

Устрою я крытые повозки, безопасные и неприступные, для которых, когда врежутся со своей артиллерией в ряды неприятеля, нет такого множества войска, коего они не сломили бы. А за ними невредимо и беспрепятственно сможет следовать пехота.

Леонардо да Винчи





СОДЕРЖАНИЕ

**ГРОЗНОЕ ОРУЖИЕ
СУХОПУТНЫХ ВОЙСК
НА ПРОТЯЖЕНИИ ВЕКА 8**

ТАНКИ СССР 13

Крепка советская броня.
Танковая мощь СССР 14

Легкий танк Т-18 (МС-1)..... 16

Легкий танк Т-26..... 20

Легкие танки БТ 26

Легкий танк А-20 32

Легкий танк Т-60..... 36

Легкий танк Т-70..... 40

Средний танк Т-28 44

Средний танк Т-34 48





Средний танк Т-34-85	52
Средний танк Т-44.....	56
Средний танк Т-54/55.....	60
Средний танк Т-62.....	66
Тяжелый танк Т-35.....	70
Тяжелый танк КВ-1	74
Тяжелый танк КВ-2	78
Тяжелый танк КВ-85	82
Тяжелые танки ИС-1 и ИС-2	86
Тяжелый танк ИС-3.....	92

ТАНКИ ГЕРМАНИИ **97**

Легенды панцерваффе. Танки Германии ..	98
Легкий танк PzKpfw I	100
Легкий танк PzKpfw II	104
Легкий танк PzKpfw 35(t)	108
Легкий танк PzKpfw 38(t)	112
Средний танк PzKpfw III.....	116
Средний танк PzKpfw IV	120
Средний танк PzKpfw V Panther.....	124
Тяжелый танк PzKpfw Tiger	128





ТАНКИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ.....135

Танки Великобритании: бронетехника основателей	136
Средний танк Whippet.....	138
Крейсерский танк Covenanter	142
Крейсерский танк Crusader.....	146
Крейсерский танк Cromwell.....	150
Крейсерский танк Comet	154
Пехотный танк Matilda	158
Пехотный танк Valentine	162

Пехотный танк Churchill.....	168
------------------------------	-----

ТАНКИ США.....173

Танки США: от легких кавалерийских до ОБТ	174
Легкий танк М3/М5.....	176
Легкий танк М24.....	180
Средний танк М3	184
Средний танк М4	188
Средний танк М26.....	194





Средний танк M46/M47/M48..... 198

105 mm Gun Full Tracked
Combat Tank M60..... 202

120 mm Gun Combat Tank
M103..... 206

ТАНКИ ФРАНЦИИ.....211

В традициях Renault FT.
Французское танкостроение 212

Легкий танк Renault FT 214

Легкий танк Char D1 218

Легкий танк Hotchkiss H35 220

Легкий танк Renault R35..... 224

Легкий танк AMC 35..... 228

Легкий танк AMX 13..... 232

Средний танк Char D2..... 236

Средний танк SOMUA S35 238

Тяжелый танк Char B1 242

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ.....246



ГРОЗНОЕ ОРУЖИЕ СУХОПУТНЫХ ВОЙСК НА ПРОТЯЖЕНИИ ВЕКА

История боевого применения танков исчисляется с сентября 1916 г. — времени первой атаки британских Mk I на германские позиции в ходе Первой мировой войны — и насчитывает более 100 лет.

Сама идея бронированного подвижного средства, позволяющего подобраться к противнику на дистанцию гарантированного поражения, оставаясь неуязвимым для его оружия, витала в воздухе много столетий. В начале XX в. она нашла реализацию в бронепоездах и бронированных гусеничных тракторах на паровой тяге.

Первые танки Британии, Франции и Германии по современной классификации скорее относятся к самоходным артиллерийским орудиям (или штурмовым орудиям), так как пушечное вооружение было установлено в спонсонах корпуса или лобовом броневом листе. Прототип всех современных танков — легкий пушечный Renault FT — появился в 1917 г. Он обладал башней кругового вращения с 37-миллиметровой пушкой и классической компоновкой отделений, при которой двигатель и трансмиссия заняли заднюю часть корпуса. В какой-то мере все танки мира, сконструированные за последующее столетие, ведут свою родословную от французского малыша.

