

# КОНСТРУКТОР МИХАИЛ ИЛЬИЧ КОШКИН

*Томкевич Р.А., студент группы СМ13-41Б  
Московский государственный технический университет им. Н.Э. Баумана*

*Научный руководитель: Бочарников И. В., доктор политических наук,  
профессор кафедры «Информационная аналитика и политические технологии»*

**Аннотация:** В статье рассматриваются основные этапы жизни и деятельности советского конструктора М.И. Кошкина – создателя танка Т-34. Анализируется его путь от крестьянского сына до главного конструктора танкового КБ, а также роль государственной поддержки в формировании инженерных кадров в СССР.

**Ключевые слова:** М.И. Кошкин, танк Т-34, танкостроение, Великая Отечественная война, дизельный двигатель, парттысячники, Харьковский паровозостроительный завод.

## НАЧАЛО ПУТИ МИХАИЛА ИЛЬИЧА КОШКИНА

Михаил Ильич Кошкин родился 3 декабря 1898 года в деревне Брынчаги Ярославской губернии в многодетной крестьянской семье [1]. Жили бедно, а после смерти отца в 1905 году семья и вовсе оказалась в непростом положении. Чтобы помочь матери, Михаил уже в 10 лет, окончив три класса церковно-приходской школы, уехал на заработки в Москву [1].

В Москве он устроился на кондитерскую фабрику, где проработал восемь лет, пройдя путь от ученика пекаря до рабочего по обслуживанию карамельных автоматов. Судьбу Кошкина изменила Первая мировая война. В 1917 году он был призван в армию, воевал на Западном фронте, где получил ранение. После демобилизации, в апреле 1918 года, Кошкин добровольно вступает в Красную Армию и участвует в боях Гражданской войны под Царицыном и Архангельском. Именно там он впервые знакомится с военной техникой – бронепоездами и трофейными английскими танками [1] [6].

В 1919 году Кошкин вступает в партию большевиков, а после окончания войны его направляют на учебу в Коммунистический университет имени Свердлова в Москве. Окончив его в 1924 году, он получает назначение в Вятку (ныне Киров), где делает успешную партийную и хозяйственную карьеру, дослужившись до заведующего агитационно-пропагандистским отделом губкома. Казалось бы, его ждет прекрасная партийная карьера, но Кошкин отправил письмо Сергею Кирову с просьбой оказать содействие в получении технического образования. Именно этот шаг стал ключевым в становлении личности Кошкина как инженера [6] [7].

## **СТАНОВЛЕНИЕ КОШКИНА КАК ИНЖЕНЕРА**

В конце 1920-х годов советское правительство взяло курс на индустриализацию и укрепление обороноспособности страны. остро встал вопрос о создании собственных инженерно-технических кадров. Тогда появилось решение направлять в технические вузы проверенных коммунистов, прошедших школу партийной работы – так называемых «парттысячников». Кошкин воспользовался этим шансом: засел за учебники, самостоятельно освоил школьный курс математики и физики и в 1929 году поступил в Ленинградский политехнический институт [1] [6].

Решающую роль в его становлении именно как танкостроителя сыграли люди, под руководством которых он работал. Во время учебы Кошкин проходил практику в Опытном конструкторском бюро Ленинградского завода № 185, которым руководил известный конструктор С.А. Гинзбург. Темой его дипломного проекта стала «Коробка передач среднего танка» – разработка оказалась настолько удачной, что ее решили установить на опытный танк Т-29 [1].

После института, с 1934 года, Кошкин два с половиной года работал в КБ Кировского завода под началом Гинзбурга, пройдя путь от рядового конструктора до заместителя начальника КБ. Он участвовал в создании танков Т-29 и Т-46-1. За успехи в конструировании в 1936 году он был награжден орденом «Красная Звезда». Именно в этот момент сформировалась его идея: создавать технику, которую можно быстро и дешево производить в массовых масштабах, не жертвуя боевыми качествами [6].

В декабре 1936 года нарком тяжелой промышленности Г.К. Орджоникидзе, обеспокоенный проблемами на Харьковском паровозостроительном заводе, лично нашел Кошкина и после собеседования принял решение направить его в Харьков руководителем танкового КБ [1] [5]. Знакомство с Сергеем Кировым и Григорием Орджоникидзе, которые курировали оборонную промышленность, сыграло важную роль в карьере Кошкина. Именно поддержка таких влиятельных фигур позволила ему впоследствии отстаивать свои смелые инженерные решения перед военным руководством.

## **ГЛАВНЫЕ РАЗРАБОТКИ**

Прибыв на Харьковский завод в конце 1936 года, Кошкин сразу взялся за работу по модернизации легких быстроходных танков серии БТ. Первым делом он форсировал создание надежного дизельного двигателя. У дизеля было много противников, так как такие танки уступали бензиновым в скорости, но Кошкин настоял на своем, указывая на безопасность и экономичность. Вскоре появился танк БТ-7М – первый в мире серийный танк с дизельным мотором [7].

