Боевые машины Тюмени: три стихии войны

Давно миновали те времена, когда дикари крошили друг другу черепа камнями и палицами. Современная армия буквально нашпигована техникой, придающей частям невиданную мобильность. Вторая мировая война может по праву считаться первой битвой машин, развернувшейся сразу в трёх стихиях – на земле, в небе и на водных просторах. И хотя Тюмень находилась в глубоком тылу, наши земляки серьёзно повлияли на исход этого сражения. Все эти годы в цехах тюменских заводов ковалось оружие Победы, находившее врага повсюду – на земле, воде и в небесах.

Стальная кавалерия XX века

25 ноября 1941 года в Тюмень прибыли первые вагоны с оборудованием Таганрогского мотоциклетного завода. Ещё 170 вагонов находились в пути, но ждать было некогда и к монтажу приступили немедленно. Новое производство разместилось в корпусах старинного пивоваренного завода (позднее – завод АТЭ, снесены в 2006 г.). А уже через пару месяцев с заводского конвейера сошли первые тюменские мотоциклы – М-72 и ТИЗ-АМ-600. Впрочем, предыстория этого события была весьма длинной и непростой...

Первый в мире мотоцикл появился на свет более чем за полвека до описываемых событий, в 1885 году. «Повозка для верховой езды», построенная немецкими инженерами Готлибом Даймлером и Вильгельмом Майбахом, представляла собой велосипед с деревянной рамой и двухступенчатой ременной передачей. Неудивительно, что первый мотоцикл отличался скромными во всех отношениях характеристиками. Весил он всего 50 кг, имел одноцилиндровый бензиновый двигатель объёмом 264 см^3 и благодаря мощности мотора в 0,5 л.с. способен был развить приличную лишь по тем временам скорость – 12 км/ч.

Как это нередко бывает, общество поначалу восприняло новую идею в штыки, усмотрев в новом транспортном средстве источник новых проблем. Ещё десять лет спустя в Англии действовал закон, согласно которому езда «механического экипажа» по городу разрешалась лишь в сопровождении человека, несущего перед ним флаг (днём), либо фонарь (ночью). Экспериментаторы пробовали создавать мотоциклы самых невероятных конструкций – паровые, электрические, газовые, но в итоге остановились на известном всем нам двигателе.

К началу Второй мировой ситуация радикально изменилась. Мало кто сомневался, что предстоящая война станет битвой моторов, при этом роль «лёгкой кавалерии» отводилась именно мотоциклам. К сожалению, советская промышленность и здесь сильно отставала от наиболее вероятного противника – Германии. Первый отечественной разработкой стал мотоцикл «Союз», созданный в 1924 году на московском заводе «ОСОАВИАХИМ». Шесть лет спустя появился «Л-300», выпускавшийся специально для РККА. Однако решающее обсуждение вопроса об оснащении Красной Армии мотоциклами состоялось лишь в начале 1940 года. Эксперты Главного бронетанкового управления внимательно изучили представленные образцы – ИЖ-8, ТИЗ-АМ-600, ПМЗ-А-750, а также ряд иностранных моделей. Однако в итоге выбор пал на BMW R71, активно использовавшийся вермахтом. На основе пяти образцов и комплекта чертежей был разработан советский аналог, широко известный как М-72. Именно этой машине суждено было стать главным мотоциклом Красной Армии в годы войны.

Тюменские мотомонстры

Однако план ускоренного внедрения мотоциклов в вооружённые силы был принят слишком поздно. К началу войны РККА располагала всего 15 тыс. машин, многие из которых были уничтожены в первых же боях. К тому же почти все мотоциклетные заводы располагались в западной части страны и уже попали в зону оккупации, либо находились под угрозой. Неудивительно, что именно в далёкой тыловой Тюмени решено было развернуть производство столь необходимых для фронта машин.

Начали с М-72. Надо признать, что это была действительно мощная машина, готовая к любым испытаниям. Двухцилиндровый 4-тактный нижнеклапанный двигатель объёмом 746 см^3 и мощностью 22 л.с. способен был развивать скорость до 85 км/ч (при полной загрузке с коляской). Батарейная система зажигания работала от магнето, 4-скоростная коробка передач имела как ножное, так и ручное переключение, а колодочные тормоза работали сразу на оба колеса. Расход топлива на скорости 50-60 км/ч составлял порядка 7 л/100 км, что было вполне приемлемым при объёме топливного бака в 22 л. Оппозитное расположение цилиндров и широкие шины (3,75х19 дюймов) обеспечивали фантастическую проходимость.