Предпринимались попытки отступить от классической схемы. В Великобритании и особенно в СССР получили распространение многобашенные танки. Т-35, самый крупный из них, выпускавшийся серийно, нес пять башен: три — с пулеметно-пушечным и две с пулеметным вооружением. Французский В1/В1бис, американский М3 и британский «Черчилль» ранних выпусков снабжались одной башней, но двумя орудиями. Все эти варианты исчезли в ходе танковой эволюции, право на жизнь доказала схема с размещением основного пушечно-пулеметного вооружения в общей маске на единственной башне. Исключения редки. Например, встречается объединение крупнокалиберного зенитного пулемета с вращающейся командирской башенкой.

Непрерывно совершенствовалась танковая артиллерия. Обычно в качестве исходных брались известные образцы полевых или морских пушек. Но эксплуатация орудия в танке сопряжена с массой проблем. Танковые пушки имеют меньшую длину отката при выстреле. Устройства отката и наката, как правило, скрываются внутри башни, в броневом пространстве.

Небольшой размер боевого отделения накладывает ограничения на размер боеприпаса и обычно не позволяет ввести в экипаж более одного заряжающего. В танках чаще всего используются унитарные выстрелы, необходимость раздельного заряжания снижает скорострельность.

Технические трудности нарастали пропорционально увеличению калибра орудий. Если в середине 1930-х гг. большинство танковых пушек имело ка-

ЮБИЛЕЙ

15 СЕНТЯБРЯ 2016 Г.
ИСПОЛНИЛОСЬ 100 ЛЕТ СО
ДНЯ ПЕРВОГО В ИСТОРИИ
БОЯ С УЧАСТИЕМ ТАНКОВ,
ПРОИЗОШЕДШЕГО В ПЕРИОД
ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ НА
ЗАПАДНОМ ФРОНТЕ.

либр от 20 до 45 мм, короткоствольные трехдюймовые встречались редко, то к концу Второй мировой войны преобладали орудия калибра от 75 до 90 мм, у советского ИС-2 — 122 мм. Столь же быстро пушечные стволы вытягивались в длину. Прежде конструкторы стремились, чтобы дульный срез направленного вперед орудия не выступал за габарит машины, — опасались, что иначе танк будет цеплять землю при преодолении рвов. Эта предосторожность была принесена в жертву желанию придать снаряду максимальную начальную скорость.

После Второй мировой войны рост калибра орудий и числа калибров в длине ствола достиг естественного предела. Поражающее действие снаряда усилилось за счет совершенствования самого боеприпаса. В дополнение к обычным в боекомплекте появились ракетные снаряды, запускаемые через канал ствола. Получили распространение гладкоствольные танковые пушки.

Но мощное орудие — это только половина дела, необходимо еще точно навести его. На ранних танках присутствовали примитивные средства поворота башни и изменения угла возвышения пушки, позднее появились маховички с рукоятью. Существенно облегчили работу наводчику электрические и гидравлические моторы поворота башни. Электрические были проще, но часто не обеспечивали плавности, у гидравлических скорость перемещения сильно зависела от оборотов двигателя. Они дублировались ручным приводом.

В 1940-х гг. получили распространение стабилизаторы орудия в вертикальной плоскости. Они компенсировали влияние раскачивания корпуса на ходу. Далеко не все эти устройства обеспечивали точный выстрел без остановки машины, однако позволяли осуществить предварительное прицеливание и сократить время такой остановки. Телескопические и панорамные прицелы постепенно дополнились устройствами наведения в темноте, а также баллистическими компьютерами.

Сохранность вооружения танка, его оборудования, но прежде всего — экипажа обеспечивалась бронезащитой. Первые модели 1916–1917 гг. обладали противопульным бронированием, то есть защищающим от пуль винтовочного калибра и осколков снарядов. Достаточно было установить взрыватель шрапнельного снаряда полевой трехдюймовой пушки «на удар», с подрывом при контакте с целью — и попадание в танк могло стать фатальным для экипажа.

