



**Максим Коломиец**

# Сверхсекретный Т-10



**Последний супертанк Сталина**



**Максим Коломиец**

---

# **Сверхсекретный Т-10**

---

**Последний супертанк Сталина**



Москва  
2015

УДК 355/359  
ББК 68  
К 61

В оформлении переплета использована иллюстрация художника  
*В. Петелина*

Коломиец М.В.

**К 61** **Сверхсекретный Т-10. Последний супертанк Сталина / Максим Коломиец.** – Стратегия КМ : Яуза : Эксмо, 2015. – 112 с.: илл. – (Серия «Война и мы. Танковая коллекция»)

ISBN 978-5-699-84241-4

Этот тяжелый танк был принят на вооружение через полгода после смерти И.В. Сталина, поэтому привычную аббревиатуру «ИС» поменяли на Т-10. Эта 50-тонная машина со 120-мм «щучьим носом» и мощнейшей пушкой, способной пробить более 200 мм брони, превосходила все танки всех вероятных противников Советской Армии и оставалась в строю 40 лет (последние «десятки» были сняты с вооружения только в 1993 году). Но при этом Т-10М является, пожалуй, наименее известным из отечественных танков, т.к. на экспорт он не поставлялся и был строжайше засекречен в СССР (даже руководство по его эксплуатации имело гриф).

Как этот танк показал себя в ходе операции «Дунай» по вводу наших войск в Чехословакию в 1968 году? Сколько на самом деле было произведено этих машин (в источниках «гуляли» самые разные цифры – от 1400 до 8000)? И почему Т-10 стал последним тяжелым танком Советского Союза?

Отвечая на все эти вопросы, новая книга ведущего историка бронетехники впервые восстанавливает полную историю создания, производства и сорокалетней службы последнего «супертанка» Сталина.

УДК 355/359  
ББК 68

ISBN 978-5-699-84241-4

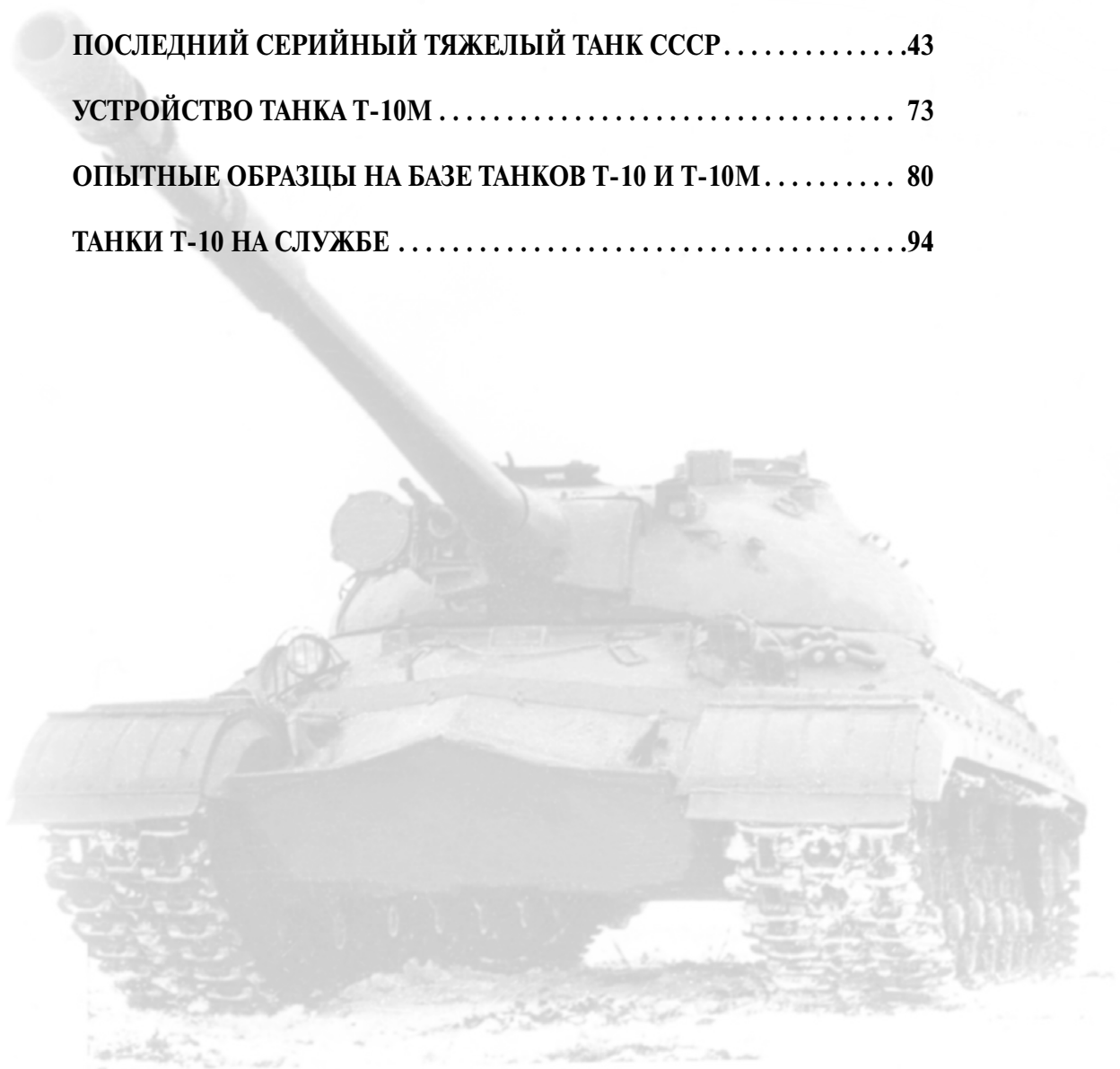
© Коломиец М., 2015  
© ООО «Стратегия КМ», 2015  
© ООО «Издательство «Яуза», 2015  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2015



