

МАКСИМ КОЛОМИЕЦ



БРОНЯ

Бронеавтомобили
и бронепоезда
в Первой Мировой войне

РУССКОЙ АРМИИ



ОТ ДВУГЛАВОГО ОРЛА К КРАСНОМУ ЗНАМЕНИ

Максим Коломиец

БРОНЯ РУССКОЙ АРМИИ

**БРОНЕАВТОМОБИЛИ И БРОНЕПОЕЗДА
В ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ**

Москва
«ЯУЗА»
«Стратегия КМ»
«ЭКСМО»
2008

ББК 63.3

К 61

Оформление серии художника *П. Волкова*

Коломиец М. В.
К 61 **Броня русской армии. Бронеавтомобили и бронепоезда в Первой мировой войне. — М.: Яуза, Стратегия КМ, Эксмо, 2008. — 448 с.: ил.**

ISBN 978-5-699-27455-0

Символом отечественной военной мощи в XX веке принято считать танковые войска. Но так было не всегда. В годы Первой мировой войны, еще до массового появления на фронтах танков, Россия уже состоялась как великая «броневая держава».

Неудачи русской армии принято списывать на «техническую отсталость» и «косность чиновников», однако что касается бронетехники — в этой области мы всегда были на лидирующих позициях.

Во время Великой войны русские бронеавтомобили не уступали по качеству лучшим английским образцам, а бронепоезда вообще не имели себе равных. Технические решения, применявшиеся при их изготовлении, надолго обогнали свое время.

Бронечасты русской армии комплектовались самыми грамотными солдатами. Многие из них были добровольцами. Именно поэтому команды бронепоездов и бронеавтомобилей практически не поддавались разложению и революционной агитации и до самого конца войны оставались наиболее боеспособными подразделениями русской армии.

Новая книга ведущего специалиста по истории бронетехники Максима Коломийца посвящена истории, вооружению, организации и боевому применению отечественных бронечастей в годы Первой мировой войны.

ББК 63.3

ISBN 978-5-699-27455-0

© Коломиец М. В., 2008
© ООО «Стратегия КМ», 2008
© ООО «Издательство «Яуза», 2008
© ООО «Издательство «Эксмо», 2008

ВВЕДЕНИЕ

Появление этой книги имеет свою довольно давнюю историю. Побудительными мотивами для сбора материалов по истории броневоего дела в России начала XX века послужили две фотографии, попавшие в руки автора почти 25 лет назад.

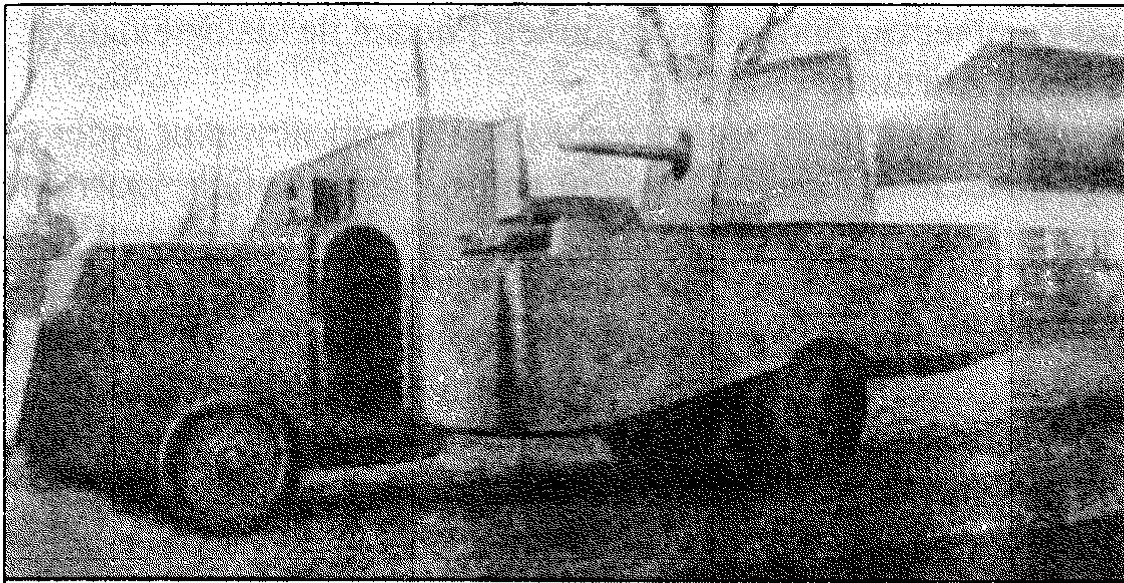
Однажды, когда наш 7 «А» класс участвовал в очередном школьном сборе макулатуры, среди пачек различных бумаг мне попалось несколько журналов «Нива» за 1915 год. В одном из них я увидел фото броневика с подписью «Бронированный автомобиль, действовавший с необычайным успехом против неприятеля под Лодзью и Сохачевым. По фот. нашего корреспондента». Этот снимок, весьма посредственного качества, тогда меня озадачил: оказывается, еще в Первую мировую войну наша страна имела на вооружении бронемашины! В тексте журнала никаких комментариев к фото не было, не удалось найти никакой информации и в библиотеках — в то время не было такого обилия литературы по истории военной техники, как сейчас. Единственное, что удалось найти — это книга В.Д. Мостовенко «Танки». В ее начале была небольшая главка о развитии броневоего дела в России, но среди рисунков ничего похожего на найденный мною броневик не нашлось.

Помню, с каким нетерпением я ждал выхода книги Л. Гоголева «Бронемашины», заявленной издательством ДОСААФ на 1986 год, и как я был разочарован, купив ее: о моем броневике в ней не было ни слова. Правда, в этой работе была кое-какая ранее не встречавшаяся информация о русских броневиках Первой мировой войны, но их фото имелось крайне мало.

Примерно в то же время мне подарили «Советскую военную энциклопедию», в одном из томов которой, в статье, посвященной Первой мировой войне, оказалась фотография с подписью «Русский бронепоезд на Юго-Западном фронте, 1915 год» (фото помещено на стр. 395). Оказывается, кроме бронемашин у нас в то время были и бронепоезда! Но кроме упоминаний в некоторых изданиях о том, что в 1914—1917 годах в России имелось не то 10, не то 12 бепо, тогда ничего обнаружить не удалось.

В 1990 году я впервые начал работу по теме «Бронесилы Русской Армии» в Российском (тогда еще Центральном) государственном военно-историческом архиве. Помню свои первые попытки среди множества описей различных военных организаций, учреждений и частей найти нужное: где искать — я не знал. Помню первую удачу — дело о бронированном поезде 2-й Заамурской железнодорожной бригады. Постепенно приходил опыт, находились нужные документы. Работа в других архивах, различных музеях и библиотеках помогла дополнить найденные материалы, дала возможность подобрать иллюстративный ряд — фотографии, рисунки, чертежи. И чем больше я «погружался» в данную тему, тем более грандиозная картина вырисовывалась.

Оказалось, что несмотря на культивировавшуюся у нас все советские годы теорию о тупости и косности царских военных чиновников, у истоков броневого дела в нашей стране стояли талантливые конструкторы, опытные инженеры и боевые командиры, отдававшие служению Отечеству всю свою энергию, все силы и знания. Генерал-лейтенант Филатов, генерал-майоры Секретев и Колобов, пол-



Бронированный автомобиль, действующий съ необычайнымъ
успѣхомъ противъ непріятеля подъ Лодзью и Сохачевомъ.
По фот. нашего корреспондента.

Бронеавтомобиль «Маннесманн-Мулаг» (с 47-мм пушкой) 1-й автопулеметной роты.
Снимок из журнала «Нива» за 1915 год.

ковники Бутузов и Добржанский, капитаны Гурдов, Бажанов, Кондырин, Халецкий, Дзугаев, Миклашевский, штабс-капитаны Мгебров, Некрасов, Былинский, Поплавко, Мещеренинов, лейтенант флота Ульянов, прапорщики Вонлярлярский, Улятовский, Кегресс, Карпов и десятки других офицеров являлись цветом Русской Армии, ее славой и гордостью.

Броневое дело в Российской Империи в годы Первой мировой войны было на столь высоком уровне, что в этом вопросе наша страна в те годы опережала и союзников, и противников. Уже 19 августа 1914 года приказом военного министра была сформирована 1-я автомобильная пулеметная рота — первая в мире броневая часть! В это же время под Тарнополем вел бои русский бронепоезд 9-го железнодорожного батальона — один из первых бепо Первой мировой войны. К октябрю 1917 года по количеству, организации, качеству, тактике использования бронемашин и бронепоездов Русская Армия не уступала, а во многом и превосходила армии других воюющих государств. Лишь

по количеству броневых автомобилей Россия незначительно уступала Англии.

К сожалению, многих документов по истории русских бронечастей Первой мировой войны автору обнаружить не удалось. Особенно плохо обстоит дело с документами 1917 года и материалами о боевых действиях автопулеметных отделений, бронедивизионов и бронепоездов. Не удалось найти фотографий многих бронеединиц, а также офицеров, занимавшихся их проектированием. Возможно, они пропали во время революции и Гражданской войны или были уничтожены «за ненадобностью» в 1920 – 1940-е годы, а может быть, еще ждут своих исследователей.

Во всех цитируемых в данной книге документах грамматика, орфография и стиль изложения приводятся без изменений. Так как в то время в России массу измеряли в пудах и фунтах, а дистанцию в шагах, после этих значений в скобках дается перевод данных величин в килограммы и метры. Все даты до января 1918 года приводятся по старому стилю.

Автор выражает благодарность всем, кто помогал в сборе материалов для написания данной книги: сотрудникам (работавшим тогда и работающим сейчас) Российского (тогда еще Центрального) государственного военно-исторического архива Татьяне Бурмистровой, Татьяне Каменовой и Алексею Котову, директору музея Ижорского завода Ларисе Бурим, работникам Российского государственного архива кинофотодокументов и лично Нине Большаковой, а также Янушу Магнускому (Польша), Станиславу Кирельцу (Германия), Сергею Ромадину (Украина), Семену Федосееву (Москва), Сергею Санееву (Россия), Геннадию Петрову (Россия), Василию Скавышу (Россия), Дмитрию Назарову (Россия), Стиву Залогге (США).

Автор будет благодарен всем, кто поделится документами, воспоминаниями, фотографиями и другими материалами по данной теме. Свои замечания и уточнения вы можете присылать по адресу: 121096, Москва, а/я 11 Колодийцу Максиму Викторовичу или на e-mail: magazine@front.ru.

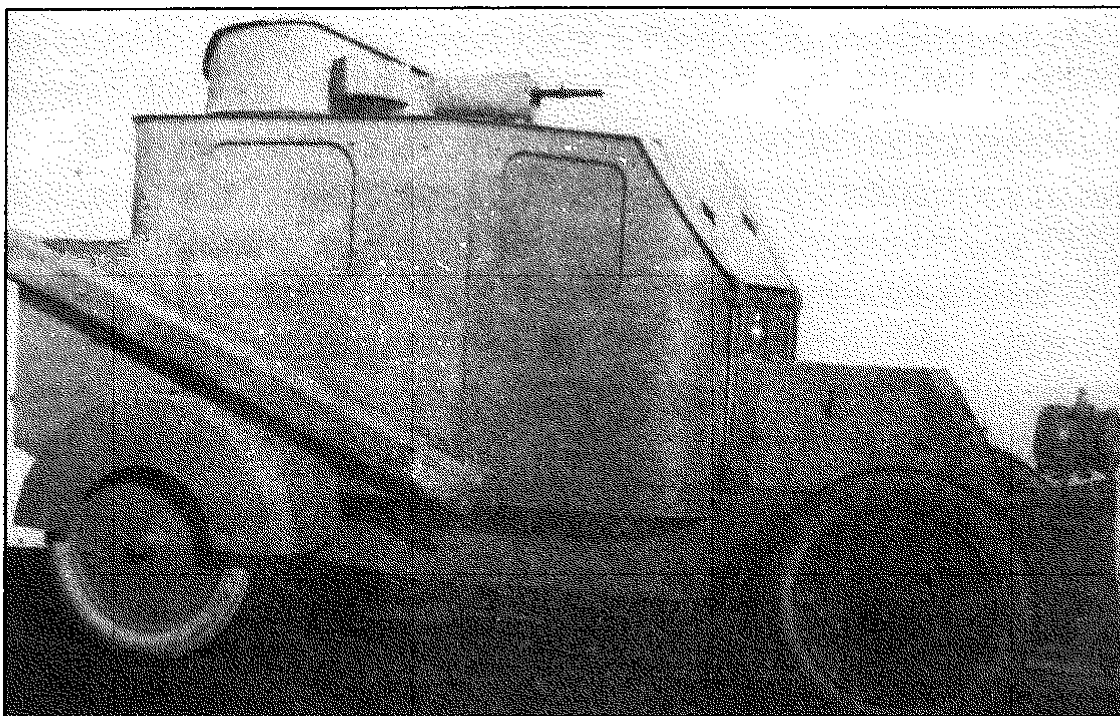
Глава 1. Автоброневые части

Первые шаги

Традиционно считается, что первый бронеавтомобиль для Русской Армии спроектировал подьесаул 7-го Сибирского казачьего полка князь Михаил Александрович Накашидзе еще во время Русско-японской войны. Якобы машина, изготовленная во Франции, предназначалась для действий в условиях Дальнего Востока, но из-за отсталости России и косности царских чиновников броневик «зарубили». Попробуем разобраться, как же все-таки обстояло дело.

Князь М. Накашидзе действительно был большим любителем и популяризатором автомобильной техники. В 1902 году он опубликовал в Петербурге книгу «Автомобиль, его экономическое и стратегическое значение для России», которая являлась первой в стране книгой по военному автомобилизму.

Служа в Варшаве, М. Накашидзе совместно с графом Потоцким и полковником Головиным основал автотранспортное предприятие под названием «Большой международный гараж автомобилей», которое открылось в июле 1903 года. Помимо продажи машин французской фирмы «Панар-Левассор» здесь были изготовлены несколько ав-



Бронеавтомобиль «Шаррон», общий вид. На борту закреплены мостки для преодоления канав (АСКМ).

томобилей собственной разработки, получившие название «Интернациональ». В их конструкции использовались агрегаты французской фирмы «Мютель», а в мастерских работали французские механики. Кроме того, в мастерских Накашидзе началась постройка двух автобусов на 10 мест каждый.

Видимо, в это время Накашидзе начинает сотрудничать с французской фирмой «Шаррон, Жирардо, Вуа» (Charron, Giarardot, Voigt), основанной в 1901 году. Пока не удалось установить, как выстраивались взаимоотношения русского князя и французов, но, по некоторым данным, Накашидзе являлся одним из совладельцев этого предприятия. Во всяком случае, уже в начале 1904 года он продал «Большой международный гараж автомобилей», а в переписке с представителями Генерального Штаба Русской Армии он представлялся как директор отдела броневых автомобилей фирмы «Шаррон».

В 1902 году «Шаррон, Жирардо, Вуа» представила на парижской выставке автомобиль с установленным на нем 8-мм пулеметом Гочкиса и частичным бронированием.

В следующем году эта машина испытывалась во время маневров французской кавалерии в Шалонском военном лагере, но дальнейшего развития не получила.

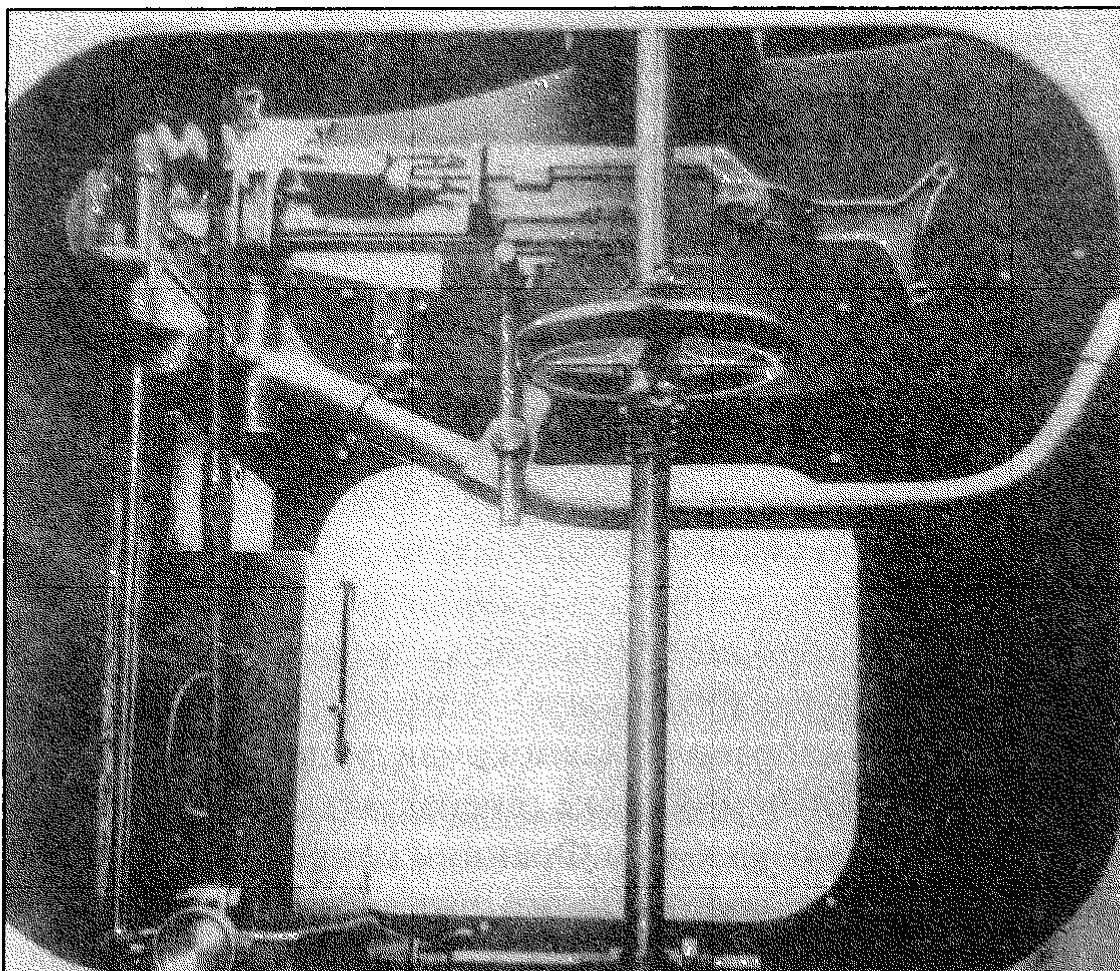
В 1905 году отставной французский полковник-артиллерист Гюйе, работавший на фирме «Шаррон», спроектировал полностью бронированный автомобиль с пулеметной башней, причем на механизм поворота башни оригинальной конструкции 13 февраля 1906 года он получил патент № 363712. В начале этого же года фирма «Шаррон» изготовила два таких бронеавтомобиля.

С началом Русско-японской войны М. Накашидзе возглавляет сформированную им из добровольцев команду разведчиков, с которой отправляется на фронт в распоряжение 7-го Сибирского казачьего полка. В начале июля 1905 года он направил главнокомандующему русскими войсками на Дальнем Востоке генерал-адъютанту Линевичу предложение о заказе во Франции одного бронированного автомобиля, вооруженного пулеметом, для испытаний его во фронтовых условиях. Скорее всего, Накашидзе уже знал о проекте броневого автомобиля полковника Гюйе и рассчитывал на то, что русское правительство заинтересуется новинкой. Он брал на себя роль посредника при оформлении сделки, а также финансирование доставки бронеавтомобиля в Россию. 24 июля 1905 года Накашидзе направил начальнику штаба русских войск на Дальнем Востоке следующее письмо:

« 22 сего июля я имел честь получить от Вашего Превосходительства извещение о согласии Главнокомандующего на производство опыта с боевым автомобилем на мой счет. Во избежание каких бы то ни было недоразумений, прошу точно указать данные, которым должен удовлетворять автомобиль и условия его приобретения казной. Я предлагаю следующие данные:

1. Автомобиль должен быть блиндирован таким образом, чтобы оградить прислугу и стрелков от поражения шрапнельным и ружейным огнем;

2. Вооружен 2 — 3 пулеметами;



Внутренний вид броневи́ка. Хорошо виден механизм поворота башни и установка пулемета «Гочкис» (АСКМ).

3. Расположение пулеметов должно быть таково, чтобы огонь можно было направлять во все стороны;
4. Шины полые, спицы спиральные пружины;
5. При стрельбе с автомобиля, стоящего на месте, работа мотора должна быть настолько плавной, чтобы не влиять на меткость стрельбы;
6. Он должен быть снабжен прибором для разрыва проволочных заграждений и откидным мостиком для переезда через рвы;
7. Вес от 1750 до 2000 кг;
8. Скорость движения по хорошей дороге 60 верст/час, по удовлетворительной 45 верст/час, по очень дурной 35 верст/час, по грязи и вспаханным полям до 15 верст/час, брать подъемы до 25 град., а при подъемах, не превышающих 15 град., скорость его должна быть не менее 35 верст/час.

Условия доставки:

1. Автомобиль будет принят на ст. Александрово Варшавско-Виленской железной дороги представителем военных сообщений и доставляется на театр войны;

2. Провоз автомобиля и провожатого за счет казны;

3. При автомобиле будет находиться инженер-механик Виллом или Ревуар;

4. На обязанности механика будет технический надзор за автомобилем;

5. Управление машиной в бою я беру на себя.

Условия приобретения автомобиля казной:

1. После испытаний автомобиля и выполнения им предъявленных условий казна обязана приобрести автомобиль за 30 000 рублей;

2. Уплачивает инженеру-механику жалованье в размере 2000 франков (740 рублей) в месяц в течение всего времени нахождения механика на службе у казны. Срок найма зависит от распоряжения Главнокомандующего.

3. Если автомобиль удовлетворит всем требуемым к нему условиям, и Главнокомандующий будет заказывать еще автомобили, то заказ будет дан мне на тех же условиях, только с разницей, что при заказе 6 автомобилей цена та же, а при заказе 12 автомобилей — 28 000 рублей».

Генерал-адъютант Линевич утвердил требования на броневомобиль, а также условия его приобретения. Кроме того, Накашидзе получил от министерства финансов Российской Империи разрешение на беспошлинный ввоз броневика в Россию: предполагалось, что налоги заплатит государство в случае приобретения машины. В случае если бы сделка не состоялась, броневик предполагалось отправить во Францию в 3-месячный срок.

Видимо, заручившийся поддержкой «наверху» Накашидзе, что называется «вошел во вкус», так как начальник управления военных сообщений Генерального Штаба сообщал генерал-квартирмейстру Главного Штаба русской армии:

«Подъесаул князь Накашидзе докладной запиской от 3 декабря с.г. просил о безотлагательном пропуске через та-

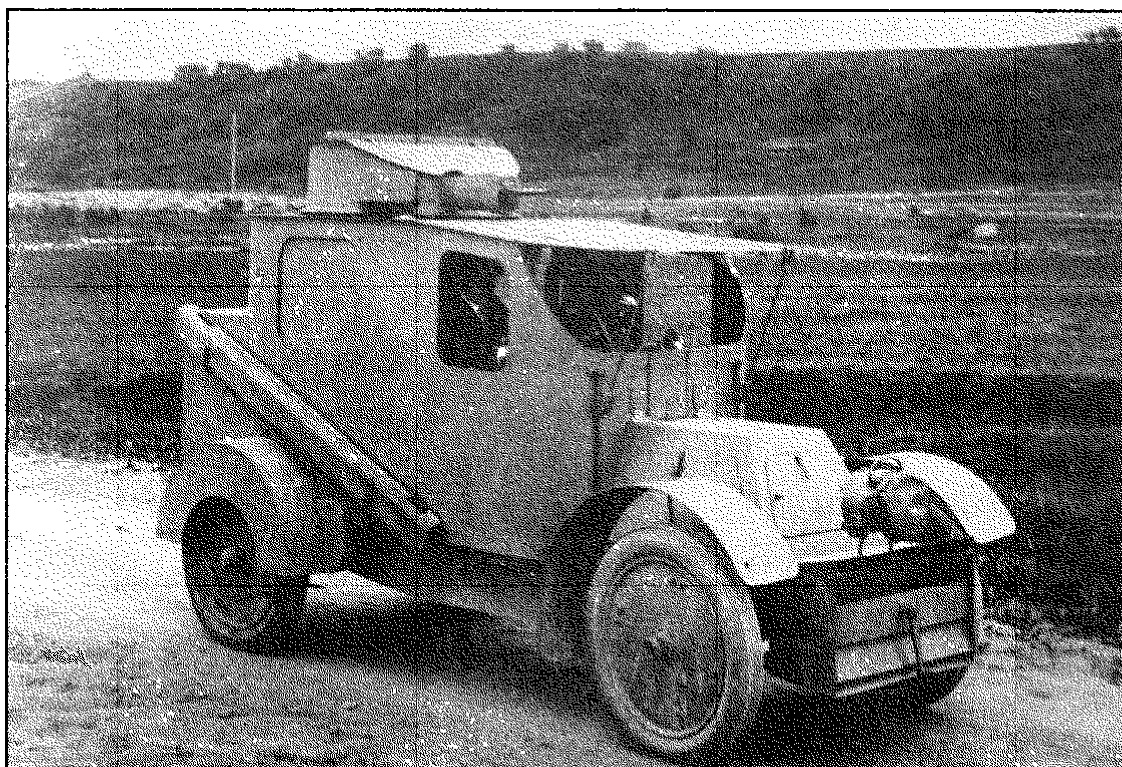
можно еще пяти таких же бронированных автомобилей, но в этой просьбе ему было отказано 8 декабря, так как предположено приобрести лишь один мотор на предмет испытания его военным ведомством».

Бронированный автомобиль прибыл в Петербург 8 марта 1906 года. Машину направили на Санкт-Петербургский артиллерийский склад, который размещался в кронверке Петропавловской крепости (ныне там Военно-исторический музей артиллерии, инженерных войск и войск связи. — *Прим. автора*).

Испытать новинку поручили специально созданной для этого комиссии Главного артиллерийского управления под председательством генерал-лейтенанта Тахтарева, в которую вошли генерал-майор Мгебров, полковники Павлов, Керн, Пословский, Юрлов, Филатов и капитан Федоров. Испытания велись с 22 марта по 29 мая 1906 года (с перерывами), причем за это время бронеавтомобиль своим ходом совершил 4 поездки по дорогам — из Петербурга в Ораниенбаум (22 марта), из Петербурга в Токсово и обратно (26 апреля), из Петербурга в Ораниенбаум (3 мая) и из Ораниенбаума в Венки (26 мая). Кроме того, было проведено испытание пулеметной стрельбой на стрельбище Ружейного полигона Офицерской стрелковой школы 3, 5, 10, 26 и 29 мая, а также испытание брони машины обстрелом.

30 июня 1906 года был составлен «Журнал комиссии при ГАУ для испытания бронированного автомобиля, снабженного пулеметом», в котором обобщили все материалы по испытанию машины. Здесь же содержалось описание устройства бронеавтомобиля:

«Согласно этим условиям (речь идет об утвержденных Линевицем требованиях на бронеавтомобиль. — *Прим. автора*) был заказан один бронированный автомобиль «Chapron». Между тем ввиду заключения мира и прекращения военных действий штаб Верховного Главнокомандующего не счел себя вправе производить новые затраты на вооружение армии, подлежащей демобилизации, и попросил Главный Штаб озаботиться провести испытания в Петербурге.



Бронеавтомобиль «Шаррон» на дороге. Россия, 1906 год (РГВИА).

Заказанный автомобиль был доставлен в Петербург в марте с.г., причем князем Накашидзе, кроме того, были переданы прилагаемые при настоящем журнале: 1) Чертежи автомобиля, 2). Краткая записка о деятельности броне-вых автомобилей в полевой войне, 3). Отчет об испытании, проведенном во Франции в 1903 году.

Автомобиль, по заявлению Накашидзе, обладает мощностью 30 л.с., запас бензина на 500 км, расход бензина составляет 1,25 фунта на силу в час, т.е. 37,5 фунта в час, вес всего автомобиля 180 пудов (2400 кг), число людей 4 (офицер, управляющий автомобилем шофер и 2 пулеметчика).

Со всех сторон он прикрыт броней в 4,5 мм, спереди броня сделана откидная на петлях и может, по желанию, подниматься или опускаться вниз, сбоку прорезаны 4 окна (по 2 с каждой стороны), закрывающиеся стальными листами 4,5 мм толщины. Таким образом, в боевом виде автомобиль почти совершенно прикрыт броней, остаются лишь маленькие отверстия для глаз.

Неприкрытыми остаются колеса с их дутыми шинами, которые броней не защищены. Для освещения внутри име-



Бронеавтомобиль «Шаррон» на подъеме дороги, вид сзади. Россия, 1906 год (РГВИА).

ются маленькие лампочки накаливания. Спереди расположены сиденья для офицера и шофера, около которых сосредоточены все механизмы и рычаги для управления, задняя же часть предназначена для пулемета, укрепленного во вращающейся башне, лежащей над крышей автомобиля.

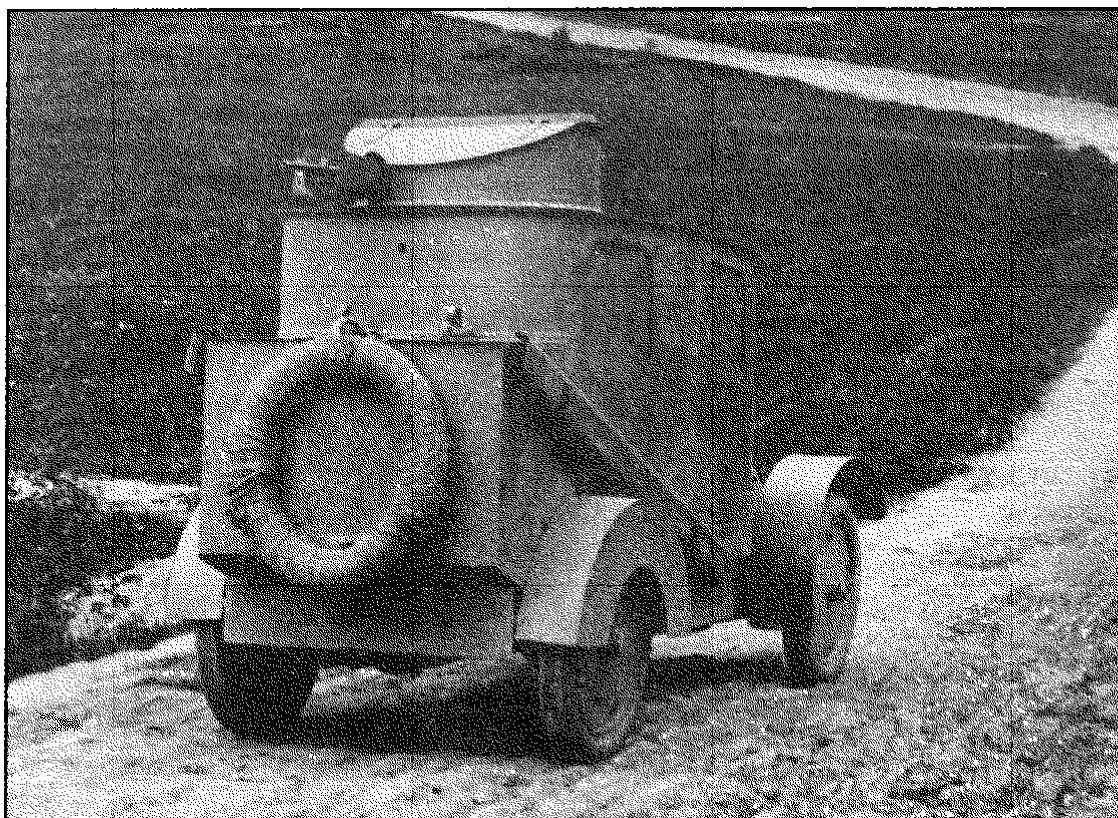
Башня эта может передвигаться вокруг особой вертикальной оси, к которой прикреплен пулемет двумя изогнутыми рычагами. Горизонтальная и вертикальная наводки пулемета производятся следующим образом. Вертикальная ось по длине состоит из двух частей, причем стык этих частей имеет нарезку в разные стороны, входящие в особую матку с кругом для поворачивания. Для того чтобы повер-

нуть пулемет необходимо, действуя на круг, несколько приподнять башню вверх, причем она получает возможность вращаться кругом оси, затем, поворачивая всю башню, можно дать пулемету требуемое направление в горизонтальной плоскости. Для удобства вертикальной наводки пулемет может вращаться вокруг горизонтальной оси. Подъемным механизмом служит подвешенный к пулемету гладкий болт, пропущенный через особую матку, которая прикреплена к верхней изогнутой тяге. Сквозь матку сбоку проходит зажимной винт, своим внутренним концом опирается на указанный выше болт и закрепляет пулемет в наведенном положении.

В помещении для пулемета находится сиденье для пулеметчиков, которое во время стрельбы убирается. Кроме того, здесь же помещаются два вертикальных резервуара — один для перевозки 140 л бензина, другой 20 л масла. Остальное количество бензина перевозится в резервуаре под передними сиденьями. Самая задняя часть автомобиля предназначена для перевозки 2400 патронов, уложенных в 10 металлических ящиков по 10 пачек по 24 патрона в каждой. Для остальных патронов особого помещения не имеется, но еще некоторая часть может перевозиться прямо на полу автомобиля около стойки для пулемета.

С наружной стороны спереди автомобиль оснащен ацетиленовым фонарем, сбоку снаружи к нему привешены два переносных мостика для переезда через рвы, а сзади запасное колесо и запасной пулемет.

Автомобиль вооружен пулеметом Гочкиса, стреляющим французскими патронами. Система этого пулемета основана на давлении пороховых газов, устремляющихся при выстреле через поперечный каналец в стволе в особую трубку, в которой скользит поршень, приводящий в движение весь механизм пулемета. Второе характерное основное отличие заключается в отсутствии искусственного охлаждения, охлаждение в этой системе допускается лишь увеличением поверхности лучеиспускания при реброобразном устройстве средней части ствола».



Вид сзади броневедомобиля «Шаррон» с башней, развернутой назад.
Россия, 1906 год (РГВИА).

Довольно любопытными были результаты испытаний брони обстрелом из 7,62-мм винтовки Мосина. Для этого с машины сняли передний откидной лист брони и лист защиты одного из окон. Сначала было выпущено 5 пуль с расстояния 65 шагов (45 м) и 3 пули со 100 шагов (70 м), которые пробili броню навьлет. При стрельбе со 150 шагов (105 м) двумя пулями одна пробилa броню, а вторая попала «в такое место, где с другой стороны находилась стальная планка такой же 4,5 мм толщины», и оставила лишь вмятину. Выпущенные с 200 шагов (140 м) две пули броню не пробili, причем одна из них попала в место, где находилась планка. Для сравнения провели обстрел такого же 4,5 мм броневедомобильного листа, изготовленного Ижорским заводом, со 100 шагов пятью пулями — ни одна его не пробилa:

«Испытание это показало, что броня, поставленная на автомобиль, по своим качествам относительно непробиваемости значительно уступает нашей стали, причем хрупкость ее подтверждает и то обстоятельство, что при проби-

вании ее попадающими пулями около пробоев откалывались маленькие кусочки брони».

Присутствующий при этом князь Накашидзе признал, что французская фирма Geusot, из бронелистов которой был изготовлен корпус машины, не выполнила своего обязательства, и заявил, что «вся броня будет заменена им на новую, лучшего качества».

В своих выводах по испытанию бронированного автомобиля фирмы «Шаррон» комиссия главного артиллерийского управления отмечала следующее:

«1. Машина дала вполне хорошие результаты:

а). по очень хорошей дороге автомобиль двигался со скоростью 60 верст в час;

б). подъемы до 18—20 град. автомобиль брал хорошо;

в). по песчаному уплотненному неглубокому грунту и по сухой пашне автомобиль двигался беспрепятственно.

2. Имея достаточный запас воды и бензина, автомобиль долго движется без их пополнения.

3. Управление автомобилем удобно ввиду того, что все рычаги и механизмы сосредоточены около шофера.

4. Необходимо отметить и целесообразное устройство охладителя машины.

Недостатки:

5. Автомобиль совершенно не может двигаться по размокшей сырой немощенной дороге (с обыкновенным грунтом окрестностей Петербурга), по пути укрытому даже неглубоким рыхлым снегом, а также без дорог, по сухим мягким грунтам, по которым обычный легкий пассажирский 8-местный автомобиль может проходить. При движении по таким грунтам автомобиль увязал почти до осей.

6. Поворотливость автомобиля незначительна. Для поворота необходим круг в 17,5 аршин диаметром и 9,5 аршин для поворота последовательным движением вперед — назад.

7. Нет полной независимости ходов.

8. Некоторые части автомобиля, например выхлопная труба, расположены очень низко, ввиду чего в случае увязания колес возможны их поломки.

9. Центр тяжести автомобиля поднят очень высоко ввиду довольно значительного веса броневой башни и пулемета, расположенных сверху крыши автомобиля, что вредно влияет на его устойчивость».

Не все обстояло гладко и при испытании машины стрельбой. Если при ведении огня с места результаты были вполне удовлетворительные, то оказалось, что в движении «меткость значительно понижается, причем с увеличением скорости понижение растет».

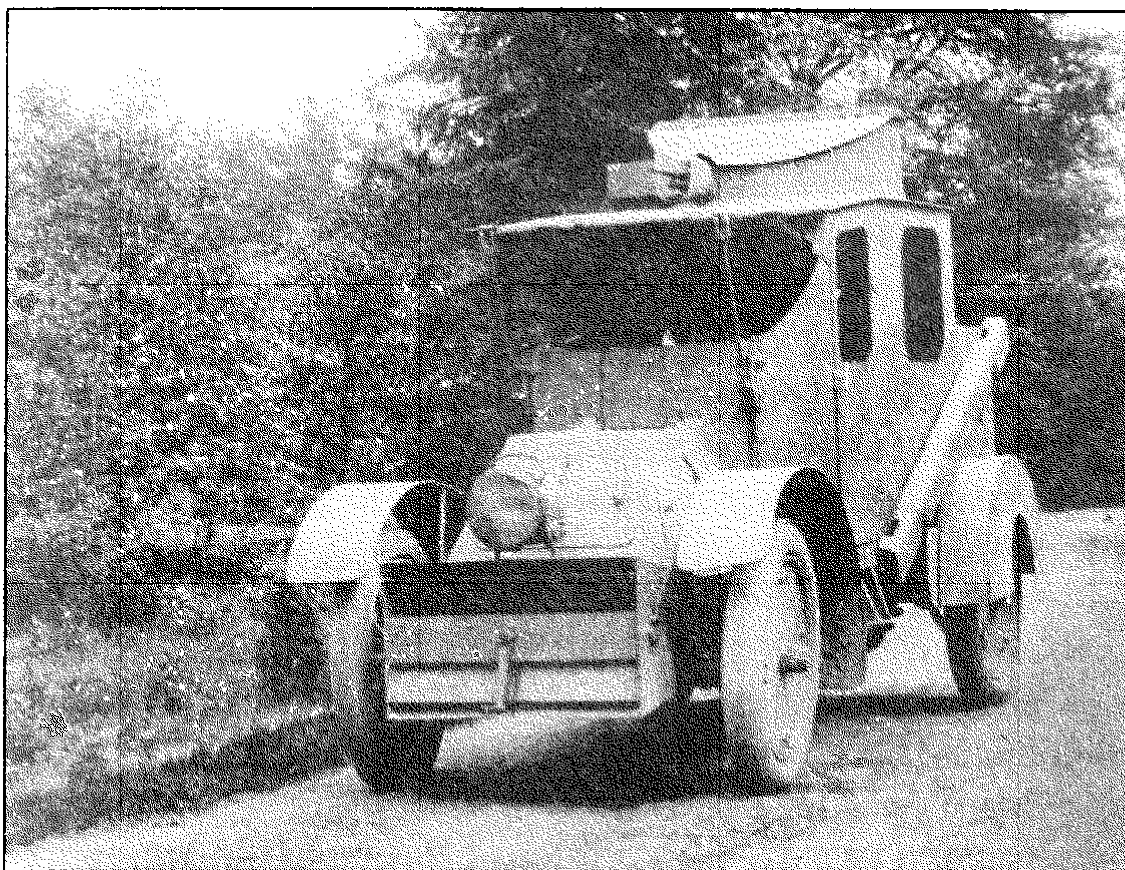
Кроме того, отмечалось, что боевое отделение мало для размещения пулемета и двух пулеметчиков, вращение башни и наведение ее на цель довольно сложно, а «стрельба требует особой ловкости и сноровки вследствие тесноты помещения». Также члены комиссии как недостаток отметили большое мертвое пространство вокруг машины (более 15 метров), невозможность использования пулемета Гочкиса («стреляет французскими патронами, следовательно, для нашей армии непригоден»), и то, что по конструкции он «уступает принятому у нас пулемету Максима».

Проанализировав предъявляемые к броневому автомобилю требования, утвержденные генерал-адъютантом Линеви-чем, комиссия сделала окончательный вывод:

«Доставленный автомобиль не удовлетворяет некоторым условиям поставки, а потому и не может быть допущен к приему».

Присутствовавший на испытаниях князь Накашидзе, видимо поняв, что представленный им броневик не удовлетворяет требованиям военных, 18 июня 1906 года направил на имя начальника Генерального Штаба генерал-лейтенанта Ф. Палицина докладную записку следующего содержания (кстати, в этом документе Накашидзе именовался «директором отдела броневых автомобилей фирмы «Шаррон, Жирардо, Вуа»):

«Построенный мною автомобиль был приспособлен к условиям войны на Дальнем Востоке. Нынешнее политическое положение на этой окраине вовсе не дает оснований предполагать, что мы не накануне новых оснований с на-



Бронеавтомобиль «Шаррон» на пути в Ораниенбаум. Лист перед водителем в открытом положении. Россия, 1906 год (РГВИА).

шим врагом. Японское военное министерство уже два раза обращалось на наш завод с просьбой поставить ему 50 автомобилей, а комиссия китайских офицеров, приезжавшая для осмотра автомобиля, сделала нам заказ на 150 автомобилей для китайского правительства.

Будучи связан со мной контрактом, завод был вынужден временно отказаться от этих заказов, но если до 1 сентября с.г. я не представлю заводу от Русского Правительства заказа известного количества автомобилей, не менее 50, то завод будет вправе поставлять бронеавтомобили кому угодно...

Во внимание переживаемого нами кризиса правительство наше, без сомнения, должно быть крайне осмотрительным в выборе затрат, но если броневые автомобили были признаны и у нас таким же могущественным средством защиты, как они считаются в других странах, то было бы грехом перед Родиной лишить Русскую Армию такого необходимого вида оружия, тем более, что в случае возникно-

вения военных действий мы, за неимением автозавода, будем поставлены в невозможность получить бронированные автомобили из-за границы.

Из всего сказанного вытекает, насколько было бы важно в целях Государственной обороны и придания нашим военным силам большей мощи, если бы Русская Армия оснастилась теперь же достаточным количеством броневых автомобилей, которые, будучи сосредоточены в парках, дали бы возможность заблаговременно подготовить контингент механиков и изучить боевую тактику этого нового вида оружия.

В заключение считаю долгом добавить, что, идя навстречу Правительству в виду его тяжелого денежного положения, мы готовы были бы открыть в Петербурге крупный автомобильный завод».

Скорее всего, сведениями о предполагаемых закупках бронемашин различными странами Накашидзе пытался надавить на русское военное министерство и вынудить его к покупке партии бронемашин у него. Причем предприимчивый князь уже пытался воздействовать таким образом ранее. Например, представляя прибывший в марте 1906 года броневомобиль представителям управления военных сообщений, Накашидзе сообщил, что, по имеющимся у него «секретным данным, германское Военное Министерство заключило условие с одной из крупных немецких фирм о поставке по первому требованию 80 автомобилей в двухмесячный срок и что подобный же контакт заключен французским Военным Министром с одной из французских фирм о поставке в течение трех месяцев 100 автомобилей приблизительно того же типа, как и изготовленный заводом «Шаррон».

Распоряжением начальника Генерального Штаба от 21 июля 1906 года бронированный автомобиль было «приказано передать в распоряжение штаба Красносельского военного лагерного сбора на время с 24 июля с.г». Для проведения испытаний приказом командующего войск гвардии и Петербургского военного округа была создана специальная комиссия под председательством командира лейб-гвар-

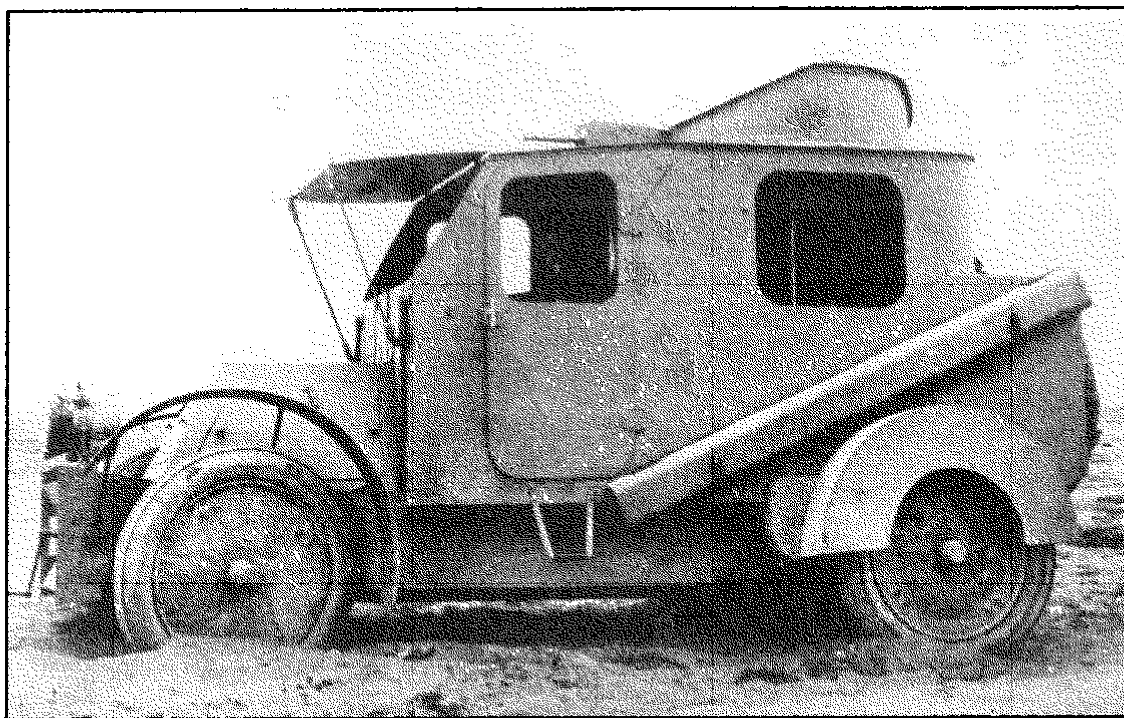


Бронеавтомобиль «Шаррон» на проселке. Россия, 1906 год (РГВИА).

дии 1-го стрелкового Его Величества батальона генерал-майора Розеншилд-Паулина в составе командира батареи Константиновского артиллерийского училища полковника Беляева и подполковника Генерального Штаба Княжича. Вряд ли поводом для проведения испытаний послужили сомнительные сведения Накашидзе о заказах на броневики других стран. Скорее всего, по мнению автора, командование Русской Армии хотело получить полные сведения о бронированной новинке, так как в приказании комиссии указывалось, что «испытания следует проводить исключительно с тактической целью». Таким образом, это можно рассматривать как второй этап, так как в марте — мае бронеавтомобиль изучался главным образом с технической стороны.

В своем заключении комиссия генерал-майора Розеншилд-Паулина отмечала следующее:

«Ограниченное время, данное для испытаний, а главное, весьма незначительный район маневров, не превышающий площади 40—50 кв. верст при возможной скорости движения автомобиля 60 верст в час, весьма ограничивали



Бронеавтомобиль «Шаррон», застрявший на песчаном грунте.
Россия, 1906 год (РГВИА).

круг его действий, а поэтому Комиссия признала, что испытания далеко не полны и желательно поставить их на более широкую ногу.

Тем не менее при испытании с 25 июля по 5 августа с.г. на практике выяснилось, что автомобиль весьма пригоден для выполнения следующих задач:

- а) для широкой разведки в тылу и на флангах противника;
- б) для прорыва с разведывательной целью сквозь цепь противника;
- в) для службы связи в сфере огня противника, особенно при значительном развитии сети путей;
- г) для расстроя кавалерийских частей, идущих в атаку. Опыт в этом направлении был проведен на военном поле против полков 2-й Гвардейской кавалерийской дивизии. Автомобиль пошел навстречу атакующим в две линии частям, причем направился на фронт одного из эскадронов первой линии (гусар) и во фланг эскадрона 2-й линии (конно-гренадер), в обоих случаях, открывши пулеметный огонь с 200 шагов. При приближении автомобиля

лошади бросились в сторону, а если бы был настоящий пулеметный огонь, то расстройство было бы произведено огромное. Атака не имела бы никакого успеха, если бы против фронта ее появились одновременно несколько автомобилей, причем расстроенные части противника сделались бы легкой добычей нашей конницы, сохранившей сомкнутость и порядок.

д) как удобная вышка для производства наблюдений на ровной местности, особенно если имеются и кусты, за которыми можно скрыть автомобиль.

Кроме указанных выше назначений автомобиль... можно полагать принесет пользу в следующих случаях:

а) для быстрого продвижения к фронту противника или в тыл ему с целью уничтожения при помощи перевозимого запаса взрывчатки каких-либо важных сооружений, особенно переправ;

б) для различных вспомогательных целей при партизанских действиях;

в) для быстрой доставки в боевые линии патронов и снарядов, а равно пополнение убыли офицеров;

г) при преследовании противника постоянное беспокойство со всех сторон пулеметным огнем.

Хотя комиссии поручено было высказаться о тактическом значении бронированного автомобиля, тем не менее нельзя обойти молчанием и некоторых технических сторон, существенно влияющих на тактическое применение автомобиля. В этом смысле нельзя не отметить:

1) Бронеавтомобиль Накашидзе вследствие своей громоздкости (180 пудов) получит широкое применение лишь в сфере густой сети шоссе.

2) Автомобиль слишком грузен, почему легко застревает в грязи.

3) Малоповоротлив на дорогах, благодаря чему уходит много времени на повороты, что под огнем противника может быть губительно.

4) Передок слишком низко сидит над землей, вследствие чего бывают задержки от попадания камней и т.д.

5) По своему наружному очертанию автомобиль представляет слишком большое сопротивление для воздуха и мало поверхностей, по которым скользили бы пули.

6) Шины колес следует по возможности прикрыть броней.

7) Для наблюдения по сторонам вместо имеющихся больших отверстий сделать узкие щели.

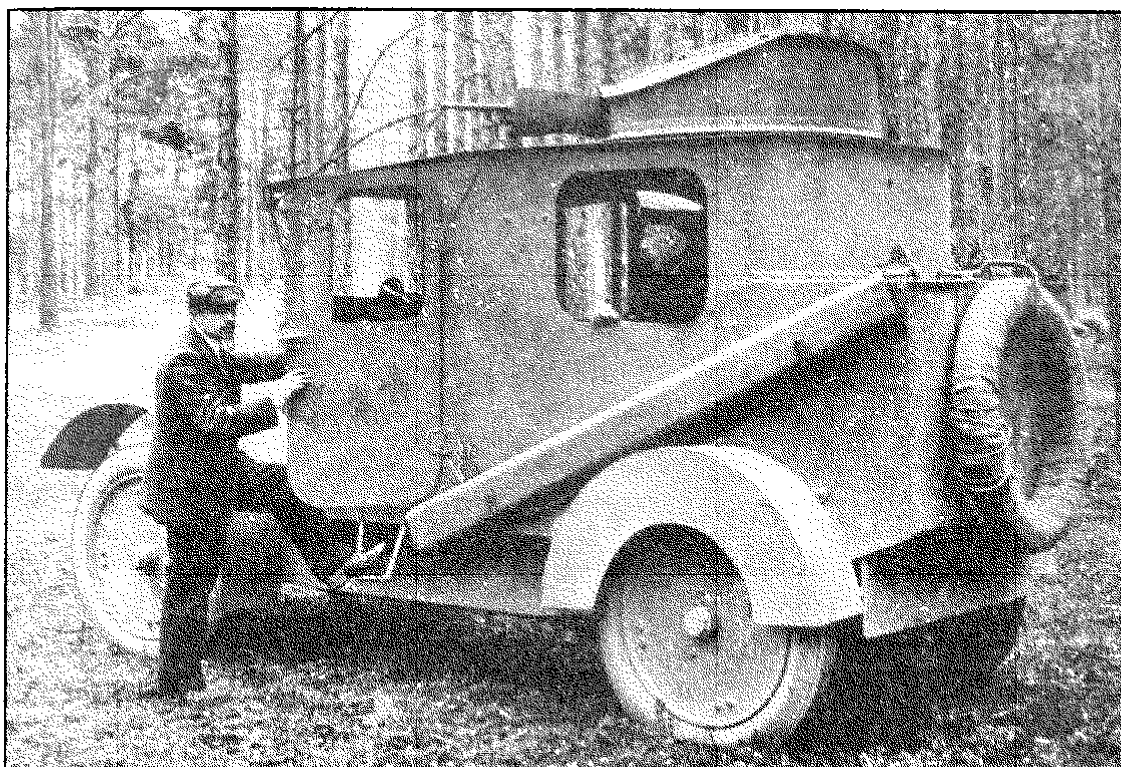
8) Все приспособления для пулемета следует облегчить и пулемет сделать съёмным, а способ его крепления более удобным для стрелка.

9) Для быстрого вскакивания в автомобиль его следует снабдить большим числом дверей.

10) По возможности уменьшить шум от движения, чтобы дать возможность незаметнее подходить к неприятелю».

Таким образом, общие выводы обеих комиссий, проводивших испытания машины в марте — мае и июле — августе в целом совпадали. Их оценка броневедомобиля в целом сводилась к одному — в данном виде он не пригоден для эксплуатации и применения в Русской Армии.

Однако такой поворот дела никак не устраивал Накашидзе, который был напрямую финансово заинтересован в том, чтобы Россия приобрела партию броневедомобилей «Шаррон». Видимо, находясь под впечатлением боев революции 1905—1906 годов, он предлагает использовать машину «для поддержания внутреннего порядка». Записавшись на прием к тогдашнему министру внутренних дел П. Столыпину, Накашидзе приехал на его дачу 12 августа 1906 года. Именно в этот день на министра было совершено покушение, и его дача взлетела на воздух. Сам Столыпин не пострадал — во время взрыва он отсутствовал. Однако, как следует из записки товарища министра внутренних дел, «12 августа 1906 года был убит среди других, явившийся к Министру с предложением для полицейских и охранных целей изобретенного им типа автомобиля штаб-ротмистр князь Михаил Александрович Накашидзе, и вместе с ним погибли все чертежи, планы, договоры с французской автомобильной компанией и прочие документы, относящиеся к его изобретению».



Общий вид бронеавтомобиля «Шаррон», рядом с машиной французский механик Ле-Секвер. Россия, 1906 год (РГВИА).

Но, несмотря на столь трагическую судьбу самого Накашидзе, предлагаемый им бронеавтомобиль продолжал свою «одиссею» в России. Курировал машину товарищ погибшего князя отставной полковник гвардии А. Офросимов, который также являлся представителем фирмы «Шаррон».

22 сентября 1906 года в Военный совет было направлено письмо следующего содержания:

«По мнению Главного Управления Генерального штаба бронированный автомобиль князя Накашидзе, хотя и оказался не удовлетворяющим некоторым из предъявленных к нему условий, тем не менее по результатам испытаний на Красносельских маневрах мог бы быть пригоден для выполнения известных боевых задач, а потому таковой желательно приобрести в Военное Ведомство для развития дальнейших испытаний с ним и с целью усовершенствования его технических данных».

Видимо, на основании этого документа 9 января 1907 года бронированный автомобиль приобрело военное ведомство России, заплатив французской фирме 30 000 рублей.

Еще раньше, в октябре, был проведен расчет с французским механиком Ле Секвером, который обслуживал броневик в России. Исходя из того, что машина эксплуатировалась в мирное время (сначала планировалось, что француз будет управлять ей в боях), ему заплатили из расчета 1000 франков в месяц (378 рублей по тогдашнему курсу). Причем Ле Секверу предложили на выбор рубли или франки, и он выбрал первое. Таким образом, получив 3248 рублей (8 месяцев по 378 рублей и 224 рубля дорожные расходы), довольный французский механик отбыл на родину.

Следует сказать, что если при расчете с Ле Секвером все прошло нормально, то с фирмой «Шаррон» возникла небольшая проблема, о которой 9 января 1907 года сообщили в Генеральный Штаб:

«Уполномоченный бывшим Главкомом на Дальнем Востоке князь Накашидзе по недоразумению обнадежил фирму «Шаррон», что будут приобретены Русским правительством не менее 6 броневых автомобилей, и по имеющимся сведениям, фирма их изготовила».

Однако французам заявили, что представители военного ведомства России не имели отношения к личным планам Накашидзе, на чем конфликт был исчерпан.

Кстати, одним из условий приобретения броневого автомобиля Генеральный Штаб поставил сдачу машины «во вполне исправном виде» с заменой броневого корпуса и башни. Надо отдать должное оперативности отставного полковника Офросимова — 19 февраля 1907 года он заключил с Путиловским заводом в Петербурге договор на ремонт броневика. При этом предполагалось проведение следующих работ:

1. Установка новой брони, доставленной из Франции;
2. Исправление щитов колес;
3. Сделать все приспособления пулемета съемным;
4. Для наблюдения по сторонам в имеющихся ставнях оконных сделать бойницы в виде продолговатых щелей;
5. Сделать в задней стене бойницу;
6. Возобновление наружной окраски».

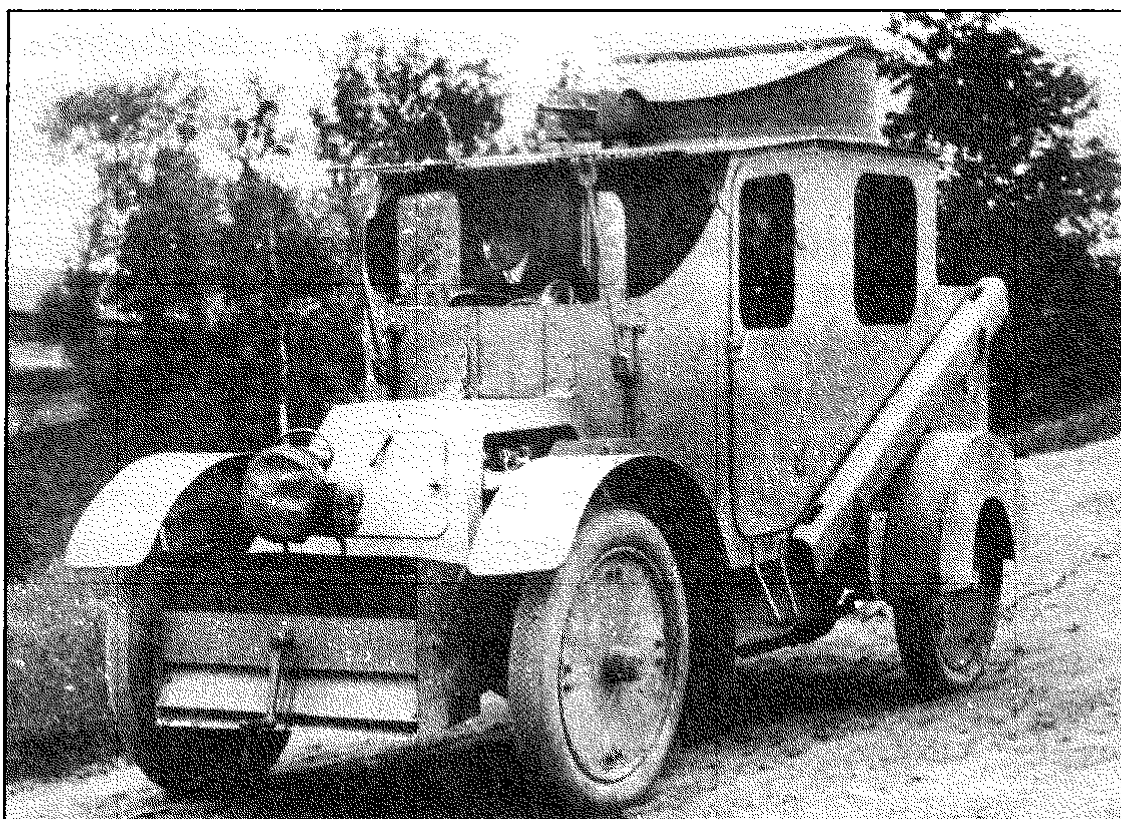
28 марта 1907 года комиссия из представителей управления военных сообщений, главного артиллерийского управления и представителя фирмы «Шаррон» Офросимова приняла бронеавтомобиль, отремонтированный Путиловским заводом. При этом отмечалось, что все пункты договора выполнены удовлетворительно, и после небольшого испытательного пробега машину направили на хранение в кронверк Петропавловской крепости.

В начале августа 1907 года бронеавтомобиль вновь отправили в Ораниенбаум для проведения испытаний на ружейном полигоне Офицерской стрелковой школы. Руководил испытаниями начальник полигона полковник Н. Филатов, а шофером машины был солдат 1-го Кавказского железнодорожного батальона Павел Васильев.

Испытания с перерывами длились до середины октября, причем проверялись как скоростные и маневренные качества машины, так и возможность установки на ней и ведения огня из пулеметов Гочкиса, Максима и Мадсена (последний в документах проходит как «ружье-пулемет образца 1902 года»). Во время нахождения на полигоне бронеавтомобиль прошел более 600 верст, показав высокие скорости движения по хорошим шоссе и полное отсутствие проходимости по грязным дорогам или проселкам. Кроме того, отмечалось большое число поломок, для исправления которых приходилось приобретать запчасти на заводе Лесснера. В целом, выводы по маневренности и проходимости машины полностью совпадали с выводами комиссий, проводивших испытания в 1906 году.

Что касается вооружения, то отмечалось, что в машину после небольших переделок без особого труда можно установить пулеметы Максима и Мадсена. После испытаний броневика был составлен отчет, подписанный полковником Филатовым, в котором говорилось следующее:

«Произведенные на полигоне опыты стрельбы из пулемета во время движения показали, что рассчитывать вести наступление, пользуясь огнем из пулеметов, находящихся на автомобиле, нет возможности из-за недостаточной мет-



Бронеавтомобиль «Шаррон» во время испытаний пробегом.
Россия, 1906 год (РГВИА).

кости. На применение пулеметов на автомобилях, по-моему, надо смотреть только лишь как пригодные для обороны.

Поэтому бронированные автомобили должны назначаться не для ведения боя, а лишь для перевозки по местности под огнем неприятеля важных бумаг и начальствующих лиц (например, для движения между фортами крепости). В бытность мою в сентябре с.г. в командировке в Брест-Литовске для испытания подвижных щитов, я обращался с просьбой к коменданту крепости и к другим начальствующим лицам высказать свои взгляды по вопросу применения броневых автомобилей, и все указали мне, что такие автомобили необходимы в крепости, и что вообще вопрос этот весьма важен и заслуживает самого серьезного отношения».

Видимо, это заключение послужило причиной того, что в декабре 1907 года военное ведомство Российской Империи приняло решение «испытать броневой автомобиль при крепости Выборг, в районе которого встречаются извилистые дороги и крутые подъемы». Для этого предпола-

лось отремонтировать машину, находившуюся на хранении на Петербургском артиллерийском складе, а затем передать ее в распоряжение главного инженерного управления.

Однако сделать этого не удалось — в июле 1908 года машина поступила в распоряжение войск гвардии и Петербургского военного округа и ее отправили в Красное Село «для испытания ездой на маневрах».

По сообщению начальника войск гвардии начальнику Генерального Штаба от 20 августа 1908 года, в ходе этих учений броневой автомобиль испытывался в качестве машины для несения службы связи и «передачи приказаний на большие расстояния», при этом машина действовала без пулемета. Однако выводы оказались неутешительными: «Броневой автомобиль в его настоящем виде, вследствие чрезмерной тяжести, для вышеуказанных целей служить не может». При этом штаб Петербургского военного округа предлагал переделать автомобиль «на более легкий тип» (т.е. разбронировать), взяв все расходы за свой счет.

17 сентября 1908 года броневой автомобиль передали в «полную собственность» Петербургского округа, а к 16 октября броня с машины была снята и направлена в Офицерскую Стрелковую школу «как материал для испытания пробиваемости новыми пулями», а сам автомобиль переделан в легковой.

