



## МИХАИЛ ИЛЬИЧ КОШКИН

1898–1940

Долгое время имя создателя легендарного Т-34 Михаила Кошкина было практически неизвестно. А завод, где родилась эта самая совершенная боевая машина Второй мировой войны (ныне – ГП «Завод имени В.А. Малышева»), именовался в специальной литературе Южным. И только в канун 40-летия Великой Победы во всеуслышание заговорили о замечательном конструкторе и его детище.

Неподалеку от проходной харьковского завода в мае 1985 года был открыт памятник творцу «тридцатьчетверки».

Ежегодно 3 декабря к подножию памятника возлагаются цветы – дань благодарной памяти гению танкостроения, настоящему патриоту и замечательному человеку. А на доме, где он жил (угол улиц Пушкинской и Красина), установлена мемориальная доска.

Родился Михаил Ильич Кошкин 3 декабря (21 ноября по старому стилю) 1898 года в деревне Брынчаги Ярославской губернии в многодетной крестьянской семье. Глава семейства вскоре погиб на лесоразработках, и Михаилу с ранних лет пришлось думать, как заработать на кусок хлеба. В 14 лет подросток уезжает на заработки в Москву, где устраивается подмастерьем в карамельный цех кондитерской фабрики (в советское время – фабрика «Красный Октябрь»). Позже Михаила Кошкина призывают на военную службу в царскую армию.

Октябрьская революция круто изменила судьбу крестьянского сына. В годы гражданской войны в составе частей Красной Армии Михаил Кошкин участвовал в боях под Царицыном и Архангельском, был ранен. В 1921 году прямо из войск его направили на учебу в Москву. Михаил Кошкин становится слушателем Коммунистического университета имени Я.М. Свердлова. Со «Свердловки» начнется его путь в науку. Правда, в 1924 году, по окончании Коммунистического университе-

та, ему вновь доведется с головой окунуться в столь знакомое с юности кондитерское производство (его назначают директором кондитерской фабрики в г. Вятке). С 1925 по 1929 год Михаил Кошкин работает в партийных органах Вятской губернии. В 1929 году вновь садится за конспекты и учебники, а в 1935 году оканчивает Ленинградский политехнический институт.

Еще будучи студентом политеха, он начал работать в конструкторском бюро знаменитого ленинградского Кировского завода. Получив диплом о высшем образовании, он приходит в этот коллектив на постоянную работу. В то время ленинградцы трудились над созданием бронетанковой мощи Советского государства. В эту работу с головой уходит и молодой специалист Кошкин. В кратчайшие сроки поднять важнейшую оборонную отрасль, танкостроение, – было требованием грозного времени. В Германии пришли к власти фашисты, на Дальнем Востоке угрожал японский милитаризм. Активными сторонниками создания мощных танковых частей в Красной Армии являлись и видные военачальники (И. Якир, И. Уборевич, И. Халепский), и руководители тяжелой промышленности (Г. Орджоникидзе, К. Нейман, И. Бардин, И. Тевосян). Михаил Кошкин, прошедший фронты Первой мировой и Гражданской войн, тоже понимал, как необходим Отечеству мощный броневой щит.

Приведем основные вехи зарождения отечественного танкостроения, которые помогают уяснить, насколько велик был вклад в это важнейшее дело как самого Михаила Кошкина, так и коллектива харьковских создателей грозных машин.

С конца 1918 года на вооружении в Красной Армии появились трофейные танки, захваченные у войск Врангеля, Деникина, Юденича. В основном это были французские танки «Рено». В 1920 году насчитывалось более 100 таких трофеев.

Ряд заводов, в том числе харьковский, были привлечены к ремонту танков. В том же году из ворот нижегородского завода «Красное Сормово» вышел первенец – отечественный танк, который был назван в духе времени: «Борец за свободу тов. Ленин». В 1919–1929 годах в Советском Союзе на заводах Ижорском, Сормовском и Амо-ЗИС изготавливались легкие танки «Русский Рено». В целом же в СССР вплоть до 1929 года отсутствовала производственно-техническая база танкостроения, не было технологии производства высококачественной брони, танковых двигателей. А главное – отсутствовали необходимые кадры специалистов, рабочих. Принятое в 1929 году Постановление ЦК партии и Совнаркома «О состоянии обороны СССР» ставило, в частности, важнейшую задачу – получить в течение двух ближайших лет опытные образцы и внедрить в армию современные типы танков.

