

ТАЄМНЕ КОНСТРУКТОРСЬКЕ БЮРО № 183 ХПЗ

Бадеева Л. І., Циганенко В. Л.

Харківський національний університет радіоелектроніки
(61166, Харків, пр. Науки, 14, каф. українознавства, тел. (057) 702-14-98)
E-mail: liudmyla.badieieva@nure.ua

Стаття містить розгляд питань зародження танкобудування у Харкові у період між двома світовими війнами. Розглядається праця танкового конструкторського бюро №183 на чолі з М. І. Кошкіним та О. О. Морозовим. Завдяки таланту, фаховим знанням та підтримці з боку керівництва Наркоматів оборони, озброєння і середнього машинобудування конструкторське бюро розробило танк Т-34. Тактично-технічні якості Т-34 зробили можливим перетворення танкових підрозділів у самостійний рід військ.

Ключові слова: танк, конструкторське бюро, гусеничний хід, дизельний двигун, 76-мм гармата, бронезахист, маневреність.

Конструкторське бюро № 183 – мозковий центр харківського танкобудування, колиска Т-34 – кращої, за загальним визнанням, бойової машини Другої світової війни серед машин свого класу, було створено наприкінці 20-х років ХХ ст. на базі ХПЗ ім. Комінтерну.

Розробкам і досягненням танкового Конструкторське бюро №183, а також праці усім харківським танкобудівникам присвячено нариси, розвідки у часописах і щотижневиках, газетні матеріали. На розробку теми танкобудування у літературі «не тільки для службового користування» мали вплив, по-перше, характер Великої Вітчизняної війни; по-друге, дотримання державної і воєнної таємниці і, по-третє, перетворення танка Т-34 в очах одних – у легендарний символ Перемоги, в очах інших – уособлення радянської воєнної загрози.

Велика Вітчизняна війна 1941–1945 рр. стала випробуванням граничних можливостей людського духу і воєнно-мобілізаційних ресурсів супротивників. Тому значна частина літератури з теми – це нариси і статті, які насамперед віддають належну шану таланту і досягненням конструкторів Т-34 М. І. Кошкіну та О. О. Морозову, організаторам виробництва танків наркому В. О. Малишеву, директору танкового заводу № 183 Ю. Є. Максарьову, ученому– електрозварнику, у повоєнний час академіку Б.Є. Патону, інженерам і робітникам танкового заводу і челябінського Танкограда.

У 80-ті роки ХХ ст. завдяки К. М. Слободіну та В. Д. Лістровому були зібрані і упорядковані спогади майже п'ятдесяти танкобудівників і військових. Книга їх спогадів під назвою «Т-34: шлях до Перемоги» витримала два видання [6]. В художньо-публіцистичному жанрі написана частка матеріалів у харківській та українській пресі [2, 11]. У більшості випадків статті у періодичних виданнях розкривають окремі риси копіткої праці танкового КБ № 183 і танкового заводу напередодні та у перший період Великої Вітчизняної війни [12, 13, 14, 15].

На межі ХХ–ХХІ ст., в умовах відновлення виробничих потужностей об'єднання «Завод імені Малишева», у ряді праць прослідковано розвиток конструкторської думки танкобудівників флагмана оборонної промисловості СРСР і України [7, 8, 9, 10]. Біографічні дані видатних діячів українського танкобудування від його зародження і до початку ХХІ ст. наводяться у посібнику «Історія танкобудування України. Персоналії» [3]. Цінний матеріал з історії танків харківського виробництва містять загальні праці з історії бронетанкових військ СРСР [1, 4].

Метою цих тез доповіді є розгляд питань створення і діяльності танкового конструкторського бюро у передвоєнний час, коли вдалося розробити принципово нову бойову машину – гусеничний танк Т-34 середнього класу.