# СОДЕРЖАНИЕ

---

ВВЕДЕНИЕ.....	5
НОВЫЙ ТЯЖЕЛЫЙ ТАНК .....	6
УСТРОЙСТВО ТАНКА Т-10 .....	30
МОДЕРНИЗАЦИЯ – ТАНКИ Т-10А И Т-10Б .....	38
ПОСЛЕДНИЙ СЕРИЙНЫЙ ТЯЖЕЛЫЙ ТАНК СССР.....	43
УСТРОЙСТВО ТАНКА Т-10М .....	73
ОПЫТНЫЕ ОБРАЗЦЫ НА БАЗЕ ТАНКОВ Т-10 И Т-10М.....	80
ТАНКИ Т-10 НА СЛУЖБЕ .....	94





**Танк Т-10, общий вид 1955 год. Зенитный пулемет на башне не установлен, на дульный тормоз пушки одет чехол (РГАЭ).**



# ВВЕДЕНИЕ

---

Тяжелый танк Т-10, пожалуй, был самым малоизвестным из всех боевых машин, состоявших на вооружении Советской Армии в послевоенные годы. Возможно, виной этому секретность — например, руководство по эксплуатации перевели с грифа «Секретно» на «ДСП» лишь в начале 1970-х — возможно, небольшое количество изготовленных образцов (по сравнению с другими типами советских танков). Кстати, автор книги впервые узнал о Т-10 только в 1987 году. Предлагаемая читателям работа — попытка рассказать об истории этой, без сомнения интересной боевой машине.

Т-10 создавался как тяжелый танк, масса которого ограничивалась 50 тоннами — это было сделано, прежде всего, для возможности его беспрепятственной перевозки железнодорожным транспортом в любую точку нашей необъятной страны. Конструирование этой машины велось на основе опыта Второй мировой войны, но в условиях, когда активно появлялись новые технологии и материалы. В результате, с появлением противотанкового управляемого оружия даже броня тяжелого танка не могла защитить от него. В результате, руководство Советского Союза в 1961 году приняло решение о прекращении всех работ по тяжелым танкам. Однако вероятнее всего отказ от работ по тяжелым танкам был связан с тем, что к тому времени уровень защищенности и огневой мощи средних танков вплотную приблизился к соответствующему уровню тяжелых. А по цене последние были значительно дороже.

Без сомнения, Т-10 являлся, если можно так сказать, «тяжелым танком предельных параметров» — в его конструкции практически максимально использована-

ли все новые технические достижения того времени — мощную 122-мм пушку, стабилизированную в двух плоскостях, дизельный двигатель с наддувом и эжекционной системой охлаждения, пучковые торсионы и гидроамортизаторы в подвеске и т.п. Причем в Т-10 удалось «впихнуть» максимум всех новшеств, серийное производство которых было в то время возможно отечественной промышленностью. По компоновке и толщинам брони «десятка», пожалуй, так же являлось максимально сбалансированной машиной. Однако появление новых средств борьбы с танками (ПТУР, более мощные подкалиберные и кумулятивные боеприпасы) сразу свело на «нет» бронезащиту Т-10. А ее усиление простым повышением толщины было невозможно. Тем не менее, по своим боевым характеристикам танки Т-10 значительно превосходили своих «одноклассников» — тяжелые машины США и Англии того времени.