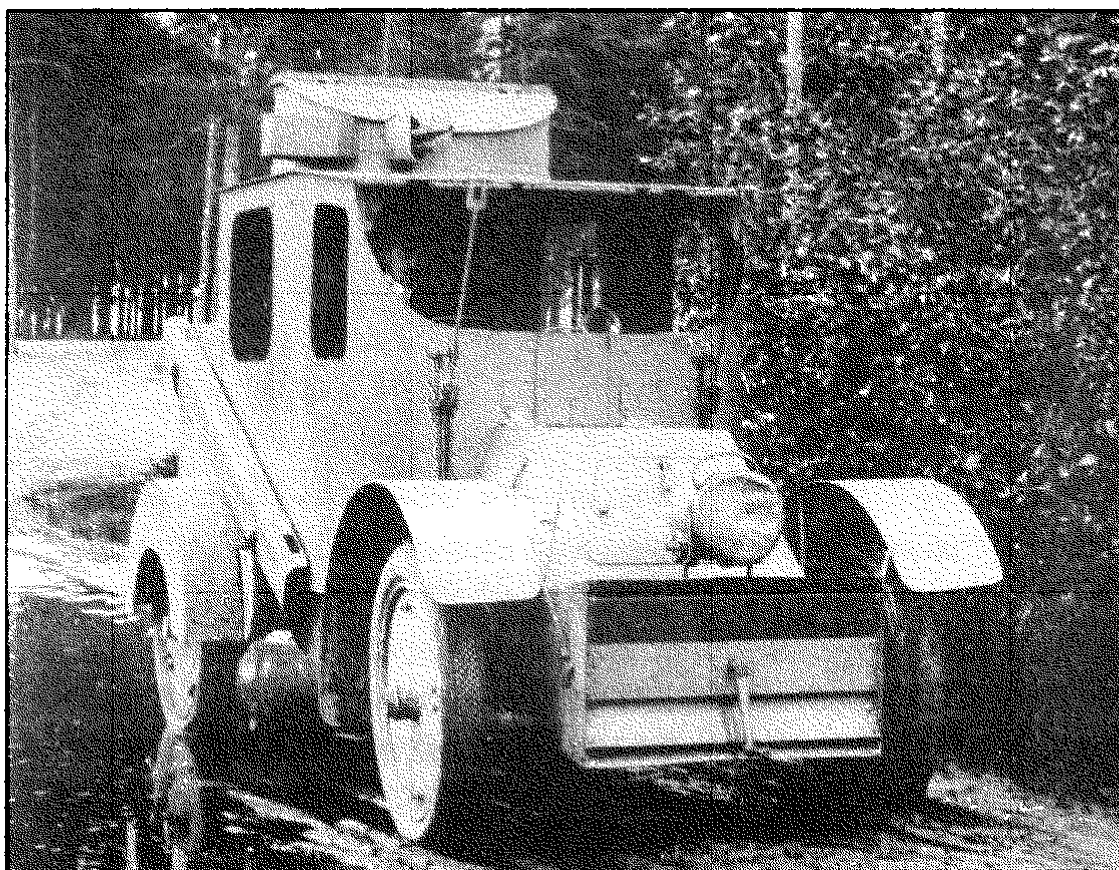
Таким образом, несмотря на более чем двухлетние испытания броневика фирмы «Шаррон» в России эта машина не получила признания у наших военных, и в этом нет ничего удивительного. Дело в том, что до этого ничего подобного на вооружении ни одной страны мира не имелось, и опыта в использовании нового вида боевой техники, естественно, ни у кого в то время не было. Кроме того, не следует забывать, что технический уровень броневиков того времени был напрямую связан с развитием автомобилестроения. А в первые годы XX века автомобили представляли собой еще весьма несовершенные конструкции, имевшие малую надежность работы агрегатов и низкую проходимость, а также бывшие весьма сложными и капризными в эксплуатации.

Кроме того, не следует забывать, что броневой автомобиль фирмы «Шаррон» был изготовлен на легковом шасси, которое оказалось сильно перегружено массивным броневым корпусом. Таким образом, непризнание этой броневой новинки в России никак не было связано с «косностью царских чиновников», о чем часто писали в советское время. Напротив, ознакомившись с выводами русских офицеров, производивших испытание броневика, поражаешься их знаниям и высокому профессионализму.

Что касается самого М. Накашидзе, то сейчас трудно сказать, что двигало им — желание заработать или вооружить Русскую Армию новым видом боевой техники. По мнению автора, присутствовало и то, и другое. Князь действительно был страстным фанатом автомобилей (это подтверждается документально), но в то же время, без сомнения, имел желание получить неплохой доход в случае заказа партии бронемашин русским военным ведомством.

Фирма «Шаррон» помимо броневика для России изготовила еще несколько подобных машин в расчете на русский заказ. По французским источникам, шесть построенных броневиков отправили в Россию в конце 1906 или начале 1907 года, но через границу их не пустили. На обратном пути вроде бы два броневика «экспроприировали» немцы и впоследствии использовали их на учениях 4-й гвардейской бригады.

В начале Первой мировой войны один броневик «Шаррон» участвовал в боях в составе кавалерийского корпуса генерала Сорде, а в ноябре 1914 года у Automobiles Charron Ltd (которая образовалась на месте распавшейся фирмы «Шаррон») французские военные приобрели оставшиеся три машины, ранее построенные для России. Впрочем, по мнению автора, информация о судьбе броневиков «Шаррон» во Франции до начала Первой мировой войны может оказаться недостоверной: сложно представить, что бронированные машины сумели простоять без дела более семи лет. А в случае их эксплуатации, хотя бы минимальной, жизнь их оказалась бы еще короче. Возможно, речь



Бронеавтомобиль «Шаррон» преодолевает грязную проселочную дорогу.
Россия, 1906 год (РГВИА).

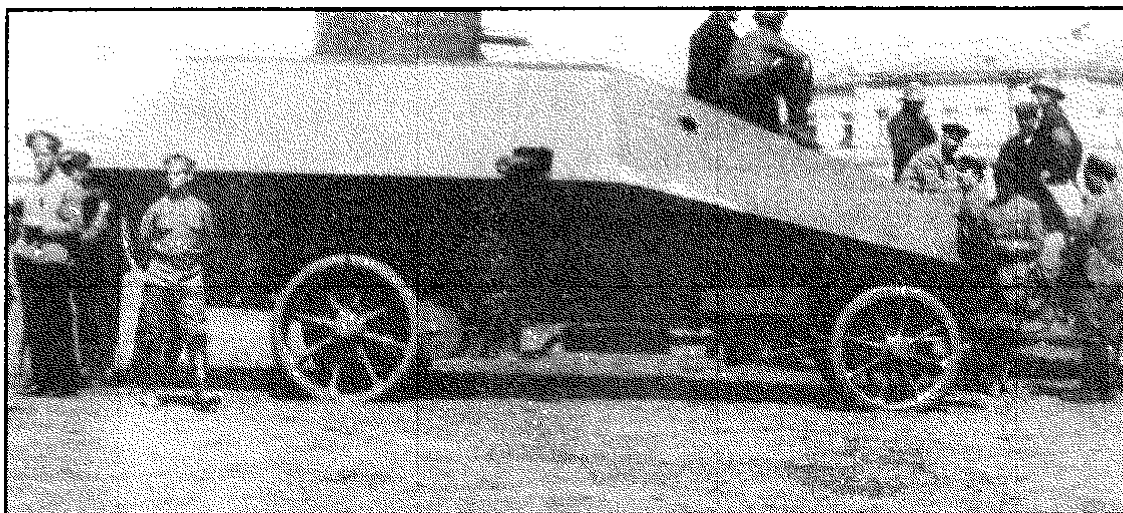
могла идти об использовании в 1914 году снятых с автомобилей броневых корпусов.

Помимо броневого автомобиля князя Накашидзе, перед Первой мировой войной в России имелся еще один броневик, о котором в нашей стране практически ничего не известно. Правда, заказывали машину не военные, а гражданские власти.

11 ноября 1911 года управление по постройке восточной части Амурской железной дороги заключило с немецкой фирмой «Бенц и К°» договор на изготовление броневого автомобиля, который должен был удовлетворять следующим требованиям:

«Общий вес автомобиля около 120 пудов, вес брони толщиной 4,5 мм из крупновской стали не должен превышать 30 пудов.

Подъемная сила — 60 пудов груза или 6 человек и 20 пудов.



Бронеавтомобиль «Бенц» Амурской железной дороги в Омске.
Май 1918 года (ГЦМСИР).

Шасси грузового типа. Мотор должен быть 4-цилиндровым, в 35/40 л.с., с отлитыми попарно цилиндрами...

Максимальная скорость при полной нагрузке 20 верст в час.

6. Автомобиль должен быть снабжен боевой вращающейся башней, непроницаемость брони гарантируется против винтовочных выстрелов».

Судя по всему, перед выдачей заказа фирма «Бенц» представила управлению по постройке восточной части Амурской железной дороги эскизный проект машины, который, с небольшими изменениями, и был утвержден.

4 августа 1912 года броневики доставили в Петербург, в российское отделение торгового дома «Бенц и К°», после чего машину отправили в Хабаровск. Судя по документам, внешний вид и характеристики машины соответствовали заданию, однако немецкая фирма не полностью выполнила поставленные условия. Так, броневики не имели «боевой вращающейся башни», а грузошины были меньшего диаметра, за что с исполнителя удержали 1203 рубля (общая стоимость машины составляла 11 500 рублей).

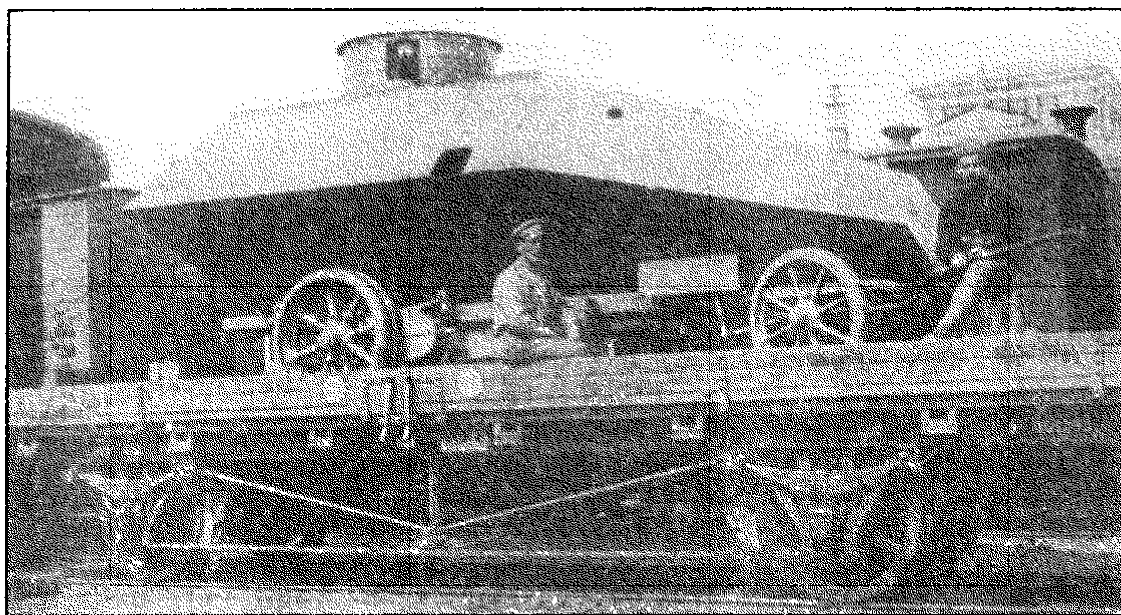
Интерес к бронеавтомобилю управлением по постройке восточной части Амурской железной дороги не случаен. Дело в том, что в ходе Русско-японской войны выяснилось, что Китайско-Восточная железная дорога, проложенная по

территории Маньчжурии, полностью не обеспечивает интересов России. Поэтому уже в 1906 году началось проектирование Амурской железной дороги от Сретенска до Хабаровска общей протяженностью 2041 версты с ветками к Нерчинску, Рейнову и Благовещенску. Строительство началось два года спустя и состояло из четырех участков: головного, западного, среднего и восточного (последний проходил от реки Дии до Хабаровска с мостом через Амур). Строительство велось в малонаселенных районах вблизи с китайской границей, поэтому нередко были случаи нападения на рабочие партии китайских бандитов — хунхузов. Для безопасных поездок инженеров, а также перевозки ценных грузов, по предложению начальника работ по постройке восточной части Амурской железной дороги инженера А.В. Ливеровского и был заказан броневедомоуль «Бенц».

Прибывший в Хабаровск 15 сентября 1912 года броневедомоуль в начале следующего года переделали для движения по железнодорожному полотну, так как шоссе и хороших грунтовых дорог в этом районе имелось крайне мало, а зимой движение по ним было практически невозможно. Кроме того, машина получила недостающую вращающуюся башню.

После начала Первой мировой войны броневедомоуль «Бенц» был принят «в Военное ведомство по военно-автомобильной повинности» по акту № 16495 от 5 октября 1914 года. Как следовало из сопроводительных документов, к этому времени автомобиль «в период времени службы на постройке в течение 25 месяцев сделал пробег всего лишь 2425 верст». Кстати, в тех же документах эта машина именовалась «бронированным автобусом» — видимо, из-за больших габаритных размеров.

В середине октября 1914 года «броневедомоуль» из Хабаровска направили в Петроград, в распоряжение Военной автомобильной школы, но машина затерялась на необозримых русских просторах. Так, 20 мая 1915 года (спустя семь месяцев после отправки) автомобильный отдел Главного военно-технического управления (ГВТУ) направил в уп-



Бронеавтомобиль «Бенц», захваченный чехословаками у красных, на железнодорожной платформе. 1918 год (фото из архива Я. Магнуского).

равление по сооружению железных дорог министерства путей сообщения следующее письмо:

«ГВТУ сообщает, что переданный Военному Ведомству в управление по постройке восточной части Амурской железной дороги броневой автомобиль подлежал отправке в Петроград в Военную автошколу, куда, однако, означенный автомобиль до сего времени не прибыл, ввиду чего к розыску его приняты соответствующие меры».

Судя по всему, «броневавтобус» так и не доехал до Петрограда, так как уже весной 1918 года он появляется в Омске. Здесь, за характерную форму корпуса броневик прозвали «гроб Лобкова», по фамилии его командира. Дальнейшая судьба машины автору неизвестна.

Таким образом, к началу Первой мировой войны на вооружении Русской Армии броневых автомобилей не имелось. Впрочем, и в других странах, имевших более развитую (по сравнению с Россией) автомобильную промышленность — Австро-Венгрии, Германии, Англии, Америке и Франции — дело обстоит точно так же. Построенные этими странами в 1906—1913 годах различные образцы броневых автомобилей не пошли дальше опытных образцов, и ни один из них не заинтересовал военных.

«Русское детище»

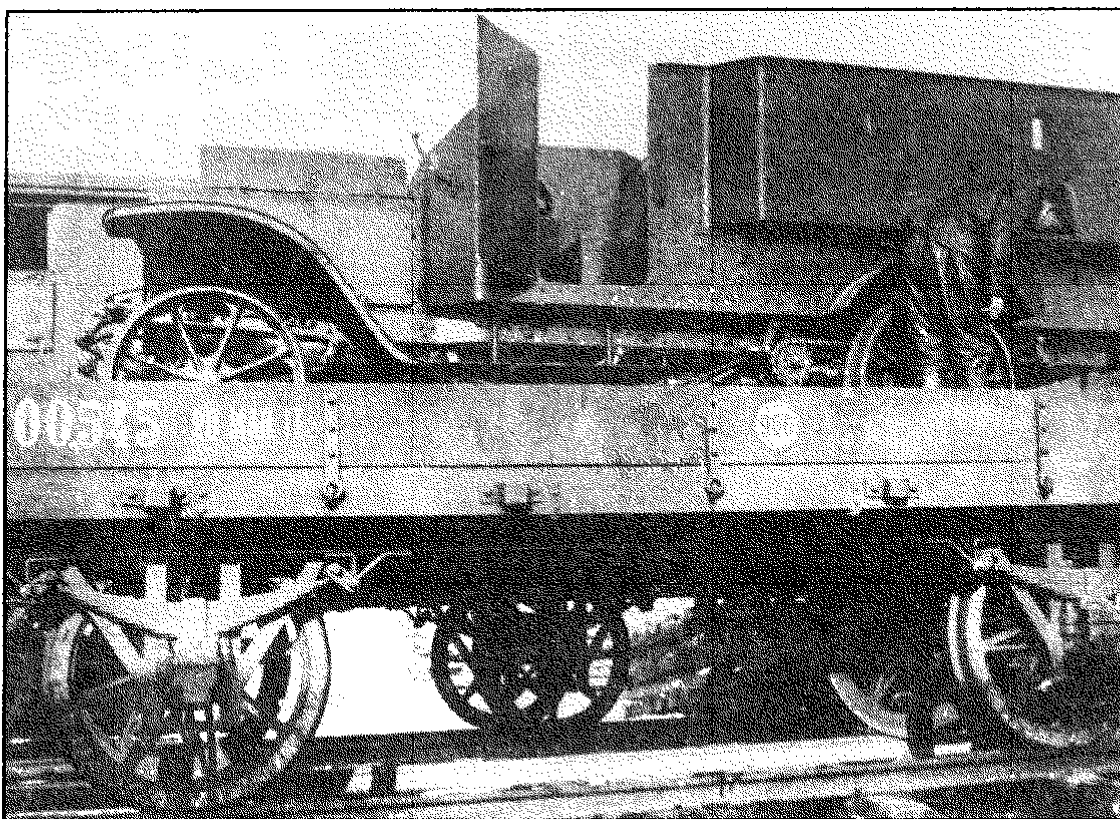
С началом Первой мировой войны ситуация с бронеавтомобилями стала меняться коренным образом. Этому способствовал и маневренный характер первых недель боев, а также развитая дорожная сеть и большой автопарк во Франции и Бельгии — именно здесь в уже первых числах августа появились первые броневые автомобили.

Что касается русского фронта, то пионерами в автоброневом деле тут были немцы, которые успешно использовали новый вид боевой техники в Восточной Пруссии. Подтверждением этого служит приказ командующего Северо-Западным фронтом генерала от кавалерии Жилинского № 35, датированный 19 августа 1914 года, в котором определялись меры борьбы с вражескими бронемашинами:

«Бои, которые происходят в последнее время в войсках вверенного мне фронта показали, что немцы с успехом пользуются пулеметами, установленными на бронированных автомобилях. Такие пулеметы, приданные небольшим конным отрядам, пользуясь обилием шоссе и быстротою своего передвижения, появляясь на флангах и в тылу нашего расположения, обстреливают действительным огнем не только наши войска, но и обозы.

С целью обеспечения войск Северо-Западного фронта от обстрела их пулеметами, предписываю высылать вперед команды конных сапер для порчи тех шоссеиных дорог, которые могут послужить противнику для передвижения с целью как наступления на фронте, так и угрозе флангам и тылу наших войск. При этом надо выбирать такие участки шоссе, которые не имеют обходных путей.

Производить порчу шоссе следует теми способами, которые будут наиболее соответствовать местным условиям, причем можно рекомендовать прорезывание шоссеиного полотна узкими и глубокими поперечными канавами, навал на шоссе срубленных на обочине деревьев, небрасывание на шоссе битых бутылок и кусков стекла,



Немецкий бронзавтомобиль-дрезина, захваченный частями 1-й русской армии в Восточной Пруссии в боях 14–20 августа 1914 года (РГАКФД).

наваливание крупных камней и т.п. При рытье окопов следует их маскировать, т.е. делать их препятствиями, не ожидаемыми для автомобилей противника, идущих полным ходом.

Кроме порчи шоссе следует снимать настилы с деревянных мостов и прятать их вблизи, на случай необходимости движения наших войск.

Вообще, при всех порчах шоссе и мостов следует иметь в виду возможность быстрого исправления своими войсками произведенных заграждений при необходимости совершения передвижения как нашими войсковыми частями, так и обозами.

Как активное средство против автомобилей с пулеметами, при колоннах отрядов,двигающихся по шоссе, необходимо иметь артиллерию для обстрела автомобилей. Такие специально назначаемые взводы артиллерии особо полезно иметь во фланговых колоннах и на дорогах, идущих параллельно и вблизи нашего фронта».

К сожалению, автору не удалось найти информации о том, бронемашины какого типа использовали немцы в августе 1914 года в Восточной Пруссии, и сколько их было. Но факт применения броневиков подтверждается и другими документами (помимо приказа Жилинского), а кроме того, есть фото захваченного в августе 1914 года «германского броневедомства-дрезины».

Появление немецких броневых автомобилей, а также сообщения в прессе о боевых действиях броневиков союзников во Франции и Бельгии, послужили толчком для изготовления и первых русских броневых машин. Пионером в этом стал командир 5-й автомобильной роты штабс-капитан Иван Николаевич Бажанов*.

11 августа 1914 года Бажанов по личному приказанию генерал-майора Янова убыл в 25-ю пехотную дивизию 1-й армии Северо-Западного фронта «для переговоров о приспособлении пулемета на автомобиль. 18 августа «с грузовым автомобилем, бронированным средствами роты, с поставленными на него пулеметами», он убыл в распоряжение 25-й пехотной дивизии. В своих воспоминаниях Бажанов писал об этом так:

«Работа была выполнена в Икстербурге, близ Кенигсберга. Для срочного бронирования использовали грузовой автомобиль итальянской фирмы SPA, который забронировали листами брони из щитов захваченных немецких артиллерийских орудий. Это была первая броневая машина Русской Армии, вооруженная двумя пулеметами и замаскированная под грузовик».

** Родился в Перми в 1880 году, закончил Сибирский кадетский корпус, затем Инженерное училище с дополнительным курсом со званием механика, а после Русско-японской войны — Льежский электромеханический институт с дипломом инженера. Работал на заводах в Германии, Швейцарии, Франции. В России несколько месяцев работал на Русско-Балтийском вагонном заводе и заводе «Проводник». С 1913 года — командир 5-й автомобильной роты в Вильно.*

Своими силами изготовили броневики и в 8-й автомобильной роте, убывшей на фронт 18 сентября 1914 года. Среди прочих, в ее составе числилось «автомобили «Кейс» — 2, легковые, бронированные». Что они собой представляли и как выглядели, автору неизвестно.

Естественно, такое стихийное строительство не могло ни обеспечить армию броневиками, ни дать боевые машины, пригодные для широкого использования в боях. Для этого требовалось привлечение крупных промышленных предприятий и поддержка на самом высшем уровне.

17 августа 1914 года военный министр Российской Империи генерал-адъютант Сухомлинов вызвал к себе лейб-гвардии Егерского полка полковника Александра Николаевича Добржанского*, временно прикомандированного к канцелярии Военного министерства, и предложил ему сформировать «бронированную пулеметную автомобильную батарею».

19 августа Добржанский получил официальное разрешение на постройку машин. Именно этот документ — лист из записной книжки с подписью Сухомлинова — и послужил отправной точкой формирования броневых автомобильных частей Русской Армии.

Выбор кандидатуры Добржанского для нового и сложного дела был не случаен. Служа в лейб-гвардии Егерском полку в распоряжении «императорского наместника на

** Родился 19 апреля 1873 года в Тифлисской губернии, из потомственных дворян. Окончил Тифлисский кадетский корпус (1891) и 2-е военное Константиновское училище (1893), назначен сначала в 149-й пехотный Черноморский полк, затем в 1-й Кавказский стрелковый Его Величества батальон, а в 1896 году — в лейб-гвардии Егерский полк. В 1900 году окончил курсы восточных языков при Министерстве иностранных дел, в 1904 году назначен состоять «по военной части» при Наместнике Его Величества на Кавказе. В 1914 году произведен в полковники. Умер 15 ноября 1937 года в Париже.*



Создатель первой в России автоброневой части Александр Николаевич Добржанский. На фото 1917 года он в звании генерал-майора (РГАКФД).

Кавказе по военной части», он в 1913 году командирится на Петербургский патронный завод для проектирования остроконечной бронебойной пули для 7,62-мм винтовки образца 1891 года. Идея создания броневого автомобиля, по докладу самого Добржанского, родилась у него во время командировки на заводы фирмы «Крезо» во Франции, где он «как пулеметчик... практически изучил это дело», пробыв здесь несколько месяцев. Неясно, о чем конкретно пишет Добржанский, возможно он видел вооруженные пулеметами Гочкиса автомобили с частичным бронированием, изготовленные по проекту капитана Генти в 1906–1911 годах.

С началом Первой мировой войны Добржанский «стал пропагандировать в военных кругах относительно необходимости создания в армии броневых автомобилей». Види-

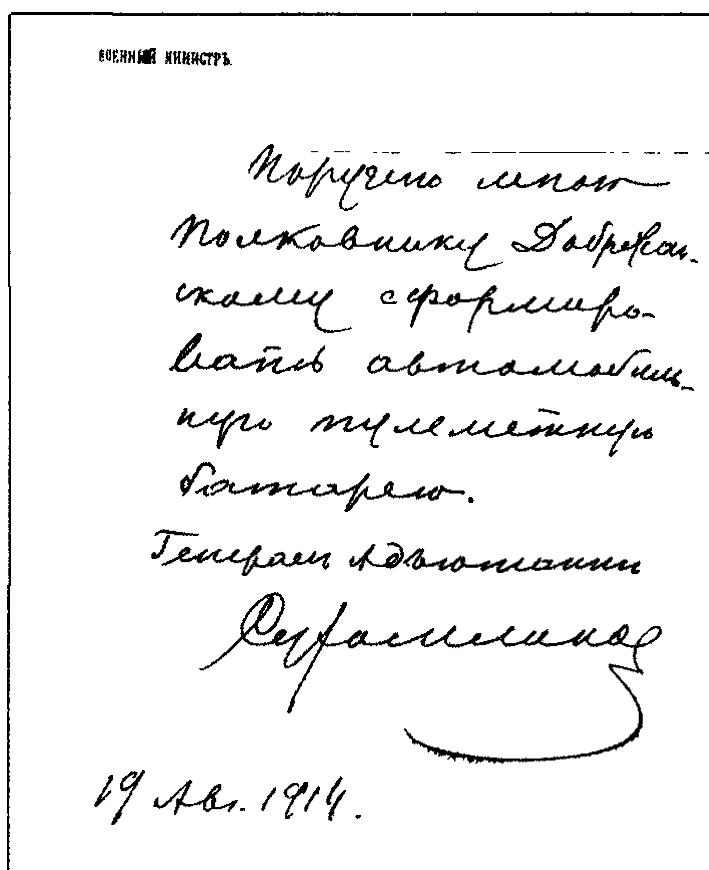
мо, в это же время на него обратил внимание военный министр Сухомлинов.

Получив необходимую поддержку в «верхах», в первых числах сентября 1914 года Добржанский составил «схематический чертеж броневого автомобиля» (или как мы сказали бы сегодня — эскизный проект). Для их изготовления выбрали легковые шасси Русско-Балтийского вагонного завода тип С 24/40 с двигателем мощностью 40 л.с., (шасси № 530, 533, 534, 535, 538, 539, 542, номер восьмой машины неизвестен, предположительно 532). Детальный проект бронировки и рабочие чертежи разработал инженер-механик Грауэн, а постройку машин поручили бронепрокатной мастерской № 2 Ижорского завода Морского ведомства.

При изготовлении броневиков заводу пришлось решить множество проблем: разработать состав брони, способ ее приклепки к металлическому каркасу, способы усиления шасси. Для ускорения изготовления машин было решено отказаться от использования вращающихся башен, а разместить вооружение в корпусе. Разработку пулеметных установок для этого Добржанский поручил конструктору-оружейнику полковнику Соколову.

На каждом «Руссо-Балте» состояло три 7,62-мм пулемета Максима, расположенных треугольником, что давало возможность «иметь в бою всегда два пулемета направленных в цель на случай задержки одного из них». Разработанные Соколовым станки и скользящие на роликах щиты позволяли бронеавтомобилю иметь обстрел на 360 градусов, при этом по одному пулемету имелось в лобовом и кормовом листах корпуса, а третий был «кочующим» и мог переставляться с левого на правый борт и наоборот.

Броневики защищались хромоникелевой броней «особой закалки» толщиной 5 мм (передний и кормовые листы), 3,5 мм (борта корпуса) и 3 мм (крыша). Столь малые толщины объяснялись использованием легкового шасси, которое и так оказалось перегруженным. Для большей пулестойкости листы брони устанавливались под большими углами наклона к вертикали — в поперечном



Лист из записной книжки
военного министра
А. Сухомлинова
с распоряжением
о формировании
«автомобильной пулеметной
батареи» (РГВИА).

сечении корпус представлял собой шестиугольник с несколько расширенной верхней частью. В результате этого удалось обеспечить пулестойкость бронезащиты машин на дистанции 400 шагов (280 метров) при обстреле 7,62-мм тяжелой винтовочной пулей: «Броня, несмотря на свою тонину... благодаря скреплению под углами, рассчитанными под углы падения пуль на 400 шагов (на это расстояние не пробиваема), что позволяет безнаказанно сметать до этого предела все попытки противника к приближению». Экипаж бронеавтомобиля состоял из офицера, шофера и трех пулеметчиков, для посадки которых имелась дверца в левом борту корпуса. Кроме того, при необходимости можно было покинуть машину через откидную крышу в задней части. Возимый боекомплект составлял 9000 патронов (36 коробок с лентами), запас бензина составлял 6 пудов (96 кг), а полная боевая масса машины — 185 пудов (2960 килограммов).

Еще в ходе первоначального проектирования Добрянский пришел к мысли о том, что чисто пулеметные броне-



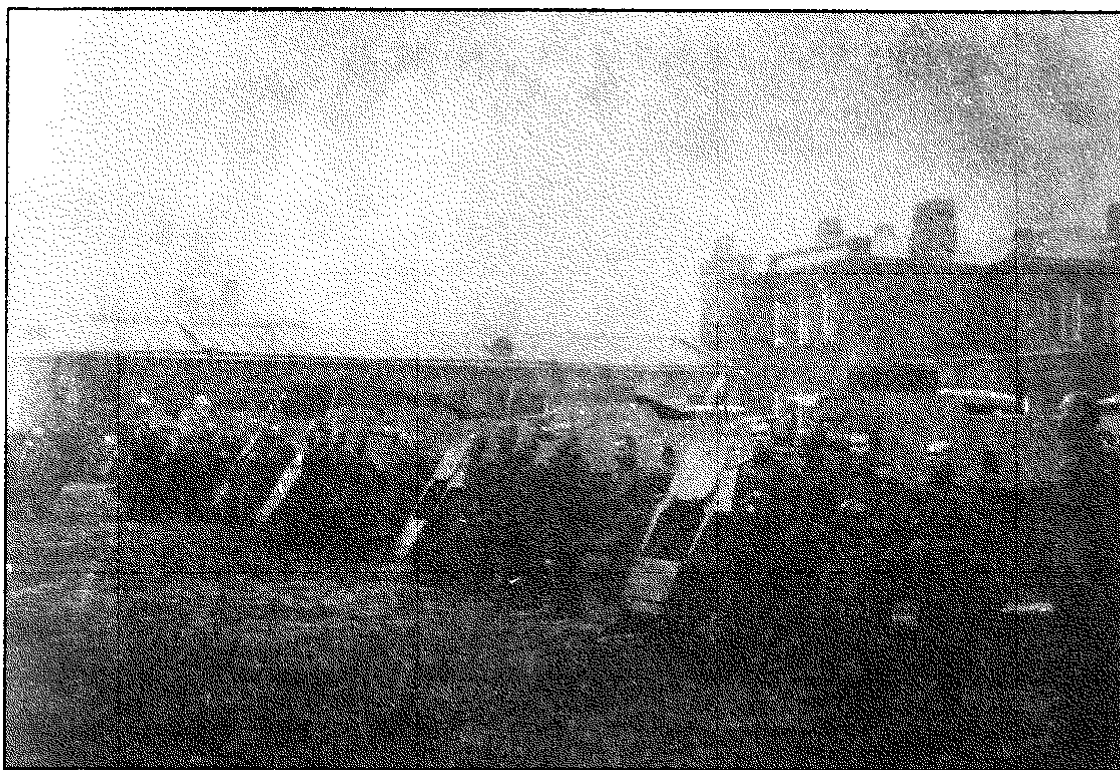
Солдаты и офицеры 1-й автопулеметной роты во время напутственного молебна.
Семеновский плац, 19 октября 1914 года. В центре виден бронированный
«Маннесманн-Мулаг» (РГАКФД СПб).

автомобили будут неэффективны «против неприятеля скрытого в окопах, против укрыто поставленного пулемета или бронированных автомобилей противника».

Поэтому он разработал эскизный проект пушечной машины в двух вариантах — с 47-мм морским орудием Гочкиса и 37-мм автоматической пушкой Максима-Норденфельда.

Но из-за недостатка времени и отсутствия необходимого шасси к моменту убытия бронемашин на фронт была готова только одна пушечная машина, изготовленная на шасси 5-тонного 45-сильного грузовика немецкой фирмы «Маннесманн-Мулаг» (Mannesmann-Mulag), из числа пяти, закупленных в 1913 году.

Этот бронеавтомобиль имел полностью бронированной только кабину, в которой помимо шофера находился пулеметчик, при этом пулемет мог вести огонь только вперед по ходу машины. Основное вооружение — 47-мм морская пушка Гочкиса на тумбе, устанавливалась за корабчатым щитом большого размера в кузове грузовика.



1-я автопулеметная рота во время напутственного молебна.
Семеновский плац, 19 октября 1914 года. Хорошо видны бронемашины «Руссо-Балт»
(РГАКФД СПб).

Там же находился еще один пулемет Максима, который мог переставляться с борта на борт и вести огонь через боковые амбразуры. Броневик получился довольно тяжелым (около 8 т) и неповоротливым, но с мощным вооружением. Экипаж «Маннесманна» составлял 8 человек, толщина брони 3—5 мм.

Кроме того, две 37-мм автоматические пушки Максима-Норденфельда установили на 3-тонные грузовики «Бенц» и «Олдейс» (Alldays), не забронированные из-за недостатка времени (любопытно, что машины передали в роту из Петербургского отделения Государственного банка).

Одновременно с изготовлением броневых автомобилей полковник Добржанский занимался формированием первой в мире автоброневой части, которая получила официальное наименование 1-я автомобильная пулеметная рота. 31 августа 1914 года в Военный совет был направлен проект штатов нового подразделения. В этом документе говорилось следующее:



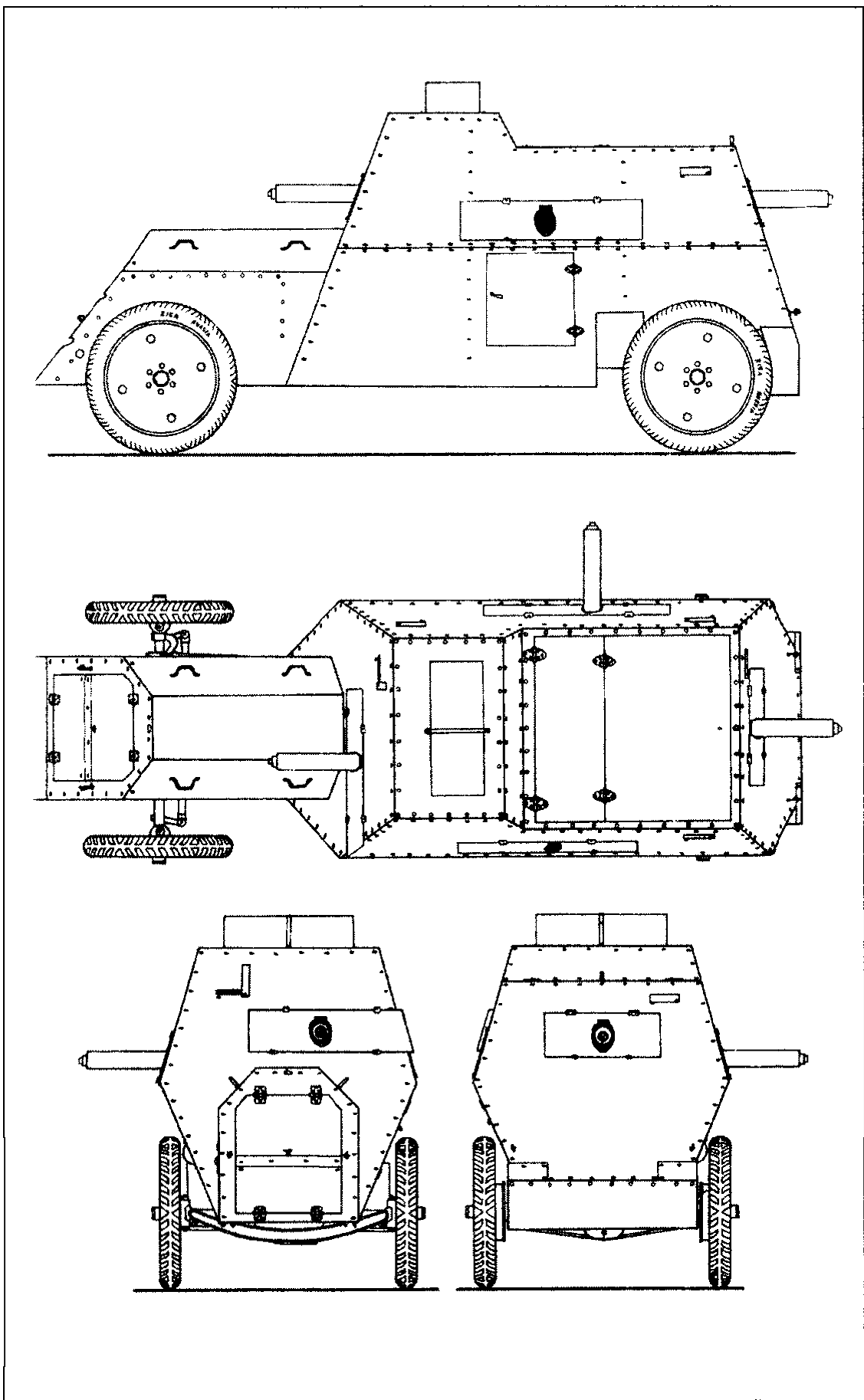
Прощальный снимок солдат и офицеров 1-й автопулеметной роты перед отправкой на фронт. Семеновский плац, 19 октября 1914 года (РГАКФД СПб).

«Частые эпизоды из происходящих ныне боев, как на Французском, так и на нашем фронте, выяснили значительную боевую силу пулеметов, установленных на автомобилях и защищенных более-менее толстой броней. Между прочим, таких установок в нашей армии не имеется вовсе. Военный Министр признал спешную необходимость в организации соответствующих частей, почему и представляется на рассмотрение Военного Совета проект организации 1-й автомобильной пулеметной роты.

...Всем этим требованиям относительно пулеметных установок в значительной степени удовлетворяет предложение одного из офицеров нашей армии, а именно — установить пулеметы с круговым обстрелом на бронированных легких автомобилях. На каждом из них предполагается разместить по три пулемета, а из личного состава, шофера, офицера и трех пулеметчиков. Два бронированных автомобиля составляют автомобильный пулеметный взвод.

Для осуществления правильной работы такого взвода на Театре военных действий, он обеспечивается следующим образом:

а). на один броневик — один легковой автомобиль и один мотоцикл;



Бронированный автомобиль «Руссо-Балт» тип С 1-й автопулеметной роты.



«Руссо-Балты» 1-й автопулеметной роты на дороге в районе Прасныша.
Весна 1915 года (РГАКФД).

б). на пулеметный взвод — один грузовой автомобиль с полевой мастерской и запасом бензина».

На этот документ была наложена следующая резолюция: «Сформировать по упомянутым штатам: по № 1 — управление 1-й автопулеметной роты и 1, 2, 3, 4-й пулеметные автомобильные взвода и содержать эти части на все время текущей войны».

8 сентября 1914 года Высочайшим приказом штат № 14 пулеметного автомобильного взвода был утвержден.

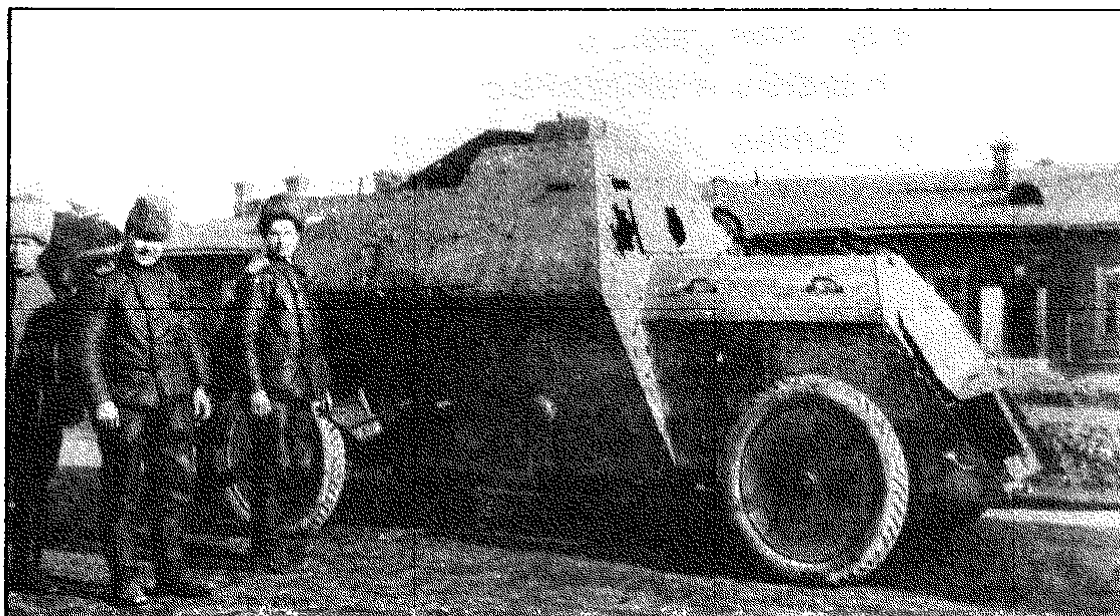
23 сентября 1914 года, когда заканчивались работы по бронированию пушечного «Маннесманна», командир 1-й автопулеметной роты полковник Добржанский (назначен на эту должность Высочайшим приказом от 22 сентября) направил военному министру следующее письмо:

«Предлагаю при сем проект штатов формирования при 1-й автопулеметной роте 5-го пушечного взвода, ходатайствую об его утверждении. Ввиду того, что пушки морского образца, состав артиллеристов командирован мне на время войны Морским Ведомством с отпуском содержания по морским штатам.

Штат пушечного взвода предлагается следующий:
Бронеавтомобили грузовые — 3 (по 20 000 рублей);
Грузовые автомобили 3-тонные — 2;
Легковые автомобили — 3;
Мотоциклы — 2».

Предлагаемый штат, получивший № 15, утвердили 29 сентября. Для обслуживания артсистем «морского образца» в состав 1-й автопулеметной роты включили 10 унтер-офицеров, комендоров и минеров флота, вошедших в состав 5-го взвода. Командиром последнего назначили призванного из запаса штабс-капитана А. Миклашевского, который в прошлом был морским офицером.

Таким образом, в своем окончательном виде 1-я автомобильная пулеметная рота включала в себя управление (1 грузовой, 2 легковых автомобиля и 4 мотоцикла), 1, 2, 3, 4-й автомобильные пулеметные и 5-й автомобильный пушечный взвод и насчитывала 15 офицеров, 150 унтер-офицеров и рядовых, 8 броневых пулеметных, 1 броневой и 2 небронированных пушечных автомобиля, 17 легковых машин, 5 1,5-тонных и 2 3-тонных грузовика, а также 14 мотоциклов. Все броневые «Руссо-Балты» получили бортовые номера с № 1 по № 8, «Маннесманн» — № 1п (пушечный),



Бронированный «Руссо-Балт» № 7, подбитый в бою 12 февраля 1915 года у Добржанково. На этой машине погиб штабс-капитан П. Гурдов (АСКМ).

а небронированные — № 2п и 3п. Для удобства управления и отчетности в самом начале боев командир 1-й автопулеметной роты ввел сплошную нумерацию боевых машин, при этом «Маннесманн», «Бенц» и «Олдейс» получили № 9, 10 и 11 соответственно.

12 октября 1914 года 1-ю автопулеметную роту осмотрел в Царском Селе император Николай II, а 19 октября, после «напутственного молебствия» на Семеновском плацу в Петрограде рота отправилась на фронт.

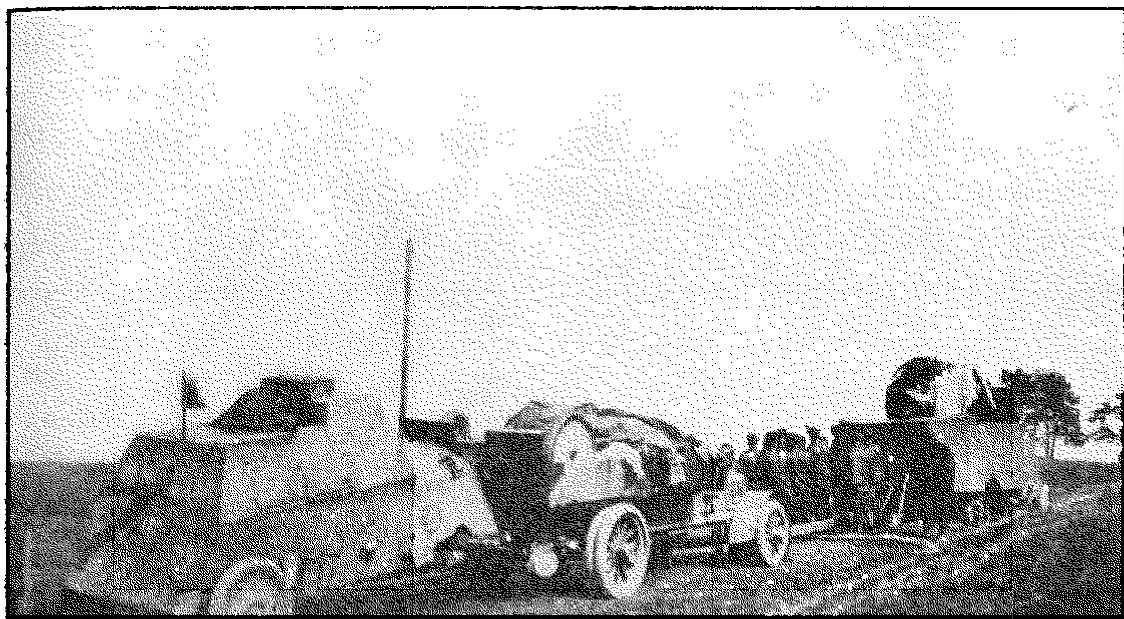
Свой первый бой 1-я автопулеметная рота провела за город Стрыков 9 ноября 1914 года. Полковник А. Добржанский писал об этом следующее:

«9 ноября 1914 года с рассветом отряд полковника Максимовича начал наступать на город Стрыков. 1-я автомобильная пулеметная рота... полным ходом въехала по шоссе в город до площади, обстреляла дома, укрывавшие неприятеля, и содействовала, разбившись по улицам, 9-му и 12-му Туркестанским полкам овладеть городом.

10 ноября взводы пересекли город, выдвинулись на Згержское шоссе, обстреляли в полуфланг неприятельские окопы, подготовив огнем атаку стрелкам; по взятии их стрелками в штыки, перенесли огонь по роще влево от шоссе, выбили оттуда укреплявшегося там противника.

В это время пушечный взвод, взяв во фланг выбитого противника, вместе со стрелками, не допустил его скопиться в опорном пункте — кирпичном заводе у Згержского шоссе. В количестве около двух рот неприятель залег в окопах левее дороги, но был весь уничтожен огнем автомобильной пушки. Вечером взводы и пушка были выдвинуты для поддержки огнем с шоссе атаки завода стрелками, который и был взят ночной атакой в штыки».

В ходе боя «Маннесманн» с 47-мм пушкой застрял в грязи и заглох в нескольких десятках метров от передовых позиций противника. Попад под огонь немецких пулеметов, бивших с костела села Здунская Воля, экипаж покинул машину. Находившийся неподалеку командир 5-й автороты штабс-капитан Бажанов (тот самый, который изготовил



Перевозка поврежденного «Руссо-Балта» грузовиком, впереди виден бронированный «Маннвсманн-Мулаг» с 37-мм пушкой. Весна 1915 года (РГАКФД СПб).

броневик SPA в августе 1914 года) вместе с морским унтер-офицером Багаевым пробрались к машине. Бажанов занялся мотором, а Багаев «повернул броневую гигантскую пушечную громаду пушкой к немцам и, открыв огонь, сбил пулеметы немцев с колокольни». После этого огнем орудия и пулемета броневик поддержал атаку нашей пехоты, которая через час заняла Здунскую Волю. За это Бажанова представили к ордену Св. Георгия 4-й степени, а Багаев получил Георгиевский крест 4-й степени.

Ранним утром 21 ноября 1914 года 4-й взвод штабс-капитана П. Гурдова вместе с небронированным «Олдейсом» получил приказание прикрыть фланг 68-го пехотного полка 19-го армейского корпуса, который пытались обойти Немцы:

«Прибыв в Пабыянице, командир 4-го взвода бронированных автомобилей, явившись к командиру 19-го корпуса, получил в 3 часа ночи приказание выкатить по Ласскому шоссе, так как обнаружено было стремление немцев нажать на левый фланг нашего расположения. Автомобили подкатили в момент, когда левый фланг Бутырского полка дрогнул и подался назад. Немцы подступили вплотную к шоссе. В это время штабс-капитан Гур-

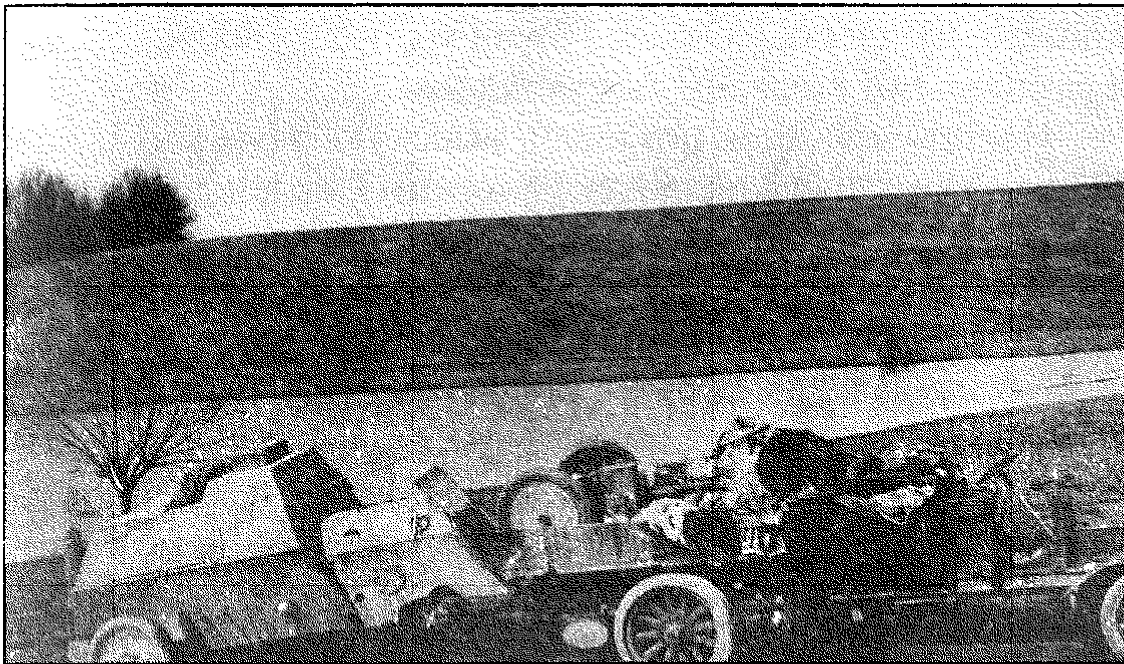


Броневик «Маннесманн-Мулаг» с 47-мм пушкой Гочкиса на улице Лодзи.
1914 год (АСКМ).

дов врезался в наступавшие густые цепи и открыл огонь на два фаса из четырех пулеметов с расстояния 100—150 шагов. Немцы не выдержали, прекратили наступление и залегли. Со столь близкого расстояния пули решетили броню. Все люди и штабс-капитан Гурдов ранены. Обе машины выведены из строя. Четыре пулемета подбиты. Отстреливаясь оставшимися двумя пулеметами, штабс-капитан Гурдов в 7 ч. 30 мин. утра, с помощью раненых пулеметчиков, на руках откатил обе машины до наших цепей, откуда они были уже отбуксированы».

В ходе боя огнем 37-мм автоматической пушки было разбито несколько домов, в которых засели немцы, а также «взорван передок, выезжавшей на позиции батареи противника».

Примерно в 8.00 на помощь Гурдову подошел 2-й взвод штабс-капитана Б. Шулькевича с небронированным «Бенцом», и в результате примерно к 10.30 немецкие части отступили. В ходе этого боя русским броневикам удалось предотвратить охват противником 19-го армейского корпуса. За этот бой штабс-капитан Гурдов был награжден орденом Св. Георгия 4-й степени, став первым его кавалером в роте,



Поврежденный «Руссо-Балт» на прицепе у грузовика.
Весна 1915 года (РГАКФД СПб).

а все экипажи машин его взвода — Георгиевскими крестами и медалями. Вскоре командование роты получило телеграмму из Ставки за подписью императора Николая II: «Радуюсь и благодарю за доблестную службу».

Вся рота прикрывала отход 2-й армии от Лодзи и ушла последней из города 24 ноября утром, по разным дорогам.

4 декабря 1914 года, прикрывая отступление 6-го армейского корпуса, четыре бронеавтомобиля задержались в Ловече, пропустили последние наши части и, дав им отойти, вступили в перестрелку с наступающими немцами. Днем броневики ушли из города, взорвав все пять мостов у Ловеча через Взуру, чем дали возможность 6-му корпусу занять удобную оборонительную позицию.

Первые же бои выявили сильную перегрузку шасси «Руссо-Балтов». Поэтому пришлось дополнительно укреплять подвеску, что было проведено в Варшавских мастерских в начале декабря 1914 года. По распоряжению полковника Добржанского рессоры усиливались «одним толстым листом-накладкой на ось». Кроме этого, все рессоры были «еще больше выгнуты, так как слишком сдали». Принятые меры не сильно помогали — для легкового шасси, расчи-

танного на шесть человек, бронекорпус с вооружением и различными запасами был тяжеловат.

Ноябрьские бои показали высокую эффективность 37-мм автоматических пушек Максима-Норденфельда, даже несмотря на то, что они стояли на небронированных грузовиках «Бенц» и «Олдайс». Вот что писал 8 декабря 1914 года об одном из таких боев полковник Добржанский в своем докладе начальнику штаба 1-й армии:

«Только что вернулся со скорострельной пушкой командир 5-го взвода штабс-капитан Миклашевский (речь идет о бое вечером 7 декабря. — *Прим. автора*). Во исполнение телеграммы № 1785, получив от меня инструкции, столкнулся он с неприятелем, окопавшимся в версте от с. Гулин по Болимовскому шоссе. Подойдя к окопам с пушкой на 1500 шагов (1050 м), штабс-капитан Миклашевский открыл огонь по окопам, приютившимся у стены сгоревшей хаты, под сильным ружейным огнем. Напрасно искал его луч немецкого прожектора. Израсходовав все свои патроны (800) на отражение двух отбитых атак противника, штабс-капитан Миклашевский вернулся к перекрестку Папротня. Раненых нет. Докладываю, что штабс-капитан Миклашевский работал пушкой, в открытую поставленной на платформе грузовика».

Эксплуатация «Маннесманна» показала, что машина очень тяжела, неповоротлива, а фугасное действие 47-мм снаряда уступало автоматическому «Норденфельду». Менее чем через месяц боев броневики вышли из строя, о чем докладывал Добржанский 1 декабря: «Большой, сделанный на старой машине, окончательно подорвался». Вскоре бронеавтомобиль отправили в тыл для ремонта, где и разбронировали.

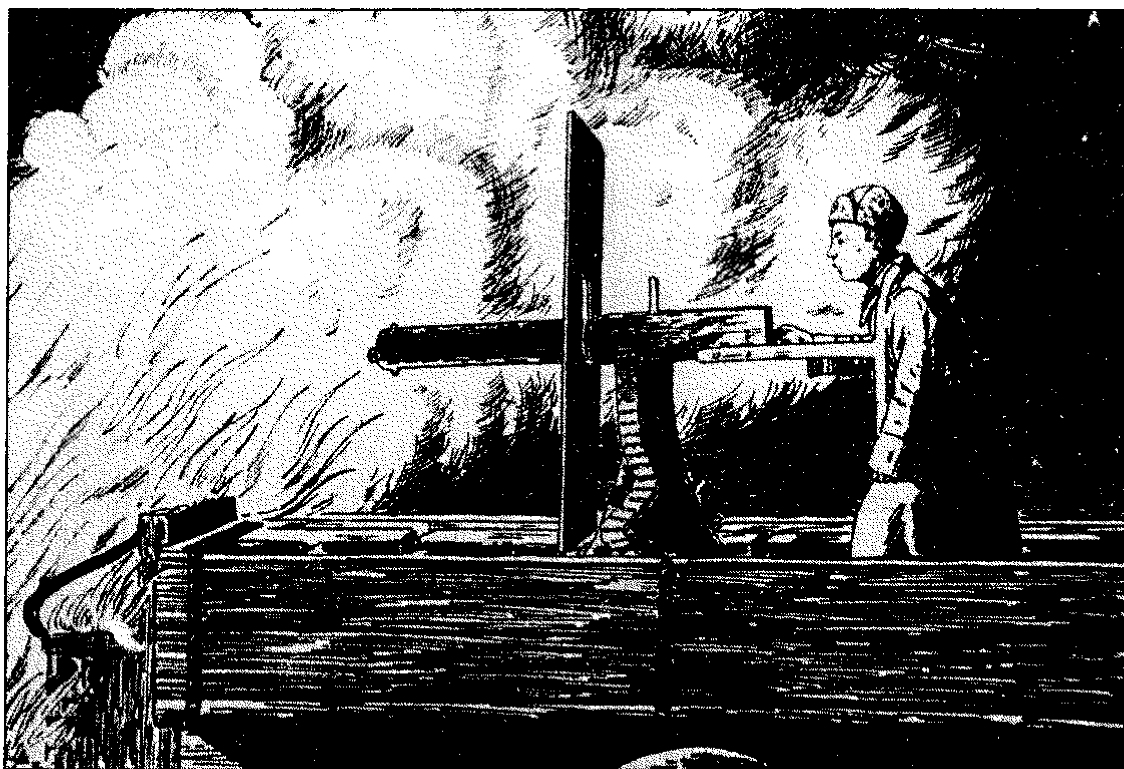
В начале 1915 года на Ижорском заводе началось изготовление еще четырех пушечных бронеавтомобилей для 1-й автопулеметной роты. По схеме бронировки они были похожи на «Маннесманн» с 47-мм орудием, но в базы для них использовались более легкие грузовики: два 3-тонных «Паккарда» с двигателем мощностью 32 л.с. и два 3-тонных «Маннесманна» с двигателем в 42 л.с. Вооружение каждого



«Руссо-Балты» 1-й автопулеметной роты перед выходом на боевую операцию.
Весна 1915 года (АСКМ).

из них состояло из 37-мм автоматической пушки Максима-Норденфельда, «бьющей на 3 и 3/4 версты и выпускавшей 50 разрывных снарядов в минуту» и установленной за коробчатым щитом большого размера. Кроме того, имелся один пулемет Максима для самообороны в ближнем бою. Он не имел специальной установки и мог вести огонь из кузова или через открытый смотровой люк кабины. Броня толщиной 4 мм прикрывала борта грузовой платформы «в пол роста», а кабина бронировалась полностью. Экипаж машины состоял из семи человек — командира, водителя с помощником и четырех артиллеристов, возимый боекомплект — 1200 снарядов, 8000 патронов и 3 пуда (48 килограммов) тротила, боевая масса составляла 360 пудов (5760 кг).

Два «Паккарда» и «Маннесманн» прибыли в состав 1-й автопулеметной роты к 22 марта 1915 года, а последний «Маннесманн» — в начале апреля. После получения этих машин 5-й пушечный взвод расформировали, а новые броневики распределили по взводам: в 1 и 4 — «Маннесманны» (получили № 10 и 40), а во 2 и 3-й — «Паккарды» (№ 20



Небронированный грузовик «Олдейс» с 37-мм автоматической пушкой
в бою у деревни Добржанково 12 февраля 1915 года
(рисунок неизвестного автора, из коллекции С. Санеева).

и 30). А пока новые бронемашины не пришли, 1-я автопулеметная рота продолжала свою героическую боевую работу, при этом демонстрируя чудеса героизма.

3 февраля 1915 года командир 2-го взвода штабс-капитана Шулькевич получил от командира 8-й кавалерийской дивизии генерала Красовского задачу — двинуться по направлению на Бельск со 2 и 3-м взводами и, встретив немцев, «угрожавших с этого направления нашему левому флангу, задержать их продвижение».

Получив это приказание четыре «Руссо-Балта» (№ 3, 4, 5, 6) двинулись вперед: первым 2-й взвод, за ним 3-й. Подъехав к деревне Гослице, броневики столкнулись с тремя наступающими колоннами немецкой пехоты: одна выходила из деревни, а две шли по сторонам шоссе. Всего противника было около трех батальонов. Из рапорта штабс-капитана Шулькевича:

«Воспользовавшись тем, что немцы нас поздно заметили, удалось переднему (2-му) взводу въехать между боками

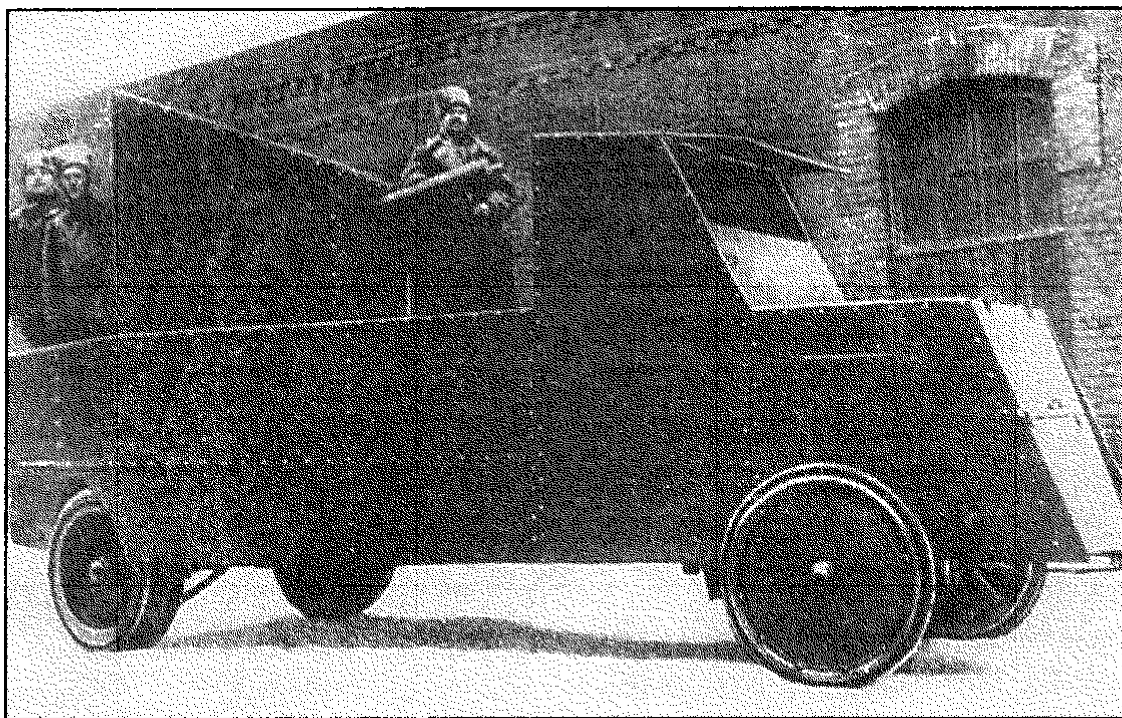
колонн, выдвинутых от средней уступами вперед. 3-й взвод тоже подошел очень близко.

Остановившись, я открыл огонь из пяти пулеметов моего взвода по всем трем колоннам. 3-й взвод открыл огонь по боковым колоннам, так как среднюю закрывал мой взвод, стоящий впереди. Немцы открыли убийственный ружейный огонь, к которому скоро присоединилась артиллерия, засыпая разрывными пулями все автомобили. Наш неожиданный и меткий огонь вызвал у противника, помимо больших потерь, сначала замешательство, а затем беспорядочное отступление. Огонь пехоты стал стихать, зато артиллерия пристрелялась — надо было переменить позицию, для чего необходимо было повернуть кругом на узком шоссе с очень вязкими обочинами (была оттепель).

Начали поворачивать по одной машине во взводах, продолжая огонь из других. Машины вязли в обочинах, пришлось вылезти и на руках выкатывать их, чем, конечно, воспользовались немцы и усилили огонь...

Вытащив первую машину, я продолжил огонь, но прислуга второй машины не могла ее выкатить. Пришлось прекратить огонь из первой и вылезти на помощь второй. В это время был убит наводчик Терещенко, ранен двумя пулями наводчик Писарев и двумя наводчик Бредис, контужен шофер Мазевский, остальные получили ссадины от осколков разрывных пуль. Все усилия казались напрасными, так как машина не поддавалась, а число работников уменьшалось. Хотел взять на помощь из 3-го взвода, но они были настолько сзади, что пока бы дошли, их могли перестрелять... Послал рядового Бредис доложить штабс-капитану Дейбель (командиру 3-го взвода. — *Прим. автора*), прося подъехать на машине, но оказалось, что во время поворота у нее сторел конус и она самостоятельно не передвигалась.

Несмотря на критическое положение, 2-й взвод стойко вынес все потери и продолжал самоотверженно выручать свою машину и, наконец, с невероятными усилиями, вытянул и повернул второй автомобиль. Немцы воспользовались затишьем огня и перешли в наступление, но, повернув



Бронированный грузовик «Паккард» с 37-мм автоматической пушкой во дворе Ижорского завода. Февраль 1915 года (АСКМ).

машины, 2-й взвод опять открыл сильный огонь. Немцы опять начали отходить, но положение наше все еще оставалось очень трудным: взводы были в 10—12 верстах впереди своих частей безо всякого прикрытия, из четырех машин — три почти не двигались самостоятельно, понесся значительные потери, прислуга была переутомлена невероятным напряжением.

Наконец стало ясно, что немцы, понеся огромные потери, отходят, и вновь не возобновят атаки. Их артиллерия стала стрелять по д. Гослице, очевидно боясь нашего преследования, но об этом не могло быть и мысли, так как автомобили надо было еще тащить на руках.

