

Танки Великой Отечественной

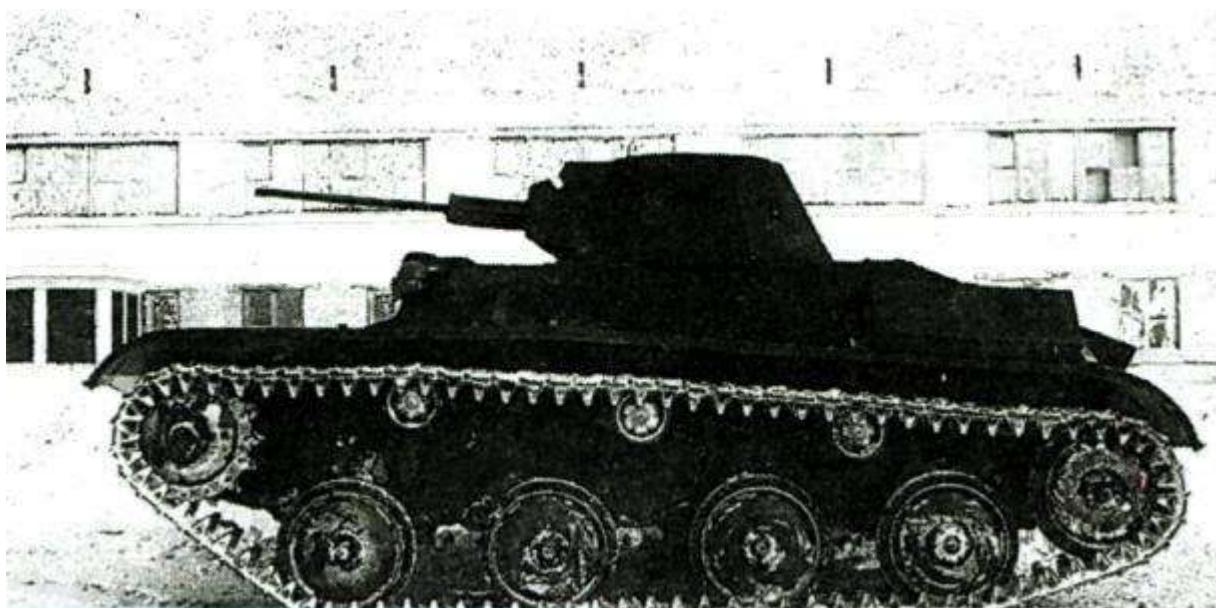
Выпуск легких танков на Горьковском автозаводе начался 75 лет назад. Срочно наладить производство боееспособной техники ГАЗу пришлось в октябре 1941-го, когда фашистские войска уже находились на подступах к Москве.



Первый плавающий танк Т-40 в нашей стране разработали специалисты конструкторского бюро столичного завода № 37 перед Великой Отечественной. Оригинальная, не имевшая прототипов машина весила всего 5,5 тонны, оснащалась шестицилиндровым двигателем ГАЗ-11, форсированным до 85 л.с, усиленной броней и вооружением. Именно для серийного производства этого танка впервые в Советском Союзе стали использовать индивидуальную торсионную подвеску всех катков. Т-40 получился простым, дешевым и надежным. Но уже в первые дни войны стало ясно, что машины с противопульной защитой не способны противостоять немецким танкам.

В срочном порядке решили взамен Т-40 начать на московском заводе № 37 изготовление разработанного в Ленинграде Т-50, более сложного с точки зрения конструкции и технологий. Правда, выяснилось, что танковый завод в столице не может в нужный срок освоить 14,5-тонную машину: для этого не было технологической

оснастки, а цеха оказались слишком малы, грузоподъемные средства слабы.



С октября по декабрь 1941 года ГАЗ выпустил 1320 танков Т-60

И тогда Николай Александрович Астров, главный конструктор танкового завода № 37, вместе с коллегами всего за две с половиной недели разработал на базе Т-40 сухопутный танк уменьшенного габарита, но с усиленной броней и пушечным вооружением. Новая машина получила название Т-60, весила 6,4 тонны, имела удачный наклон лобовой брони толщиной 35 мм и башню из наклонных листов. Вооружили его скорострельной 20-миллиметровой авиационной пушкой, позднее изготовили специальную танковую пушку.