Танки Т-10 не поставлялись на экспорт, и не участвовали в боевых действиях. Единственная операция, где они участвовали — это ввод советских войск в Чехословакию в августе 1968 года. Однако сведений о том, сколько их участвовало и как они себя показали найти, пока не удалось.

Автор выражает благодарность за помощь материалами и документами Игорю Желтову и Александру Кашавцеву.

Отдельная благодарность Евгению Ментюкову, Виктору Колоскову, Евгению Уразаеву и Сергею Сотникову за фотографии и информацию о службе на танках Т-10.

Если у вас есть какие-то замечания или дополнения, автор с благодарностью примет их по адресу: 1945maks@mail.ru

# НОВЫЙ ТЯЖЕЛЫЙ ТАНК

Еще весной 1945 года Ленинградский Кировский завод совместно с филиалом опытного завода № 100 приступили к проектированию нового тяжелого танка. Предполагалось, что машина обобщит в себя весь опыт войны и новые технические решения, еще не применявшиеся в танкостроении. В результате длительных опытно-конструкторских работ, в 1946–1948 годах было изготовлено шесть опытных образцов танка ИС-7 (заводское обозначение «объект 260»). Особо внушительно выглядели машины, собранные в 1947–1948 годах: при массе в 68 т они имели броню корпуса и башни толщиной 150–210 мм, вооружались 130-мм пушкой с начальной скоростью бронебойного снаряда 900 м/с, двумя 14,5-мм и шестью 7,62-мм пулеметами. Несмотря на высокую массу, танки получились весьма притккими: дизель мощностью 1050 л.с. обеспечивал ИС-7 скорость до 60 км/ч. В конструкции машины использовались технические решения, ранее не встречавшиеся в танкостро-

ении: пучковые торсионы, гусеница с резинометаллическим шарниром, механизм заряжания пушки, эжекционная система охлаждения двигателя, мягкие топливные баки, прицел со стабилизированным полем зрения, новая система управления огнем и многое другое.

Опытные образцы прошли широкомаштабные испытания, показавшие их высокие боевые и технические характеристики (например, бронирование ИС-7 обеспечивало защиту от огня немецких 88 и 128-мм противотанковых орудий). Однако, как это обычно бывает с новыми опытными образцами, в конструкции машин обнаружилось большое количество недостатков и недоработок. Кировский завод приступил к их устранению, причем параллельно велась подготовка к изготовлению установочной партии ИС-7 — предполагалось принять машину на вооружение.

Однако в начале 1949 года, после обсуждения перспектив ИС-7 в правительстве СССР

**Опытный образец танка «объект 730», вид сверху. Сентябрь 1949 года (РГАЭ).**





с участием представителей Министерств Вооруженных Сил и транспортного машиностроения (в состав последнего входил Ленинградский Кировский завод, разработавший ИС-7). В результате обсуждения приняли решение – от принятия на вооружение ИС-7 отказаться.

В первую очередь, вызывала вопросы чрезмерная масса танка – 68 т (по заданию – 65 т). И хотя представители промышленности обещали облегчить машину до заданного веса, все равно это не решало всех проблем. Так, сразу же возникали трудности с перевозкой танков – масса ИС-7 превышала и грузоподъемность стандартной железнодорожной четырехосной платформы, и грузоподъемность большинства существовавших тогда мостов, за исключением наиболее крупных. Кроме того, в армии не было тягачей, которые смогли бы эвакуировать поврежденные ИС-7 с поля боя.

Еще одним «камнем преткновения» стала организация серийного выпуска ИС-7 – для этого требовалось перестроить производство ряда предприятий (например, Ленинградского Кировского и Ижорского заводов),

обеспечив оборудованием, позволявшим изготавливать узлы и агрегаты нового танка. Кроме того, неизбежно возникли бы трудности с серийным выпуском таких комплектующих ИС-7, как прицел со стабилизированным полем зрения, инфракрасных приборов ночного видения, дизельных двигателей и ряда других. Все это требовало значительных затрат и финансовых вложений.

