

**Максим Коломиец**

---

# **T-50**

## **Лучший легкий танк Великой Отечественной**

---

**(Издание 2-е, дополненное  
и исправленное)**



Москва  
2019

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *В. Петелина*

**Коломиец, Максим Викторович.**

**К61** Т-50. Лучший легкий танк Великой Отечественной / Максим Коломиец. — Москва : Яуза : Эксмо, 2019. — 144 с. : ил. — (Война и мы. Танковая коллекция).

ISBN 978-5-04-183619-1

По оценке начальника Главного бронетанкового управления, Т-50 «чрезвычайно нужен на фронте. Он безотказен, малозаметен, прекрасно забронирован, имеет прекрасную проходимость и подвижность...».

Легкий танк Т-50 должен был стать самой массовой боевой машиной Красной Армии и заменить в войсках устаревший Т-26, который оказался легкой мишенью для противотанковой артиллерии в ходе Зимней войны. Т-50 по праву считался самым передовым легким танком своего времени, наиболее отработанным конструктивно и сбалансированным, оптимальным по эксплуатационным и боевым качествам. Наклонное расположение цементированной брони (по снарядостойкости, фактически эквивалентной бронезащите «тридцатьчетверки»), надежная подвеска и трансмиссия, превосходная маневренность и динамичность, командирская башенка, отличная обзорность (что выгодно отличало эту машину от «слепого» Т-34-76) и огромный модернизационный потенциал — все это обеспечило танку превосходство над другими танками того же класса.

Почему же этот великолепный танк был выпущен лишь небольшой серией? Какое влияние на его конструкторов оказало знакомство с чешским S-Па и немецким Pz.III? Как Т-50 показал себя в боях за Ленинград, под Москвой и на Кавказе?

Коллекционное издание ведущего специалиста бронетехники детально восстанавливает подлинную историю лучшего легкого танка Великой Отечественной войны. Это самое полное отечественное исследование создания, службы и боевого применения легендарного танка.

УДК 623.438.3(47+57)  
ББК 68.513

ISBN 978-5-04-183619-1

© Коломиец М.В., 2019  
© ООО «Стратегия КМ», 2019  
© ООО «Издательство «Яуза», 2019  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2019



# СОДЕРЖАНИЕ

---

ВВЕДЕНИЕ.....	5
УРОКИ БОЕВ В ФИНЛЯНДИИ.....	6
ОТ ТАНКОВ СП – К Т-50.....	17
РОЖДЕНИЕ «ПОЛТИННИКА».....	29
УСТРОЙСТВО ТАНКА Т-50.....	63
ПРОИЗВОДСТВО ТАНКА Т-50.....	70
«ОГНЕМЕТНИК».....	95
ЭПОПЕЯ С ЗЕНИТНЫМ ТАНКОМ.....	100
ТАНКИ Т-50 В БОЯХ.....	108
ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ.....	139



**Вручение партийного билета механику-водителю танка Т-50.  
Январь 1943 года. На фото изображена машина из состава  
220-й танковой бригады (АСКМ).**



# ВВЕДЕНИЕ

---

Данная книга посвящена истории советского легкого танка Т-50. Пожалуй, не будет преувеличением сказать, что эта машина является наиболее неизвестной из всех серийных боевых машин Красной Армии. Своим рождением танк Т-50 обязан урокам советско-финляндской войны. Именно в ходе этого конфликта стало ясно, что танк поддержки пехоты Т-26, наиболее массовый в Красной Армии, нуждается в замене. В результате опытно-конструкторских работ на свет и появился Т-50. Интересно, что планировавшийся как самый массовый танк Красной Армии, Т-50 был выпущен самой маленькой серией среди всех машин, принятых на вооружение РККА.

В данной книге на основе архивных данных рассказывается об истории создания, серийном производстве и боевом применении танков Т-50. В качестве иллюстраций используются фотографии и копии заводских чертежей, многие из них публикуются впервые.

Однако данной работой история танка Т-50 не закрывается на 100%. Требуется дополнительное изучение истории выпуска последних серийных «пятидесяток» в конце

их производства в Ленинграде, а также боевое применение машин под Ленинградом в сентябре-октябре 1941 года.

Вообще говоря, танку Т-50 во многом не повезло. Например, из-за малого количества изготовленных машин, их фотоснимков в боевой обстановке крайне мало. Причем речь идет как о советских, так и немецких фотографиях. Пожалуй, исключением служит трофейный танк Т-50, использовавшийся финской армией — фотографий этой машины существует довольно много.