В августе Н. А. Астров и старший военный представитель завода № 37 Василий Окунев обратились к Иосифу Сталину с ходатайством о принятии нового танка на вооружение. Постановление Совета министров об этом вышло через несколько дней вместе с поручением освоить технику на трех головных заводах: кроме московского к проекту подключили Харьковский тракторный и Горьковский автомобильный. Правда, из-за скорой эвакуации на Урал и ХТЗ, и московский завод не смогли продолжать выпуск танков, и полноценным производственным поставщиком остался лишь ГАЗ. Еще несколько отечественных заводов выпускали эти машины в меньших объемах.

Без права на ошибку

В сентябре 1941-го Николай Александрович Астров прибыл в Горький прямо на танке Т-60, преодолев путь всего за 14 часов. У специалистов не было возможности дожидаться, когда в город на Стрелке передадут всю техническую документацию, которая, впрочем,

все еще дорабатывалась. Поэтому Н. А. Астров решил продемонстрировать конструкторам машину «живьем». Именно Николай Александрович с первого дня курировал проект освоения производства. Он стал на Горьковском автомобильном заместителем главного конструктора по танкостроению.

Когда специалисты кузнечных и литейных цехов ГАЗа приступили к освоению наиболее крупных деталей танка, выяснилось, что предложенная заводом № 37 технология изготовления «не стыкуется» с действующим оборудованием. Решили перейти на штамповку деталей, требующих минимальной обработки. Но для этого пришлось значительно скорректировать конструкцию компонентов танка.

Непростая задача, на выполнение которой в мирное время понадобились бы месяцы, была решена в считанные дни благодаря огромному опыту, инициативности и таланту специалистов технической службы Горьковского автозавода. Руководителем цеха сборки и испытаний танков назначили Герасима Парышева — первого начальника главного конвейера ГАЗа. Прекрасный организатор, человек, умеющий принимать быстрые и четкие решения, как нельзя лучше подходил для руководства коллективом в напряженный момент. Вместе с талантливым инженером Константином Власовым — главным технологом завода — он создал в цехе своеобразный мозговой центр, куда «переселились» конструкторы во главе с Андреем Липгартом и Николаем Астровым.

Работа шла почти круглосуточно — танк делали более «технологичным». Ни темпы, ни масштабы этой переработки не имели аналогов: в течение нескольких дней нужно было определить пригодную для штамповки геометрию деталей танка (ковочные уклоны, радиусы переходов и т.д.), припуски и допуски на обработку, а также предусмотреть возможность установки новых деталей в общую компоновку узлов. Предстояло также изготовить рабочую документацию. И ни у кого не было права на ошибку: фронт с нетерпением ждал танки.

Все штампы, приспособления для механической обработки деталей коллектив конструкторов и технологов спроектировал за 5-6 суток. Конвейер по выпуску танков начал работу в срок, соответствующий правительственному заданию.

При переходе на военную продукцию на ГАЗе внедрялись новые технологии: сварка вместо клепки, литье вместоковки и т.д. Также была

освоена автоматическая сварка под слоем флюса, почти не применявшаяся в те годы в автомобильной промышленности.

В результате напряженной работы с октября по декабрь 1941 года на заводе выпустили 1320 танков Т-60. А с учетом других предприятий, задействованных в этом процессе, объем производства Т-60 за три месяца составил 4800 единиц.

За своевременную организацию конвейерного (первого в Союзе) серийного производства легких танков директор Горьковского автозавода Иван Лоскутов и начальник цеха сборки и испытаний Герасим Парышев были награждены орденами Ленина, а главный технолог Константин Власов, представитель заказчика Василий Окунев, руководитель СКВ Владимир Дедков и конструктор Михаил Казаков удостоились орденов Красной Звезды.