В результате, 18 февраля 1949 года И. Сталин подписал постановление Совета Министров СССР № 701-270 (Сталин занимал пост Председателя Совмина СССР. – Прим. автора), в котором говорилось следующее:

«...Обязать Министерство транспортного машиностроения:

а). Прекратить дальнейшую работу по проектированию и производству танков ИС-7 и всю проектно-техническую документацию, чертежи и изготовленную оснастку танка ИС-7 заложить в мобилизационный резерв;

б). Приступить к разработке нового тяжелого танка, согласно прилагаемой тактико-технической характеристике, весом не более 50 тонн, положив в основу проектирования этого танка агрегаты, узлы, вооружение и га-

**Опытный образец танка «объект 730», вид спереди. Сентябрь 1949 года, Хорошо виден ствол 12,7-мм спаренного пулемета ДШК (РГАЭ).**



бариты танка ИС-4, а систему бронезащиты и построения корпуса – с танка ИС-3;

в). Руководство разработкой тяжелого танка возложить на директора Челябинского Кировского завода т. Зальцмана и главного конструктора Ленинградского Кировского завода т. Котина;

г). Предъявить Министерству вооруженных сил три экземпляра нового тяжелого танка в августе месяце 1949 г. на государственные испытания и десять танков в сентябре 1949 г. на войсковые испытания».

Этим же постановлением к разработке нового танка привлекались предприятия других министерств: судостроительной промышленности (разработка корпуса и башни), автомобильной и тракторной промышленности, машиностроения и приборостроения, средств связи (поставка агрегатов, приборов и т.п.) и Вооруженных Сил (обеспечение испытаний нового танка).

К постановлению прилагалась тактико-техническая характеристика, на которую требовалось ориентироваться при проектировании нового танка: масса – 50 т, экипаж – 4 человека, вооружение – 122-мм пушка Д-25Т и два 12,7-мм пулемета ДШК, бронирование – по снарядостойкости не ниже,

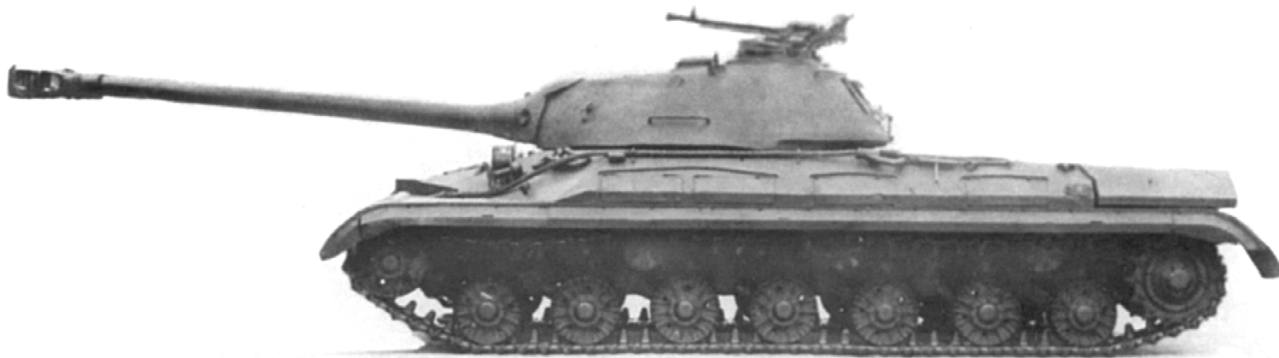
чем у танка ИС-3, двигатель – дизель, мощностью 650 л.с., трансмиссия – механическая, планетарная коробка перемены передач и планетарный бортовой редуктор, средства связи – радиостанция 10РТ и внутреннее переговорное устройство ТПУ-47. Кстати, интересный факт – конструкторы, участвовавшие в проектировании нового танка, говорили, что предложение о снижении массы тяжелого танка до 50 т исходило лично от И. Сталина. Так это или нет сказать трудно, во всяком случае, автору не попадалось документов, которые смогли бы подтвердить или опровергнуть эту информацию.

Почему разработка нового танка поручалась Челябинскому, а не Ленинградскому Кировскому заводу (последний имел опыт работ по ИС-7) сказать трудно. Вероятнее всего, правительство ориентировалось на то, что в Челябинске существовала мощная производственная база, на которой можно было без особых проблем организовать выпуск нового тяжелого танка. В Ленинграде с этим дело обстояло хуже – предприятие еще не было до конца восстановлено после войны.

Однако для проектирования машины привлекли большую группу «ленинградцев» –

**Общий вид  
опытного танка  
«объект 730»,  
сентябрь 1949 года.  
Хорошо видна  
установка  
фары и сигнала  
на наклонном листе  
корпуса, а также  
укладка буксирных  
тросов (РГАЭ).**





**Тяжелый танк Т-10, вид слева. Хорошо виден наружный топливный бак на корме корпуса (ИЖ).**

для этого в Челябинск откомандировали 41 человека из состава ВНИИ-100\*. В Челябинске эту группу «усилили» инженерами СКБ-2 ЧКЗ. Руководство проектированием нового танка поручили Ж.Я. Котину, который одновременно занимал должность главного конструктора ЛКЗ и директора ВНИИ-100.