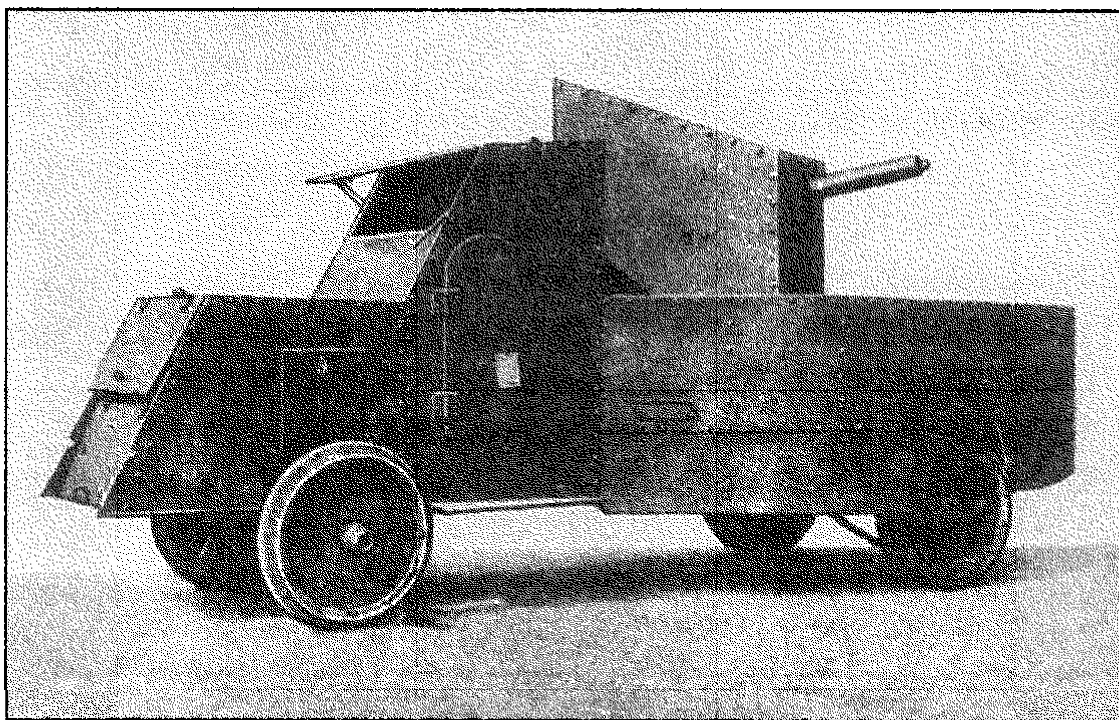
Начало темнеть. Вызвав для прикрытия нашего отряда целую машину под командой прапорщика Сливовского, отряд благополучно отошел к своим войскам, катя машины на руках».

В результате боя 2 и 3-му взводам удалось не только остановить и задержать обходившую левый фланг 8-й кавдивизии немецкую колонну, но и нанести ей тяжелые потери. Это подтверждалось тем, что к 16.00 следующего дня, 4 фе-

враля, на указанном направлении наступления противника не было. Это позволило русским частям отойти без потерь и закрепиться на новой позиции.

За этот бой все нижние чины бронемашин получили Георгиевские кресты, подпоручик Душкин — орден Св. Владимира с мечами, командир 2-го взвода — орден Св. Георгия 4-й степени, а штабс-капитан Дейбель был награжден Георгиевским оружием.

11 февраля 1915 года отряд в составе четырех бронированных «Руссо-Балтов» и небронированного грузовика с 37-мм автоматической пушкой получил задачу обстрелять позиции немцев у д. Кмецы, обеспечив атаку 2-го Сибирского полка 1-й Сибирской пехотной дивизии. Установив прицелы по уровню еще засветло, броневики выдвинулись в сторону Кмецы. Огонь был открыт в 0.40, при этом «Руссо-Балты» выпустили по 1000 патронов каждый, а пушка — 300 снарядов в течение 10 минут. У немцев начался переполох, и вскоре они оставили окопы у Кмецы и отошли в северо-западном направлении. По словам местных жителей, их потери составили до 300 убитых и раненых.



Общий вид бронированного грузовика «Паккард» (АСКМ).



Бронированный грузовик «Маннесманн-Мулаг» с 37-мм автоматической пушкой готовится к бою. 1916 год (ГЦМСИР).

12 февраля 1915 года 4 «Руссо-Балта» № 1, 2, 7 и 8 (1 и 4-й взводы) и 37-мм небронированная автопушка «Олдейс» № 11 были приданы 2-му Сибирскому стрелковому полку для поддержки атаки д. Добржанково. Оставив один броневик (№ 1) в резерве, отряд, отойдя от своей пехоты на 1,5 версты, выдвинулся почти вплотную к деревне, где был встречен ружейно-пулеметным огнем и шрапнелью двух орудий, стоявших слева от шоссе. Остановившись, бронеавтомобили открыли «убийственный огонь во фланг по окопам, а пушка стреляла поверх двух первых машин по взводу артиллерии противника». Одним из первых же немецких снарядов была пробита броня на головной машине и убит командир взвода штабс-капитан П. Гурдов. Автоматическая пушка, выпустив две ленты (100 снарядов), смела прислугу и разбила оба немецких орудия. Но к этому времени на грузовике осталось в живых всего два рядовых из семи человек прислуги. Несмотря на это, пушка перенесла огонь на немецкие окопы справа от шоссе и выпустила еще две ленты. В это время одна из пуль пробила бензобак грузовика с 37-мм орудием, он загорелся, а затем взорвались находившиеся в кузове снаряды (550 штук).

Несмотря ни на что, броневики продолжали бой, хотя их броня пробивалась со всех сторон (противник вел огонь с дистанции менее 100 м). Были ранены командир второго броневика поручик князь А. Вачнадзе и весь экипаж, разбиты два пулемета из трех, однако и немецкие окопы были завалены убитыми и ранеными.

Видя тяжелое положение своих товарищей, им на выручку двинулся командир находившегося в резерве «Руссо-Балта» штабс-капитан Б. Подгурский, который попросил и командира 2-го Сибирского полка двинуть пехоту вперед. Подойдя к месту боя, Подгурский вместе с единственным оставшимся на ходу бронеавтомобилем № 8 ворвались в Добржанково, расстреливая все на своем пути, и заняли два моста и не дали возможности противнику отойти. В результате частям 1-й Сибирской пехотной дивизии сдалось до 500 немцев.



Бронированный грузовик «Маннесманн-Мулаг» с 37-мм автоматической пушкой, на заднем плане виден «Руссо-Балт». Весна 1915 года (АСКМ).

В ходе этого боя погибли штабс-капитан Гурдов и шесть пулеметчиков, умер от ран один пулеметчик, ранены штабс-капитан Подгурский, поручик Вачнадзе и семь пулеметчиков. Все четыре броневики вышли из строя, были разбиты пулями и осколками 10 из 12 пулеметов, грузовик с автоматической пушкой сгорел и не подлежал восстановлению.

За этот бой штабс-капитана П. Гурдова посмертно произвели в капитаны, наградили Георгиевским оружием и орденом Св. Анны 4-й степени с надписью «За храбрость», поручик А. Вачнадзе получил орден Св. Георгия 4-й степени, а штабс-капитан Б.Л. Подгурский — орден Св. Анны 3-й степени с мечами и бантом. Были награждены Георгиевскими крестами и все экипажи боевых машин.

Направляя письмо семье погибшего капитана П. Гурдова, командир роты полковник Добржанский писал в нем: «...Сообщаю Вам, что дорогим для нашей части именем «Капитан Гурдов» мы назвали одну из боевых машин». Этим броневиком стал «Паккард» № 20 из состава 2-го взвода.

Новые пушечные броневые автомобили хорошо зарекомендовали себя в первых же боях. Так, 15 апреля 1915 года два

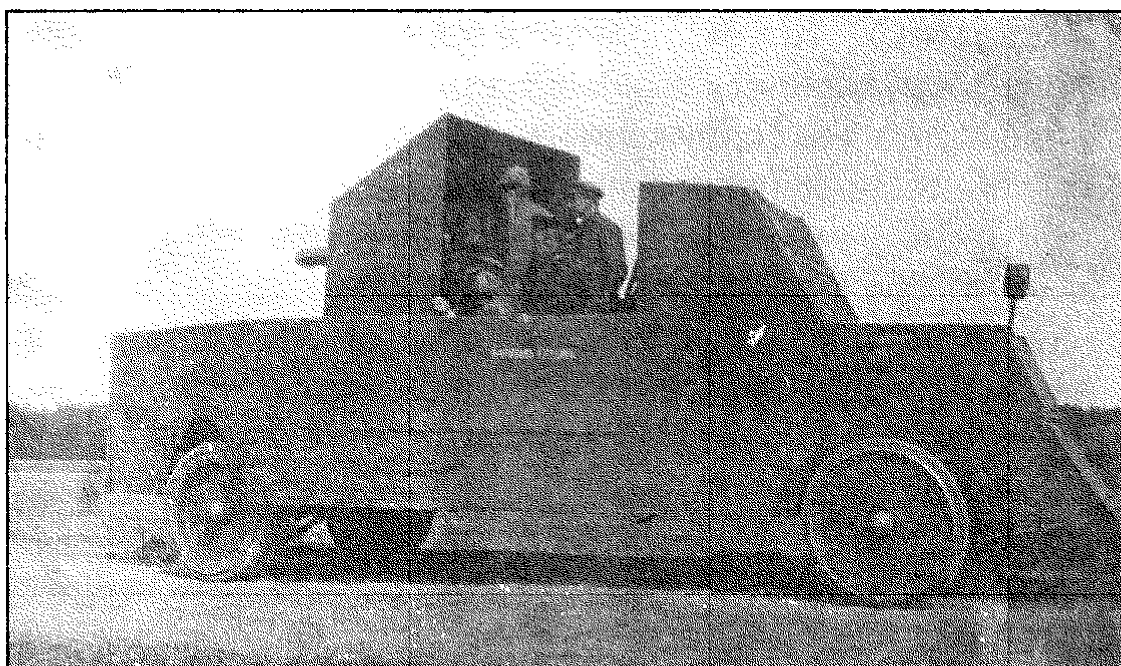
«Паккарда» (№ 20 и 30) получили задачу уничтожить опорный путь противника у деревни Бромерж. При разведке выяснилось, что это сооружение «в форме люнета, силою на роту», обнесенное проволочными заграждениями. За опорным пунктом находилась большая скирда соломы, на которой немцы устроили наблюдательный пункт: «Царя над всей местностью, находясь в непосредственной близости к нашим окопам и в сравнительной безопасности от огня нашей артиллерии, лишенной возможности, благодаря отсутствию закрытых позиций, выдвинуться ближе трех верст к Бромержу, этот наблюдательный опорный пункт держал весь гарнизон в течение двух месяцев в напряженном состоянии, днем и ночью обстреливая расположение полка и корректируя огонь своей артиллерии». Многочисленные попытки солдат 76-й пехотной дивизии сжечь скирду не дали результата, лишь привели к большим потерям.

Проведя разведку, в 3 часа ночи 18 апреля 1915 года два «Паккарда» встали на заранее выбранные позиции и открыли огонь по опорному пункту и месту расположения немецкой артиллерии:

«Весь бой пушек велся в расстоянии 400 сажень от противника. Пулеметный его огонь был почти моментально прекращен. Люнет разрушен, скирд сожжен, блиндаж с ручными бомбами взорван, гарнизон перебит. От жары сгорело даже проволочное заграждение.

Выпустив 850 снарядов по всему расположению неприятеля, где поднялся сильный переполох, и обстреляв разными прицелами его тыл, не вызвав в ответ ни одного оружейного выстрела, пушки в 4 часа ночи прибыли благополучно обратно в деревню Гора».

7–10 июля 1915 года, особенно в последний день, вся рота оставалась на левом берегу Нарева от Сероцка до Пултуска, прикрывая переправу частей 1-го Туркестанского корпуса и 30-й пехотной дивизии огнем своих пушек и пулеметов — артиллерия этих частей была уже отведена в тыл. В этих боях особенно отличился «Паккард» № 20 «Капитан Гурдов».



Бронеавтомобиль «Паккард» 1-й автопулеметной роты «Капитан Гурдов» в бою.
1915 год (фото из коллекции М. Зимнего).

10 июля на переправе у деревни Хмелево экипаж броневика, видя, что немцы наседают на наши отходящие части, под огнем немецкой артиллерии выехал за проволочные заграждения и огнем прямой наводкой с дистанции 300—500 м отбил несколько немецких атак. Благодаря этому русские части на этом участке отошли без потерь.

Небезынтересно привести статью Бориса Горовского «Русское детище», опубликованную в газете «Новое время» 18 апреля 1915 года. Этот материал наглядно демонстрирует, как пресса того времени писала о бронечастях:

«В сообщениях Верховного Главнокомандования все чаще и чаще читаем мы о лихих действиях наших бронированных автомобилей. Еще не так давно слова «бронированный автомобиль» были каким-то жупелом, ничего русскому человеку не говорящим. Первыми поняли эти слова — и совершенно неожиданно для себя — немцы.

В начале войны по дорогам Восточной Пруссии носились, то тут, то там, какие-то чудовища, внося ужас и смерть в наши войска, с диким недоумением взиравшие на невиданное оружие. Но вот в один прекрасный вечер, когда немцы с гордыми криками победителей вступили в полу-

разрушенный пустой уже г. Стрыков, на двух крайних улицах появились какие-то странные силуэты с русским флагом, не испугавшиеся роя жужжавших по всем направлениям пуль. Что-то зловеще затрещало, и покатались сплошные первые ряды касок, за ними другие, третьи... А ужасные серые силуэты надвигались все ближе и ближе, жгучие свинцовые струи приникали все глубже в германские колонны. И уже в середине города слышалось русское «Ура!», мечты о теплом ночлеге во «взятом» городке сменились неожиданным желанием бежать, скрыться от взора этих ужасных силуэтов...

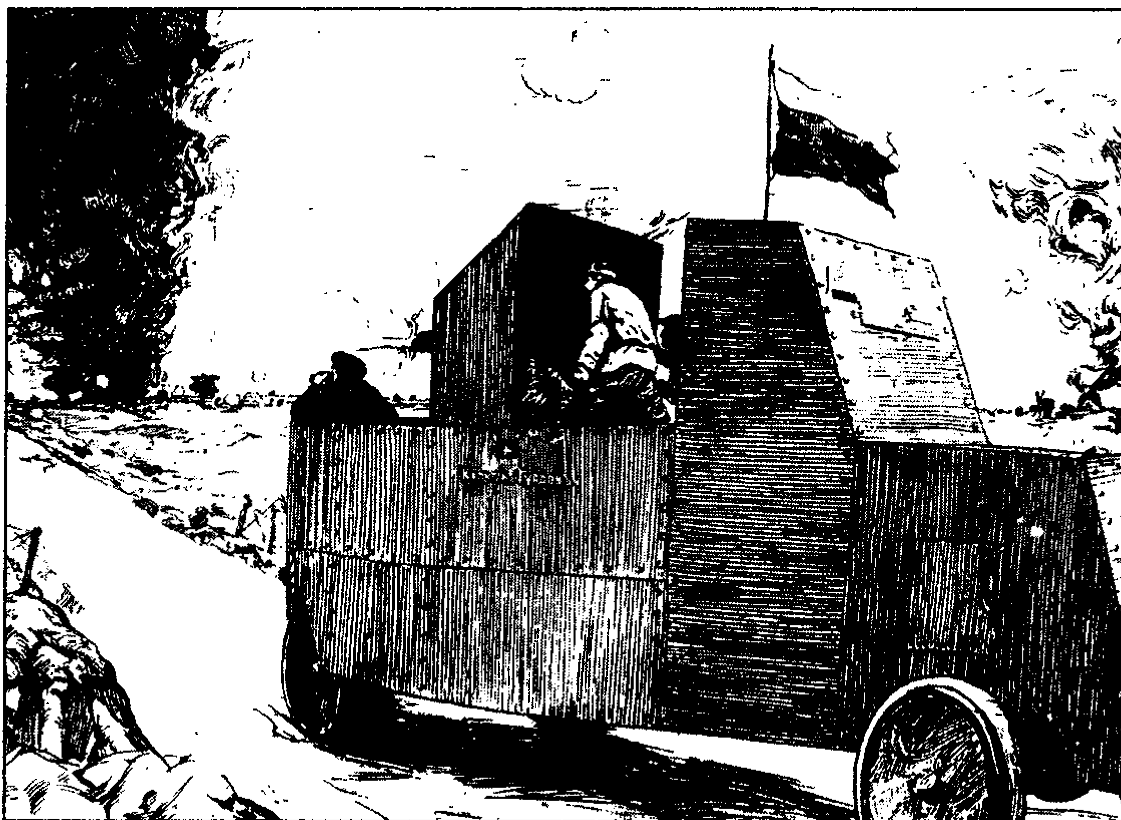
То было первое знакомство Германии с нашими бронированными автомобилями. Одновременно Гинденбург получил известия о появлении таких же русских чудовищ на самых разнообразных фронтах.

Минул Стрыков, прошли бои у Гловно, Сохачева, Лодзи, Ловеча, легли под тремя машинами капитана Гурдова в течение двух часов три с половиной немецких полка у Пабианиц — узнала броневые автомобили и наша армия. Сухие короткие телеграммы из Ставки Главнокомандующего вдруг во всей полноте дали русской публике картину страшной, всесокрушающей силы наших, русских блиндированных автомобилей.

Молодая, маленькая часть в своих боевых скрижалях в 4—5 месяцев успела записать такие безумной отваги и разрушения дела, как под Пабианицами и Праснышем. Когда недавно, во время похорон героев-пулеметчиков один генерал увидел небольшой фронт, в котором большинство людей были с Георгиевскими крестами, он нашел для них лишь одно достойное приветствие: «Здорово, красавцы!»

Эти «красавцы» — все охотники, все русские люди, их стальные, мрачные машины — русские до последнего винта — их детища.

Настоящая война подняла занавес на мировой арене, обнаружилось много неведомых сил России. Пока этот занавес был опущен, мы привыкли ставить себе во всем девиз: «Все русское скверно». И вот, в одной из отраслей тех-



Бронеавтомобиль «Капитан Гурдов» в бою, 1915 год
(рисунок неизвестного автора, из коллекции С. Санеева).

ники, в момент, когда никакая ошибка недопустима, когда малейший шаг есть вклад в результат кровавой войны народов, мы сумели оказаться на неожиданной высоте.

Когда два года назад полковник Д[обржанский] говорил о проекте блиндированного автомобиля, вопрос этот не получил и тени серьезного освещения, не заслужил ни малейшей доли внимания. В то время на это смотрели лишь как на игрушку, случайно занявшую место на автомобильных выставках в ряду других машин. Но когда теперь явилась нужда в этой «игрушке», как в серьезном оружии, долженствующем нести всю ответственность за свои боевые действия, сказала русская мощь — сразу отлетела в сторону вся канцелярщина и резко прозвучал девиз: «Сказано — сделано».

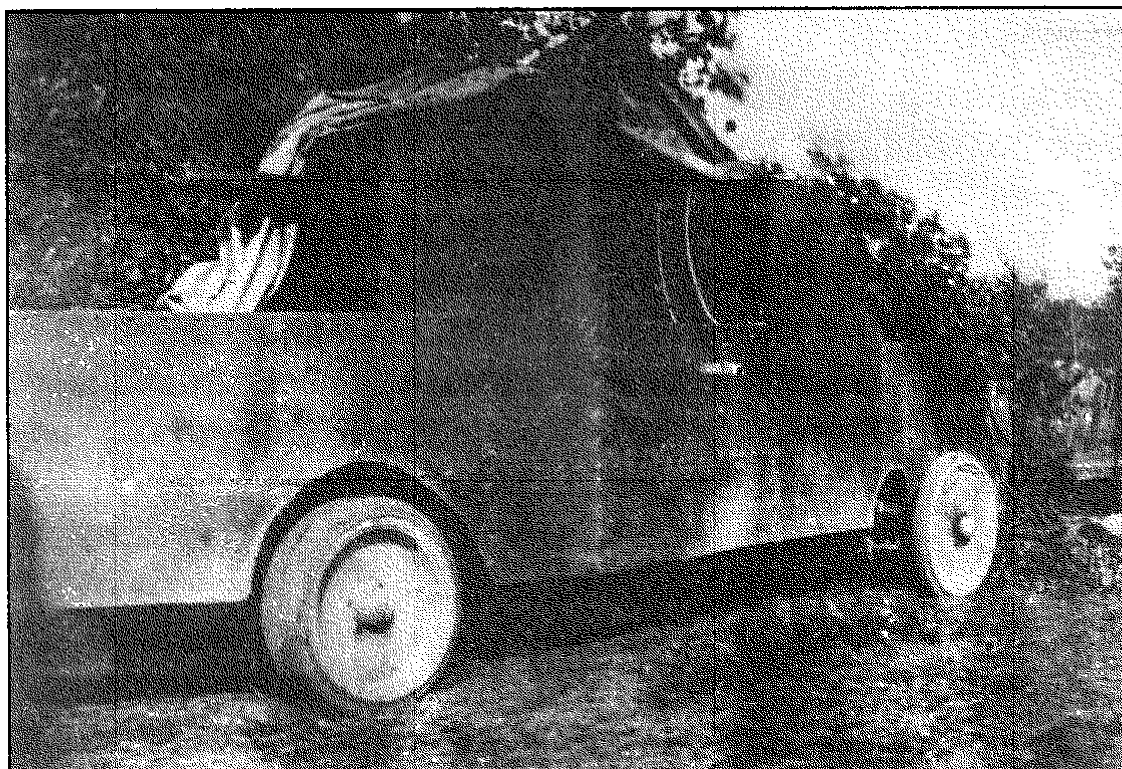
В один прекрасный день полковник Д. полетел по заводам и закипела работа. Быстро нашелся подходящий состав и офицеров, и нижних чинов, нашлось и желание, и умение.

Нашлись и русские автомобили, нашлась и у нас броня своего изготовления. В результате — перед отправлением на войну Петроград видел впервые на Марсовом поле маневрирование бронированных машин, в которых все — начиная от колес и кончая пулеметами — было наше, русское до последней заклепки.

День и ночь работали под руководством полковника Д. наши офицеры и солдаты, без усталости стучали молоты в руках русских рабочих, ковавших из русского материала невиданное, страшное оружие.

Пулеметчики говорят: «Наша машина — это все. Мы работаем всегда одни. Наша стальная коробка прокладывает дорогу идущим за ней войскам в батареях вражеских пулеметов, в сотнях людей. Сдай машина, не выдержи броня, откажи пулеметы — и мы погибли, и те, кто идет за нами».

Понятно, что теперь, когда бронированные автомобили провели столько славных боев, их личный состав с безграничной любовью относится к своим холодным движущимся крепостям. В этой любви и благодарность за то,



Броневик «Паккард» с 37-мм автоматической пушкой.
На борту видна надпись «Капитан Гурдов». 1915 год (РГАКФД).



Солдаты и офицеры 1-й автопулеметной роты в ожидании выхода Николая II во время Высочайшего смотра. Станция Сеславино, февраль 1916 года. Хорошо видно количество наград, полученных экипажами бронемашин (АСКМ).

что машина не подвела, и гордость за ее русское происхождение.

Возникновение этой новой части особенно интенсивно подчеркнуло то, что мы, русские, способны со дня принципиального решения создать это новое оружие и найти для него подходящих людей: до дня ухода их на войну прошло 50 дней.

Вполне понятна радость личного состава, когда он узнал, что Высочайшей властью сам автор грозного оружия назначен командующим новой части, что он же ее и в бой поведет.

Люди, сумевшие за 1,5 месяца выполнить такую неожиданную работу, крепко спаянные тесными узами — вся часть была их общим детищем — с непоколебимой верой в свои силы, выдержавшие такой тяжелый экзамен, теперь свято выполняют свое обещание «Постараемся!», данное ими на Царском смотре. Насколько они это выполнили — говорит их краткая, но серьезная боевая история».

1-я автопулеметная рота в течение почти всей войны не выходила из боев, за исключением трехмесячной передыш-



Император Николай II обходит строй 1-й автопулеметной роты. Станция Сеславино, февраль 1916 года (АСКМ).

ки (с сентября по ноябрь 1915 года), вызванной ремонтом машин на Коломенском машиностроительном заводе. Однако с наступлением позиционной войны снизилась и активность использования броневиков. Поэтому таких ярких боевых эпизодов, как в 1914 — первой половине 1915 года, в истории первой русской бронечастии уже не было. Тем не менее деятельный полковник Добржанский не мог сидеть без дела — он достал еще две 37-мм пушки Максима-Норденфельда на колесных лафетах, которые перевозились в кузове грузовика. Вместе со специально сформированным пешим взводом эти орудия использовались в боевых порядках нашей пехоты.

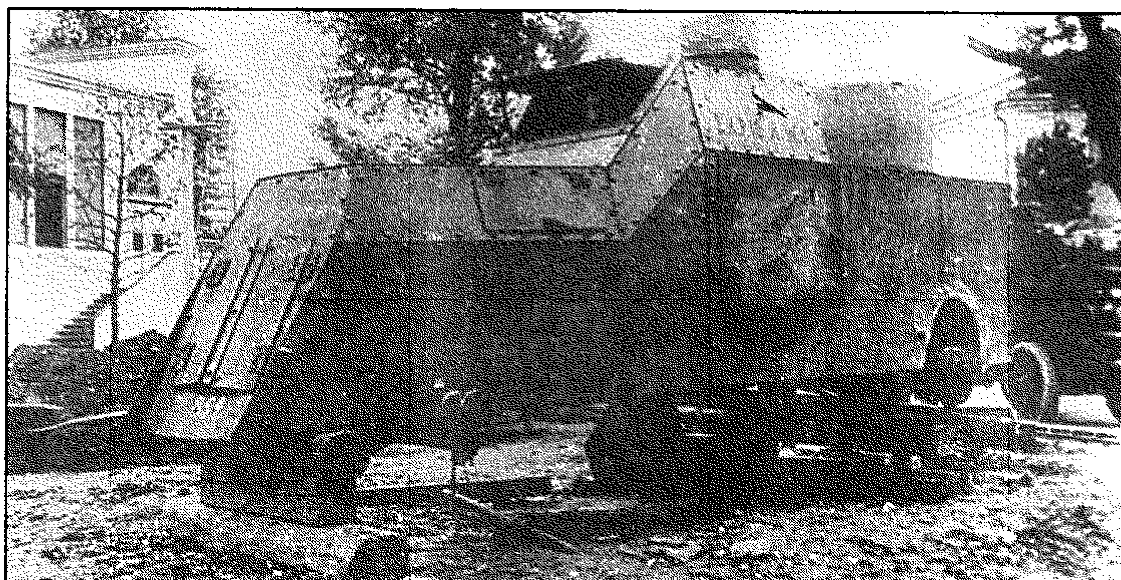
В сентябре 1916 года рота, переформированная в 1-й бронедивизион, поступила в распоряжение 42-го армейского корпуса, дислоцированного в Финляндии. Такая мера объяснялась слухами о возможной высадке там немецкого десанта. Помимо четырех отделений с «Руссо-Балтами», «паккарадами» и «маннесманнами» в состав дивизиона включили 33-е пулеметное автомобильное отделение с броневиками «Остин».

Летом 1917 года 1-й дивизион перевели в Петроград для подавления революционных выступлений, а в октябре, незадолго до переворота, отправили на фронт под Двинск, где в 1918 году часть его машин захватили немцы. Во всяком случае, на фото марта 1919 года на улицах Берлина можно увидеть оба «паккарда». Часть машин использовалась в боях Гражданской войны в составе бронечастей Красной Армии.

О героизме экипажей первых русских броневиков можно судить по следующему документу — «Выписка о количестве Георгиевских крестов и медалей, полученных нижними чинами 1-й автопулеметной роты за боевые подвиги в текущую кампанию по состоянию на 1 марта 1916 года»:

За что	Крестов	Медалей
За бой под г. Гумином	6	—
За бой под г. Стрыковым (в период боев 8—11 ноября 1914 года)	4	10
За бой под г. Ловичем	4	3
За бой под г. Пабианице	12	3
За бой под д. Гослице	17	4
За бой под д. Добржанково	26	—
За бой под д. Бромерж	6	8
За бой под г. Пултуском	19	19
За бой под д. Константиново	2	16
За вывоз раненых под Гуминым	—	6
За разведку под д. Мохово	3	—
За Брезины	1	3
Всего	100	72

«Много награжденных было и среди офицеров 1-й автопулеметной роты (1-го дивизиона): двое стали кавалерами ордена Св. Георгия 4-й степени, один получил Георгиевское оружие, а трое (!) стали кавалерами и ордена Св. Георгия 4-й степени, и Георгиевского оружия (всего за службу



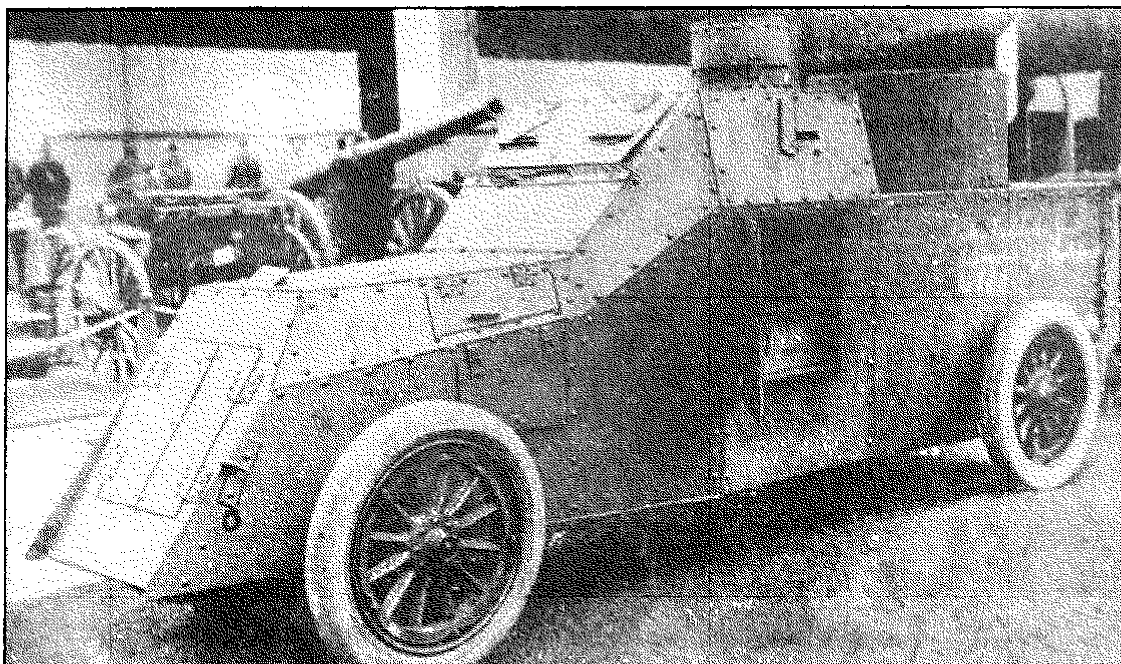
Бронеавтомобиль, построенный Ижорским заводом для 1-й пулеметной роты в 1915 году. Машина была захвачена немцами. Берлин, 1918 год (фото из архива Я. Магнуского).

в бронечастях дважды награжденных Георгиевскими наградами офицеров было восемь человек).

Довольно интересна история награждения полковника А. Добржанского. За бой 21 ноября 1914 года у Пабианиц командование 2-й армии представило его к награждению орденом Св. Георгия 4-й степени и направило документы в Георгиевскую Думу в Петрограде.

27 ноября 1914 года 1-я автопулеметная рота перешла из 2-й в состав 1-й армии, а за бои 7–10 июля 1915 года у Пултуска полковник Добржанский вновь представляется к ордену Св. Георгия. Однако так как уже одно представление на него имелось, за эти бои он получил Георгиевское оружие. За уничтожение опорного пункта немцев у деревни Бромерж Добржанского представили к званию генерал-майора, но заменили это мечами и бантом к уже имеющемуся ордену Св. Владимира 4-й степени:

«Наконец 4 апреля сего 1916 года 2-я армия запросила, какие награды имеет полковник Добржанский за текущую кампанию, ибо Командование армии разрешило ввиду повторного представления к Георгиевскому оружию заменить ему Георгиевскую награду чином генерал-майора, направив представление в штаб Западного фронта.



Еще один броневик 1-й пулеметной роты. Машина была захвачена немцами, на фото она экспонат выставки трофеев в берлинском зоопарке. 1918 год (фото из архива Я. Магнуского).

13 же сего июня было получено извещение, что Главнокомандующий Западного фронта заменил эту столь ожидаемую с 21 ноября 1914 года награду, уже замененную два раза, — мечами к уже имеющемуся ордену Св. Станислава 2-й степени».

Для окончательного разрешения возникшей проблемы штабом армии был направлен рапорт с изложением дела в Походную канцелярию Его Императорского Величества, но и здесь дело затянулось. Тем не менее Николай II рассмотрел поступивший на его имя рапорт о заслугах полковника Добржанского в феврале 1917 года и наложил на него следующую резолюцию:

«Желаю принять полковника Добржанского завтра, 21 февраля, и лично наградить орденом Св. Георгия 4-й степени в 11 часов».

Таким образом, Александр Добржанский, видимо, был последним, кто получил орден Св. Георгия из рук последнего российского императора. После этого награждения он был произведен в генерал-майоры. Сведениями о дальнейшей судьбе этого русского офицера автор не располагает, известно только, что он умер в Париже 15 ноября 1937 года.

Братья «Руссо-Балтов»

Помимо бронеавтомобилей «Руссо-Балт» роты Добржанского, в составе Русской Армии имелись пулеметные броневики, конструктивно им подобные. Так, 17 октября 1914 года полковник Каменский сообщал в Главное управление Генерального Штаба:

«Государю-императору благоугодно было пожаловать Кавказской Туземной конной дивизии* один грузовик, с тем, чтобы он был покрыт броней и оборудован для установки на нем 3-х пулеметов.

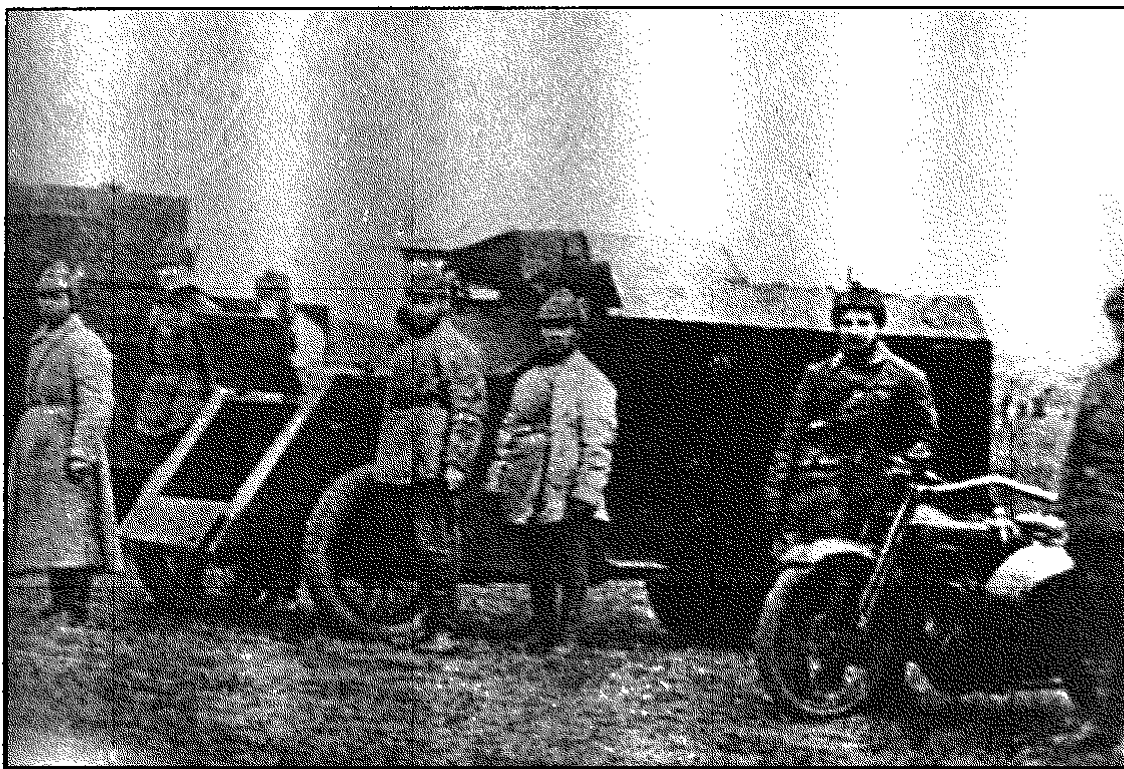
Ввиду изложенного, прошу спешного распоряжения об отпуске командиру 1-й автопулеметной роты полковнику Добржанскому трех пулеметов (двух тяжелых и одного облегченного) для установки их на вышеупомянутом автомобиле».

Машину построили в конце 1914 года на Ижорском заводе, конструктивно она была подобна «Руссо-Балтам». Автору не удалось выяснить, на каком шасси был изготовлен этот броневик (скорее всего на 1,5-тонном грузовике) и его дальнейшую судьбу. Его фото было напечатано в журнале «Нива» за 1916 год.

Еще одну бронемашину подобной конструкции (на легковом шасси) Ижорский завод построил для 1-й мотоциклетной роты в 1915 году. Этот броневик использовался еще в ходе Гражданской войны.

И, наконец, два бронеавтомобиля изготовили для 1-й пулеметной роты (не путать с 1-й автопулеметной) на

* Кавказская Туземная конная дивизия — кавалерийская дивизия, сформированная по Высочайшему указу Николая II от 23 августа 1914 года из горцев Северного Кавказа. Состояла из шести полков — Кабардинского, 2-го Дагестанского, Чеченского, Татарского, Черкесского и Ингушского, сведенных в три бригады. Командиром дивизии после формирования назначили Великого князя Михаила Александровича. В советской печати более известна как «Дикая дивизия».



Бронемашина Ижорского завода, изготовленная для 1-й мотоциклетной роты.
Фото сделано в 1919 году (АСКМ).

Ижорском заводе в том же 1915 году. В отчете этого предприятия они проходят как «легковые автомобили под пулемет». В отличие от предыдущих машин, они имели по одной вращающейся пулеметной башне в задней части с углом обстрела около 270 градусов. Оба броневика попали в руки немцев (один из них был захвачен в 1916 году в боях под Вильной и экспонировался на выставке трофеев в Берлинском зоопарке), и в 1918—1919 годах использовались в боях во время революции в Германии. Одна из машин входила в состав команды Kokampf, состоящей из трофейных русских броневиков, и называлась Lotta. По некоторым данным, броневик был изготовлен на шасси «Руссо-Балт». По другим данным, на машине был установлен 40-сильный двигатель «Гочкис».

Разведывательная команда подполковника Чемерзина

В начале Первой мировой войны Россию захлестнула волна патриотического подъема. Многие организации и частные лица предлагали различную безвозмездную помощь армии, в том числе и по автомобильной части. Например, инженер-механик Н. Метальников подарил 1-й автопулеметной роте прожектор с полным оборудованием, установленный на шасси легковой машины «Гупмобиль». В ряду этих пожертвований особняком стоит «бронированная автомобильная разведывательная команда», сформированная осенью 1914 года. История ее появления такова.

14 августа 1914 года на имя Военного министра А. Сухолинова поступило прошение от отставного подполковника Авенира Авенировича Чемерзина, в котором он сообщал:

«Желая послужить возлюбленной Родине, мы с Виктором Ивановичем Меркульевым решили на наш собственный счет соорудить два бронированных автомобиля и снабдить их нашими людьми и дать то необходимое снаряжение, которое даст возможность производить рекогносцировку. Упомянутые два бронированных автомобиля будут представлены в распоряжение того из Главнокомандующих армий, который будет указан. В числе служащих будет добровольцем Виктор Иванович Меркульев и мой сын Евгений Авенирович Чемерзин, шофер-механик и механик-слесарь.

Так как для принесения пользы необходимы следующие лица, а именно:

1. Офицер Генерального Штаба;
2. Артиллерийский офицер;
3. Нижний чин-артиллерист, непременно слесарь и, кроме того, необходим один пулемет на большой автомобиль, а также необходимое количество патронов и винтовок по числу лиц, которые будут находиться в этом разведочном отряде.

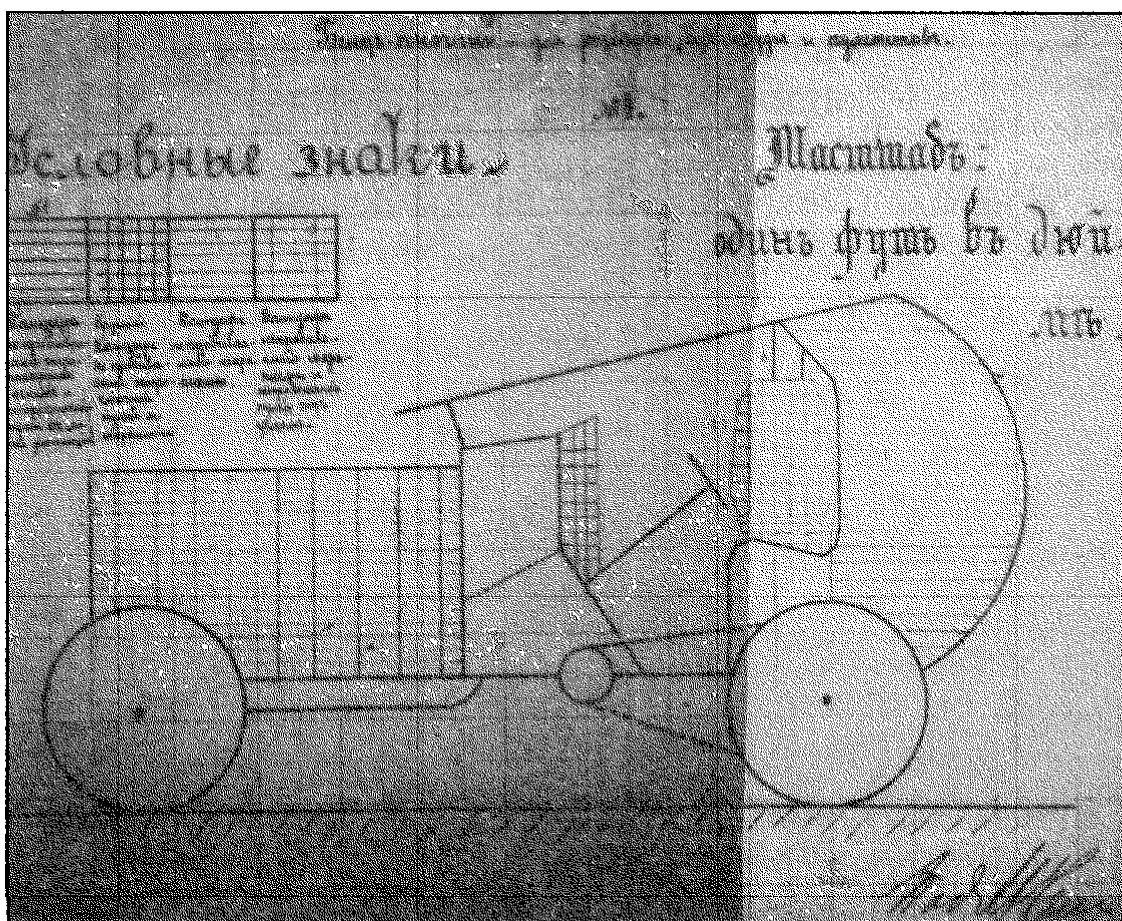


Схема бронировки гоночного «Бенца» в 150 л.с. для ведения разведки, представленная подполковником Чемерзиным в ГВТУ. Ноябрь 1914 года (РГВИА).

Подробности об автомобилях следующие:

1. Автомобиль фабрики «Бенц», 100 сил, может развивать скорость до 120 верст, задним ходом 50 верст, все механизмы будут забронированы панцирем моего Чемерзина изобретения, а также и те места, где будут находиться люди.

Число мест в автомобиле пять, а на шестом месте желательно поставить пулемет, причем для управления им требуются артиллеристы — офицер и нижний чин — хороший слесарь. В этом автомобиле, кроме того, будет ехать Виктор Иванович Меркульев за шофера и Евгений Авенирович Чемерзин — слесарь для починки автомобиля.

На этом автомобиле будет саженная вышка, он снабжается оптической трубой для наблюдений. Кроме того, автомобиль будет снабжен запасом пуль, помещенных в казенный патрон, так что можно стрелять из 3-х линейной винтовки. Эти пули будут моего, Чемерзина, изобретения, пробивная

способность которых в 2,5 раза больше пуль, принятых в армии (только по отношению металлических щитов).

В автомобиль будет дано сигнальное приспособление, которое будет видимо за несколько верст, чтобы предупредить об опасности.

2. Второй автомобиль завода «Бенц», 150 сил, может развить скорость 200 верст, задним ходом до 60 верст, быстрее этого автомобиля, кроме одного, находящегося в Германии, нет. Этот автомобиль имеет два места: одно для шофера, другое для офицера Генерального Штаба, который и будет проводить рекогносцировку, а люди первого автомобиля должны защищать и охранять. Этот автомобиль будет тоже бронирован.

Для осуществления всего изложенного выше необходимо получить следующее:

1. Так как автомобиль № 2 находится в Москве, то необходимо получить разрешение погрузить его для отправки в Петербург, где все приготовлено для его бронирования. Отправка будет совершена на наш счет.

2. Получить разрешение во все время кампании постоянному составу этих автомобилей оставаться на них.

3. Получить разрешение отправить автомобиль в состав того Главнокомандующего, который будет указан Вашим Высокопревосходительством.

4. Получить для постановки самый легкий из пулеметов, а также четыре 3-х линейные винтовки.

5. После окончания войны, если Правительство не пожелает приобрести оба автомобиля, если будут целы и не погибнут, вернуть обратно (понятно без ружей и пулемета).

6. Автомобили для отправки будут готовы в течение двух недель, а также и штат, указанный выше.

7. Никаких расходов по бронированию и за машины Правительству уплачивать не надо, так как все расходы будут совершены нами за наш личный счет.

А. Чемерзин и В. Меркульев».

Нет ничего удивительного в том, что это предложение вызвало интерес — к этому времени даже полковник

Добржанский не получил распоряжения о постройке броневиков. Поэтому Чемерзину и Меркульеву дали «добро» на изготовление бронемашин их конструкции. Дополнительно в состав формируемого подразделения включили еще один автомобиль — гоночный «Пирс-Арроу».

10 сентября 1914 года военный министр А. Сухомлинов представил на рассмотрение Военного совета штат «особого отряда бронированных автомобилей». После обсуждения было принято решение сформировать «боевую разведывательную автомобильную команду и содержать ее на все время текущей кампании». По утвержденному штату команда включала четыре бронированных машины — легковую для разведки, орудийную и пулеметную.

Однако, несмотря на заявление Чемерзина и Меркульева о готовности команды в двухнедельный срок, ее формирование и бронировка машин затянулись, и только к 8 декабря 1914 года работы завершились.

К этому времени уже был получен опыт использования броневиков 1-й автопулеметной роты, и для «определения годности бронированных автомобилей боевой разведывательной команды, жертвующей подполковником Чемерзиным и господином Меркульевым» создали специальную техническую комиссию, в состав которой вошли: начальник Николаевской инженерной академии генерал-майор Саткевич (председатель), от ГАУ генерал-майор Забудский, генерал-майор Шмидт фон дер Лауниц, от Офицерской стрелковой школы генерал-майор Филатов и штабс-капитан Ковалев, от ГВТУ полковник Веселов и штабс-капитан Некрасов, тайный советник лейб-хирург Павлов, от Военной автошколы полковник Секретев и штабс-капитан Сидоркин. Столь представительная комиссия начала свою работу 17 декабря с осмотра машин:

«1. Автомобиль немецкой фирмы «Бенц» вооружен пушкой Гочкиса и пулеметом. Машина автомобиля 4-х цилиндровая в 100 сил, без стартера для пуска в ход. До бронирования вес 85 пудов (1360 кг) и скорость 130 верст в час.

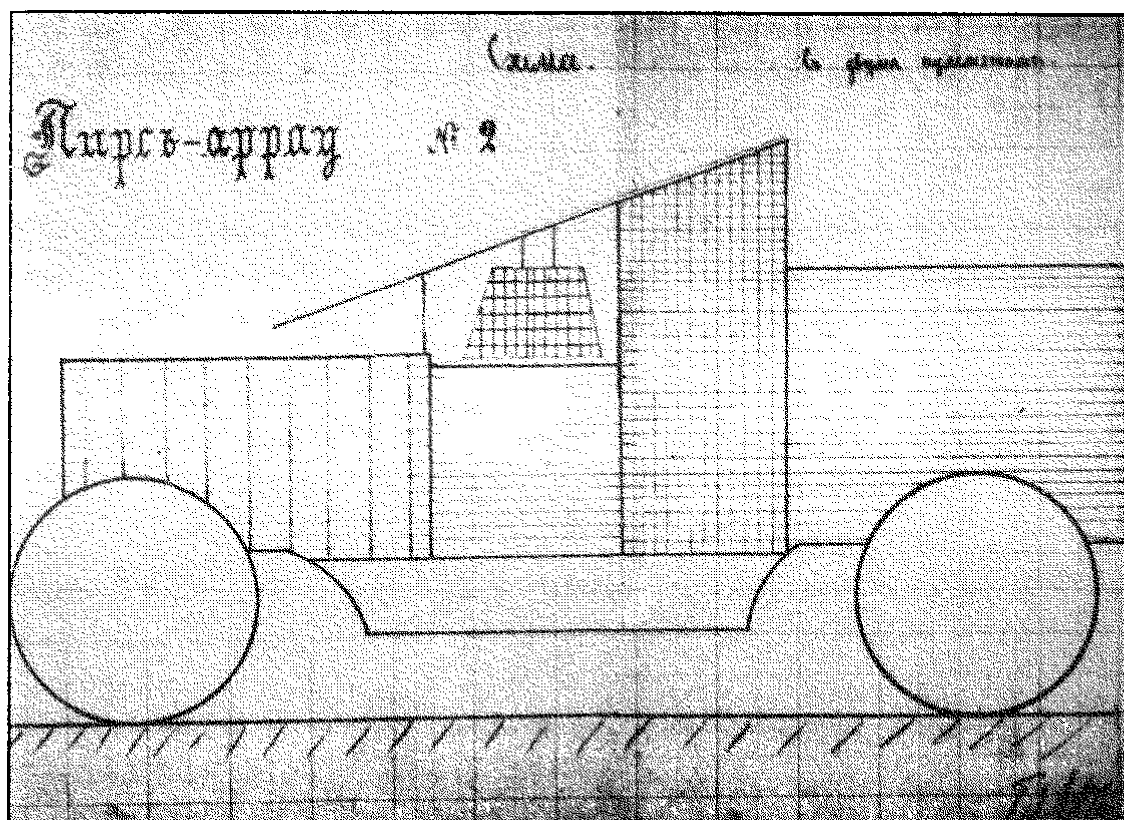


Схема бронирования автомобиля «Пирс-Арроу» в 120 л.с. под установку двух пулеметов, представленная подполковником Чемерзиным в ГВТУ. Ноябрь 1914 года (РГВИА).

При взвешивании с шофером, но без снарядов и стрелков полный вес получился 220 пудов (3520 кг)...

2. Автомобиль фирмы «Бенц» гоночный, не вооружен. Машина 4-х цилиндровая в 150 сил без стартера. До бронирования вес около 50 пудов (800 кг. — Прим. автора) и скорость 200 верст в час. Вес с шофером 126 пудов 20 фунтов (2024 кг)...

Оба этих автомобиля пожертвованы г. Меркульевым.

3. Автомобиль американской фирмы «Пирс-Арроу», вооружен двумя пулеметами, куплен Военным Министерством и забронирован подполковником Чемерзиным. Машина 6-ти цилиндровая, в 120 сил, со стартером. До брони вес около 85 пудов и скорость 130 верст в час. Вес с шофером 226 пудов 20 фунтов (3624 кг)...

Бронирование автомобилей не сплошное, отдельными кусками брони. Представитель подполковника Чемерзина капитан Жуков сообщил, что каждый кусок брони состоит из нескольких стальных листов с прокладками. Снаружи

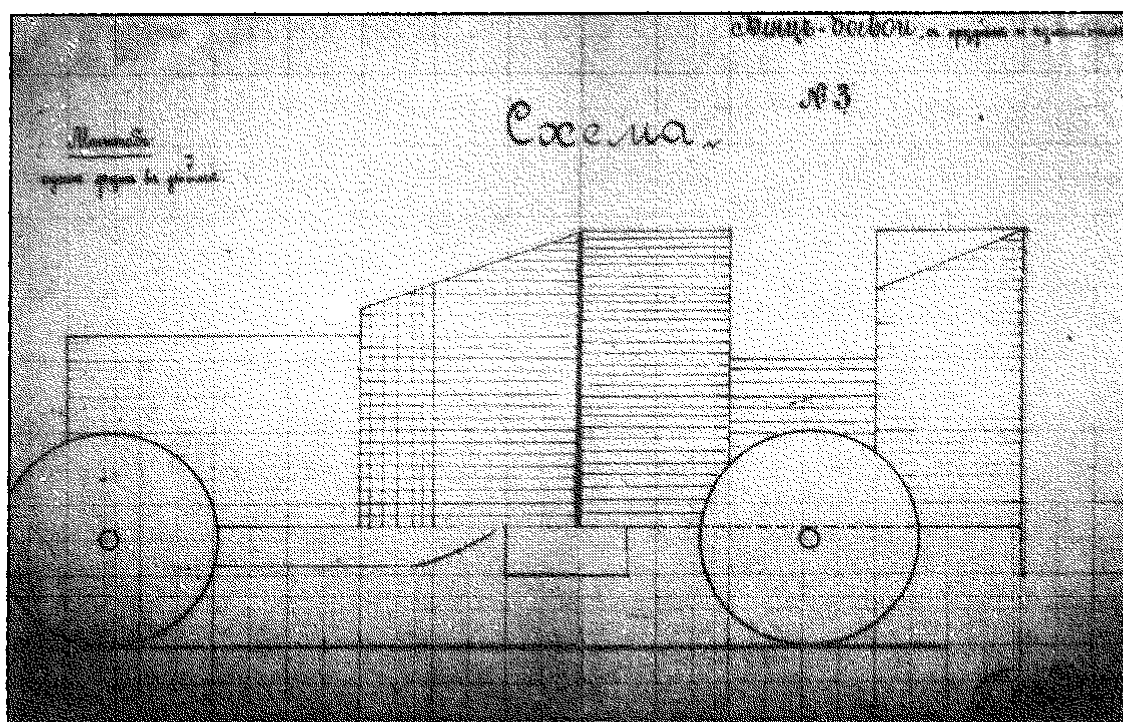


Схема бронировки гоночного «Бенца» в 100 л.с. под установку 37-мм пушки и пулемета, представленная подполковником Чемерзиным в ГВТУ. Ноябрь 1914 года (РГВИА).

броня покрыта матами. Такая компоновка служит для поглощения осколков при попадании пуль с внутренней стороны покрытия, так как автомобили полузакрытые.

Автомобили забронированы различно, полнее других пушечный «Бенц». В нем шофер закрыт почти полностью, стрелки при стрельбе закрыты только до пояса, грудь их защищена панцирем, а на голову надевается бронированная фуражка.

Автомобиль «Пирс-Арроу» забронирован менее, только шофер с боков прикрыт панцирем, подвешенным на ремнях, причем имеются значительные щели. Стрелки защищены так же мало, как и на пушечном автомобиле.

В гоночном автомобиле забронирована задняя стенка и с каждой стороны подвешен панцирь и небольшая плоская броня. Спереди шофер и разведчик открыты, также открыты руль машины и ноги сидюков.

Броня, поставленная на машины, различной толщины. Задняя стенка и будка для шофера толще и считаются непробиваемыми для ружейных пуль на любой дистанции. Сверху шофер и стрелки, когда не стреляют, прикрыты блиндажной

броней, машина прикрыта капотной и радиаторной броней. Все эти брони не должны пробиваться косыми выстрелами, при попадании по нормали они пробиваются.

Автомобили снабжены перископами для езды задним ходом, освещение автомобилей от особой динамо-машины и аккумуляторов. Фонари большие и открытые, колеса также открытые, колеса заполнены особой массой. Запасных колес нет, но запасные части имеются».

Что касается брони, изобретенной Чемерзиным, то она представляла собой куски бронелистов разной формы и толщины, обшитых холстом с прослойками из пеньки и войлока для предотвращения появления осколков при обстреле. Маты из такой «брони» подвешивались на ремнях, а их ремонт должен был осуществляться, по мнению изобретателя, «пришивкой шелковыми нитками» новых матов.

В результате осмотра и испытания машин, а также «брони» обстрелом, техническая комиссия пришла к выводу, что «представленные на ее рассмотрение бронированные автомобили в боевом отношении являются неудовлетворительными вследствие недостаточного укрытия обслуживающих их лиц; в чисто же автомобильном же смысле они обладают многими отрицательными качествами из-за допущенной чрезмерной общей перегруженности их шасси, могущими являться причинами серьезных катастроф».

Члены комиссии предлагали снять «броню» с машин и использовать их как транспортные «в незащищенном состоянии для потребностей военного времени». При этом жертвователю автомобилей Виктор Меркульев предложил вместе с ними передать военному ведомству «все те суммы, какие должен уплатить подполковнику Чемерзину в случае принятия армией бронирующих устройств последнего». В результате этих денег хватило, чтобы изготовить на базе этих автомобилей полноценные броневики, которые позже вошли в состав 29-го автопулеметного взвода (об этом будет рассказано ниже).

Закупочная комиссия

С началом Первой мировой войны перед военным ведомством России встала острая проблема — снабжение армии автотранспортом. Дело в том, что к августу 1914 года в Русской Армии имелось всего 711 автомобилей (418 грузовых, 239 легковых и 34 специальных — санитарные, цистерны, ремонтные мастерские), чего, естественно, оказалось смехотворно мало для вооруженных сил. Решить проблему за счет внутренних ресурсов не представлялось возможным, так как в России имелось единственное предприятие, которое занималось выпуском автомобилей — Русско-Балтийский вагонный завод (РБВЗ), объемы производства которого были весьма скромными (в 1913 году здесь было изготовлено всего 127 машин). Кроме того, РБВЗ изготавливал только легковые автомобили, а фронту требовались грузовики, автоцистерны, автомастерские и многое другое.

Для решения данной проблемы по распоряжению военного министра в конце августа 1914 года была образована специальная закупочная комиссия во главе с командиром Запасной автомобильной роты полковником Секретевым. В сентябре она отправилась в Англию с задачей приобретения автомобилей для нужд Русской Армии. Помимо грузовых, легковых и специальных машин предполагалось приобрести и броневики. Перед отъездом члены комиссии совместно с офицерами Главного военнотехнического управления (ГВТУ) Генерального штаба разработали тактико-технические требования к броневым автомобилям. Одним из самых главных условий считалось наличие на закупаемых образцах «горизонтального бронирования» (то есть крыши) — таким образом, русские офицеры первыми из всех воюющих сторон выступили за полностью бронированную боевую машину. Кроме того, приобретаемые броневые автомобили должны были иметь вооружение из двух пулеметов, установленных в двух вращающихся независимо друг от друга баш-



Пункт разгрузки прибывших из Англии автомобилей в Архангельске.
Декабрь 1914 года (АСКМ).

нях, что должно было обеспечить ведение огня «по двум независимым целям».

К моменту прибытия в Англию ничего подобного ни здесь, ни во Франции не было: в сентябре 1914 года на Западном фронте действовало большое количество самых разных броневинов, имевших частичное или даже полное бронирование, но ни один из них не отвечал русским требованиям. Лишь в ходе переговоров о закупке грузовиков с английской фирмой «Остин» (Austin Motor Co. Ltd.), ее руководство согласилось принять заказ на изготовление броневых автомобилей по русским требованиям. В последних числах сентября 1914 года с этой фирмой был заключен договор на изготовление 48 бронированных автомобилей со сроками поставки к ноябрю того же года, а также на поставку 3-тонных грузовиков и автоцистерн на их шасси. Кроме того, 2 октября в Лондоне закупочная комиссия приобрела один броневинок на шасси «Изола-Фраскини» у владельца фирмы «Джаррот» (Charles Jarrott and Letts Co) известного в то время автогонщика Чарльза Джаррота.



Начальник Военной
автомобильной школы
генерал-майор П.А. Секретев,
1915 год (АСКМ).

Во время визита во Францию комиссия Секретева 20 октября заключила с фирмой «Рено» договор на поставку 40 бронированных автомобилей, правда, не по русским требованиям, а «типа, принятого во французской армии»: они не имели крыши и вооружались 8-мм пулеметом Гочкиса за щитом. Кстати сказать, все броневики поставлялись без вооружения, которое должно было устанавливаться в России.

Таким образом, до конца 1914 года российское правительство заказало за границей 89 броневых машин трех разных марок, из которых только 48 отвечали требованиям ГВТУ. Все эти броневики доставили в Россию в ноябре 1914 — апреле 1915 года. Такие долгие сроки объяснялись тем, что «Рено», в отличие от «остинов», отгружались в разобранном виде — шасси отдельно, броня отдельно.

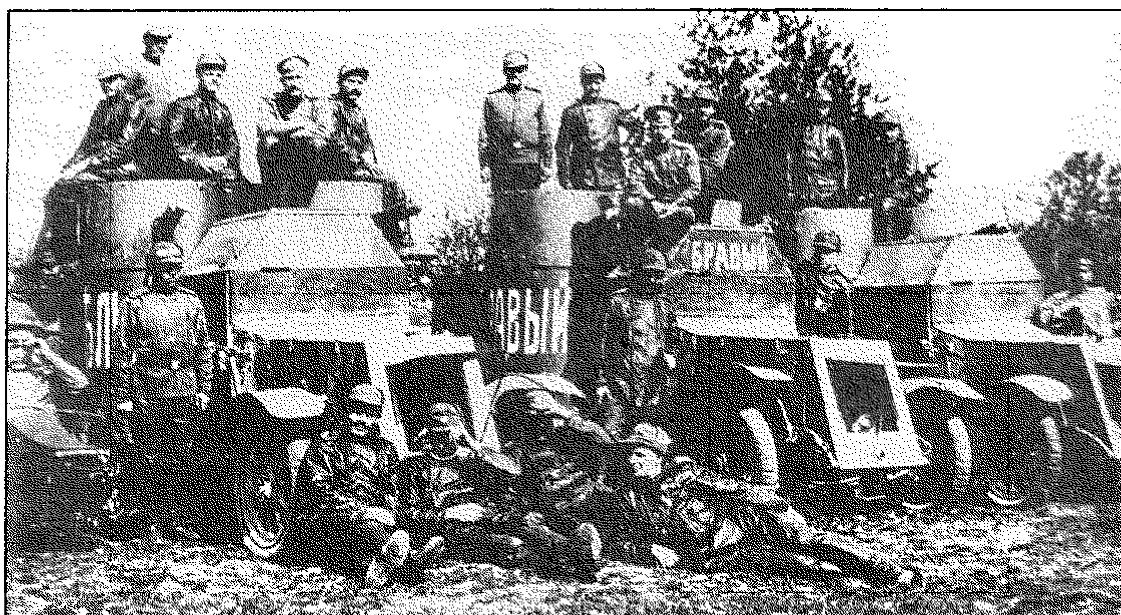
Следует сказать, что помимо броневых, закупочная комиссия заказала 1422 различных автомобиля, среди которых были 5-тонные грузовики «Гарфорд», автомобильные мастерские «Непир», автоцистерны «Остин», а также мотоциклы.

Организация и формирование автобронечастей

Получив от генерала Секретева телеграмму о закупке в Англии 48 бронемашин «Остин» (в документах именовались машинами 1-й заготовки или 1-й серии), автомобильное отделение Главного военно-технического управления (ГВТУ)* Главного управления Генерального Штаба (ГУГШ) совместно с представителями Военной автошколы и Офицерской стрелковой школы приступили к разработке штата для формирования автоброневых частей. В начале декабря 1914 года был Высочайше утвержден штат № 19 автомобильного пулеметного взвода, который включал в себя три пулеметных бронеавтомобиля «Остин», четыре легковых автомобиля, один 3-тонный грузовик, автомастерскую, автоцистерну и четыре мотоцикла, из них один с коляской. При этом каждому броневику придавалось по одному легковому автомобилю и мотоциклу без коляски для обслуживания. Личный состав взвода включал четырех офицеров (по штату командир — штабс-капитан, и три младших офицера — подпоручики) и 46 унтер-офицеров и рядовых.

Особенностью автоброневых частей Русской Армии было то, что с самого начала их создания в них имелся большой процент добровольцев, причем не только офицеров, но и среди унтер-офицеров. Среди последних был высок процент сверхсрочнослужащих и вольноопределяющихся из высококвалифицированных рабочих-слесарей и механиков. В целом, подавляющее большинство служив-

** Главное военно-техническое управление создали в 1913 году при переименовании ранее существовавшего Главного инженерного управления. В начале 1914 года ГВТУ реорганизовали, после чего в его составе имелось четыре отдела и два комитета. Четвертый отдел (технический) включал в себя отделения воздухоплавательное, автомобильное, железнодорожное и саперное.*



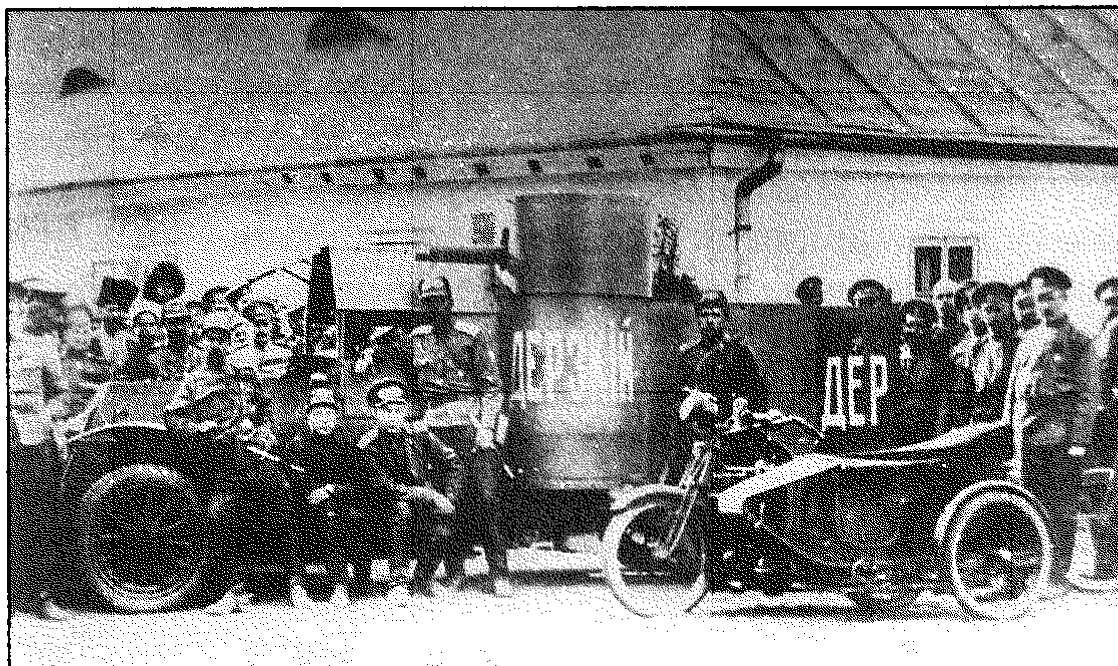
Броневики «Остин» 1-й серии 6-го автопулеметного взвода — «Смелый», «Бравый» и «Храбрый». 1915 год (фото из архива Я. Магнуского).