В два раза мощнее

Т-60 был предельно упрощенной машиной, с одним бензиновым шестицилиндровым двигателем типа ГАЗ-11 (ГАЗ-202) мощностью 70 л.с. Он имел хорошую проходимость, был оснащен предпусковым подогревателем, особенно выручавшим в суровую зиму 1941-1942 годов. Машина участвовала в обороне Москвы, при прорыве блокады Ленинграда, преодолевала Синявинские болота... О фронтовых победах этого танка написала хорошую книгу Ирина Николаевна Левченко, командир Т-60, единственная женщина-танкист, Герой Советского Союза.



В октябре 1941-го коллектив ГАЗа, учитывая опыт военных на фронтах Великой Отечественной, выступил с инициативой создать

новый легкий Т-70 с 45-миллиметровой противотанковой пушкой. Машина массой 9,2 тонны обладала хорошей подвижностью. Для нового танка потребовался и двигатель с удвоенной по сравнению с Т-60 мощностью. Заводчане нашли оригинальное решение, спарив последовательно на жесткой раме два двигателя ГАЗ-202. Новая «спарка» мощностью 140 л.с. получила индекс ГАЗ-203, но конструкторам и испытателям пришлось немало потрудиться, чтобы она надежно работала. Большой вклад в этот проект внесли Николай Кокуев, Давид Гороховский, Роберт Клуцис.

15 февраля 1942 года директор Горьковского автозавода И. Лоскутов представил Верховному Главнокомандующему Сталину готовый образец Т-70, прошедший испытания. Машину одобрили и уже в марте 1942-го организовали ее серийный выпуск. До конца 1943 года в армию поступило свыше 8000 танков, из которых около 7000 изготовил ГАЗ.

За создание Т-70 в 1942 году главный конструктор завода Андрей Липгарт и его заместитель Николай Астров были удостоены Сталинской премии первой степени.

Машины Победы

Война требовала постоянного совершенствования оружия. И на ГАЗе приступили к разработке модернизированного легкого танка Т-80, который имел усиленную броню бортов, днища, верхней части корпуса, большой угол подъема пушки и был приспособлен к ведению боя в городских условиях. На танке установили два последовательно спаренных двигателя мощностью 85 л.с. каждый. Т-80 выдержал все испытания и был рекомендован в производство, которое разместили на Мытищинском машиностроительном заводе.

За усовершенствование Т-70 и разработку нового танка Т-80 в 1943 году Сталинской премией второй степени наградили А. Липгарта, Н. Астрова, а также В. Дедкова, заместителя главного конструктора завода, начальника КБ шасси и двигателей Анатолия Кригера и начальника кузовного бюро Юрия Сорочкина.



Самоходная артиллерийская установка с 76-миллиметровым орудием участвовала в сражениях на Курской дуге

Даже с прекращением производства легких танков ГАЗ не перестал заниматься бронетехникой. За Т-80 последовал цикл работ, связанных с усилением этой машины, созданием самоходной артиллерийской установки с 76-миллиметровым орудием. Уже в июле 1943-го самоходка с обозначением СУ-76М применялась в сражениях на Курской дуге и хорошо показала себя как в обороне, при отражении атак пехоты, так и в наступлении, при разрушении дотов и дзотов, в борьбе с контратаками вражеских танков. Особенно успешно СУ-76М использовалась в уличных боях, где трудно маневрировать и действовать другим системам.

На СУ-76М, выпуск которой закончился в 1945 году, пришлось 60% всей произведенной в годы Великой Отечественной войны самоходной артиллерии.

Успешное создание новых машин стало возможным благодаря конструкторской школе, сформированной еще Владимиром Ципулиным и продолжавшей развиваться при А. Липгарте. Руководители сумели организовать на заводе эффективное взаимодействие между различными специалистами и рабочими, благодаря усилиям которых выпускалась техника, внесшая достойный вклад в Победу СССР над фашистской Германией.

Источник:

Шерстинский В. Танки Великой Отечественной : [о выпуске ГАЗом военной продукции] // Автозаводец. – 2016. – 20 окт. (№ 119). – С.4