Конструкторы танковой техники постоянно сталкивались с дилеммой: усиление бронезащиты непременно снижало динамические характеристики танка, а с ними и возможность маневрирования. Только рост мощности танковых моторов позволил увеличить толщину броневых плит, не опускаясь по энерговооруженности ниже соотношения 10 л. с. на тонну веса.

Самым простым способом сборки бронекорпуса и башни считалось соединение плоских стальных листов заклепками на уголкового каркасе. Позднее гомогенные (имеющие равномерную структуру) катаные броневые листы начали подвергаться поверхностной закалке, что повышало снарядостойкость.

Применение заклепок и болтов в качестве монтажных элементов вызывало опасность нанесения ранений экипажу, даже если вражеский снаряд не пробивал корпус: сорванные от удара фрагменты заклепок и резьбовых соединений летали в заброневом пространстве, отражаясь от стенок. Поэтому

КЛАССИЧЕСКИЙ ТАНК
НАЧИНАЯ ОТ ПЕРВЫХ ПУШЕЧНЫХ
RENAULT FT, ПОД ТАНКОМ
ПОНИМАЕТСЯ БРОНИРОВАННАЯ
БОЕВАЯ МАШИНА НА
ГУСЕНИЧНОМ ХОДУ С ПУШКОЙ
ВО ВРАЩАЮЩЕЙСЯ БАШНЕ, РЕЖЕ —
ОГНЕМЕТНЫМ ВООРУЖЕНИЕМ.
В ИСТОРИИ ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ
ЕСТЬ ПРИМЕРЫ, КОГДА ЛЕГКИМИ
ТАНКАМИ НАЗЫВАЛИ ЧИСТО
ПУЛЕМЕТНЫЕ МОДЕЛИ.

БРОНЯ ПРОТИВ СНАРЯДА
ИСТОРИЯ ЭВОЛЮЦИИ ТАНКОВ
ОТРАЖАЕТ ПРОГРЕССИЮ
ТЕХНИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ:
КАЖДОЕ ПОСЛЕДУЮЩЕЕ
ПОКОЛЕНИЕ ОСНАЩАЛОСЬ
БОЛЕЕ МОЩНЫМ ВООРУЖЕНИЕМ
И СНАРЯДОСТОЙКОЙ БРОНЕЙ. ЭТО
СКАЗЫВАЛОСЬ НА ВЕСЕ МАШИН,
ТЯЖЕЛЫЙ КОРПУС И МАССИВНОЕ
ОРУДИЕ ТРЕБОВАЛИ УСИЛЕНИЯ
ПОДВЕСКИ, ТРАНСМИССИИ
И НАРАЩИВАНИЯ МОЩНОСТИ
ДВИГАТЕЛЕЙ.

ОТ СКОРОСТИ ПОВОРОТА БАШНИ ЗАВИСЕЛА ЖИЗНЬ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ ПРИВОДЫ БАШЕН «ТИГРА» И «ПАНТЕРЫ» ОБЕСПЕЧИВАЛИ ВЫСОКУЮ ПЛАВНОСТЬ И ТОЧНОСТЬ ПОВОРОТА, НО СКОРОСТЬ ВРАЩЕНИЯ БЫЛА НИЗКОЙ. НЕОДНОКРАТНО ЭТО СПАСАЛО ЖИЗНЬ ЭКИПАЖАМ «ТРИДЦАТЬЧЕТВЕРК» И «ШЕРМАНОВ» — ОНИ УСПЕВАЛИ УВЕСТИ ТАНК В СТОРОНУ, А ТО И ПЕРВЫМИ ПРОИЗВЕСТИ ВЫСТРЕЛ В УЯЗВИМУЮ ЧАСТЬ.

на смену заклепкам пришла сварка. Массивные броневые детали корпуса и башни часто изготавливались методом литья. Но литая броня обладала несколько меньшей снарядостойкостью, чем катаный лист.

Достаточно важным фактором обеспечения живучести танка оказалось размещение броневых плит под рациональным, как можно более острым углом к вектору удара противотанкового снаряда. Советские боевые машины, ведущие родословную от изобретений Джона Уолтера Кристи, имели сильно скошенный верхний лобовой лист корпуса, этим же отличались «Шерманы», «Пантеры», «Королевские тигры», большинство французских и британских танков. Напротив, массовые машины панцерваффе — «тройки», «четверки» и «Тигры» первого поколения — выделялись на поле боя угловатыми, рублеными силуэтами с вертикальной броней. После Второй мировой войны практически все танки получили острые обтекаемые формы.