Не отметился Т-50 и в воспоминаниях ветеранов. Видимо единственное упоминание об этих машинах содержится в воспоминаниях бывшего механика-водителя 84-го отдельного танкового батальона П.А. Чугая. Но там именно упоминание об этих танках, без каких-либо деталей.

За материалы, предоставленные для подготовки книги, автор хочет поблагодарить Игоря Желтова и Есу Муикку (Финляндия).

Автор будет благодарен всем, кто пришлет свои уточнения и замечания по содержанию книги на адрес: 121096, Москва, а/я 11 или на e-mail: magazine@front.ru

# УРОКИ БОЕВ В ФИНЛЯНДИИ

К концу 1930-х годов наиболее массовым танком, состоявшим на вооружении Красной Армии, был Т-26, который выпускал ленинградский завод № 174 имени К. Ворошилова. Принятый на вооружение в 1931 году как танк сопровождения пехоты, он за восемь лет производства «потяжелел» более чем на две тонны — с 8,2 до 10,25 т. Естественно, что это не прошло даром для изначально перегруженной машины (напомним, что Т-26 создавался на основе «Виккерса» массой 7,2 т). Так двигатель, мощность которого удалось поднять с 90 до 95–97 л.с. работал на пределе возможности, возникали серьезные проблемы с элементами подвески — рессорами, опорными катками, траками гусеницы. В результате проходимость и подвижность Т-26 выпуска 1938–1939 годов значительно снизились по сравнению с машинами 1931–1935 годов. Весной-летом 1939 года коллективом КБ завода № 174 под руководством С. Гинзбурга был разработан проект модернизации Т-26, получивший обозначение Т-26М. Машина должна была получить новую подвеску, спроекти-

рованную по типу подвески чехословацкого танка Skoda Pa (в 1938 году эта машина проходила испытания в СССР, и советское правительство рассматривало возможность ее покупки). Испытания Т-26М прошли летом 1939 года, показали высокую надежность подвески, и КБ Гинзбурга развернуло работы над новой машиной — Т-26-5. Предполагалось, что это будет модификация Т-26, с увеличенной до 20 мм броней корпуса и башни, усиленной подвеской по типу уже опробованной на Т-26 и двигателем мощностью 130 л.с. В качестве последнего предполагалось использовать либо форсированный мотор Т-26, либо дизель «744» мощностью 150 л.с. — его разработкой занималось КБ завода № 185. Дизель изначально проектировался в габаритах танка Т-26.