ших в бронечастях составляли грамотные люди, быстро осваивавшие новую боевую технику, использование которой требовало технической подготовки и инициативы. При назначении в автопулеметные взвода отбирались наиболее подготовленные артиллеристы, пулеметчики и шоферы. Среди офицеров бронечастей был большой процент людей из артиллерийских и гвардейских частей, а также прапорщиков военного времени, имевших высшее техническое образование или работавших до войны инженерами. Все это привело к тому, что уже в середине 1915 года автоброневые части стали своего рода армейской элитой. Этому способствовало и активное использование броневикулов в боях, и высокий процент награжденных среди личного состава. Поэтому броневые части в большинстве своем остались верны присяге и не поддавались агитации различными партиями в 1917 году.

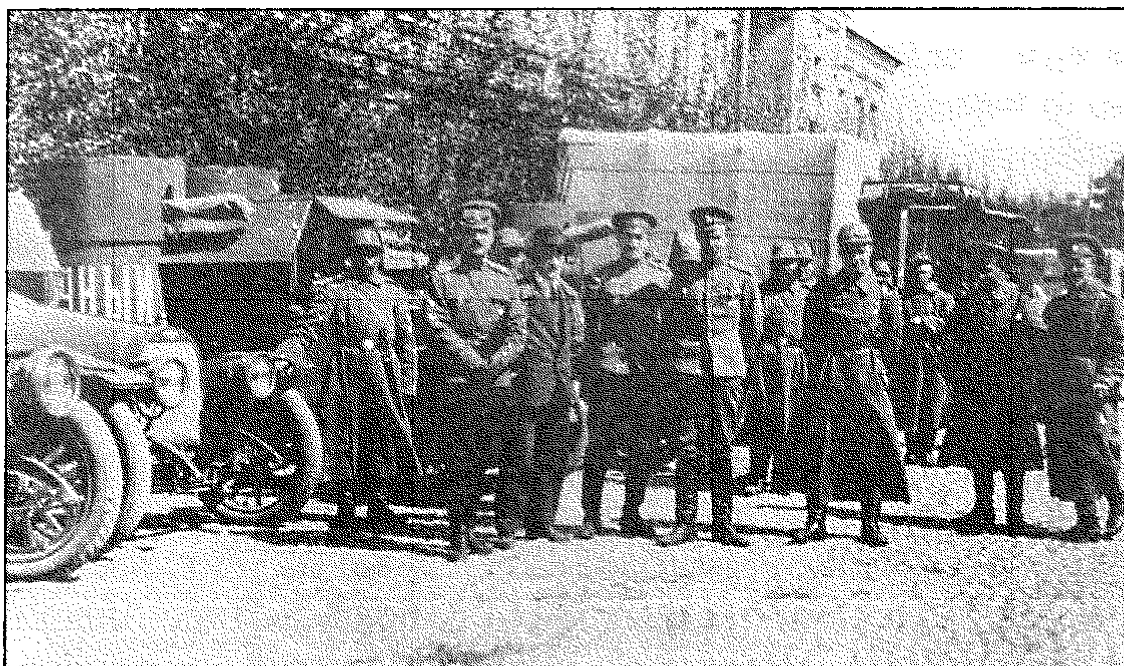
Для автоброневых частей ввели кожаный комплект обмундирования (кожаные штаны и куртка) и довольно оригинальное кепи с козырьком — впервые так были экипированы бойцы 1-й автопулеметной роты. Причем последняя использовала для шифровки на погонах две эмблемы — автомобильную и пулеметную, а в 1915 году приказом по Во-

енному ведомству № 328 вводится специальная эмблема автопулеметных частей. Она представляла собой совмещенную символику автомобильных и пулеметных частей. Эмблема носилась на погонах и изготавливалась из белого или желтого металла, а также встречается нанесенная краской через трафарет.

Формирование первых автопулеметных взводов началось сразу же после прибытия из-за границы броневых и вспомогательных машин. К 20 декабря 1914 года было готово восемь взводов (с № 5 по 12-й), которые на следующий день ушли на фронт. Легковые машины в составе этих частей были самых разных марок («Бенц», «Пирс-Арроу», «Локомобиль», «Паккард», «Форд» и другие), мотоциклы «Гумберт» и «Энфильд», грузовики «Уайт», мастерские «Непир», цистерны «Остин». Вся техника, поступавшая на укомплектование взводов, была новая, закупленная комиссией полковника Секретева. Исключение составляли легковые автомобили, поступавшие из Запасной автомобильной роты. Формированием первых автопулеметных взводов занималась Офицерская стрелковая школа в Ораниенбауме и Военная автошкола в Петрограде.



Солдаты и офицеры у броневика «Дерзкий» фирмы «Остин»
14-го автопулеметного взвода. Западный фронт, 1915 год (ЦМВС).



Офицеры и солдаты 15-го автопулеметного взвода перед отправкой на фронт.
Офицерская стрелковая школа, март 1915 года (ВИМАИВВС).

Боевые действия 1-й автопулеметной рсты и первых автопулеметных взводов показали необходимость в пушечном броневике для поддержки пулеметных машин. Поэтому в марте 1915 года был утвержден штат № 20, по которому число пулеметных броневиков во взводах уменьшалось до двух, а вместо третьего включалось пушечное отделение, состоящее из вооруженного 76-мм орудием броневика «Гарфорд» постройки Путиловского завода, а для улучшения снабжения боевых машин добавили еще три грузовика — два 1,5–2-тонных и один 3-тонный. Таким образом, по новому штату автопулеметный взвод включал в себя три броневика (два пулеметных и пушечный), четыре легковых автомобиля, два 3-тонных и два 1,5–2-тонных грузовика, автомастерскую, автоцистерну и четыре мотоцикла, из них один с коляской.

По штату № 20 сформировали 35 взводов (№ 13–47), при этом 25 и 29-й имели нестандартную боевую матчасть (об этом будет рассказано в отдельных главах), а начиная с 37-го взвода вместо «гарфордов» на вооружение пушечного отделения поступали бронемшины «Ланчестер» с 37-мм пушкой. Первые взводы с «остинами» (№ 5–12) также получили броневика «Гарфорд» и дополнительные гру-



Бронированный грузовик «Берлие», изготовленный мастерскими Военной автошколы для учебных целей. Некоторое время эта машина использовалась для подготовки экипажей броневиков, Петроград, 1915 год (РГАКФД СПб).

зовики, при этом третья пулеметная машина из их состава не изымалась.

Для формирования автопулеметных взводов и снабжения их имуществом в начале марта 1915 года в Петрограде формируется Запасная автомобильная броневая рота, командиром которой назначили капитана Вячеслава Александровича Халецкого, а для решения вопросов разработки новых типов броневых машин в Военной автомобильной школе создается броневой отдел. Управление Запасной броневой роты разместилось в доме № 100 на Невском проспекте, гараж — на Инженерной улице в доме 11 (Михайловский манеж, ныне Зимний стадион), а мастерские — по адресу: Малая Дворянская улица, дом 19 (последние в документах именовались броневыми автомобильными мастерскими). Вплоть до своего расформирования в конце 1917 года эта часть играла наиболее значимую роль в формировании броневых частей Русской Армии и поддержании их в боеспособном состоянии. При роте была создана Броневая школа для подготовки шоферов и командного состава, а также склад технического броневого имущества. Мастерские роты вели ремонт поступающих с фронта поврежденных или вышед-

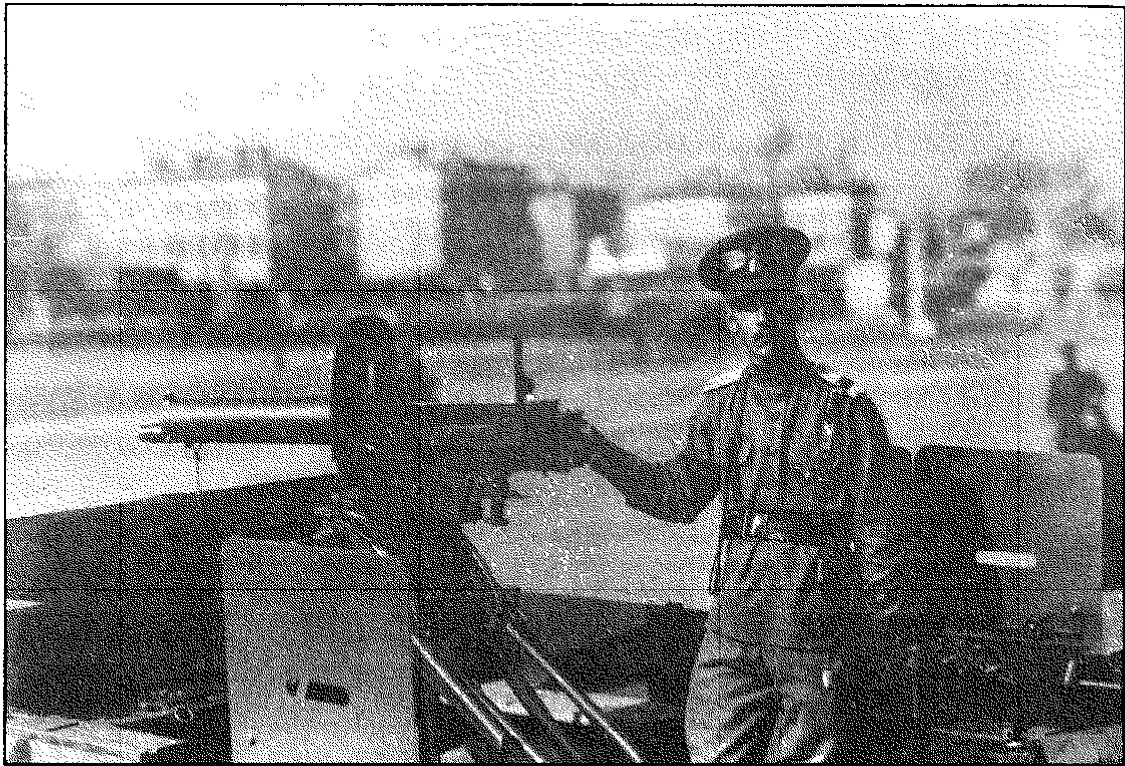
ших из строя боевых и транспортных машин автопулеметных взводов. Кроме того, для этого привлекались тыловые автомастерские: Виленская, Брестская, Бердичевская, Полоцкая и Киевская, а также мастерские фронтов.

Обучение личного состава для автоброневых частей велась следующим образом. Артиллерийскую, пулеметную и стрелковую подготовку офицеры, унтер-офицеры и рядовые проходили на специальном курсе Офицерской стрелковой школы, автомобильной части обучались в Военной автошколе, после чего личный состав поступал в Броневую школу Запасной броневой роты. Здесь велась подготовка непосредственно по броневому делу и формирование частей, которое сопровождалось рядом показательных маневров и стрельбами на полигоне.

Следует сказать, что и Военная автомобильная, и Офицерская стрелковая школы занимались бронечастями довольно активно. Причем начальник последней, генерал-майор Филатов, оказался большим поклонником нового вида боевой техники. При этом он не только занимался обеспечением подготовки офицеров для бронечастей, но и спроектировал несколько типов броневых автомобилей, производство которых развернули на отечественных заводах.

Следует отметить, что с лета 1915 года все бронеавтомобили (за исключением «гарфордов») получали покрышки колес, наполненные так называемой автомассой. Этот состав, созданный немецким химиком Гуссом и доработанный специалистами Военной автошколы, закачивался в автомобильную шину вместо воздуха. Особенностью автомассы было то, что на воздухе она застывала и, следовательно, не боялась проколов. В случае пробойны шины этот состав вытекал и, затвердевая, ликвидировал отверстие.

Первые опытные образцы шин с автомассой изготовили в апреле 1915 года, но производство удалось наладить только в июле — августе. Для выпуска пуленепробиваемых покрышек при военной автошколе создали специальный шинный завод. К лету 1917 года побег шин с автомассой на броневиках составлял не менее 6500 верст!



Прапорщик у пулемета в кузове учебного броневика «Берлие» Военной автошколы.
Петроград, 1915 год (РГАКФД СПб).

На приехавших из Англии «остинах» 1-й серии имелось два комплекта колес — обычные пневматики и боевые, с так называемыми буферными лентами. Последние представляли собой армированную тканью резиновую покрышку с «пупырышками», одеваемую на довольно массивные деревянные колеса. Недостатком этой конструкции являлось ограничение скорости броневика на шоссе — не более 30 км/ч (у шин с автомассой таких ограничений не было). Тем не менее, в Англии заказывали некоторое количество колес с буферной лентой вместе с броневиками. Для сравнения этой ленты с русскими пулестойкими шинами в начале января 1917 года провели автопробег Петроград — Москва — Петроград. В нем участвовало несколько автомобилей, оснащенных шинами с автомассой и буферными лентами, поставленными из Англии. В заключении о пробеге говорилось:

«Шины с автомассой дали результаты благоприятные, и хотя были повреждения наружных покрышек до холста, внутренние же камеры с автомассой остались в нормальном состоянии и автомасса наружу не вышла.

Шины же с буферными лентами начали разрушаться с трехсотой версты, и к 1000 верстам выступы значительно разрушились, и даже вывалился белый кусок ленты».

Рассмотрев результаты, комиссия ГВТУ 18 января 1917 года признала, что буферные ленты мало пригодны для эксплуатации, и их «следует впредь не заказывать».

Следует отметить, что шин с аналогичным наполнителем на тот момент не имелось ни в одной армии мира — русская автомасса не боялась пуль и осколков: шины сохраняли эластичность и работоспособность даже при пяти и более пробоях.

Весной 1915 года, когда заканчивалось формирование автопулеметных взводов из «остинов» 1-й серии (с 5-го по 23-й), встал вопрос о заказе дополнительного числа броневых машин для обеспечения новых броневых частей. А так как бронирование автомобилей на русских предприятиях требовало довольно большого времени и, главным образом, доставки из-за границы необходимых шасси, ГВТУ приняло решение разместить заказы за границей. В начале марта 1915 года Англо-Русскому правительственному комитету* в Лондоне поручили заключение контрактов на изготовление броневых автомобилей по русским проектам. Количество и сроки сдачи заказов можно увидеть в приводимой таблице.

Следует сказать, что при подписании контрактов все фирмы получали задание на изготовление броневых автомобилей по русским требованиям: полностью бронированных и с двумя пулеметными башнями. Общую схему бронирования разработали в Запасной броневой роте и броневом отделе Военной автошколы под руководством офицера школы

* В августе 1914 года в Лондоне была создана Англо-русская комиссия по снабжению — специальная организация для размещения русских военных заказов через английское правительство. В начале 1915 года комиссию переименовали в Англо-Русский правительственный комитет.

Таблица. Сведения о заказах русским правительством броневых автомобилей за границей			
Фирма	Дата выдачи заказа	Количество машин	Сроки поставки в Россию
«Остин» (Austin Motor Co Ltd)	22 апреля 1915 года	50	1 — к 6 мая 1915 года; 20 — к 14 мая 1915 года; 29 — к 14 июня 1915 года
«Шеффилд-Симплекс» (Sheffield-Simplex)	7 мая 1915 года	10	10 — к 15 июня 1915 года
«Джаррот» на шасси «Джаррот» (Charls Jarrot and Letts)	9 июня 1915 года	10	10 — к 15 августа 1915 года
«Остин» (Austin Motor Co Ltd)	Июль 1915 года	10	5 — к 5 октября 1915 года; 5 — к 15 октября 1915 года
«Шеффилд-Симплекс» (Sheffield-Simplex)	Июль 1915 года	15	15 — не позднее 15 ноября 1915 года
«Джаррот» на шасси «Фиат» (Charls Jarrot and Letts)	Август 1915 года	30	Еженедельно по 4 штуки до 1 декабря 1915 года
«Армия-Мотор-Лориес» (Army Motors Lorries of Wagons)	11 августа 1915 года	36	Еженедельно по 3 — 4 штуки до 15 ноября 1915 года
«Мортон» (Morton Co Ltd)	Апрель 1915 года	75	К 25 июня 1915 года
ВСЕГО		236	

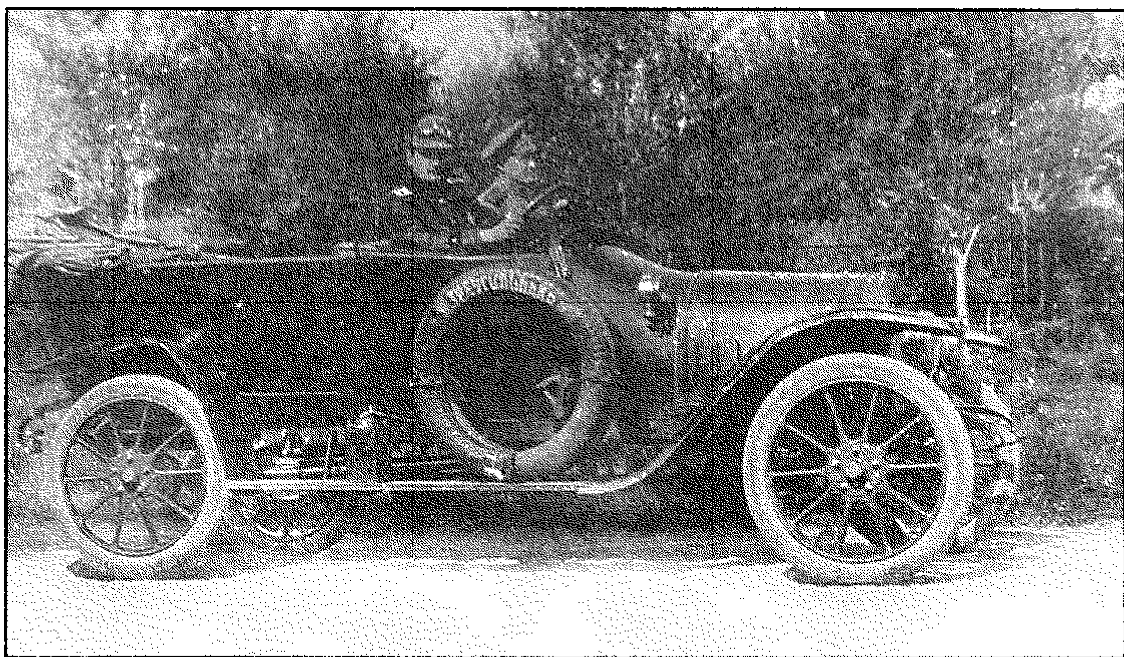
штабс-капитана Миронова и передали всем фирмам при подписании договоров.

Как видно, из-за границы должно было поступить 236 броневииков до 1 декабря 1915 года. Однако реально прибыл всего 161 — североамериканская фирма «Мортон», которая с типичным для этой страны размахом обязалась изготовить 75 бронемашин, до августа 1915 года не представила ни одного образца, поэтому контракт с ней пришлось разорвать.

Остальные компании также не очень спешили с выполнением заказов: несмотря на установленные сроки, первые бронеавтомобили прибыли в Россию только в июле — августе 1915 года, а основная масса машин в октябре — декабре.

В конце 1914 года для рассмотрения проектов бронемашин, предлагаемых как отечественными конструкторами, так и различными иностранными фирмами, собирались технические комитеты ГВТУ, на которые приглашались представители Военной автошколы, Запасной броневой роты, Офицерской стрелковой школы, Главного артиллерийского управления и броневых частей. Председателем этого комитета был генерал-майор Свидзинский.

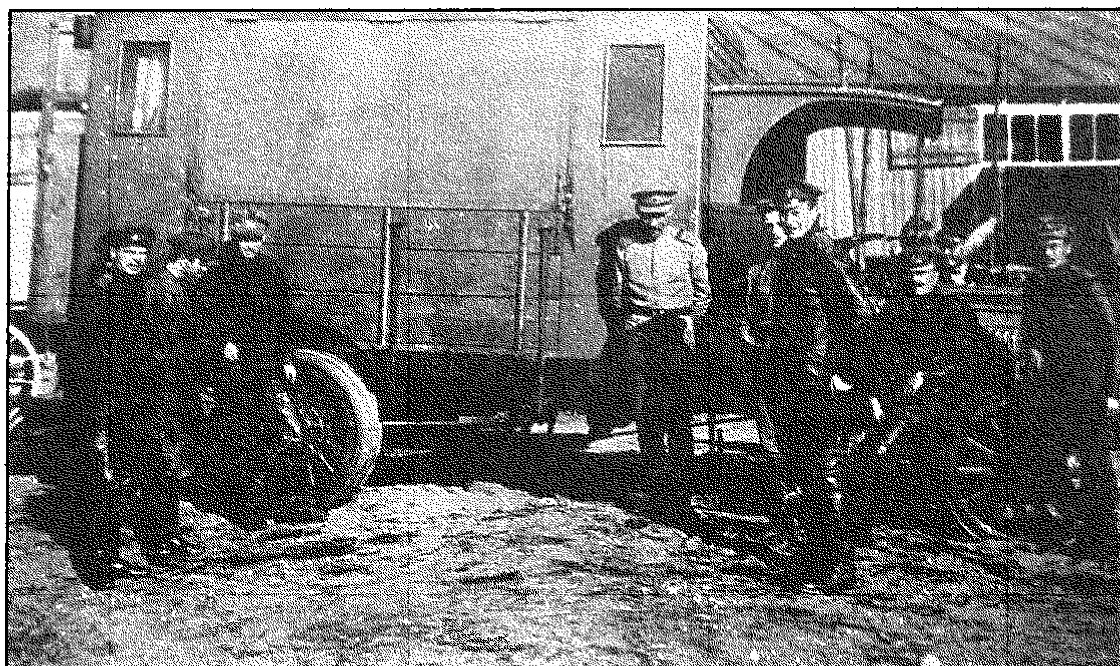
Учитывая большой объем доставляемых из-за границы различных броневииков, а также их изготовление на русских заводах, 22 ноября 1915 года по распоряжению военного министра создается специальная комиссия по приему броневых автомобилей. Сначала ее официальное наименование звучало так: «Комиссия, образованная по приказанию Военного Министра для освидетельствования прибывших и прибывающих бронированных автомобилей», а в начале 1916 года ее переименовали в «Комиссию по бронированным автомобилям» (в документах того времени еще встречается название «Броневая комиссия»). Она подчинялась непосредственно начальнику Главного военно-технического управления. Председателем комиссии назначили генерал-майора Свидзинского (в начале 1916 года его сменил на этом посту генерал-майор Филатов), а в ее состав вошли командир Запасной броневой роты капитан Халецкий, начальник Броневого отдела Военной автошколы капитан Ба-



Легковой автомобиль «Тальбот» одного из автопулеметных взводов. 1916 год (АСКМ).

жанов, а также офицеры ГАУ, ГВТУ, ГУГШ, Запасной броневой автороты, Офицерской стрелковой школы и Военной автошколы — полковник Тернавский, штабс-капитаны Макаревский, Миронов, Неелов, Иванов, прапорщики Кириллов, Карпов и другие.

Задачей Комиссии являлась оценка качества закупаемых за границей и строившихся в России броневых машин, а также доработка их конструкций для действий на русском фронте. Кроме того, она провела большую работу по проектированию новых образцов броневых машин для изготовления на отечественных предприятиях, а также по улучшению организации бронечастей. Благодаря тесному контакту с другими военными ведомствами и организациями — Главным артиллерийским управлением, Военной автошколой, Запасной броневой авторотой и Офицерской стрелковой школой — а также, во многом тому, что в составе комиссии работали образованные и технически грамотные люди, большие патриоты своего дела, к осени 1917 года Русская Армия по числу броневых машин, их качеству, тактике боевого использования и организации превосходила своих противников — Германию, Австро-Венгрию и Турцию. Лишь по количеству боевых машин Россия уступала Вели-



Автомастерская на шасси грузовика «Пирс-Арроу» в походном положении.
1916 год (АСКМ).

кобритании и Франции. Таким образом, Комиссия по броневым автомобилям являлась прообразом Главного автобронетанкового управления нашей армии.

На фронте броневые автопулеметные взводы подчинялись генерал-квартирмейстерам армии или корпуса, а в боевом отношении придавались дивизиям или полкам. В результате, столь мелкая взводная организация и не совсем удачная система подчинения в Действующей Армии отрицательным образом сказывалась на действиях бронечастей. Уже к осени 1915 года стало ясно, что необходимо переходить к более крупным организационным формам, причем подобный опыт в Русской Армии уже имелся — 1-я автопулеметная рота. Кстати сказать, ее командир полковник Добржанский активно выступал за объединение броневых автомобилей в более крупные соединения по опыту его подразделения, о чем неоднократно писал и в Ставку Главнокомандующего, и в Генеральный Штаб, и в Главное военно-техническое управление. Например, 12 мая 1916 года Добржанский направил в ГВТУ письмо, в котором сообщал следующее:

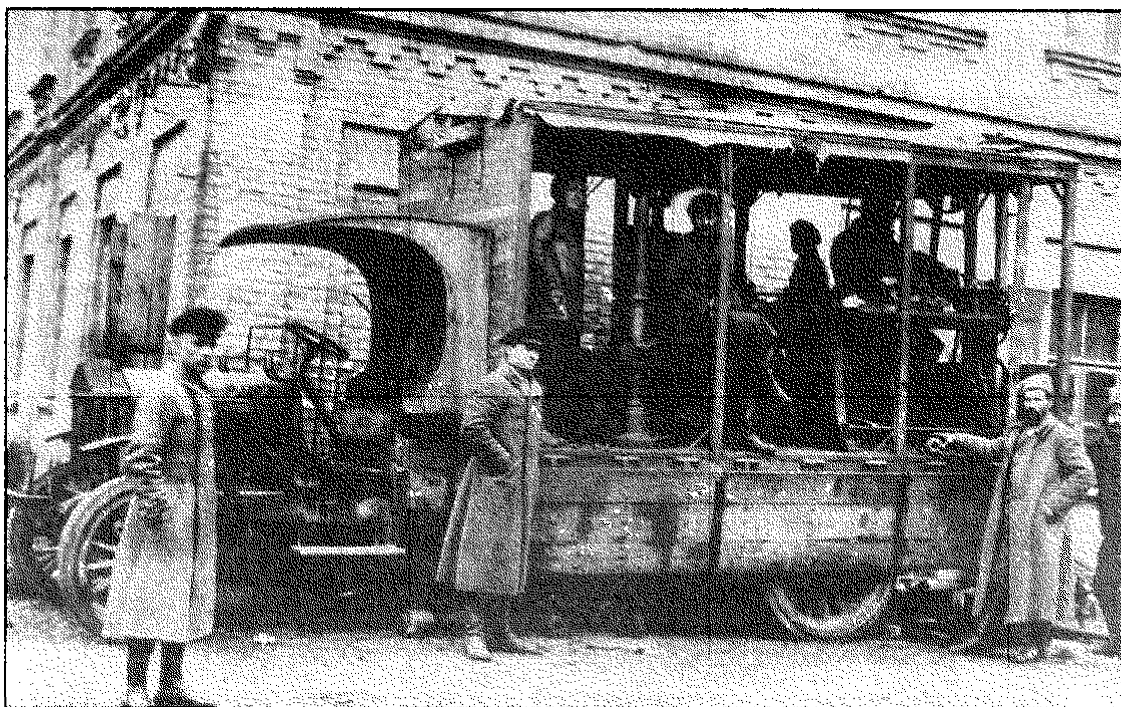
«...Целесообразное применение нового вида оружия, организованного наподобие сформированной мною части,

должно быть сосредоточено в руках командира, опытности которого и вверяется развитие и возможное массирование огня его отряда в зависимости от места и обстановки.

По-видимому, эти основания были учтены также при формировании бельгийского бронедивизиона, находящегося на другом нашем фронте, так же как и в пришедшем в Россию, но не выступившем еще на Театр Военных Действий английском дивизионе, который по силе почти, а по громоздкости гораздо больше 1-й автопулеметной роты.

Идея броневой части — сила, быстрота, сокрушающий огонь на близком расстоянии и полная независимость в хозяйстве и снабжении, что не достигается во вторичных формированиях взводов, приданных корпусам, находящихся на попечении начальников штабов последних в строевом и хозяйственном отношении».

Видимо, последним толчком для изменения организации бронечастей послужило применение броневиков во время так называемого Луцкого прорыва — наступления Юго-Западного фронта летом 1916 года. Несмотря на то что броневые автомобили действовали в ходе этой операции очень эффективно, оказывая существенную поддержку своим ча-



Мастерская «Пирс-Арроу» в рабочем положении. Снимок 1919 года (АСКМ).

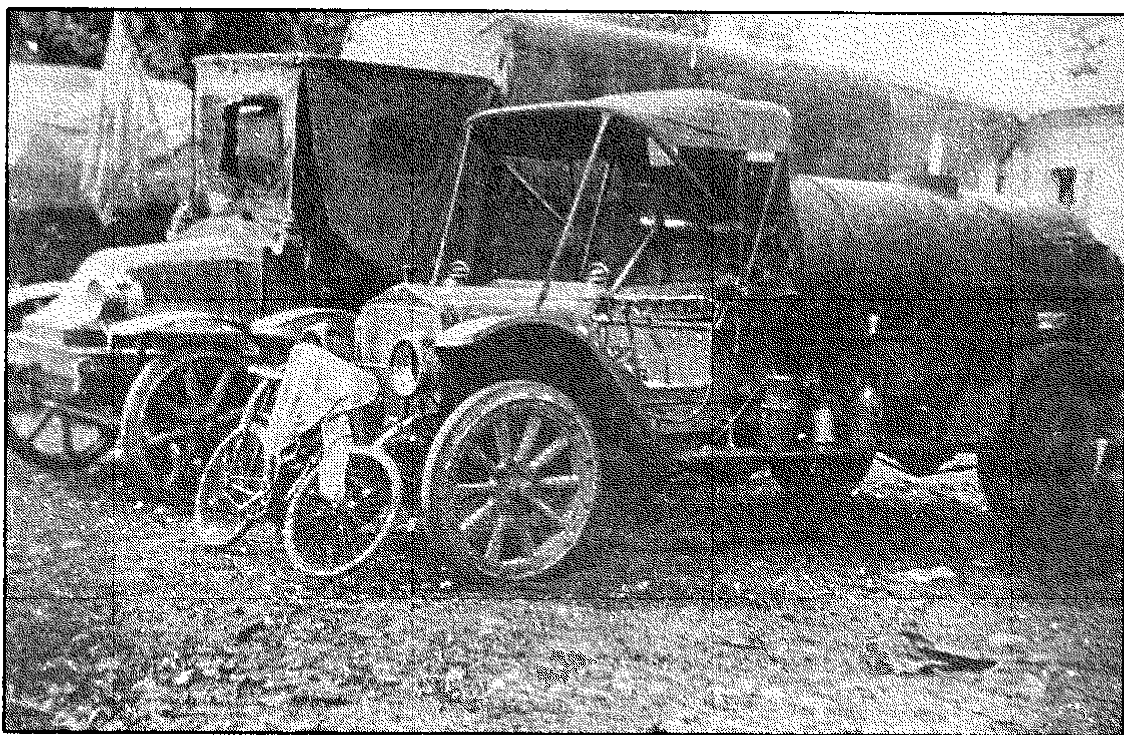
стям, выяснилось, что взводная организация не позволяет использовать боевые машины массированно.

Приказом начальника Штаба Верховного Главнокомандующего от 7 июня 1916 года намечалось сформировать 12 броневых автомобильных дивизионов (по числу армий). При этом автопулеметные взводы переименовывались в отделения с сохранением прежней нумерации и включались в состав дивизионов. Предполагалось, что в каждом дивизионе, которые подчинялись непосредственно штабу армии, будет от 4 до 6 отделений, «по числу корпусов в армии».

Согласно объявленного в этом приказе штата и табеля управление броневого автомобильного дивизиона включало 2 легковых автомобиля, один 3-тонный и один 1,5—2-тонный грузовики, автомастерскую, автоцистерну, 4 мотоцикла и 2 велосипеда. Личный состав управления состоял из четырех офицеров (командира, заведующего снабжением, старшего офицера и адъютанта), одного-двух военных чиновников (делопроизводителей) и 56 солдат и унтер-офицеров. Иногда в составе управления имелся еще один офицер или инженер, который занимал должность механика дивизиона.

При переименовании автопулеметных взводов в отделения их боевой состав (три бронемашины) оставался прежним, изменения касались лишь вспомогательной техники. Так, для улучшения снабжения броневых автомобилей число грузовиков в них увеличилось с двух до четырех — по одному на броневику плюс один на отделение. Кроме того, для сбережения запасов бензина и ресурса мотоциклов отделение получило два велосипеда — для связи и передачи приказаний. Отдельные автопулеметные отделения оставили только там, где из-за географических условий не имело смысла сводить их в дивизионы — на Кавказе. Всего было создано 12 дивизионов — 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12 и Особой Армии (кроме того, существовал бронедивизион Особого назначения, имевший свою организацию, о чем будет рассказано ниже).

Формирование управлений дивизионов велось в Петрограде Запасной броневой ротой в период со 2 июля по на-



Автоцистерна на шасси 1,5-тонного грузовика «Уайт» была наиболее распространенной машиной данного типа в Русской Армии. 1916 год.
На заднем плане виден грузовик «Рено» (АСКМ).

чало августа 1916 года, после чего управления отправляли на фронт. Столь длительный срок формирования объяснялся как подбором кадров на должности командиров и офицеров дивизионов, так и недостатком автомобильного имущества, в особенности автоцистерн и автомастерских.

11 августа 1916 года Высочайшим указом для бронечастей устанавливалась «форма обмундирования и специальный знак, установленные приказом по Военному Ведомству 1915 года № 328 с шифровкой по номеру дивизиона». Однако использовалось ли такое сочетание на погонах в войсках, автору неизвестно.

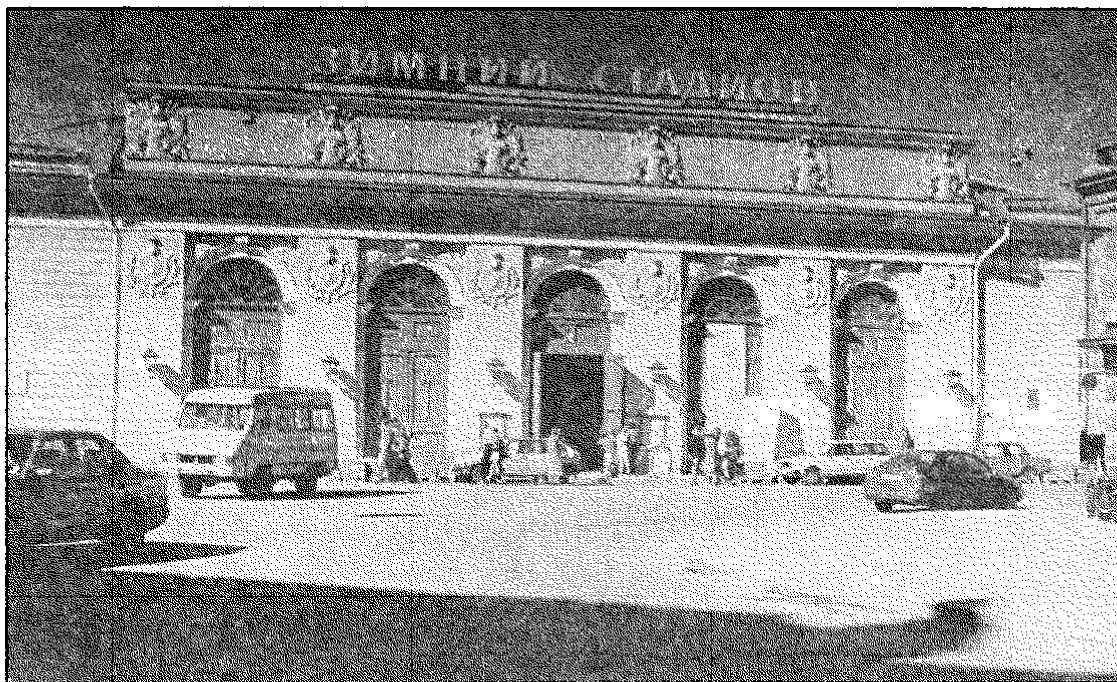
10 октября 1916 года приказом начальника Штаба Верховного Главнокомандующего Запасная броневая рота преобразовывалась в Запасной броневой дивизион с сохранением прежних функций. Согласно нового табеля № 2 в его составе имелось восемь учебных бронемашин — по три в пушечном и пулеметном отделениях, и две в броневой школе, переименованной в школу шоферов бронемашин. Командиром дивизиона оставался капитан В. Халецкий.

15 ноября 1916 года в штат автопулеметного отделения внесли очередное изменение. Для более эффективного использования боевых машин в бою в его состав добавили еще один пулеметный броневик. Предполагалось, что эта машина станет запасной на случай ремонта одного из броневых автомобилей. Правда, перевести все отделения на новый штат не представлялось возможным — для этого не хватало бронемашин. Тем не менее в начале 1917 года некоторые бронечасты Западного и Юго-Западного фронта (18, 23, 46 и ряд других отделений) получили в свой состав четвертый броневик.

После Февральской революции 1917 года отлаженная система снабжения и формирования бронечастей русской армии стремительно стала разрушаться. Волна митингов и демонстраций захлестнула страну и армию, повсеместно начали создаваться различные советы, которые начали активно вмешиваться в различные военные вопросы и систему снабжения вооруженных сил. Например, 25 марта 1917 года председатель Комиссии по броневым автомобилям направил в ГВТУ следующее письмо:



Здание Офицерской стрелковой школы в Ораниенбауме.
Снимок сделан 1 июня 1914 года (АСКМ).



«Зимний стадион» в Петербурге – бывший Михайловский манеж.
В 1915 – 1917 годах здесь находился гараж Запасной броневой роты (дивизиона).
Снимок сделан в 1999 году (АСКМ).

«По имеющимся сведениям выяснилось, что находящиеся в Петрограде годные для фронта броневые автомобили, а именно: 6 только что прибывших из Англии «остингов» и 20 «Армстронг-Уитворт-Фиат», не могут быть высланы теперь из Петрограда вследствие отсутствия согласия на это совета рабочих депутатов, считающих необходимым держать эти машины в Петрограде против контрреволюции. Однако одновременно в Петрограде находится 35 непригодных для фронта машин «Шеффилд-Симплекс» и «Армия-Мотор-Лориес», кои, казалось бы, с успехом могли бы послужить указанной выше цели. Сообщая изложенное, прошу соответственных спешных решений».

Проблему удалось решить, правда, с большим трудом, и весной бронемашины начали отправлять в войска.

20–22 июня 1917 года в Петрограде прошел Всероссийский броневой автомобильный съезд представителей броневых частей фронта и Запасного броневого дивизиона. На нем приняли решение о расформировании Комиссии по бронеавтомобилям (прекратила работу с 22 июня), а также выбрали временный орган управления бронечастями –



Офицеры бронечастей Русской Армии во время занятий в Офицерской стрелковой школе. 1916 год. На переднем плане видны пулеметы Кольта (АСКМ).

Всероссийский броневой исполнительный комитет (Всеброниском), председателем которого стал поручик Ганжулов. Одновременно съезд постановил разработать проект формирования самостоятельного Броневого отделения в составе ГВТУ (до создания отделения его функции выполнял Всеброниском).

Броневое отделение Главного военно-инженерного управления было организовано 30 сентября 1917 года, причем в его составе не было ни одной знакомой по работе в Комиссии по броневикам комиссии. Работа отделения продолжалась до его упразднения 20 декабря 1917 года, но ничего кардинального в деле развития броневых частей сделано не было.

Что касается броневых дивизионов, находящихся на фронте, то они просуществовали до начала 1918 года, когда в феврале — марте специально созданная ликвидационная комиссия Совета по управлению броневыми силами РСФСР провела их демобилизацию. Согласно итоговому

документу, судьба броневых автомобильных дивизионов Русской Армии была следующей:

«1, 2, 3 и 4-й почти в целости достались немцам; 5-й был демобилизован полностью, 6-й тоже; 7 и 8-й дивизионы не демобилизовывались, так как машины их были взяты в Киеве украинцами; 9-й демобилизовал лишь управление; 10-й был захвачен польскими легионерами, 30-е отделение из его состава было разоружено в Казани, где выступило против Советской власти в дни октября, а жалкая часть его бежала к Каледину на Дон; 11-й дивизион из состава своего демобилизовал лишь 43-е и часть 47-го отделений, часть остальных — 34, 6 и 41-е — были захвачены под Дубно, в Крименце и Волочиске и украинизированы; 12-й был полностью демобилизован, а что касается дивизионов Особого назначения и Особой армии, то они были полностью украинизированы».

Броневики что называется «пошли по рукам» и активно использовались в боях разгорающейся на территории бывшей Российской Империи Гражданской войны, но это — уже другая история.



Офицеры бронечастей на полигоне Офицерской стрелковой школы во время испытания броневых машин (ВИМИВВС).

«Остины» в Русской Армии

Как уже говорилось, первыми бронеавтомобилями, прибывшим из-за границы в Россию, были машины английской фирмы «Остин» (Austin Motor Co. Ltd.). Она была основана бывшим техническим директором фирмы «Уолсли» (Wolseley) сэром Гербертом Остином в 1906 году, в помещении бывшей типографии небольшого городка Лонгбридж, недалеко от Бирмингема. Со следующего года она начала выпуск легковых 25-сильных автомобилей, а к началу Первой мировой войны производила несколько моделей легковых машин, а также 2/3-тонные грузовики (последние имели радиатор за двигателем и оригинальную передачу двумя карданами, которые шли к ступицам задних металлических колес). Общий объем выпуска фирмы «Остин» к этому времени составлял более 1000 различных автомобилей в год, а численность рабочих — более 20 000 человек. Поэтому нет ничего удивительного в том, что закупочная комиссия Секретева быстро нашла общий язык с руководством «Остина».



Бронеавтомобили «Остин» 1-й серии, прибывшие в Архангельск.
Ноябрь 1914 года (АСКМ).



Броневики «Остин» 1-й серии, погруженные на платформы для отправки в Петроград.
Архангельск, ноябрь 1914 года (АСКМ).

29 сентября 1914 года с этой фирмой был подписан контракт на изготовление 48 бронированных автомобилей «по русской схеме». В качестве базы для бронирования решено было использовать легковой автомобиль так называемого «колониального» (colonial) типа (встречается еще наименование «туристский» тип). Как следует из названия, эта машина предназначалась для использования на проселочных дорогах и плохих шоссе. От обычного легкового шасси «колониальный» тип отличался усиленной рамой и подвеской, а также чуть более мощным двигателем в 30 л.с. (на обычном легковом — 25 л.с.) с магнето «Бош». Машина имела довольно массивные деревянные колеса так называемого «артиллерийского образца» (размер шин 895 x 135), карданную передачу на задний мост, 4 передачи вперед и одну назад, сцепление осуществлялось при помощи кожаного конуса.

Для бронирования использовались изготовленные фирмой «Виккерс» бронелисты толщиной 3,4–4 мм, при-



Броневик «Остин» 1-й серии «Славный» 8-го автопулеметного взвода после боя в Ломже.
25 февраля 1915 года (ЦМВС).

клепанные к металлическому каркасу. Вооружение — два 7,62-мм пулемета Максима — предполагалось разместить в двух вращающихся башнях, которые из-за довольно высокой крыши над водителем имели ограниченные углы обстрела по ходу вперед. Вращение башен, опиравшихся на три ролика, осуществлялось поворотом специальной колонки, установленной на полу и приклепанной к стенкам башен двумя кронштейнами. Возимый боезапас — 10 000 патронов (40 коробок с лентами) — размещался в задней части корпуса под сидениями пулеметчиков.

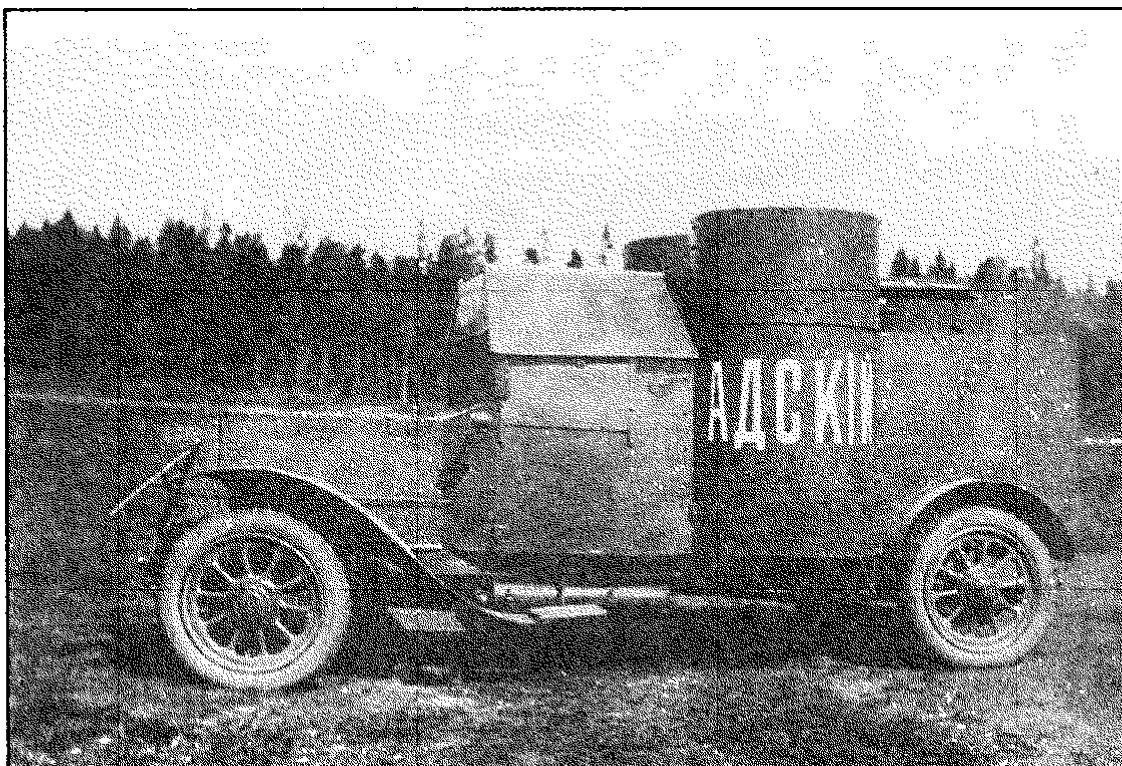
Для посадки экипажа из четырех человек — командира, водителя и двух пулеметчиков — служила дверь в левом борту и две двери в корме. Для наблюдения за дорогой водитель имел откидные передние стенки, а в бою — смотровые щели. Кроме того, в распоряжении команды имелись смотровые глазки, закрываемые броневыми заслонками. Для лучшего охлаждения радиатора броневой лист перед ним был установлен на петлях и мог открываться с места водителя при помощи специальной тяги.



Броневик «Сильный» 8-го автопулеметного взвода после боя в Ломже.
25 февраля 1915 года. На башне, защищенной 7 мм броней, видны вмятины от пуль,
4-мм подбашенные основания в пробоинах (ЦМВС).

Для движения на поле боя бронеавтомобиль оснащался дополнительным комплектом колес с так называемыми буферными лентами. Они представляли собой ленту с резиновыми пупырышками довольно больших размеров, которые обеспечивали сцепление с грунтом. Перед боевым выездом машина должна была «переобуваться» — снимать колеса с пневматиками и ставить с буферными лентами. Для хранения второго комплекта колес в нижней части корпуса, под основанием башен имелся специальный отсек, закрываемый полукруглой броневой крышкой. Машина оборудовалась электроосвещением от аккумуляторов напряжением 12 В, включавшим в себя большую фару-прожектор внутри корпуса рядом с шофером, фары перед радиатором (за откидным броневым листом), двух габаритных стоп-сигналов по бортам корпуса и одного на корме, а также двух плафонов внутри броневика.

Масса готового бронеавтомобиля «Остин» (без вооружения, боезапаса и экипажа) составляла 166 пудов (2656 кг),



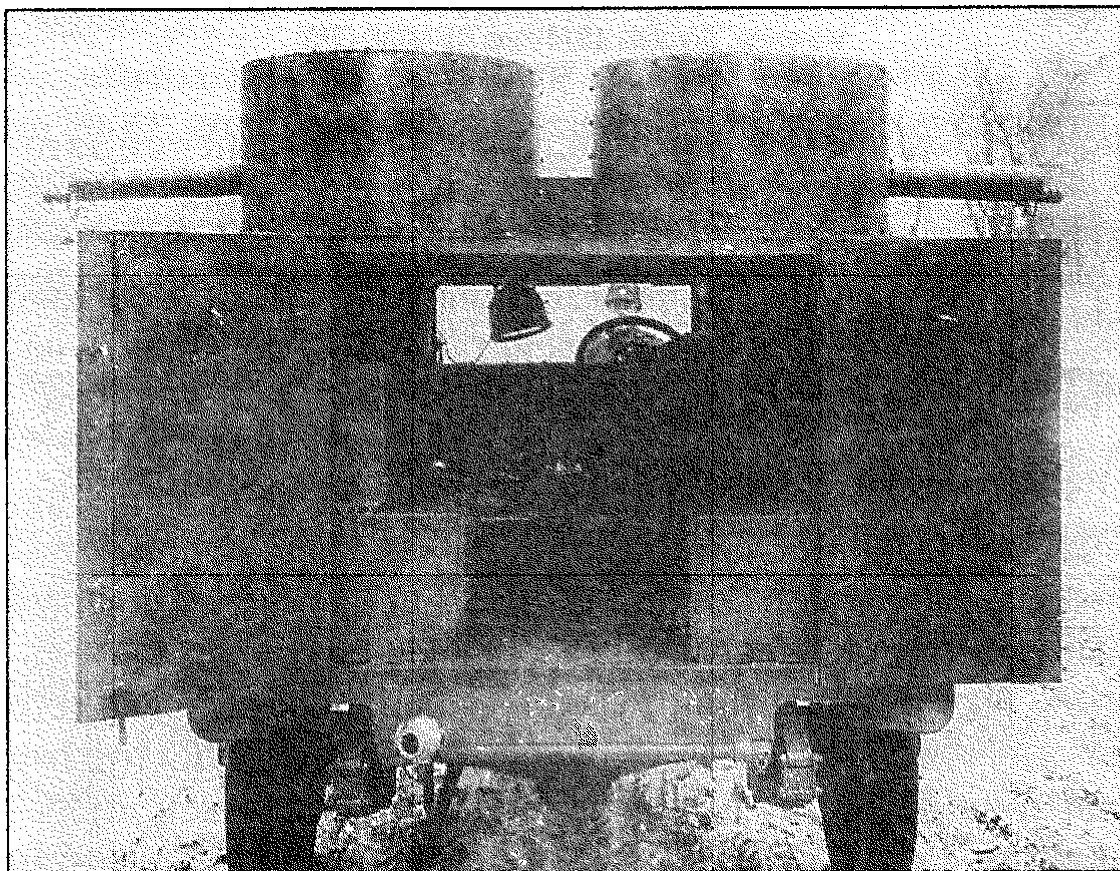
Броневик 15-го автопулеметного взвода «Адский» («Остин» 1-й серии) во время стрельб на полигоне Офицерской стрелковой школы. Март 1915 года (АСКМ).

каждый из них обошелся России в 1150 фунтов стерлингов. В русских документах того времени эти броневики именовались как «Остин» 1-й заготовки (далее по тексту — 1-й серии).

Надо сказать, что фирма «Остин» сработала очень оперативно — уже к середине октября была готова первая партия, а к концу месяца — все 48 бронемашин. Они были доставлены в Россию двумя группами — 35 броневиков к 16 ноября и 13 к 20 ноября 1914 года. Вместе с машинами в Петроград прибыл и директор завода «Остин» господин Анрик, так как английская фирма выполнила не все требования, выдвинутые русским заказчиком (установлены латунные петли вместо стальных, отсутствовали пулеметные установки, бронезащита пулеметов и т.п. Поэтому на доделку в России руководство «Остина» выделило по 300 рублей на каждый бронеавтомобиль. За счет этих средств мастерские Офицерской стрелковой школы изготовили установки для 7,62-мм пулеметов Максима, а также водяные бачки для принудительного охлаждения пулеметов.

Доставленные в Петроград броневики осмотрели представители русского Генерального Штаба и ГВТУ, предложившие внести в их конструкцию ряд переделок по опыту применения бронемашин 1-й автопулеметной роты. Главным из них стало усиление броневой защиты — к этому времени стало ясно, что 4–5-мм брони для надежной защиты от пуль недостаточно. Поэтому в мастерских Военной автомобильной школы провели доработку «остинов» — листы перед радиатором, водителем, на крыше над сиденьем командира и шофера, а также на сферической поверхности башен заменили на более толстые, из 7 мм брони. Таким изменениям подверглись 24 броневика первых восьми взводов (с 5 по 12-й), отправленные на фронт в декабре 1914 года. Как вскоре выяснилось, этой меры оказалось недостаточно.

3 марта 1915 года генерал-квартирмейстер штаба Северо-Западного фронта докладывал дежурному генералу



Внутренний вид «Остина» 1-й серии через открытые задние двери.
Весна 1915 года (АСКМ).



Броневик «Остин» 1-й серии «Богатырь» (6-й взвод) на площади перед Михайловским манежем. Декабрь 1914 года (ЦГАКФД СПб).

при Верховном Главнокомандующем о применении автопулеметных взводов на «остинах» в 12-й армии следующее:

«22 февраля после проведенной разведки было решено направить автомобили для содействия атаке по дороге в направлении промежутка между Сестржанкой и Моцарже, и затем через лес по дороге на местечко Дзюбели.

Выйдя в 7 часов утра, автомобили подошли к противнику на 900 шагов и открыли огонь. Противник немедленно открыл пулеметный огонь, которым броня автомобилей была пробита в нескольких местах. На автомобиле «Сильный» был убит поручик Рубец и ранен шофер, после чего автомобиль ушел. На автомобиле «Славный» двумя пулями ранен шофер, убит подпоручик Иогансон и ранен штабс-капитан Цорн. Ввиду остановки машины штабс-капитан Цорн лично пробрался до наших окопов, и с наступлением темноты «Славный» был вывезен из-под огня.

Существенной пользы автомобилю не принесли, так как действовали против укрепленной позиции противника с несоответствующими для них целями: по редким цепям и изготовившимся к стрельбе пулеметам. Потери: убиты поручики Иогансон и Рубец, ранены штабс-капитан Цорн и четыре нижних чина».

Это печальный опыт послужил толчком для перебронировки всех прибывших из Англии «остинов» более толстой броней. Работы начались в середине марта и полностью завершились в сентябре 1915 года. При этом часть машин поступала для перебронировки на Ижорский завод, часть переделывалась мастерскими Военной автошколы и Запасной броневой роты, автомастерской в городе Вильно, а также фронтовых мастерских. В последние пункты броневой лист, башни и цилиндрические подбашенные основания доставляли с Ижорского завода. Согласно докладу командира Запасной броневой роты капитана Халецкого от 23 сентября 1915 года, объем проведенных работ был следующим:

«Взводы, формированием которых я заведовал (с 13-го по 20-й), получили броневые автомобили, несколько улучшенные по сравнению с теми, которые имелись во взводах первого формирования, то есть начиная с 5-го. Улучшение это состояло:

1. В постановке более толстой брони, то есть вместо бывшей ранее 4—5 мм, с коей и пошли в бой первые взвода, была установлена броня в 6—7 мм;

2. Постановке особой броневой планки против латунной петли, которой скрепляет откидную дверцу перед сиденьем шофера и офицера с броней автомобиля;

3. Были сделаны броневые укрытия для кожуха пулемета;

4. Сделано броневое укрытие для задней оси автомобиля;

5. Произведено усиление рессор.

Подобные улучшения, как мне кажется, были вызваны опытом работы автомобилей на фронте».



«Остин» 1-й серии «Алчный» (15-й взвод), вид слева.
Офицерская стрелковая школа, март 1915 года (АСКМ).

Любопытно, что на некоторых машинах, во время перебронировки изменяли и конструкцию бронекорпуса. Например, таким был «Остин» «Гвардеец» из состава 22-го автопулеметного взвода, а также одна из машин 5-го броневоего дивизиона (предположительно из 10-го отделения).

Естественно, что более толстая броня и установка новых деталей вызвали увеличение массы броневиков и, как следствие, перегрузку шасси. В результате, на многих машинах наблюдался прогиб рессор, рамы шасси и деформация мостов, что требовало дополнительного усиления этих деталей. В результате, боевая масса броневика (по сравнению с первоначальной) возросла с 3,36 т до 3,8—3,9 т. Естественно, это не лучшим образом отразилось на динамических качествах машин. Несмотря на это, «остины» 1-й серии активно использовались в боях вплоть до конца 1917 года, а затем и во время Гражданской войны (любопытно, что среди фото русских бронемашин Первой мировой войны, которые видел автор, по непонятной причине преобладают как раз «остины» 1-й серии).



«Остин» 1-й серии «Алчный», вид сзади. Офицерская стрелковая школа, март 1915 года (АСКМ).

О состоянии этих бронемашин после двух лет активной эксплуатации можно судить по акту об осмотре машин 2-го автобронедивизиона, проведенному 7 января 1917 года.

«Комиссия, назначенная по отделению генерал-квартирмейстера штаба 2-й армии, в составе: председателя Комиссии, командира 2-го бронедивизиона капитана Горлицкого, членов командира 8-го отделения капитана Маликова, 9-го отделения капитана Соловьева, заведующего снабжением дивизиона штабс-капитана Косторского и вольнонаемного механика 2-й автороты Великобританского подданного Дональда Гуга, осмотрели бронеавтомобили (пулеметные) 8-го отделения: «Славный», заводской двигатель № 169/623, шасси № 1939, «Сильный», заводской двигатель № 170/623, шасси № 2033, 9-го отделения «Ястреб» заводской двигатель № 169/623, шасси № 2031, «Орел» заводской двигатель № 135/623, шасси № 2021, входящие в состав 2-го броневого дивизиона, и нашли:

1. Все предъявленные автомобили на ходу;
2. У всех машин очень низкое шасси (главный картер не выше 6—7 дюймов от поверхности земли), то есть низкий



«Остин» 1-й серии «Алчный», вид спереди. Офицерская стрелковая школа, весна 1915 года (АСКМ).

ход, что делает совершенно невозможным движение не по шоссе.

3. Эти бронеавтомобили первой получки в России за-
бронированы были английской броней в 3—4 мм. Опыт
боевой работы показал, что броня означенной толщины
свободно пробивалась остроконечной (не бронебойной)
пулей, почему в апреле 1915 года эти машины были на на-

ших заводах перебронированы русской броней в 7 мм, непробиваемой остроконечной пулей, но зато увеличившей нагрузку пудов на 70, следствием чего явилась перегрузка машин, прогиб и слабость заднего моста, и связанная с этим поломка сателлитов и полуосей, частые прогибы рамы, оседание коробки скоростей, перекос рамы и поломка рессор.

Хотя вышеуказанные причины перегрузки по возможности устранены и машины в данное время на ходу, но все же в теперешнем состоянии машины едва ли смогут выполнить всю ту трудную боевую работу, которая от них в недалеком будущем может потребоваться. Все вышеизложенное заставляет Комиссию высказаться за возможно более скорейшую замену устаревших машин другими, более совершенной конструкции этой же марки».

Быстрое выполнение фирмой «Остин» заказа на броневые автомобили и их приемлемые (после модернизации) бо-



«Остин» 1-й серии «Пылкий» из состава 19-го автопулеметного взвода, вид сзади.
Юго-Западный фронт, Тарнополь, июль 1915 года (РГАКФД).

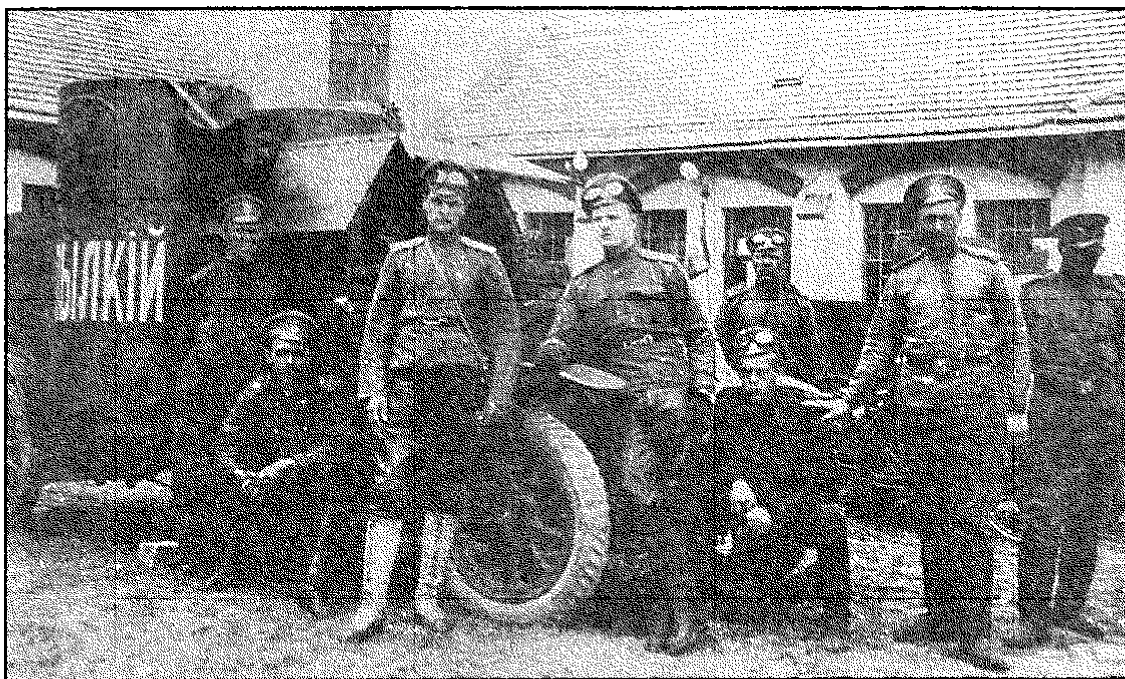


Общий вид бронемашины «Пылкий» 19-го автопулеметного взвода.
Юго-Западный фронт, Тарнополь, июль 1915 года (РГАКФД).

евые качества — кроме «Руссо-Балтов» Добржанского, других бронемашин на фронте тогда не было — послужили причиной заказа Англо-Русским правительственным комитетом в Лондоне еще 50 бронемашин у фирмы «Остин». Договор был подписан 22 апреля 1915 года со сроками поставки — первого броневика к 6 мая, 20 — к 14 мая и 29 — к 14 июня. При этом в конструкцию бронеемобилей вносились изменения по опыту эксплуатации «остинов» 1-й заготовки: до 7 мм усиливалось бронирование, увеличивался горизонтальный угол обстрела пулеметов, усиливалось шасси.

Из-за переработки конструкции автомобиля и перегрузки военными заказами для английской армии, первые 12 «остинов» новой партии отправили в Россию только в конце июля 1915 года, затем 17 машин — в августе, 12 — в сентябре, 7 — в октябре и 2 — в ноябре. Кроме того, в июле с фирмой «Остин» заключили соглашение на изготовление дополнительных 10 бронемашин, отправленных в ноябре — декабре.

Первые «Остины» 2-й серии прибыли из Архангельска в Петроград в первых числах августа, а последние из 60 заказанных — в конце декабря 1915 года. В документах того

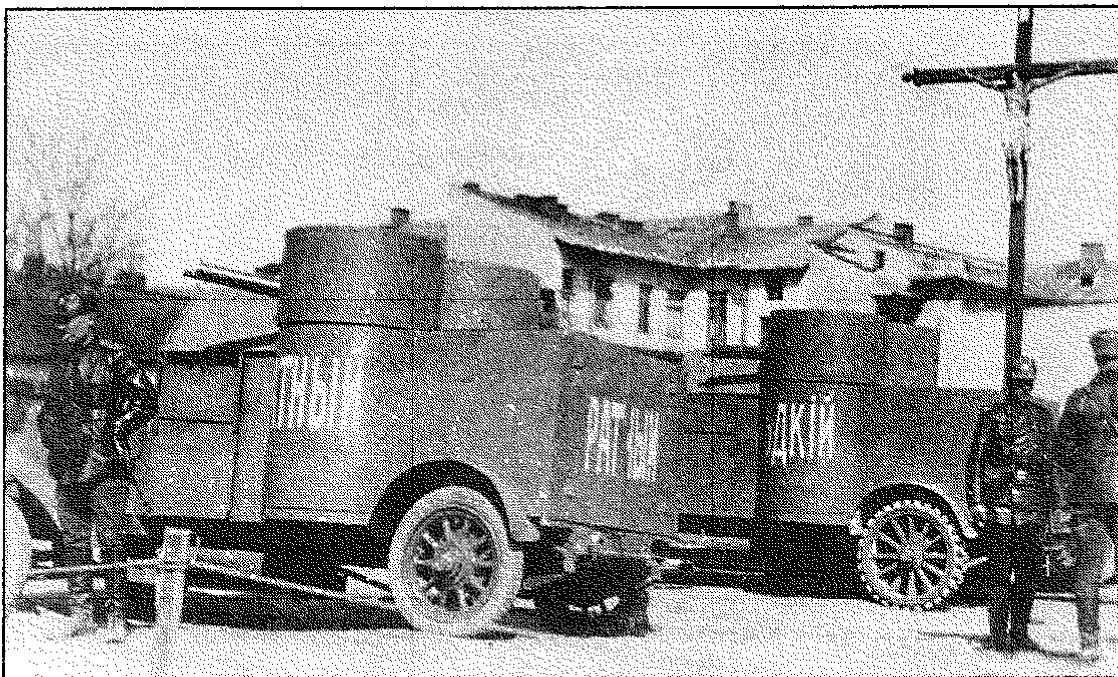


Солдаты и офицеры 19-го автопулеметного взвода у броневика «Пылкий». Юго-Западный фронт, Тарнополь, июль 1915 года. Бронезащита стволов пулеметов оригинальной формы установлена в России (РГАКФД).

времени эти бронеемобили назывались «Остин» 2-й заготовки (далее по тексту — 2-й серии).

