

«Берите фирму за жабры
и допытывайтесь с пристрастием»:
фирма «Виккерс Армстронг»
и «танкизация» Красной армии в 1930-е годы

Алексей А. Киличенков

*Российский государственный гуманитарный университет,
Москва, Россия, kilichenkov@yandex.ru*

Аннотация. В статье предпринята попытка исследовать взаимодействие военно-политического руководства СССР и командования Красной армии с английской фирмой «Виккерс Армстронг» в 1930-е годы. На основании документов из российских архивов, опубликованных материалов и работ отечественных и зарубежных исследователей автор проводит комплексное исследование указанного процесса. Ставятся задачи определить причины попыток советской стороны приобрести образцы новейших танковых вооружений, производимых английской фирмой, выявить динамику этого процесса, его характер и результаты. Закупки образцов танковых вооружений фирм «Виккерс Армстронг» анализируются в широком контексте модернизации советских вооруженных сил, начавшейся в конце 1920-х годов. Автор обращает внимание на то, что толчком к так называемой танкизации Красной армии стала в 1927 г. угроза войны с Англией, у которой затем были закуплены многочисленные образцы новейшего оружия. Объяснением этого парадокса, по мнению автора, были лидирующие позиции английских фирм в производстве танковых вооружений, ситуация экономического кризиса, заставившая английское правительство сократить военные расходы, а частные компании – выйти на мировой рынок оружия. В статье делается акцент на изменение динамики и характера закупок английских вооружений Красной армией по мере ее модернизации. Вскоре после первых закупок образцов приоритет отдается приобретению технологий и заимствованию конструкторских решений.

Ключевые слова: Англия, СССР, фирма «Виккерс Армстронг», модернизация Красной армии, танковые вооружения

Для цитирования: Киличенков А.А. «Берите фирму за жабры и допытывайтесь с пристрастием»: фирма «Виккерс Армстронг» и «танкизация» Красной армии в 1930-е годы // Вестник РГГУ. Серия «История. Филология. Культурология. Востоковедение». 2018. № 5 (38). С. 49–63. DOI: 10.28995/2073-6355-2018-5-49-63

“Put the Screws to the Firm and Inquire persistently”.
Vickers Armstrong Ltd. and the Red Army’s conversion
to tank warfare in the 1930s

Aleksei A. Kilichenkov

*Russian State University for the Humanities,
Moscow, Russia, kilichenkov@yandex.ru*

Abstract. The article is an attempt to analyze an interaction of the military and political leadership of the USSR and the Red Army command with the British company Vickers Armstrong in the 1930s. Based on documents from Russian archives, published materials and the works of Russian and foreign researchers, the author tries to focus on a comprehensive study of that process. The tasks are to determine reasons for the Soviets attempts to acquire samples of the latest tank armaments produced by a British firm, and to reveal the dynamics of that process, its nature and results. The tank armament purchase from Vickers Armstrong is analyzed in the broad context of the Soviet armed forces modernization, which began in the late 1920s. The author draws attention to the fact that the impetus for the Red Army’s conversion to tank warfare was the threat of war with England in 1927, from which later numerous samples of the newest weapons were aquired. The explanation of this paradox, according to the author, is in the leading position of British firms in the production of tank weapons as well as in the situation of the economic crisis that forced the British government to reduce military expenditures, and private companies to enter the world arms market. The article focuses on the change in the dynamics and nature of purchases of British weapons by the Red Army in process of its modernization. Soon after the first tanks were bought, the priority was given to the acquisition of technology and the borrowing of design practice.

Keywords: England, USSR, Vickers Armstrong, modernization of the Red Army, tank weapons

For citation: Kilichenkov AA. “Put the Screws to the Firm and Inquire persistently”. Vickers Armstrong Ltd. and the Red Army’s conversion to tank warfare in the 1930s. *RSUH/RGGU Bulletin. “History. Philology. Cultural Studies. Oriental Studies” Series.* 2018;5(38):49-63. DOI: 10.28995/2073-6355-2018-5-49-63

Введение

Легендарный советский танк Т-34 давно превратился в незабываемый символ Победы советского народа в Великой Отечественной войне. И эта символичность совсем не случайна. Т-34 – одно из самых ярких проявлений ментальности советского общества, воплотившейся в специфике сформированной в 1930-е годы советской конструкторской школы [1]. Тем удивительнее факт того, что в начале 1930-х годов, когда только начинался путь к «тридцатьчетверке», будущее советского танка оказалось связано с английской школой танкостроения, главным образом с фирмой «Виккерс Армстронг».