Над створенням радянських танків з грудня 1927 року працювала танкова конструкторська група Харківського паровозобудівного заводу ім. Комінтерну. Її організації сприяло те, що на підприємстві з 1923 р. існувало виробництво потужних гусеничних тракторів «Комунар». Саме на базі цих тракторів і почали створювати танки Т-12. Крім того, СРСР удалося закупити у США зразок шасі експериментального танка «Крісті М 1931» [8, с.80], конструктивна побудова якого враховувалася спеціалістами при розробці нових танків.

1933 року колектив ХПЗ ім. Комінтерну і Науково-дослідний бронетанковий полігон на базі БТ-2 створили покращений зразок колісно-гусеничної машини БТ-5, яку того ж року вдалося впровадити у серійне виробництво. Танк характеризували поліпшена конструкція башти, нова 45-мм гармата, підвищена міцність ряду важливих деталей і вузлів, посилений захист екіпажу від пилу і бруду. БТ-5 отримав назву «артилерійського» та був призначений для вогневої підтримки наступу [7, с. 24].

1935 року харків'яни розробили і впровадили у виробництво новий варіант легкого колісно-гусеничного танка, який отримав назву БТ-7. Цей танк мав 20-мм товщину броні, підвищену міцність передньої частини корпусу. БТ-7 був оснащений авіаційним бензиновим двигуном М-17, що збільшувало запас ходу. Озброєння танка доповнив другий кулемет [9, с.25]. Але випробування дослідних зразків БТ-7 виявило дефект у коробці зміни передач. З метою усунення дефекту терміново до роботи були залучені фахівці з трансмісії: учені, конструктори, виробники. Серед великої кількості пропозицій найбільш вдалою виявилася пропозиція О.О.Морозова. Спроектована ним коробка передач була проста, надійна і повністю вклалася в існуючі габарити, не вимагаючи ніяких змін у компоновці машини [6, с.21].

З 1932 по 1938 рр. заводські спеціалісти працювали над створенням дизельного двигуна для танка. У 1930-ті роки танка з дизельним двигуном не було у жодній армії світу. В СРСР через відчутний брак бензину можливість використання іншого виду палива мала велике значення. Працівникам заводу №183 Я. Є. Віхману, М. П. Піддубному, І. Я. Трашутіну, К. Ф. Челкану та Т. П. Чупахіну вдалося розробити двигун В-2. Дизель В-2 виявився економнішим і безпечнішим у пожежному відношенні, ніж бензинові двигуни. Серійний випуск В-2 дозволив випускати танки БТ-7 саме з дизельним

двигуном і вони отримали назву БТ-7М [9, с. 25]. Враховуючи важливість виробництва нового типу танкових двигунів, Комітет Оборони при РНК СРСР організував випуск В-2 на декількох моторобудівних заводах.

Із початком використання дизельного двигуна у танках виявилися недоліки: надмірна вібрація, прорив газів та інші дефекти. У ході роботи над їх усуненням двигун В-2 перетворився на А-8 і ним стали оснащувати усі нові танки БТ-7М [там же].

Восени 1937 р. танкобудівники прийшли до висновку, що для продовження конструкторських робіт зі створення танка, який став би основою танкових військ, необхідно відокремити від основного конструкторського бюро спеціальну групу. Враховуючи особливу серйозність роботи, необхідність дотримання державної та воєнної таємниці, М. І. Кошкін очолив спеціальне конструкторське бюро. Заступником М. І. Кошкіна був призначений О. Морозов.

Спочатку спеціально КБ працювало над розробкою колісно-гусеничного танка, який отримав індекс А-20. На озброєнні А-20 мали бути 45-мм гармата і великокаліберний кулемет, броня А-20 могла захистити тільки від вогню великокаліберного кулемета. На відміну від БТ-7М і уперше у танкобудуванні було застосовано розташування броньових листів під кутом [9, с. 25].