По сравнению с предыдущими машинами выпуска 1914 года, они имели усиленное шасси с более мощными рессорами и мостами, а также колесами с шинами увеличенного размера (920 x 135). Кроме того, машина получила 6-цилиндровый двигатель мощностью 50 л.с., разработку которого фирма «Остин» вела еще с 1911 года. В результате этого у нового броневика увеличился клиренс (250 мм против 200 мм у машин 1-й серии*).

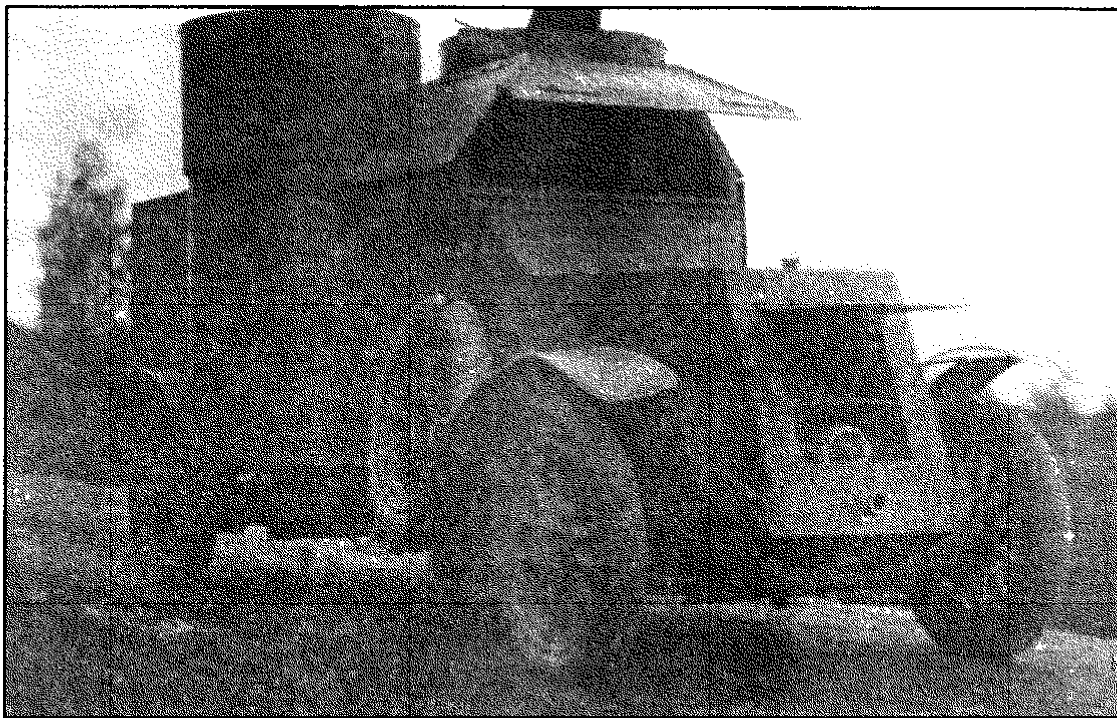
* Следует сказать, что во всех изданиях, посвященных бронемашинам «Остин», сказано, что для 2-й и 3-й серий использовалось шасси 1,5-тонного грузовика (автор в своих работах на эту тему также писал об этом). Однако это не соответствует действительности, так как 1,5-тонных грузовиков фирма «Остин» не производила. Таким образом, все броневики «Остин» (включая изготовленные на Путиловском заводе) были изготовлены на базе усиленного легкового шасси.



«Остины» 1-й серии 18-го автопулеметного взвода: «Ратный» и «Редкий». Юго-Западный фронт, Тарнополь, май 1915 года. На «Ратном» стоят шины с автомассой, на «Редком» английские грузоленты (РГАКФД).

Бронекорпус «остинов» 2-й серии собирался из 7-мм бронелистов, изготовленных фирмой «Виккерс». По сравнению с машинами 1-й серии была изменена форма крыши над шофером, что дало возможность вести огонь из пулеметов вперед по ходу машины. Правда, бронекорпус в задней части был укорочен на 450 мм, а двери в кормовом листе ликвидировали, что привело к тесноте в боевом отделении и неудобству посадки и высадки экипаж (для этого имелась только одна дверь в левом борту).

«Остин» 2-й серии получил бронезащиту передних рес-сор и рамы в нижней части, была убрана внутрь тяга для открывания бронелиста перед радиатором (на машинах 1-й серии были случаи, когда ее перебивало при обстреле), а большую фару-прожектор из боевого отделения переместили на крышу и закрыли броневым колпаком. Судя по русским документам, часть машин не имела отсека для хранения второго комплекта колес в нижней части основания башен — их оборудовали этим уже в России (как и машины 1-й серии, «остины» 2-й серии имели два комплекта колес — на пневматиках и с буферными лентами).



«Остин» 1-й серии «Алмаз» 21-го взвода на марше. 1916 год. Обратите внимание, что машина оснащена перископами, установленными в крыше корпуса (АСКМ).

Новые броневики имели такую же схему электрооборудования, конструкцию башен и экипаж, как и заказанные в 1914 году. Правда, для улучшения вытяжки пороховых газов из боевого отделения при стрельбе в крыше башен увеличили диаметр вентиляционного отверстия, закрытого броневым колпаком.

Масса «Остина» 2-й серии без экипажа, вооружения и боекомплекта составляла 208 пудов 20 фунтов (3336 кг).

Для вооружения «остин» 2-й серии в ноябре 1915 года на Путиловском заводе заказали 100 комплектов пулеметных станков, еще 20 изготовили мастерские Офицерской стрелковой школы. Их монтаж, установку охлаждающих бачков к пулеметам и вооружения вели мастерские Военной автошколы и Запасной броневой роты. Небезынтересно привести результаты испытания обстрелом «остин» 1 и 2-й серий, проведенные 3 октября 1915 года на полигоне Офицерской стрелковой школы. Стрельба велась с дистанции 400 шагов (280 м) из 7,92-мм немецкой винтовки «Маузер» 98К и 7,92-мм пулемета MG-08 с 440 шагов (308 м):

«Стрельба из германской винтовки на дистанции 400 шагов по:

а). Автомобилю «Остин» 1-й заготовки, поставленному левым боком;

б). Автомобилю «Остин» 1-й заготовки, поставленному задней стенкой;

в). Автомобилю «Остин» 2-й заготовки, поставленному левым боком...

Результаты следующие:

В автомобиль «Остин» 1-й заготовки попала в заднюю стенку 1 пуля, и в башню 1 пуля, обе не пробили броню — небольшое углубление;

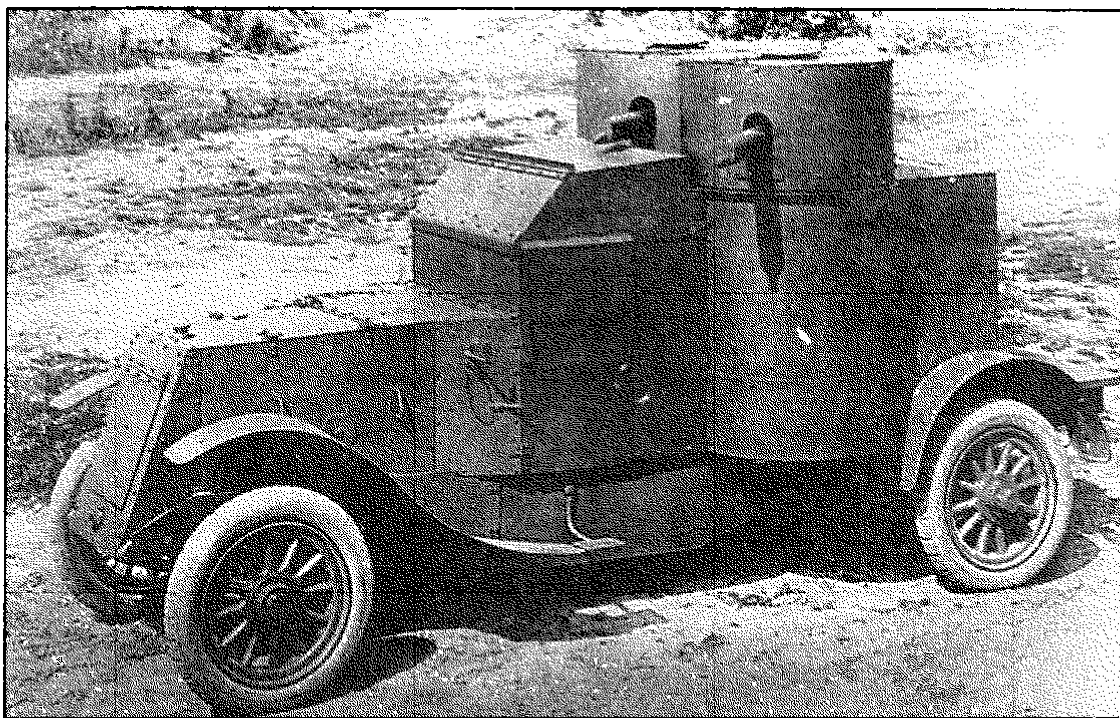
В автомобиль «Остин» 1-й заготовки, поставленный боком, попала 1 пуля, не пробила — углубление большое;

В автомобиль «Остин» 2-й заготовки попала 1 пуля, не пробила, углубление значительное.

На дистанции 440 шагов была произведена стрельба из германского пулемета по четырем автомобилям «Остин» 1 и 2-й заготовки. Результаты следующие:

	Число попа- даний	Число про- боин	Число отлетевших заклепок	Примечание
«Остин» 1-й заготовки, поставленный задней стенкой	113	4*	3	Дверца погнута, пули оставили вдавленности
«Остин» 2-й заготовки, поставленный боком	124	0	3	Пули оставили малозаметные вдавленности
* из них 3 большие — выломаны куски брони				

При осмотре новых «остинов» 2-й серии, несмотря на видимый ряд преимуществ по сравнению с машинами 1-й серии, у русских офицеров мнения разделились. Например, командир Запасной броневой роты капитан Халецкий в своем рапорте сообщал в ГВТУ:



Один из первых образцов бронемшины «Остин» 2-й серии.
Лето 1915 года (RAS TANK MUSEUM).

«1 сентября 1915 года я по поручению подполковника Тернавского вместе с командирами 7-го автопулеметного взвода штабс-капитаном Мицкевичем и 12-го взвода штабс-капитаном Лоппе, бывшим командиром 8-го взвода штабс-капитан Цорном и прикомандированным к Военной автомобильной школе штабс-капитаном Домбровским, осмотрели 5 броневых автомобилей «Остин», доставленных в Военную автошколу в самое последнее время из Англии.

Эти машины имеют некоторые изменения по сравнению с ранее доставленными. Главным улучшением этой конструкции является, по мнению всех осматривающих, увеличение высоты хода и увеличение района обстрела пулеметных башен и, кроме того, броня на этих автомобилях, по-видимому, такой толщины, какая признана необходимой на основании опыта.

Все остальные изменения, как то: уничтожение задних дверей, уменьшение внутреннего помещения автомобиля вследствие укороченной длины короба, уничтожении возможности помещать запасные колеса в нижних люках башен, совершенно неудовлетворительное приспособление

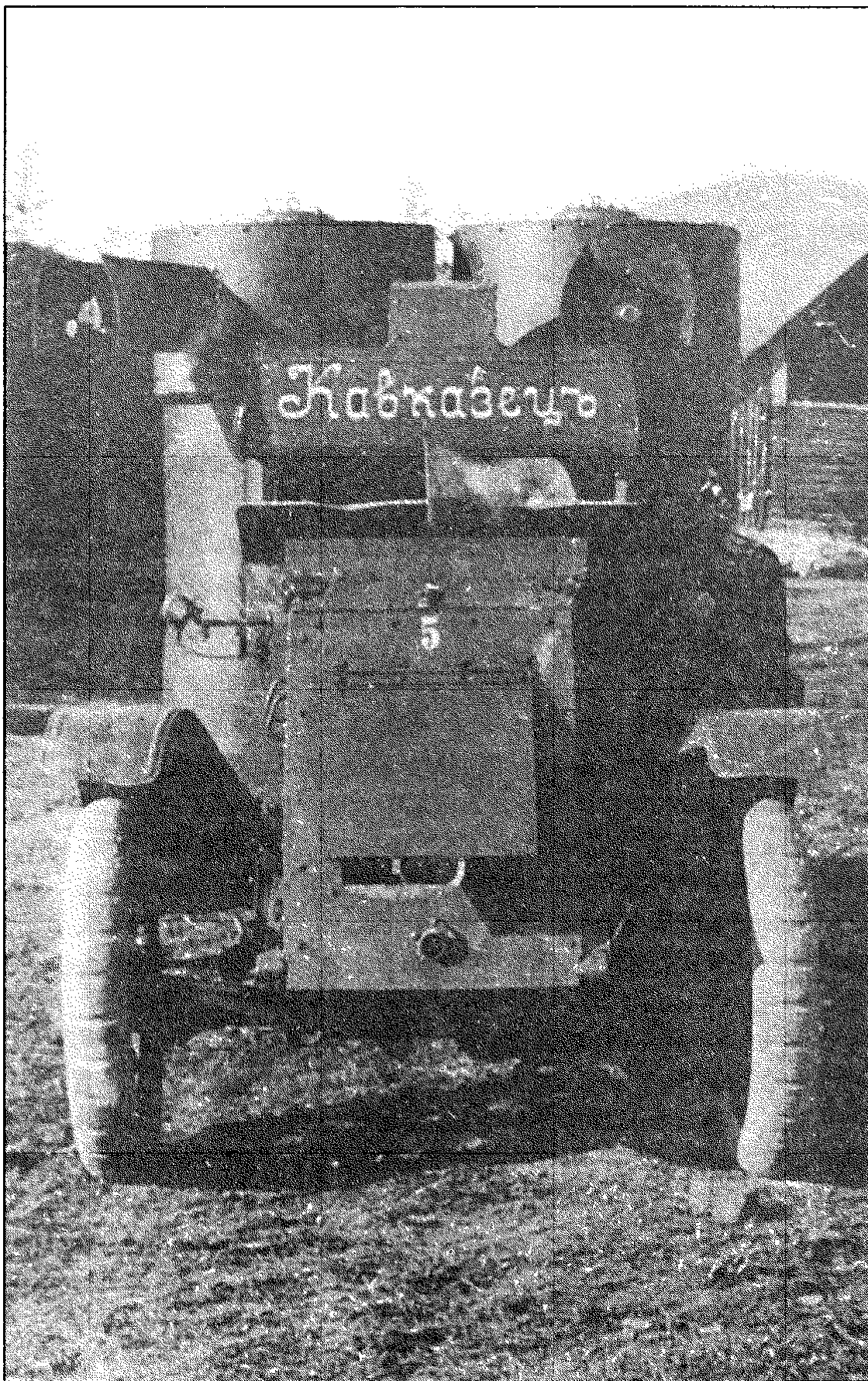


«Остин» 2-й серии на полигоне Офицерской стрелковой школы.
Осень 1915 года (ВИМАИВВС).

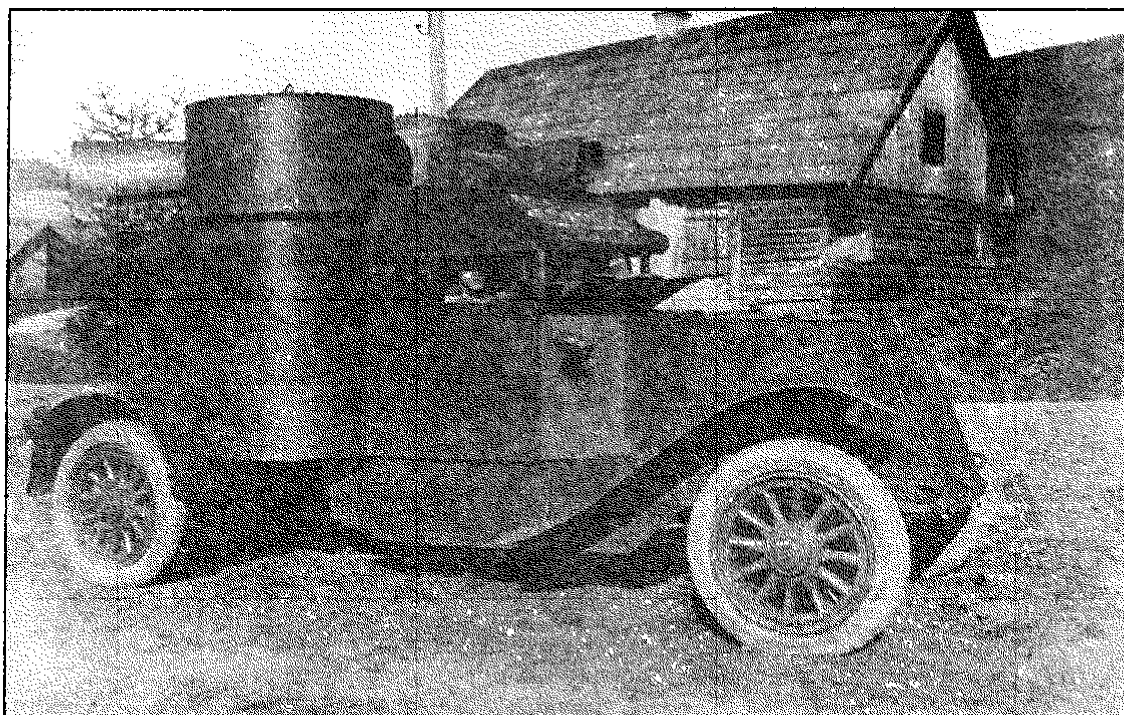
для управления автомобилем при движении задним ходом и некоторые другие — являются изменением конструкции в худшую сторону, так что трудно сказать, какие стороны доминируют в новой конструкции бронеавтомобиля — положительные или отрицательные».

В августе 1915 года первые «остины» 2-й серии поступили на вооружение 24-го автопулеметного взвода, а с октября они стали отправляться на фронт в составе новосформированных взводов. Как и в случае с машинами 1-й серии, во время боев остро встал вопрос о заднем рулевом управлении: часто во время боевых выездов, развернуть тяжелый броневик для выхода из-под огня на дороге было трудно, а порой и невозможно. При наличии второго поста водителя машина могла выезжать в бой задним ходом, а отходить передним, позволявшим двигаться с большей скоростью.

И если на «остинах» 1-й серии монтаж заднего рулевого управления затруднялся наличием дверей в корме, то у машин 2-й серии их не было. Поэтому уже к началу



«Остин» 2-й серии «Кавказец» из состава 46-го автопулеметного отделения, вид спереди.
Юго-Западный фронт, октябрь 1916 года (РГАКФД).

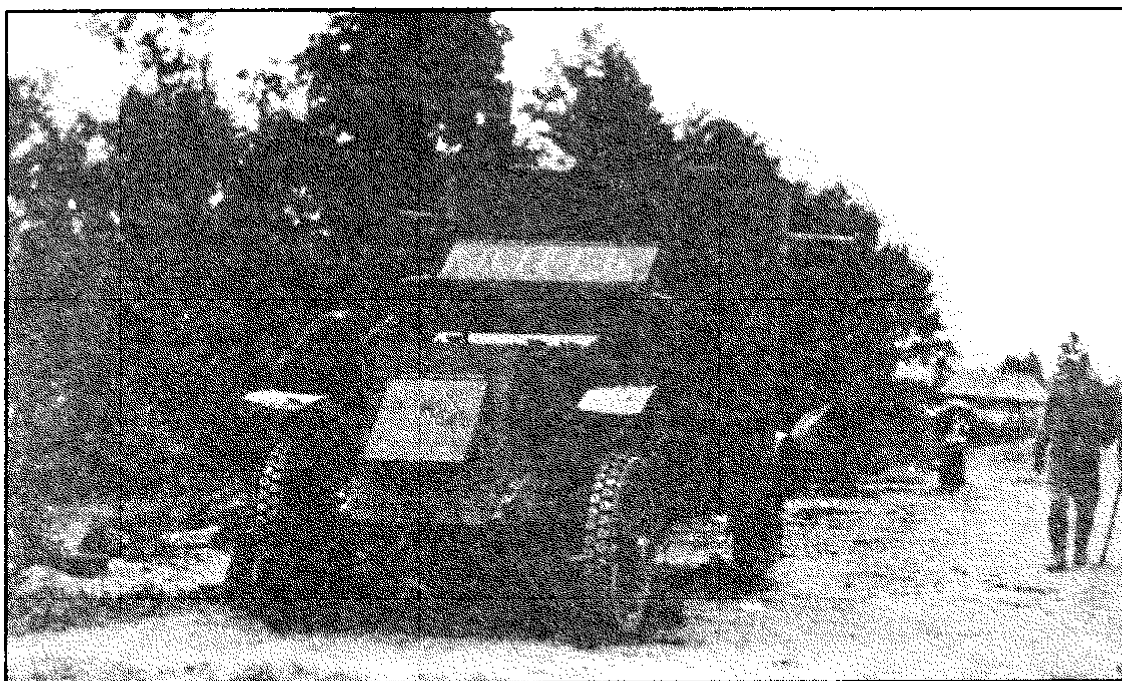


«Остин» 2-й серии «Кавказец» 46-го автопулеметного отделения, вид справа.
Юго-Западный фронт, октябрь 1916 года (РГАКФД).

1916 года на фронте силами автопулеметных взводов начали оснащать «остины» 2-й серии кормовым постом управления. Вероятно, пионером в этом был 26-й взвод под командованием штабс-капитана Поплавко. В «Журнале военных действий» об этом говорится так:

«4 марта 1916 года закончено второе (заднее) управление на машине «Черт». Управление аналогичное машине «Черномор» посредством троса, идущего из-под переднего штурвала к задней стенке автомобиля, где сделано рулевое колесо». Одновременно с этим, броневики получали дополнительную дверь в корме корпуса для облегчения посадки экипажа. Судя по имеющейся у автора информации, кормовой пост управления получили далеко не все «остины» 2-й серии. Некоторое количество машин в 1916 году оборудовали задним рулем в мастерских Запасной броневой роты, причем проект этой установки разработал старший механик мастерских Зиммеринг. Согласно акту об испытании, результаты были следующими:

«1. Предложенная конструкция вполне рациональна, так как даст удобство управления при заднем ходе;



«Остин» 2-й серии «Олег» 36-го автопулеметного отделения, захваченный немцами летом 1917 года на Юго-Западном фронте. Машина на английских грузолентах, броневая защита пулеметов отсутствует (фото предоставил С. Кирилец).

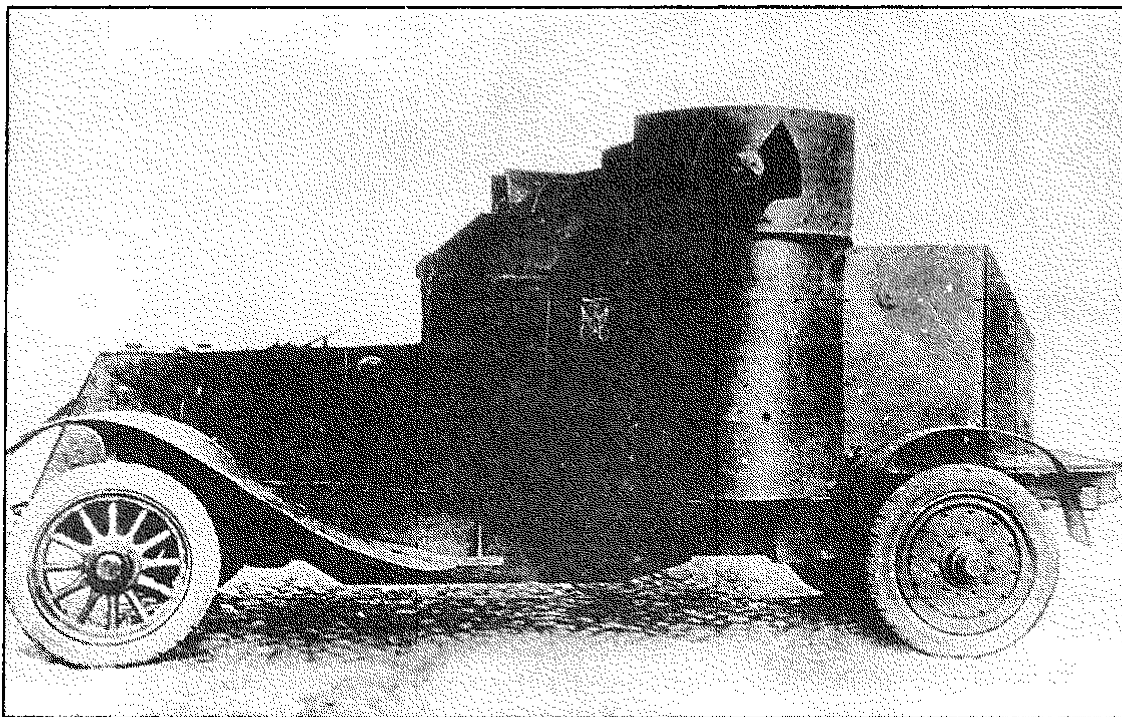
2. Применение качающегося рычага вместо обычной рулевой колонки признается вполне удачным в силу крайней тесноты помещения и возможности в любом положении рулевого управлять рычагом;

3. При испытании обнаружено ослабление гибкой передачи тросами, повлиявшее на неодинаковость поворота вправо и влево, что легко устранимо применением двух контргаяк в натяжных втулках;

4. Поворотливость автомобиля задним и передним ходом была проверена на площади перед Михайловским манежем, причем диаметр внешнего круга при ходе вперед определился в 22 шага, а при ходе назад — 16 шагов».

Характерной особенностью «остинов» 2-й серии с задним постом управления конструкции инженера Зиммеринга являлись дополнительные бронелисты на корме, установленные в виде клина.

Динамику отправки «остинов» 2-й серии можно узнать из доклада заведующего техчастью броневой школы при Запасной броневой роте капитана Комарова, датированного 31 июля 1916 года:



«Остин» 2-й серии, оборудованный кормовым постом управления. На борту видна белая эмблема броневых частей Русской Армии (фото из архива Я. Магнуского).

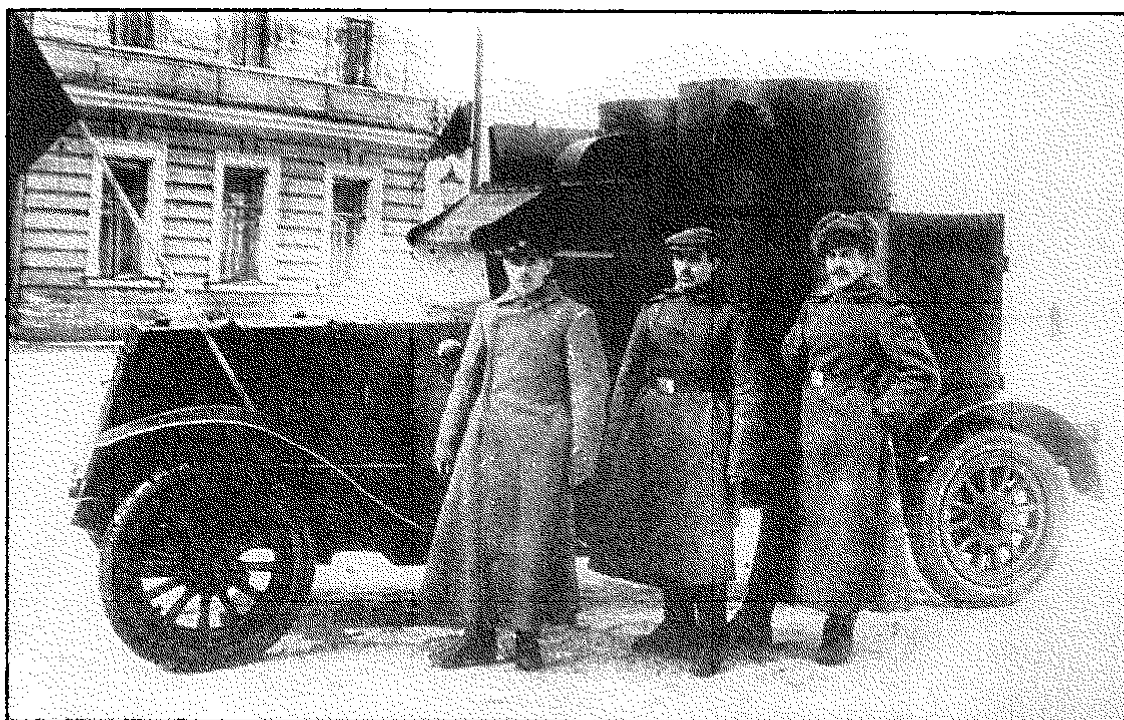
«Сведения о количестве бронеавтомобилей, поступивших от Военной автошколы в Запасную бронероту за время с октября 1915 года по 12 июля 1916 года:

Броневые автомобили «Остин» с двигателем 50 HP — 58 штук.

Из этого количества отправлено на фронт — 48 штук;
Выдано в 44, 45, 46, 47-й пулеметные взводы — 8 штук;
И в Собственный Гараж Его Величества — 1 штука.

Осталось в запасе в Гараже роты, предназначенный для отправки в 9-й взвод — 1».

К этому документу следует добавить, что два «остина» 2-й серии ушли на фронт еще в августе 1915 года в составе 24-го автопулеметного взвода, а направленный в «Собственный Гараж Его Величества» предназначался для установки полугусеничного хода конструкции прапорщика А. Кегресса. Таким образом, новые «остины» поступили на вооружение взводов с 24 по 47-й, кроме того, ими перевооружили 25 и 29-й взвода с нестандартной матчастью, а также заменили несколько выбывших из строя «остинов» 1-й серии.

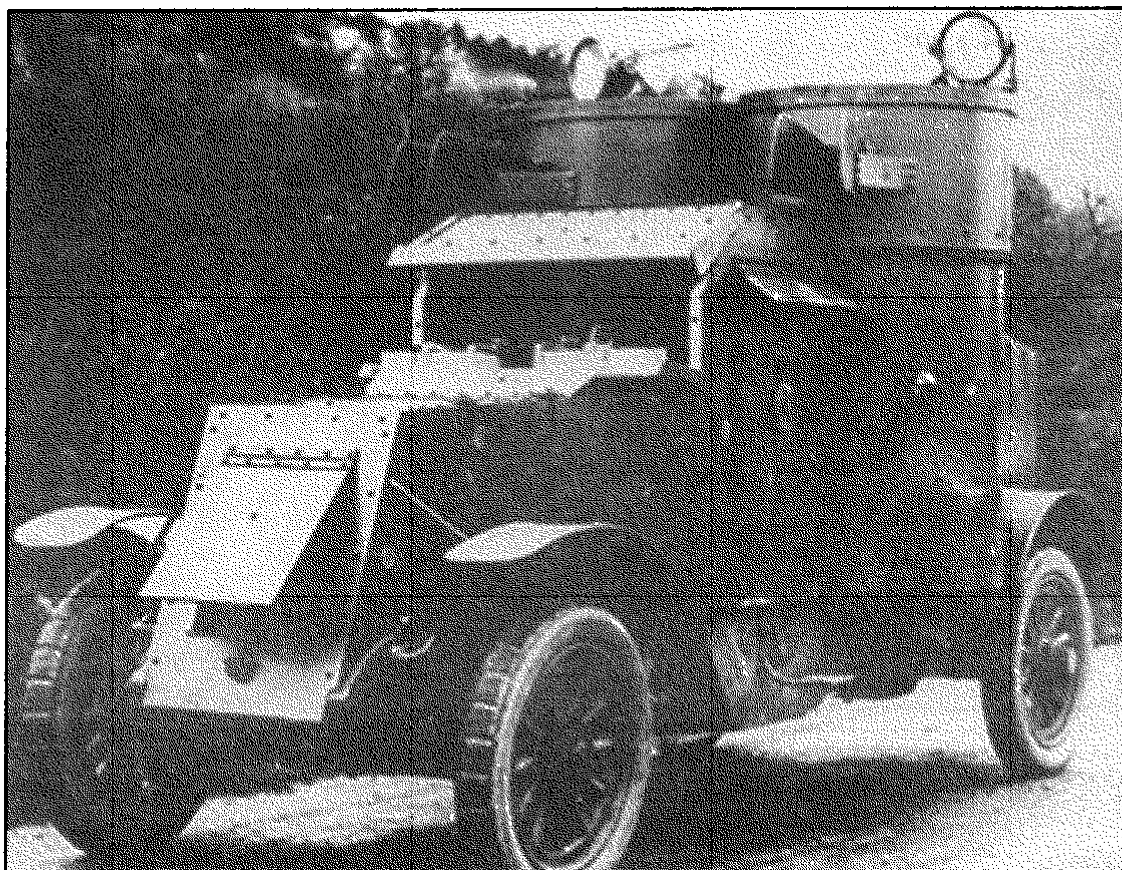


«Остин» 2-й серии «Сибиряк» 46-го автопулеметного отделения.
Петроград, февраль 1917 года (АСКМ).

Летом 1916 года Англо-Русский правительственный комитет провел переговоры с фирмой «Остин» относительно поставки в Россию дополнительного количества броневых автомобилей, при этом в их конструкцию предполагалось внести ряд изменений опыту эксплуатации и боевого применения машин аналогичной марки 1 и 2-й серий. Проект новой броневой машины англичане разработали в самые короткие сроки, после чего отправили его для утверждения в Россию. «Добро» было получено быстро, и уже 25 августа 1916 года Англо-Русский правительственный комитет заключил с фирмой «Остин» контракт № 3993—3 на изготовление 60 бронированных автомобилей «Остин», а также на поставку 60 шасси для бронирования в России. Согласно журналу № 40 Комиссии по броневым автомобилям от 7 сентября 1916 года новый броневик должен был отличаться от предыдущих следующим:

«Изменения в сравнении с имеющимися у нас броневыми автомобилями «Остин» последней полочки:

1. Установлен задний руль;
2. Применены пуленепробиваемые стекла;



Бронеавтомобиль «Остин» 3-й серии, 1917 год.
Хорошо видны фары, установленные на башнях (АСКМ).

3. Для укрытия пулеметов имеются броневые щеки;
4. В задней части имеется входная дверь;
5. В каждой башне установлено по одному фонарю, которые могут быть спрятаны в башню или выставлены наружу».

В конце августа 1916 года фирма «Остин» изготовила первый образец нового шасси для бронировки. От предыдущего (2-й серии) оно отличалось усиленной подвеской и, главным образом, встроенным задним рулевым управлением. 10 сентября представитель Англо-Русского правительственного комитета в Лондоне генерал Гермониус отправил в Петроград телеграмму об осмотре и испытании «образцового шасси «Остин», проведенного 8 сентября 1916 года:

«Вес самого шасси 102 пуда, нагружено было 180 пудами. Пробег был сделан из Бирмингема в Лондон на расстояние 80 верст, на прямых участках скорость была 80 км/ч, средняя 55 км/ч.

После пробега при наружном осмотре никаких дефектов найдено не было, за исключением погнутия рессор».

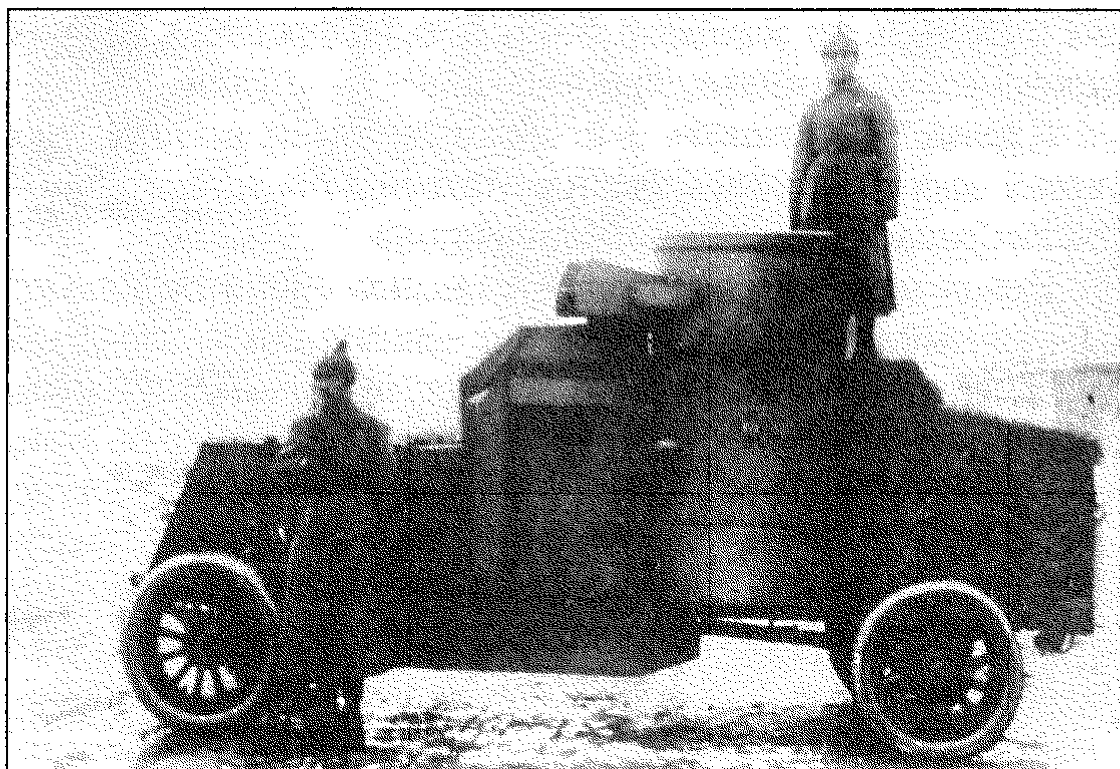
Одновременно Гермониус запрашивал, «на какую нагрузку следует испытывать следующие шасси, дабы не было сомнения в их нагрузке».

Для рассмотрения этого вопроса 15 сентября собралась Комиссия по бронеавтомобилям, которая постановила:

«...Испытание должно производиться при полной нагрузке плюс 10 пудов перегрузки, однако в данном случае при испытании за границей шасси «Остин», принимая во внимание, что пробег производится по гладко шоссированной дороге, Комиссия считает необходимым перегрузку увеличить до 30% общей нагрузки, то есть до 54 пудов. Всего нагрузка на шасси должна быть $180+54=234$ пуда».

Именно на такую нагрузку — 234 пуда или 3744 кг — и испытывались все сдаваемые шасси для бронировки «остин» 3-й серии.

Их изготовление началось в октябре 1916 года, и к 11 февраля 1917 года Англо-Русский правительственный ко-



«Остин» 3-й серии «Спартак» на службе в Красной Армии. 1920 год. Хорошо видна форма кормы с задним постом управления (фото из коллекции С. Ромадина).



Красноармейцы у «Остина» 3-й серии. Петроград, 1918 года (ЦМВС).

митет принял 33 броневика, которые начали прибывать в Россию в апреле того же года. Для ускорения боевой готовности новых броневиков технический отдел ГВТУ 22 февраля 1917 года заказал на Путиловском заводе «120 пулеметных установок по образцу работающих на фронте, к 60 бронированным «остинам», прибывающим из Англии».

Первые 9 «остинов» 3-й серии прибыли в Петроград в конце мая 1917 года, и были осмотрены представителями ГВТУ и Запасного броневого дивизиона.

Новая машина внешне представляла собой несколько измененный броневик 2-й серии с двигателем мощностью 50 л.с. Правда, она имела усиленное шасси, задний мост и встроенный задний руль, что увеличивало маневр на поле боя. Бронекорпус, в целом повторяющий конфигурацию машин 2-й серии (за исключением кормы) был изготовлен из 7-мм брони. Для предотвращения проникновения внутрь свинцовых брызг при обстреле машины герметизация башен, дверей и люков была улучшена при помощи дополнительных накладок. Для удобства посадки экипажа из пяти человек — командир, два шофера и два пулеметчика — броневик имел две двери в бортах корпуса и люк в корме.

Машина оборудовалась двумя фарами в башнях, которые выдвигались наружу через люки в крыше, одной за откидным бронелистом защиты радиатора, а также три стоп-сигнала — два на бортах и один на корме. Кроме того, на башнях уже имелись броневые «щеки» для защиты пулеметных стволов.

Существенным улучшением «Остина» 3-й серии, по сравнению с предыдущими образцами, стала установка на нем пуленепробиваемых стекол. Они крепились перед водителями переднего и заднего постов, а также перед командиром машины. Их конструкция представляла несколько рядов стекла особой закалки с прослойками из прозрачного целлулоида, который не позволял осколкам разлетаться при попадании пуль и осколков. Разработка этих стекол велась по требованиям русской стороны с привлечением наших специалистов. Каждый «Остин» 3-й серии имел по три комплекта уже установленных на машине, и еще по шесть комплектов давалось в запас.



Броневики «Остин» 4-й серии 17-го батальона Королевского танкового корпуса на Западном фронте. Лето 1918 года. Хорошо видно, что машины вооружены пулеметами «Гочкис» и имеют сдвоенные задние колеса (фото из архива Я. Магнуского).

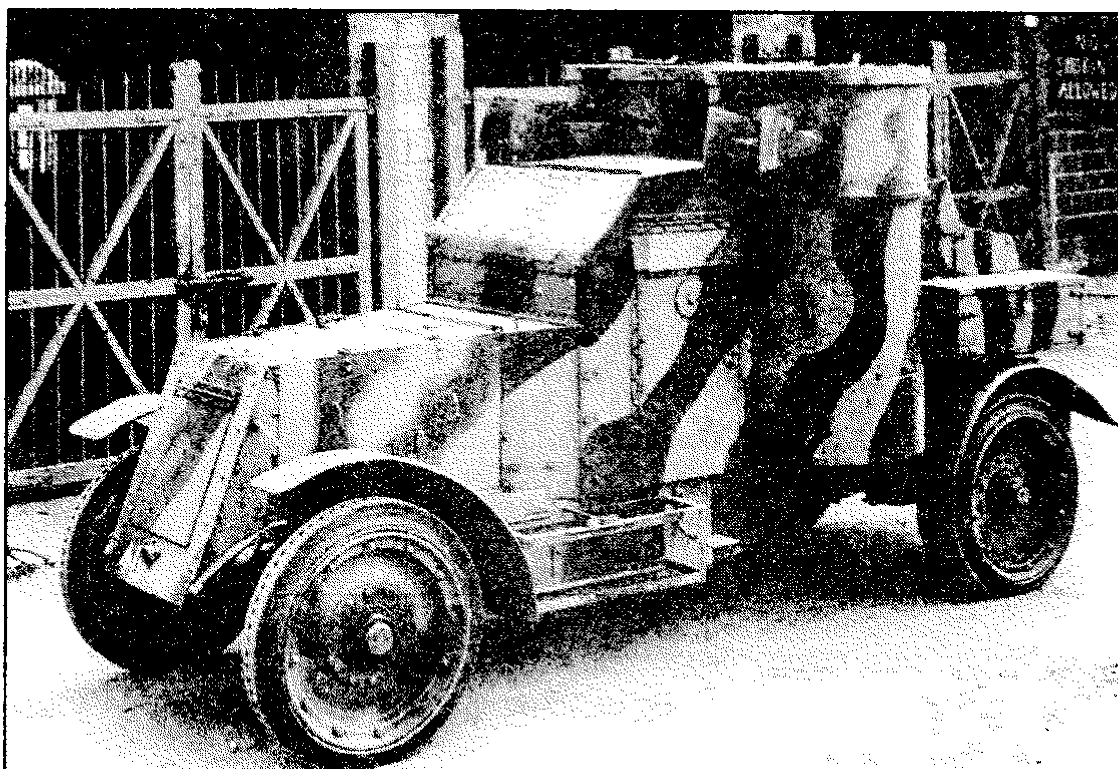
Естественно, конструкция этих стекол была далека от совершенства, а прозрачность оставляла желать лучшего (за счет целлулоидных прослоек), однако это был первый в мировой практике опыт установки пуленепробиваемых стекол на бронеобъекты.

К сожалению, автору не удалось найти подробных документов по доставке «остинов» 3-й серии в Россию и их отгрузке из Архангельска в Петроград. Достоверно известно лишь то, что к концу августа 1917 года в Запасной броневой дивизион поступило не менее 35 таких машин, а также то, что все 60 броневиков отправили в Россию, причем последние ушли в июле 1917 года. Судя по ситуации, которая сложилась на тот момент в стране, их доставка из Архангельска могла затянуться до зимы 1917 года.

Автору не удалось обнаружить сведений об отправке «остинов» 3-й серии на фронт в течение лета — осени 1917 года, хотя такая возможность не исключена. Тем не менее в основной своей массе эти броневики поступали уже на вооружение автоброневых отрядов Красной Армии в годы Гражданской войны.

Следует сказать, что с изготовлением 60 бронемашин 3-й серии история «Остина» для Русской Армии не завершилась. Дело в том, что в начале 1917 года Англо-Русский правительственный комитет обсудил с фирмой «Остин» возможность изготовления еще 70 броневых автомобилей, причем несколько измененной конструкции — по типу бронемашин, которые предполагалось изготавливать на Путиловском заводе, а также усиленной передачей и измененным сцеплением. Последнее было связано с тем, что использовавшееся на «остинах» всех типов механизм сцепления с помощью кожного конуса оказался не совсем удачным для использования на броневиках — при движении по тяжелым дорогам оно часто просто «горело». Поэтому русский заказчик предложил английской фирме переработать этот агрегат.

18 февраля 1917 года из Лондона от генерала Гермониуса пришел ответ по поводу переговоров с «Остином» относительно нового заказа на броневики:

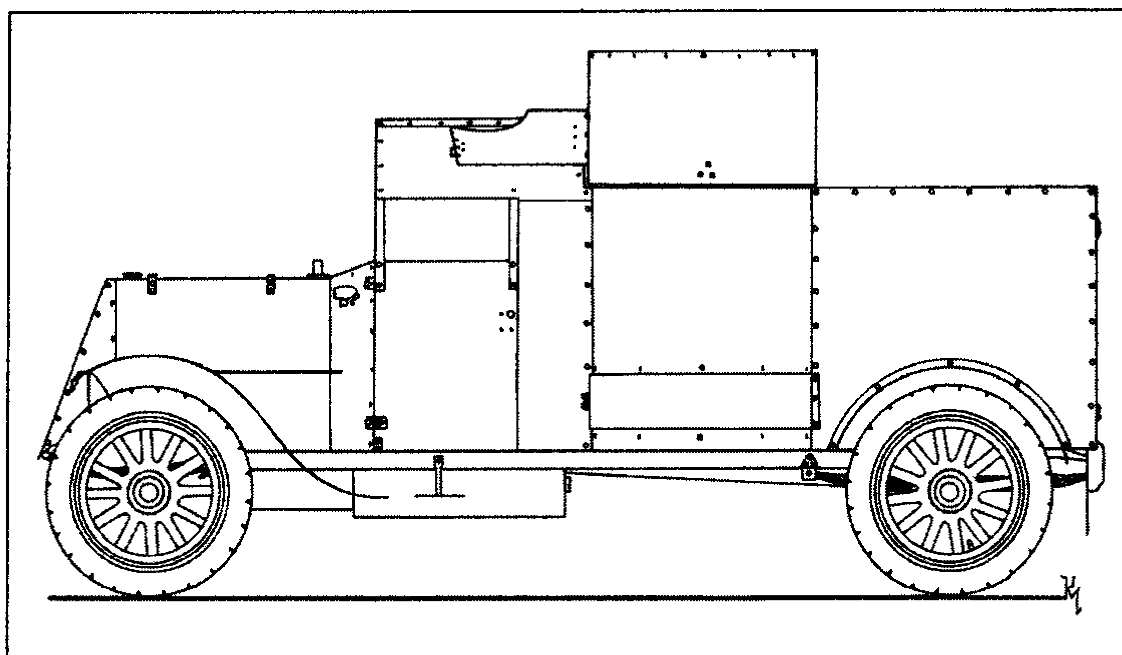


«Остин» 4-й серии на службе в Афганистане. 1920 год. Броневик оснащен шинами из сплошной резины (RAS TANK MUSEUM.)

«Министерство снабжения заявило, что 70 бронеавтомобилей «Остина» могут быть готовы к концу сентября при условии, что шасси и броня будут такого же типа, как это принимается на заказанные 60 автомобилей.

Изготовление типа шасси с двойными задними колесами, усиленной рамой, передачей 15—60 и броней Путиловского завода, не может быть организовано для такого малого количества, как 70 штук, так как очень трудно получить нужные материалы, инструменты и соответствующую броню.

Организация изготовления нового типа возможна только при условии, что мы возьмем не только 70 автомобилей, но готовы брать после этого в течение войны еженедельно определенное количество автомобилей, приблизительно 5—6. С финансовой стороны на такие условия препятствий не встречается, так как английское казначейство согласно кредитовать заказ бронеавтомобилей. В случае заказа нового типа шасси сроки сдачи первых 70 значительно отдалются, и начало поставки — с октября.



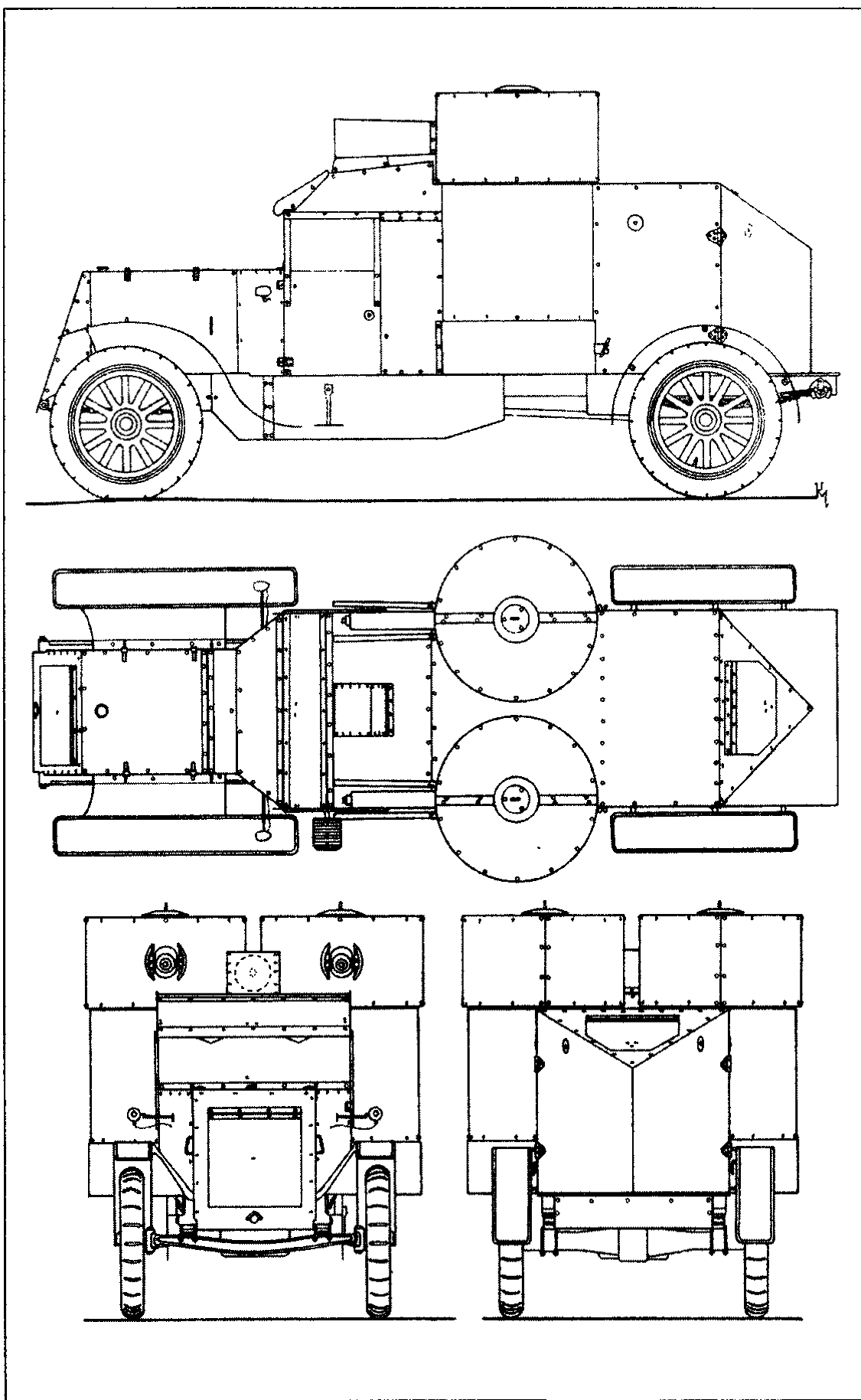
Остин 1-й серии.

Прошу как можно скорее указать:

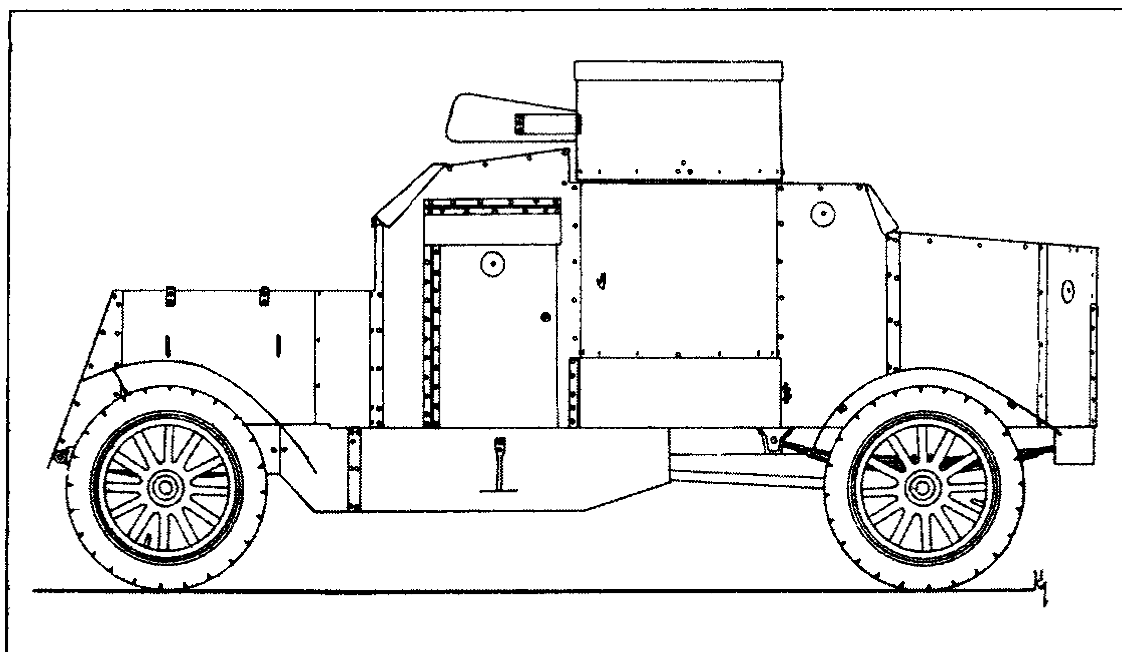
- 1). Следует ли согласиться на заказ 70 броневедомостей старого типа.
- 2). Следует ли согласиться на поставку броневедомостей нового типа в течение войны, и какую недельную сдачу указать английскому правительству».

Судя по всему, было принято компромиссное решение — об изготовлении броневедомостей со вдвоенными задними колесами, усиленной рамой и, возможно, новой передачей, но с бронекорпусом, как на машинах 3-й серии. Во всяком случае, именно такие броневые автомобили фирма «Остин» начала производить во второй половине 1917 года, из чего следует, что заказ на 70 броневиков (или хотя бы часть его) были русским правительством оплачены. Однако изменившаяся ситуация в России привела к тому, что эти «остины» (условно их можно назвать машинами 4-й серии) остались в Англии. Автору неизвестно, сколько броневиков 4-й серии произвела фирма «Остин», но попытаться подсчитать можно.

Так, в апреле 1918 года 16 таких машин поступили на вооружение 17-го батальона британского Танкового корпуса. Первоначально эта часть должна была получить танки



Остин 2-й серии с кормовым постом управления и бронезащитой пулеметов.



Остин 3-й серии.

Мк-А «Уиппет», вместо которых им дали «остины». 17-й батальон участвовал в боях на Западном фронте, во Франции весной — осенью 1918 года, потеряв при этом несколько бронемашин. Следует сказать, что использовавшиеся в этом подразделении бронеавтомобили были вооружены 7,71-мм танковыми пулеметами «Гочкис» в типовых танковых установках.

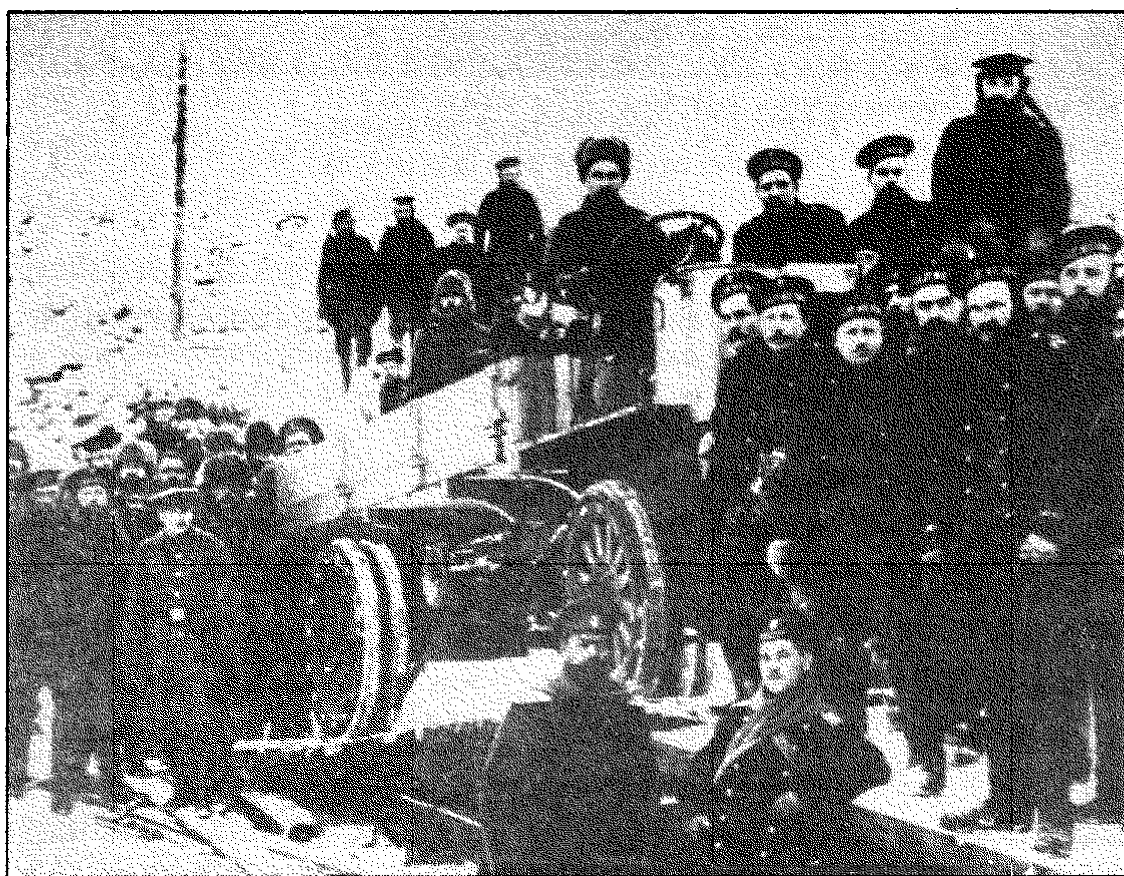
Восемь «остинов» 4-й серии в мае 1918 году отправили в Персию, в состав действующих там против турок английских войск генерала Данстера. Машины использовались в составе эскадрона А бригады броневых автомобилей. В сентябре того же года в состав бригады включили эскадроны D и E, в каждом из которых было по восемь «остинов» 4-й серии. Таким образом, число действующих в Месопотамии машин этой марки составило 24 штуки. В марте 1919 года британские войска вернулись в Англию, а броневики направили служить в Индию и Афганистан.

Таким образом, можно говорить об изготовлении фирмой «Остин» не менее 40 броневых автомобилей 4-й серии. И если в английской армии «остины» не оставили заметного следа, то в России это были самые массовые броневые автомобили Первой мировой и Гражданской войн.

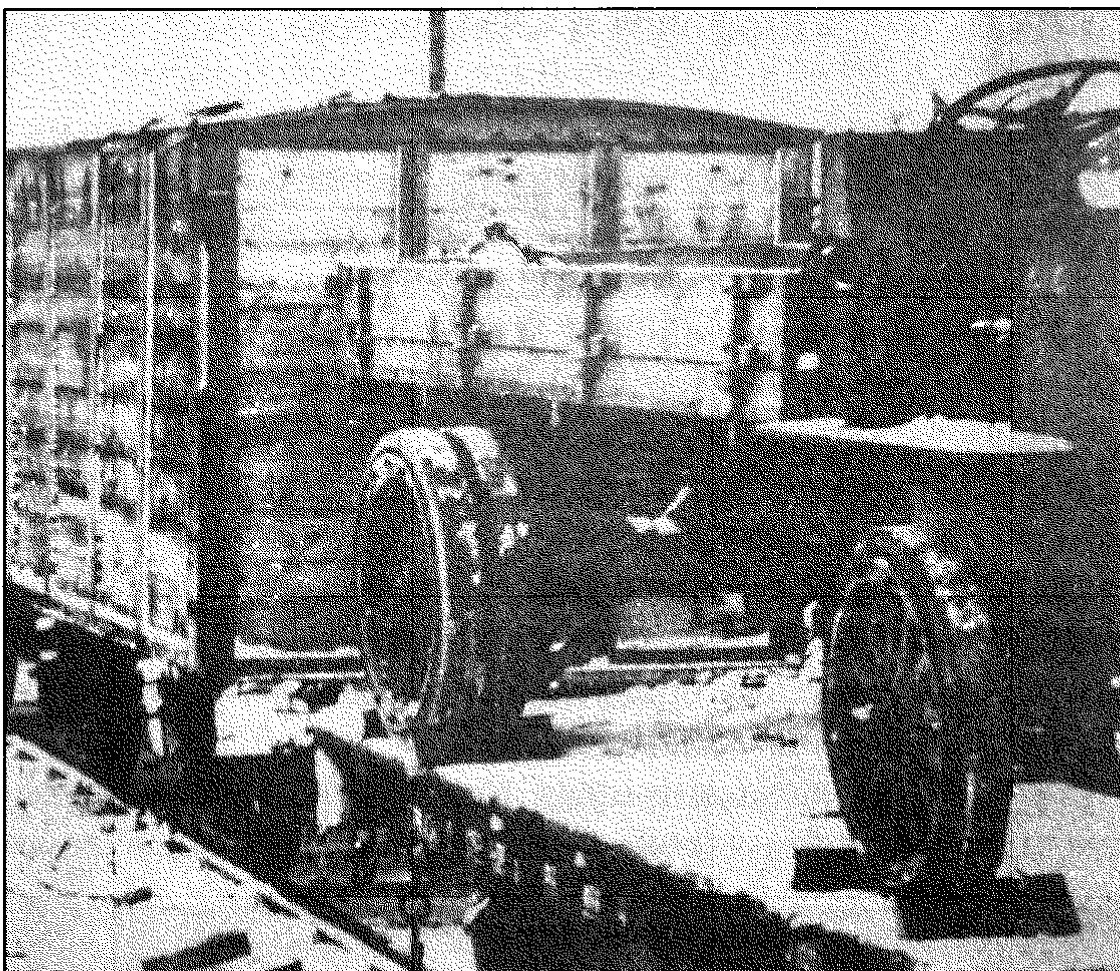
«Гарфорд» и «Ланчестер»

Как уж говорилось, при формировании автомобильных пулеметных взводов было принято решение о введении в их состав броневинов, вооруженных пушкой. Разработку такой машины взял на себя начальник Офицерской стрелковой школы генерал-майор Н.М. Филатов. И если с типом шасси определились достаточно быстро — предполагалось использовать для этой цели 3 или 5-тонный грузовик — то с вооружением решить вопрос сразу не удалось. Для определения типа орудия для нового броневинов 8 ноября 1914 года на полигоне Офицерской стрелковой школы в Ораниенбауме прошли испытания различных артсистем, «пригодных для вооружения броневиков». В своем заключении об этом Филатов писал:

«1. 37-мм автоматическая пушка стреляющая неразрывным снарядом-ядром — представляет тот же пулемет



Погрузка грузовика «Гарфорд» СОЕ на железнодорожную платформу.
Архангельск, ноябрь 1914 года (АСКМ).



5-тонный грузовик «Гарфорд» на платформе.
Архангельск, ноябрь 1914 года (АСКМ).

Максима, но имеет достоинство в том, что легко пробивает дюймовую броню на расстоянии 2000 шагов (1400 м). Недостатки:

- 1). снаряд не разрывной;
- 2). большой вес сравнительно с весом пулемета (вес с установкой 22 пуда (352 кг);
- 3). необходимость возить огромный запас снарядов, так как пушка выпускает их в минуту 200 штук при весе снаряда в 3 фунта (1,2 кг).

Таким образом, свойства 37-мм автоматической пушки сводятся к заданиям специальным, редко встречающимся заданиям стрельбы по бронеавтомобилям. Поддерживать свои атакующие войска такой автомобиль не может.

2. 47-мм скорострельная пушка Гочкиса более подходит, имеет снаряд — разрывную гранату, дающую до 20–25

осколков, хорошо пробивает броню, но при разрыве снаряда осколки летят вверх, следовательно, имеют малую поражаемость.

3. 57-мм скорострельное орудие морского образца (речь идет скорее всего о пушке Норденфельда. — *Прим. автора*) ввиду незначительного его отката слишком разрушительно действует на автомобиль. Кроме того, снаряд ее мало отличается по действию от снаряда 47-мм.

4. Наиболее подходит 3-дм. противотурмовая пушка системы Путиловского завода. Само название показывает, что орудие предназначается для стрельбы по пехоте с близких расстояний, и ее назначение тождественно назначению пушки, устанавливаемой на автомобиле.

Снаряд этой пушки аналогичен снаряду полевого 3-дм. орудия, о действии его говорить не приходится. Что касается бронепробиваемости, то оно находится в лучших условиях, чем снаряды упоминаемых пушек, так как осколки 3-дм. тротиловой гранаты легко пробьют любую употребляемую на Театре Военных Действий броню...