В данной статье исследуются процесс заимствования Красной армией опыта английского танкостроения и его влияние на развитие советских танковых вооружений в 1930-е годы. Несмотря на то, что в постсоветский период история советского ВПК стала объектом самостоятельного изучения, проблема заимствования зарубежного опыта до сих пор остается практически маргинальным сюжетом, в том числе в серьезных и обстоятельных работах [2–4]. Отчасти этот пробел компенсирован в ряде статей российских исследователей [5–7]. Однако тема данной статьи остается практически неизученной. Источниковую основу исследования составили документы из фондов Российского государственного военного архива (РГВА) и Российского государственного архива социально-политической истории (РГАСПИ).

В рамках статьи поставлена цель анализа взаимодействия военно-политического руководства СССР и командования Красной армии с английской фирмой «Виккерс Армстронг» в 1930-е годы.

«Военная тревога» 1927 г. и «танкизация» РККА

В конце 1920-х годов под влиянием напряженных отношений с Великобританией советское руководство обратило свое внимание на состояние обороны страны. 26 декабря 1926 г. Штаб РККА подготовил для руководства страны доклад «Оборона СССР», представляя который начальник Штаба М.Н. Тухачевский признал: «Ни Красная армия, ни страна к войне не готовы...» [8 с. 21]. Разразившаяся вскоре «военная тревога» 1927 г. заставила советское руководство срочно заняться военными вопросами. В декабре 1927 г. тот же М.Н. Тухачевский направил наркому К.Е. Ворошилову докладную записку «О радикальном перевооружении РККА»,

в которой главный акцент был сделан на необходимости радикального технического переоснащения армии как залога успешной обороны государства [8 с. 23]. Впоследствии эта мысль обрела четкую формулу: «по численности мобилизованной армии не уступать нашим вероятным противникам... а по технике быть сильнее» [8 с. 37].

Идеи механизации Красной армии были заложены в основу первого пятилетнего плана, который предусматривал рост производства стрелкового оружия в 2,5–3 раза, автомобилей – в 4–5 раз, танков – в 15 (!) раз [4 с. 86]. Подобные темпы роста танковых вооружений и стали основой так называемой танкизации Красной армии.

Согласно первоначальному плану РККА должна была иметь к концу 1933 г. в своем составе 3385 танков и танкеток отечественного производства [9 л. 192]. Но развернувшееся к тому времени в стране движение по пересмотру в сторону увеличения планов первой пятилетки в полной мере затронуло и военных. 13 октября 1929 г. Распорядительное заседание Совета труда и обороны (РЗ СТО) предложило «принять все меры к максимальному расширению танкостроения в 1930/31 году с тем, чтобы полученное на пятилетие задание выполнить, по возможности, в большей его части в течение первой половины этого пятилетия» [9 л. 7]. В ноябре 1929 г. президиум Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ) поставил перед промышленностью задачу произвести к концу 1934 г. 5611 танков и танкеток [10 л. 13].

Но сделав лишь самый первый шаг, амбициозная затея «танкизации» наткнулась на непреодолимые препятствия. 12 декабря 1928 г. начальник Управления снабжения РККА И.С. Уншлихт доложил наркому К.Е. Ворошилову, что вместо запланированных 25 танков типа МС-1 на тот момент были приняты от промышленности лишь семь машин. Учитывая, что к концу 1933 г. РККА должна была получить 1535 танков типа МС-1, перспективы «танкизации» становились более чем утопичными [9 л. 191–192]. Проблема решалась на самом высоком уровне. 20 апреля 1929 г. специальное совещание в Реввоенсовете СССР постановило «выявить всех виновных в невыполнении заказа на танки и дело передать Прокурору Республики для привлечения виновных к ответственности» [11 л. 19 об].

Но «силовые ведомства» того времени «танкизацию» не спасли. В конце ноября 1929 г. только что созданное Управление по механизации и моторизации (УММ) РККА было вынуждено признать: «нет никакой уверенности в выполнении программы...» [10 л. 11–12].

В Англию – за танками

Меры, предпринятые для выхода из «танкового кризиса», вполне соответствовали своему времени. Специально созданная решением Совета труда и обороны (СТО) комиссия по танко-тракторостроению предложила «немедленно изыскать способы закупки за границей последних образцов танков... Привлечь, во что бы то ни стало, в конструкторские бюро иностранных специалистов по танкостроению» [10 л. 47].

