

- 3 Кожевников Г.Н. Формула взаимодействия. Свердловск, 1984. С.10.
- 4 НАУНЦ. Ф.17.Оп.2. Д. 3, 10, 14, 58, 65, 75, 221, 235.
- 5 РГАЭ. Ф.233. Оп.2. Д.369. Л.70
- 6 Давыдов И. Северские трубники. Свердловск, 1989. С.290.
- 7 РГАЭ. Ф.383. Оп.3. Д.321. Л.201.
- 8 Блинов Ю.И. Основные направления экономии металла в трубной промышленности // Мат-лы семинара по экономии черных металлов. Челябинск, 1977. С.108–111.

*Запарий Вас. В.
(Екатеринбург)*

«ИСТОРИК» В.СУВОРОВ И ТАНКИ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

В своих книгах, посвященных собственному оправданию и созданию образа «борца против тоталитаризма», а также решению задачи опочерчить идеи патриотизма, так характерного народу нашей великой страны, Резун (Суворов) уделяет много внимания техническим деталям, создавая у непосвященных впечатление компетентного автора. Однако это одна видимость. Открыв справочник по танкам, или другую тематическую литературу, любой желающий сможет найти «некоторые неточности». Интересно, что эти «неточности» повторяются из главы в главу.

Суворовым испорчено немало бумаги, написано много книг. В них еще предстоит разобрать историкам. Я тоже прочитал ряд его «работ». «Последняя республика», пожалуй, самое смелое произведение В.Суворова. Немало внимания уделяет он танковой технике, поднимая ряд спорных вопросов. Это и количественное соотношение сил, и качество танковой техники, классификация боевых машин и т.д.

Здесь бы я хотел коснуться одного из спорных вопросов истории танковой техники Второй мировой войны. Это вопрос о пожароопасности танков. Проблема в том, что некоторые специалисты считали, что советские генералы, в своих мемуарах «специально», «как бы напрасно» преувеличивают пожароопасность советских танков. Чтобы подкрепить этим «миф» о отсталости танков РККА, всей техники и вообще, тем самым оправдать неудачи начала войны. На мой взгляд, я бы все же поверил советским генералам, так как их сведения о пожароопасности советских танков, во-первых, подтверждаются очевидцами, во-вторых, они авторитетные профессионалы своего дела.

В своей книге «Последняя республика» в главе 13 Резун в частности, пытается доказать, что все советские танки не были пожароопасными. Он делает это, чтобы показать, что СССР имел перед войной лучшие танки в мире, и готовился завоевать Европу.

Попробуем разобраться в том, что непосредственно пишет Суворов-Резун. «У Сталина танков было в несколько раз больше, чем у Гитлера. И цифры – штука упругая. Потому защитникам гитлеровской «готовности» надо было придумать какую-то гадость, какой-то штрих, какую-то характеристику, не содержащую цифр, чтобы сказать: подумаешь семикратное превосходство, да они же!... Долго коммунисты думали, додумались и объявили: советские танки были огнеопасными, горели, как спички!»¹

Не надо быть «коммунистическим историком», чтобы заглянуть в любой справочник по танкам. Танки Т-26 БТ имели *карбюраторный* тип двигателя. А ведь эти танки составляли основу танковых сил РККА в 1930-е гг. По разным данным, всего танков Т-26 было выпущено около 11218 единиц. А раз двигатели были карбюраторными, следовательно, и пожароопасными. «Стремление красной пропаганды выпячивать «неготовность» к войне понятно. Но решительное бесстыдство удивляет». Вероятно, не имея конкретных аргументов в пользу своей теории, Суворов начинает читать мораль «красной пропаганде». «И пошли красные историки повторять: пожароопасны, пожароопасны, как спички в коробке! А за экспертами пошли повторять широкие народные массы». И в самом деле, народные массы на пару с «красными» историками» только и повторяют: «пожароопасны!». Хлебом их не корми. «Меня давно занимал вопрос о первоисточнике. Ясно, слух распространяет красная пропаганда. Но должен, видимо, быть какой-то еще источник, который люди считают серьезным. Не могут же люди умные просто так повторять чепуху» Да, долго Суворов искал ответ на этот каверзный вопрос, но тут английская разведка помогала.