Проектирование нового танка, получившего обозначение ИС-5 (заводской индекс «объект 730») шло ударными темпами. Это было возможно благодаря использованию наработок по танкам ИС-3, ИС-4 и ИС-7. К началу апреля 1949 года конструкторы сумели подготовить эскизный проект ИС-5.

Новая машина представляла собой некий гибрид — она имела семикатковую ходовую часть как ИС-4, но формой корпуса и башни напоминала ИС-3. Кроме того, в конструкции танка предполагалось использовать некоторые элементы, отработанные на ИС-7 — пучковые торсионы, механизм заряжания пушки, эжекционную систему охлаждения двигателя. Для ИС-5 разработали два варианта планетарной трансмиссии — один по типу ИС-4, второй как на ИС-7.

Следует сказать, что конструкция башни и корпуса нового танка не являлась прямым копированием таковых с ИС-3. Они были переработаны с учетом испытаний ИС-3 и ИС-7: конструкторы усилили крепление и поворотный механизмы.

20 апреля 1949 года эскизно-технический проект нового танка, получившего заводской

индекс «объект 730», рассматривался в Министерстве транспортного машиностроения, 23 апреля — в научно-техническом комитете ГБТУ ВС, а 25–27 апреля — на совещании у министра Вооруженных Сил СССР Маршала Советского Союза А.М. Василевского.

Кстати сказать, еще в ходе проектирования часть деталей для нового тяжелого танка смонтировали на двух танках ИС-4, массу которых «привели» к расчетной массе «объекта 730» — 50 тонн (с них сняли башни). Испытания первой машины прошли с 29 апреля по 11 июня (пробег 2006 км), а второй — с 6 мая по 5 июля 1949 года (пробег 2042 км). При этом средняя скорость чистого движения за весь период испытаний составила 21,5 км/ч, а средняя скорость движения по сухому проселку — 23,8 км/ч.

15 мая 1949 года проект нового танка и его деревянная модель в натуральную величину представили совместной комиссии из представителей министерств транспортного машиностроения и Вооруженных Сил СССР. Разработка в целом получила одобрение, хотя военные высказали ряд замечаний. Конструкторы Челябинского Кировского завода в короткие сроки устранили замечания, и подготовили рабочие чертежи «объекта 730». Уже 18 мая 1949 года чертежи на башню и бронекорпус нового танка передали на завод № 200 в Челябинске (он занимался выпуском бронедеталей для танков), а несколькими днями позже — и на Ижорский завод в Ленинграде. Основная масса рабочих чертежей нового танка поступила в производство до конца июня.

Следует сказать, что параллельно с изготовлением деталей нового танка в Челябинске, в Ленинграде велись исследования по изучению работоспособности отдельных узлов и агрегатов танка ИС-5. В первую очередь, этим занимался коллектив НИИ-100, заместитель директора которого П.К. Ворошилов 15 июля 1949 года сообщал замести-

\* Всесоюзный научно-исследовательский институт, созданный 19 марта 1949 года на территории Ленинградского Кировского завода на базе филиала опытного завода № 100 и кадров танкового конструкторского бюро ЛКЗ. Институт должен был заниматься научно-исследовательскими задачами по танкостроению, обобщением тенденций развития танков и анализа опыта отечественного и зарубежного танкостроения.



**Общий вид  
опытного танка  
«объект 730», вид  
спереди справа.  
Хорошо видна  
зенитная установка  
12,7-мм пулемета  
ДШК на башне  
(РГАЭ).**

телю министра транспортного машиностроения И.А. Лебедеву:

«В соответствии с Постановлением Совета Министров СССР № 701–270 сс от 18 февраля 1949 года, и приказа Министра № 69с от 19 февраля 1949 года, в настоящее время ведутся работы по конструированию, изготовлению и испытанию нового тяжелого танка. Основные работы производит Челябинский Кировский завод, куда командирована значительная группа работников ВНИИ-100. Параллельно с этим отработка ряда агрегатов, исследовательские работы, стендовые и ходовые испытания отдельных узлов проводятся в Ленинграде во ВНИИ-100. Для осуществления этих заданий по испытаниям и исследованиям Челябинский Кировский завод направил во ВНИИ-100 узлы и агрегаты нового танка (моторы, коробки перемены передач, бортрудукторы, узлы системы охлаждения). Все эти агрегаты подверглись в лабораториях института всесторонним исследованиям и испытаниям, результаты которых сообщаются в Челябинск в виде технических отчетов или технических заключений».