Решение задач по «выбору и закупке типов и образцов танков... выяснению возможностей получения технической помощи и конструкторов» было возложено на комиссию во главе с начальником УММ И.А. Халепским [12 л. 3]. Комиссия, составляя список желанных закупок, наибольшее внимание уделила фирме «Виккерс» как «наиболее богатой по числу образцов танков, конструкция которых представляет интерес». И список этот оказался весьма впечатляющим, охватывая почти все известные типы танков и танкеток того времени [13 л. 16–17].

В июне 1930 г. по возвращению из командировки председатель комиссии И.А. Халепский составил отчет, посчитав план закупок выполненным. Но в действительности из 23 объектов удалось приобрести лишь 11, и только три из них обеспечивались технической помощью [14 л. 35–49]. Единственной страной, где план действительно был почти выполнен, оказалась именно Англия. С «Виккерсом» удалось договориться о закупке целого полка танков – 20 танкеток Карден-Ллойд, 15 танков «Виккерс 6 тонн» и 15 танков «Виккерс 12 тонн». Явно уверовав в «счастливую звезду “Виккерса”», И.А. Халепский уже 30 июня 1930 г., сразу по возвращении, сообщил замнаркома по военным и морским делам И.П. Уборевичу о намерении приобрести у «Виккерса» танки, самоходные установки, получить помощь фирмы в создании колесно-гусеничных танкеток и танков, среднего гусеничного танка и среднего плавучего танка, тяжелого танка [12 л. 108]. Не будет большим преувеличением предположить, что И.А. Халепский вознамерился построить всю систему производства танковых вооружений с помощью фирмы «Виккерс».

И поначалу эти планы казались вполне реальными. Испытания английских танков прошли успешно. Отметив некоторые недостатки, испытательная группа УММ выделила мягкость подвески, хорошие маневренность и проходимость танкетки Карден-Ллойда; плавность хода, скорость, проходимость, удобство ведения огня, удачную конфигурацию корпуса танка «Виккерс 6 тонн». Пожалуй,

самые лестные отзывы получил средний танк «Виккерс 12 тонн», включая большую проходимость, значительную скорость, удачную конструкцию мотора, трансмиссии и ходовой части, прочность и выносливость [15 л. 294–296].

По английским лекалам

Успешные испытания английских образцов позволили разработать на их основе собственные модели, вскоре запущенные в производство. В феврале 1931 г. Реввоенсовет СССР принял решение о принятии на вооружение танкетки Т-27, созданной на базе танкетки Карден-Ллойда. В 1931–1934 гг. Красная армия получила 3110 единиц Т-27 [16 с. 144, 17 с. 17].

Самое большое будущее ожидало малый танк «Виккерс 6 тонн». Но решающую роль в этом сыграли не столько его выдающиеся качества, сколько полный провал в создании советского прототипа малого танка. В феврале 1931 г. замнаркома по военным и морским делам И.П. Уборевич доложил И.В. Сталину, что комиссия Политбюро ВКП (б) по танкостроению считает, что «принятие на производство малого танка Вилерса даст нам боевую машину, превосходящую значительно существующий у нас тип завода “Большевик” (Т-18, Т-19, Т-20) в боевых и технических качествах и более простую в производстве» [18 л. 50].

«Виккерс 6 тонн» был запущен в производство уже в 1931 г. под индексом Т-26, и к 1941 г. общее количество танков этого типа составило более 12,6 тыс. единиц [17 с. 70–76].

Следующим логичным шагом «английской версии» танкизации Красной армии должна была стать большая серия средних танков на базе «Виккерс 12 тонн».

Многое свидетельствовало в пользу этого решения. Но все-таки «Виккерс 12 тонн» в серию не пошел. Причин тому было две. Одной из них стал танк Дж. Кристи, способный двигаться и на колесах, и на гусеницах, что было чрезвычайно актуальным по причине недолговечности гусениц советских танков того периода. Использование колесного движителя позволяло экономить ресурс гусениц. Но все же главный «козырь» американца состоял в его универсальности. Руководство РККА не устояло перед соблазном решить все проблемы сразу: «этот тип может быть применен не только как танк, но и как транспортная повозка для пехоты, пулеметов, снарядов, артиллерии и т. п., а также как броневедомость для моторизации конницы... может быть использована и

приспособлена под противовоздушную артиллерию и пулеметы, и прожектора. Полевая артиллерия может также быть поставлена на шасси Кристи, что вполне разрешает задачу моторизации артиллерии... Техвойска, связь, химвойска также могут использовать машину Кристи...» [19 л. 5–7].