Опытное танкостроение было начато на пяти заводах в Москве, Ленинграде, Горьком и Харькове. В 1930 году за рубежом были закуплены образцы современных танков: легкие «Виккерс-6т» (Англия) и быстроходные колесно-гусеничные «Кристи» (США). В том же году было принято Постановление ЦК ВКП (б) и Совнаркома «Об установлении дизелей на автомобили и тракторы», сыгравшее немалую роль в создании танкового дизеля. На Харьковском паровозостроительном заводе (ХПЗ) поисковые работы по танкостроению начались еще в 1926 году, когда в КБ тракторного отдела была создана группа конструкторов для разработки опытных образцов танков. Позже было создано танковое специальное конструкторское бюро, а в тракторном цехе – участок сборки танков. В марте 1931 года, после испытаний на полигоне под Воронежем, заводу был передан для изучения один быстроходный танк фирмы «Кристи». К тому времени на ХПЗ уже велось строительство корпусов и цехов танкового производства. Организация танкового производства велась не на пустом месте. В 1920–1923 годах завод отремонтировал около 30 трофейных танков. Использовался и опыт изготовления, ремонта бронепоездов, бронепаровозов, броневиков...

Во второй половине 1936 года Харьковский паровозостроительный завод имени Коминтерна был переименован в завод №183. Приказом наркома тяжелой промышленности Г. Орджоникидзе от 28.12.1936 начальником танкового конструкторского бюро завода был назначен М.И. Кошкин. До этого он работал заместителем главного конструктора Ленинградского завода №185 и уже успел получить орден Красной Звезды за участие в создании первого отечественного «толстобронного» среднего танка Т-46-5. На завод №183 Кошкин приехал в тяжелый период репрессий, повод к которым дало то, что в войсковых частях начались массовые поломки шестерен в коробках передач на танках БТ-7. (Так, смещенный вначале с должности руководителя КБ его предшественник А. Фирсов продолжал работать конструктором в бюро вплоть до ареста.)

Прибыл М. Кошкин на завод, когда в серийном производстве выпускались танки БТ-5 и БТ-7 и конструкторское бюро, несмотря на молодость, уже имело определенные наработки (танки Т-12, Т-24, БТ). Однако для самостоятельного конструирования новых современных танков КБ пока не доставало опыта и конструкторских кадров. М. Кошкин, мало знакомый коллективу завода, тем не менее быстро и безо всяких трений вошел в его жизнь. Он чутко воспринимал обстановку того времени, привлёк к работе многих конструкторов, производствен-

1



ников и военных, разделяя их наблевшие проблемы, трудности и переживания. Он был принципиален, трудолюбив и честен. Благодаря этим качествам он очень быстро приобрел авторитет на заводе. По воспоминаниям ветерана танкостроения А. Забайкина, «Михаил Ильич был прост в обращении и деловит. Не любил многословия. Как конструктор быстро входил в суть конструкции, прикидывая ее надежность, технологичность, возможности массового изготовления. Внимательно выслушивал нас, тех-

нологов, и, если наши замечания были обоснованными, немедленно их использовал. Его любил коллектив».

Менее чем за год под руководством М. Кошкина, с участием его ближайших помощников А. Морозова и Н. Кучеренко, других конструкторов, была выполнена модернизация танка БТ-7 с установкой в нем дизеля В-2. Это был первый в мире танк с танковым дизелем. Харьковский завод передал Красной Армии в 1936–1940 годах 790 модернизированных танков БТ-7М. В сентябре 1937 года из Автобронне-

колесам, три из четырех опорных катков (по борту) стали ведущими и др. В процессе работы над проектом возникла дискуссия: нужен ли на танке колесный ход при наличии гусеничного? Опыт эксплуатации танков БТ, в том числе во время гражданской войны в Испании, свидетельствовал, что колесный ход хорош только на шоссе, но на целине, на песке ведущие колеса (хоть их и было три пары) отказывали. Тогда и была проявлена в Харькове инициатива создания второго варианта танка – чисто гусеничного, под индексом А-32.



танкового управления РККА поступило задание на разработку нового маневренного колесно-гусеничного танка. Михаил Кошкин сформировал группу самых квалифицированных конструкторов для создания нового танка. В краткие сроки был выполнен проект нового танка А-20 в точном соответствии с заданием заказчика. В проект были внесены принципиальные новшества: броневой корпус с расположением толстых противоснарядных броневых листов под углом, новый привод к ведущим

Инициативный вариант А-32 отличался от А-20 не только отсутствием колесного хода, но и наличием пятого опорного катка, что увеличивало опору гусеничной ленты на грунт. В период постановки на серийное производство быстроходного танкового дизеля БД-2, завершения проектных разработок по созданию колесно-гусеничного танка А-20 и инициативного варианта А-32 с чисто гусеничным ходом завод №183 из-за прошедших арестов, репрессий руководства был «обезглавлен».