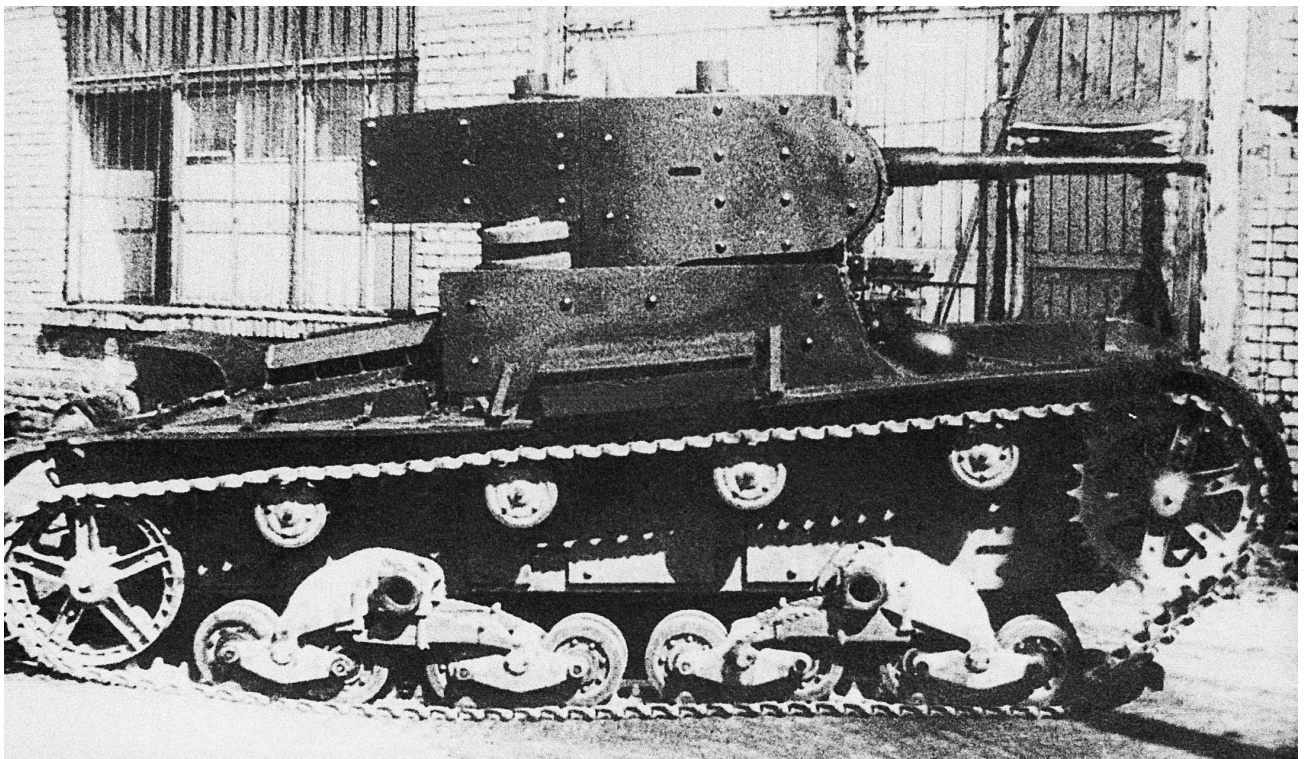
30 ноября 1939 года началась советско-финляндская (или как ее называют финны «зимняя») война. Боевые действия велись почти 3,5 месяца в условиях суровой и снежной зимы. Конфликт еще раз подтвердил выводы, сделанные по итогам боев в Испании, на Хасане и Халхин-Голе: боевые машины

**Танк Т-26М  
на испытаниях.  
1939 год. Машина  
оснащена  
подвеской,  
изготовленной  
по типу  
чехословацкого  
танка «Шкода».  
(РГВА).**



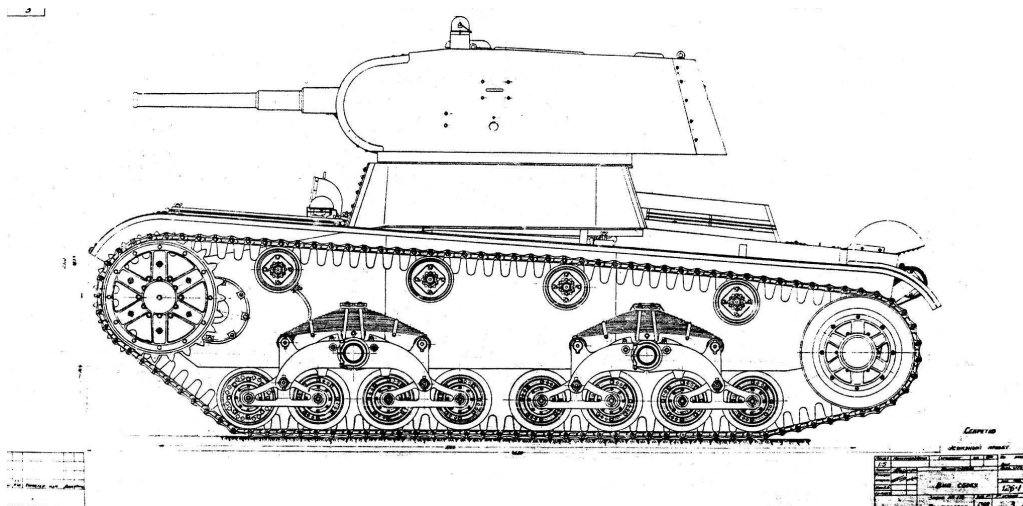


**Экранированные танки Т-26: вверху машина с конической башней и наклонными бортами подбашенной коробки, внизу – с цилиндрической башней. Верхний танк заэкранирован в ходе советско-финляндской войны, нижний после нее. Дополнительная броня крепилась к основной при помощи болтов. Обратите внимание на форму бронировки маски пушки на верхнем фото – впоследствии ее использовали при проектировании «объекта 126» (АСКМ).**





Проект танка «объект 126-1», вид слева и спереди. Внешне эта машина сильно напоминала Т-26, отличаясь от него формой башни, подвеской и кормовой частью корпуса. Обратите внимание, что форма бронирования передней части башни была заимствована у экранированных Т-26 (РГАЭ).



