.

Высокопочетаемый обладатель четырёх орденов Красного Знамени, двух орденов Суворова 1-й степени, орденов Октябрьской революции, Кутузова 1-й степени и Суворова 2-й степени, «За службу Родине в Вооружённых Силах СССР» 3-й степени, прожил ярконасыщенную жизнь, каждый миг коей был отдан колыбели предков и благополучию послевоенного поколения.

Такие, как С.И. Руденко, никуда не уходят и не покидают нас никогда. Искалеченные бойней внешне и внутренне, Герои Матери-Родины – с наградами и без них – продолжают жить в наших генах, разуме и душе, отнюдь не для празднования их юбилеев...

Незримо ощущая или слыша их голоса на Первомай, 9 Мая, в Дни освобождения городов, областей, райцентров, сёл, деревень, поселков и хуторов от захватчиков, мы – всяк на своём посту – обязаны помнить всех поимённо, шагая или мчась навстречу грядущему 75-летию Великой Победы!!!

20 октября 2019 г., Город Воинской Славы – Первосалютный Орёл

медалями. Он в числе немногих советских военачальников был удостоен в мае 1944 г. ордена Британской империи.

Умер Владимир Александрович 6 мая 1981 г. и был похоронен на Аллее Героев Новодевичьего кладбища в Москве. Память о прославленном лётчике сохраняется в названиях улиц родных ему городов Запорожья и Днепропетровска, в освобождении которых от немецко-фашистских захватчиков участвовали лётчики 17-й воздушной армии. Имя В.А. Судеца носило Ставропольское высшее военное авиационное училище лётчиков и штурманов. В славной плеяде именных самолётов ВВС Российской Федерации есть и стратегический бомбардировщик Ту-160 «Владимир Судец».

Источник: <https://topwar.ru/62218-marshal-aviacii-va-sudec-k-110-letiyu-sodnya-rozhdeniya.html>

ВИКТОР РАССОХИН
СЕРГЕЙ РАССОХИН

ГЕРОЙ ТРЁХ ДЕРЖАВ

(К 115-летию со дня рождения Маршала Краснозвёздных ВВС В.А. Судца)



Советская Украина родила, воспитала и поставила на защиту рубежей СССР золотоносную и легендарную элиту Вооружённых Сил, во всех родах войск.

В текущий период, когда часть населения России выключает телевизоры, не читает СМИ и Интернет из-за трагедий в «незалежной», Союз военных литераторов считает крайне актуальной работу по воскрешению славных имён и заслуг украинцев, ковавших умом, волей и трудом Великую Победу в Европе и на Дальнем Востоке. Святым делом Союзов писателей и журналистов РФ остаётся показ и переосмысление времени горя и побед, особоважно – в канун 75-летия незабываемого Мая 1945-го...

...Был такой дореволюционный посёлок Нижнеднепровск, где в рабочей семье родится будущий Маршал Пролетарских ВВС Владимир Александрович Судец. До за-

хвата власти Красными Советами, Гражданской и повсеместного по-
прания Веры Христовой – 13-летний отрок познал труд не по возрасту,
параллельно программе «семилетки» Екатеринославского уезда од-
ноимённой губернии. Учился хорошо, не хулиганил, стал завсегдаем
избы-читальни. В свободное время рыбачил, собирал ягоды и грибы,
помогал родным при выращивании и сборе урожая.

С юношества Володя осознал, что воля и трудолюбие всё пере-
трут – устроился работать на одном из запорожских заводов. Через
год после смерти «вождя мирового пролетариата» – Судец зачисляет-
ся в ряды заново формируемой РККА. Дитя моторного века глубоко
заинтересовался воздухоплаванием, вследствие чего попал в окруже-
ние авиаторов и аэропланов Военно-технической школы ВВС. Выйдя
из её ворот с положительными рекомендациями преподавателей в
лихолетье голодомора и коллективизации, молодой человек поступает
в школу красноенлётов, которую успешно окончит на рубеже
20-х – 30-х годов.

Видя целеустремлённость и высокодисциплинированность Суд-
ца, ВКП(б), членом которой герой строк являлся с 1924-го, патрониру-
ет его обучение в ВВИА (курсы усовершенствования командного со-
става). Он пройдёт «альма-матер» в тяжкий для Планеты 1933-й год
«демократичного» прихода А. Гитлера к власти...

Все бипланы, монопланы, полуторарапланы, независимо от бом-
бардировочной, штурмовой, истребительной, морской концепции, бы-
ли изучены Владимиром лично и досконально. Это весьма пригодится
в будущем, ибо ему доведётся пять лет служить в МНР. Сначала ува-
жаемый Судец назначался советником-инструктором лидера бригады
наследников дела нацгероя Сухэ-Батора, затем – руководил авиа-
группой ВВС РККА. По аналогии с Я.И. Алкснисом, Я.В. Смушкевичем
и П.В. Рычаговым, он считал «летучих японезов» серьёзным и подго-
товленным противником. Кто знает, может быть, служба в Монголии, и
позднее – участие в Финской кампании – отведут будущего команду-
ющего ДБА от «ягодо-ежовых-бериевских» костоломов, не говоря про
их ГУЛАГовые «рукавицы»...¹

Он мучил себя переживаниями из-за «пропажи без вести» пер-
вопроходцев и кумиров в родной авиации, постарел на энное число
лет, однако противостоять карательной системе режима, конечно, не
мог. Помимо международных, республиканских, всесоюзных рекордов,
важно знать, что при внешней урапатриотике авиаотрасль проживала
в перманентном трауре, вследствие крупных (публичных и скрытых)
авиакатастроф. И некому было в те пятилетки основать книжную се-

¹ Пофамильное исследование уничтожения авангарда ВВС РККА в 30-х гг. см. в
книгах авторов «Сердце над облаками» и «Штурмующий небо» (главы «Подре-
жимное пике» и «Пожизненно – «без права переписки»...») на сайте www.cbsorel.ru.