Однако производство М-72 в Тюмени не заладилось – сказался дефицит запчастей и специалистов. Поэтому, выпустив всего четыре мотоцикла, завод переключился на более привычные ТИЗ-АМ-600. Это была советская разработка 1936 года, созданная на основе английского BSA-600. Оснащённый 4-тактным одноцилиндровым двигателем объёмом 596 см^3 и мощностью 16,5 л.с. он развивал скорость до 80 км/ч (с коляской). 4-ступенчатая коробка передач дополнялась цепной передачей на заднее колесо. Правда, коляску он тянул всё же с трудом, особенно по бездорожью – исправить этот недостаток, отмеченный ещё до войны, так и не успели.

Но, пожалуй, самым ярким событием не только в истории Тюменского завода, но и всей отечественной мотопромышленности, стало появление в октябре 1943 года новой модели - ТМЗ-53. Этот тяжёлый мотоцикл, специально спроектированный по заданию Главного автобронетанкового управления, имел двухцилиндровый оппозитный двигатель объёмом 1000 см^3 и мощностью 28 л.с., развивавший скорость до 90 км/ч. Добавим к этому десять передач (восемь вперёд и две назад), дифференциал с блокировкой, привод на колесо коляски (!) и покрышки автомобильного типа (6х16) и картина станет ясной. Два тюменских «монстра» успешно прошли испытания пробегом по маршруту Тюмень-Москва, но... к этому времени характер боевых действий изменился, Красная Армия перешла в наступление, освобождая всё новые районы и в феврале 1944 года завод перевели в Горький.

Сегодня даже в краеведческом музее нет ни одного тюменского мотоцикла и полюбоваться на них могут разве что владельцы частных коллекций. Уникальный ТМЗ-53 сохранился в Политехническом музее в Москве и не так давно был выставлен на всеобщее обозрение. Будете в столице – загляните, не пожалеете.

История одного полёта

Проблемы с техническим оснащением погубили и другой самобытный проект, родившийся на тюменской земле в годы войны. А началось всё с того, что в ноябре 1941 года в Тюмень прибыли эшелоны с оборудованием авиационного завода № 241, эвакуированного из Подмосковья. Помимо оборудования и деталей на сибирскую землю приехали и лучшие умы советского авиастроения того времени – конструкторское бюро легендарного О.К. Антонова. В качестве производственной площадки была определена Центральная площадь и вскоре на месте, где сейчас стоит здание областной Думы, закипела работа. Из тюменских ангаров выходили десантные планеры А-7, построенные из фанеры местного производства. В общей сложности наш город отправил на фронт 600 таких аппаратов – простых и надёжных боевых машин. Но однажды из заводских цехов вышло такое чудо военной техники, равного которому не было ни до, ни после войны – «КТ».

Вскоре после прибытия в Тюмень О.К. Антонов предложил создать гибрид танка и планера. Предполагалось, что он будет подниматься в воздух на тросе, прицепленном к самолёту-буксировщику, отцепляться от него за 20-26 км до цели и бесшумно производить посадку. После этого танк сможет сбросить крылья и немедленно ринуться в бой. По мнению военных специалистов, такая техника могла пригодиться для оказания поддержки партизанам и при высадке воздушного десанта. Новый проект так и назвали – «Крылья танка» (КТ).

В качестве базовой модели был избран танк Т-60, созданный в самом начале войны на основе глубокой модернизации Т-40. По меркам того времени это был лёгкий танк (от 5,8 до 6,4 тонны), имевший на вооружении танковый вариант 20 мм авиационной пушки ШВАК-20

(ТНШ-20) и 7,62 мм пулемёт ДТ. Корпус Т-60 изготавливался из катаных броневых листов, наибольший угол наклона имела лобовая часть, где толщина брони достигала 35 мм. Карбюраторный двигатель «ГАЗ-22» мощностью 70 л.с. позволял танку развивать скорость до 45 км/ч, карабкаться в гору под 29 градусов, преодолевать рвы шириной 1,7 метра и стены высотой 65 см. На Т-60 впервые был установлен предпусковой подогреватель двигателя, преимущества которого наши танкисты оценили уже в ходе зимней битвы за Москву. Но главным достоинством новой модели стала простота изготовления из типовых узлов на автомобильных заводах.