с противопульной броней не выдерживают огня малокалиберной противотанковой артиллерии.

Чтобы как-то решить данную проблему, в середине декабря 1939 года по инициативе С. Гинзбурга, который в то время занимал должность главного конструктора завода № 174, начались работы по экранировке танков Т-26 дополнительными бронелистами толщиной от 30 до 40 мм. В течение короткого времени были разработаны варианты экранирования для всех типов Т-26 (с цилиндрической и конической башнями, с прямой или наклонной подбашенными коробками). 30 декабря 1939 года провели испытание обстрелом первого экранированного образца Т-26. Результаты были вполне удовлетворительными: машина уверенно «держала» 45-мм бронебойный снаряд на дистанции 400–500 м.

ла» 45-мм бронебойный снаряд на дистанции 400–500 м.

В январе 1940 года завод № 174 приступил к установке экранов на новые танки Т-26-1 (так в документах официально именовался Т-26 с конической башней и наклонными бортами подбашенной коробки. В отечественной и зарубежной литературе эту модификацию именуют как «Т-26 образца 1939 года». — *Прим. автора*) и химические ХТ-133. Всего в январе-марте 1940 года было заэкранировано 27 ХТ-133 и 62 Т-26-1, причем 20 машин сдали в войска уже после окончания советско-финляндской войны.

Однако, несмотря на то, что данная мера имела хороший результат, стало окончательно ясно, что танки Т-26 нуждаются в замене. Хотя отмечалось, что эти машины неплохо себя показали в ходе боев:

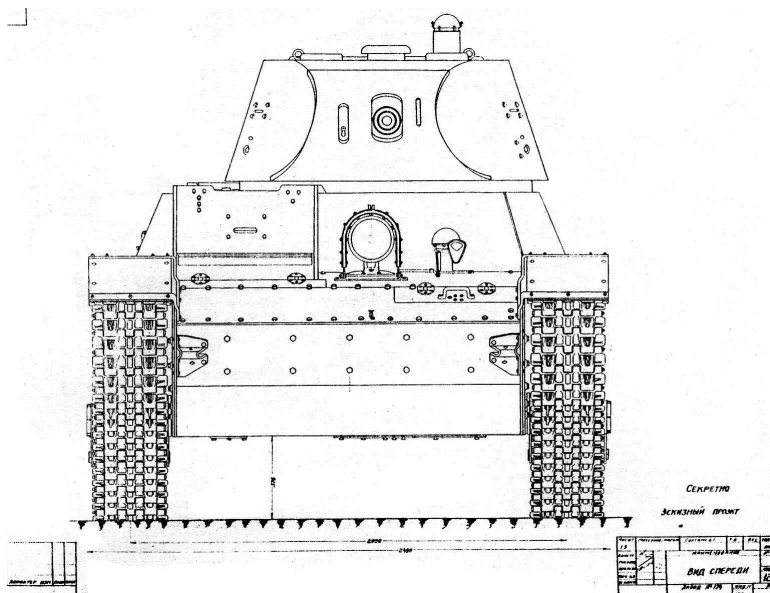
«Танк Т-26, предназначенный для непосредственной поддержки пехоты в боевых операциях последних лет нашел наиболее массовое применение.

В этой практической проверке танка Т-26 выявились его высокие качества, позволившие его применять в самых разнообразных условиях. Полностью подтвердилась необходимость в этом типе танков».

И все же достоинства Т-26 сводились на «нет» его недостатками, основными из них назывались следующие:

«1. Слабая броневая защита. Танк защищен от пули калибра 7,62-мм и легко уязвим от пули 12,7-мм. Анализ пораженных танков указывает на то, что в среднем достаточно 1–2 попаданий 37-мм снарядом, чтобы вывести танк из строя.

2. Мощность двигателя недостаточна. В условиях тяжелых покровов грунта и на пересеченной местности, тяга по мотору недоста-





точна. По этой же причине затруднена возможность прицепки к танку разного рода приспособлений, необходимых для преодоления инженерных средств противотанковой обороны.

3. Ходовая часть ненадежна. Перегружены рессоры, подвеска и резина нижних катков. Слаб ленивец, легко сваливается гусеница».