рию (в противовес Максиму Горькому) «Смерть замечательных людей»..

Надежда на лучшее просыпалась раньше рассвета, или вообще не спала. Постоянное общение с пилотами-добровольцами, вернувшимися из Испании и с братьями по крылу, встречи с Героями Хасана и Халхин-Гола на манёврах и при Генштабах в Москве говорили о том, что германец под свастикой на Польше и Франции не остановится. Всецело ратуя за оперативное перевооружение авиаформаций новейшими типами боевых самолётов, за разработку новых моторов и небесного оружия, изучая бомбардировочный опыт агрессоров, товарищ Судец сделал очень многое по проблематике кузницы крылатых кадров, накануне кровопролитно-жертвенных 40-х. ВОПРОС – «кому» он мог поведать о метаниях своей души и разума после массовой гибели «соколят» в столкновениях с «Суомен Юлмавоимат» – ВВС Финляндии, опекаемых пиратами Люфтваффе?!

С середины осени 1940 года 37-летний офицер верховодит лётсоставом и машинами 4-го дальнебомбардировочного авиакорпуса. Полковник Судец будет командовать им на юго-западном направлении при беспрецедентном нашествии немецких захватчиков и их союзников на СССР. С августа 1941-го на него и его экипажи в составе ВВС 51-й Армии ляжет жесточайшее воздушное противодействие флотам и эскадрам Г. Геринга в многострадальном Крыму. В октябре того же года В.А. Судец назначается командующим ВВС Приволжского военокруга. В дальнейшем, по ходу провальных и триумфальных операций Великой Отечественной, Владимир Александрович руководил действиями 1-й авиабомбардировочной армии с июня по сентябрь 1942-го, 1-го бомбардировочного авиакорпуса с сентября 1942-го и 17-й Воздушной Армии, с марта 1943-го по май 1945 года.

Неповторимость малых боёв и грандиозных сражений, развернувшихся в небесах над оккупированными территориями Советского Союза, Европы и Скандинавии, есть неохватная панорама Трагедии XX века, бесконечное (безгоризонтное) поле для исследователей, писателей, поисковиков, краеведов. Более того, как это не парадоксально, до сих пор не издана полноценная документальная книга об авиаэскадрильях, построенных на сбережения, драгоценности и пожертвованные зарплаты трудящихся – представителей всех народов и народностей 15 Республик СССР. Инициативой во всенародном деле владел Ленинский комсомол, начиная с добровольного почина комсомольцев Омской области. Благодаря всенародной помощи фронту рабочих, колхозников, интеллигенции, благодаря адскому труду политзаключённых и зэков, благодаря всем заводчанам, авиаконструкторам, смежникам – удалось выпустить на разгром врага около 3000 боевых машин различных типов и конструкций...

Ратный путь крылатых подопечных В.А. Судеца войдёт в историю Великой Отечественной и Второй Мировой войн их героическим участием в Курской Битве. Под началом выдающегося тактика, стратега и организатора, контактирующего с лидером ДБА А.Е. Головановым, его однополчане уничтожали осквернителей Земли Русской и Союзных Республик в общевойсковом прохождении Изюм-Барвенковской, Донбасской, Нижнеднепровской, Никополь-Криворожской, Березнеговато-Снигирёвской, Одесской и Яско-Кишинёвской операций. Цена Победы отразится в слезах выживших авиаторов, родных, возлюбленных, друзей, освобождённых от ига европейцев, при сотнях гектолитрах «наркомовских», когда вспомнят они, ЧТО БЫЛО в ходе Бухарестско-Арадской, Дебреценской, Будапештской и Балатонской, Венской, Грацко-Амштеттенской операций. Как здесь не упомянуть Клавдию Шульженко, Лидию Русланову, Марка Бернеса, Леонида Утёсова, Любовь Орлову – они лечили вдребезги израненные души орденосно-медальных небопроходцев...

В честь юбилея Маршала отметим, что 17-я ВА была основана на остатке поредевших соединений ВВС Юго-Западного фронта с привлечением новых авиаформаций в ноябре 1942 года. Она включала в себя 1-й смешанный авиакорпус, бомбардировочную, штурмовую, две истребительные, ночную бомбардировочную авиадивизию, а также два штурмполка (по нумерации – 221-ю, 267-ю, 282-ю и 288-ю, 262-ю, плюс 208-й и 637-й ШАП). С декабря 1942-го по март 1943-го 17-й командовал генерал Степан Акимович Красовский, выживший в аде над землёй, оставивший замечательные мемуары «Жизнь в авиации» и очерк о Владимире Александровиче в «Военно-историческом журнале» (№ 10, 1974 г.). С войсками Юго-Западного и 3-го Украинского фронтов авиаторы истребляли оккупантов в молохе Сталинградской Битвы, гнали врага в ужасе и славе Острогжско-Россошанской операции, помогли освободить Донбасс.