Наконец, на защищенность танка влияет химический состав брони. Советская броня военных лет считалась сухой. Она обеспечивала высокую снарядостойкость, но характеризовалась большим разлетом сколов внутри корпуса и башни. Экипажи Красной армии заметили, что танки, полученные по ленд-лизу, хуже держат удар, зато образование осколков значительно меньше. Вероятно, германская броня представляла собой золотую середину, пока у немцев сохранялась возможность поддерживать надлежащее ее качество.

Параллельно вооружению и бронезащите эволюционировали агрегаты, обеспечивающие мобильность боевых машин. Мощность танковых двигателей в годы Второй мировой войны исчислялась сотнями лошадиных сил, в XXI в. у некоторых моделей переваливает за тысячу.

В предвоенные годы наметился переход к дизельным силовым агрегатам. Советскому Союзу он обошелся дорого. В танкостроении до этого главенствовал дефорсированный бензиновый авиационный мотор, разработанный фирмой BMW в годы Первой мировой. Дизель В-2, также первоначально спроектированный для авиационного применения, к моменту нападения гитлеровской Германии на СССР переживал период «детских болезней» — имел малый ресурс в пределах 50 часов на танке, высокую стоимость и трудоемкость в производстве. Эти обстоятельства серьезно сказывались на выпуске и эксплуатации Т-34 и КВ.

В США спарка дизельных моторов устанавливалась на «Шерман» М4А2 для Корпуса морской пехоты, моряки всегда имели доступ к судовому дизельному топливу. Эти же танки отправлялись по ленд-лизу в СССР. Американские дизели были хорошо отработаны в грузовом автомобилестроении и не вызывали проблем.

Накануне Второй мировой войны существовала иллюзия, что переход на дизельное топливо существенно снизит пожароопасность танков, но эти ожидания оправдались не в полной мере. У БТ-7 и Т-34 на пожароопасность больше влияла компоновка топливных баков вдоль бортов корпуса, у «Шермана» — расположение боеукладки, у бензиновой немецкой «Пантеры» отмечались случаи воспламенения масла в коробке передач. Тем не менее дизельные силовые агрегаты со временем получили массовое распространение, немаловажным фактором послужил значительно больший запас хода дизельных танков.

Передача крутящего момента от двигателя к ведущим колесам осуществлялась с помощью агрегатов, которые непрерывно совершенствовались.

Обычно танки имели три фрикционные муфты. Главный фрикцион (то же, что и муфта сцепления автомобиля с механической КПП) располагался между двигателем и коробкой передач. В американском танкостроении широко применялась гидромеханическая трансмиссия.

Элементы трансмиссии участвуют и в осуществлении поворота. Движением рычага или вращением руля механик-водитель выключает передачу крутящего момента на один борт, танк начинает уклоняться в ту же сторону. С торможением ведущего колеса поворот становится более крутым.

В более прогрессивных схемах по бортам устанавливаются планетарные механизмы. При осуществлении поворота крутящий момент на одну сторону подается через понижающую передачу.

В некоторых танках возможно включение движения гусеничных лент в противоположные стороны, тогда боевая машина разворачивается на месте.

Правильно сконструированная и выносливая ходовая часть не менее важна, чем надежная трансмиссия. С самого начала танкостроения инженеры работали над проблемой, как уберечь ее от поражающего воздействия огня противника, если часть деталей неизбежно остается в наружном пространстве — тележки с опорными катками, поддерживающие катки, ведущее колесо, направляющее колесо (ленивец), упругие элементы подвески и гусеничная цепь. Броневой экран из соображений экономии массы редко превышал по толщине 10 мм.

Ближе ко времени начала Второй мировой войны ведущие производители танков постепенно отказывались от тележек. Опорные катки подвешивались на индивидуальных балансирах. Увеличился диаметр катков, а также ширина гусеничной цепи; попадание в них снарядов часто влекло только повреждение, но не потерю хода. Исчезли рессоры и спиральные пружины вне броневого корпуса, самым распространенным упругим элементом были глубоко упрятанные торсионы. Редким исключением оставался «Шерман».

