

## Дизелист Фирсов А.О. – его роль в создании танка Т-34

**Автор:** *Наливайко В.С., Национальный университет кораблестроения имени адмирала Макарова*

В газете «Вечерний Николаев» за 21 января 2014 года была опубликована статья николаевских историков Е.А. Горбунова и К.Е. Горбунова «Николаевский след в истории создания танка Т-34», которая меня заинтересовала как дизелиста. В ней речь шла о Фирсове А.О., стоявшего у истоков создания танка Т-34, а также принимавшего участие в зарождении дизелестроения в г. Николаеве.

Но обо всем по порядку Афанасий Осипович Фирсов родился в апреле 1883 г. в г.Бердянске в многодетной семье (с ним – одиннадцать братьев и три сестры) бердянского купца Осипа Фирсова. Отец имел несколько магазинов, владел восемью домами. Он хотел, чтобы Афанасий продолжил его дело. Но Афанасий, окончив железнодорожное училище, решил получить высшее техническое образование. Его поддержала и супруга Людмила Харитоновна. Продав ее свадебное приданое, они уехали за границу.

Фирсов А.О. окончил высшую техническую школу в Митвайде (Германия) и политехнический институт в Цюрихе (Швейцария), который и сегодня является одним из самых престижных технических вузов мира; среди его выпускников – 22 лауреата Нобелевской премии, в том числе В.Рентген и А.Эйнштейн. В институте получил специальность по двигателям внутреннего сгорания. Чтобы набраться практического опыта, пошел на завод «Братьев Зульцер» рядовым сборщиком. Вскоре его перевели на конструкторскую работу.

Когда началась первая мировая война (1914 г.) А. Фирсову предложили остаться в Швейцарии. Руководство завода гарантировало ему получение подданства и приличный заработок, но они с женой, двумя сыновьями и дочерью вернулись в Россию. Инженер-конструктор Фирсов был принят на Коломенский машиностроительный завод и стал работать над созданием дизелей для подводных лодок типа «Орлан», которые строились на заводе «Наваль» в г.Николаеве.

После революции в течение пяти лет Фирсов работал начальником губернского управления профессионального образования в г. Нижний Новгород, а потом – на заводе «Двигатель революции» в качестве главного механика. В начале лета 1927 г. коллектив завода торжественно проводил его на работу в Николаев на завод А.Марти.

24 июня 1927 г. А. Фирсов был принят на должность помощника главного инженера и заведующим дизельным производством. В феврале 1928 г. он назначается главным инженером по дизельному производству. В это время на заводе начали строиться танкеры типа «Красный

web-site: [conference.nuos.edu.ua](http://conference.nuos.edu.ua) | email: [conference@nuos.edu.ua](mailto:conference@nuos.edu.ua); tel (+380512) 709444; 709105|

Николаев», на которые в качестве главных двигателей устанавливались дизели типа 6ДР 48/70 мощностью 1400 л.с. Лицензия на производство этих дизелей были приобретены у швейцарской фирмы «Зульцер». Это были двухтактные 6-цилиндровые двигатели с контурной системой продувки и набором невозвратных автоматических клапанов на продувочных окнах.

Как никто лучше, имея опыт работы на заводе «Братьев Зульцер» за границей, А.О.Фирсов знал всю технологическую цепочку производства этих двигателей.

С ним на заводе Марти прибыли Куприянов А.С. и Лясковский П.В., которых Фирсов знал еще по работе в Швейцарии. Причем с момента поступления на завод было поставлено условие, что Фирсов будет главным инженером производства дизелей, Куприянов – его заместителем, Лясковский – начальником литейного цеха. В противном случае – ни один из них не согласится остаться на заводе.

Проработав успешно на заводе всего два года, Фирсов с коллегами попали под компанию чисток среди представителей «старорежимного сословия» на предприятиях и в организациях города, как работающих в свое время за границей. Им были предъявлены нелепые обвинения во вредительстве. Но основное было то, что ряд проходивших по делу лиц – выходцы из дворян, бывшие офицеры царской армии. Хотя все они были образованными и отвечали всем требованиям, необходимым для выполнения профессиональных обязанностей.

В ходе следствия Фирсов А.О. виновным себя не признал и в августе 1929 г. он уволился с завода по собственному желанию, так как был приглашен на завод «Русский дизель», где в это время начали строиться двигатели по лицензии фирмы «Зульцер», заключенной на десять лет в результате командировки В.А. Ваншейдта, на эту фирму в 1928 г. для изучения новых технологий постройки дизелей и подробного отчета о ней.

Шел 1930 г., начался процесс над членами Промпартии. Среди обвиняемых находился близкий знакомый Фирсова, да еще было свежо в памяти ОГПУ «Николаевское дело». Он был арестован и решением коллегии ОГПУ от 23 июня 1930 г. был приговорен к заключению в концлагерь на 5 лет.