В дальнейшем, уже во главе с авторитетным генералом ВВС В.А. Судецом, экипажи бомбардировщиков, штурмовиков, НЛБА¹, лётчики-истребители (повторим ещё раз) поддержали пехоту, мотострелков, танкистов, артиллеристов Воронежского фронта, внося огромный вклад в Победу наших войск в Курской Битве. Лётно-аэродромный контингент 17-й ВА выбивал заматеревшего противника слевой и Правобережной Украины, доблестно сражался в Румынии, Болгарии и в Югославии, увековечился при освобождении Венгрии и Австрии. По воспоминаниям В.А. Судеца и доблестных офицеров его штаба, их однополчане стартовали в небо войны более 200 000 раз...

¹ Ночная легкомоторная бомбардировочная авиация, воевавшая (в т.ч. женские авиаполки) на У-2 (По-2) Н.Н. Поликарпова.

За годы нашествия и изгнания жесточайшего неприятеля – 57 частей и соединений 17-й ВА стали орденосными. В трагедиях потерь и в счастье вернуться живым – 22 соединения понесли на крыльях и фюзеляжах бессмертный знак Воздушной Гвардии. В беспримерном противостоянии «экспертам» и юнцам Люфтваффе, в лавине пуль и снарядов германской ПВО крылатое братство завоевало 47 Почётных Наименований. Тысячи соотечественников удостоились орденов и медалей – тысячи из храбрецов – п о с м е р т н о ...



Помимо знаков отличия, именных подарков и Благодарностей Верховного Главнокомандования, 229 «соколов», возмужавших в боях, их товарищи, не вернувшиеся на родные аэродромы, осветили себя и семьи блеском выстраданных «Золотых Звёзд». Выдающиеся мастера боевого пилотажа и прицельной стрельбы Н.М. Скоморохов, А.И. Колдунов и Г.Ф. Сивков были награждены ими и званием Героя Советского Союза дважды. Интересующимся Авиалетописью державы-победительницы, мы – авторы 45 книг и сотен очерков о Второй Мировой войне, настоятельно рекомендуем найти и прочесть книгу «17-я воздушная армия в боях от Сталинграда до Вены», вышедшую в

Москве в 1977 году.

За 11 дней до всеобщего ликования народов в Берлине и по всей Планете – генерал-полковник авиации Владимир Александрович Судец награждается званием и медалью Героя Советского Союза за личную смелость и разработку успешных воздушных операций. Очевидно, эта радость была, как в тогда ещё не рождённой песне: «СО СЛЕЗАМИ НА ГЛАЗАХ»...

После войны, в ходе прохождения очень непростых 36 лет – герой повествования остался клятвенно верен ВВС, служил на многих должностях. Был начальником Главштаба и замом Главкома ВВС СССР, обучался не только сам, но и обогатил знаниями младоофицерство в Военной Академии Генштаба. Спустя пять лет учёбы – в 1955-м – орденосный Судец заслужил высокопочетаемое звание: маршал авиации Советского Союза.

Дальновидный проводник реактивной эпохи, неутомимый борец с плутократной номенклатурой, интуитивный и прямолинейный В.А. Судец в 1962 году возглавит Войска ПВО, оставив пост лидера Дальней авиации. Спутница его жизни подарит ему за годы супружества пятерых детей – трёх сыновей и двух дочек. Их отец, будучи на

Решающее сражение Гражданской войны

ответственной должности заместителя Министра обороны СССР, осуществил неподсчётное число военно-государственных дел, направленных на укрепление могущества ВВС и ПВО Отечества.

Безмерно радуясь триумфу космонавтики и новым типам боевых самолётов, разделяя с единомышленниками скорбь утрат из-за гибели космонавтов и лётчиков-испытателей, Владимир Александрович перейдёт в Группу генинспекторов Минобороны СССР через пять лет после великого подвига Юрия Гагарина, с которым был хорошо знаком.

Бесконечная череда встреч, знаменательно-судьбоносные даты истории Родины, борьба с чиновниками, отёкшими от равнодушия по отношению к фронтовикам и их семьям, участие в авиоманёврах стран СЭВ и многолетняя дружба с конструкторами авиатехники – лишь крупница нюансов в биографии и портрете Маршала Судеца. Кандидат в члены ЦК КПСС в середине 60-х, народный депутат 6-го созыва, четырежды награждённый орденом Ленина, пятью орденами Красного Знамени, провёл громадную общественную работу, помнил о репрессиях в ВВС, любил шедевр советского кинематографа «Чистое небо».

Душа воина отошла в лазурные небеса за три дня до 9 Мая 1981 года. При прощании с ним на Аллее Героев Новодевичьего кладбища столицы, где по соседству упокоился давший ему первый взлёт «Король истребителей» Н.Н. Поликарпов, присутствовало много людей, даже далёких от авиации. Склонивши головы при приспущенных флагах державы, ВВС и руководимых Маршалом соединений, они шествовали за Героем молча, или поминая его добрым словом...

За ним, на руках, на алых шёлковых подушечках друзья, родня и новое поколение лётчиков несли, вслед «Золотой Звезде» – ордена Октябрьской революции, Суворова – 1-й и 2-й степени, Кутузова 1-й степени, Красной Звезды, «За службу Родине в Вооружённых Силах СССР» 3-й степени. Не все из прибывших знали, что Владимир Александрович – Герой МНР с вручением медали «Золотая звезда» и ордена Сухэ-Батора, что он был дважды



награждён монгольскими орденами Красного Знамени. Судец остался в веках Народным Героем Югославии за героизм в борьбе с общим врагом, а также был отмечен югославским орденом Партизанской звезды 1-й степени. Многих расстроил и удивил в финальном пути по Земле Владимир Александрович, когда мимо них пронесли сверкнувшие по глазам и разуму – три боевых ордена Венгрии: Знамени, Заслуг, Венгерской свободы, различных Почётных степеней...