Изготовление опытных образцов нового танка контролировалось руководством Министерства транспортного машиностроения, куда с завода регулярно направлялись сводки о ходе работ. Например, 13 июля 1949 года исполняющий обязанности директора Челябинского Кировского завода Шевелев докладывал заместителю министра трансмаша Степанову:

«Во исполнение указания Заместителя Председателя Совета Министров СССР тов.

Малышева за № 1004с от 9 июля с.г., докладываю о состоянии работ по новому тяжелому танку (730).

Вся чертежно-техническая документация нового танка разработана и выдана для изготовления опытных образцов. В конструкции танка учтено замечание НТК ГБТУ ВС по докладу макетной комиссии и по дополнительным требованиям, предусматривающих установку командирской башенки. Компонка танка проверялась на изготовленном деревянном макете в натуральную величину. Узлы нового танка, общие с танком ИС-4, проверяются заводом на двух машинах ИС-4, приведенных по весу к новому танку. Первый танк прошел 2006 км, второй – 2042 км.

Завод подготовил еще две машины, приведенные по весу к новому танку для повторной проверки узлов и деталей, идущих на новый танк, и мотора В-12–5 со стальными поршневыми кольцами и другими конструктивными улучшениями. Готовятся опытные образцы системы охлаждения двигателя для испытания ее на стендах ВНИИ-100 в Ленинграде. К 14 июля с.г. будут полностью изготовлены заготовки для первых 5 машин.

Заводу № 200 выданы все детали по наименьшей комплектности (по блокподвескам) на 2 машины, за исключением крыльев, и в размере от 5 до 25 машин по остальным деталям.

При условии получения от завода № 200 корпуса, башни и бронедеталей к 15 июля с.г., завод обещает обеспечить сборку первой машины «объекта 730» для заводских испытаний к 25 июля. Состояние дел на заводе



обеспечивает сдачу трех танков в августе месяце. Завод № 200 обещает подать для этих танков два корпуса в июле и один корпус до 5 августа».

Однако прогноз не сбывся — завод № 200 отгрузил на ЧКЗ один корпус с башней для ИС-5 лишь 30 июля, а второй — 9 августа 1949 года. Кроме того, затянулось изготовление и испытание двигателей В-12-5, радиаторов, В результате, сборку опытных образцов не смогли провести, и первую машину удалось собрать лишь 14 сентября, а вторую сдали через несколько дней.

Следует сказать, что на танках ИС-5 была смонтирована шестискоростная коробка перемены передач, разработанная Челябинским Кировским заводом и вентиляторная система охлаждения (по типу ИС-4).

13 октября 1949 года директор Челябинского Кировского завода Скачков и главный конструктор Ж. Котин направили в Министерство транспортного машиностроения сводку № 1 о ходе испытаний первого образца «объекта 730». В документе говорилось:

«1. Испытание машины начато 22.09.49 г. за это время она прошла 1012 км, из них:

- а). проселочная дорога — 501 км;
- б). пересеченная местность — 511 км.

2. Двигатель проработал 67 ч 36 мин.

3. В процессе испытаний получены следующие средние скорости чистого движения:

- а). проселочная дорога 29–27 км/ч;
- б). мокрый луг 17,7–16,5 км/ч;
- в). болотистый луг (движение осуществлялось преимущественно погружением клиренса), пройдено 314 км 12–14 км/ч.

На отдельных участках сухого пути получали скорость 31–27 км/ч.

4. Основные дефекты:

а). Разрыв и разрушение по швам и целому телу алюминиевых топливных баков после 441 км. Внутренние баки заменены на стальные.

б). Выход из строя обоих бортовых редукторов по причине закручивания и изгиба ведущих валов.

5. В настоящее время машина находится на втором техническом осмотре».

В целом первые испытания, проведенные в сентябре-начале октября 1949 года опытных образцов «объекта 730» показали, что машины имеют множество недостатков, основным из которых являлась ненадежная работа коробки передач. В результате, требуемого по заданию гарантийного километража в 2000 км, достичь не удалось.

Срыв выполнения задания по изготовлению опытных образцов нового тяжелого танка (напомним, что в августе 1949 года три машины должны были пройти государственные, а в сентябре десять танков — войсковые испытания) вызвал неудовольство в правительстве СССР. В первую очередь досталось бывшему директору Челябинского Кировского завода И.М. Зальцману, не обеспечившему изготовление в срок узлов и деталей «объекта 730». Также попало директору завода № 200 В.С. Ниценко (за литейный брак — из 13 башен ИС-5 10 оказались некондиционными), и заместителю министра транспортного машиностроения М.Н. Попову, не обеспечившему должный контроль за работами по ИС-5.