Еще до окончания советско-финляндской войны, в конце февраля 1940 года, завод № 174 получил от руководства наркомата среднего машиностроения (НКСМ, предприятие входило в его состав) и от автобронетанкового управления Красной Армии (АБТУ КА) тактико-технические требования на разработку эскизного проекта нового танка поддержки пехоты (см. таблицу). В конструкции последнего предполагалось учесть все недостатки, выявленные в конструкции Т-26 во время боевого применения последнего. Причем если по заданию АБТУ предполагалось провести коренную модернизацию Т-26, то НКСМ поручал спроектировать новый танк поддержки пехоты «тяжелого бронирования».

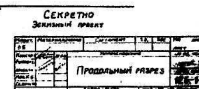
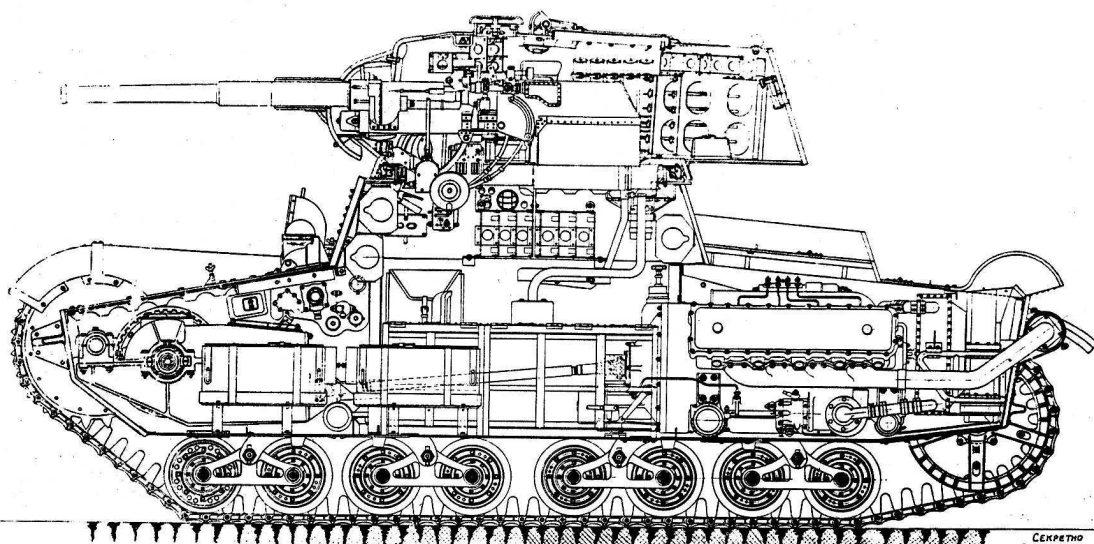
Конструкторское бюро завода № 174 при разработке вариантов нового танка ориентировалось на следующее. В проекте по заданию АБТУ КА, получившим в докумен-

тах обозначение «вариант 126-1» — на максимально возможную унификацию узлов и агрегатов с деталями Т-26. В перспективе это должно было облегчить освоение производства нового танка в случае его принятия на вооружение. При этом предполагалось разработать варианты усиления конструкции коробки перемены передач, ленивца и бортовой передачи в случае возрастания массы танка.

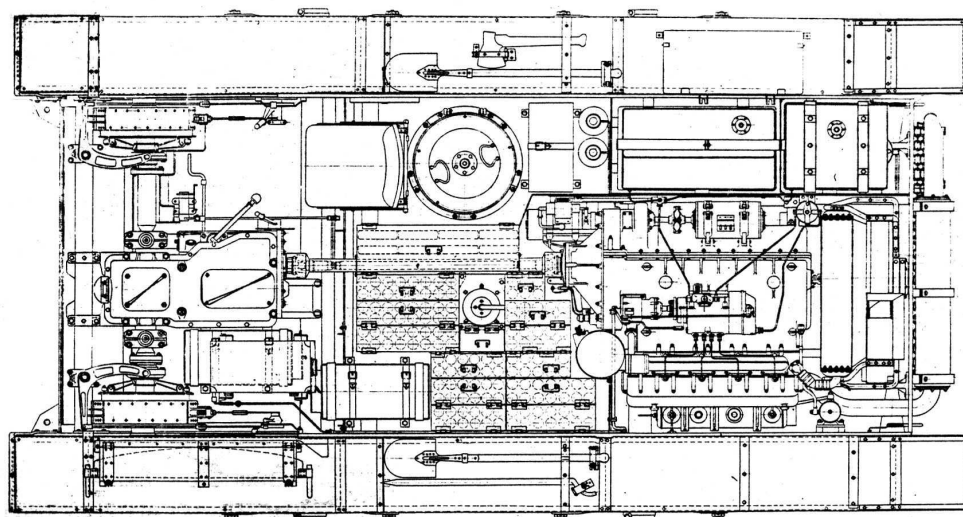
В проекте по заданию НКСМ — «вариант 126-2» — предполагалось по возможности использовать не только агрегаты, производившиеся на заводе № 174, но и детали, выпускавшиеся заводом № 183 в Харькове. В частности, элементы трансмиссии танков А-34.