Цветы, венки, траурные ленты. Счастливицы, вернувшиеся живыми из смертельных объятий Великой Отечественной войны... А среди них – множество иностранных орденов и медалей, орден Почётного рыцаря-командора Британской Империи, болгарский орден «За военные заслуги 2-й степени с мечами и военным отличием», медаль НРБ «Отечественная война 1944-1945»...

Со всей страны полетят чёрными птицами телеграммы соболезнования Памяти Почётного гражданина Запорожья и Тирасполя. Буквально через месяц Совет Министров постановил: быть Ставропольскому ВВАУ штурманов и лётчиков с именем В.А. Судеца. В городе Днепре, на Родине Маршала, в микрорайоне «Победа» заживёт его именная улица. Градостроители, власть и жители Запорожья тоже не забудут увековечить своего Почётного гражданина.

В городишке Апостолово есть стела с упоминанием о боевых заслугах В.А. Судеца. В Москве, Днепропетровске, Запорожье, в Жуковском будут изданы книги о славных подвигах земляков, с главами и иллюстрациями о Владимире Александровиче. Помнит о нём Белград.

Под Рождество 2004-го стратегическому сверхзвуковому бомбардирователю-ракетоносцу «Ту-160» с бортовым номером «15», в торжественной обстановке, при элите ВВС РФ присвоят наименование «**Владимир Судец**».



Сверхзвуковой стратегический бомбардировщик-ракетоносец Ту-160
«Владимир Судец»

Высокопатриотичное наследие прославленного боями и трудом Маршала запечатлется в знаке запорожского села Смородино. На старте Года 70-летия Победы и русской литературы лидеры Москвы откроют улицу имени Авиатора в Хорошевском районе.

19-23 октября 2019 г., Первосалютный Орёл – Днепр – Запорожье – Орёл

десятилетия опередил техническое развитие человечества, но, как это часто случается с гениями, не был понят своими современниками.

29 октября 2014 года исполнилось 110 лет со дня рождения Александра Александровича Морозова – великого мастера советского танкостроения.

Сергей Рассохин¹

ТАНКОСТРОИТЕЛЬ С БЕЖИЦЫ

(Светлой памяти земляка, в честь 115-летия со дня рождения дважды Героя СоцТруда А.А. Морозова)

Будет много возгласов и гласов, но к удивлению или сожалению многих, один из легендарных создателей лучшего среднего танка XX века – Т-34 – Александр Александрович Морозов, орловский по рождению, ибо окраина Брянска Бежица до и после революции (до 1944 г.) входила в Орловскую губернию (Брянский уезд).

Земляк прославленного лидера партизан А.И. Виноградова родился 16 (29) октября 1904 года. Рос, как и все его погодки, среди старших и младших, в суровых условиях из-за братоубийственных событий Гражданской. Не просто дались Сашеньке шесть классов общеобразовательной школы, после которой он уедет в Харьков, где устроится делопроизводителем на заводе, выпускавшем знаменитые паровозы. Механика, живой процесс создания машин, общение с одарёнными инженерами и смекалистыми рабочими, магнитно втянули его в круговорот производства локомотивов на должностях чертёжника-копировщика и конструктора. Вскоре молодой человек отличится на трудовом поприще при разработке дебютных тракторов государства рабочих и крестьян, под звучным наименованием эпохи – «Коммунар».

Хотя технаправление было иным, в рядах РККА парню доверят ответственный пост двигателя в авиабригаде, в которой он приобретёт большой «моторный» опыт и прослужит до 1928 года. Спустя год 25-летний спец поступает на заочное отделение механико-электротехнического института им. М.В. Ломоносова в столице.

В ходе прохождения курсов вуз перепрофилируют в одноимённый автотракторный институт, что судьбоносно скажется на биографии и броневых детищах А.А. Морозова.

¹ Постоянный автор «ОВВ», член СРП и СВЛ, РВИО и «ФБ!», оформитель и со-автор более 35 книг (в творческом союзе с Рассохиним В.В.) по тематике ВМС, ВВС, Армий, контрразведок и МИД 40-х гг. Данный очерк публикуется в значительном авторском сокращении (октябрь 2019 г.).

Тридцатые годы ознаменуются для него деятельнейшим участием в создании бронетанковой (довоенной) мощи СССР. В 1930-м он с товарищами проектирует первый отечественный средний танк Т-24. Одновременно велась колоссальная работа по созданию лёгких колёсно-гусеничных БТ-2, БТ-5, БТ-7 и БТ-7М, с 1931-го по 1939 год.

На рубеже мирного и трагичного десятилетия харьковчане вырвались в передовики танкостроения, разработав и испытав прототипы будущей «тридцатьчетвёрки» – бронемашин А-20 и А-32.

На каких бы должностях не стоял Александр – ведущего конструктора, лидера КБ и его начальника, главконструктора завода – он устно и чертёжно ратовал за передовизм технологий, за максимальное упрощение производства для удобства обслуживания машин, за сильное вооружение и рациональные формы бронекорпуса. Танковый пророк безукоризненно разбирался в особой специфике взаимодействия двигателя с КПП, подвески и ходовой части. Отдавал предпочтение гусеничному типу танков, не увлекался фантазийностью вроде «летающих», «подводных» и «железнодорожных» проектов. Благодаря ему и соратникам, на Т-34 ввели в серию внутреннюю амортизацию опорных катков, «зацепистую» гусеницу с развитыми траками, экономию импортного каучука, новые жёсткие КПП, допбаки для топлива. На смену «БТ-шной» своевременно пришла 76-мм пушка с длиной ствола 41,2 калибра. Её бронебойный снаряд весил 6,30 кг, сокрушал броню 61 и 69 мм за тысячу и пятьсот метров, при начальной скорости 662 м/с.