**Общий вид танка Т-10. Хорошо видна зенитная установка 12,7-мм пулемета ДШК, на правом борту уложено бревно для самовытаскивания (РГАЭ).**





**Танк Т-10, вид сзади сверху. Хорошо видны наружные топливные баки, укладка дымовых шашек БДШ-5 и крепление ствола орудия по-походному в положении «пушка назад» (РГАЭ).**

Учитывая результаты первых испытаний, главный конструктор Ж.Я. Котин предложил использовать на «объекте 730» восьми-скоростную коробку передач и эжекционную систему охлаждения, уже успешно опробованные на опытных образцах ИС-7. В этом вопросе Котина поддержал министр транспортного машиностроения И.И. Носенко. Дело в том, что еще к 17 сентября 1949 года Ленинградский Кировский завод изготовил три восьми-скоростных планетарных коробки перемены передач и столько же бортовых фрикционов для нового тяжелого танка. Два комплекта отправили в Челябинск, а один — на стендовые испытания во ВНИИ-100.

12 октября 1949 года соответствующее предложение было направлено в Совет Министров СССР за подписью И.И. Носенко:

«Считаю необходимым с точки зрения выполнения сроков, средств и сил — получать узлы с Ленинградского Кировского завода, освоившего их производство. В настоящий период скопления на Челябинском Кировском заводе более 10 опытных машин (С-64, артиллерийский тягач, тракторные отливки, «объект 730», плавающий танк и бронетранспортер, газогенераторный трактор, «объект 701», «объект 703», АДФС, БЛ-119 и др.) — нет никакой возможности осваивать еще но-

вые планетарные трансмиссии. Поэтому просим в проекте решения Правительства и приказа Министра предусмотреть получение 8-скоростной планетарной трансмиссии, бортредукторов и других узлов, связанных с ними (кулисы переключения и др.) с Ленинградского Кировского завода».

15 октября 1949 года И. Сталин подписал постановление Совета Министров СССР № 4753—1833, в котором наряду с наказанием виноватых устанавливались новые сроки изготовления и испытания опытных образцов «объекта 730». В документе говорилось следующее:

«1. За невыполнение Постановления Совета Министров СССР от 18 февраля 1949 г. № 701—270 о предъявлении на государственные и войсковые испытания тяжелых танков объявить выговор заместителю министра транспортного машиностроения т. Попову и директору завода № 200 т. Ниценко.

2. Для обеспечения установленного Правительством гарантийного срока службы тяжелого танка 2000 км принять предложение Министерства транспортного машиностроения (т. Носенко) и главного конструктора т. Котина об установке в танке новой планетарной 8-скоростной коробки передач с новым бортовым редуктором взамен 6-скорост-

ной коробки передач, а также установить в танке эжекционную систему охлаждения взамен вентиляторной.

Одновременно поручить Министерству транспортного машиностроения продолжить отработку 6-скоростной коробки передач.

3. Обязать Министерство транспортного машиностроения (т. Носенко), директора ЧКЗ т. Скачкова и главного конструктора т. Котина:

– к 25 ноября 1949 г. изготовить два танка и к 1 января 1950 г. провести их заводские испытания;

– к 7 апреля 1950 г. с учетом результатов заводских испытаний изготовить 3 танка и предъявить их на государственные испытания;

– к 1 июня 1950 г. с учетом результатов государственных испытаний изготовить 10 танков и предъявить их на войсковые испытания;

4. Обязать Министерство Вооруженных Сил СССР (т. Василевского) и Министерство транспортного машиностроения (т. Носенко) провести следующие испытания танков:

– не позднее 15 мая 1950 г. государственные испытания 3 танков на 2000 км;

– не позднее 15 июля 1950 г. войсковые испытания 10 танков по программе, утвержденной Министерством Вооруженных Сил СССР.

Министру Вооруженных Сил СССР т. Василевскому и Министру транспортного машиностроения т. Носенко в 10-дневный срок по окончании испытаний представить в Совет Министров СССР доклад и предложения по итогам проведения испытаний танков.

5. Обязать Министерство транспортного машиностроения совместно с Министерством Вооруженных Сил СССР на двух танках, предназначенных для заводских испытаний, провести в декабре 1949 г. испытания дизелей в условиях низких температур воздуха.