Еще одно преимущество — 3-дм. противотурмовой пушки при установке на автомобиль в том, что она стреляет 3-дм. снарядами, одинаковыми со снарядами полевой артиллерии, следовательно возможно пополнение боезапаса пушечными патронами».

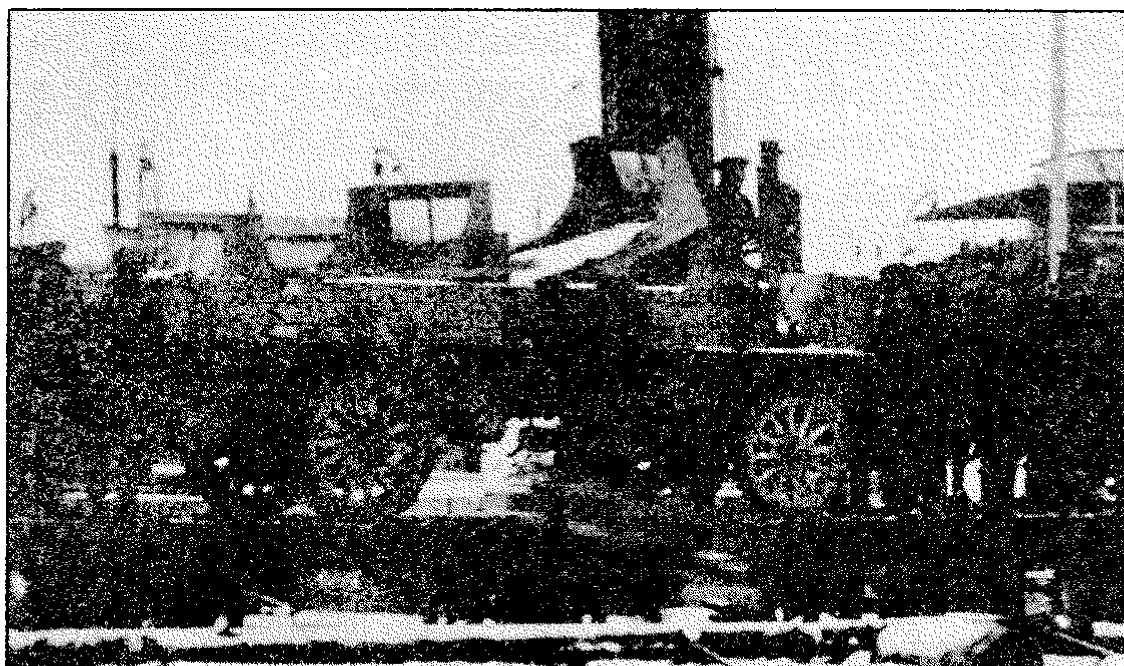
Итак, выбор был сделан в пользу 76,2-мм противотурмового орудия образца 1910 года. Для того чтобы установить эту довольно мощную пушку, Филатову пришлось решить целый ряд технических проблем. В качестве базового шасси решили использовать 5-тонные американские грузовые автомобили «Гарфорд». Причина такого выбора была проста — к этому времени из новых грузовых машин, закупленных комиссией генерала Секретева были только они — к середине декабря 1914 года в гараже Военной автомобильной школы в Петрограде их имелось 33 штуки.

Фирма «Гарфорд» (Garford Motor Truck Co) была основана в 1903 году Артуром Гарфордом и первоначально

работала в кооперации с компанией «Студебеккер». В 1910 году она стала самостоятельной и переехала из Нью-Йорка в город Лима (штат Огайо), где в 1913 году начала производство 5-тонных грузовиков «Гарфорд» СОЕ. В 1914 году комиссия Секретева закупила у этой фирмы 50 5-тонных и 90 3-тонных грузовиков (последние имели карданную передачу), которые поступили в Россию в конце 1914 — начале 1915 года. Грузовик имел кабину, расположенную над двигателем (фирма «Гарфорд» начала это делать первой в мире), цепную передачу и деревянные колеса артиллерийского типа с грузошинами. Двигатель «Буда» мощностью 30 л.с. позволял машине с 5-тонной нагрузкой развивать максимальную скорость до 20 км/ч по хорошему шоссе, а при движении задним ходом — до 3 км/ч. Любопытно, что практически во всех документах, касающихся «гарфордов» в России, речь идет о грузовике грузоподъемностью в 4 тонны. Однако это не соответствует действительности — фирма «Гарфорд» производила только 5, 3 и 2-тонные машины, причем с цепной передачей была лишь первая*.

Перед бронировкой шасси грузовика подвергалось некоторым переделкам. Так, внутри кабины шофера переставлялись рычаги переключения скоростей и ручного тормоза, а для обеспечения движения вперед и назад с максимальной скоростью коробка перемены передач оборудовалась реверсом — специальной «переводной муфтой», управляемой рычагом с места водителя. С ее помощью все четыре передние скорости становились задними, а задняя скорость — передней. Кроме того, двигатель оборудовался дополнительной системой пневматического запуска с места шофера. Машина имела электрическое освещение напря-

** Этот факт стал основанием для ошибочного утверждения о том, что бронеавтомобили «Гарфорд» встречались двух типов — на 4 и 5-тонном шасси (для армии и флота соответственно). В своих более ранних публикациях автор также грешит этим.*

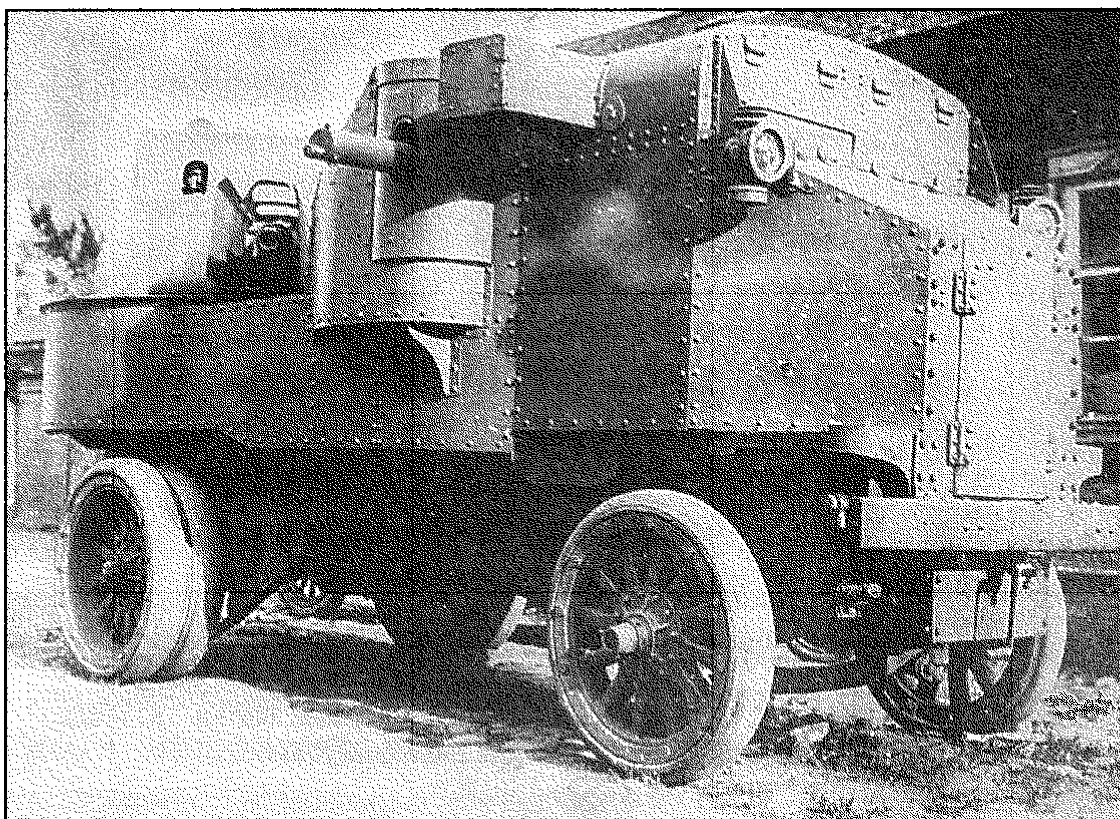


Грузовик «Гарфорд» перед отправкой в Петроград. Архангельск, ноябрь 1914 года.
В кузове лежат три крыши для кабины (АСКМ).

жением 12 В, а также имела запасное керосиновое. Масса шасси со снятой грузовой платформой и кабиной составляла 240 пудов (3931 кг).

Бронекорпус, разработанный Филатовым, имел довольно сложную форму и склепывался из броневых листов толщиной 6,5 мм на металлическом каркасе, который крепился к раме шасси. Вся броня предварительно отстреливалась из 7,62-мм русской винтовки образца 1891 года и 7,92-мм немецкого «Маузера» образца 1898 года, при этом пулестойкость гарантировалась на дистанции 75 шагов (примерно 53 м). Последующие бои показали, что броня выдерживала обстрелы и с более близких дистанций.

В передней части корпуса размещался двигатель, а над ним кабина водителя и его помощника, здесь же имелись все органы управления броневиком, а под сиденьем — бензобак «емкостью в 6 пудов (98 кг)». Справа находилась бронированная коробка «зеркального смотрового прибора» шофера, который предназначался для обеспечения возможности движения машины задним ходом. Это приспособление было устроено по принципу перископа и на деле оказалось малоэффективным.



Общий вид броневого автомобиля «Гарфорд» постройки
Путиловского завода, 1915 год (АСКМ).

В центре корпуса находились два 7,62-мм пулемета Максима, установленные в спонсонах левого и правого бортов. Здесь же размещалась большая часть боекомплекта — снарядный ящик на 32 пушечных выстрела, а также 4500 патронов к пулеметам (18 коробок с лентами), а также запасные части и инструмент. Пулеметное отделение отделялось от шоферского подвесными холщовыми матами или брезентовой шторой.

В задней части машины размещалось его основное вооружение — 76,2-мм пушка в довольно массивной вращающейся броневой башне. Тело орудия заимствовалось у противоштурмовой пушки образца 1910 года с переделкой веретена и усилением крепления между стволом и люлькой. Пушка устанавливалась на тумбе специальной конструкции, которая крепилась к полу над задней частью грузовика. Башня четырьмя болтами прикручивалась к плоскому фланцу в передней части нижнего станка орудия, а также опиралась тремя роликами на круговой броневой погон. Таким обра-

зом, поворот башни осуществлялся одновременно с поворотом орудия. Нижний срез башни не доходил до пола — эта открытая часть защищалась броневым погоном. Ствол пушки закрывался довольно массивным броневым кожухом, который одновременно уравнивал башню и служил опорой для одного из роликов. Помимо орудия, в башне находился пулемет Максима, 1000 патронов (две коробки) и укладка на 12 артиллерийский выстрелов. Ее крепление по-походному осуществлялось двумя штырями специальной конструкции к полу. Артиллерийское отделение сообщалось с пулеметным проходом над полом в нижней части корпуса. Для вентиляции при стрельбе задняя часть крыши корпуса и башни отсутствовали, наблюдение за полем боя велось через круглые отверстия, закрывавшиеся заслонками. Изнутри корпус обшивался войлоком и холстом для предотвращения ранения команды осколками брони при обстреле.

Боевая масса броневика с экипажем из 7 человек, 44 пушечными выстрелами, 5000 патронами, запасами бензина керосина, тавота, масла, запасными частями и инструментом составляла 525 пудов (8600 кг). Таким образом, броневик весил столько же, сколько полностью груженный 5-тонный грузовик, что, естественно, сказалось на проходимости и скоростных данных — по шоссе он не мог «выжать» более 17 км/ч, а для движения даже по мокрой проселочной дороге на задние колеса приходилось надевать цепи.

Бронировку «гарфордов» поручили Путиловскому заводу в Петрограде — заказ был выдан в начале января 1915 года, а первый готовый броневик сдали Запасную бронероту 16 апреля 1915 года. После подготовки экипажа и формирования пушечного отделения, 3 мая «Гарфорд» отправили на Юго-Западный фронт, в состав 5-го автопулеметного взвода. По состоянию на 20 августа 1915 года были сданы заказчику 19 броневиков этой марки и еще 11 находились в бронировке, а 28 сентября сдали последнюю машину.

«Гарфорды» поступили на вооружение следующих автопулеметных взводов: с 5 по 24-й, с 26-го по 28-й и с 30-го по 36-й включительно. По решению командиров взводов мно-

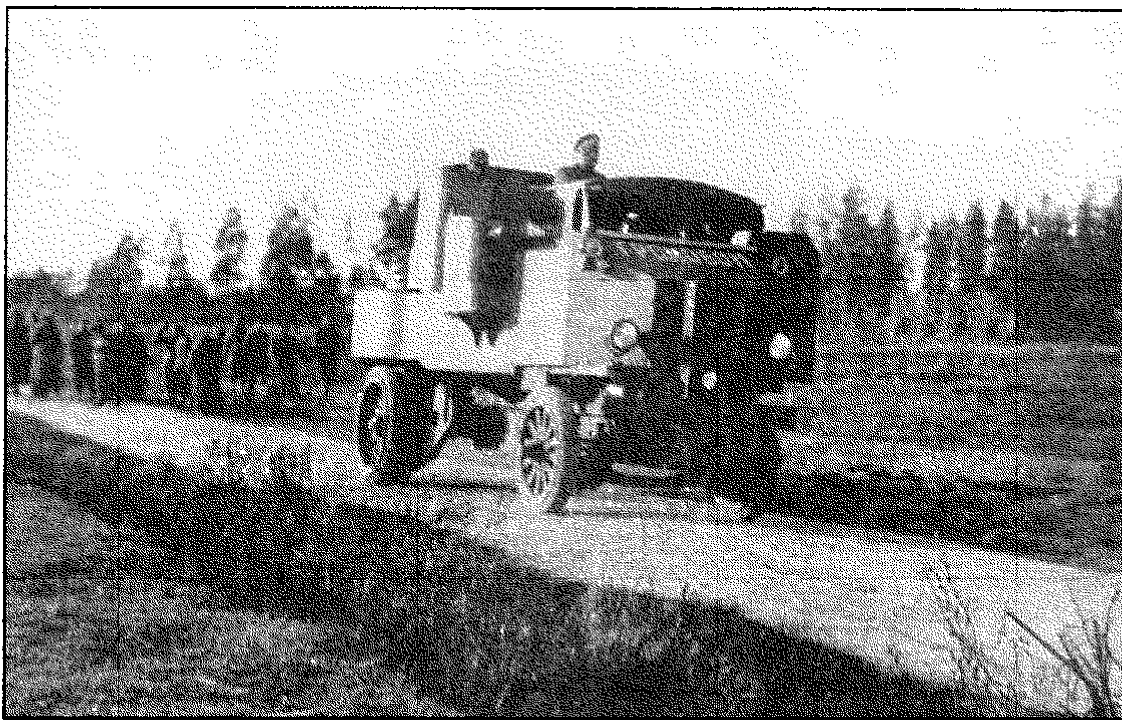


Офицеры у «Гарфорда» «Громобой» 20-го автопулеметного взвода.
Офицерская стрелковая школа, весна 1915 года (АСКМ).

гим бронемашинам присваивались названия. К настоящему времени автору известны названия 18 «Гарфорд»: 5-й взвод — «Бессмертный», 6-й — «Сибиряк», 12-й — «Святогор», 14-й — «Добрыня», 15-й — «Грозный», 16-й — «Забайкалец», 17 — «Колыванец», 18 — «Рокот», 19-й — «Пушкарь», 20-й — «Громобой», 24-й — «Граф Румянцев», 26-й — «Чудовище», 28-й — «Решительный», 32-й — «Забавный», 34-й — «Дракон», 36-й — «Баян», без привязки к взводам — «Михайловец» и «Лев».

Несмотря на громоздкость и малую подвижность, «гарфорды», что называется, «пришлись ко двору», что показали первые же бои. Об этом свидетельствует доклад, направленный автором проекта этого броневика, начальником офицерской стрелковой школы генерал-майором Филатовым председателю комиссии по осмотру броневых автомобилей генерал-майору Свидзинскому 7 января 1916 года:

«Пушечные автомобили, входящие ныне в состав пулеметных автомобильных взводов, являются автомобилями типа «Гарфорд». Автомобили эти оборудовались на Путиловском заводе по моим указаниям в числе 30, были закон-



«Громобой» во время испытаний. Офицерская стрелковая школа, весна 1915 года (АСКМ).

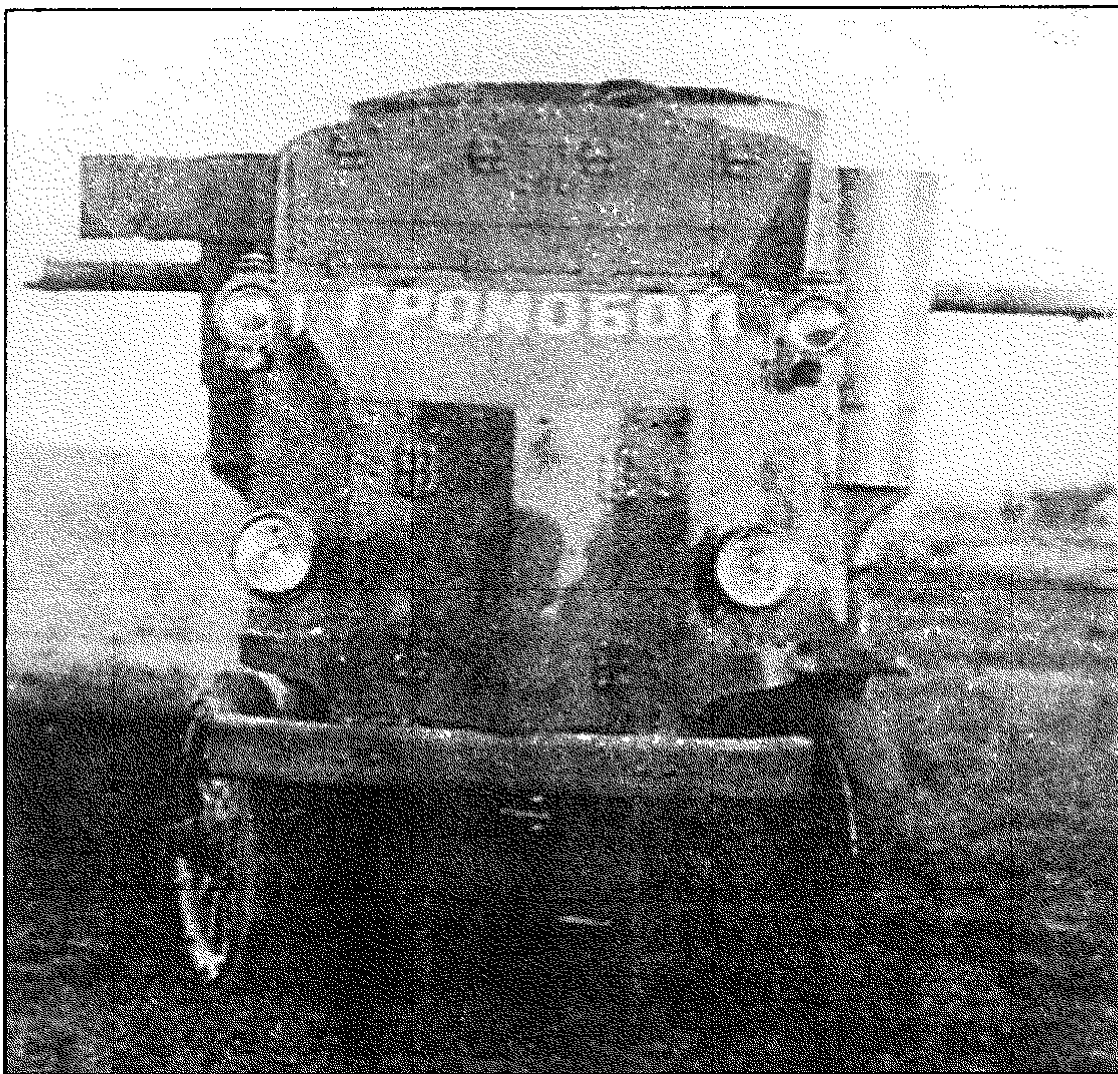
чены в октябре 1915 года. Хотя вес этих автомобилей является большим — 525 пудов, — однако, по моему мнению и мнению многих боевых офицеров, работавших на «гарфордах», машины эти пригодны для боевых действий, а 3 дм противотурмовая пушка является по общим отзывам превосходной по своему могущественному действию.

Выписки из донесений

а). командира 13-го автопулеметного взвода капитана Цветковского:

Пушка в броневах частях необходима. Существующая 3-дм пушка по своим баллистическим качествам незаменима. Несмотря на большую обузу автомобиля «Гарфорд», благодаря его малой мощности и тихоходности, по сравнению с остальной боевой частью взвода, приходится, отдавая предпочтение тактической стороне вопроса, прийти к заключению о необходимости продолжать выдавать во взводы бронеавтомобили «Гарфорд» при обязательном условии постановки заднего рулевого управления.

б). командира пушечного отделения 20-го автопулеметного взвода поручика Краснопольского:



Бронеавтомобиль «Гарфорд» «Громобой», вид спереди.
Офицерская стрелковая школа, весна 1915 года (АСКМ).

«Громобою» пришлось пройти около 70 верст, причем он шел молодцом, беря крутые подъемы шутя, например у д. Подгорица. Этот подъем раза в два сильнее Пулковского. в). командира 19-го автопулеметного взвода штабс-капитана Шульца:

С занятием д. Теофиолки прибыл на западную окраину ее автомобиль «Пушкарь» под командой штабс-капитана Шульца и поручика Плешкова. «Пушкарь» обстрелял наблюдательный артиллерийский пункт противника у д. Викторовка, после чего огонь вражеской артиллерии прекратился. Заметив колонну конницы с конной батареей,двигающуюся со стороны д. Хеленков на юг, «Пушкарь» открыл по ней огонь, после чего колонна свернула назад и на

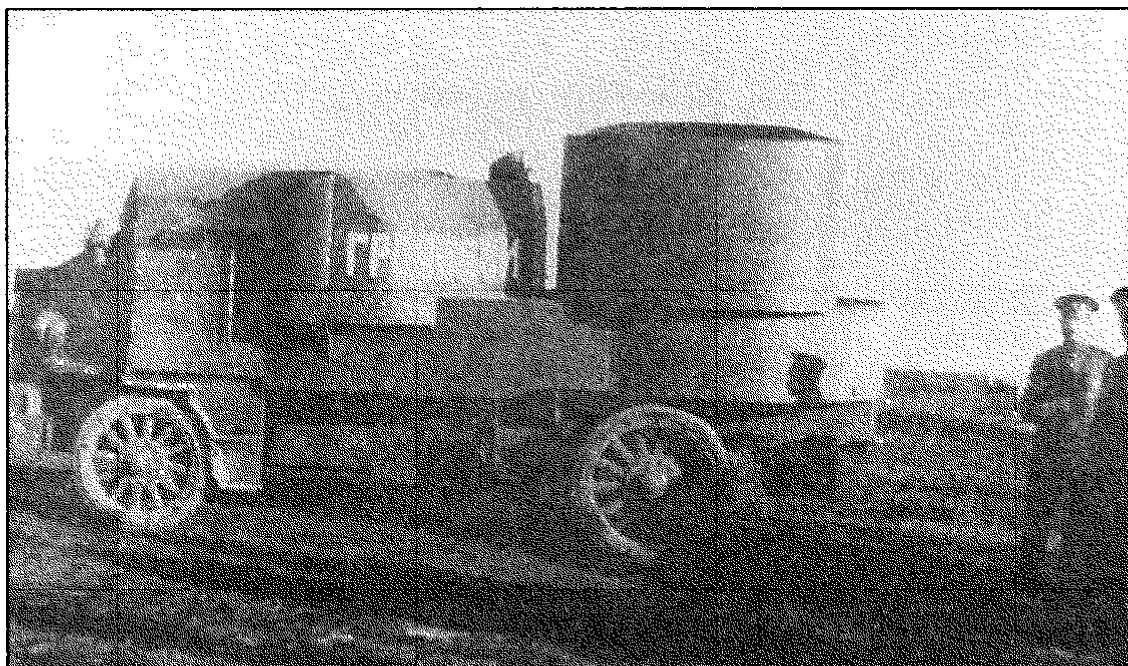


«Громобой» во время стрельбы. На фото хорошо виден перекос машины при выстреле на борт. Офицерская стрелковая школа, весна 1915 года (АСКМ).

карьере ушла в д. Козово. Следующим огнем «Пушкаря» был разогнан окапывающийся противник на гребне северо-восточнее Викторовки».

Необходимость установки поста управления для движения задним ходом выявили первые же бои, в которых приняли участие «гарфорды». Выяснилось, что управление машиной при движении задним ходом с переднего шоферского места с помощью зеркала на деле оказалось почти невозможным. Поэтому уже осенью 1915 года в четырех взводах, по инициативе их командиров, «гарфорды» оборудовались кормовыми постами управления различной конструкции.

Получив информацию об этом, Комиссия по броневым автомобилям при ГВТУ выдала Путиловскому заводу заказ



«Громобой на стрельбище. Офицерская стрелковая школа, весна 1915 года.
Башня развернута для стрельбы по правому борту (АСКМ).

на разработку и изготовление заднего рулевого управления для бронеавтомобилей «Гарфорд». Опытный экземпляр (в документах того времени назывался «образцовым») был готов к 26 января 1916 года осмотрен комиссией, которая затем провела его испытание. В журнале Броневой комиссии от 28 января об этом говорилось следующее:

«I. ...Задний шофер сидит у руля боком, прижимая глаз к щели в задней стенке броневго корпуса автомобиля, таким образом при малой щели получается хороший обзор местности. Руль сделан съемным, для шофера должно быть устроено особое кресло, которое пока заводом не выполнено. Для передачи команд, изменения скорости, действия на конус (сцепление. — *Прим. автора*), тормоз и акселератор от заднего шофера к переднему имеется переговорная трубка с рупором. Автомобиль прошел задним ходом вокруг палисадника Михайловской площади.

Комиссия признала приспособление для заднего управления автомобилем системы «Гарфорд» удовлетворяющим своему назначению.

II. Рассмотреть вопрос о заказе 30 задних рулевых управлений для всех автомобилей, имеющих в Действующей

щей Армии несмотря на то, что у четырех автомобилей системы «Гарфорд» уже устроены задние управления самими взводами.

...Задние рулевые управления по изготовлению Путиловским заводом будут посланы в Действующую Армию вместе с инструкторами Запасной броневой роты, которые установят их на месте и обучат личный состав».

По состоянию на 21 сентября 1916 года заднее рулевое управление Путиловского завода было поставлено на броневики «Гарфорд» следующих взводов: Северный фронт — 10, 11, 12, 13 и 38-й, Западный фронт — 6, 7, 8, 14, 16, 31, 24 и 30-й, Юго-Западный фронт — 15 и 20-й. Вместе с четырьмя уже имевшимися количество машин с двумя постами управления составило 19 штук. Автор не располагает сведениями о том, была ли работа завершена, но косвенные данные свидетельствуют о том, что часть машин заднее управление не получила.

Как уже говорилось выше, «гарфорды» оказались тяжелы и малоподвижны, но все это компенсировалось огневой мощностью — в этом русский броневик превосходил даже английские и французские танки того времени (за исключением, может быть, «Сен-Шамона» с 75-мм полевой пушкой образца 1898 года). Кроме того, 76,2-мм пушка «Гарфорда» размещалась в башне с углом обстрела 270 градусов, что обеспечивало большой маневр огнем. Именно за огневую мощь эти броневики любили в войсках, подтверждением чего может служить доклад, датированный 20 августа 1916 года и обобщающий опыт боевой работы «гарфордов» за год:

- «1. 3-дм пушка отличная;
2. граната и шрапнель отличная;
3. необходимо облегчить систему (до 400 пудов);
4. необходимо иметь сильный мотор (более 40 л.с.);
5. необходимо дать скорость до 40 верст;
6. необходимо мотор сделать легкодоступным для исправления и осмотра.

В боях бывают необходимы граната и шрапнель, так как в каждом бою бывает комбинированная стрельба.

Участвовавшие в боях «гарфорды» все изранены (попадания пуль, разрывных пуль и осколков), но пробойн нет. Бывали случаи в боях, что «гарфорды» подъезжали на 200 и менее шагов. Пулеметный огонь с «Гарфорда» бывает в каждый его выезд».

Справедливости ради следует отметить, что бывали случаи неграмотной или небрежной эксплуатации этих боевых машин. Чаще всего это было в тех случаях, когда автопулеметные взводы мало использовались в боях. Так, «Доклад об осмотре прибывших с фронтов и из армий поврежденных бронеавтомобилей», датированный 6 ноября 1916 года, содержал следующую информацию о машинах, поступивших в Запасной броневой дивизион:

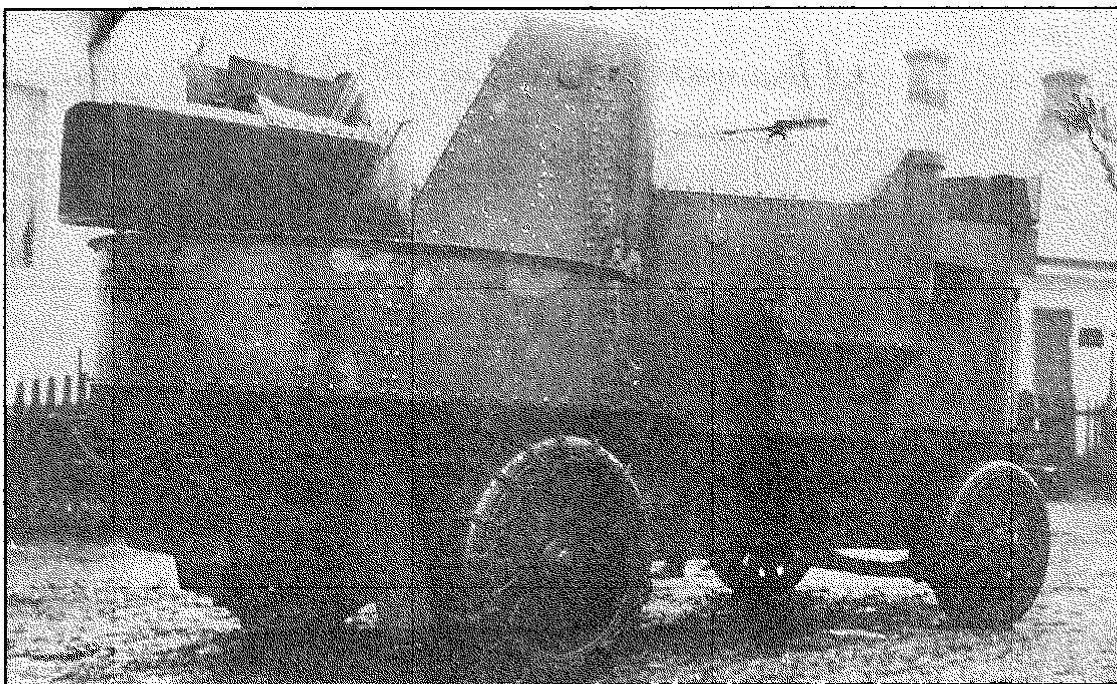
«...3. Бронированный автомобиль «Забайкалец» 16-го броневое отделения на шасси «Гарфорд», прибыл в Петроград 27 октября с.г. В бою не был, и все повреждения его надо отнести к небрежному уходу. Грязные и ржавые части машины указывают, что он долго стоял в бездействии безо всякого ухода.

4. Бронеавтомобиль пушечный, название закрашено, 17-го броневое отделения («Гарфорд» «Колыванец». — *Прим. автора*), прибыл в Петроград 27 октября с.г. В бою не был, в сильно запущенном виде и небрежного содержания. Мотор не работает».

Справедливости ради следует сказать, что такие случаи были скорее исключением.

К концу сентября 1917 года боевые потери «гарфордов» составили 4—5 машин (в отчете ГВТУ от 9 октября сказано, что «в настоящее время 15% выведено из строя»). В целом, эти бронеавтомобили, несмотря на большую массу и мало-мощный двигатель, отличались добротностью изготовления, надежностью в эксплуатации и эффективностью в бою.

К осени 1915 года, когда заканчивалось изготовление броневикулов «Гарфорд», встал вопрос о выпуске дополнительного числа пушечных машин для новых автопулеметных взводов. Еще 12 октября 1915 года были утверждены «Технические условия на поставку бронированных пушечных авто-

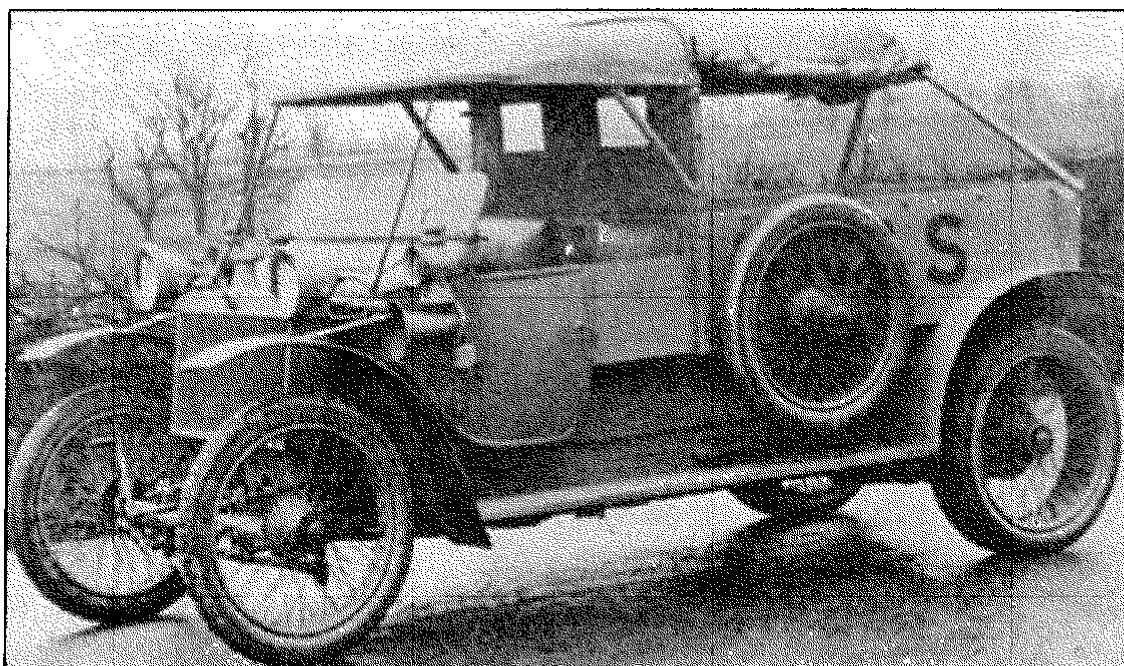


Броневик «Громобой» 20-го автопулеметного взвода после ремонта. Осень 1916 года. На задних колесах одеты цепи противоскольжения, установлена бронезащита у пулеметов (АСКМ).

мобилей облегченного образца», в которых постарались учесть опыт эксплуатации «гарфордов». В этом документе, который разработала группа офицеров под руководством военного инженера капитана Макаревского, говорилось:

«Автомобиль должен обладать техническим совершенством всех деталей, полной надежностью действия и обращения во всякое время года, при всякой погоде, и должен быть изготовлен из материалов лучшего качества».

Предполагалось, что масса броневика в боевом положении не должна превышать 420 пудов (6720 кг), а в качестве базы должно использоваться 3,5–4-тонное грузовое шасси со всеми ведущими колесами. Вооружение машины состояло из 76,2-мм противотанковой пушки в башне с круговым обстрелом и 4 ручных пулеметов «Мадсена», а броня должна быть «не пробиваемой остроконечной ружейной пулей русского образца с расстояния 200 шагов, и не должна быть толще 5 мм». Кроме того, «Технические условия» определяли еще множество характеристик будущей боевой машины — боекомплект, скорость, запас хода, тип колес, шин, рессор, тормозов и многого другого, включая список шан-



Грузовик «Ланчестер» 18В грузоподъемностью 0,75 т. Шасси этой машины использовалось для производства бронемашин (АСКМ).

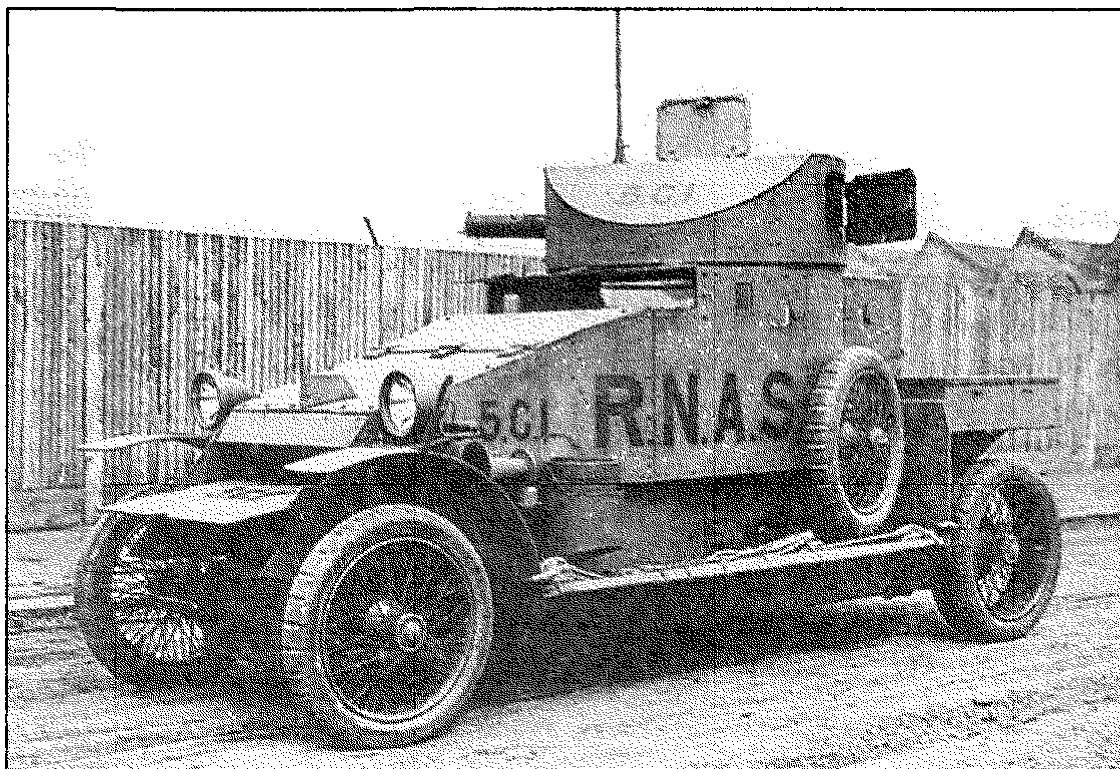
цевого инструмента: «Топор, лопата, домкрат, пять сажен веревки диам. 3/4 дюйма и цепи на колеса, инструмент для снятия шин. Необходимо иметь доски для перехода через небольшие канавы и другие препятствия». В общем, этот документ, который мы сегодня назвали бы тактико-техническими требованиями, говорит о высоком уровне знаний и профессионализме русских офицеров того времени.

Однако при проектировании возникла проблема с шасси — к осени 1915 года в России имелись только 2-тонные полноприводные грузовики американской фирмы «Джеффри» (Jeffery), которые при проверке оказались слабоваты для пушечного броневика. Для решения проблемы Комиссия по бронеавтомобилям предложила забронировать небольшое количество «шасси 1,5–2-тонных грузовиков с четырьмя ведущими колесами 6 мм броней без башен и установить на них за щитами по одной 37-мм автоматической пушке». Эскизное проектирование такой машины провели в начале января 1916 года, но вскоре от этого варианта отказались.

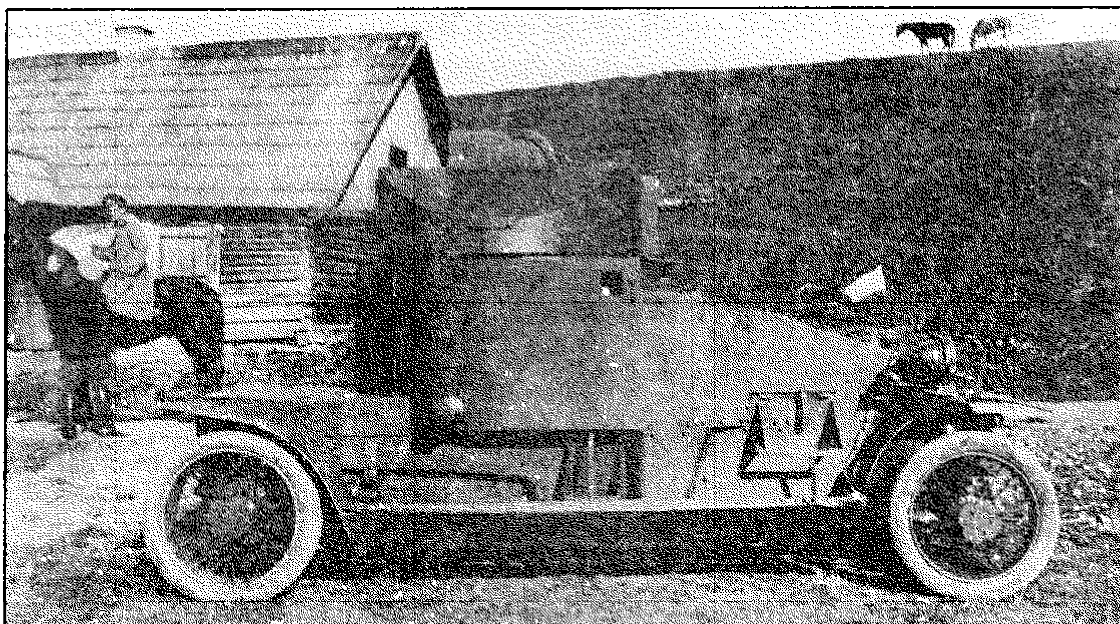
Проблема с пушечными бронемашинами решилась с прибытием из Англии партии броневиков «Ланчестер». История их появления такова.

В сентябре 1914 года служивший во Франции английский капитан Никерсон (Nickerson) предложил проект бронемашины, вооруженной пулеметом в одной большой башне. Вскоре в Дюнкерке по такому проекту изготовили три бронеавтомобиля на шасси «Делоне-Бельвиль». После доработки в британском Адмиралтействе (точнее, в его Департаменте морской авиации — Royal Naval Air Service или RNAS, — которому в то время подчинялись бронечасты) однобашенный корпус такой конструкции приняли в качестве типового для установки на различные шасси: «Роллс-Ройс», «Талбот», «Делоне-Бельвиль», причем наиболее массовым стали «Роллс-Ройсы».

Кроме упомянутых, для изготовления бронемашин использовали автомобили фирмы «Ланчестер» (Lanchester Motor Co.) в Ковентри, основанной в 1895 году двумя братьями Фредериком и Джорджем Ланчестерами. В качестве базы для бронирования выбрали легкий грузовик «Ланчестер» 19В грузоподъемностью 0,75 т, изготовленный на усиленном легковом «туристском» шасси. Грузовичок имел



Бронеавтомобиль «Ланчестер» 5-го эскадрона британского Адмиралтейства.
Весна 1915 года (RAS TANK MUSEUM).



«Ланчестер» «Туркестанец» 46-го автопулеметного отделения.
Юго-Западный фронт, ноябрь 1916 года. Помимо 37-мм пушки в коме башни
установлен пулемет Максима (РГАКФД).

38-сильный 6-цилиндровый двигатель и планетарную коробку перемены передач (три скорости вперед и одна назад). Двигатель машины был сильно смещен назад и располагался около шофера, колеса велосипедного типа, со спицами, подвеска передних на спиральных пружинах, а задних (двойных) — на сдвоенных рессорах.

Первый прототип броневедомобиля «Ланчестер» построили в декабре 1914 года. Бронекорпус был подобен броневедомобилям «Роллс-Ройс», однако из-за сдвинутого назад двигателя передний и верхний листы капота установили под большими углами наклона к вертикали, что повышало их пулестойкость. К марту 1915 года изготовили 36 броневедомобин «Ланчестер». Они имели усиленную раму шасси и подвеску, а также сдвоенные колеса заднего моста, толщина брони корпуса составляла 8 мм, вооружение 7,71-мм пулемет «Виккерс», экипаж 4 человека. При боевой массе в 3,4 т броневедомобик развивал по хорошему шоссе скорость до 60 км/ч.

«Ланчестеры» поступили на вооружение трех эскадронов RNAS — № 2, 6 и 15, которые в апреле — мае 1915 года отправили во Францию. Но из-за стабилизации фронта на Западе часть машин передали бельгийской армии, а боль-

шинство летом того же года вернули обратно в Англию, где часть из них была приобретена командиром 15-го эскадрона командором О. Локкер-Ломпсоном для формируемого им броневого отряда.

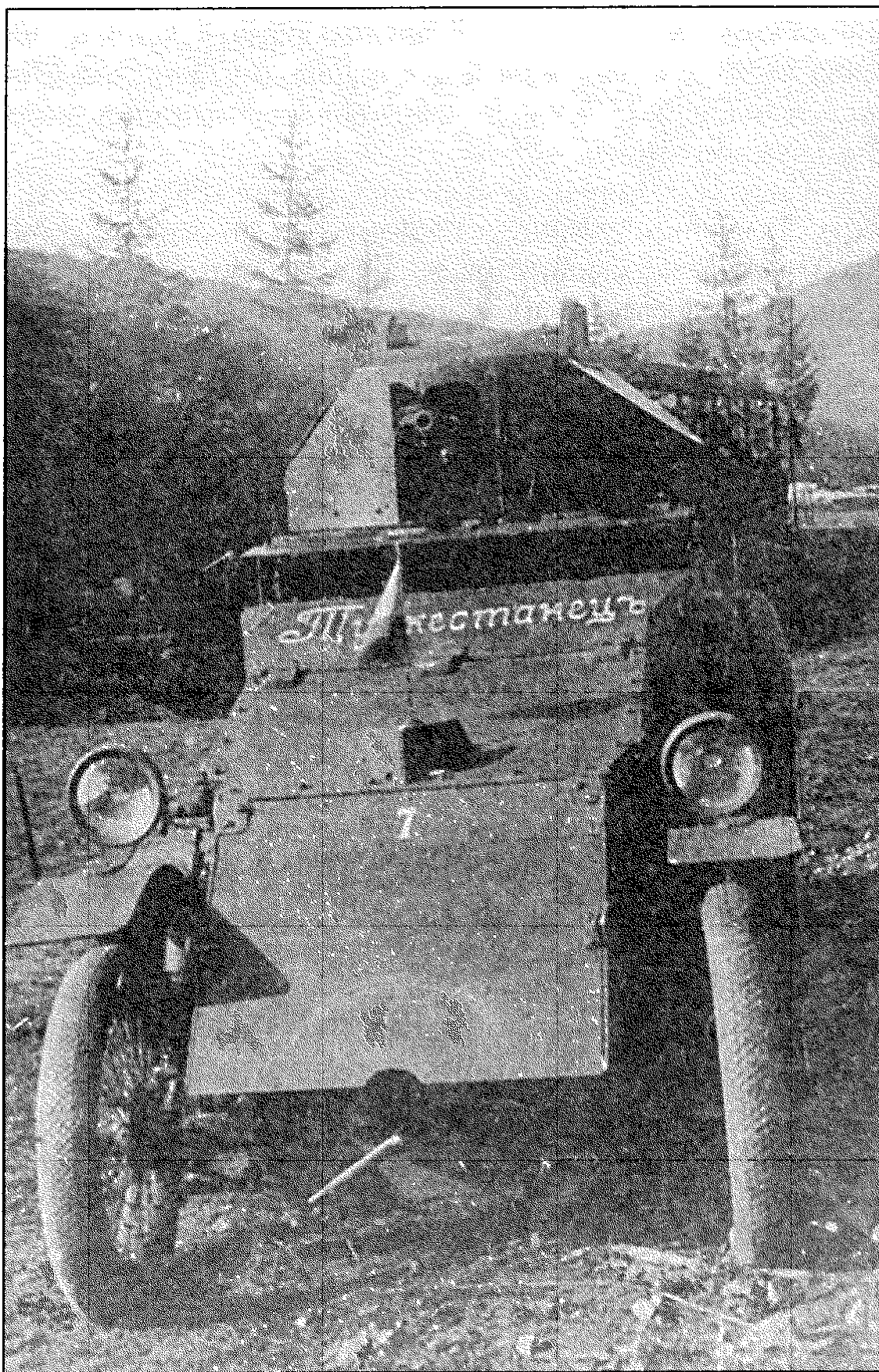
В августе 1915 года русский военный агент в Англии генерал Тимченко-Рубан купил у Ломпсона 20 «ланчестеров», причем цена на машины была снижена продавцом почти в два раза. Не совсем понятно, почему и на каком основании выбор генерала остановился на этих машинах — ни в одном документе Комиссии по броневым автомобилям и ГВТУ «ланчестеры» вообще не рассматривались. Не фигурируют они и среди предложений различных иностранных фирм на поставку броневиков в Россию — а таких предложений был не один десяток. Не исключено, что Тимченко-Рубан решил «подзаработать» на этой покупке, получив процент от сделки. Косвенным подтверждением этого служит запрос ГВТУ о приобретении «ланчестеров», направленный в Лондон в последних числах августа. В ответ на него 9 сентября 1915 года Тимченко-Рубан направил следующую телеграмму:

«20 автомобилей «Ланчестер» куплены мною у командора Локера и его друзей по таким соображениям:

Сообщение об острой нужде в броневых автомобилях, а заготовка их требует много времени;

Завод «Ланчестер» из самых лучших, и приобретение его изделий рекомендовано депешей № 23671. Такие автомобили признаны на практике наиболее удачными английской, французской и бельгийской армиями, кои нашего типа не придерживаются по его громоздкости и недостаточной подвижности.

Конструкция частей автомобиля проста и доступна как для осмотра, так и для ремонта, но его нужно изучить, для чего высылаются инструктор и механик. Автомобили отвечают всем нашим заданиям, кроме числа башен, но на них можно установить вторую башню, причем только свобода их передвижения несколько утратится и приблизится к таковой у «остинов». Эта переделка тут обходится в 150 фунтов за штуку.



«Ланчестер» «Туркестанец» 46-го автопулеметного отделения, вид спереди.
Юго-Западный фронт, ноябрь 1916 года. На крыше башни виден установленный в России
вентиляционный колпак, на радиаторе бело-сине-красный русский флаг (РГАКФД).

Автомобили эти изготовлены этой весной, их видели в работе на заводе наши приемщики и дали прекрасные отзывы, а затем находились в резерве и вскоре были разоружены по крайнему недостатку в пулеметах, в коих явилась большая нужда для траншей.

Половинная цена их не результат подержанности, а того, что Локер, сколько я понял, отказался взять с нас часть издержек на их заготовку, падавшую лично на его долю».

Как бы там ни было, но оказалось, что покупка сделана вовремя — к моменту доставки «ланчестеров» в Россию, к 28 ноября 1915 года, все 20 броневииков находились в Петрограде — здесь остро встал вопрос об изготовлении пушечных машин. Броневиик с одной башней пришелся как нельзя кстати, несмотря на то, что для установки и 76,2-мм противотанковой, и 37-мм автоматической пушек машина оказалась слабовата. Выход был найден в вооружении «ланчестеров» 37-мм морской пушкой Гочкиса. Впрочем, были и другие варианты. Например, начальник Офицерской стрелковой школы генерал-майор Филатов предлагал следующее:

«...Кроме того, полагал бы усилить боевые свойства этих бронеавтомобилей придачей им двух бомбометов, из числа принятых в настоящее время. Бомбометы эти могли бы стрелять снарядами с удушливыми газами. Кроме того, прошу разрешения не ставить на эти автомобили пулеметов, а для целей самообороны вооружить их ружьем-пулеметом (речь идет о ручном пулемете «Мадсен». — *Прим. автора*). Подобная система вооружения позволит:

1. Бороться с бронированными автомобилями противника (пушка Гочкиса), иначе служить конвоиром своих броневииков — задача, которую в настоящее время выполняют пушечные броневиики.

2. Развивать сильнейшее моральное действие, стреляя из бомбометов снарядами с удушливыми газами.

3. Развивать сильное картечное действие, стреляя из бомбометов соответствующими снарядами».

Однако столь экзотический проект вооружения реализован не был, а 12 декабря 1915 года броневому отделу Во-

енной автошколы совместно со штабс-капитаном Мещериновым поручили установить в одном из броневику 37-мм пушку Гочкиса. Спустя семь дней Комиссия осмотрела броневой автомобиль «Ланчестер», вооруженный таким орудием. При этом отмечалось:

«1. Полный круговой обстрел из 37-мм пушки возможен с незначительным стеснением шофера.

2. Стрельба под углами склонения также возможна при всяком положении башни».

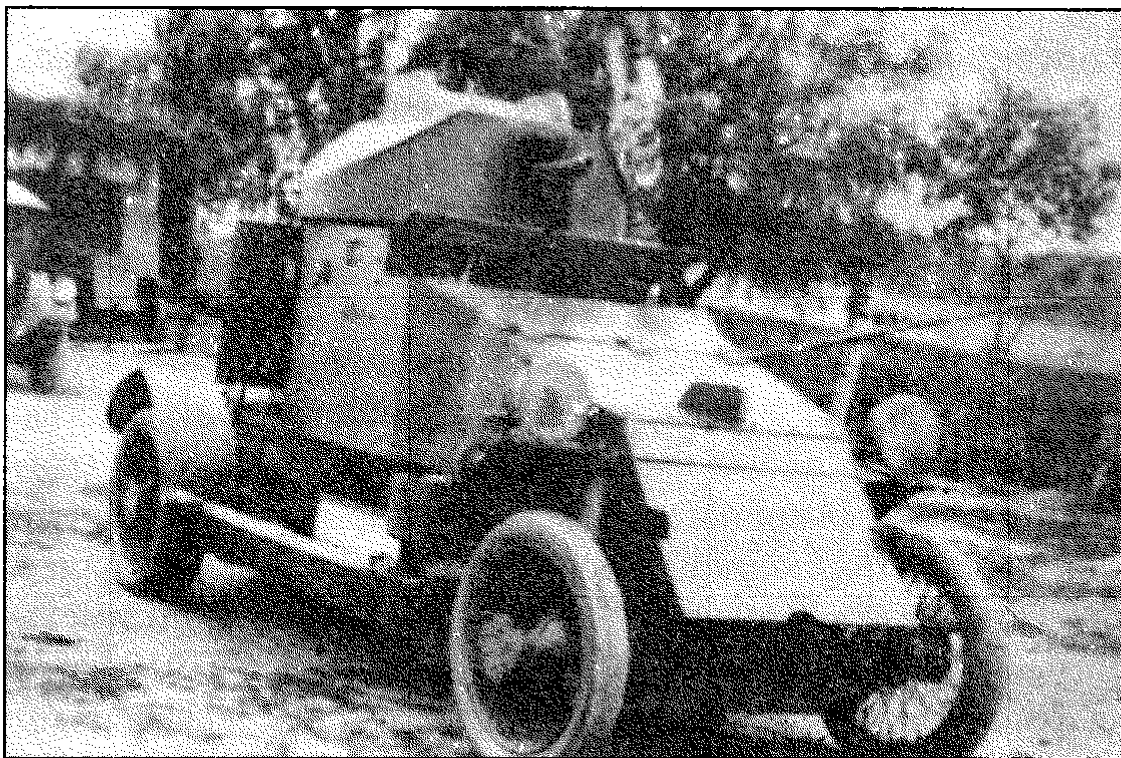
Затем был произведен примерный сравнительный подсчет увеличения нагрузки автомобиля при вооружении пушкой Гочкиса взамен пулемета. Оказалось, что в первом случае «нагрузка получается 50 пудов, а во втором случае — около 48,5 пудов, то есть установкой пушки автомобиль утяжеляется на 1,5 пуда».

Кроме того, Комиссия отметила, что нет необходимости в установке специального приспособления для вентиляции при стрельбе — для этого оказалось достаточно приоткрыть откидную крышку башни, которую снабдили устройством фиксации в открытом положении. Кроме того, Комиссия поручила броневому отделу Военной автошколы разработать «помещение для хранения снарядов».

Этот проект был выполнен под руководством штабс-капитана Бажанова и представлен на рассмотрение 22 декабря:

«Над имеющимся полом, сзади броневоегo корпуса машины на высоте подошвы верхней части дверец устраивается второй пол из 3-мм брони; в полученное между этими двумя полами пространство укладывается 6 ящиков с патронами для 37-мм пушки Гочкиса, которые можно будет, открывая нижнюю часть дверец, доставать не выходя из башни. Это помещение для патронов закрывается с боков и сзади также броней; существующие деревянные ящики для патронов (сзади и сбоку броневоегo корпуса машины) становятся ненужными и их, в целях уменьшения веса, следует снять».

12 января 1916 года провели испытания стрельбой первого перевооруженного «Ланчестера». При этом выяснилось, «что имеющееся в автомобиле приспособление не мо-



Бронеавтомобиль «Ланчестер». Юго-Западный фронт, 1916 год (РГАКФД).

жет быть использовано для установки пушки, так как оно прикреплено к башне, которая соединяется с корпусом только с помощью 4 роликов и при выстреле возможен ее сдвиг».

Однако специалист по орудийным установкам генерал-майор Соколов сообщил, что такая установка возможна при соответствующем усилении приспособлений и закреплении башни в момент выстрела и взялся за изготовление чертежей. На него возложили разработку подъемного механизма пушки, так как от использования штатных прикладов отказались.

К началу апреля 1916 года были перевооружены 37-мм пушками Гочкиса 19 «ланчестеров» (один остался пулеметным). При установке изнутри башни на каждую пушку надевался небольшой щит, а по обеим сторонам амбразуры устанавливались броневые щеки. Найти необходимое количество орудий оказалось не так-то просто — Небезинтересно отметить, что 10 пушек Гочкиса были получены с Центрального воздухоплавательного склада — ими предполагалось вооружать бомбардировщики «Илья Муромец», но орудия оказались тяжелы даже для этих самолетов. Еще

9 орудий дал Обуховский завод из числа планировавшихся к установке на подводные лодки. В качестве вспомогательного вооружения на большинстве «ланчестеров» использовали пулемет Максима в амбразуре задней дверцы башни.

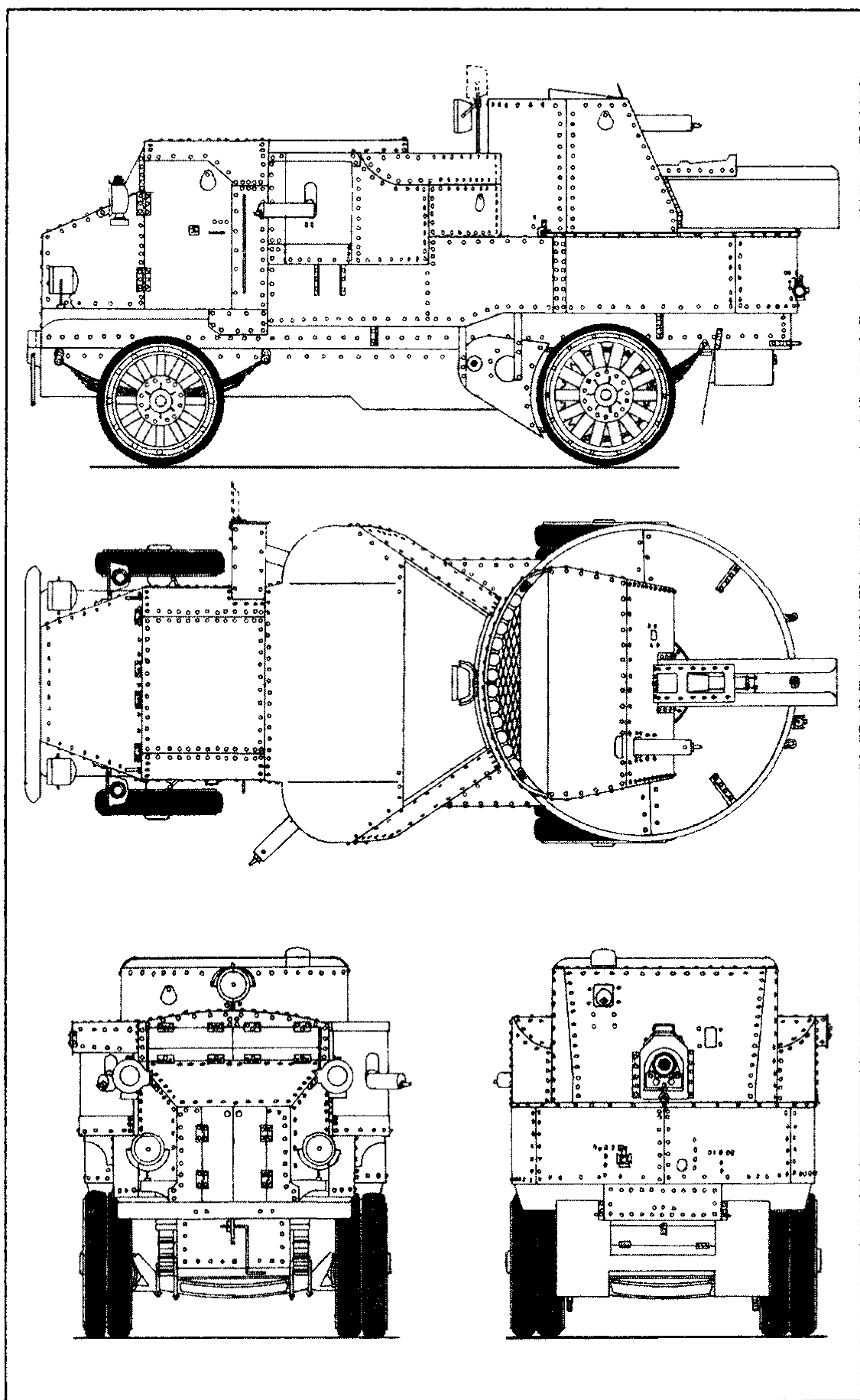
«Ланчестеры» поступили на вооружение пушечных отделений последних десяти пулеметных автомобильных взводов № 37—47 (отправлены на фронт в марте — августе 1916 года), а при перевооружении стандартной матчастью их получили 25 и 29-й взвода. Кроме того, «ланчестерами» заменяли выбывающие из строя «гарфорды». Пулеметный «Ланчестер» поступил на вооружение 29-го взвода, причем как четвертый, сверхштатный броневик. Всего, по имеющимся в распоряжении автора данным, в 1916—1917 годах на фронт ушло не менее 15 «ланчестеров». Остальные находились в Петрограде, в Запасном броневом дивизионе.

Эти бронеавтомобили проявили себя на фронтах в целом неплохо. Правда, снаряды 37-мм пушки имели слабое фугасное действие, во многом уступающее 76,2-мм орудью «Гарфорда», а поэтому «ланчестеры» не могли решать все боевые задачи, стоящие перед пушечным броневиком. Среди недостатков конструкции отмечался малый дорожный просвет, большое количество алюминиевых петель, разбиваемых даже пулями, а также неудачную систему крепления боковых листов, защищавших радиатор.

Один из «ланчестеров» послужил базой для установки приспособления для преодоления проволочных заграждений, разработанного в мастерских броневоего отдела Военной автошколы. Что оно собой представляло, неизвестно, есть лишь документ об отправке этой машины на фронт. Так, в журнале Броневой комиссии от 11 августа 1916 года отмечалось:

«По наведенным справкам броневой автомобиль «Ланчестер» с приспособлением для резки проволоки уже ушел в армию, так что испытать это приспособление не представляется возможным».

Никакими сведениями о судьбе этой машины автор не располагает.

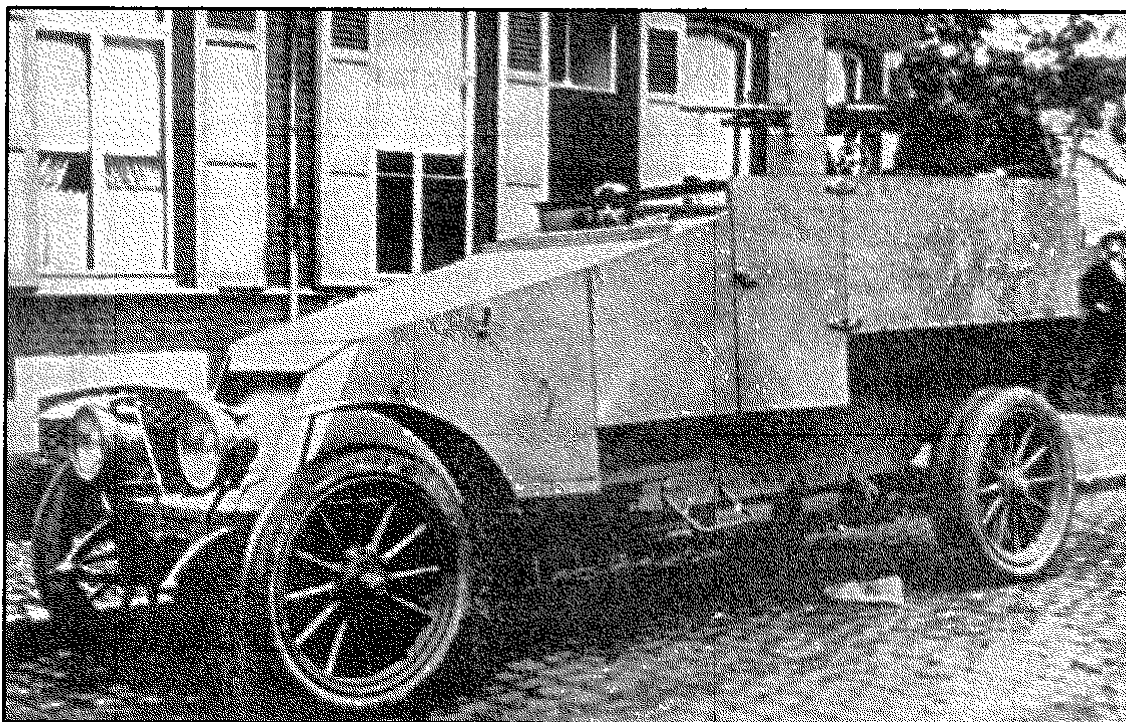


Общие виды броневедомобиля «Гарфорд» Путиловского завода.

