

СЕКЦИЯ 2. ОПЕРАЦИЯ «БАГРАТИОН»: ПОДГОТОВКА, ХОД, ЗНАЧЕНИЕ

ТАНКИ-ТРАЛЬЩИКИ В ОПЕРАЦИИ «БАГРАТИОН»

И. В. Акулич, С. С. Асютин

Белорусский государственный университет транспорта
г. Гомель, Беларусь

Успехи летней наступательной компании 1943 г. сменились серией неудач. Войска Западного фронта не смогли с ходу освободить Оршу и Витебск. Наступление, начавшееся еще под Сталинградом и подкрепленное успехами на Курской дуге, уперлось теперь в немецкую оборону на рубеже Днепра. На белорусском направлении противник имел глубокоэшелонированную линию обороны Восточный вал, который протянулся через всю Беларусь с севера на юг. Бетонные доты, противотанковые рвы, многочисленные ряды колючей проволоки и минные поля, которые протянулись вдоль всей линии немецкой обороны. Города немцы превратили в мощные укрепрайоны с развитой системой огня, небольшие населенные пункты – в узлы обороны. С каждым днем противник все больше устанавливал противотанковых и противопехотных мин.

Чтобы решить эту проблему, глубокой ночью новая танковая часть под усиленной охраной прибыла на станцию. Помимо Т-34, с платформ сгружали еще какие-то громоздкие конструкции, укутанные брезентом. Планы советских войск в Белоруссии хранились в строжайшей тайне, но что же за секретный груз был доставлен, раскрылось уже через несколько дней на учебном полигоне. Т-34 с грохотом толкали впереди себя тяжелые стальные цилиндры, такие необычные танки в войсках прозвали тральщиками. Прокатываясь по начинённому минами полю, их тяжелые катки подрывали взрывчатку в снарядах и таким образом прокладывали путь идущим сзади танкам и пехоте. Два полка (119-й, 166-й) инженерных танков тщательно охранялись спецслужбами 1-го Белорусского фронта. Командующий 1-м Белорусским фронтом берег тральщики до наступления [3, с. 142].

После Первой мировой войны, где впервые широко начали использовать мины (хоть и примитивные по конструкции), встал вопрос разработки специального средства, которое бы максимально снижало влияние минных полей на темп продвижения войск и уменьшало их потери. И таким средством стал танковый противоминный трал – новый вид вооружения, что монтировался на бронетехнике.



Работы по созданию противоминного трала в СССР были начаты в 1932–1934 гг. В 1930 г. был утвержден документ «Система инженерного вооружения», который устанавливал перечень образцов военно-инженерной техники, необходимой для обеспечения боевых действий войск, определял их основные тактико-технические требования, порядок разработки и принятия на вооружение. Среди видов инженерной техники была группа так называемых саперных (инженерных) танков. В нее входили и танки-тральщики, предназначенные для выявления и преодоления минных полей [2, с. 35].

В этот период преподавателями Военно-инженерной академии Е. Грубиным, Н. Быстриковым и другими были разработаны и экспериментально проверены разные конструкции противоминных тралов: ножевой, ударный (бойковый, цепной) и катковый. Все тралы были колеяными и тралили полосу местности непосредственно перед гусеницей танка путем инициации мин (ударный и катковый) или выкапывания мин и отвода их в сторону (ножевой).

Последующие испытания и опыт Советско-финской войны показали преимущества каткового трала, поставили другие требования к противоминному тралу и позволили окончательно сформировать его общий вид.

К сожалению, все типы противоминных тралов к началу Великой Отечественной войны остались на уровне опытных образцов. В войска они не поступали.

С началом Великой Отечественной войны основным способом преодоления минных полей или обустройства в них проходов был ручной способ. Но он требовал больших усилий, значительного времени (особенно ночью) и сопровождался большими потерями саперов. Поэтому с началом войны работы по разработке противоминных тралов продолжались, но в ускоренных темпах.

В начале 1942 г. были продолжены работы по противоминному тралу ПТ-34, которые проводились еще в 1941 г., а в августе того же года должны были начать их серийный выпуск. В 1941 г. ввиду отступления Красной армии и перебазирования промышленности работы над тралами были приостановлены. Вспомнили о них по завершении Московской битвы, где немецкие противотанковые мины нанесли в ряде танковых подразделений весьма ощутимые потери.

В мае 1942 г. были изготовлены три танковых минных трала, два из них были конструкции Д. Трофимова и П. Мугалева. Третий трал был сконструирован из опорных катков танка Т-34-76, но из-за высокой цены и большого веса к испытаниям допущен не был.