Поєднання колісного і гусеничного ходу танків було їх слабким місцем: зміна режиму ходу вимагала часу і в умовах бою перетворювала танк на мішень. За власною ініціативою конструктори вирішили розробити поряд з колісно-гусеничним А-20 варіант суто гусеничного танка. По-перше, це конструктивно спрощувало машину, по-друге, зменшення ваги додавало маневреності, по-третє, на гусеничному танку можна було встановити 76-мм гармату, що, по суті, змінювало співвідношення імовірної дуелі танк-гармата на користь танка [6, с. 32–33].

Влітку 1938 р. технічні проекти обох танків – замовленого А-20 та ініціативного Т-32 – були завершені. Проекти було розглянуто на засіданні Головної воєнної ради. Більшість військових висловились за підтримку замовленої машини А-20. Подальша робота над Т-32 стала можливою завдяки підтримці з боку І. Сталіна, який вважав необхідним продовжити роботу над обома проектами [6, с. 28]. Для прискорення роботи було створено об'єднане КБ на чолі з Кошкіним. Відбулось також об'єднання усіх дослідних цехів танкового заводу. Директором танкового заводу у жовтні 1938 р. був призначений Ю.Є. Максарьов [6, с. 91].

Напружена творча праця об'єднаного конструкторського бюро дозволила у встановлений термін розробити технічні проекти А-20 і Т-32. У серпні 1939 року були виготовлені та випробувані дослідні зразки обох танків. Через місяць відбувся генеральний показ танкової техніки керівництву Червоної Армії на чолі з наркомом К. Ворошиловим. За результатами показу було вирішено у подальшому орієнтуватися на Т-32 з бронетанковим захистом. Конструктори спільно з Автобронетанковим управлінням погодили основні параметри нового танка.

19 грудня 1939 р. була прийнята урядова постанова про виготовлення двох дослідних зразків гусеничного танка на базі Т-32 з товщиною броні 45 мм і 76-мм гарматою. Танк уперше отримав індекс Т-34 [6, с. 29].

Два танки Т-34 були виготовлені у встановлений термін і 5 березня 1940 року розпочали випробувальний рейд від воріт заводу до Москви. У цьому пробігу, що проходив в умовах бездоріжжя, снігових хуртовин і заносів, брав участь Головний конструктор М. І. Кошкін [6, с.30]. Танки успішно дісталися Москви і 17 березня 1940 р. були оглянуті членами Політбюро ЦК ВКП(б) та керівництвом Наркомату оборони. 31 березня 1940 р. був підписаний протокол про негайну постановку Т-34 на серійне виробництво на Харківському заводі № 183 [9, с.25]. Серійне виробництво танків Т-34 почалося в червні 1940 року, і до кінця року було випущено 115 машин [8, с.87].

Таким чином, конструкторська робота зі створення принципово нового танка середнього класу була виконана в конструкторському бюро №183 Харківського танкового заводу в умовах розуміння, сприяння, оперативної допомоги з боку Наркоматів оборони і середнього машинобудування, за особистої участі вищого керівництва Радянського Союзу.

Список використаних джерел

1. Вараксин Ю. Н. Бронетанковая техника СССР (1920–1974)/ Вараксин Ю.Н., Бах И.В., Выгодский С.Ю. – М.: ЦНГИ информации, 1981.
2. Дикань А.П. Величие подвига : Посвящается Кур. Битве и освобождению Левобереж. Украины / Алексей Петрович Дикань – Харьков: Харьков, 1994. –384 с.
3. Історія танкобудування України. Персоналії: Навч. посібн./ [Є. Є. Александров, І. Є. Александрова. Л. М. Бесов та ін.]. –Харків: НТУ «ХПІ», 2007. –200с.
4. Карпенко А.В. Обзорение отечественной бронетанковой техники (1905–1995 гг.) / А.В.Карпенко. – С.-Пб.: Невский бастион, 1996.
5. Конструктори Т-34: О.О. Морозов, М.І.Кошкін // Головінов В.П., Гомон П.Л. Духовні джерела Слобожанщини: [навч. посібн. для проф.-техн. закладів]. – Харків: Прапор,1998. – С.45-46.
6. Т-34: путь к победе (воспоминания конструкторов и танкистов) / Сост. К.М.Слободин, В.Д. Листровой. – [2-ое изд.] – К.: Политиздат, 1989. – 253с.
7. Харьковское конструкторское бюро по машиностроению им. А.А.Морозова / [А. И. Веретенников, И. И.Рассказов, А. И.Пивнев и др.].–[3-е изд.] – Харьков: ТО «Синтез», 2002. – 176 с.
8. Харьковское конструкторское бюро по машиностроению им. А. А. Морозова / [А. И. Веретенников, И. И. Рассказов, К. В. Сидоров, Е. И. Решетило].– Харьков: ХКБМ, 2007. – 188 с.
9. Харьковское конструкторское бюро по машиностроению им. А. А. Морозова /[А. И. Веретенников, И. И. Рассказов, С. Н. Басок и др.]; под общ. ред. М. Д. Борисюка. – Харьков: РА «ИРИС». 1997. – 136 с.