Необходимо отдать должное и прагматизму советских военных – танк Кристи благодаря своей универсальности мог бы облегчить «подготовку в мирное время кадров шоферов и механиков-мотористов для армии военного времени» [19 л. 7].

Фантом «Виккерс 16 тонн»

Окончательно судьбу «двенадцатитонника» решила фирма «Виккерс Армстронг», сама того не подозревая. В начале декабря 1930 г. находившийся в Лондоне начальник испытательной группы УММ инженер С.А. Гинзбург передал в Москву полученные частным порядком секретные сведения об испытаниях нового английского танка: «эта машина... представляет максимальный интерес для Красной Армии как лучший современный тип маневренного среднего танка» [20 л. 1–1об]. К сообщению прилагалась общая схема английского танка, выполненная С.А. Гинзбургом со слов своих собеседников, участвовавших в испытаниях. Неудачные попытки получить более подробные сведения об этом танке только подогрели интерес командования Красной армией, продиктованный к тому же провалом запуска в серию собственного среднего танка Т-24. В апреле 1931 г. УММ подготовило доклад, в котором прямо предлагалось «идти по линии копирования лучших английских образцов, каковыми являются новые образцы 16-тонных танков Виккерса, каковые и следует приобрести за границей» [15 л. 349]. В том же апреле 1931 г. сотрудники советской фирмы «Аркос», созданной в Лондоне еще в 1920-е годы специально для закупочных операций, получили сообщение, свидетельствующее об окончательной потере интереса командования РККА к танку «Виккерс 12 тонн»: «общее мнение о 12-тонной машине не такое, как о 6-тонной машине, и заимствовать эту конструкцию мы не собираемся» [21 л. 90 об].

К тому времени начальник УММ И.А. Халепский уже ухватился обеими руками за идею покупки образца 16-тонного танка. В конце мая 1931 г. он отправил в «Аркос» весьма эмоциональную инструкцию: «Берите фирму за жабры и допытывайтесь с пристрастием по поводу 16-тонной машины. Не может быть, что они ничего не знают, я уверен, это нахальная неправда. Заявите им, что мы

можем покупать именно тот образец... Есть разрешение купить от одной штуки до четырех штук таких машин...» [21 л. 50].

Судя по всему, «Аркос» взял-таки английскую фирму «за жабры», и 1 июля 1931 г. «Виккерс» сообщил условия продажи заветного танка. При этом англичане явно спекулировали на внезапно вспыхнувшем интересе советских военных. «Виккерс» потребовал 20 тыс. фунтов (189,2 тыс. рублей по курсу 1931 г. – А. К.) «за ознакомление с конструкцией» и 16 тыс. фунтов (151,3 тыс. рублей по курсу 1931 г. – А. К.) за танк без вооружения при условии заказа не менее 10 единиц [21 л. 38]. В отечественной литературе бытует мнение, что эта цена показалась советскому руководству заоблачной и сделка не состоялась [16 с. 224], но история с «Виккерсом 16 тонн» оказалась сложнее.

5 июля 1931 г., всего через четыре дня после получения условий английской фирмы, И.А. Халепский направил наркому К.Е. Ворошилову письмо с просьбой утвердить принципиальную схему собственного 16-тонного танка и разрешить создание опытного образца из опасения, что «фирма Виккерс откажется продать нам свой 16-тонный танк». Через два дня нарком распорядился «немедленно приступить к детальному проектированию среднего танка...» [20 л. 3].

Чрезвычайно примечательно, что К.Е. Ворошилов не связывал судьбу этого заказа с созданием советского среднего танка Т-24, все еще проходившего испытания. В письме М.Н. Тухачевскому 12 июля 1931 г. нарком прямо указал на это: «Т-24 прошел 60 км без аварий, это хорошо... Но это не должно помешать договориться с Виккерсом о 16 т. танке... (подчеркнуто мной. – А. К.)» [22 л. 39].