Случай помог найти разгадку. «И вот однажды в американской газете «НРС» (25 мая 1990 г.) выступает историк Иосиф Косинский, разоблачает меня, рассказывает, что численное превосходство ничего не значило: что толку от сталинских танков, если они горели факелами! И меня озадачило: да он же Жукова начитался!»

Куда уж, этому Г.К.Жукову, которому с помощью танковых ударов удалось победить японцев в 1938 г., знать какие в РККА были танки! Да,

Г.К.Жуков в танках не разбирался. Только Резун все знает! Ну, если он не верит Жукову, обратимся к другому источнику. Маршал Советского Союза И.С.Конеv пишет: «Несколько слов о технике. Подавляющее большинство танков, с которыми мы начали войну – Т–26, БТ–5, БТ–7, – были быстроходны, но слабо вооружены, с легкой броней; они легко горели и вообще были ненадежны на поле боя»². Маршал Советского Союза К.К.Рокоссовский рассказывал: «Хорошо показали себя танки БТ–7: пользуясь своей быстроходностью, они рассеивали и обращали в бегство неприятельскую пехоту. Однако много этих машин мы потеряли – они горели как факель»³. Видимо Резун не читал книги советских маршалов. А если бы спросил о танках участников боев, то не сделал бы таких открытий.

Но ревностный поборник правды настаивает на своем: «А дело обстоит как раз наоборот. Одна из самых замечательных характеристик советских танков периода Второй мировой войны – они плохо горели. Объяснялось это просто: все страны использовали танки с карбюраторными двигателями, а Советский Союз был единственной страной мира, которая использовала на танках дизельные двигатели».

Здесь мы видим вопиющее незнание предмета. Видимо Суворов не читал справочников по танкам или плохо изучал материальную часть, когда в военном училище готовился на младшего офицера. Этот подлог можно выявить, заглянув в справочник. Советские конструкторы стали применять дизели на танках одними из последних в мире. Польский танк 7ТП имел дизель «Заурер» еще в 1933 г. На французском танке FCM 36, выпускавшимся с 1936 г. стоял дизель. Японский танк «Ха-Го» выпускался с 1935 г., имел дизельный двигатель. Такой же двигатель был установлен и на других японских машинах «Теке», «Ци-Ха». В Италии с 1939 г. строились танки М 11/39, М 13/40, тоже с дизелями. В Германии на части танков Т–1 установили дизеля! На самоходную мортиру типа «Карл» немцы поставили дизель «Даймлер–Бенц» МВ503 мощностью 580 л.с. Так как Германии не хватало горючего, в частности бензина, она развернула производство его синтетического заменителя. Но производство синтетического ДТ, в Германии не было налажено. В Англии с 1940 г. серийно выпускались танки «Матильда» МК II А. Машина имела двигатель фирмы «Лейланд». Здесь был и еще один танковый дизель – АЕС А190 мощностью 131 л.с., который ставился на «Валентайн», начиная с «Валентайн» II. На части американских танков «Грант» стояли дизеля

«Гиберсон». Такие «Гранты» выпускались с 1939 г. Так что и с познаниями у Суворова по части дизелей проблемы.

Далее, наш естествоиспытатель предлагает нам проделать опыт. «Преимущество дизеля можно повторить простым опытом. Налейте в ведро авиационного бензина и поднесите горящий факел». Я бы отказался от такого дела. Но видимо Резун знает, о чем говорит. «Теперь налейте в ведро дизельного топлива и суньте туда факел. Огонь погаснет как в воде». Для танков, конечно столь примитивный способ сравнения не уместен. Немецкие противотанковые пушки и «фаустпатроны» стреляли не факелами. А бронебойными, подкалиберными, кумулятивными снарядами. Дизтопливо сложно поджечь при атмосферном давлении. Удар бронебойного или подкалиберного снаряда вызывал детонацию, а кумулятивная струя поджигала ДТ (при попадании в двигатель или топливный бак) в объеме и под давлением. После чего дизельное топливо горело уже при атмосферном давлении. Надо понимать, что возгорания на танках с карбюраторными двигателями случались чаще, чем на дизельных танках, однако это вовсе не значит, что дизельные танки вообще не горели. Текучесть ДТ меньше, чем у бензина и разгорается оно медленнее. У экипажа больше времени спастись, чем у экипажа танка с карбюраторным мотором.