6. Обязать Министерство Вооруженных Сил СССР и Министерство транспортного машиностроения провести до 7 января 1950 г. испытания обстрелом бронекорпуса и башни танка по программе, утвержденной Министром Вооруженных Сил СССР т. Василевским и Министром транспортного машиностроения т. Носенко. Министерству транспортного машиностроения предъявить до 10

**Тяжелый танк Т-10  
во время испытаний  
на полигоне.  
1954 год (ИЖ).**



декабря 1949 г. бронекорпус с башней на испытание.

7. Обязать Министра транспортного машиностроения т. Носенко и директора ЧКЗ т. Скачкова навести должный порядок в цехах танкового производства, доукомплектовать эти цеха необходимым оборудованием, рабочей силой и доложить о принятых мерах Совету Министров СССР к 7 декабря 1949 г.»

Два образца «объекта 730» (танки № 909А311 и 909А312) были изготовлены в срок, и 16 ноября 1949 года поступили на заводские испытания. В ходе последних основные недостатки были выявлены в конструкции ходовой части: разрушение гидравлических амортизаторов и ободов опорных катков, поломка труб балансиров и т.п.

Так, машина № 312 6 декабря 1949 года находилась в пробеге по кольцевой трассе сдаточного маршрута Кировского завода со снежным покрытием 150–200 мм. Движение машины производилось с буксировкой волокушей (корпус танка КВ), пройдено 155 км, из них с волокушей 128 км. Средняя скорость чистого движения с волокушей со-

ставила 20 км/ч. К 11 декабря пробег этого «объекта 730» с волокушей составил 523 км, при этом отмечалось следующее:

«Испытание машины № 311 с буксировкой волокушей корпуса танка КВ сопровождалось динамическими рывками, что привело к двукратным обрывам рым корпуса КВ и разрыву танкового буксирного троса.

В пробеге 9 декабря на 410 км движения с волокушей произошел обрыв правой тормозной ленты мультипликатора, что может быть объяснено повышенными динамическими нагрузками от волокуши».

К 22 декабря 1949 года общий пробег танка «объект 730» № 311 составил 2196 км. При этом не обошлось без поломок. Так, ранним утром 21 декабря (было еще темно) на 158 километре движения по «заснеженному мерзлomu болотистому грунту с большим количеством танковых следов глубиной 250–300 мм» на 7 и 8 передачах произошла поломка передних балансиров подвески. Несмотря на это, танк сумел своим ходом вернуться на завод, и после замены балансиров вновь вышел в пробег.

**Тяжелый танк Т-10 на полигоне. 1954 год. Хорошо видна защитная планка на лобовой части корпуса, предохраняющая механика-водителя от воды и грязи во время преодоления препятствий (ИЖ).**



Параллельно с испытаниями самого танка завод вел испытания установленных на них двигателей в зимних условиях. Об этом главный инженер Челябинского Кировского завода Демьянович сообщал в Министерство транспортного машиностроения:

«Докладываю о ходе испытаний двигателей В-12-5 в зимних условиях на 12 января 1950 года. Ходовые испытания проходили два двигателя В-12-5.

1. Двигатель № 908а57 на танке ИС-5 № 909А311 с эжекционной системой охлаждения. На 12 января двигатель проработал под нагрузкой 146 ч 12 мин, машина прошла 3008 км и поставлена на технический осмотр. Мотор находится в работоспособном состоянии.

2. Двигатель В-12-5 № 909а415 проходит ходовые испытания в танке ИС-5 № 909А312 с эжекционной системой охлаждения. На 15 декабря 1949 года двигатель отработал под нагрузкой 83 ч, машина прошла 2206 км. В настоящее время машина стоит на техническом осмотре для замены ряда узлов танка».

Интересно, что в документе опытные образцы именуются ИС-5, а не «объект 730», хотя и составлялся этот доклад главным инженером завод. В целом же новые машины вели себя неплохо, да и все работы велись в указанные правительством сроки – видимо устроенный «разнос» сыграл свою роль. Заводские испытания показали достаточно высокую надежность работы трансмиссии, топливных баков, вооружения. Несколько хуже дело было с деталями ходовой части.

Контроль за испытаниями нового тяжелого танка осуществлялся довольно плотный. Регулярно в Совет Министров СССР направляли различные сводки и доклады о ходе проводимых работ. Например, 24 января 1950 года в совмин поступила «Справка о ходе работ на Челябинском Кировском заводе по новому тяжелому танку». Этот документ был подписан главным конструктором минтрансмаша И.С. Бером:

«Постановлением Совета Министров СССР № 4753-1833сс Министерство транспортного машиностроения и Кировский завод в Челябинске обязывались:

**Тяжелый танк Т-10 во время гарантийного пробега. 1955 год (ИЖ).**