В конце июля был готов второй проект 16-тонного танка. Как отмечал в пояснительной записке тот же С.А. Гинзбург «в основу общего расположения агрегатов, вооружения, и объемов» проекта была положена конструктивная схема «16-тонного танка Виккерса» [20 л. 21]. «Английское происхождение» общей схемы Т-28 особенно и не скрывалось руководством УММ РККА, на что прямо указал в служебной переписке И.А. Халепский, открыв заодно и источник информации: «по карандашному наброску английского среднего танка “Виккерс”, сделанному английским инженером Одди (инженер, производивший испытания танков “Виккерс”, закупленных нами в Англии), удалось спроектировать и сделать находящийся сейчас на вооружении танк Т-28» [23 л. 73]. К маю 1932 г. первый образец Т-28 был готов к испытаниям [24 с. 15].

Но поистине молниеносное создание советского аналога английского «шестнадцатитонника» отнюдь не означало отказа от

попыток заполучить оригинал. Титанические усилия «Аркуса» все же дали свои плоды, и 20 июля 1931 г. представители «Виккерса» сообщили о готовности фирмы построить его для СССР, но при условии одновременного заказа танков или танкеток, уже производимых фирмой [21 л. 30–31]. Однако к тому времени ситуация изменилась, и теперь уже «Аркус» тянул время, неспешно согласовывая свои позиции с Москвой.

А в Москве интерес к танку «Виккерса» отныне диктовался потребностями создания своего собственного образца, о чем откровенно писал И.А. Халепский: «16-тонный танк Виккерса... представляет из себя одну из самых современных танковых конструкций. Точные сведения об этой машине для нас необходимы в ближайший срок, так как с ними мы связываем наши планы по созданию [собственных] образцов среднего танка» [20 л. 9].

«Виккерс» продолжал упорствовать, настаивая на продаже 16-тонного танка только «в наборе», который начальник УММ в переписке метко называл «принудительным ассортиментом». В сентябре 1931 г., когда проект Т-28 был уже почти готов, И.А. Халепский направил главе советского правительства В.М. Молотову письмо с предложением отказаться от покупки английского танка на условиях «Виккерса», мотивируя тем, что «наша промышленность в состоянии выполнить самостоятельно, на основе уже полученного опыта, машину, подобную 16-тонн танку Виккерса» [20 л. 16].

Тяжелый танк прорыва и амфибия «Виккерса»

Одновременно с попытками купить «Виккерс 16 тонн» УММ РККА вело сложнейшие переговоры о заказе английской фирме тяжелого танка прорыва. Для советской промышленности этот проект оказался слишком сложным. Согласно требованиям танк при весе 43 т, длине 11 м, защищенный броней 40–60 мм, вооружался двумя 76 мм орудиями и четырьмя пулеметами. Несмотря на гигантские размеры, танк прорыва должен был «проходить брод до 2 м глубиной... с сохранением возможности стрельбы в движении». При глубине до 5 м танк должен был иметь возможность движения по дну со скоростью до 15 км/ч, используя гусеницы и реверсивные гребные винты. Движение под водой обеспечивалось наблюдательными и осветительными приборами. Кроме того, дополнительно высказывалось пожелание обеспечить возможность «движения самоходом по рельсам, как 1524 мм колеи СССР, так и 1435 мм международной».

Переходы с железнодорожной колеи на гусеницы и обратно должны были совершаться изнутри танка за пять минут [25 л. 20–21]. Не менее строгие требования предъявлялись к бесшумности этой громадины. На дистанции 250 м «в тихую погоду невооруженным ухом нельзя было определить присутствие двигающегося по шоссе танка» [25 л. 20–21]. Для сравнения – «дистанция бесшумности» малого танка составляла соответственно 300 м [14 л. 9].

Самое поразительное, что «Виккерс» взялся реализовать столь фантастические требования за исключением некоторых совсем уж экзотических. Но в итоге переговоры, продолжавшиеся с мая 1930 г. по июль 1931 г., завершились ничем [26 л. 12–39].

И все это время продолжались попытки купить злополучный «шестнадцатитонник». Последним стало предложение приобрести его вместе с предметом нового интереса советской стороны – танком-амфибией Карден-Ллойда. На этот раз с предложением о продаже к «Аркосу» обратилась сама фирма «Виккерс». Военное министерство Великобритании отказалось от покупки ее танка-амфибии, и фирме ничего другого не оставалось, как предложить его за рубеж. И опять советское военное руководство практически сразу ухватилось за новый образец. Причем на этот раз импульс шел с самого верха. 19 ноября 1931 г. И.В. Сталин позвонил И.А. Халепскому в госпиталь (!), где тот оказался с приступом язвы, и потребовал объяснить отказ от покупки танка Кристи «с механизмом для плавания»¹. Встревоженный начальник УММ на следующий же день отправил генеральному секретарю ВКП(б) подробнейшее письмо и копию договора с Дж. Кристи о покупке танков, заверяя того, что такой модели не существовало вовсе [27 л. 5–6].