«Эксперимент с двумя ведрами создатели советского танкового дизеля демонстрировали маршалу Советского Союза М.Н.Тухачевскому. На Тухачевского это впечатления не произвело, и он упорно настаивал на использовании бензиновых двигателей». Суворов совершенно напрасно так не уважает советских конструкторов. Ни один из них наверно бы и не догадался сделать то, что предлагает нам Резун. «После расстрела Тухачевского советские конструкторы повторяли простой эксперимент перед многими большими начальниками. Преимущество дизеля удалось доказать, и Советский Союз стал первой стран мира, которая начала массовый выпуск дизельных двигателей для танков».

Ну что здесь сказать – вопиющее незнание, или нежелание знать предмет! «Все остальные страны перешли на дизельные двигатели через 10–15 лет после войны» Это уже не ошибка, а намеренная ложь. «В пожароопасном отношении советские танки двадцатых – тридцатых годов ничем от танков других стран не отличались. И не могли отличаться. Весь мир использовал карбюраторные двигатели, и все они горели в бою ярким пламенем. Это считалось неизбежным злом. С этим мирились.

Советские танки в этом отношении были не хуже и не лучше других».

Надо отметить, что Суворов не знает не только мировое, но и Советское танкостроение. На танках БТ, («Либерти») Т-28, Т-35 (М-17, он же БМВ-6) стояли пожароопасные авиационные моторы. А если учесть октановое число авиабензина, равное 92–95, то в сравнении с немецкими танками, работавшими на 76-м бензине, по уровню пожароопасность не в нашу пользу. Эти машины составляли изрядную часть Советского танкового парка. Да и машины типа Т-26, Т-37 тоже ходили на бензине. Что же у нас получается – около 80 % советских танков были пожароопасными.

Ярчайший пример пожароопасности танков БТ мы найдем в книге И.П.Шмелева: «По инструкции запускать двигатель разрешалось в присутствии пожарника с огнетушителем»⁴. Так что же, Шмелев тоже Жукова начитался, по логике Резуна, и его надо счесть «красным пропагандистом». Тем не менее наш борец за правду говорит: «Вот бы кому ученые звания и степени присваивать». Как-то не логично. Дальше Суворов делает новые открытия. «Самыми распространенными танковыми двигателями Красной Армии в те годы были британский «Армстронг-Сиддли» и американский авиационный двигатель «Либерти – Аэро», который мы, и они ставили на свои танки». Как бы там Резуну не хотелось, но американцы не ставили на свои танки авиационные моторы «Либерти»! Вот перечень танков США в годы Второй мировой войны и их моторов:

М3 «Стюарт» – «Континентал», дизель «Гиберсон» тип T1020 – М; М5 «Стюарт» – «Кадилак», тип 42; М22 «Локаст» – «Лайкоминг», тип О – 435 – Т; М24 «Чаффи» – «Кадилак», тип 42; М3 «Грант» – «Континентал», тип R – 975 ЕС; дизельный «Гиберсон», тип Т – 1400 – 2; М4 «Шерман» – «Форд», тип GAA – V8; «Континентал» R – 975; 2 дизеля GMC – 6046; силовой агрегат «Крайслер С» из 5 автомобильных моторов; дизель «Картерпиллар» RL – 1820; М26 «Першинг» – «Форд», тип GAF – V8.

Но посмотрим, что дальше пишет великий знаток танков Суворов. «Россия – родина слонов. Дизельный двигатель придумал Рудольф Дизель. А он был из немцев. Заслуга советских конструкторов не в том, что дизельный двигатель придумали, а в том, что его оценили. Германия своего гения не признала. А наши поняли преимущества, и в 1932 году в Советском Союзе были начаты работы по созданию быстроходного танкового дизеля БД-2. В 1935 году работа была завершена. Готовый двигатель получил индекс В-2».

Давайте проверим. Работа над быстроходным дизелем была начата не в 1932 г., а в 1931 г. В дизельном отделе (ХПЗ) – Харьковского паровозостроительного завода. А в 1935 г. работа еще не была завершена! Дело в том, что мотор разрабатывался универсальным – для танков и самолетов. Но для самолетов он оказался тяжел, а на танках перегревался, быстро выходил из строя. БД–2 стали переделывать в сугубо танковый мотор. На помощь специалистам с ХПЗ в 1937 г. приехали инженеры Центрального института авиационного моторостроения (ЦИАМ)⁵. После тщательного изучения дизелей иностранной конструкции, был создан прототип мотора В–2. К концу 1937 г. двигатель установили на стенд. В результате проведенных в апреле–мае 1938 г. испытаний, была получена возможность начать мелкосерийное производство мотора. Наконец государственные испытания моторов состоялись в 1939 г., которые тоже прошли успешно. С декабря того же года началось крупносерийное производство.