В начале 30-х годов под руководством М.Н.Тухачевского разрабатывалась советская теория глубокой операции и боя, в которой основная роль отводилась танковым и механизированным войскам.

Образцы танков, созданных в начале 30-х годов, несли следы конструкторских и технологических поисков – особенно по броневой защите, вооружению и силовым установкам.

Активное участие в создании первых советских танков принимал многотысячный коллектив Харьковского паровозостроительного завода (ХПЗ), который приступил к выпуску первых легких колесно-гусеничных танков БТ-2. На заводе было создано специальное танковое конструкторское бюро (Т2К), начальником которого 6 декабря 1931 г. был назначен А.О. Фирсов.  
web-site: [conference.nuos.edu.ua](http://conference.nuos.edu.ua) | email: [conference@nuos.edu.ua](mailto:conference@nuos.edu.ua); tel (+380512) 709444; 709105]

Дело в том, что Н.М. Тоскин, военный инженер 2-го ранга – энергичный и эрудированный инженер, который возглавлял работы, связанные с танком БТ, отзывался в Москву. Он внес большой вклад в создание и отработку его конструкции, в формирование и становление танкового КБ.

Уход с завода Н.М. Тоскина и в связи с этим отсутствие на заводе начальника конструкторского бюро Т2К вынудил главного инженера завода И.Г. Бондаренко обратиться к председателю Совнаркома Украины В.Я. Чубарю за помощью в подборе подходящей кандидатуры. В это время в ОГПУ решался вопрос по делу А.О. Фирсова и его сослуживцев, который решился в их пользу и оставшийся срок изоляции был заменен условием «неполной свободы» и работой в одном из первых появившихся КБ тюремного типа НКВД, в которых работали заключенные ученые, инженеры, техники.

Здесь Фирсов стал заниматься проблемами танкостроения. По рекомендации В.Я. Чубаря Н.Г. Бондаренко ознакомился с делом Фирсова и вместе с Чубарем добился у председателя ВСНХ СССР Серго Орджоникидзе разрешения вмешаться в судьбу А.О. Фирсова, который считался по его мнению одним из опытейших конструкторов – дизелистов.

Заодно с Фирсовым была решена и судьба других николаевцев – К.И. Цереквицкого (бывшего технического директора завода Марти), В.Э. Клодта (бывшего начальника механического цеха этого же завода), А.С. Куприянова (заместителя главного инженера по дизелестроению), которые были осуждены коллегией ОГПУ 23 июня 1930 г. вместе с ним по «делу» на заводе Марти. Вскоре под охраной конвоиров они прибыли на завод в Харьков. Днем работали в цехах и отделах, а все остальное время находились под охраной (до снятия с них судимости). Кстати, один из николаевцев, а именно К.И. Цереквицкий, был главным технологом танкового КБ (Т2К).

Во второй половине 1932 г. конструкторы бюро Т2К под руководством А.О.Фирсова начали работу по модернизации танка БТ2. В этой работе они оценили талант своего руководителя. По воспоминаниям современников А.О. Фирсов – специалист старой закваски, еще до Октябрьской революции занимавший ответственные посты в промышленности, был инженером с энциклопедическими знаниями, умел четко организовать свой труд и труд подчиненных ему людей. Вскоре фирсовская аккуратность вошла в КБ в поговорку, и многие старались перенять эту черту – учились любое задание выполнять тщательно и точно.

А.О. Фирсов требовал от конструкторов повседневного учета проделанной работы. В конце каждого дня он появлялся в конструкторском зале и, обращаясь к конструкторам, говорил одни и те же слова «Внимание! Прошу взять синодики (так называл он записные книжки) и записать все, что сделано сегодня». Такой порядок учил не только анализировать, критически

оценивать свою работу, но и подстегивал, побуждал к тому, чтобы ни один день не был потерян: ведь для того, чтобы записать, надо сначала сделать. У Фирсова было чему поучиться.

Выпуск танков БТ-2 в значительной степени зависел от импорта двигателей «Либерти». Поэтому одним из важнейших стал вопрос об установке в танк БТ-2 отечественного авиационного карбюраторного двигателя М-5 конструкции А.А. Микулина. И он был успешно решен. В 1933 г., после широких испытаний, началось серийное производство модернизированных танков БТ-2М.

Под руководством А.О. Фирсова были созданы танки БТ-5 и БТ-7, а также модернизированного танка БТ-7М с двигателем В-2, который был первым в мире танком с дизельным двигателем. Харьковский завод дал Красной Армии за 1936-1940 г.г. 790 танков БТ-7М.

В 1935 году ХПЗ за создание танков БТ-5 был награжден орденом Ленина, а А.О.Фирсов – одной из высших в то время наград – Почетной Грамотой ЦИК СССР.