За успешный личный вклад в модернизацию Т-34, А.А. Морозову присваивается звание Героя СоцТруда в переломном 1943-м. Казалось бы, вчера – 13 лет назад! – он был первопроходцем, создавая Т-24! Теперь, помимо кардинальных улучшений Т-34, «батя Сан Саныч» руководил проектированием перспективного Т-44...

«Тридцатьчетвёрки» образца 1940-го несли сварную башню с 45-мм бронёй, 12-цилиндровый дизель В-2-34, топливные баки ёмкостью 445 литров, обеспечивавшие экипажам запас хода по шоссе в пределах 300 километров. 76,2-мм орудие с длиной ствола 30,5 калибра обладало начальной скоростью снаряда 635 м/с. Вооружение дополнялось парой пулемётов ДТ (7,62 мм) – лобовым и спаренным с пушкой. Гусеничный танк с необычной геометрической конфигурацией корпуса и башни, будучи почти 27-тонным в боевом весе, имел «терпимое» удельное давление на грунт – 0,65 кг/см².

Сравнительно пожаростойкий, чего удалось достичь массовой установкой дизелей и соответствующих им борт-систем, Т-34 безостановочно модернизировался по всем фазам развития, несмотря на ужасающие потери танков в начале ВОВ и эвакуацию заводов, в т.ч. смежных с танкостроением производств. К тому времени, к всеобщей горечи соратников, скоропостижно ушёл из жизни безгранично талант-

ливый и плодотворный Михаил Ильич Кошкин. Великолепный знаток иностранной и отечественной бронетехники, выпускник Ленинградского политехнического (индустриального) института, он трудился на пользу Отчизны в КБ Кировского завода, в бывшем Санкт-Петербурге. Его конструкторский дар воплотился в проектировании Т-29 и Т-46-5, относившихся к классу колёсно-гусеничных и средних танков. За ним – самопожертвенное участие в организации танкопроизводства, патронирование модификаций-модернизаций БТ, рождение А-20 и Т-32 – прототипов «тридцатьчетвёрки». Минуя запреты, интриги, вероятность попадания под ВМН или в ГУЛАГ, он с друзьями-заводчанами провёл испытательный перегон двух машин в Москву. На одном из мостов первенец рухнул в воду. Кошкин крепко переохладился после его выдворения из плена, из-за чего заболел и умер. Техническая интеллигенция глубоко переживала уход пробивного и обеспокоенного за Т-34 Михаила Ильича, ходатайствовала о присуждении и награждении инициатора нововведений в танкопромышленности Госпремией СССР...¹

Рядом с А.А. Морозовым и М.И. Кошкиным, достойно и товарищески шёл по жизни гений танковой инженерии, видный организатор производства танков Николай Алексеевич Кучеренко. Выйдя за порог Харьковского института транспорта, попал в «колею времени» – посвятил себя проектированию и внедрению в РККА Т-24, БТ-2, БТ-5, БТ-7, БТ-7М. Наряду с другими образцами бронетанковой техники, делом жизни Кучеренко стал эпохальный Т-34, от его «колыбели» – до окончания войны. Николай сконцентрировал вокруг себя и сборки мощный костяк талантливой патриотичной молодёжи, внёс «море» рацпредложений в процессе усовершенствований «тридцатьчетвёрки» на конвейере, работал над Т-44, учитывая требования и опыт фронта, а также убойные новинки Панцерваффе. Не без его неусыпного внимания, к башням и корпусам танков приваривались противоснарядные экраны, возрастал боекомплект орудий, осуществлялось литьё башен и авто-сварка корпусов под флюсом. Когда заводчане освоили производство шестигранных башен, Кучеренко был удостоен Госпремией СССР.

«Паспорт» Т-34 выпуска 1942 года подчёркивает труд создателей, показывая, как закалялась сталь, под девизом «Всё – для фронта, всё – для Победы!». Так, броня башни, борта, лба, корпуса соответственно составляла 52,45,45 мм; боекомплект пушки и пулемётов – 100 снарядов и 3654 патрона; мощность дизеля – 500 л.с.; дальность хода (по шоссе) – 465 км с резервными баками. Экипаж, гордый внешним видом и бронёй «машины боевой», мог при благоприятных метеусло-

¹ С декабря 1936-го танковый «хирург» руководил КБ 183-го Харьковского завода, переняв эстафету у А.О. Фирсова. Интересующимся биографией главконструктора Т-34 рекомендуем исследование Н.Р. Хамхоевой «Михаил Кошкин».

виях и состоянии дорог превышать скорость 50 км/ч, поддерживая связь по радию.

Приоритетным достоинством Т-34 был 500-сильный дизель-мотор В-2-34, затем его усовершенствованные модификации, авторства инженер-союза Я.Е. Вихмана, И.Я. Трашутина, Т.П. Чупахина, А.Д. Чаромского. Печально то, что их портреты и аннотации вы не увидите в энциклопедиях и мемуарах советского периода, хотя И.В. Сталин подписал постановление о принятии Т-34 на вооружение 19 декабря 1939 года...