10. ХПЗ – Завод имени Малышева, 1895–1995: Крат. история развития/ [А. В. Быстриченко, А. В. Добровольський, А. П. Дроботенко и др.] Рук. авт. кол. А. С. Эпштейн. – Харьков: «Прапор», 1995. – 686 с.
11. Фридман О. Я. Им в Харькове танк поручили вести / О. Я. Фридман, М. М. Турченко. – Харьков: Прапор, 1989. – 196 с.
12. Знаковський В. Чудовий конструктор легендарної «тридцяти четвірки» (100 років з дня народження конструктора М.І.Кошкина) // Слобода, 1998, 4 грудня.
13. Неделько В. Броня крепка и танки наши быстры (к столетию со дня рождения М.И.Кошкина) // Вечерний Харьков, 1998, 5 декабря.
14. Неделько В. Танк имени Кошкина // Вечерний Харьков, 1998, 1 декабря.
15. Пальм А. Сенсация, про яку боялись доповісти Гітлеру (про М. І. Кошкина) // Прапор. – 1988. – №8. – С.138–147.

ХАРКІВСЬКА КАВ'ЯРНЯ: МИНУЛА ТА СУЧАСНА РЕПРЕЗЕНТАЦІЯ

Борисова Є. Р.

Науковий керівник – канд. арх., доц. Снітко І. А.

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна
(61022, Харків, майдан Свободи, 6, каф. українознавства, тел. (057)707-51-92)
E-mail: ukrstudies@karazin.ua

Кав'ярня у міському просторі Харкова існує як соціокультурний заклад, який репрезентує місто з різних точок зору. У свою чергу, репрезентація кав'ярні (не)змінюється під впливом різних чинників.

Ключові слова: Харків, кав'ярня.

У звичайному розумінні кав'ярня є громадським закладом харчування, у якому подають каву та різноманітні наїдки до неї. Проте, таке визначення не є вичерпним, адже кав'ярня має набагато ширший контекст: вона постає міським соціокультурним простором, який репрезентується власною специфікою та окремим значенням для міста та може змінюватися через відповідні обставини. За концепцією Рея Ольденбурга кав'ярня є «третім місцем», тобто, є осередком розваг та відпочинку, але не обмежується тільки ними [2], особливо актуальним у сьогоденному Харкові є значення кав'ярні як простору для роботи чи навчання онлайн.

Харків останніх років був репрезентований великою кількістю кав'ярень, однак повномасштабне вторгнення внесло свої корективи у «кав'ярний ландшафт» міста: якісь кав'ярні зачинилися, інші відкрилися, деякі стали репрезентувати місто зовсім по-іншому, а є й ті, що зберегли своє первісне значення. У будь-якому випадку усі вони продовжують виконувати свою соціокультурну функцію у місті, постаючи як місця розваг, відпочинку, роботи або навчання, пошуку друзів, зустрічей у близькому колі у затишній атмосфері тощо. У свою чергу, реалії сьогодення додали кав'ярням нову функцію – місця,