



*Михаил Ильич Кошкин родился 21 ноября (3 декабря по новому стилю) 1898 года в селе Брынчаги Ярославской губернии в многодетной крестьянской семье. Его отец в 1905 году получил смертельную травму, работая на лесозаготовках. Достигнув 14 лет, Михаил отправился в Москву на заработки, где устроился подмастерьем на кондитерскую фабрику. В карамельном цехе он осваивал ремесло кондитера, которое еще пригодится ему во взрослой жизни.*

*По достижении призывного возраста Михаил был взят на службу в Русскую императорскую армию. Его судьбу круто изменила революция. Кошкин вступил в Красную армию, участвовал в боях под Царицыным и Архангельским, получил неопасное ранение. В 1921 году прямо из армии Михаил был направлен на учебу в Москву. Из Москвы Кошкин был распределен в Вятку, где ему пришлось вспомнить свою профессию кондитера – некоторое время он работал директором Вятской кондитерской фабрики. Но выпускать сладости и лакомства Кошкину пришлось недолго. Он был назначен на партийную работу в Вятский ГУБКОН. Это позволило Михаилу Ильичу приобрести опыт руководителя и организатора.*

*В 1929 году Кошкин уехал на учебу в Ленинградский политехнический институт. Его специальностью становятся автомобили и тракторы. Интересно, что Михаил Ильич проходил практику на недавно построенном Горьковском автозаводе под руководством А.А. Липгарта. Собственно, автомобили, тракторы и танки объединяет то, что все они, несмотря на свою внешнюю непохожесть, являются безрельсовыми транспортными средствами с двигателем внутреннего сгорания, состоят из узлов и агрегатов, работающих по схожим принципам, а производство автомобилей, тракторов и танков относится к отраслям транспортного машиностроения.*

*Начинающего инженера заметил лидер Ленинградской партийной организации Сергей Миронович Киров. Вскоре Кошкина приглашают на работу на Ленинградский завод опытного машиностроения – Путиловский, а впоследствии Кировский завод. Стояла задача в кратчайшие сроки создать танкостроение – важную оборонную отрасль. В эту работу с головой уходит и молодой специалист Кошкин. Время было грозное. В Германии пришли к власти нацисты, на Дальнем Востоке угрожал японский милитаризм. Михаил Кошкин, участвовавший в Первой мировой и Гражданской войнах, тоже прекрасно понимал необходимость мощного бронированного щита. В Ленинграде пиком карьеры Кошкина стала должность заместителя главного конструктора Кировского завода, занимая которую, Михаил Ильич получил орден Красной звезды.*

*В ноябре 1937 года Кошкин получил новое назначение. Приказом Наркома тяжелого машиностроения Г.К. Орджоникидзе на Харьковском паровозостроительном заводе имени Коминтерна создается конструкторское бюро № 183, и главным конструктором назначается Михаил Ильич Кошкин.*

*В 1937 году начались массовые репрессии против руководящих и инженерно-технических работников. Должность главного конструктора стала смертельно опасной – за любую ошибку и неудачу ему грозили тюрьма и расстрел.*

*В таких условиях проявились лучшие качества Михаила Ильича. Поначалу мало знакомый коллективу завода новый главный быстро и безо всяких трений нашел контакт с коллегами и подчиненными. Он чутко воспринимал обстановку того времени, привлёк к работе многих конструкторов, производственников и военных, разделяя их проблемы, трудности и переживания. Он был принципиален, трудолюбив и честен. Благодаря этим качествам он очень быстро приобрел авторитет на заводе. По воспоминаниям ветерана танкостроения А. Забайкина, «Михаил Ильич был прост в обращении и деловит. Не любил многословия. Как конструктор быстро входил в суть конструкции, прикидывая её надёжность, технологичность, возможности массового изготовления. Внимательно выслушивал нас, технологов, и если наши замечания были обоснованными, немедленно их использовал. Его любил коллектив». Несмотря на огромный риск, Кошкин не боялся отстаивать свою точку зрения перед руководителями любого уровня и продвигать смелые новаторские идеи. Именно в 1937 году было дано техническое задание на разработку танка нового поколения, который должен был прийти на смену танкам БТ-7 и Т-28. Задачу предстояло решать конструкторскому бюро № 183 и лично Михаилу Ильичу.*

*В тот период развернулась дискуссия о типе ходовой части танка. Многие военные и инженеры выступали за сохранение колесно-гусеничных движителей, как у БТ. Кошкин был среди тех, кто понимал, что будущее принадлежит гусеничному движителю. Он радикально улучшает проходимость танка, а главное, обладает значительно большей грузоподъемностью. Последнее обстоятельство позволяет при одинаковых габаритах и мощности двигателя резко увеличить мощность вооружения танка и толщину брони, что существенно повысит защищенность машины от средств поражения противника.*

*В рамках одного технического задания КБ Кошкина спроектировало два танка – А-20 (иногда его зовут БТ-20) на колесно-гусеничном ходу и А-32 на гусеничном. Сравнительные испытания этих машин в первой половине 1939 года не выявили радикальных преимуществ ни у одной из них. Вопрос о типе ходовой части оставался открытым. Именно М.И. Кошкину пришлось убеждать руководство армии и страны, что танк на гусеничном ходу обладает дополнительными резервами для увеличения толщины брони, повышения боевой массы не в ущерб скорости и маневренности. В то же время у колесно-гусеничного танка такого запаса нет, а на снегу или пашне он без гусениц сразу же застрянет.*

*Еще одной заслугой М.И. Кошкина стал безошибочный выбор типа двигателя.*

*После показа в Москве танк подвергли испытаниям на полигоне в Кубинке, контрольному обстрелу из орудий разного калибра, который показал высокий уровень защищенности новинки. В апреле во время обратного пути из Москвы в Харьков Михаил Ильич Кошкин сильно простудился и 26 сентября 1940 года в санатории «Липки» под Харьковом умер. Ему не исполнилось и 42 лет. За его гробом шел весь коллектив завода.*

*Работу над танком Т-34 продолжал товарищ Кошкина, новый главный конструктор А.А. Морозов.*

*В 1942 году М.И. Кошкин, А.А. Морозов и Н.А. Кучеренко за создание Т-34 стали лауреатами Сталинской премии. Для Михаила Ильича она оказалась посмертной. Он не увидел триумфа своего детища.*

*Через несколько десятилетий, в конце 70-х годов, в СССР был снят художественный фильм «Главный конструктор» о М.И. Кошкине, его борьбе за новый танк и о том самом тысячекилометровом пробеге. Роль Михаила Ильича исполнил талантливый и харизматичный актер Борис Невзоров. Фильм и сегодня смотрится на одном дыхании, привлекает внимание зрителя достоверностью актерской игры. В реалистичность происходящего на экране веришь даже, несмотря на не совсем удачный подбор игровых машин – роль прототипов Т-34 играют поздние Т-34-85, «техничкой» сопровождения выступает послевоенный тягач АТ-Л, а служебный ГАЗ-М1 Кошкина сильно «околхожен». Все эти ошибки можно простить авторам картины только за то, что им удалось грамотно выстроить сюжетное повествование, а главное, передать живой образ Михаила Ильича Кошкина – талантливого конструктора, умелого руководителя, за которым идут люди, сильного, волевого, уверенного в себе и своей правоте, честного и порядочного человека.*