Михаил Кошкин, Александр Морозов и Николай Кучеренко, спасшие Родину, Европу и Азию от немецко-фашистских и японских захватчиков

Триумвират Кошкин-Морозов-Кучеренко (в содружестве с двигателями, металлургами и оружейниками) достиг высокочестных результатов. Оригинальная форма и обводы бронекорпуса, названный дизель, мощное длинноствольное орудие и пулемёты, независимая подвеска, «тракторная» проходимость более широких гусениц, характерный звук работы мотора и выхлопа, ремонтнопригодность и потрясаются манёвренность Т-34 покорили танкистов при первых же встречах с ними. Явление распространилось лавиной после Великих Побед нашего народа под Москвой и Сталинградом, Орлом и Курском, с появлением на фронтах Т-34-85, предназначенных для истребления новых «тяжеловесов» крестоносных агрессоров.

32-тонный средний танк с увеличенной башней и длинноствольной 85-мм пушкой произведёт фурор по обе стороны фронта, выйдя в серию с Рождества 1944-го, благодаря заслугам всех, кто работал с Александром Морозовым. Унаследовав командирскую башенку последних серий и «табун» дизеля Т-34, «новобранец» сохранил скорость, проходимость и подвижность! Главную «скрипку» сыграла не только независимая подвеска, облегчавшая покорение пересечённой

местности под кличем «На Запад!», но и разделение корпуса по отделениям от носа к корме. Катаные бронеплиты сваривались между собой, образуя красавец-корпус, делившийся изнутри на отделения. Их было четыре: управления, боевое, моторное, трансмиссионное. Все козыри Т-34 в доработанно-улучшенном виде перешли в наследника, заполучившего под Присягу пятого члена экипажа – товарища и наводчика.

Три года назад Харьковский завод №183 им. Коминтерна, вместе с его главконструктором пережил массу проблем и трудностей, в связи с незабываемой эвакуацией в Нижний Тагил. Теперь – на новеньких мстителях за народ – размещались спереди на сиденьях механик-водитель и стрелок-радист, приборы и механика управления. Бóльшая часть боекомплекта распределялась по стенкам и дну боевого отделения. По стенкам бортов стояли детали подвески и топливные баки. Выше боевого отделения – обновлённая башня с орудием и пулемётной спаркой. В ней – приборы наблюдения, рация, прицелы, боевые штатные места командира, заряжающего, наводчика. Там же нашла место меньшая часть пушечно-пулемётного боекомплекта, состоявшего (в общем) из 56 снарядов и 1953 патронов. По воспоминаниям танкистов, воевавших на удивительной по живучести машине, «тигры» и «пантеры» были в сравнении с ней дерьмом, будь они в грязи, снегу, чистые со стапелей, а хоть и отмытые трофейным французским «шампунем». ОДНО НО: эти самые «истинные арийцы» уничтожили очень многих несостоявшихся авторов мемуаров, ибо ходили в атаку не чаще, а дольше по срокам, исходя из «арифметики» выживаемости экипажей...



Победившие смерть – не будут им равных!

Благодаря изысканиям «морозовцев», с приходом наводчика командиру танка стало легче руководить экипажем и наблюдать за обстановкой, однако «лёгкость» не всегда была правдой. Часто экипажи подбирались по прежнему штату из четырёх человек, – пятиместные машины нередко применялись как командирские. Бронирование

Т-34-85 составляло (соответственно): башня – 90 мм, лоб – 45 мм, борт – 45 мм. Почти восьмиметровая машина (длина с орудием) имела высоту более 2,5 метров и ширину около трёх метров. 85-мм пушка уничтожала захватчиков подкалиберными, осколочно-фугасными и бронебойными снарядами. Дабы представить её сокрушительность, достаточно упомянуть, что бронебойный снаряд прошибал немецкую и чешскую броню 102 и 111 мм, с дистанции от места выстрела 1000 и 500 метров. Ужас и смерть осадили «рейховцев», сократили минуты жизни их далёкой родне – подкалиберный снаряд «тридцатьчетвёрки» пробивал броню толщиной 138 мм с расстояния в полкилометра...

Изначально орудия поставлял завод №112 «Красное Сормово» – известные Д-5Т. Затем в серию пошли ЗИС-С-53, вступившие в строй на машинах, собранных великими тружениками в Нижнем Тагиле. С того исторического момента защитники Края Предков и освободители Европы ещё бесстрашнее атаковали «зверинец» Панцерваффе, соборща и чисто по-русски – один на один. Досталось от наших танкистов по-взрывному крепко и оглушающе «артштурмам», малочисленным «фердинандам», машинам, оказавшимся у нацистов трофеями...

500-сильный проверенный «старина» В-2-34 отгораживался от боеотделения бронестенкой, представляя собой и подчинёнными ему деталями и агрегатами моторный отсек. Разумеется, двигатель не был идеальным, как и всё, создаваемое разумом и руками человека. При этом в 30-х – 40-х годах он заслужил столько лестных похвал, крепких прозвищ и прибауток, что воскресить их в полной мере не смог бы Василий Тёркин – на том и на этом свете. Преимущество перед бензиновыми моторами было бесспорно очевидным. Хотя, по статистике боёв случалось, дизели возгорались чаще карбюраторных. ВОЙНА...