Первая серийная машина покинула заводские цеха 15 сентября 1941 года, то есть совсем незадолго до начала тюменского эксперимента. А уже в августе 1942-го опытный образец КТ был готов к испытаниям на подмосковной базе Лётно-Исследовательского института (ЛИИ). Сложно сказать, какие чувства испытали бывалые танкисты и лётчики при виде этого чуда техники. Корпус танка, который максимально облегчили, сняв с него вооружение, боекомплект, фары, крылья и слив почти всё топливо, был оснащён бипланной коробкой с размахом крыла 18 метров.

Первый (и последний) полёт тюменского гибрида состоялся 2 сентября, когда тяжёлый бомбардировщик ТБ-3 с трудом оторвался от земли, буксируя за собой КТ. Проблемы начались с первых минут полёта. Четыре усиленных двигателя, работавшие на почти максимальной мощности, разогнали ТБ-3 до 130 км/ч, что позволило поднять КТ всего на 40 метров. Попытка увеличить скорость до 140 км/ч только ухудшила положение: двигатели раскалились до предела, в то время как аэропоезд начал снижаться на полметра в секунду. У пилотов оставался один выход – экстренная посадка на ближайшем аэродроме. Само приземление прошло успешно и танк, не сбрасывая крыльев, резво двинулся к командному пункту. Вот только предупредить местное начальство об эксперименте не успели. Увидев планирующий на аэродром танк, руководитель полётов поднял по тревоге расчёт зенитной батареи, так что вызволять испытателей из плена пришлось аварийно-спасательной команде ЛИИ. Хорошо, ещё зенитчики подбить не успели… В итоге КТ вернулся своим ходом на аэродром института, распрощавшись с мечтой о небе навсегда.

В ходе дополнительных исследований выяснилось, что в расчётах конструкторов были допущены ошибки и для буксировки требовался гораздо более мощный самолёт типа Пе-8 (В.М. Петлякова). Но за годы войны было построено всего 80 таких машин, использовавшихся для глубинных рейдов вроде бомбардировок Берлина. К тому же и сам Т-60 вскоре сняли с производства, как слишком лёгкий и слабовооружённый. Но всё же было это в тюменской истории, было…

Тюменские «москиты»

Тюмень и судоходство связаны с первых дней существования нашего города. Не случайно на тюменском гербе изображён дощаник сибирских первопроходцев, а надпись «От сего града начинается» недвусмысленно указывает на ключевое положение города в системе водных путей Сибири. Лодки, баржи и пароходы в Тюмени строили уже много веков. Однако военные суда впервые сошли со стапелей Тюменской судоверфи всего полвека назад...

Лето 1941-го едва не обернулось катастрофой для отечественного судостроения. За считанные недели фашисты оккупировали огромные территории, где находились крупнейшие производства. В спешном порядке пришлось эвакуировать 37 из 47 судостроительных заводов. Часть из них попали в Тюмень, где в октябре 1941 года на базе местной судоверфи (ныне – судостроительный завод) и её филиала на Мысу (судоремонтный завод) был создан единый завод № 639. Главной продукцией нового предприятия стали торпедные катера – лихая «морская кавалерия» с весьма непростой историей.

Самодвижущаяся мина, названная торпедой, была создана англичанином Робертом Уайтхедом совместно с австрийцем Иоганном Луписом ещё в 1866 году. Однако первое боевое применение торпеды состоялось лишь 26 января 1878 года в ходе очередной русско-турецкой войны. В эту ночь минные катера «Чесма» и «Синоп» под командованием адмира-

ла С.О. Макарова атаковали на батумском рейде турецкий военный пароход «Интибах» и потопили его. В полную силу торпедные катера развернулись в годы первой мировой войны, заслужив меткое прозвище «москиты». Даже из этого видно, что речь шла скорее о мобильном диверсионном средстве, чем о полноценном боевом судне. Торпедные катера того времени были очень небольшими, к месту атаки доставлялись на крейсерах, быстро наносили удар и исчезали.

Первый советский торпедный катер АНТ-3 был разработан в 1927 году в КБ знаменитого авиаконструктора А.Н. Туполева. Сложно сказать, почему советские военачальники поручили проектирование морского судна авиатору. Однако на результатах работы это, по мнению ряда специалистов, сказалось не лучшим образом. Первой военной продукцией тюменского завода № 639 стали торпедные катера Г-5 (они же АНТ-5), поступившие на флот ещё в 1934 году.