Еще одной тенденцией мирового танкостроения стало изменение типа зацепления ведущего колеса с гусеничной цепью. В Т-34 и некоторых других ранних танках имело место гребневое зацепление. Для контакта с ведущим колесом траки снабжались массивными гребнями на внутренней стороне.

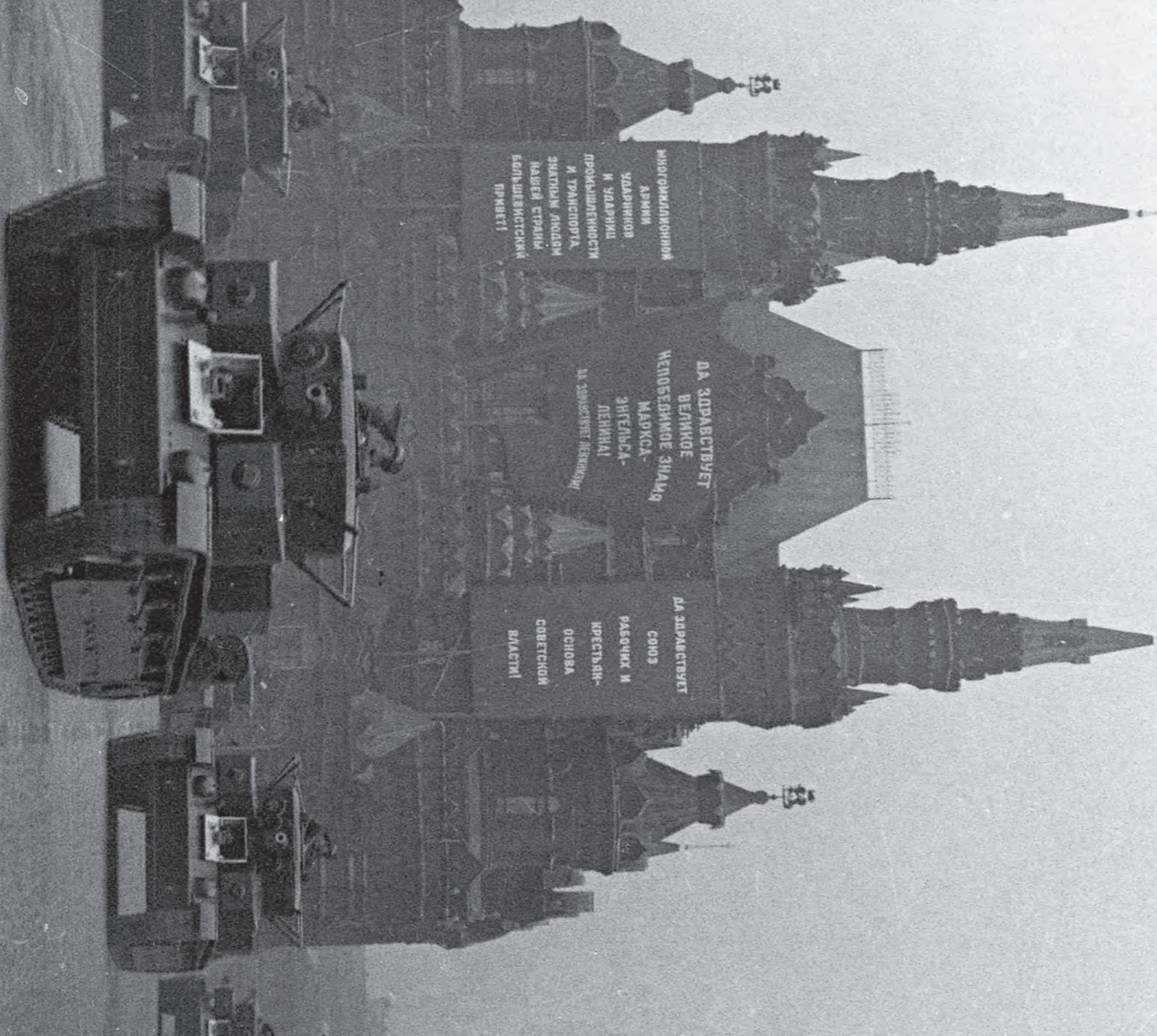
Наибольшее распространение получило цевочное зацепление. Ведущими элементами в данном варианте служат зубцы колеса, входящие в специальные вырезы трака. Преимущество данной схемы проявляется в возможности делать звенья гусеницы более легкими и компактными, чем при гребневом зацеплении.