Трансмиссионное отделение включало в себя коробку передач, главный фрикцион, электрогенератор, бортовые фрикционы и передачи, два топливных бака. Первые серийные Т-34 выпускались с четырёхступенчатой КПП. Их будничная и боевая эксплуатация усугублялась сложностью переключения скоростей. Грубо говоря, механик-водитель становился атлетом с виртуозными навыками шофёра и тракториста. Довоенным транспортным паркам СЕЛЬПО, РАЙПО, МТС и прочим колёсно-гусеничным подразделениям мирного времени удалось воспитать водителей от Бога. Достойную лепту внесли автобронетанковые училища и школы, в том числе в Орле. К сожалению владельцев Т-34, командования механизированных и танковых войск, до войны не успели освоить конвейерное производство КПП с синхронизаторами типа «Майбах», или планетарных КПП, изготовлявшихся в Чехословакии. Кроме немцев и чехов был ещё один пример для изучения и лицензий – КПП танков союзников «Матильда».

Неутомимый танкостроитель знал о всех «болячках» и достоинствах своих бронемашин. Систематический выход из строя ведущего агрегата трансмиссии, его слабость и ненадёжность, устные и письменные нарекания с фронтов, рапорты инженеров НИИБТ в Кубинке и мн.др. сподвигли членов ГКО к ускоренным методам, направленным на повышение качества Т-34. В предельно сжатые сроки (от создания до испытаний) поставят коллектив и КБ бывшего Харьковского завода. Из его неусыпно работавших цехов вскоре начнёт «отщёлкивать» врага пятиступенчатая КПП. С постоянным зацеплением шестерён, своей ратной работой по фронтовым дорогам и бездорожью, она сломит отставание в танкостроении, а заодно и противника, навороченного качественными технологиями всей Европы, не говоря о гусеничных «скорлупках» Императорской Японии...

Главный фрикцион – жизненно важный агрегат, соединяющий дизель- мотор с КПП – вообще был притчей во языцех. Он требовал высочайшей квалификации техников и механиков-водителей по регулировке свободного хода его включения и выключения. Здесь не выручали интуиция, «зауми», поспешность выводов «морозовцев». Если регулировка фрикциона неправильна, возникали проблемы при трогании, которое многим представляется пробуксовкой танка с его постановкой чуть ли не на дыбы. Всё было тогда иначе, в отличие от «Белого Тигра» К.Г. Шахназарова...

Сжигание фрикциона было обычным явлением среди виртуозов вождения и новичков. Оно подталкивалось стремлением отомщения оккупантам за «новый парядок асвабадителей», зверствовавших на родной земле экипажей «тридцатьчетвёрок». Вполне вразумительное желание воевать, рвение рано поседевшей юности – погубило в танках, на танках, под танками и без них, ох как многих, попавших на мины и под противотанковые орудия, не обязательно палившие прямой наводкой...

Все эти, с позволения сказать, «мелочи», системно учитывались А.А. Морозовым и его инженер-командой на усовершенствованных Т-34, получивших взамен восьми ведущих и десяти ведомых дисков, прижимавшихся пружинами, по 11 аналогичных дисков для главфрикциона сухого трения. Очень важно помнить: модернизация проводилась в условиях войны и эвакуации заводов, в период их становления и катастрофической нехватки танков в связи с их уничтожением в боях и приходом в негодность не только по уважительным причинам, но и по преступной халатности.

Поскольку манёвренность (без улыбок) напрямую называлась одной из форм брони, в конструкцию трансмиссии вносился сервомеханизм – педаль главного фрикциона с пружиной. Она существенно облегчила титанический труд механиков-водителей, выматываемых

марш-бросками и боями до нервного переутомления-стресса и похуждения на несколько килограммов. При включении или выключении фрикциона, пружина сервомеханизма придерживала педаль, изменяя направление усилия при её прохождении в мёртвой точке. При нажатии на педаль – она как бы сопротивлялась действию, а затем тянула её на себя, способствуя необходимой скорости движения кулисы. В какой-то мере, что, кстати, отмечал Александр Александрович, «святая простота» доработок сказалась на поворачиваемости и механизмах поворота, но главфрикцион Т-34 по-прежнему оставался «сухим», в отличие германских «кошек», чей аналог танкового сцепления круглосуточно «купался» в высококачественном трансмиссионном масле¹.

Темп работы КБ А.А. Морозова и его единомышленников соответствовал круглосуточному движению стрелок на циферблате, вплоть до того, что было им некогда выслушать очередную сводку Информбюро, озвученную Юрием Левитаном. Ходовая часть Т-34-85 состояла из пяти опорных катков. Большого диаметра, с резиновыми бандажами, они имели независимо-балансирную подвеску с вертикальными пружинами внутри корпуса. Решение больших проблем, связанных с поставкой резины в 1941-43 гг., позволило снизить шумность машины, немного «смягчить» работу экипажу, повысило скрытность танка, знаменитого даже среди немцев своим гусеничным клацаньем. Зацепление гусениц с колёсами было гребневым. Ведущие колёса в отличие от боеединиц Панцерваффе – задние. Каждый второй трак гусеницы нёс гребень.

За блистательные успехи по оперативному проектированию и внедрению среднего танка нового типа Т-34 в бронетанковые массы Вооружённых Сил СССР, Александр Морозов награждается двумя орденами Ленина и Сталинской премией 1-й степени в 1942-43 годах. На переломном этапе Великой Отечественной танкостроитель заслуживает выстраданную медаль и звание Героя Социалистического Труда.

Скромный до аскетичности в жизни и в быту, Морозов покинет Нижне-Тагильский танкозавод сразу после изгнания гитлеровцев из Харькова, где останется навсегда.