Проектирование новых машин шло под контролем главного конструктор завода № 174 С. Гинзбурга, непосредственным руководителем по разработке 126-1 и 126-2 был инженер-конструктор Наумов. Работу удалось провести в довольно сжатые сроки, и 17 марта 1940 года на предприятии прошло совещание по рассмотрению проектов 126-1 и 126-2. В обсуждении участвовали как конструкторы и технологи предприятия, так и представители автобронетанкового и артиллерийского управлений Красной Армии.

<i><b>Тактико-технические требования на разработку нового танка поддержки пехоты.</b></i>		
<b>Характеристики</b>	<b>Задание АБТУ КА</b>	<b>Задание НКСМ</b>
Боевая масса, т	11–12	14–16
Максимальная скорость движения, км/ч	30	30
Двигатель	4-цилиндровый дизель «744» мощностью 130–160 л.с завода № 185	6-цилиндровый дизель В-3 мощностью 250–300 л.с. завода № 75
Ходовая часть	Балансирная подвеска по типу танка «Шкода» конструкции завода № 185	Торсионная подвеска
Трансмиссия	Механическая, типа Т-26	Основной вариант — механическая, типа Т-26, второй вариант — гидравлическая
Бронирование корпуса и башни, толщина вертикальных листов, мм	15–29	40
Экипаж, чел.	3	3
Вооружение	45-мм пушка, спаренная с 7,62-мм пулеметом ДС в башне и 7,62-мм пулемет ДС у механика-водителя	45-мм пушка, спаренная с 7,62-мм пулеметом ДС в башне и дополнительно — 7,62-мм пулемет ДС или огнемёт
Запас хода, км	200	200
Удельное давление, кг/см <sup>2</sup>	Не задавалось	Не более 0,7 для слабых грунтов, предусмотреть уширение гусеницы специальными башмаками
Габаритные размеры	По длине — не больше, чем габарит Т-26	



**Танк «126-1»**  
**продольный разрез**  
**и разрез в плане.**  
 На чертежах хорошо  
 видно, что дизель  
 «744», который  
 проектировалось  
 использовать  
 на этой машине,  
 имел небольшие  
 габариты: моторное  
 отделение 126-1  
 было не намного  
 больше, чем у Т-26.  
 (РГАЭ).



Вариант 126-1, по сути, представлял собой дальнейшее развитие танка Т-26, что собственно и предполагалось заданием. Компонировка машины осталась прежней – трансмиссионное отделение впереди, боевое в центре и моторное – сзади. Корпус танка 126-1 по своей форме был аналогичен корпусу Т-26-1 (выпуска 1939 года) с добавлением наклона задней стенки подбашенной коробки и подъемом крыши моторного отделения на 100 мм в связи с установкой нового двигателя. В рамках проектирования конструкторы завода № 174 разработали несколько вариантов машины, отличавшихся между собой бронированием.

Так, основной вариант представлял собой машину массой 11,5 т, имевшую толщину брони корпуса и башни до 20 мм. Второй предусматривал дополнительную экранировку 20–25 мм бронелистами до общей толщины (с основной броней) 40–45 мм. Расчетная масса машины составляла 12,5 т. Третий и четвертый варианты предусматривали использование основной брони в 30 и 40 мм соответственно, при этом танки имели массу в 12,5 и 13,5 т.

В качестве силовой установки на машине 126-1 предполагалось использование 4-цилиндрового дизельного двигателя «744» водяного охлаждения мощностью 150–175 л.с. он