Важное значение для танка наряду с корпусом, башней, вооружением и подвижностью всегда имели средства связи. Перед Второй мировой войной даже в панцерваффе не все танки радиофицировались, на части линейных имелся только приемник. Обслуживанием радиостанции занимался отдельный член экипажа, иногда совмещавший эту функцию с обязанностями стрелка курсового пулемета и ассистента водителя. По мере улучшения эргономики средств радиосвязи использование рации перешло к командиру экипажа.

Танк времен Второй мировой войны и тем более современный представляет собой очень сложный комплекс механизмов, без которых невозможен успех в бою.

**ЗАИМСТВОВАНО ИЗ АВИАЦИИ
КОМПАКТНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ
ДВИГАТЕЛИ БОЛЬШОЙ
МОЩНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАЛИСЬ
В ТАНКОСТРОЕНИИ СССР,
ВЕЛИКОБРИТАНИИ И США. ДАЖЕ
ЗНАМЕНИТЫЙ ДИЗЕЛЬ В-2,
ЧЬИ МОДИФИКАЦИИ
УСТАНОВЛИВАЛИСЬ НА Т-34,
КВ И ИС-2, ПЕРВОНАЧАЛЬНО
СОЗДАВАЛСЯ ПОД АВИАЦИОННОЕ
ПРИМЕНЕНИЕ.**





МНОГОМИЛЛИОННОМ
АРМИИ
УДАРНИКОВ
И УДАРНИЦ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ
И ТРАНСПОРТА,
ЗНАТНЫМ ЛЮДЕМ
ВАШЕЙ СТРАНЫ,
БЕЛШВЕИСТСКИМ
ПРИВЕТ!

ДА ЗДРАВСТВУЕТ
ВЕЛИКОЕ
НЕПОБЕДИМОЕ ЗНАМО
МАРКСА-
ЭНГЕЛЬСА-
ЛЕНИНА!
ДА ЗДРАВСТВУЕТ ЛЕНИНИЗМ!

ДА ЗДРАВСТВУЕТ
СОЮЗ
РАБОЧИХ И
КРЕСТЬЯН-
ОСНОВА
СОВЕТСКОЙ
ВЛАСТИ!

ТАНКИ СССР

КРЕПКА СОВЕТСКАЯ БРОНЯ. ТАНКОВАЯ МОЩЬ СССР

**ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ
И МИЛИТАРИЗАЦИЯ
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМИ УСИЛИЯМИ
И С ПРЕДЕЛЬНЫМ НАПРЯЖЕНИЕМ
ЭКОНОМИКИ В СССР В 1930-Х ГГ.
БЫЛА СОЗДАНА МОЩНАЯ
ТАНКОВАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ.
К МОМЕНТУ НАПАДЕНИЯ
ГЕРМАНИИ СОВЕТСКИЙ
СОЮЗ РАСПОЛАГАЛ САМЫМИ
МНОГОЧИСЛЕННЫМИ НА ПЛАНЕТЕ
БРОНЕТАНКОВЫМИ ВОЙСКАМИ.**

Первый отечественный серийный танк «Рено-Русский» являлся несовершенной копией французского Renault FT. Первой сугубо советской разработкой, пусть и перенявшей основные технические решения от FT, был легкий танк сопровождения пехоты Т-18.

В 1930-х гг. промышленность СССР совершила качественный рывок от копирования иностранных образцов до оригинальных разработок, не имевших аналогов в мировой практике. К 1941 г. Советский Союз подошел в числе лидеров танкостроения как по количеству бронетехники, так и по новаторству конструкторской мысли.