Историческая правда такова, что всех нюансов конструкций Т-34 и разработанных на его базе модификаций, САУ, огнемётных и противоминных машин не раскрыть в границах не то что очерка, а даже на страницах малоформатной книжицы. Коснувшись их создателей и ро-

¹ Множество забытых фактов истории бронетанковых войск СССР и германских Панцерваффе см. в 2-х изданиях Виктора и Сергея Рассохиных «Победившие смерть» (к 65-летию Победы, Орёл, 2010 г.), в публикациях авторов в «Орловской городской газете» (2013-2019 гг.).

дословной символично, мы с любовью и грустью погладили одну из машин, установленных на пьедесталах Победы навечно.¹

По листопаду 1951-го, когда по державе заново пополз «каток» репрессий, А.А. Морозов возглавит Харьковское КБ машиностроения в ранге его Главконструктора. В 60-х – 70-х годах под его единоначалием на охрану рубежей Советского Союза выедут новые танки Т-64 и Т-64А, созданные с большим ресурсом для последующих моделей и модификаций.

Член ВКП(б) с 1943 года, Александр Александрович избирался народом в депутаты Верховного Совета СССР 5-го созыва. Получив звание генерал-майор-инженер в вечнопамятном 1945-м, через год он заслужил вторую Сталинскую премию 1-й степени за прорывные разработки и усовершенствования средних танков. Спустя ещё два года – в 1948-м, его наградят третьей Сталинской премией 2-й степени за новейший Т-54.

В 1967 году многогранность таланта земляка отмечается Ленинской премией. Впоследствии, будучи членом Научно-Технического Совета Министерства машиностроения СССР, он осуществит массу доблестных мероприятий и дел, консультируя коллег Харьковского КБ машиностроения.

Заслуженный машиностроитель УССР защитит докторскую (по иронии судьбы) в 1972-м, а спустя два года творца оружия наградят второй «Звездой» Героя СоцТруда и третьим орденом Ленина. Многолетний дар первопроходца танкостроения отразится во множестве медалей, а также в орденах Октябрьской революции, Кутузова и Суворова 1-й и 2-й степени, в трёх орденах Трудового Красного Знамени, в боевом ордене Красной Звезды.

Выдающегося защитника Отечества, на чьих машинах освобождали Европу и Азию, не стало 14 июня 1979 года. На Харьковском кладбище № 2 съехалась на церемонию прощания с ним вся элита Украины, слетелись военачальники, конструкторы, танкисты. Всего СССР...

Судьба человека – в Малой Родине, в клёве рыбы у дома, в щенках и котятках, в улыбке матери и подзатыльнике отца. Она в добрых уроках и советах деда и бабушки, в жизни братьев и сестёр, в лесной, воздушной, водной шири пространства. Судьба труженика – в Вере, пахоте, страде, в первом поцелуе и в первом ребёнке. Канва личности, её биография – в знаниях наук и бытия цивилизации, в её самостоятельной подготовке к положительно-добрым свершениям, в увле-

¹ Временем рассекречена и обратная сторона медалей: в конце 30-х были репрессированы авторитеты в Харькове – директор завода Бондаренко И.П., главметаллург Метанцев А.М., главинженер Лящ Ф.И., предшественник М.И. Кошкина – А.О. Фирсов, дизелисты Челпан К.Ф. и Траштуин И.Л.

чённости миропонимания и в осознанной борьбе против любых форм войны между людьми.

Мемориалов и памятников в России и за рубежом – сотни! А что говорить о судьбах десятков тысяч «железных коней», брошенных с экипажами в смертельное пекло битв на протяжении многих тысяч километров и четырёх лет войны???

Человек остаётся человеком, если может влюбиться, трудиться, понимать несоизмеримое пространство и стержень Отчизны, чувствовать сердцем и разумом силу трудового и ратного напряжения создавших её предков, во всём их величии и негативе.

Каждый год мы с волнением идём к Вечному Огню, спешим в парки и скверы, к Братским Захоронениям. Посещаем поля сражений – 22 июня, 9 Мая, 5 августа, 2 сентября, в Дни освобождения от захватчиков городов, областей, сёл, деревень, райцентров. Встречаемся со Святым Воинством, отстаившим независимость Союза Советских Социалистических Республик. Заказываем ленты и венки. Покупаем цветы, выращиваем их специально для праздника и возложения...

Разумный гражданин, любящий Отечество, подсознательно готов стать его защитником в случае войны, ибо на генном уровне знает, что его независимость и честь пронизаны мощью многовековых истин, душевной чистотой замыслов, простотой общности и подвигов родного народа, если он – не народец.

И вновь собираем полевые цветы на просторах, насквозь пропитанных невообразимыми душевными и физическими страданиями павших, раненых, калек, выживших. Молча, со склонёнными непокрытыми головами, мы едем и идём на поклон известным и безымянным Героям, переломившим с хрустом и огнём извечных противников в Европе и на Дальнем Востоке.

Вот за что сражались и погибали СТО ТЫСЯЧ экипажей танков и САУ Советской России! Им дали меч возмездия Михаил Кошкин, Александр Морозов, Николай Кучеренко. НЕ БУДЕТ ИМ РАВНЫХ, пока человеческая память хранит их победы, трагедии, имена, заслуги, архивы, личные вещи. На примере юбиляра из Бежицы поклонитесь его бюсту у ДК Брянского машзавода. Посетите мехтехникум его имени в Харькове, прогуляйтесь там же, на Балашовке, по улице Александра Морозова...

***P.S.** Автор выражает сердечную благодарность начальнику экспозиционного отдела музея Т-34 Владимиру Горбунову за помощь документальными материалами и консультации по историческому наследию бронетанковых войск СССР.*

29-31 октября 2019 г., Первосалютный Орёл – город Партизанской Славы
Брянск