Интерес И.В. Сталина к танку-амфибии явно ускорил дело, и уже 22 ноября 1931 г. И.А. Халепский информировал замнаркома М.Н. Тухачевского, что «Виккерс» готов продать партию из 20–25 танков-амфибий по цене 31 тыс. рублей за штуку...» Тухачевский ответил в тот же день: «Немедленно ознакомиться с танком-амфибией на месте. Начать переговоры о покупке пяти танков-амфибий. Немедленно по фотографиям начать самим конструировать эту амфибию...» [27 л. 4].

Работы по танку-амфибии были начаты без проволочек. Осенью 1931 г. на основании всего лишь газетной информации и немногих фотографий в Опытно-конструкторском машиностроительном

¹ Эта история подробно описана И.А. Халепским в докладной записке замнаркому по военным делам Я.Б. Гамарнику от 20.11.1931 г. [27 л. 1].

отделе (ОКМО) Ленинградского завода № 174 приступили к проектированию плавающих танков. В апреле 1932 г. танк-амфибия Т-33 вышел на испытания. К тому времени «Виккерс» согласился продать восемь танков-амфибий Карден-Ллойда, и в июне 1932 г. первые два из них прибыли в СССР [16 с. 151–153].

27 июня 1932 г. в Москве специально для высшего руководства страны была устроена демонстрация танков-амфибий Т-33 и Т-41, включавшая форсирование водной преграды шириной 450 м и «атаку» укреплений «противника» на противоположном берегу [28 л. 84–85]. Амфибия буквально очаровала советское руководство, включая его высших представителей. Нарком К.Е. Ворошилов, явно под впечатлением демонстрации возможностей «водоплавающих» танков, отправил Сталину выразительную записку: «Коба! Я думаю, что на [19]33 г. нужно заказать не меньше 400 шт. Т-28 (18 тонн) и (100) 200 шт. Т-35 (35 тонн) дополнительно к нашей танковой программе. (Плюс 2 тыс. 3-тон. амфибии.)» [29 л. 75]. Советскому вождю танк-амфибия тоже явно пришелся по душе. Выступая 1 мая 1934 г. перед участниками военного парада в Москве, он поделился взглядами на будущее: «Желал бы, чтобы [танковые войска] имели побольше амфибий. Их надо нам несравненно больше, чем мы имеем...» [30 л. 23].

Покупка танков-амфибий Карден-Ллойда стала последним значимым приобретением зарубежной танковой продукции. Инженеры В. Вольский и А. Воробьев, направленные в апреле 1932 г. в Лондон для осмотра амфибии Карден-Ллойда, точно определили и характер, и цель покупки танковых вооружений «Виккерса»: «закупленные образцы дадут возможность поставить на производство подобный тип машины...» [31 л. 4].

На протяжении 1930-х годов все сводилось к чисто утилитарной проблеме заимствования технологий, в развитии которых советская промышленность только-только набиралась опыта. И все это время Англия рассматривалась как безусловный мировой лидер в танкостроении. Так, 5 июня 1934 г. начальник УММ РККА И.А. Халепский обратился к наркомвоенмору К.Е. Ворошилову с предложением направить в очередную командировку в Англию группу работников УММ: «считаю крайне необходимым командирование указанных товарищей, так как я опасуюсь, что мы, не опираясь на иностранный опыт, можем отстать в области развития новых танковых конструкций... Использование иностранного опыта в период организации танкового производства в Советском Союзе в 1931 г. дало возможность быстро поставить на ноги наше танкостроение...» [23 л. 131–132об].

Заключение

Обращение к опыту зарубежного, в данном случае английского танкостроения, безусловно, стало вынужденным шагом советского военного руководства с целью компенсации изначального отставания науки и промышленности СССР в производстве вооружений. Аналогичные процессы происходили и в сфере создания других видов вооружений армии и флота. Характер заимствований изначально представлял собой копирование полученных образцов, но с самого начала советские инженеры предприняли радикальные меры по модернизации получаемой техники, максимальному ее приспособлению к уровню и возможностям отечественной промышленности, а затем и для производства собственных оригинальных конструкций. Необходимо подчеркнуть, что по мере развития промышленной и научно-технической базы советского танкостроения потребность в заимствовании зарубежного опыта снижалась. Но вплоть до начала Великой Отечественной войны продолжались попытки получить образцы танков или, как минимум, информацию о новейших технологиях их производства.