Проверим Резуна, с его тезисом о том, что «Германия своего гения не признала». Конечно же самые первые и лучшие дизели были созданы в Германии. В годы первой мировой войны Германия стала единственной страной, которая создала авиационный дизель (FO2 фирмы «Юнкерс»). Там же создали весьма мощный мотор – «Даймлер–Бенц» MB503 в 580 л.с. В 1943 г. новый дизель стали ставить на САУ «Карл». На двигатель MB503 был разработан танк VK3002, но вермахт предпочел машину фирмы «МАН», этот танк известен нам как «Пантера».

Дальше разоблачитель «красной» пропаганды, делает все более душещипательные открытия. «Но Красная Армия готовилась воевать на территории противника. Вероятные противники до нашего уровня развития бронетехники недотягивали, дизели не ставили и даже не планировали. Советский Генеральный штаб сделал расчеты, которые не радовали. Если пятнадцать – двадцать тысяч советских танков бросить в Западную Европу, то потребуются очень быстро подавать наступающим армиям десятки тысяч тонн дизельного топлива. При отходе противник будет взрывать мосты и железнодорожные пути. Подвезти топливо в таких количествах будет трудно, захватить в Западной Европе – невозможно: противник дизельным топливом не пользуется и о том не помышляет».

«Потому возникает вопрос: переходить Красной Армии на дизельные двигатели или не переходить? Если не переходить, то танки будут такими, как у всех – пожароопасными. Зато в случае нашего наступления

не будет проблем с топливом, его можно будет захватывать у противника». Насчет использования западными странами дизелей мы уже говорили. Как известно, на Западе было достаточно напряженно с дизельным топливом, да и не только с ним. А в то время, на которое Резун намечал нападение Советского Союза, у нас началось перевооружение на танки с дизельными двигателями. Были сняты с производства старые танки с пожароопасными моторами. Хотя из старых заделов и было собранно небольшое количество таких танков. Таким образом, следуя логике Резуна, можно понять, что СССР не готовил сухопутной войны с массовым применением танков.

Читаем Суворова-Резуна дальше.

«Если бы война готовилась на своей территории, то дизели были бы приняты без колебаний». Как мы раньше разбирались, особых колебаний в процессе принятия дизелей в производство не замечено. А долгий срок разработки легко объясним. В области дизелестроения СССР отставал на два, а то и три года. Не сразу удалось наверстать упущенное.

Посмотрим что пишет дальше «знатоку» танков Суворов-Резун. Да он во всю клеймит Г.К.Жукова: «Жукова не судили только потому, что режиму не надо было разбираться с причинами разгрома 1941 года. Причины надо было замаять, замазать, затереть. Сам Жуков этим и занимался: «Работали танки на бензине и, следовательно, были легковоспламеняемы», «Танки БТ-5 и БТ-7 слишком огнеопасны»⁶.

Зачем повторять? «Чтобы все усвоили». Все никак не усвоят. «Жуков правду пишет (не всегда), но забывает сказать, что во всем остальном мире были точно такие же бензиновые двигатели. Оттого, что Жуков о наших огнеопасных танках говорит, а о зарубежных помалкивает, создается впечатление, что у нас танки были хуже, чем в других армиях». Со знаемся – был такой грех. У немцев танковые моторы могли работать на бензине с октановым числом 76, а наши танки потребляли бензин с числом порядка 92–95⁷. «Какой ни будь Иосиф Косинский рассуждает так: писал Жуков, что танки с карбюраторными двигателями огнеопасны? Писал. А генералы других армий писали? Нет. Следовательно... Генералы других стран действительно ничего не писали об огнеопасных танках. Не писали потому, что вопрос о переходе на дизельные двигатели во всех остальных странах не решался, а в ряде случаев и не ставился».