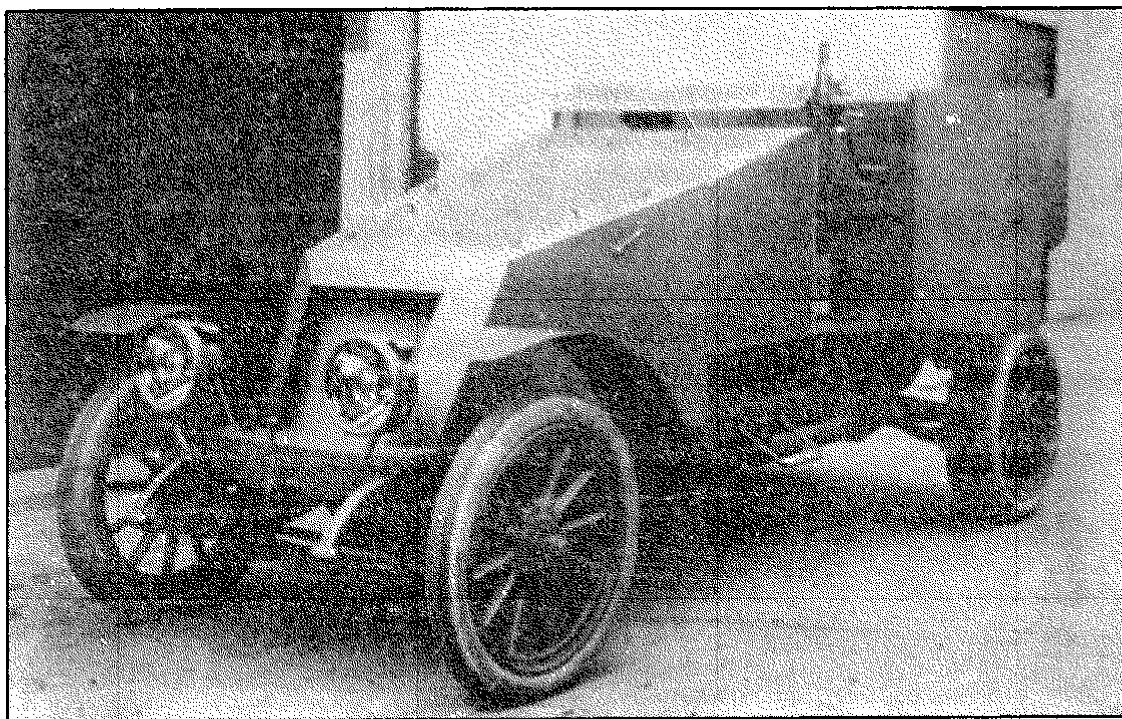
«Рено» — ящики

В отличие от «остинов», ставших основными бронемашинами Русской Армии периода Первой мировой войны, броневики «Рено», закупленные комиссией полковника Секретева во Франции, не сыскали в нашей стране популярности. Дело в том, что по контракту, заключенному с фирмой «Рено» 20 октября 1914 года, она поставляла в Россию 40 броневиков из 100 заказанных для французской армии. Эти машины были изготовлены на легковом шасси и имели двигатель мощностью всего 20 л.с., а толщина брони составляла 4 мм. Броневики не имели крыши и вооружались 8-мм пулеметом Гочкиса (в Россию они приходили без вооружения). И если на хороших французских дорогах эти броневики «Рено» действовали в целом неплохо, то для русских условий они оказались слабоваты.

В отличие от фирмы «Остин», «Рено» отгружала заказанные Россией броневики в разобранном виде — отдельно шасси и отдельно бронекорпус. Причем сначала ушли шасси — 25 в ноябре и 15 в декабре 1915 года, а затем, со значи-



Бронеавтомобиль «Рено» во французской армии.
1914 год (фото из архива Я. Магнуского).



Общий вид броневика «Рено», прозванного в России «ящиком»
(фото из архива Я. Магнуского).

тельной задержкой, корпуса (27 штук 25 марта и 13—24 апреля 1915 года). В результате последние комплектующие прибыли в Петроград только в июле 1915 года, когда стало окончательно ясно, что для применения на русском фронте броневика «Рено», прозванные у нас за характерную форму бронекорпуса «ящиками», совершенно не годятся (под названием ящики «Рено», «Рено» полуброневые или «Рено» легкой бронировки эти машины фигурируют в русских документах того времени). Кстати, как это было и с бронированным «Бенцом» Амурской железной дороги, часть машин затерялась. Например, по состоянию на 20 мая 1916 года до Петрограда дошло только 34 комплекта для ящиков «Рено», а остальные числились в документах как находящиеся «неизвестно где».

Кстати, небезынтересно привести доклад генерал-майора Секретева об этих броневиках, направленный начальнику ГВТУ 27 августа 1915 года:

«Доношу Вашему Превосходительству, что при заказах брони для 40 машин «Рено» комиссия под моим председательством руководствовалась типом, принятым во фран-

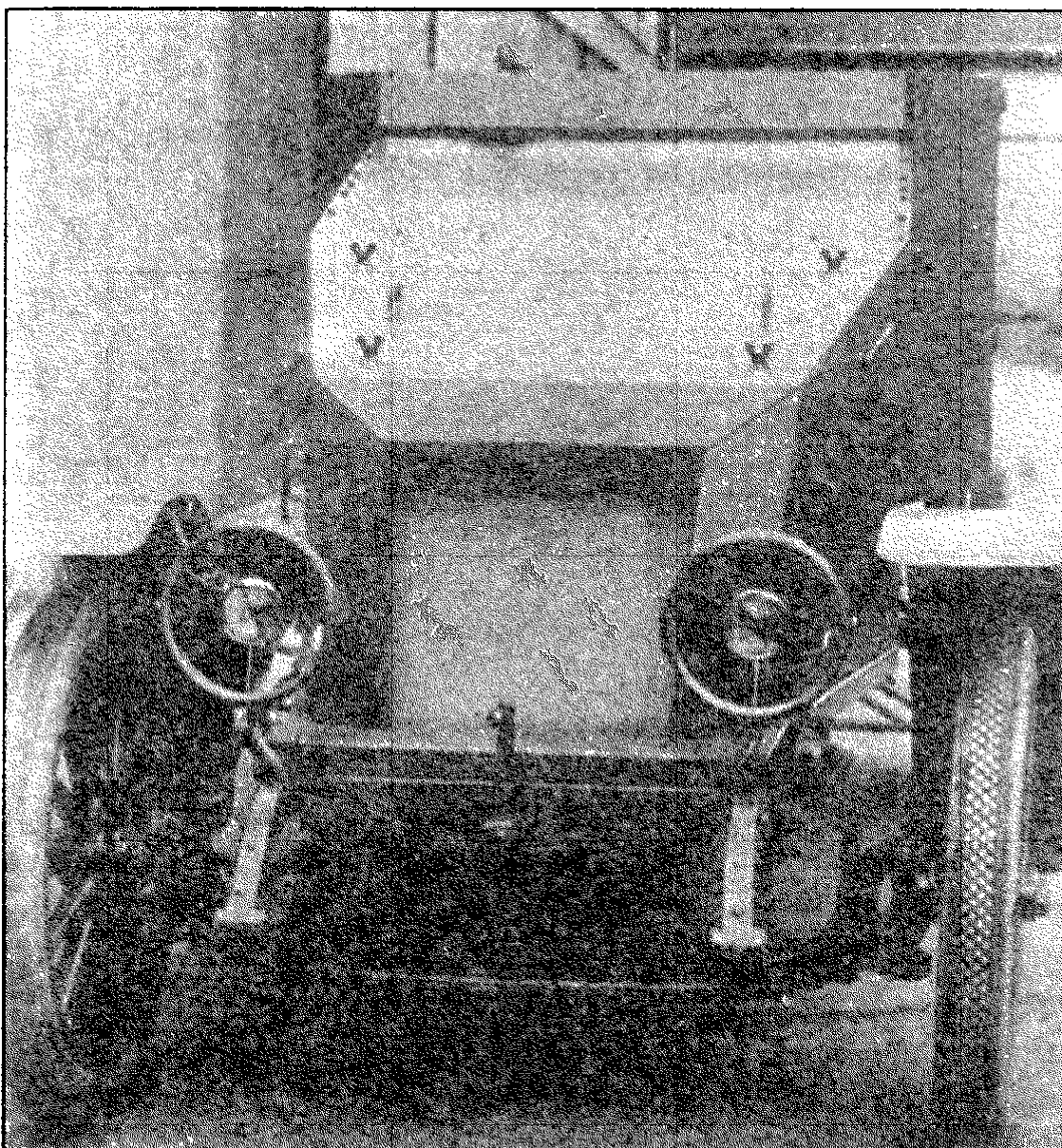


Бронеавтомобиль «Рено» в гараже Михайловского манежа. 1918 год (АСКМ).

цузской армии брони для броневых автомобилей с неполным закрытием стрелка. Эта сталь запоздала с прибытием, пролежав значительное время в портах».

Поэтому было принято решение использовать шасси «Рено» для бронировки по проекту штабс-капитана Мгеброва — для этой цели выделили 11 машин. Остальные, по мере прибытия корпусов и их монтажа на шасси в мастерских Военной автошколы и Запасной броневой роты начали отправлять в автопулеметные отделения, где ящики «Рено» использовались для подвоза боеприпасов на передовую. По состоянию на 21 июля 1916 года на фронте находилось 16 машин этого типа, и еще 7 готовились к отправке.

Автору не удалось найти подробностей о боевой эксплуатации ящиков «Рено». Известно, что в некоторых отделениях, например в 18-м, на эти броневики устанавливали пулеметы за щитом и использовали для поддержки других бронемашин. Некоторые части напротив, практически не эксплуатировали эти машины. Например, в акте об осмотре прибывших в Петроград для ремонта броневых машин, датированном 6 ноября 1916 года, говорилось:



Бронеавтомобиль «Рено», вид спереди (АСКМ).

«...Полуброневой автомобиль 8-го отделения на шасси «Рено». Имеет вертикальную 4-мм броню с ружейными и одной пулеметной закрытыми бойницами. Мотор совершенно новый, даже лакировка свежая. Сорвана нарезка шестерни дифференциала и неисправен, вероятно, мотор...

Назначение этих автомобилей не вполне понятно, надо полагать бы использовать шасси для другой цели».

Некоторое количество этих броневинов участвовало и в Гражданской войне, при этом на некоторые из них устанавливались даже 37-мм пушки Гочкиса на морских тумбовых установках.

Броневики мастерской Братолюбова

В августе 1914 года военный министр А. Сухомлинов, помимо полковника А. Добржанского, поручил гвардии штабс-капитану Некрасову разработку «специального бронеавтомобиля, предназначенного для борьбы с бронемашинами противника». Почему выбор министра остановился на этом человеке, автору неизвестно, так как кроме упоминания о том, что в 1914 году Некрасов работал в ГВТУ и был «артиллерийским офицером с аэроплана «Илья Муромец» № 4», никаких других сведений о нем обнаружить не удалось. По некоторым данным, после разработки проектов бронемашин, осенью 1914 года Некрасов убыл на фронт вместе с эскадрой самолетов «Илья Муромец».

По заданию военного министра Некрасов начал проектирование пушечного броневика на базе легкового автомобиля «Руссо-Балт». А так как установка орудия на легковом шасси оказалась сложной, то Некрасову пришлось обратиться за содействием к известному специалисту по механическим артиллерийским установкам генерал-лейтенанту Дурляхеру. Последний, в свою очередь, привлек для этого известного ему инженера-изобретателя А. Братолюбова*. Все трое занялись конструированием, и в конце сентября 1914 года модель броневика-истребителя, вооруженного пушкой, была представлена Сухомлинову, который распорядился срочно осуществить его постройку.

Основные работы велись в специально оборудованной для этой цели собственной мастерской инженера Братолю-

* *Александр Александрович Братолюбов — изобретатель, занимался постройкой гидросамолетов, предлагал для нужд армии «горючую жидкость», а также ряд других изобретений. Впоследствии, заручившись Высочайшей поддержкой Николая II, пытался получить с военного министерства кредиты (более 100 миллионов рублей) для финансирования изготовления своих изобретений.*

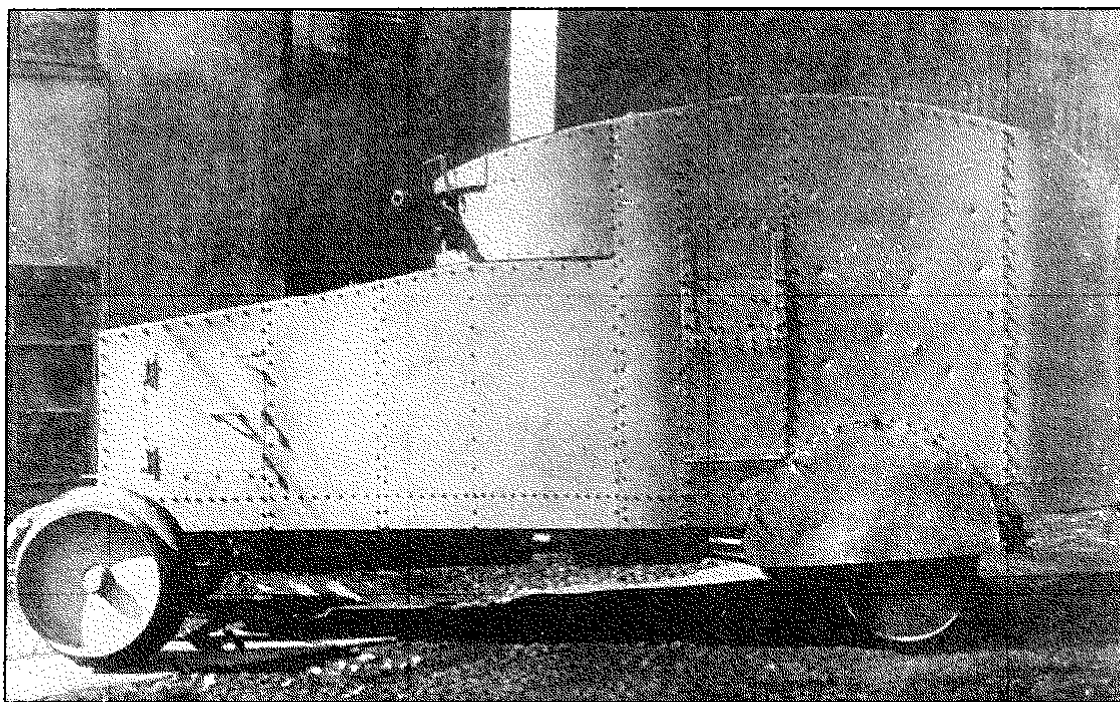


Броневой автомобиль на шасси «Рено» (фото из журнала «Нива» за 1916 год, АСКМ).

бова (помимо бронемашин здесь велось изготовление аэропланов). 9 сентября 1914 года в распоряжение штабс-капитана Некрасова передали 10 легковых автомобилей «Руссо-Балт» — 4 тип С (шасси № 531, 536, 540 и 541) и 6 тип D** (шасси № 432, 433, 435, 436, 437 и 438), а также два 2-тонных грузовика швейцарской формы «Арбенц» (Arbenz), закупленных еще в 1911 году.

Между собой шасси «Руссо-Балт» тип С и тип D отличались колесей (1360 и 1475 мм соответственно), базой (3160 и 3375 мм), размерами шин (880 x 120 и 895 x 135) и допустимой нагрузкой (1120 и 1600 кг). По сути, машины типа D являлись усиленным вариантом типа С, так как двигатели,

*** Русско-Балтийский вагонный завод (РБВЗ) обозначал модели своих автомобилей латинскими буквами — С, К, Е, D, М, Т. Однако в документах военного ведомства того времени машины тип D обозначаются по-русски — Д, хотя это и не совсем верно. Поэтому в приводимых ниже документах «Руссо-Балты» тип D обозначаются, как и в то время, — тип Д, а в тексте — латинской буквой D, как было принято на РБВЗ.*



Бронеавтомобиль на шасси «Руссо-Балт» тип С с 37-мм пушками Гочкиса (АСКМ).

коробки передач и т.п. на них были одинаковыми. Автомобили тип D были изготовлены для Государственного банка, где их предполагалось использовать в качестве инкассаторских, но после начала войны машины передали в ведение Главного артиллерийского управления (предполагалось их использование для установки прожекторов). Броневые листы катались и резались по специальным шаблонам на Обуховском сталелитейном заводе, при этом качество брони проверялось обстрелом из 7,62-мм винтовки образца 1891 года с разных дистанций.

Следует сказать, что помимо броневика-истребителя были спроектированы еще несколько типов бронемашин, которые также получили одобрение Сухомлинова. Согласно докладу от 23 сентября 1914 года, в мастерской Братолюбова велись следующие работы:

«ГВТУ сообщает, что для обеспечения Действующей Армии броневыми автомобилями, в данное время имеется в распоряжении штабс-капитана Некрасова, на которого возложено Военным министром оборудование сих автомобилей:

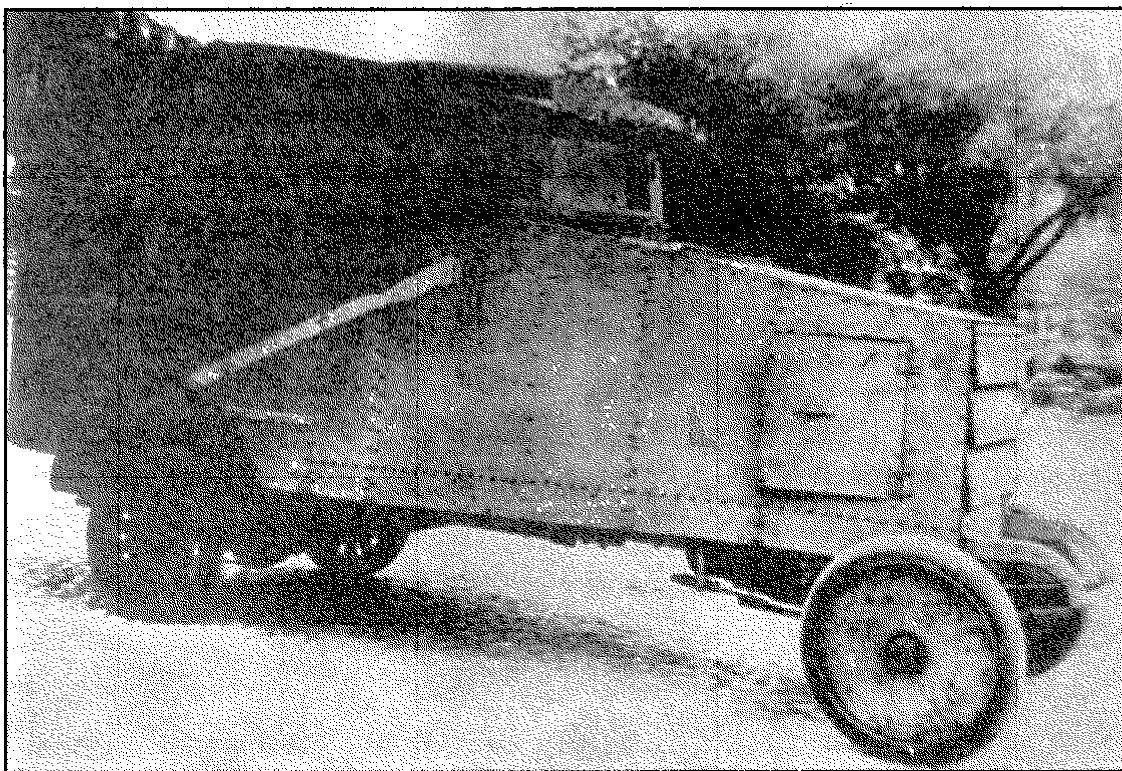
1. Два грузовика для постановки на каждом 47-мм орудия;

2. Шесть полугрузовиков для установки на трех — 37-мм автоматических пушек и на трех — по две 37-мм не-автоматические пушки;

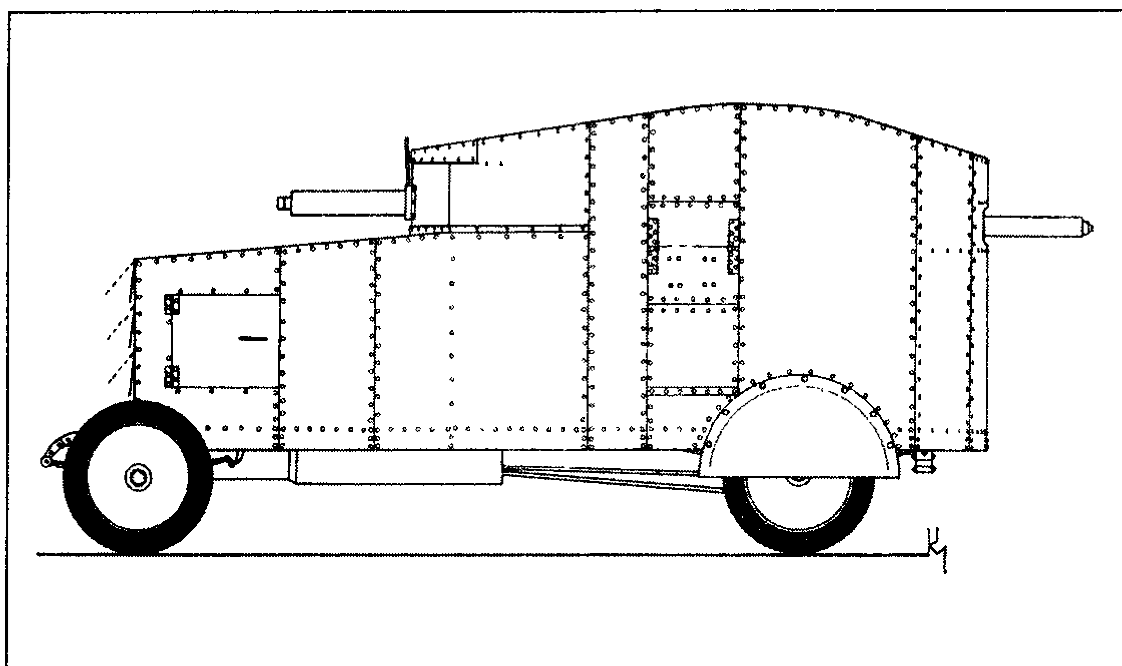
3. Четыре полугрузовика для установки на каждом двух пулеметов Максима».

Несмотря на задержки с поставками брони вследствие значительного процента брака и новизну дела, 23 февраля 1915 года Комиссия, возглавляемая генералом для особых поручений при ГВТУ генерал-лейтенантом Мгебровым, приняла семь готовых бронемашин — 6 на шасси «Руссо-Балт» (3 типа С и 3 типа D) и «Рено» (легковой).

Что касается последнего, то его бронирование началось в октябре 1914 года по просьбе полковника Ельнинского, формировавшего 11-ю автомобильную роту. Этот автомобиль предназначался «не для действий на передовых позициях, а для охраны автомобильных транспортов». Поэтому «Рено» получил 4-мм броню (без крыши) и был вооружен 37-мм пушкой Гочкиса за щитом. После формирования 11-й автороты в ноябре 1914 года полковник



Бронеавтомобиль на шасси «Руссо-Балт» тип D перед гаражом Михайловского манежа. 1918 год. Вооружение с машины снято (АСКМ).



Бронеавтомобиль на шасси «Руссо-Балт» тип D с 37-мм автоматической пушкой Максима-Норденфельда.

Ельнинский вместе с ней убыл на фронт, а автомобиль «Рено» остался в мастерской Братолюбова, так как еще не был закончен.

Автомобили Русско-Балтийского завода (3 типа С и 3 типа D), различавшиеся лишь вооружением, представляли собой полностью бронированные безбашенные боевые машины. Так как в качестве базовых использовались обычные легковые шасси, то они потребовали значительных переделок: изменения рулевого управления, усиления осей, рамы и рессор. Пневматики заменили литыми шинами и уширили бандаж. Корпуса машин собирались из 5-мм броневых листов, соединенных на металлическом каркасе болтами. Для поглощения шума и вибрации, а также предохранения экипажа от осколков при обстреле, автомобили изнутри обшивались слоем войлока и линолеума.

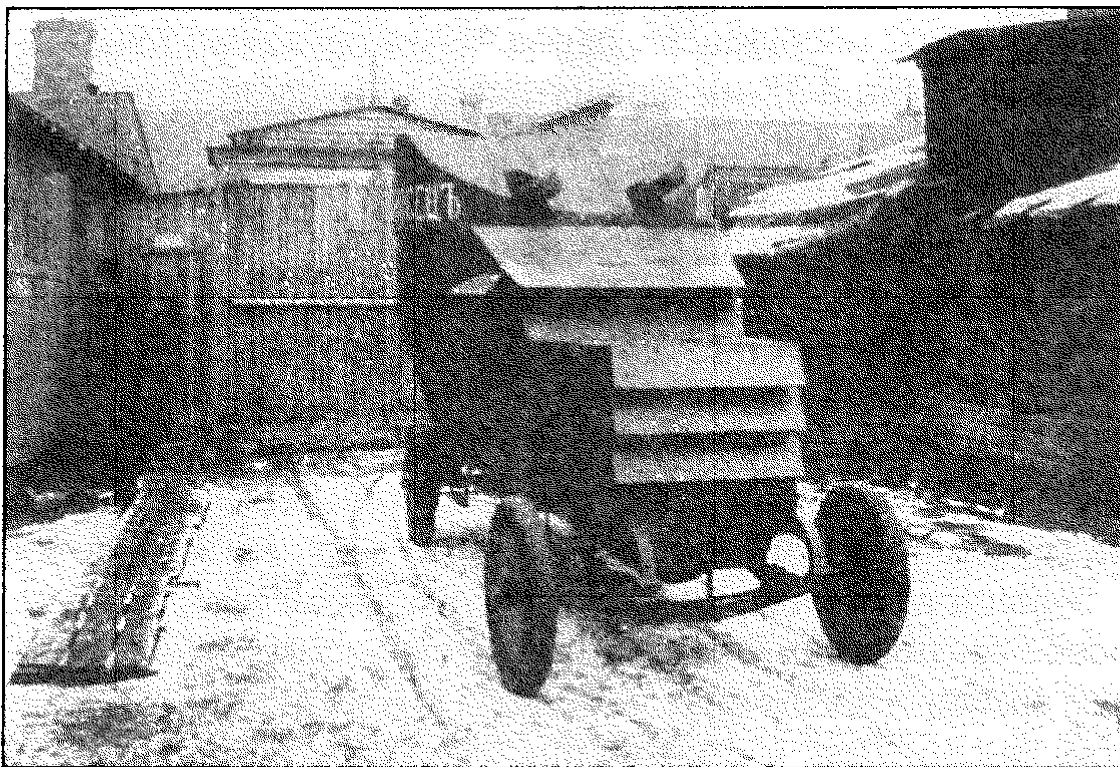
Так как считалось, что для борьбы с бронеавтомобилями конструкция орудийной установки «вовсе не требует большого обстрела, а должна давать возможность скорейшего открытия огня по встреченному или найденному автомобилю противника», пушки, установленные в лобовом листе, имели горизонтальный обстрел 40–60 градусов. Бро-

невики тип С вооружались двумя 37-мм орудиями Гочкиса, а тип D — одной 37-мм автоматической пушкой Максима-Норденфельда. Кроме того, каждый бронеавтомобиль имел три пулемета Максима в бортовых амбразурах. Экипаж каждой машины состоял из 6 человек.

При испытании броневиков тип С комиссией генерала для особых поручений при ГВТУ генерал-лейтенанта Мгеброва выяснилось, что при движении «по гладкому и ровному шоссе машины идут со скоростью 25—30 верст в час и двигаются без особых напряжений, но с переходом на грунтовую дорогу было видно, что машины двигаются с большим напряжением, а в некоторых местах, даже не особо грязных и в уплотненном песке — застревали, причем требовалась помощь людей для вытаскивания». Кроме того, по приезду на стрельбище наблюдалось кипение воды в радиаторах, что являлось следствием перегрузки броневиков.



Бронеавтомобили на шасси «Руссо-Балт» тип D с 37-мм пушками Максима-Норденфельда в гараже Михайловского манежа. 1915 год (РГАКФД СПб).

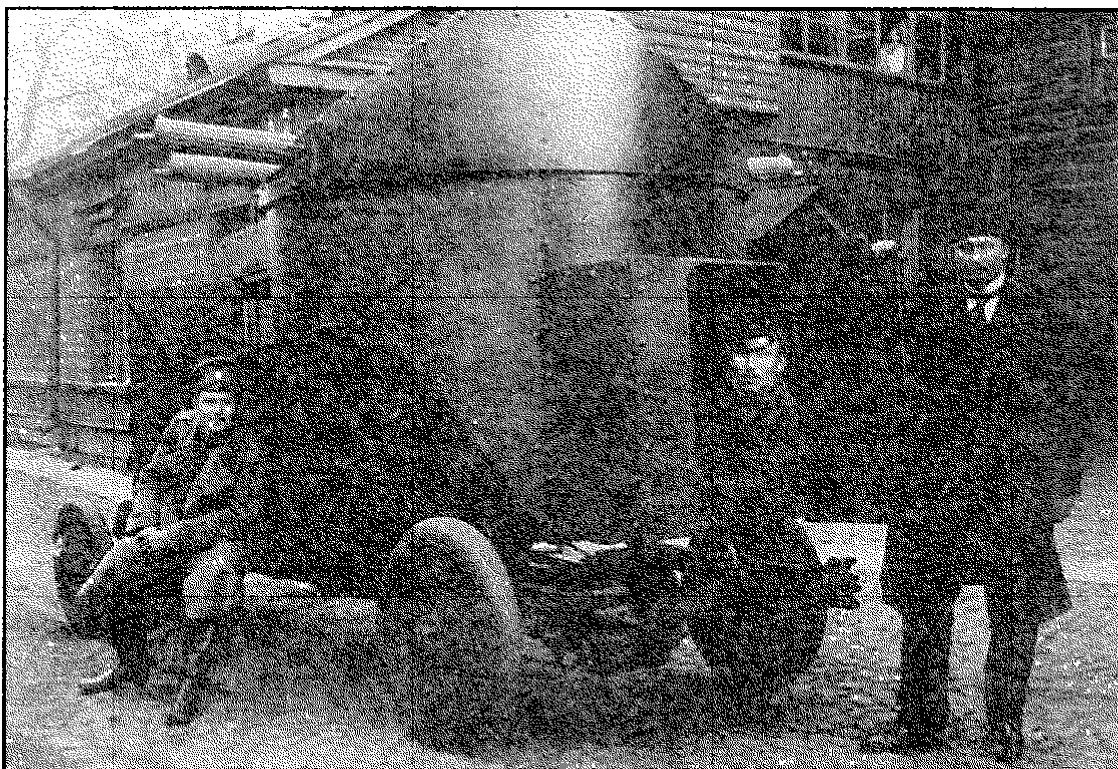


Бронеавтомобиль «Руссо-Балт» тип С «Победоносец» у ворот мастерской Братолюбова. Весна 1915 года (АСКМ).

На полигоне Офицерской стрелковой школы провели испытания вооружения, результаты стрельбы по мишеням из пушки и пулеметов оказались вполне удовлетворительными. Кроме того, здесь же произвели обстрел брони одной машины из пулемета с расстояния от 150 до 50 шагов, причем из выпущенных 13 пуль ни одна не пробила броню (в выводах отмечалось, что «Поставленная броня очень хорошего качества»).

Ознакомившись с результатами проведенных испытаний, Комиссия по броневым автомобилям пришла к выводу, что эти машины «не могут быть использованы для боевой работы на фронте вследствие значительной нагрузки на шасси».

Изготовление остальных бронеавтомобилей в мастерской Братолюбова сильно затянулось — видимо, изобретатель потерял к ним интерес, так как в это время он активно занимался продвижением изготовленной им «горючей жидкости». 12 февраля 1916 года наблюдающий за работами в мастерской Братолюбова генерал-майор Соколов направил в ГВТУ следующий доклад:



Бронеавтомобиль «Руссо-Балт» тип С «Победоносец». Весна 1915 года.
У машины справа стоит А. Братолюбов (АСКМ).

«Состояние работ по бронированию автомобилей в мастерской Братолюбова находится в следующем положении:

1. У четырех автомобилей (шасси «Руссо-Балт», три тип Д и один типа С) осталось усилить пулеметные установки.

2. Поставить на два шасси грузовиков типа «Арбенц» вполне готовые броневые корпуса. Постановка корпусов задерживается тем, что пришлось производить починку двух шасси, из коих одно уже готово, во втором остановка за новыми цилиндрами.

По моему мнению, чиненные шасси грузовиков типа «Арбенц» мало пригодны для боевых машин, и их следовало бы заменить двумя новыми шасси 2-тонных грузовиков типа «Паккард».

По получении новых шасси работы можно закончить в течение двух недель».

28 февраля 1916 года члены Комиссии по броневым автомобилям штабс-капитан Бажанов и прапорщик Карпов осмотрели четыре вновь построенных в мастерской Брато-



Броневик «Победоносец» во время постройки.
Хорошо видно внутреннее устройство машины (АСКМ).

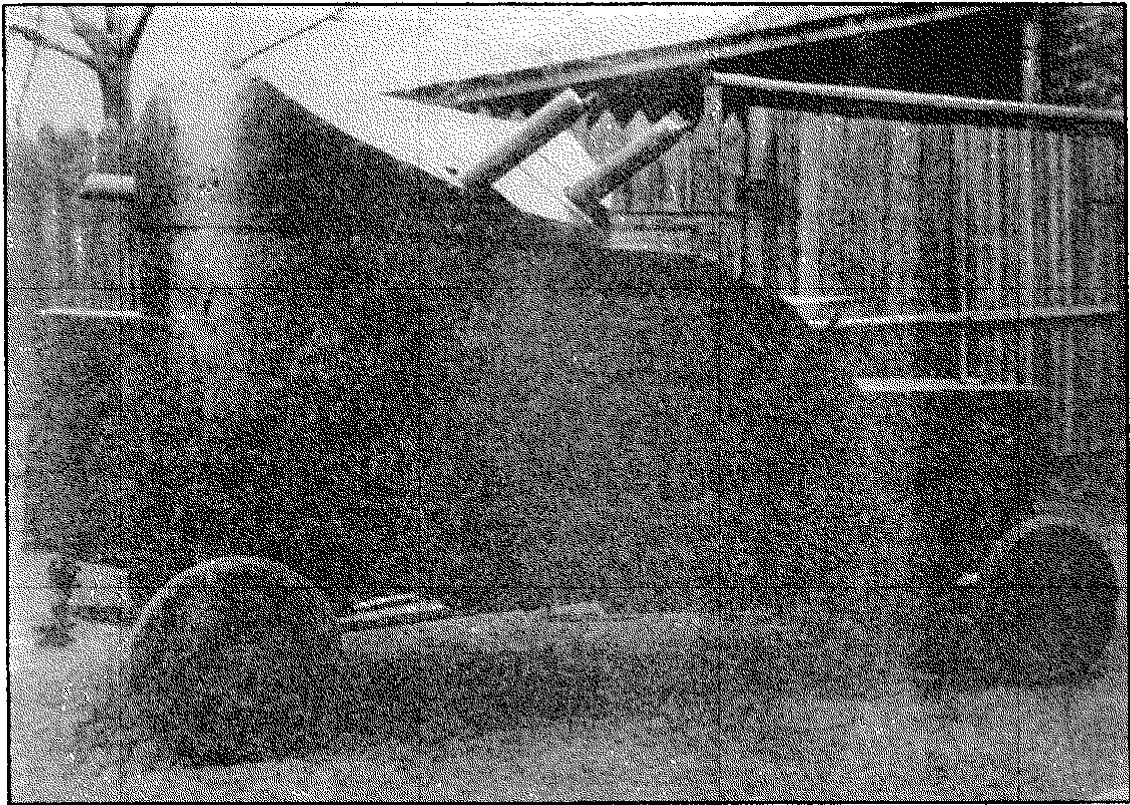
любова броневика (три на шасси «Руссо-Балт» тип D и один тип C), названные «Олег», «Ярослав», «Святослав» и «Победоносец».

Конструктивно они были одинаковы, имели броневую башню довольно больших размеров с установленными в ней тремя пулеметами Максима. Она вращалась на роликах при помощи закрепленной на полу машины колонки с двумя упорами, приклепанными к броне башни. Для посадки экипажа из пяти человек в корпусе имелось три двери — по одной в бортах и корме.

После осмотра Бажанов и Карпов 11 марта 1916 года провели испытания одного из броневиков (на шасси тип C, «Победоносец»). В акте об этом говорилось:

«Система бронирования всех четырех автомобилей однотипна и аналогична «Ланчестеру», только размеры побольше. Вооружение — два пулемета (третий запасной). Броня толщиной 5 мм (вертикальная) и 3 и 4 мм наклонные и горизонтальные поверхности.

Автомобили имеют следующие недостатки:



Броневой автомобиль «Победоносец», вид справа. Весна 1915 года (АСКМ).

перегрузка шасси невозможность продолжать движение из-за кипения воды в радиаторе; малая скорость движения (23—28 верст в час передним ходом и 12 верст задним);

малая толщина брони, в особенности перед шофером (3 мм);

взаимозависимость направлений обстрела обоих пулеметов;

малое расстояние низшей точки автомобиля от земли (11 см);

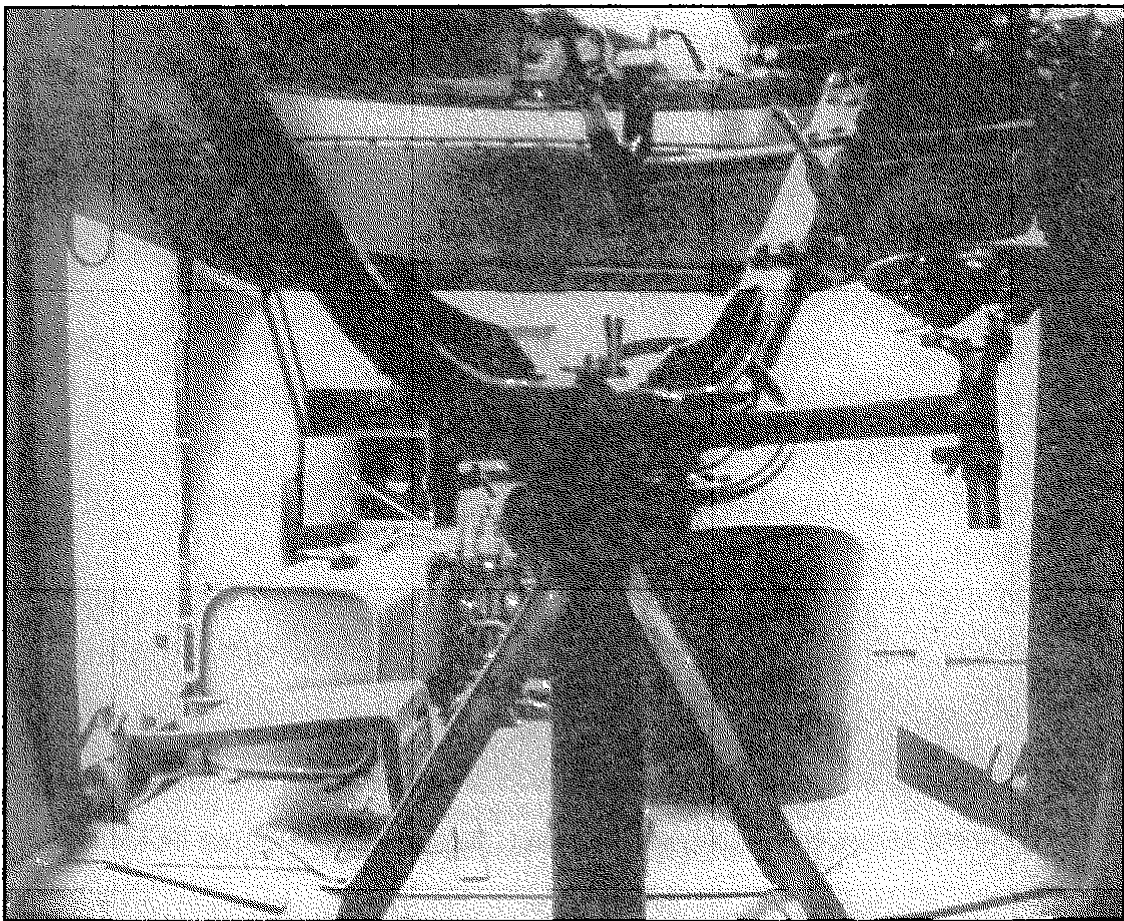
отсутствие стартера;

низкое положение наблюдательной прорези у шофера и необходимость открывать для управления всю переднюю дверцу, вследствие чего внутренность автомобиля лишается броневой защиты;

уменьшение диаметра колес сравнительно с нормальными колесами для данного шасси, сплошные шины и неудовлетворительное их скрепление с ободом колеса;

слабость рессор;

затруднительная поворотливость машины;



Внутренний вид башенной установки бронемашины «Победоносец».
Весна 1915 года (АСКМ).

отсутствие закрытия нижней части амбразур;
отсутствие управления задним ходом».

Кроме того, замечалось значительное раскачивание корпуса при движении, а также отмечалась сложность доступа к двигателю, невозможность его демонтажа без полного снятия бронирования и трудность запуска заводной рукояткой.

В дополнение ко всему вышесказанному оказалось, что броня машин плохого качества — проведенные 17–24 марта 1916 года испытания броневедомоци «Победоносец» обстрелом из 7,62-мм винтовки образца 1891 года показали, что некоторые бронелисты пробиваются на дистанции 200–400 шагов (140–280 м).

Ознакомившись с результатами проведенных испытаний, Комиссия по броневым автомобилям пришла к выводу, что «в настоящем своем виде броневедомоци Братолубова совершенно непригодны для ответственной работы на фронте».

Таким образом, почти за полтора года мастерская Братолюбова изготовила 11 броневых автомобилей, которые оказались совершенно непригодными для использования на фронте. 30 мая 1916 года Комиссия по бронеавтомобилям провела заседание, посвященное судьбе этих машин:

«Из 12 автомобильных шасси, сданных г-ну Братолюбову для бронирования, до настоящего времени им изготовлено только 10 штук. Из них 4 возвращены ему для исправлений, так как броня их пробивалась в некоторых местах с 200 шагов и, кроме того, обнаружен в конструкции ряд дефектов, требовавших исправления.

Из остальных шести — 3 штуки приспособлены для движения по ширококолейной железной дороге, и включены в состав броневого автомобильного железнодорожного взвода, штат которого утвержден 28 января 1916 года. В первых числах июня будет приступлено к испытанию этих бронемашин.

Следующие три оставлены в запасе, с тем, чтобы вопрос о приспособлении их на железнодорожный ход решился после испытания первых трех.



Бронемашина «Святослав» на шасси «Руссо-Балт» тип D с отрядом Красной Гвардии. Петроград, 1917 год (фото из архива Я. Магнуского).



Отряд моряков охраны школы высшего пилотажа у броневика «Рюрик».
Июль 1919 года (ЦВММ).

Что касается двух последних (речь идет о грузовиках на шасси «Арбенц». — *Прим. автора*), то к бронировке их Братолюбов вследствие полной ликвидации своей мастерской, не приступал».

О машинах, переставленных на железнодорожный ход, будет рассказано ниже. Что же касается судьбы остальных броневиков, изготовленных Братолюбовым, то известно, что четыре из них — «Олег», «Ярослав», «Святослав» и «Победоносец» — в конце 1916 года поступили для ремонта и замены бракованных листов брони в Усиленную тыловую автомобильную мастерскую в Петрограде. В составе этой части они участвовали в Февральской революции 1917 года, затем поступили в распоряжение районного Совета рабочих и солдатских депутатов Петроградской стороны, а в октябре 1917 года — в отряд бронемашин по охране Смольного. Броневик «Победоносец», переименованный в «Рюрик», находился в составе отряда моряков охраны летной школы высшего пилотажа в 1919 году.

Сведениями о пушечных броневиках на шасси «Руссо-Балт» тип D автор не располагает.

Броневики штабс-капитана Былинского

Весной 1915 года в штаб 10-й армии обратился штабс-капитан Былинский с рапортом, в котором он писал:

«Вступая в бой с противником, отлично вооруженным бронированными пушечными и пулеметными батареями на автомобилях, и не имея в своей армии аналогичных средств вооружения, сразу несли от их губительных действий большие потери, в моральном же отношении потери от падения духа в войсках, сознающих свою абсолютную беспомощность, были неисчислимы...

Совершенное отсутствие в районе 1 и 10-й армий, где я с начала кампании пробыл в строю, каких бы то ни было броневых автомобилей, побудили меня сформировать своей конструкции и на свой счет отдельный авто-пушечно-пулеметный взвод, вооружить каждую машину полуавтоматической пушкой и 7 пулеметами, обучить офицеров и нижних чинов».

Идея нашла поддержку — Былинскому выделили две трофейные легковые 45-сильные машины «Мерседес» с цепной передачей и сдвоенными задними колесами, и откомандировали его на Обуховский сталелитейный завод.

Броневики изготовили к началу июня 1915 года. Они были полностью защищены листами специальной хромо-никелево-ванадиевой стали толщиной 5—6 мм. Сиденья шофера и командира отделялись от боевого отделения броневой перегородкой. Для движения задним ходом имелись специальные лючки, а для наблюдения за полем боя — перископы. Автомобили оснащались дополнительными бензобаками и двумя стартерами — обычным электрическим и специально сконструированным механическим. Рама и подвеска подверглись дополнительному усилению.

Весьма оригинально располагалось вооружение: в центре боевого отделения на тумбе устанавливалась 37-мм пушка Гочкиса. Она могла вести огонь назад и в стороны через верхние откидные листы брони. В башне монтировался пулемет Максима с баком для воды, причем пулеметная установка крепилась к тумбе орудия, чем достигалось



Стрельбы из бронемашины «Мерседес». Офицерская стрелковая школа, июнь 1915 года (АСКМ).

облегчение поворота башни. Кроме того, на каждой машине имелось по два ручных пулемета «Мадсен» (по документам того времени ружья-пулеметы образца 1902 года). Таким образом, экипаж броневика, состоявший из шести человек, при необходимости мог вести круговой обстрел.

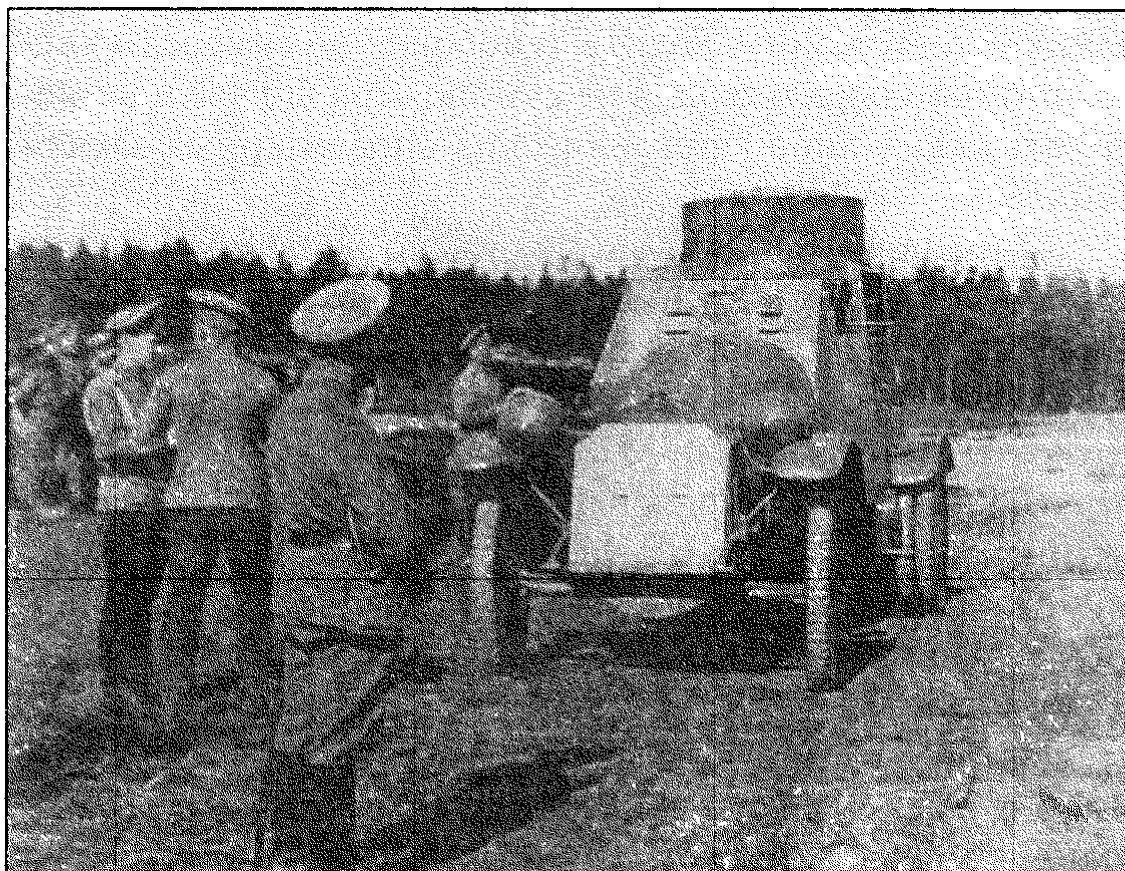
15 июня 1915 года бронеавтомобили прибыли на полигон Офицерской стрелковой школы для проведения испытаний вооружения и отстрела брони. После проведения испытаний председатель комиссии генерал-майор Филатов в своих выводах отмечал следующее:

«Все результаты испытаний стрельбы, а также подробности исследования удобства стрельбы убедили меня и всех членов комиссии, что броня Обуховского сталелитейного завода безусловно непробиваема с расстояния свыше 200 шагов, а броня, защищающая особо жизненные части, — и с расстояния до 100 шагов, а сами автомобили дают возможность вести живой интенсивный огонь как из пушки, так и из пулемета и ружей-пулеметов, причем при совместном огне из пулемета и ружей-пулеметов получается круговой обстрел автомобиля.

На основании вышеизложенного вся комиссия, состоящая преимущественно из боевых офицеров, единогласно признала, что броня автомобилей удовлетворяет всем предъявляемым требованиям, а сами автомобили, вооруженные пушкой, 3-линейным пулеметом и ружьями-пулеметами, в огневом отношении представляют весьма желательную боевую единицу, которая может оказать весьма желательную услугу нашей армии (все вооружение поставлено личным попечением штабс-капитана Былинского).

Что же касается вопроса о подвижности автомобилей, то могу лишь сказать, что они самостоятельно пришли из Петрограда в Ораниенбаум, шли на стрельбище так же самостоятельно, причем ход был, во всяком случае, более 30 верст в час, ход высокий, движение плавное и никаких задержек в пути обнаружено не было.

Но тем не менее по вопросу о том, перегружены ли автомобили или нет, правильно ли расположен центр тя-



Броневик «Мерседес» на стрельбище. Офицерская стрелковая школа, июнь 1915 года.
Из амбразуры правого борта торчит ручной пулемет «Мадсен» (АСКМ).



Офицеры у броневедомобиля «Мерседес». Офицерская стрелковая школа, июнь 1915 года. В центре (с бородой) – генерал-майор Филатов (АСКМ).

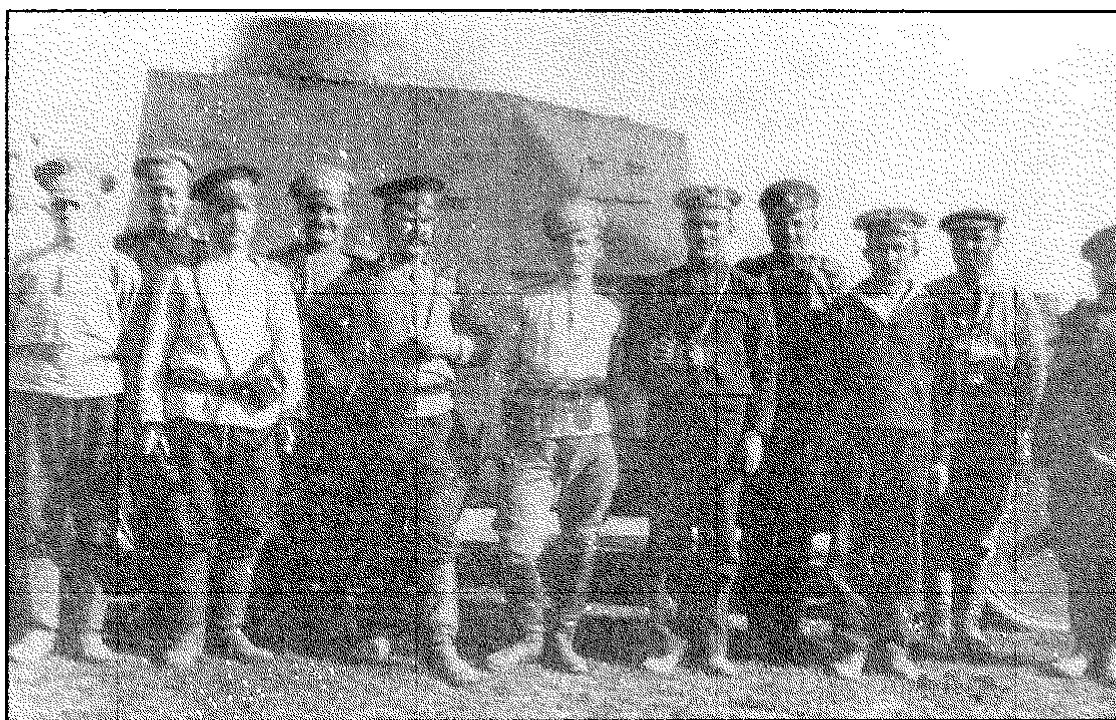
жести, насколько они прочны, по каким дорогам и при каких условиях могут ходить, и вообще, по вопросам чисто автомобильного дела, я не считаю себя вправе и не могу дать каких-либо категорических определенных заключений».

22 июня 1915 года было проведено испытание машин 25-го автопулеметного взвода, которое велось в «области военно-автомобильной техники». В своих выводах члены комиссии, среди которых был и представитель Военной автошколы штабс-капитан М. Мгебров, отмечала:

«Устойчивость машин «вполне обеспечена, конструктивных ошибок нет, и все части несут только свою собственную нагрузку. Моторы и все части машин в полном порядке, машины легки на ходу, могут дать более 60 верст в час, хотя предложено ходить не более 40 верст.

Автомобили будут снабжены панорамными перископами, а отверстия в крыше башни дают возможность путем окопного перископа вести круговое наблюдение.

Постановлено: признать машины вполне пригодными для боевой службы, но снабдить таковые запасными частями



Солдаты и матросы, принимавшие участие в испытаниях «Мерседеса», у броневика.
Офицерская стрелковая школа, июнь 1915 года (АСКМ).

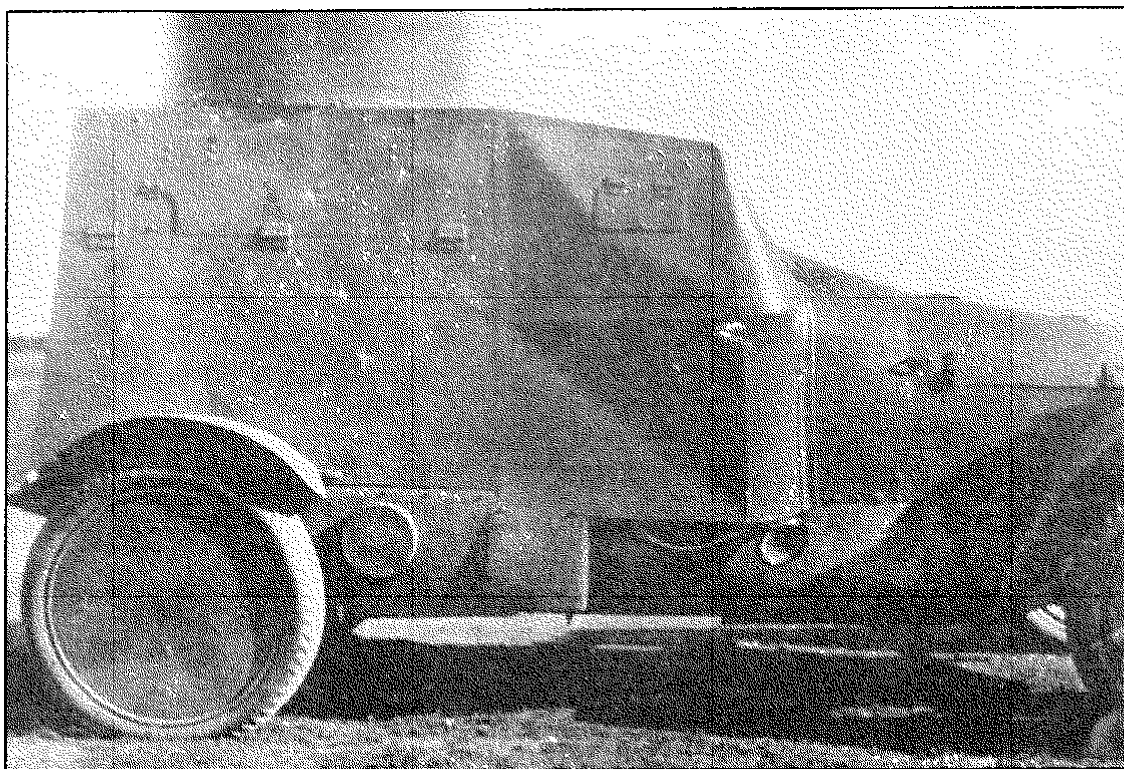
ми, цепями и колесами, а также заменить одинарные под-
шипники шведскими двойными».

2 июля 1915 года Былинский направил на имя генерал-
майора свиты Его Императорского Высочества князя
В. Орлова письмо следующего содержания:

«Мой взвод, состоящий из двух броневиков, нуждается
в третьей боевой единице для более спокойной и плодотворной боевой работы. Вооружение для третьей боевой машины, состоящее из 6 пулеметов и автоматической пушки Максима-Норденфельда, мною уже заготовлено...

Для создания третьей броневой машины у меня средств нет, а требуется для этой цели 1,5-тонный грузовик или 40-сильный легковой автомобиль, и для полубортовой бронировки около 4000 рублей.

Поэтому, обращаясь к Вашему Сиятельству с всепокорнейшей просьбой принять видное и непосредственное участие в боевой защите нашей Родины, и прилагая при сем копии официальных документов испытания моих машин частного и совершенно русского производства — ходатайствую пожертвовать нужные суммы и хотя бы заимообразно, на вре-

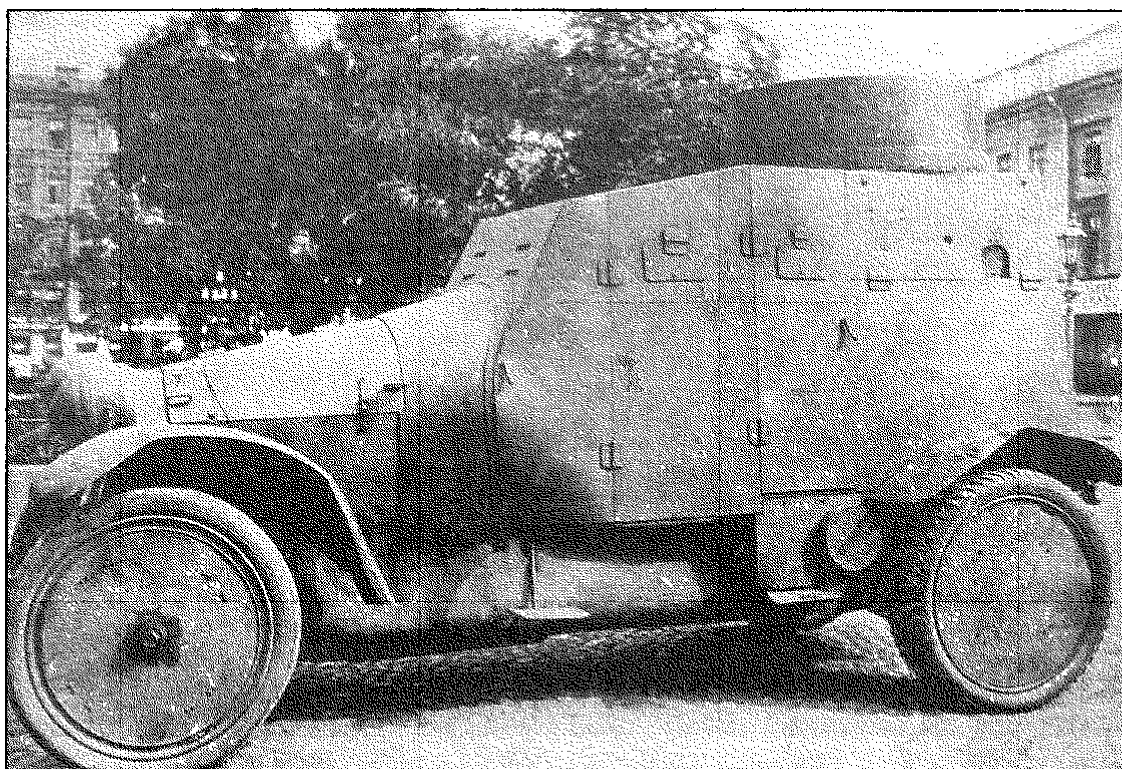


Броневик «Мерседес» после испытания обстрелом. Офицерская стрелковая школа, июнь 1915 года. На борту хорошо видны следы пуль (АСКМ).

мя войны, автомобиль или 1,5-тонный грузовик. При желании впоследствии деньги могут быть казной возвращены...

С начала своего начинания по созданию броневого взвода я имел в виду обратиться к Вашему Сиятельству с настоящей просьбой, почему названия своим боевым машинам дал на букву «О» («Обуховец», «Опальный»), чтобы иметь возможность, если со стороны Вашего Сиятельства последует согласие, машине имени Вашего Сиятельства дать название «Орлец».

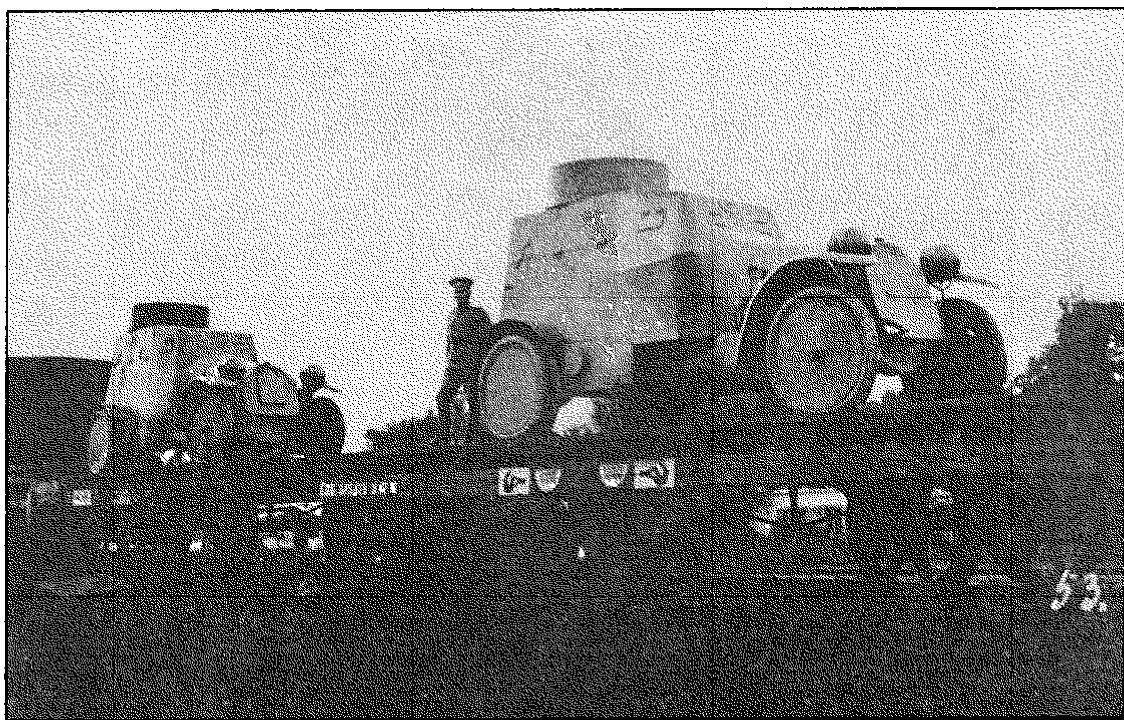
Видимо, лезть удалась, так как уже в июле 1915 года Былинский получил в свое распоряжение 1,5-тонный грузовик немецкой фирмы «Ллойд» с двигателем мощностью 24 л.с. и необходимые для ее бронирования средства. Правда, этот автомобиль был закуплен еще до войны и в 1912 году участвовал в пробеге Петербург — Москва, так что к лету 1915 года он сильно износился. Поэтому при бронировке автомобиля на Обуховском заводе пришлось провести капитальный ремонт двигателя и шасси. Для ускорения готовности броневого взвода Былинского «Ллойд» не стали вооружать пушкой — он



Бронеавтомобиль «Мерседес» на площади перед Михайловским манежем.
1918 год (АСКМ).

получил два 7,62-мм пулемета Максима в башнях, расположенных уступом одна за другой. Как и «мерседесы», эта машина защищалась 5–6 мм броней. Работы по бронировке «Ллойда» закончили довольно быстро — к середине августа 1915 года машина была готова. Правда, не удалось точно установить, получил ли броневик название «Орлец» или нет.