Это был типичный глиссирующий (отсюда «Г» в названии) реданный катер ближнего действия. Благодаря редану (специальный уступ в днище) площадь соприкосновения днища с водой уменьшалась, снижалось сопротивление воды и катер не плыл, а скорее глиссировал, скользил по поверхности. Однако малые размеры корабля не позволяли устанавливать на нём обычный трубчатый торпедный аппарат. Поэтому торпеда выбрасывалась из кормового жёлоба не вперёд, а назад! Более того, выходила она не носом, а хвостом вперёд, причём двигатель торпеды включался в момент выброса. Таким образом, сразу после залпа катер должен был резко отвернуть в сторону, иначе его протаранила бы собственная торпеда! Следствием такой конструкции стало не только снижение точности огня, но и невозможность стрельбы на низких скоростях (менее 17 узлов, т.е. 31,5 км/ч), не говоря уже о полной остановке.

Помимо этого, Г-5 обладали низкими мореходными показателями. Стрелять торпедами они могли при волнении до 2 баллов, просто держаться в море – до 3 баллов. В итоге судьба экипажа, отправляющегося в поход, зависела не только от исхода боя, но и от переменчивой морской погоды. Неудивительно, что ни союзники, ни противники СССР в той войне не выпускали реданных катеров, полностью перейдя на килевую конструкцию. Не слишком мощным было и вооружение этих «москитов»: четыре торпеды в двух аппаратах и два 12,7 мм пулемёта ДШК. В противолодочном варианте можно было добавить четыре глубинных бомбы М-1, но тогда приходилось убирать торпеды. По воспоминаниям бойцов, наиболее сильное впечатление на противника произвели первые залпы РС (реактивных установок типа «катюши»), которые со временем установили на часть катеров. Как бы то ни было, 134 тюменских Г-5 сказали своё веское слово в морских сражениях на Чёрном и Балтийском морях, громили врага в водах Онежского озера и на Тихом океане.

Более удачной оказалась разработка проекта 123бис, выполненная уже в Тюмени в 1943 году. Торпедный катер «Комсомолец» впервые в отечественной истории получил бронированное покрытие рубки (7 мм), имел торпедные аппараты трубчатого типа и мог выдержать волнение до 4 баллов. Правда, к моменту появления их в составе советского ВМФ основные сражения были уже позади. Головной катер проекта поступил на флот 31 октября 1944 года, а боевое крещение тюменских «Комсомольцев» состоялось буквально в последний месяц войны – с 10 апреля по 9 мая 1945 года. В эти дни торпедные катера вели ожесточённые бои в южной части Балтийского моря, прикрывая наши войска, продвигавшиеся вглубь Германии, в логово фашистского зверя.

Мотоциклы, планеры, катера – сегодня мы вспомнили только малую часть тюменских боевых машин, что отправились на фронт добывать победу. И хотя у станков стояли наспех обученные женщины и дети, их руки творили чудеса. Потому что и на переднем крае и в глубоком тылу помнили: главное – это любовь к свободе и готовность отдать за неё жизнь. Остальное – дело техники.

Вставки на поля

Глиссер (от франц. *glisser* - скользить) - лёгкое быстроходное судно с днищем особой формы (с реданами), благодаря чему при движении передняя часть судна всплывает и оно глиссирует (скользит) по поверхности воды. Движители - гребные (реже воздушные) винты, водомёты. Служит для перевозки пассажиров и спортивных состязаний.

Катер (от англ. *cutter*) - общее название небольших (водоизмещением до 400 т), обычно быстроходных судов различного назначения (пассажирские, туристические, спасательные, грузовые, ракетные, сторожевые и др.).

Торпеда (от лат. *torpedo* – электрический скат) - самодвижущийся и самоуправляемый подводный снаряд сигарообразной формы, несущий в головной части боевой заряд (обычный или ядерный) для поражения кораблей, разрушения причалов, доков и других объектов. Торпедами вооружены подводные лодки, надводные корабли, торпедные катера, самолёты, вертолёты. На кораблях выпускаются при помощи торпедных аппаратов.

Планер (от франц. *planer* - парить) - безмоторный летательный аппарат тяжелее воздуха для планирующего или парящего (без потери высоты) полета.