В 1937 году КБ получило задание на разработку нового колесно-гусеничного танка А-20. Но Кошкин, рискуя карьерой, параллельно инициировал разработку более защищенного чисто гусеничного варианта – А-32. В этом споре он опирался на идеи Николая Цыганова, который предложил располагать броневые листы под наклоном, чтобы повысить снарядостойкость. Кошкин собрал группу единомышленников и добился разрешения изготовить и испытать оба варианта [8].

В сентябре 1939 года сравнительные испытания показали, что гусеничный А-32 ни в чем не уступает колесно-гусеничному А-20, а по проходимости и надежности превосходит его. 19 декабря 1939 года танк, получивший индекс Т-34, был принят на вооружение [1] [8] [9]. Это был уникальный случай: машина сочетала в себе наклонное расположение брони, мощный дизель В-2 и широкие гусеницы.

В марте 1940 года, чтобы подтвердить надежность танков и продемонстрировать их руководству страны, Кошкин лично возглавил легендарный пробег двух Т-34 из Харькова в Москву. Танки шли вне дорог, по бездорожью, скрывая маршрут. 17 марта машины показали в Кремле – они получили высокую оценку. Но на обратном пути простуженный Кошкин тяжело заболел. Ценой своей жизни он доказал жизнеспособность своего детища. Михаил Ильич Кошкин скончался 26 сентября 1940 года [1] [6] [8].

## **НАСЛЕДИЕ И РЕЗУЛЬТАТЫ ТРУДОВ КОШКИНА**

Великая Отечественная война стала главным испытанием и главным триумфом творения Кошкина. Т-34 оказался именно тем танком, который был нужен армии в экстремальных условиях. Он сочетал в себе мощь, подвижность и надежность. Немецкие генералы и танкисты в своих мемуарах признавали: появление Т-34 стало шоком для вермахта. Гейнц Гудериан писал, что превосходство материальной части наших танковых сил, имевшее место до сих пор, было отныне потеряно и перешло к противнику [4]. А Отто Кариус, известный немецкий танкист, называл Т-34 «превосходным танком», который внушал трепет немецким танкистам до конца войны. Существует легенда, что Гитлер объявил Кошкина своим личным врагом – посмертно [1].

Но Т-34 был велик не только своими боевыми качествами. Его главная заслуга перед обществом – в простоте и технологичности. Конструкция танка была специально разработана так, чтобы его могли собирать даже малообученные рабочие на эвакуированных заводах. Когда осенью 1941 года производство перенесли на Урал (Нижний Тагил, Челябинск), женщины и подростки встали к станкам. Танк можно было варить вручную, для него не требовалось сложнейшего оборудования. Благодаря этому уже в декабре 1941 года с конвейера Уральского танко-

вого завода сошли первые машины, а к концу войны только там выпустили более 25 тысяч танков Т-34 – больше, чем вся танковая промышленность гитлеровской Германии [1] [4].

Не менее важна была ремонтпригодность. Т-34 чинили в полевых условиях силами экипажа или ремонтных бригад. Квалифицированная бригада из 4–5 человек могла заменить двигатель в полевых условиях за 8–10 часов. Часто танки ремонтировали прямо в полевых условиях, снимая уцелевшие детали с подбитых машин и возвращая их в строй. Один из ветеранов-ремонтников вспоминал, что за три дня боев из 128 подбитых танков удалось вернуть в строй 94 – это было настоящее чудо, и совершили его простые солдаты и мастера [8].

Также нельзя забывать и про роль государства в этой истории. Именно программа «парттысячников», запущенная советской властью, дала Кошкину шанс стать инженером [1] [7]. Если бы не решение партии направить проверенных коммунистов на учебу, бывший пекарь и партработник никогда не стал бы конструктором танков. Государство создало условия, а Кошкин и его команда (Морозов, Кучеренко, тысячи рабочих и инженеров) эти условия реализовали с лихвой.

#### **Литература и источники:**

1. Авдеев Ю. Кошмар для Гудериана // Красная звезда. – 2004. – 20 января. – С. 4.
2. Бочарников И.В. Феномен патриотизма в мировой политической истории // Международные отношения. 2013. № 4. С. 513–518.
3. Бочарников И.В. Смысл Великой Победы // Безопасность Евразии. 2010. № 1 (39). С. 411–413.
4. Гудериан Г. Воспоминания солдата. – Смоленск: Русич, 1999.
5. Исторические портреты патриотов России / Абрамов А.В., Бочарников И.В., Дзамихов К.Ф., Емец В.С., Овсянникова О.А., Ружейников В.В. Том 1. Москва, 2016.
6. Кошкин Михаил Ильич // Большая Российская энциклопедия. Т. 15. – М., 2010. – С. 546.
7. Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции к 125-летию М.И. Кошкина. – Киров: Кировская областная типография, 2023.
8. Свирин М.Н. Броня крепка. История советского танка. 1919–1937. – М.: Яуза, Эксмо, 2007.
9. Электронный документально-исторический сборник музея «История танка Т-34». Вып. 1–11.