Литература

1. *Киличенков А.А.* Т-34 против панцерваффе: из истории ментального противоборства на советско-германском фронте, 1941–1945 гг. // Новый исторический вестник. 2005. № 12. С. 110–125.
2. *Симонов Н.С.* Военно-промышленный комплекс СССР в 1920–1950-е годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление. М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 1996. 336 с.
3. *Быстрова И.В.* Советский военно-промышленный комплекс: проблемы становления и развития (1930–1980-е годы) / Рос. акад. наук, Ин-т рос. истории. М.: [ИРИ РАН], 2006. 704 с.
4. *Соколов А.К.* От Военпрома к ВПК: советская военная промышленность. 1917 – июнь 1941 г. М.: Новый хронограф, 2012. 527 с.
5. *Мухин М.Ю.* Амторг. Американские танки для РККА // Отечественная история. 2001. № 3. С. 51–61.
6. *Богданов И.О.* Влияние зарубежных конструкций и идей на советское танкостроение в предвоенный период // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2011. Вып. 1–3. Т. 13. С. 133–136.
7. *Верещак М.И.* Роль иностранной технической помощи в создании и развитии советской бронетанковой промышленности (1925–1935) // Экономиче-

- ская история. Ежегодник. 2013. М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2014. С. 226–250.
8. *Кен О.Н.* Мобилизационное планирование и политические решения (конец 1920 – середина 1930-х годов). СПб.: Изд-во Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2002. 472 с.
 9. Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 33988. Оп. 1. Д. 622.
 10. РГВА. Ф. 31811. Оп. 1. Д. 1.
 11. РГВА. Ф. 33988. Оп. 1. Д. 656.
 12. РГВА. Ф. 31811. Оп. 1. Д. 38.
 13. РГВА. Ф. 31811. Оп. 1. Д. 58.
 14. РГВА. Ф. 31811. Оп. 1. Д. 3.
 15. РГВА. Ф. 33988. Оп. За. Д. 192.
 16. *Свириш М.Н.* Броня крепка. История советского танка. 1919–1937. М.: Яуза: Эксмо, 2005. 384 с.
 17. Отечественные бронированные машины. XX век: в 4 т. Т. 1 / А.Г. Солянкин и др. М.: Издательский центр «Экспринт», 2002. 344 с.
 18. РГВА. Ф. 31811. Оп. 1. Д. 140.
 19. РГВА. Ф. 31811. Оп. 1. Д. 107.
 20. РГВА. Ф. 31811. Оп. 3. Д. 26.
 21. РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 18.
 22. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 74. Оп. 2. Д. 94.
 23. РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 399.
 24. *Коломиец М.В.* Средний танк Т-28. Трехглавый монстр Сталина. М.: Яуза: «Стратегия КМ»: Эксмо, 2007. 138 с.
 25. РГВА. Ф. 31811. Оп. 1. Д. 7.
 26. РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 11.
 27. РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 55.
 28. РГАСПИ. Ф. 74. Оп. 2. Д. 106.
 29. РГАСПИ. Ф. 74. Оп. 2. Д. 37.
 30. РГАСПИ. Ф. 74. Оп. 1. Д. 160.
 31. РГВА. Ф. 31811. Оп. 3. Д. 80.

References

1. *Kilichenkov AA.* T-34 versus Panzerwaffe. From the History of Mental Confrontation on the Soviet-Nazi Front, 1941–1945. *Novyi istoricheskii vestnik.* 2005;12: 110–25. (In Russ.)
2. *Simonov NS.* The Military-industrial Complex of the USSR in the 1920s – 1950s: Pace of Economic growth, Structure, Production Organization and Management. Moscow: Rossiiskaya politicheskaya entsiklopediya Publ.; 1996. 336 p. (In Russ.)
3. *Bystrova IS.* Soviet Military-industrial Complex. Issues of formation and development (1930–1980s). Moscow: Institut rossiiskoi istorii Rossiiskoi Akademii nauk Publ.; 2006. 704 p. (In Russ.)