Массовый танк Т-26, улучшенная модификация британского «Виккерса», зарекомендовал себя эффективной боевой машиной в Испании и на Халхин-Голе. Модели серии БТ, воплотившие изобретательские инициативы американца Джона Уолтера Кристи, обладали превосходными динамическими качествами, сочетая дальность хода на колесах и хорошую проходимость на гусеницах. Т-28 был самым мощным средним танком в мире середины 1930-х гг. Тяжелым танкам КВ в «зимней войне» 1939–1940 гг. противнику было нечего противопоставить.

В 1940 г. произошло поворотное событие — запуск в производство Т-34, которому вместе с Т-34-85 предстояло стать самым растражированным танком Второй мировой войны. Он явился развитием серии БТ с компоновкой и подвеской типа «Кристи», но с чисто гусеничным двигателем, усиленной броней и мощным, по меркам начала 1940-х гг., 76-миллиметровым орудием.

Характерными чертами для танкостроения СССР накануне германского вторжения являлись: классическая компоновка, при которой двигатель и трансмиссия находились в кормовой части машины (кроме некоторых легких танков), и стремление к оснащению дизельным силовым агрегатом. Дизельные моторы обеспечивали меньший расход топлива, нежели бензиновые, однако, будучи инновационными для советской промышленности, были чрезвычайно дорогими в производстве и обладали малым ресурсом. Общей проблемой советских танков оставалась невысокая, по сравнению с немецкими машинами, надежность двигателя и трансмиссии.

Малое внимание уделялось условиям работы экипажей: заброневое пространство отличалось крайней теснотой и неудобством, вентиляция или отсутствовала вообще, или не обеспечивала удаление пороховых газов. Много нареканий вызывали средства наблюдения и прицеливания. Особенно это стало очевидно специалистам после знакомства с немецким танком Pz III, но внедрить обнаруженные в нем новшества в советские модели отечественная промышленность еще не могла.

На эффективности танковых войск СССР отрицательно сказывались недостаточная обученность экипажей и командного состава, дефицит

**ТРАГИЧЕСКИЕ ПЕРВЫЕ
МЕСЯЦЫ ВОЙНЫ
ОБЛАДАЯ КОЛИЧЕСТВЕННЫМ,
А В СРЕДНИХ И ТЯЖЕЛЫХ
ТАНКАХ КАЧЕСТВЕННЫМ
ПРЕИМУЩЕСТВОМ, КРАСНАЯ
АРМИЯ ПОТЕРПЕЛА
СОКРУШИТЕЛЬНОЕ ПОРАЖЕНИЕ
ЛЕТОМ 1941 Г. КОЛОССАЛЬНЫЕ
ЗАПАСЫ БРОНЕТЕХНИКИ
БЫЛИ УНИЧТОЖЕНЫ, ЧАСТЬ
ДОСТАЛАСЬ ВРАГУ.**



Основной боевой танк Т-72



Средний танк Т-34 в Выборге, июнь 1944 г.
Архив Геннадия Петрова

средств радиосвязи, неудовлетворительное снабжение боеприпасами, запчастями и ГСМ.

К 22 июня 1941 г. на вооружении Красной армии числилось свыше 20 000 танков, большая часть — в европейской части СССР, ближе к западным границам. Однако уже к осени, после двух крупнейших танковых битв (под Сенно и в районе Луцк — Броды), а также массы более мелких сражений, огромное количество бронетехники было потеряно. Значительная часть танков, брошенная при отступлении в целом виде или с устранимыми неисправностями, досталась врагу. Свыше 300 единиц Т-34 несли службу в панцерваффе.

В 1941–1942 гг. острый дефицит танков покрывался за счет легких и не слишком эффективных Т-60, Т-70, а также снабжения по ленд-лизу. Ситуация исправилась с запуском «Уральского танкограда» — комплекса заводов в тылу на Урале, на безопасной дистанции от рейдов немецкой авиации. Кроме того, начались поставки «Шермана» М4А2, примерно равного «тридцатьчетверке» с точки зрения боевой ценности, по мнению советских военных. С марта 1944 г. на полях сражений появился танк Т-34-85, отличавшийся от прежнего Т-34 новой трехместной башней и 85-миллиметровым орудием.