Трал Д. Трофимова представлял собой дешевую двухсекционную конструкцию, где катки были изготовлены из железобетона. Первый вари-



ант трала П. М. Мугалева был выполнен из катков, набранных из штампованных дисков с установленными на них специальными башмаками из стали или чугуна.

По результатам испытаний были сделаны следующие выводы: трал Д. Трофимова показал неэффективность траления, особенно зимой. Катки широкой формы плохо погружались в снег и недостаточно воздействовали на нажимные крышки мин. Трал П. Мугалева оказался более надежным и простым. Государственной комиссией было рекомендовано переделать трал Мугалева из трехсекционного в двухсекционный и принять на вооружение.

Минный трал ПТ-3, монтируемый на танке, предназначался для устройства проходов в минных полях с минами нажимного действия.

Аварийный сброс от танка, к сожалению, не предусматривался. Трал ПТ-3 выдерживал от 3 до 5 подрывов, после чего был нужен ремонт или его полная замена. Он легко разбирался в полевых условиях для ремонта и транспортировки. Перевозка осуществлялась на двух машинах ЗИС-5 или одной машине Studebaker US6. Трал беспрепятственно преодолевал подъемы до 25° и косогоры до 30°, кустарник и одиночные деревья толщиной в нижнем отрубе до 20 см, проволочные заграждения, окопы, ходы сообщения, канавы шириной до 2,5 м и вертикальные стенки до 0,6 м. Он мог работать и при наличии снегового покрова толщиной до 0,4...0,5 м. Труднопреодолимыми препятствиями для трала были: заболоченная местность, крупные обломки каменных стен, деревья толще 20 см, рвы и воронки шириной более 2,5 м, эскарпы с высотой стенки более 0,6 м и участки местности с резким переходом от спуска к подъему и обратно.

Конструкция трала ПТ-3 была сборно-разборной. Ее монтаж на любой линейный средний танк и демонтаж могли быть произведены в полевых условиях экипажем самого танка. При монтаже не требовались специальные грузоподъемные средства [1, с. 424].

Во время операции «Багратион» войскам 1-го Белорусского фронта предстояло уничтожить бобруйскую группировку гитлеровцев двумя ударами: первый – севернее Рогачева, второй – южнее Паричей.

Удар тяжелых бомбардировщиков северной группировкой советских войск был нанесен в ночь на 24 июня 1944 г., тем самым положив начало наступления под Рогачёвом. Чтобы летчики бомбардировщиков правильно сориентировались, на плацдарме выстроились грузовики с включенными фарами. Они светили на восток. Невидимый противникам свет хорошо просматривался с самолетов. С рассветом операцию продолжил налет штурмовиков. После них на немецкие позиции обрушились артиллерия и



катюши. За несколько минут до окончания артиллерийской подготовки на поле боя выехали танки с прицепным тралом ПТ-31.

Рота инженерных танков шла в два эшелона уступом. Взрывающиеся мины раз за разом подбрасывали катки тралов. Вскоре в немецких минных полях были пробиты широкие коридоры для танков, самоходных артиллерийских установок и пехоты, что помогло развить дальнейшее наступление войск. Уже на четвертый день наступления советские войска полностью окружили немецкую 9-ю армию, которая через 2 дня прекратила сопротивление.

Танки-тральщики в ходе Бобруйской наступательной операции смогли пробить широкие коридоры для танков, самоходных артиллерийских установок пехоты, машин с боеприпасами и продовольствием, сохранить большое количество бронетехники, которые могли навсегда остаться на минных полях противника.

Советский Союз одним из первых начал работы по созданию противоминных тралов. Во время Великой Отечественной войны был разработан и эффективно применялся один из наилучших противоминных тралов того времени – ПТ-3. Конструкция вышла настолько удачной, что и в настоящее время продолжает использоваться на современных колесных минных тралах КМТ-5 и КМТ-7. Конструкцию этих тралов скопировали в свое время израильтяне, а в начале XXI в. и американцы.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Машины и оборудование для преодоления минно-взрывных заграждений. Машины инженерного вооружения: в 4 ч. Ч. 3: Машины для ведения инженерной разведки, преодоления и устройства минно-взрывных заграждений. – Москва: Воениздат, 1987. – 424 с.
2. **Виноградов, А. В.** История создания и развития отечественных минных тралов. Техника и вооружение / А. В. Виноградов. – Минск, 2012. – 359 с.
3. **Михайлов, В. И.** Долгий путь с тралом / В. И. Михайлов. – Челябинск: Южно-Уральское книжное изд-во, 2005. – 142 с.