4. *Sokolov AK*. From the Military Industry to the Military-industrial Complex: Soviet military industry. 1917 – June 1941. Moscow: Novyi khronograf Publ.; 2012. 527 p. (In Russ.)
5. *Mukhin MJu*. Amtorg. US Tanks for the Red Army. *Otechestvennaya istoriya*. 2001;3: 51–61. (In Russ.)
6. *Bogdanov IO*. The Foreign Constructions and Ideas Influence on Soviet Tank Production in the Pre-War Period. *Izvestiya Samarskogo nauchnogo tsentra Rossiiskoi Akademii nauk*. 2011;1–3(13): 133–136. (In Russ.)
7. *Vereshhak MI*. The Role of Foreign technical assistance in the Creation and Development of the Soviet Tank Industry (1925–1935) V: *Economic History. Yearbook. 2013*. Moscow: Rossiiskaya politicheskaya entsiklopediya Publ.; 2014. p. 226–50. (In Russ.)
8. *Ken ON*. Mobilization Planning and Political Decisions (late 1920 – mid-1930s). Sankt-Peterburg: Izd-vo Evropeiskogo universiteta v Sankt-Peterburge Publ.; 2002. 472 p. (In Russ.)
9. Rossiiskii gosudarstvennyi voennyi arkhiv. Fond 33988. Opis' 1. Delo 622.
10. Rossiiskii gosudarstvennyi voennyi arkhiv. Fond 31811. Opis' 1. Delo 1.
11. Rossiiskii gosudarstvennyi voennyi arkhiv. Fond 33988. Opis' 1. Delo 656.
12. Rossiiskii gosudarstvennyi voennyi arkhiv. Fond 31811. Opis' 1. Delo 38.
13. Rossiiskii gosudarstvennyi voennyi arkhiv. Fond 31811. Opis' 1. Delo 58.
14. Rossiiskii gosudarstvennyi voennyi arkhiv. Fond 31811. Opis' 1. Delo 3.
15. Rossiiskii gosudarstvennyi voennyi arkhiv. Fond 33988. Opis'; 3a. Delo 192.
16. *Svirin MN*. Armor Is Strong. History of the Soviet tank. 1919-1937. Moscow: Yauza; Eksmo Publ.; 2005. 384 p. (In Russ.)
17. *Solyankin AG., Pavlov MV., Pavlov IV., Zheltov IG*. Armored vehicles of Russia and the USSR. 20th cent. 4 vols. Vol. 1. Moscow: Izdatel'skii tsentr "Eksprint" Publ.; 2002. 344 p. (In Russ.)
18. Rossiiskii gosudarstvennyi voennyi arkhiv. Fond 31811. Opis' 1. Delo 140.
19. Rossiiskii gosudarstvennyi voennyi arkhiv. Fond 31811. Opis' 1. Delo 107.
20. Rossiiskii gosudarstvennyi voennyi arkhiv. Fond 31811. Opis' 3. Delo 26.
21. Rossiiskii gosudarstvennyi voennyi arkhiv. Fond 31811. Opis' 2. Delo 18.
22. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv sotsial'no-politicheskoi istorii. Fond 74. Opis' 2. Delo 94.
23. Rossiiskii gosudarstvennyi voennyi arkhiv. Fond 31811. Opis' 2. Delo 399.
24. *Kolomiets MV*. The Medium tank T-28. Three-headed Monster of Stalin. Moscow: Yauza; "Strategiya KM"; Eksmo, Publ.; 2007. 138 p. (In Russ.)
25. Rossiiskii gosudarstvennyi voennyi arkhiv. Fond 31811. Opis' 1. Delo 7.
26. Rossiiskii gosudarstvennyi voennyi arkhiv. Fond 31811. Opis' 2. Delo 11.
27. Rossiiskii gosudarstvennyi voennyi arkhiv. Fond 31811. Opis' 2. Delo 55.
28. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv sotsial'no-politicheskoi istorii. Fond 74. Opis' 2. Delo 106.
29. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv sotsial'no-politicheskoi istorii. Fond 74. Opis' 2. Delo 37.
30. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv sotsial'no-politicheskoi istorii. Fond 74. Opis' 1. Delo 160.
31. Rossiiskii gosudarstvennyi voennyi arkhiv. Fond 31811. Opis' 3. Delo 80.

Информация об авторе

Алексей А. Киличенков, доктор исторических наук, доцент, Российский государственный гуманитарный университет, Москва, Россия; Россия, Москва, 125993, Миусская пл., д. 6; kilichenkov@yandex.ru

Information about the author

Aleksei A. Kilichenkov, Doctor in History, associate professor, Russian State University for the Humanities, Moscow, Russia; bld. 6, Miusskaya sq., Moscow, 125993, Russia; kilichenkov@yandex.ru