А.О. Фирсов также заложил основы для создания танка Т-34 - его первичный технический облик, основные боевые характеристики. Уже в конце 1935 года на столе главного конструктора лежали проработанные эскизы принципиально нового танка: противоснарядная броня с большими углами наклона (эквивалентная толщина лобовой брони 90 мм за счет наклона на угол 60° листов толщиной 45 мм), длинноствольная пушка, дизельный двигатель В-2, масса до 30 тонн, отказ от колесно-гусеничного движения в пользу чисто гусеничного. Хотя пальму первенства в создании танка Т-34 приписывают М.И. Кошкину, который был назначен 28 декабря 1936 г. приказом наркома тяжелой промышленности Г.О. Орджоникидзе начальником танкового конструкторского бюро. Кстати, в 1935 г. на Харьковском танкоремонтном заводе №48 по инициативе изобретателя-самородка Н.Ф. Цыганова были изготовлены три опытных образца танка БТ-ИС, отличавшихся от базового корпусом с наклонными броневыми листами.

Большая дружба связывала О.А.Фирсова с руководителем дизельного отдела завода К.Ф. Челпаном, который занимался созданием танкового двигателя В-2. Челпан не раз свидетельствовал, что для создания нового дизельного мотора для танка Т-34 много сделал А.О.Фирсов.

В 1936 году Фирсов был обвинен во вредительстве из-за неполадок в коробках передач танков БТ-7, его отстранили от руководства КБ. В короткое время было рассмотрено несколько решений новой коробки передач, из которых в производство ушла конструкция, разработанная А.А. Морозовым под руководством А.О. Фирсова. Смещенный с должности руководителя КБ, Фирсов продолжал работать конструктором в бюро. Он разрабатывал установку на танк огнемета, дымовых шашек и другого оборудования, лично встречал и вводил в курс дела нового руководителя КБ М.И. Кошкина, который в январе 1937 года впервые появился в конструкторском бюро. Как вспоминали ветераны пришел как-то незаметно, без сопровождающих, одет

web-site: [conference.nuos.edu.ua](http://conference.nuos.edu.ua) | email: [conference@nuos.edu.ua](mailto:conference@nuos.edu.ua); tel (+380512) 709444; 709105|

был просто. Во второй половине дня в сопровождении А.О.Фирсова сделал обход – ознакомился с конструкторами и осматривал помещения.

Но шел 1937 год и «николаевское дело» сыграло роковую роль в судьбе А.О.Фирсова, который 15 марта этого года был арестован. В группе «вредителей» из числа руководителей завода оказались директор ХПЗ И.П. Бондаренко и начальник дизельного отдела К.Ф. Челпан, которые еще недавно были награждены орденами Ленина. 10 декабря 1937 года А.О. Фирсова расстреляли. 15 сентября 1966 года он был реабилитирован «за отсутствием состава преступлений». Вместе с ним были реабилитированы и другие участники, которые проходили по «николаевскому делу» - К.И. Цереквицкий, А.С. Куприянов, П.В. Лясковский и др.

Такова была нелегкая судьба этого неординарного человека, инженера-дизелиста от Бога, который за свою сравнительно короткую жизнь успел поработать на одной из ведущих дизелестроительных фирм «Зульцер», а также практически на всех отечественных заводах, которые занимались выпуском дизелей – Коломенском машиностроительном заводе, николаевском судостроительном заводе имени Андре Марти, ленинградском заводе «Русский дизель», нижегорском заводе «Двигатель революции», а также внес существенный вклад в дело строительства танков на Харьковском паровозостроительном заводе имени Коминтерна заложил основы в создание знаменитого танка Т-34.

Достойным продолжателем дела О.Ф. Фирсова был его младший сын, Олег, который стал также инженером-дизелистом, главным конструктором судостроительного завода в Ленинграде, лауреатом Государственной премии СССР, а также его правнук О.В. Фирсов, который был уже в наше время главным инженером Черноморского судостроительного завода.

#### Литература

1. Горбуров Е.О. Николаевский след в создании танка Т-34 / [Горбуров Е.О., Горбуров К.Е.] – газета «Вечерний Николаев» 21.01.2014г., стр.3.
2. Рожденный в краю корабельном./ [Л.А. Плясков, Л.М. Кучеренко и др.] – К.: Издательский дом «Компьютерные системы» 1997 г. – 398с.
3. ХПЗ – завод имени Малышева, 1895-1995. Краткая история развития. / [Быстриченко А.Ф., Добровольский В.И. и др.] – Харьков. Прапор, 1995 г. – 792с.
4. Реабілітовані історією / [Вашкевич В.М., Бобина О.В та ін.] – Миколаїв, 1999 р. – 192 с.