В октябре его возглавил Юрий Максарев – выходец с ленинградского Кировского завода. Юрию Евгеньевичу удалось добиться рассмотрения на Высшем военном совете в Москве проектов обоих танков: и А-20, и А-32. Сталин, выслушав мнение присутствующих, решил дать возможность заводу изготовить оба варианта и затем параллельно их испытать. К середине 1939 года опытные образцы танков А-20 и А-32 были изготовлены и после сдачных пробегов представлены Государственной комиссии для испытаний.

В июле – августе 1939 года танки испытывались в Харькове. Комиссия вынесла вердикт: «По прочности и надежности опытные танки А-20 и А-32 выше всех выпускаемых ранее...» Однако комиссия не отдала предпочтение ни одному из вариантов, заметив, что оба они выполнены хорошо и пригодны для эксплуатации в войсках. Все решила практика: большую тактическую подвижность в условиях пересеченной местности во время боев в Финляндии (осень – зима 1939 года) доказал гусеничный танк. В предельно сжатые сроки провели доработку танка по замечаниям комиссии: усилению бронезащиты, вооружению и др. В А-32, кроме новаторской идеи гусеничного хода, Михаил Ильич Кошкин воплотил гармоничное сочетание высоких боевых качеств по огню, бронезащите и маневренности. Постановлениями Комитета обороны предписывалось изготовить два гусеничных танка на базе А-32 с учетом утолщенной до 45 мм брони и установки 76 мм пушки, а также именовать танк – Т-34.

Два опытных танка Т-34 были изготовлены и переданы на войсковые испытания 10 февраля 1940 года. Эти испытания, проходившие в феврале – марте, полностью подтвердили высокие технические и боевые качества нового танка. А 5 марта 1940 года два танка Т-34 вышли с завода в контрольно-испытательный пробег по маршруту Харьков – Москва. Главный конструктор Михаил Кошкин возглавил этот пробег. На Ивановской площади Кремля 17 марта 1940 года танки Т-34, а также боевые машины, изготовленные другими заводами, были продемонстрированы членам правительства.

По просьбе Сталина механики-водители Н. Носик и О. Дюкалов проехали по площади. Осмотрев «тридцатьчетверки», Сталин одобрительно отозвался о них, назвав новый танк «первой ласточкой». После кремлевского смотра танки Т-34 испытывались на подмосковном полигоне и на Карельском перешейке. В апреле 1940 года, возвращаясь своим ходом в Харьков, под Орлом один из танков опрокинулся в воду. Помогая вытаскивать его, Кошкин, уже простуженный, сильно промок. По возвращении в Харьков он по настоянию врачей был госпитализирован.

Показ танков в Кремле стал переломной вехой в летописи создания Т-34. Танк был рекомендован для немедленной постановки на производство. На 183-м заводе закипела работа по подготовке серийного выпуска «тридцатьчетверки». Михаил Кошкин, несмотря на болезнь, продолжал активно руководить доработкой танка. Главный конструктор работал на износ. Его болезнь внезапно обострилась. Из Москвы срочно вызвали специалиста-хирурга. Больного прооперировали: пришлось удалить легкое. Но это не помогло. Михаил Ильич скончался в сентябре 1940 года в санатории «Занки» под Харьковом, где проходил реабилитационный курс лечения. За гробом главного конструктора шел весь завод.

В октябре 1940 года было начато серийное производство танков Т-34. В конце того же года начальником КБ – главным конструктором был назначен А. Морозов. Он продолжил дело своего предшественника, проводя доводку поставленного на серийное производство Т-34. Сам А. Морозов сразу после окончания Великой Отечественной войны в 1945 году писал: «Основы конструкции танка Т-34 заложил и разработал Михаил Ильич Кошкин. Он организовал коллектив молодых конструкторов, постоянно учил их не бояться трудностей, которых бывает всегда немало при решении сложных задач. Этому замечательному конструктору мы в первую очередь обязаны появлением такого совершенного типа танка, каким является Т-34».

В 1942 году конструктору Михаилу Ильичу Кошкину была присуждена (посмертно) Государственная премия СССР.