Ну что тут ответить Суворову-Резуну? К примеру, в Германии этот вопрос ставился. Г.Гудериан писал в своих «Воспоминаниях солдата»:

«Гитлер... желал ускорить выпуск этих танковых дизельных моторов с воздушным охлаждением; это желание, высказанное еще в 1932 г. генералом Лутцем, осуществлялось фирмой Круппа только в отношении легких танков Т-1»⁸. Но проблема здесь вот в чем: Немцы производили в большем количестве синтетический бензин. Румыния, богатая нефтью стала сателлитом Германии только в 1939 г., а ближневосточные источники нефти были ненадежны. В результате Германия смогла развернуть производство в больших количествах бензина, а с дизтопливом это не удалось.

«Советский Союз накануне войны развернул массовый выпуск танковых дизелей и создал мощности, которые позволяли в случае войны производить танковые дизели в любых потребных количествах». Резун опять врет. Танковые дизели приводили только на одном заводе – Харьковском заводе № 75, в кооперации с Харьковским тракторным и Кировским заводами. Когда немцы подошли к Харькову, завод № 75 эвакуировали в Челябинск, что привело к временному прекращению производства моторов, а следовательно и танков. Позднее производство дизелей наладили в Свердловске и на новом заводе в Барнауле.

Главная, мысль которую хочет донести до свих читателей Суворов-Резун, – советские танки не горели. Он пытается доказать, что именно Советский Союз первым применил дизеля на танках. А все остальные страны перешли на дизели только 10–15 лет. Резун утверждает, что лучшие дизели были у СССР, а так же к 1941 г. были созданы мощности для их крупносерийного производства. Но как мы выяснили, большинство советских танков довоенного периода имело пожароопасные двигатели. А часть таких танков вообще имели авиамоторы на высококачественном авиационном бензине, который горел лучше автомобильного. Так что в общем советские танки довоенного периода были пожароопаснее немецких. Исключение составили только танки KB и Т-34.

Таким образом, первыми дизели поставили на танки не советские конструкторы – поляки сделали свой 7ТР в 1933 г. Советский Союз применил дизеля на танках только в 1939 г. – на этом поприще наших танкостроителей опередили Япония (1935) и Франция (1936). В области дизелестроения советский союз отставал на 4–3 года. Лучшие и первые дизели были, конечно у Германии. А до войны, дизели для танков – В-2 в приемлемых количествах строили только в Харькове. Я лишь хотел показать полную некомпетентность В.Суворова, как «историка». Подчер-

кнуть техническую безграмотность бывшего офицера ГРУ. Из вышеприведенных рассуждений, каждый может делать свои выводы.

Примечания

- 1 Конев И.С. Сорок пятый. М., 1970. С.132.
- 2 Рокоссовский К.К. Солдатский долг. М., 1968. С.39.
- 3 Шмелев И.П. Танки БТ. Хоббикинг. М., 1993. С.8.
- 4 Помогайбло А. Псевдоисторик Суворов и загадки второй мировой войны. «Вече». М., 2002.
- 5 Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. С.137, 107.
- 6 Помогайбло А. Псевдоисторик Суворов и загадки второй мировой войны. М., 2002.
- 7 Гудериан Г. Воспоминания солдата. Ростов-на-Дону.

*Иванов Е.Е.
(Гальятти)*

ИСТОРИЯ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ В КОНТЕКСТЕ РОССИЙСКОЙ ПОЛИТИЧЕСКОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ: ПРОБЛЕМЫ ИСТОРИОГРАФИЧЕСКОГО АНАЛИЗА

Историческое развитие общества, будь то в сфере политики, экономики, права, морали, становления и развития институтов гражданского общества, в конечном счете, ведет к преобразованию системы властных отношений, выступающих в свою очередь и как цель и как условие социальных изменений.

Особенно актуальным является сегодня исследование тех исторических и историографических проблем, которые имеют современное звучание. К их числу, бесспорно, относится история и историография местного самоуправления в России, интерес к которой резко усилился в силу объективно сложившихся исторических условий.

На исходе XX и в начале XXI вв. не завершен процесс реформирования государственного, правового и общественного устройства страны. Продолжают остро стоять вопросы о взаимоотношениях центра и субъектов РФ, о балансе властей.

История местного самоуправления в России представляет собой одну из наиболее сложных и слабо изученных тем. Вместе с тем, невозможно утверждать, что она не привлекала внимание исследователей – и о городском, и о земском самоуправлении до 1917 г. написано значительное количество работ. Только за сорок лет существования земства в России