Совершенствовались тяжелые танки. К лету 1944 г. были устранены «детские болезни» ИС-2, он стал самой удачной советской тяжелой машиной Второй мировой войны.

Т-34-85 и ИС-2 воплощали танковую мощь Страны Советов в самом масштабном сражении всех времен и народов с участием бронетехники. В Берлинской наступательной операции Красной армии с советской стороны участвовали экипажи примерно 7000 единиц танков и САУ, нескольких сотен — с немецкой стороны. Советские ИСы, «тридцатьчетверки» и самоходки в считанные дни апреля 1945 г. проломил германскую оборону на Зееловских высотах и с трех направлений ворвались во вражескую столицу.

Два перспективных танка — Т-44 и Т-54 — были воплощены в металле еще в военные годы, но тогда боевого применения не состоялось. Т-54А, включая его модификацию Т-55 с защитой от последствий использования оружия массового поражения, а также китайские клоны, считается самым крупносерийным танком в мировой истории. Он принял участие в большинстве локальных конфликтов. Т-55, как и более поздний ОБТ (основной боевой танк) Т-62, после модернизации еще находится на вооружении некоторых армий мира наряду с Т-64 и Т-72.

ТАНКОВАЯ МОЩЬ СТРАНЫ СОВЕТОВ
ПО ОКОНЧАНИИ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ РАЗРАБОТКА НОВЫХ ТАНКОВ В СССР ПРОДОЛЖАЛАСЬ В УДАРНОМ ТЕМПЕ. СВЕЖИЕ МОДЕЛИ ОПРОБОВАЛИСЬ В ЛОКАЛЬНЫХ КОНФЛИКТАХ. СОВЕТСКИЙ Т-72, НЕОДНОКРАТНО МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ, И СОЗДАННЫЙ НА ЕГО БАЗЕ Т-90 СОСТАВЛЯЮТ ОСНОВУ ТАНКОВОГО ПАРКА СТРАН ОДКБ.

КРЕПКА СОВЕТСКАЯ БРОНЯ. ТАНКОВАЯ МОЩЬ СССР

» ЛЕГКИЙ ТАНК Т-18 (МС-1) »



Началом истории первой модели отечественной разработки следует считать наряд от 25 июля 1925 г. на танк сопровождения, отправленный из Севзапвоенпрома заводу «Большевик» в Ленинграде. Специалисты технического бюро Главного управления военной промышленности и КБ завода «Большевик» пришли к выводу, что прототипом для советского танка должен стать итальянский «Фиат-3000» — усовершенствованный вариант Renault FT.

В феврале 1927 г. из ворот опытной мастерской завода вышел новый опытный танк Т-16 — прототип будущего Т-18 (МС-1).

Уже в марте 1927 г. на заводе «Большевик» начались испытания прототипа, получившего маркировку Т-16. Он обладал рядом преимуществ перед Renault FT, недостатки касались прежде всего силового агрегата и ходовой части. С учетом замечаний по результатам испытаний был построен улучшенный вариант танка с несколько удлиненным корпусом, в ходовой части добавился один каток. Применение обрешиненных опорных катков в 1920-х гг. было техническим новшеством. Эта машина получила наименование «Малый танк

Легкий танк Т-18 (МС-1). Современная реконструкция. Экспозиция в рамках международного военно-технического форума «Армия-2015». Кубинка, Россия

ИЗ ЛУЧШИХ В ЕВРОПЕ
ЛЕГКИЙ ТАНК СОПРОВОЖДЕНИЯ Т-18 ПРЕВОСХОДИЛ ИТАЛЬЯНСКИЙ И ФРАНЦУЗСКИЙ ПРОТОТИПЫ, БЫЛ КОМПАКТНЕЕ ЗА СЧЕТ БОЛЕЕ РАЦИОНАЛЬНОЙ КОМПОНОВКИ СИЛОВОГО АГРЕГАТА, ЛЕГЧЕ И ПОДВИЖНЕЕ ПРИ СХОДНОЙ БРОНЕВОЙ ЗАЩИТЕ. ОН НЕС ОДНОВРЕМЕННО И ПУШЕЧНОЕ, И ПУЛЕМЕТНОЕ ВООРУЖЕНИЕ.