Все три бронеавтомобиля, изготовленных по проекту штабс-капитана Былинского, вошли в состав 25-го автопулеметного взвода, убывшего в 5-ю армию Северного фронта 23 августа 1915 года. Командиром этой части стал разработчик бронемашин Былинский, правда командовать ему пришлось всего три месяца. Уже 28 ноября 1915 года генерал-квартирмейстер штаба 5-й армии получил приказание начальника штаба армии «провести срочное расследование действий командира 25-го автопулеметного взвода штабс-капитана Былинского, позволившего себе ряд незаконных действий с превышением власти и, кроме того, осмотреть указанный взвод во всех отношениях». Автору не удалось установить, в чем же он провинился, но уже 4 декабря

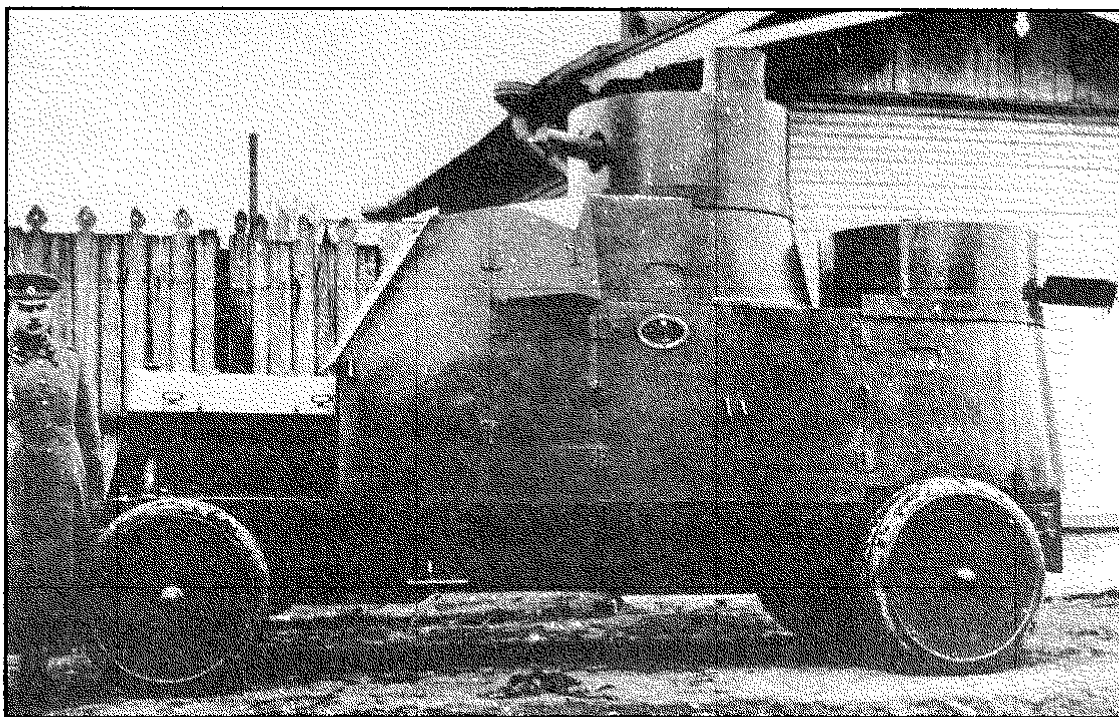


Броневики 25-го автопулеметного взвода «Обуховец» и «Опальный» по пути на фронт. 1915 год (РГАКФД СПб).

штабс-капитан Былинский был отстранен от командования взводом.

Вместе с тем небезынтересно привести акт осмотра машин 25-го автопулеметного взвода, проведенном 30 ноября 1915 года представителями штаба 5-й армии и 28-го армейского корпуса (броневики входили в состав последнего):

«Автомобиль фирмы «Ллойд», мотор № 262, 24 л.с. Был в бою 27 октября 1915 года, подбит снарядом, от чего правое заднее колесо было разбито. В настоящее время было почищено собственными средствами взвода: сделано кольцо, стягивающее лопнувшую втулку и сцепление со всеми спицами, сделана одна новая спица. Тормозной барабан, также разбитый, обтянут котельным железом, но автогенной сваркой еще не заварен. Командиром взвода заказано два колеса на Балтийском судостроительном заводе, ибо подходящих колес на фронте не оказалось. Мотор исправен, самопуска нет, благодаря большой тяжести машины замечен легкий прогиб шасси, по той же причине часто горит кожаный конус, что влечет за собой частый ремонт последнего. Охлаждение мотора недостаточное, каркас брони расшатан.



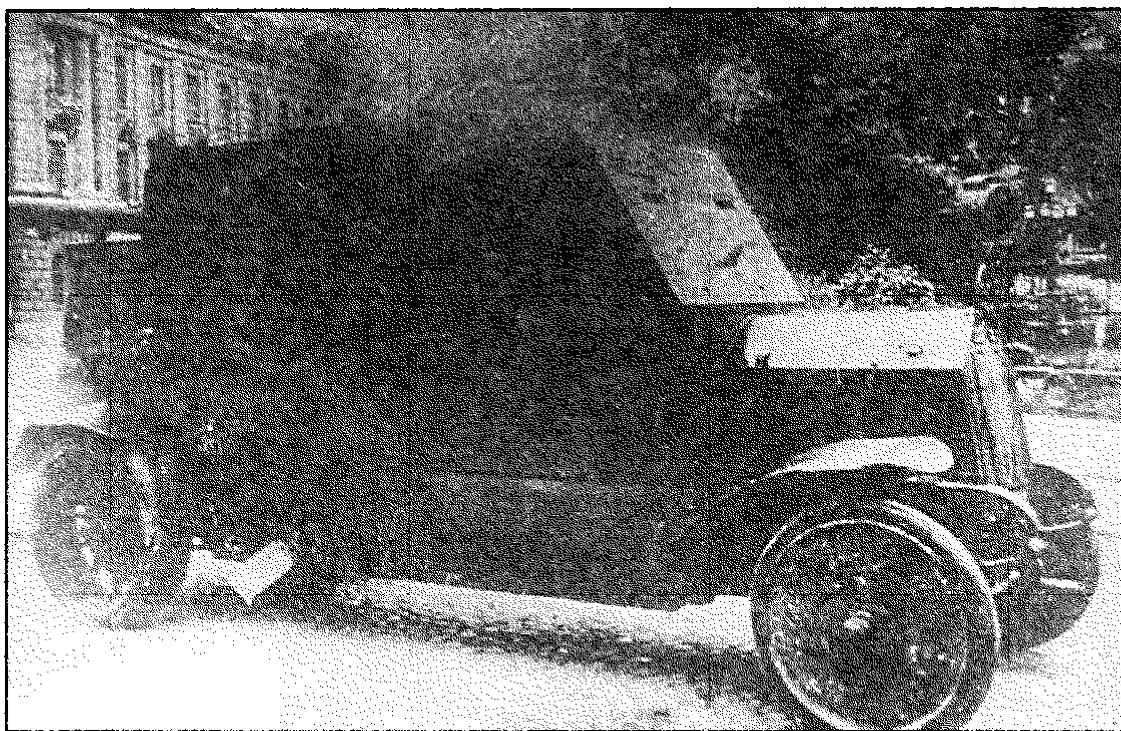
Бронеавтомобиль «Ллойд» 25-го автопулеметного взвода.
1916 год (фото из коллекции С. Залого).

Автомобиль «Мерседес» за № 25070, 40 л.с. «Обуховец», при осмотре оказалось: мотор требует пересмотра, самопуск машины при испытании испортился (лопнула приводная цепь), задние рессоры, хотя и усиленные до 14 листов, не могут долго служить при подобной большой нагрузке. Замечен люфт передних колес, задние колеса имеют недостаточно широкое расстояние между ободом колеса и бронью, что влечет за собой невозможность одевать цепи зимой и частую порчу покрышек...

Автомобиль «Мерседес» № 26079, 40 л.с. «Опальный», мотор исправен, самопуск при испытании отказал в действии.

Охлаждение на обеих машинах «Мерседес» недостаточное во время боя, принятые ныне самопуски не вполне удовлетворяют своему назначению, вследствие чего требуется заменить их на один из общепринятых электрических или пневматических стартеров. Конуса, хотя и двойные, благодаря малым своим радиусам не соответствуют тяжести машины и работе двигателя, почему быстро перегорают..

Помимо броневых, 25-й автопулеметный взвод имеет следующие транспортные машины.



Броневик «Ллойд» у Михайловского манежа. 1918 год. Верхняя башня снята, хорошо видно отремонтированное заднее колесо, разбитое в бою 27 октября 1915 года (фото из коллекции С. Ромадина).

Грузовые автомобили:

«Джеффри» 2-тонный — 1 шт.;

«Рено» 1,5-тонный — 1 шт.;

«Паккард» 3-тонный — 2 шт.;

Легковые автомобили:

«Локомобиль» — 3 шт.;

«Паккард» — 1 шт.;

«Бенц» — 1 шт...

При формировании взвода командир последнего ходатайствовал о снабжении его запасными частями или об отпуске 1500 рублей на автомобиль. Командир взвода запасными частями удовлетворен не был, ибо во фронте таковых не оказалось ввиду того, что машины этого взвода по типу марок не одинаковы с остальными взводами и, как единственные в Русской Армии не имели запасных частей...

Машины, броневые и легковые, означенного взвода помещены в теплом гараже, приспособленном из избы. Выезд по тревоге на шоссе может быть произведен в 10–15 минут».

Из документа хорошо видно, что изношенные автомобили, которые использовались в качестве базовых при бронировке, оказались перегруженными и непригодными для боевых операций. Ситуация усугублялась и отсутствием запасных частей для этих машин — в России оказалось найти их проблематично, приходилось заказывать на заводах. В результате этого к началу 1916 года броневики 25-го автопулеметного взвода требовали капитального ремонта, который не в состоянии были провести армейские и фронтовые мастерские. Поэтому весной 1916 года «мерседесы» и «Ллойд» прибыли в Петроград, в мастерские Запасной броневой роты. Комиссия по броневым автомобилям при ГВТУ, осмотрев эти броневики 25 мая 1916 года, пришла к следующему выводу:

«Автомобили 25-го взвода как бронированные совершенно непригодны. С двух автомобилей «Мерседес» следует снять броню и поставить легкие бронекорпуса в виде «ящичков «Рено», и после капитального ремонта послать на фронт. Автомобиль «Ллойд» совершенно непригоден». Правда, чуть позже отказались и от переделок и решили переставить их на железнодорожный ход в качестве бронедрезин, так как эти броневики «по типу марок не одинаковы с остальными взводами, как единственные в Русской армии, не имеют достаточного количества запасных частей, а также вследствие сильного износа их при работе на фронте».

В начале 1917 года два «мерседеса» отправили в мастерские 2-го коренного парка полевых железных дорог в Савелове, где предполагалось переставить их на железнодорожный ход. Правда, вскоре выяснилось, что выполнить эту работу довольно сложно из-за большой колеи автомобилей. В результате, к лету 1917 года «мерседесы» вернули в Петроград, в гараж Михайловского манежа. Здесь же находился и «Ллойд», при этом с него демонтировали одну пулеметную башню. Сведениями о дальнейшей судьбе бронемашин конструкции штабс-капитана Былинского автор не располагает.

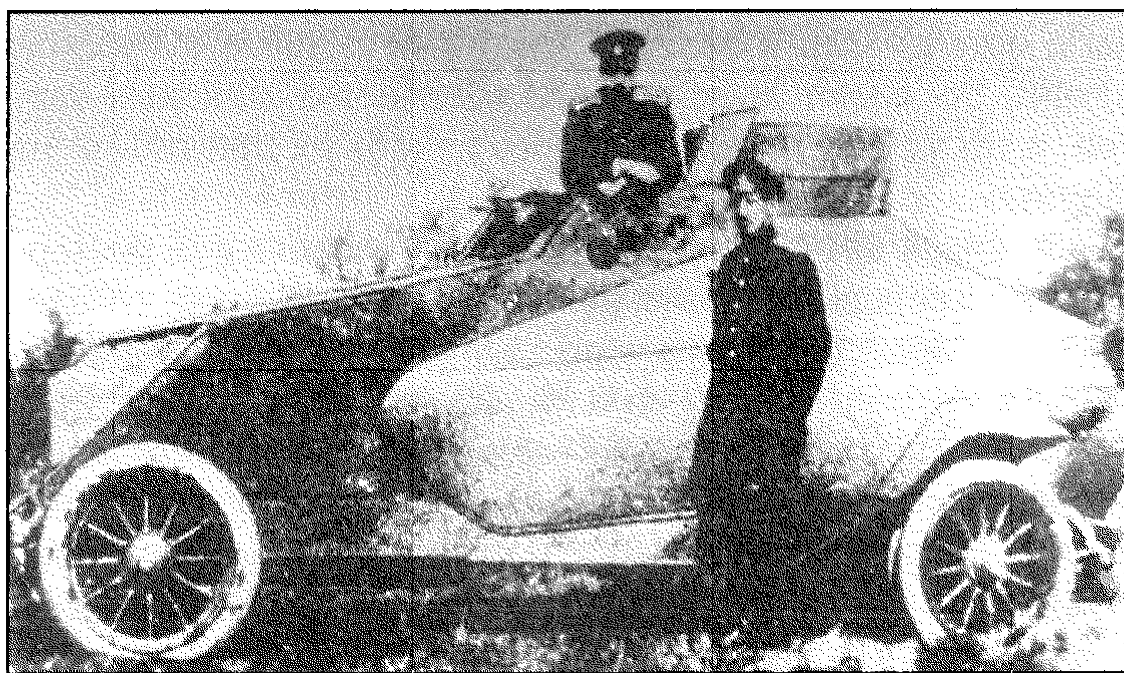
Броневик прапорщика Вонлярлярского

Практически неизвестным в нашей стране был броне-автомобиль, построенный по проекту заведующего броневыми автомобилями броневого отдела Военной автошколы прапорщика Вонлярлярского. К сожалению, о нем известно довольно мало.

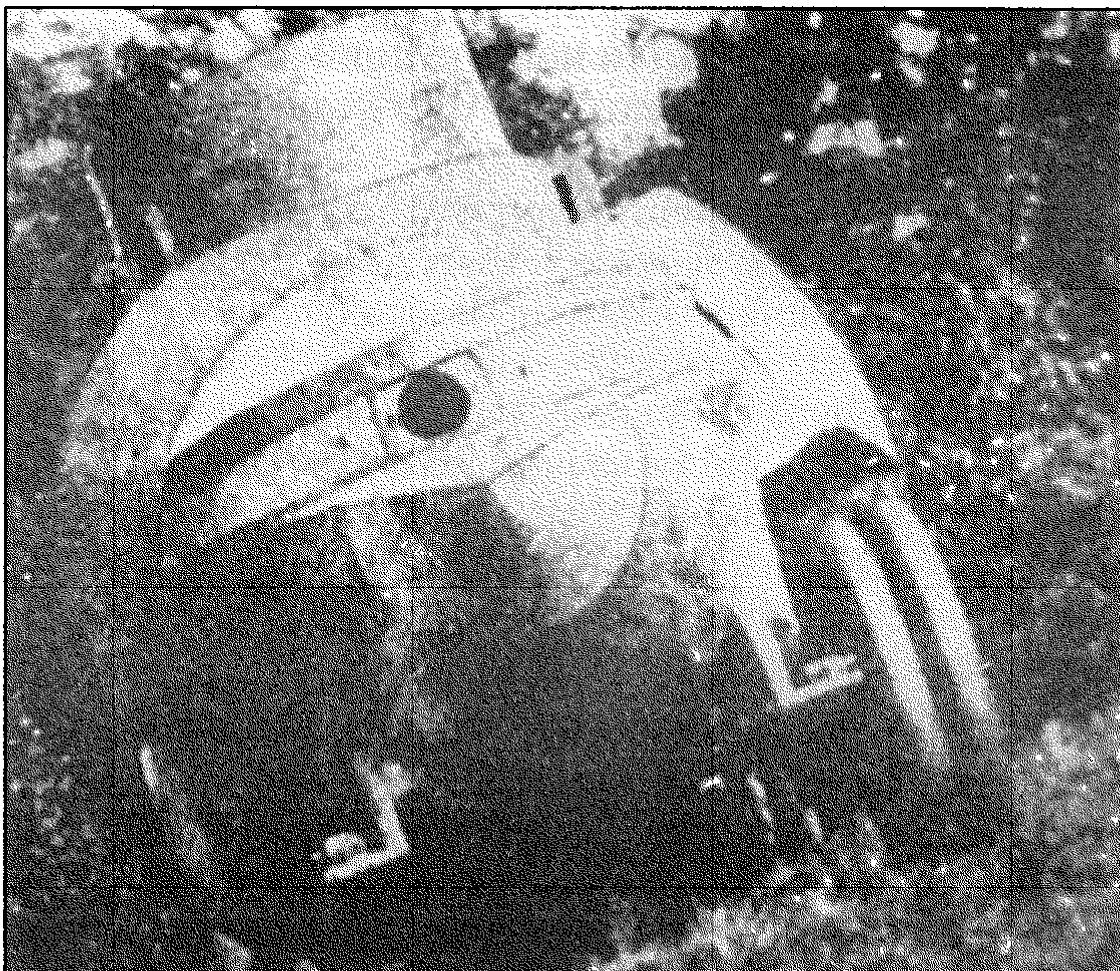
Вероятно, проектирование этой машины Вонлярлярский начал в конце 1914 года, после доставки в Петроград первых шасси бронеавтомобилей «Рено» — последнее использовалось в качестве базы для бронирования.

24 марта 1915 года Вонлярлярский направил письмо начальнику Офицерской стрелковой школы генерал-майору Филатову, в котором сообщал:

«По распоряжению начальника Военной автошколы генерал-майора Секретева один военный автомобиль бронируется по моим чертежам и на днях будет закончен. Ввиду того, что этот автомобиль будет отправлен возможно скорее в Действующую Армию под моею командою, имею честь покорнейше просить Ваше Превосходительство разрешить выдать мне два пулемета».



Броневик «Рено» прапорщика Вонлярлярского, вид слева
(фото из архива Я. Магнуского).



Броневи́к «Рено» прапорщика Вонляря́рского, вид сзади
(фото из архива Я. Магнуского).

Судя по имеющимся фото броневи́ка, один пулемет находился в башне, а второй — в корме корпуса, при этом последний отличался «обилием гнутых и цилиндрических поверхностей брони». Особенно обтекаемую пулестойкую форму имела кормовая часть — предполагалось, что броневи́к будет идти в бой задним ходом, чтобы не разворачиваясь быстро выйти из-под огня противника.

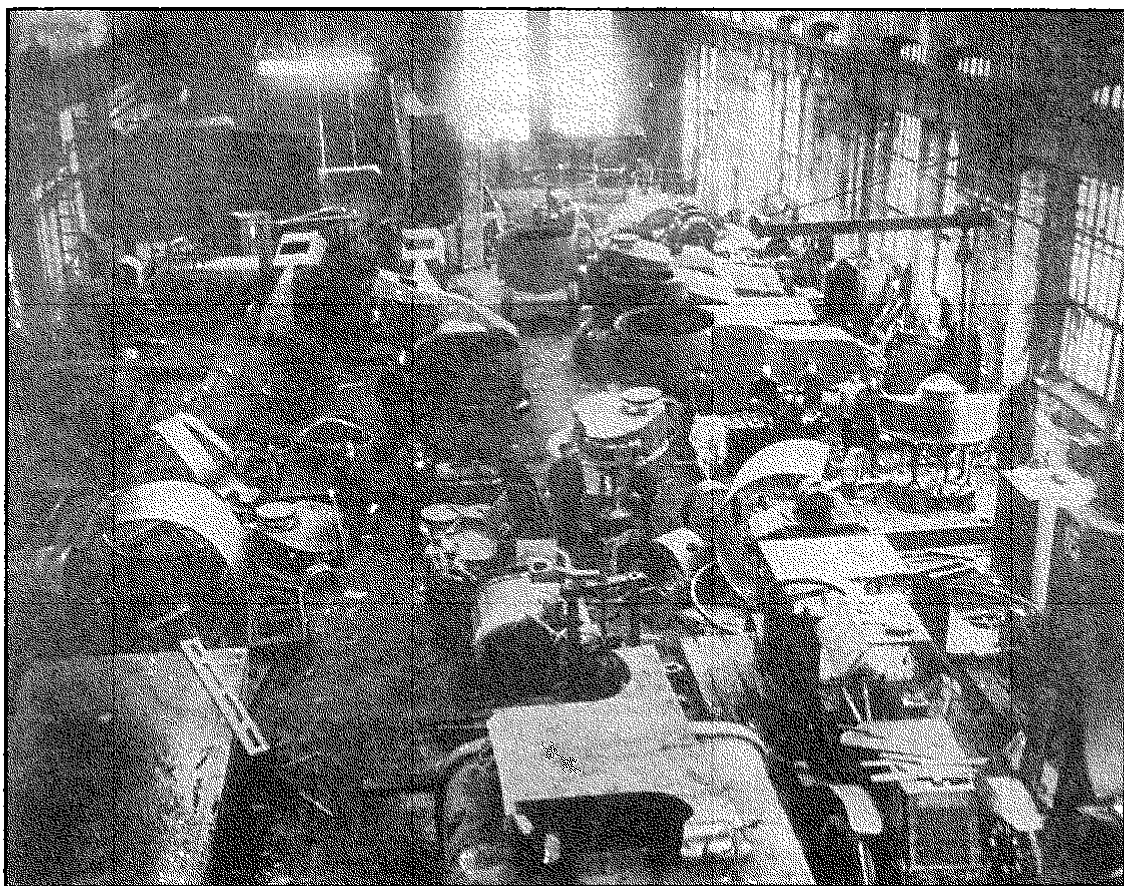
После постройки первого образца предполагалось изготовление еще двух машин на Ижорском заводе. Но из-за технологической сложности бронекорпуса и высокой стоимости работ — по смете 5900 рублей предполагалось израсходовать на вырезку и гибку бронелистов, не считая их установки на каркас — от постройки этих машин отказались. Судьба построенного Вонляря́рским образца автору неизвестна, возможно его разбронировали.

Броневики конструкции штабс-капитана Мгеброва

Из всех русских конструкторов броневых машин Первой мировой войны наиболее известным (даже в советское время) был штабс-капитан Мгебров*. Во всяком случае, в большинстве работ, посвященных броневым машинам этого периода, непременно упоминался Мгебров и его броневик на шасси «Рено», при этом в качестве характерной особенности обязательно указывали остроносую форму бронекорпуса, улучшающую пулестойкость. Однако, как следует из документов, «изюминкой» бронемашин конструкции Мгеброва было не это. Кроме того, по его проекту забронировали не одну машину, а шестнадцать.

Судя по всему, конструкцию своей бронировки Мгебров разработал в конце 1914 — начале 1915 года, после того как военные признали непригодными для боевого использования машины разведывательной команды подполковника Чемерзина. При этом Мгебров предложил владельцу и жертвователю автомобилей В. Меркульеву забронировать

** Автор не располагает биографическими данными о штабс-капитане Владимире Амельевиче Мгеброве. Известно только, что его отец был генералом для особых поручений при Главном Военно-Техническом управлении, а В. Мгебров к началу войны служил в Учебной автомобильной роте, вскоре переформированной в Военную автошколу. Помимо броневиков, штабс-капитан Мгебров занимался конструированием ружейных гранат. К сожалению, этот талантливый изобретатель прожил недолгую жизнь — 21 августа 1915 года он умер от ран, полученных во время проведения испытаний ружейных гранат его конструкции на фронте. Во время этого противник неожиданно атаковал русские позиции и потеснил наши части. Штабс-капитан Мгебров возглавил контратаку, благодаря чему положение было восстановлено, но сам он смертельно ранен. Посмертно В. Мгебров был награжден орденом Св. Георгия 4-й степени.*

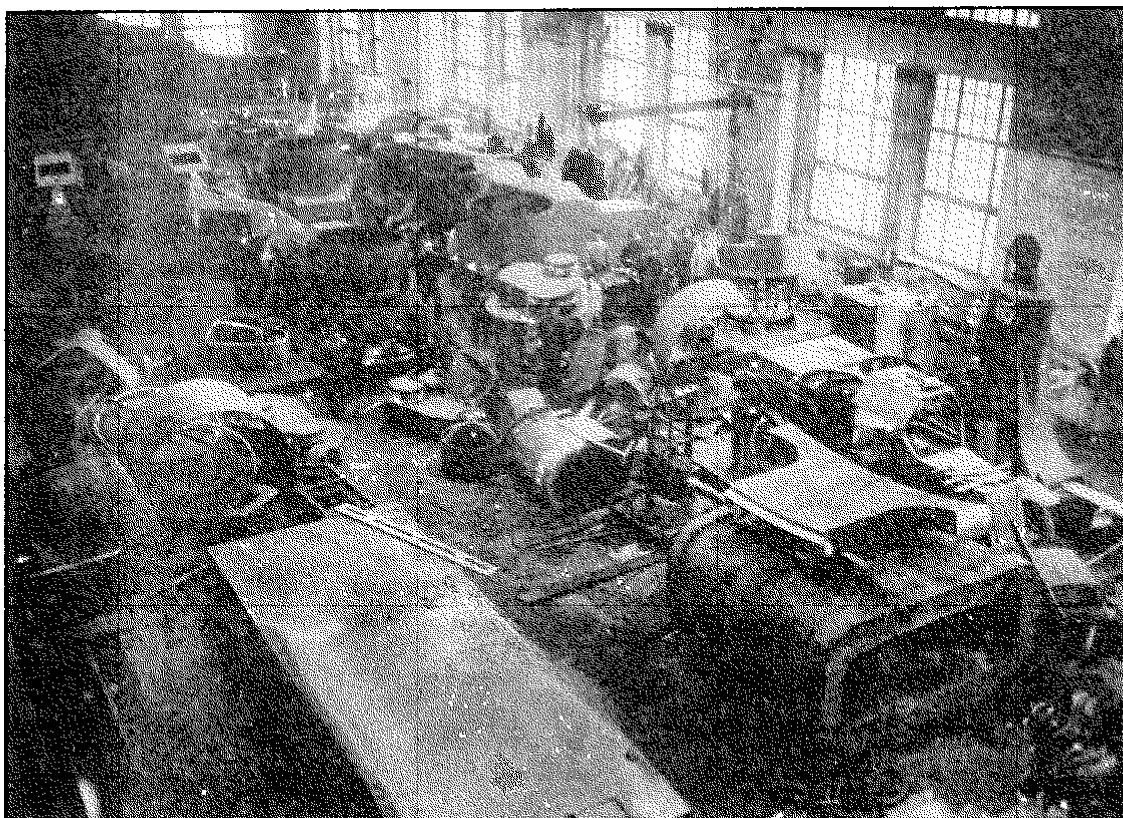


Цех Ижорского завода, 1915 год. На заднем плане броневики, бронируемые по проекту штабс-капитана Мгеброва, на переднем перебронируемый «Остин» 1-й серии (РГАКФД СПб).

машины по своему проекту, после чего броневики предполагалось направить на формирование одного из автопулеметных взводов. Видимо, эта идея пришлась по душе Меркульеву, так как уже 6 февраля 1915 года он направил на имя начальника ГВТУ следующее письмо:

«Имею честь доложить, что при переговорах с штабс-капитаном Мгебровым было предложено поставить на принадлежащем мне и жертвуемом мною в собственность Правительства без каких-либо вознаграждений автомобиле марки «Бенц» в 100 л.с. брони Ижорского завода в 7 мм, то есть абсолютно непробиваемой ни с какой дистанции ружейными пулями, стоимостью с установкой, запчастями и механизмами в 4000 рублей при приблизительном подсчете веса брони в 1 тонну.

На даденный Правительством автомобиль американской марки в 100 сил («Пирс-Арроу». — *Прим. автора*) я



Цех Ижорского завода, в котором бронируются машины по проекту штабс-капитана Мгеброва. 1915 год (РГАКФД СПб).

ставлю на тех же условиях такую же броню, как и на принадлежащих мне.

На машину «Бенц» в 150 л.с. брони совсем не ставить, так как ее легкая конструкция не может вынести какой-либо перегрузки. А если Комиссия признает ее конструкцию вообще неудобной для грунтовых дорог, то я охотно вместо этой машины дам другую, с меньшими силами, но с более прочной конструкцией, которую тоже можно было бы бронировать, и даю для нее, если потребуется, за свой счет соответствующую броню.

Эти автомобили со всеми частями и механизмами, после приемки от меня Комиссией, я жертвую в полную собственность Военному Ведомству безо всякого для меня вознаграждения, для каких угодно боевых целей в Действующей Армии.

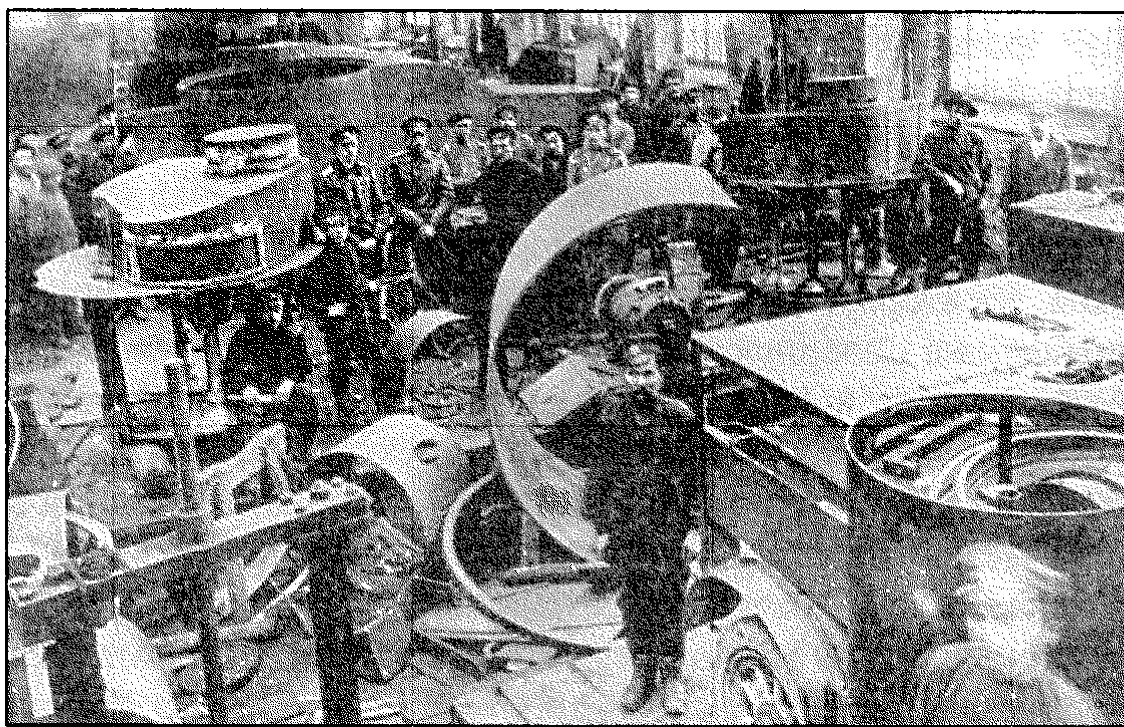
Как конструкцию бронирования, так и завод или мастерские, где они будут бронироваться, я позволю себе просить ГВТУ назначить по своему усмотрению».

В апреле 1915 года мастерские Военной автошколы в Петрограде приступили к изготовлению 5 бронемашин по проекту (или как значилось в документах того времени, по системе) штабс-капитана Мгеброва: 100-сильных «Бенца» и «Пирс-Арроу», 1,5-тонного грузовика «Уайт», «Изота-Фраскини», «Руссо-Балт» тип Е. Первые три машины бронировались на средства В. Меркульева, при этом грузовик «Уайт» он пожертвовал вместо двухместного 150-сильного гоночного «Бенца», признанного непригодным для бронирования.

Броневик «Изотта-Фраскини» был куплен комиссией полковника Секретева в Англии у фирмы «Чарлез Джаррот и Виллан Леттс». Эта машина имела свою историю.

В конце 1912 года итальянские военные заказали автомобильному заводу «Изота-Фраскини» в Милане (Fabbrica Automobili Isotta Fraschini) два броневика для использования их в Северной Африке. В этот момент между Италией и Турцией были напряженные отношения, и машины предполагалось использовать для защиты коммуникаций в колониях.

Бронировка велась по проекту инженера Д. Каттанео, а в качестве базы использовали 4-тонные грузовые шасси

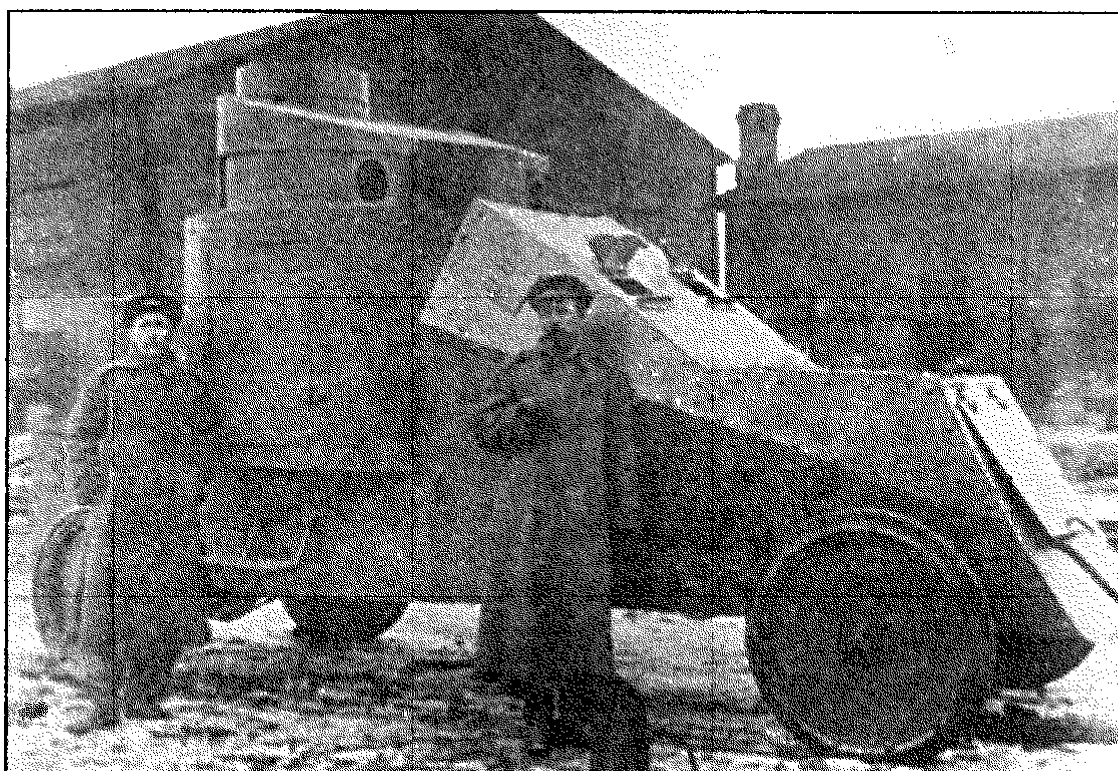


Цех Ижорского завода. 1915 год. В центре слева – штабс-капитан В. Мгебров (РГАКФД СПб).



Бронировка грузовика «Уайт» (слева) и перебронировка «Остина» 1-й серии на Ижорском заводе. 1915 год (РГАКФД СПб).

«Изотта-Фраскини» 16А. Для повышения маневренных качеств машин на них установили 100 (по другим данным, 120)-сильные двигатели с гоночных машин той же фирмы. Два броневики изготовили в начале 1913 года, они защищались броней толщиной в 3—5 мм и имели вооружение из двух пулеметов — один во вращающейся башне, другой в корме корпуса. Между собой броневики различались рядом деталей (например, на одном башня была цилиндрическая, на втором — граненая и т.п.). Одна машина была отправлена в Северную Африку, а вторую в 1914 году приобрела фирма Ч. Джаррота. Последний, после неудачной попытки продать броневик британскому Департаменту морской авиации (в то время бронеавтомобили находились в его ведении), предложил его комиссии полковника Секретева. После кратких переговоров 2 октября 1914 года между русскими представителями и фирмой Джаррота был подписан договор, и в декабре 1914 года бронемашина «Изотта-Фраскини» прибыла в Россию. Признанный непригодным для использования на фронте в «своем настоя-



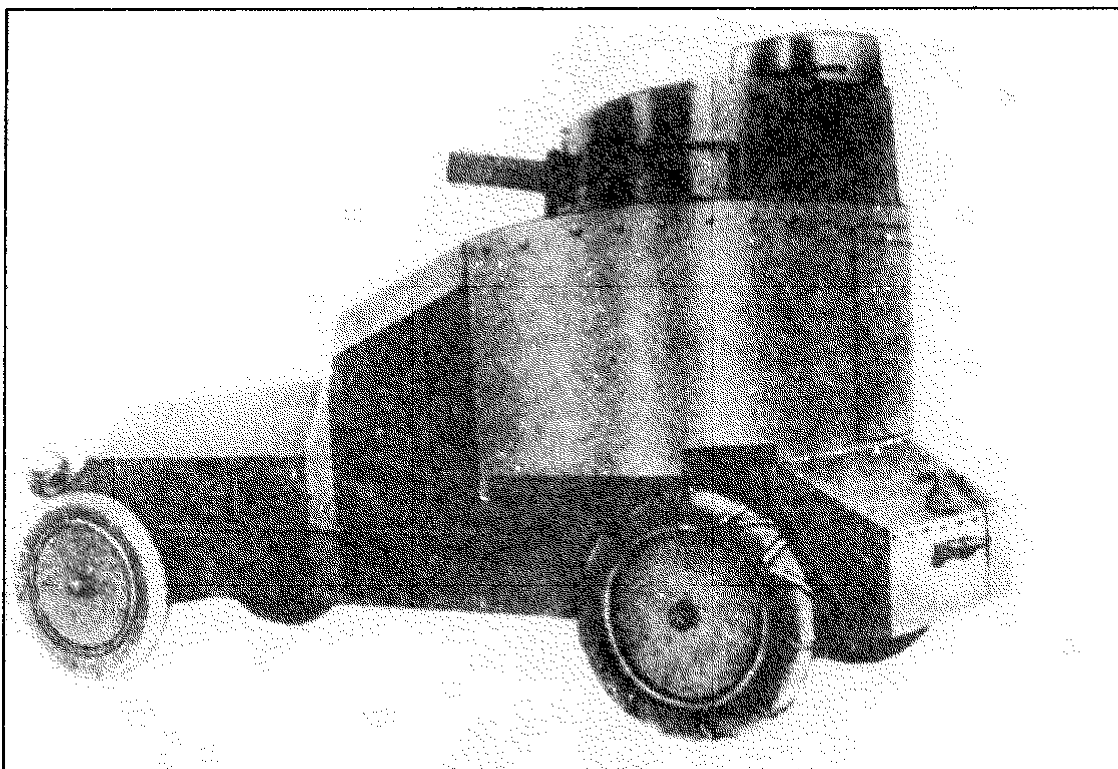
Бронеавтомобиль «Уйт» во дворе Ижорского завода. 1915 год. Хорошо видна задняя башня для 37-мм пушки (фото из коллекции С. Ромадина).

щем виде», броневик по просьбе штабс-капитана Мгеброва передали в его распоряжение для переделки и бронирования.

Что касается «Руссо-Балта» тип Е (шасси № 442), то бронировка этого автомобиля началась еще в конце 1914 года мастерскими Учебной автомобильной роты (позже преобразованной в Военную автошколу) на средства 125-го Курского пехотного полка 32-й пехотной дивизии. Впоследствии броневик предполагалось использовать для нужд этой части.

К концу апреля бронеавтомобиль, получивший название «Курянин», был готов, после чего по решению ГВТУ его передали Мгеброву для бронирования по проекту последнего. Это вызвало недовольство командира 32-й пехотной дивизии полковника Середина, который 7 мая 1915 года направил в ГВТУ следующее письмо:

«125-м Курским пехотным полком заказан Учебной автомобильной роте блиндированный автомобиль, готовый к 4 мая. По сведениям, полученным командиром полка, этот автомобиль отбирается для нужд Военного Министерства.



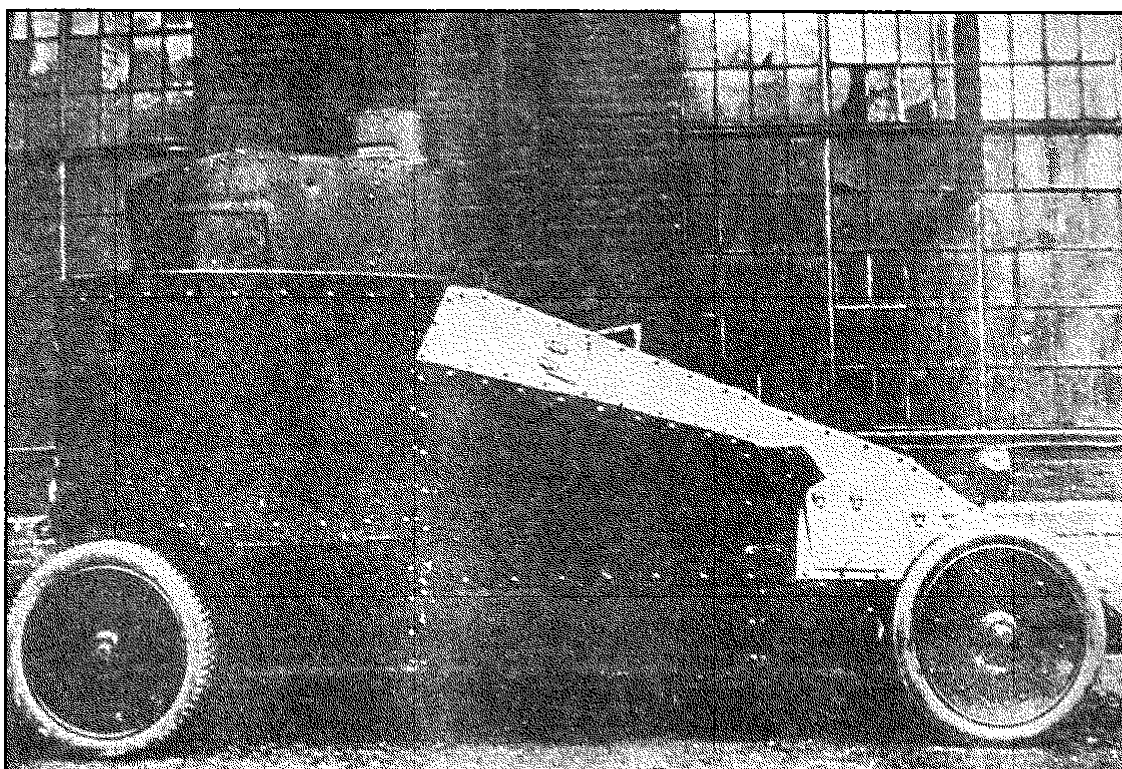
Бронеавтомобиль «Пирс-Арроу», забронированный по проекту штабс-капитана Мгеброва (фото из коллекции С. Ромадина).

Усиленно прошу ходатайствовать о том, чтобы оставить автомобиль полку. Деньги за него полком уплачены».

В ответ на это ГВТУ заверило Середина, что, как только «Руссо-Балт» будет перебронирован, его сразу же передадут в распоряжение 125-го пехотного полка.

Такой пестрый парк автомобилей, выделенных для бронирования по проекту штабс-капитана Мгеброва, объяснялся просто — к весне 1915 года армия испытывала катастрофический недостаток автотранспорта, и для изготовления бронемашин ГВТУ приходилось, что называется, изыскивать скрытые резервы. Поэтому нет ничего удивительного в том, что решено было использовать 11 шасси полубронированных машин «Рено», прибывающих из Франции.

К этому же времени стало ясно, что мастерские Военной автошколы не смогут справиться с бронировкой по проекту штабс-капитана Мгеброва из-за ее сложности. Поэтому 8 июня 1915 года ГВТУ заключило с Ижорским заводом договор на изготовление пяти бронемашин на шасси «Бенц», «Пирс-Арроу», «Уайт», «Изотта-Фраскини» и «Руссо-Балт» тип Е,



Первый бронеавтомобиль «Рено», забронированный по проекту штабс-капитана Мгеброва. Весна 1916 года (АСКМ).

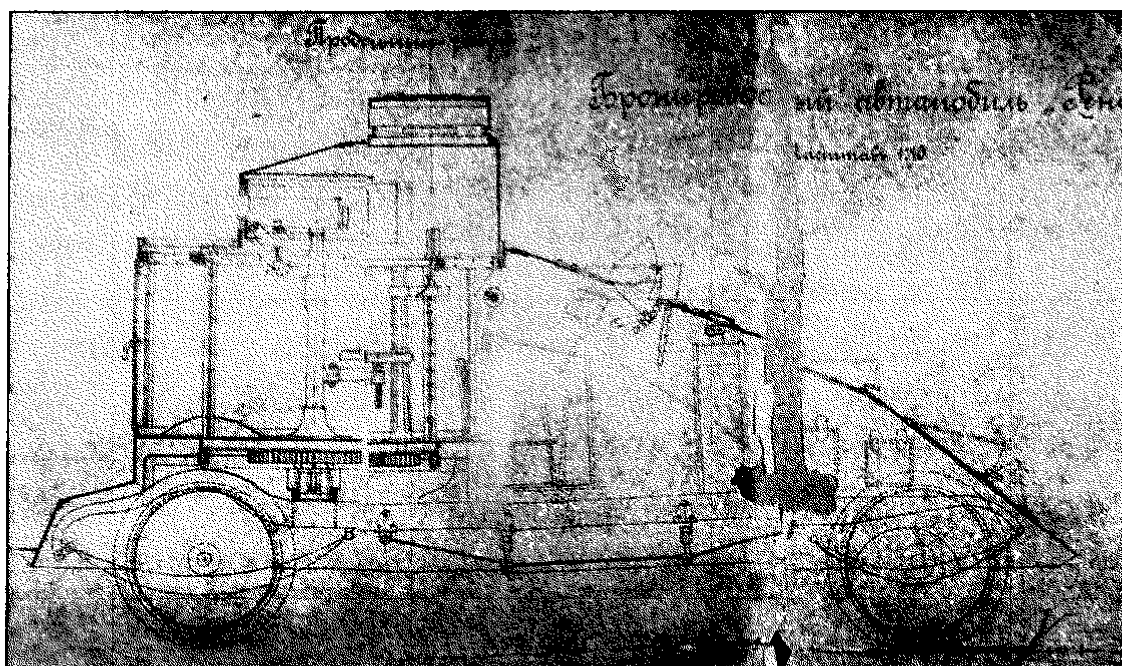
а в июле того же года — на бронировку 11 «Рено». Правда, из-за загруженности завода и затяжки подготовки рабочих чертежей (они выполнялись Военной автошколой под руководством штабс-капитана Мгеброва, после гибели которого 21 августа 1915 года работы приостановились) изготовление бронемашин началось только в середине сентября.

2 сентября 1915 года технический отдел ГВТУ рассмотрел представленный генерал-майором Секретевым проект бронировки, разработанный штабс-капитаном Мгебровым. В протоколе заседания говорилось:

«Отличительными качествами бронированного автомобиля является следующее:

1. автомобиль предназначен для шоссейных дорог;
2. он удовлетворяет заданием Главного управления Генерального Штаба (журнал Технического комитета от 31 августа сего года за № 810).

3. бронировка его состоит из 7 м/м брони, не пробиваемой с расстояния 75 шагов, которой защищены все жизненные части автомобиля;



Продольный разрез бронированного автомобиля «Рено» с башней конструкции штабс-капитана Мгеброва (РГВИА).

4. впервые осуществлена идея устройства одной вращающейся башни с двумя пулеметами, сконструированная так, что достигается независимый обстрел обоих пулеметов и, кроме того, в любой точке можно сосредоточить одновременный огонь обоих пулеметов. В башне имеется помещение и для офицера, руководящего обстрелом;

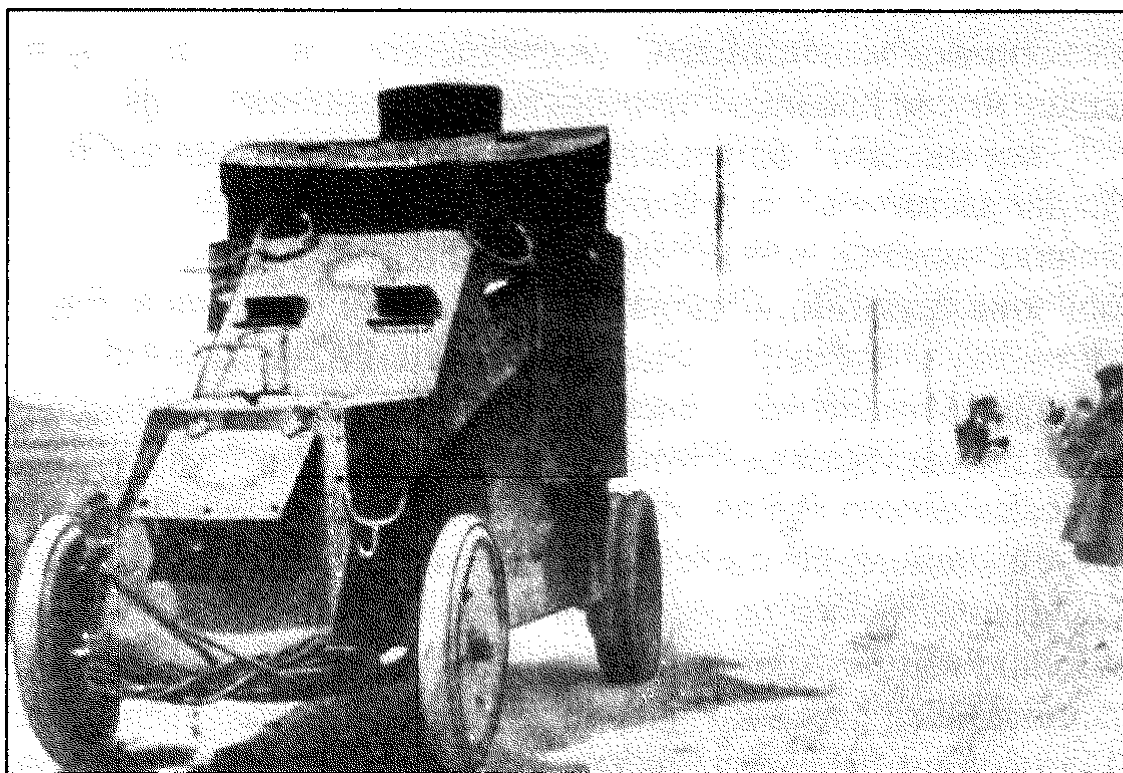
5. вес автомобиля несколько больший, чем у обычных бронированных автомобилей, это потребовало усиления шасси, выработанного на опытах.

На основании вышеизложенного генерал-майор Секретев находит, что бронированный автомобиль штабс-капитана Мгеброва заслуживает осуществления».

Таким образом, из доклада следует, что «изюминкой» бронемашин конструкции Мгеброва была башня с вооружением. Она имела довольно сложную форму, в плане напоминающую карточную масть «черви» и намертво приклепывалась к круглому подбашенному листу. Последний при помощи стоек соединялся с полом боевого отделения, который опирался на четыре вращающихся чугунных ролика. Для того чтобы башню, имевшую массу 122 пуда 38 фунтов (1967 кг) можно было вращать вручную (а другого способа тогда не

было) Мгебров разработал конструкцию специальной пяты, игравшей роль оси вращения и принимавшей на себя часть нагрузки. На пяте располагалось неподвижное зубчатое колесо большого диаметра, по которому обкатывалась небольшая шестерня, ось которой проходила через стойку и заканчивалась штурвалом. К стойке же крепилось сиденье командира, в распоряжении которого имелась командирская башенка с прорезями, наблюдая через которые за полем боя он мог поворачивать башню в нужную сторону. Сиденья пулеметчиков крепились к подвижным стойкам, установленным на полу. За счет больших амбразур, закрытых броневыми заслонками, каждый пулемет имел сектор обстрела от 0 до 90 градусов, то есть без поворота башни могли вести огонь на обе стороны. Для связи командира броневика с шофером имелась переговорная труба корабельного типа.

Все броневые автомобили, забронированные по проекту штабс-капитана Мгеброва, имели такую башню весьма оригинальной конструкции. Кроме того, на всех машинах броневые листы корпуса устанавливались под большими углами



Броневые автомобиль «Уйт» 29-го автопулеметного взвода на Юго-Западном фронте. Лето 1917 года. На лобовом листе круглая кокарда цветов российского флага (АСКМ).

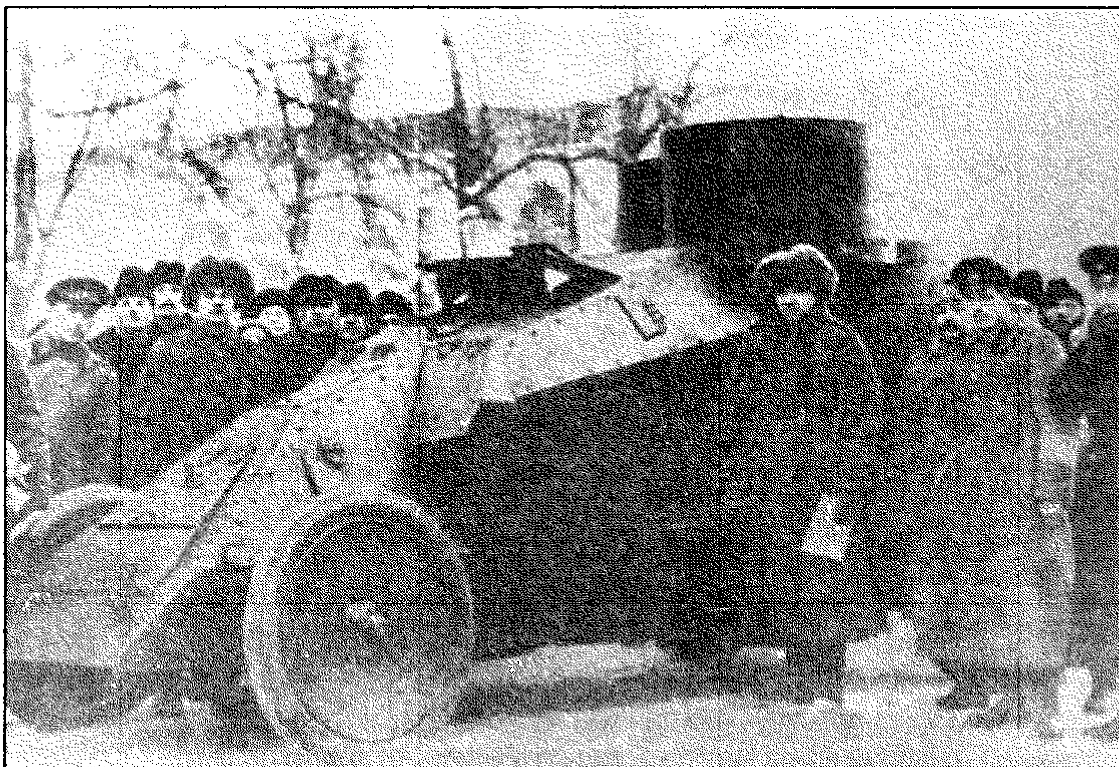


Немцы на захваченном двухбашенном «Рено».
Весна 1918 года (фото из архива Я. Магнуского).

наклона к вертикали для повышения пулестойкости. В этом отношении особенно выделялись «Рено», у которых радиатор размещался за двигателем — за счет этого корпуса этих броневиков имели довольно оригинальную клиновидную форму.

Все машины, изготовленные по проекту Мгеброва, имели две двери — в левом борту и в корме корпуса. В боевых условиях водитель мог наблюдать за дорогой через лючки особой конструкции, в открытом положении имевшими защиту сверху и с боков. В целом бронемашины конструкции Мгеброва имели новаторскую по тем временам компоновку. К их недостаткам следует отнести использование в качестве базовых легковых или гоночных шасси («Бенц», «Пирс-Арроу» и «Рено»), которые оказались сильно перегруженными.

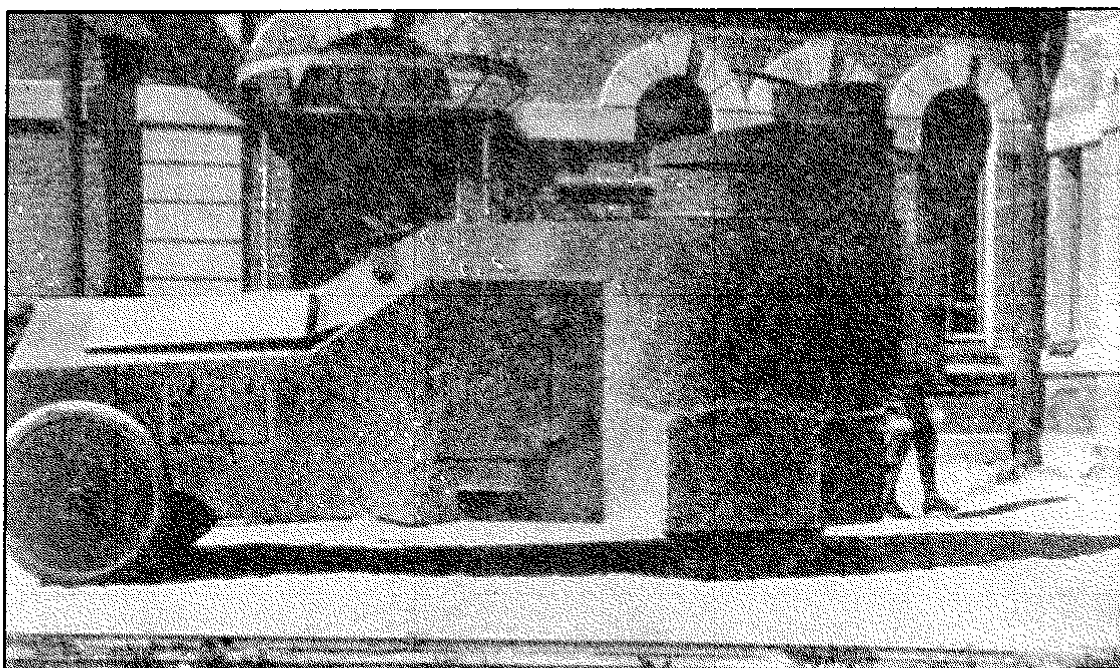
Первыми из мгебровских броневиков были готовы «Бенц», «Пирс-Арроу» и «Уайт», изготовление которых велось за счет русского патриота Виктора Меркульева. Уже 17 сентября 1915 года Запасная броневая рота начала формирование 29-го автопулеметного взвода, в состав которого вошли эти машины. При этом «Уайт», помимо двухпуле-



Передача двухбашенного «Рено» Бельгийскому броневому дивизиону.
Осень 1916 года (фото и з архива Я. Магнуского).

метной башни конструкции Мгеброва имел кормовую цилиндрическую башню с 37-мм пушкой Гочкиса. Этот броневомобиль использовался в 29-м взводе в качестве пушечной машины. К началу ноября броневики «Бенц», «Пирс-Арроу» и «Уайт» были готовы, и 21 ноября 1915 года 29-й автопулеметный взвод убыл из Петрограда в Тифлис в распоряжение штаба Кавказской армии.

К июню 1916 года все бронемашины вернулись для ремонта в Петроград. Осмотрев их, Комиссия по броневомобильям приняла решение отправить «Уайт» и «Пирс-Арроу» обратно на фронт, после приведения их в порядок, а «Бенц», шасси которого оказалось сильно перегруженным, переставить на железнодорожный ход и использование его в качестве бронедрезины. В конце февраля 1917 года броневик прибыл в Савелово, во 2-й коренной парк полевых железных дорог. Здесь с машины сняли двигатель, которые предполагалось установить на бронедрезину 2-й Заамурской железнодорожной бригадой. Дальнейшая судьба «Бенца» автору неизвестна.

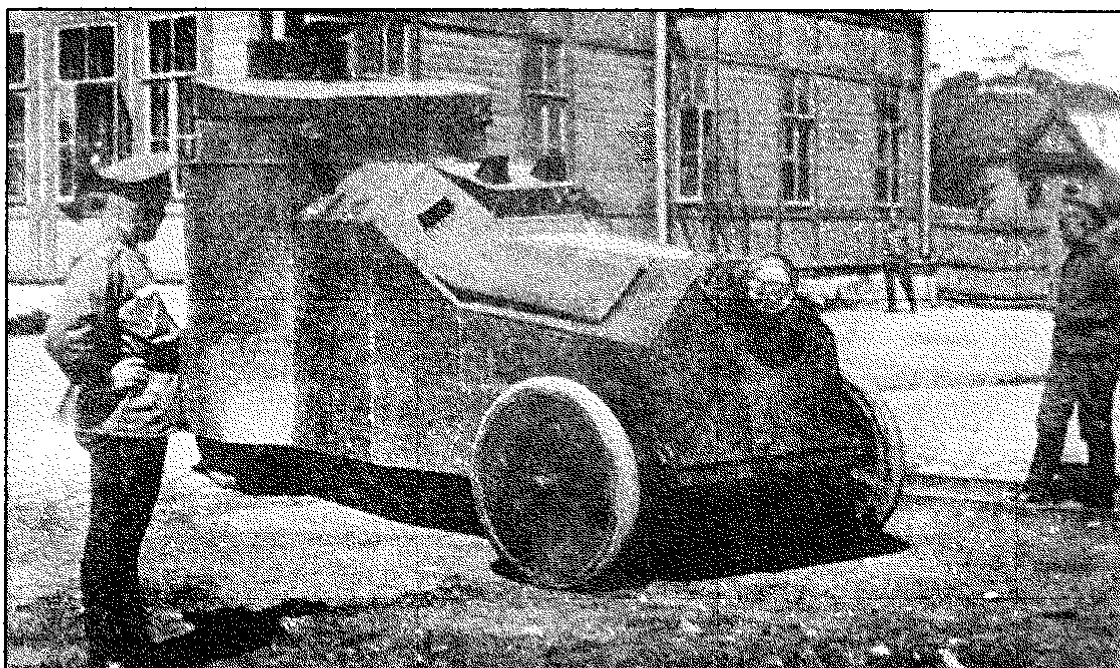


Броневого автомобиль «Изотта-Фраскини», перебронированный по проекту штабс-капитана Мгеброва, вид слева. Июнь 1916 года (АСКМ).

«Пирс-Арроу» и «Уайт» весной 1917 года были переброшены на Юго-Западный фронт и участвовали в летних боях на Юго-Западном фронте. Дальнейшие следы машин теряются.

К концу 1915 года был готов броневи́к «Руссо-Балт» тип Е, отправленный на фронт в состав 125-го пехотного Курского полка в январе 1916-го. Сведений о его использовании автору найти не удалось, известно только, что 14 мая 1917 года машину отправили на ремонт в мастерские Запасного броневого дивизиона, где она находилась как минимум до 10 октября того же года. Дальнейший след бронеавтомоби́ля «Курянин» теряется и вновь возникает в списке броневых машин, находящихся на 1-м Броневом танко-автомобильном ремонтном заводе в Москве (бывший «Руссо-Балт» в Филях) на 3 января 1922 года.

Что касается бронемашин «Рено» и «Изотта-Фраскини», то работы по их изготовлению затянулись, так как договор на изготовление броневиков между ГВТУ и Ижорским заводом был подписан только 19 сентября 1915 года. 31 марта 1916 года начальник Военной автошколы генерал-майор Секретев докладывал начальнику технического отдела ГВТУ:



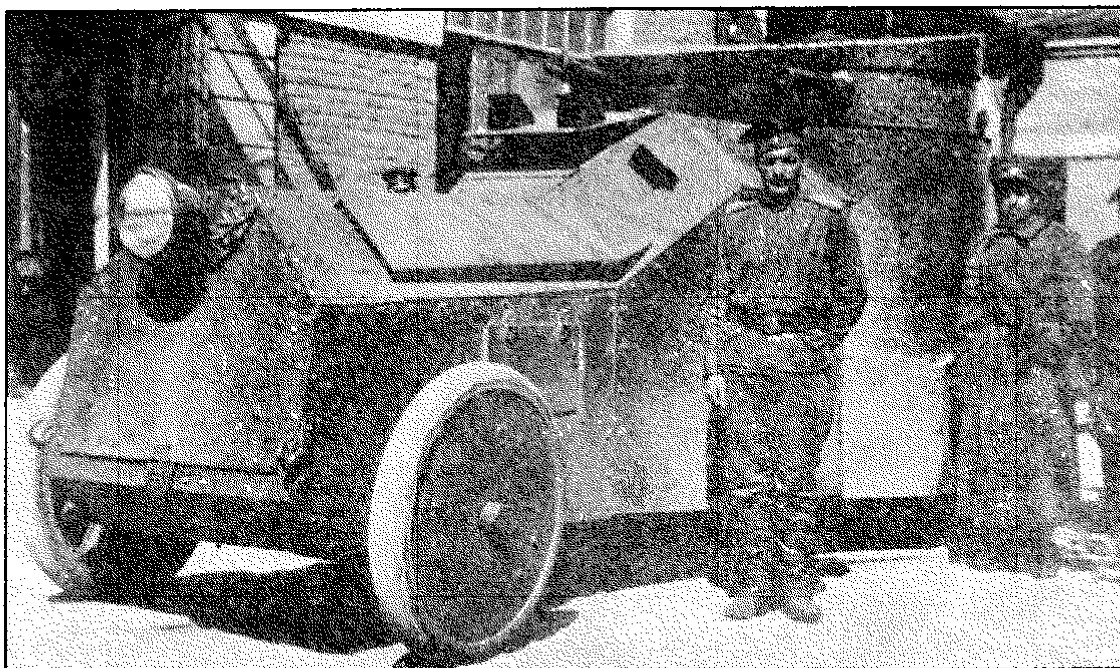
Общий вид броневика «Изотта-Фраскини». Офицерская стрелковая школа, июнь 1916 года (АСКМ).

«Из переданных согласно разрешения Начальника Главного Военно-Технического Управления Ижорскому заводу для бронирования по системе штабс-капитана Мгеброва 12 автомобилей (11 шасси «Рено» и 1 шасси «Изотта-Фраскини»), 4 снабженные броневым прикрытием и частями внутреннего устройства уже поступили в мастерскую Броневого Отдела Школы, где и заканчиваются оборудованием. Предполагаемый срок выпуска этих автомобилей 1—20 апреля сего года.

Остальные 8 автомобилей находятся еще на Ижорском заводе в период окончания установки броневого покрытия и некоторых переделок таковых; срок их полной готовности может быть определен концом мая или началом июня месяцев сего года».

10 мая 1916 года Ижорский завод сдал последний броневик, после чего был подписан акт об окончательной приемке 11 бронемашин «Рено» (шасси № 46384, 46645, 46610, 46638, 46643, 46639, 46609, 46651, 46379 и 46604) и «Изотта-Фраскини» (шасси № 5641).

Еще до окончательной сдачи — 30 апреля 1916 года — Комиссия по броневым автомобилям провела испытание одной



Солдаты у бронемашины «Изотта-Фраскини». Офицерская стрелковая школа, июнь 1916 года (АСКМ).

бронемашины «Рено». Результаты их оказались неутешительными — броневик оказался сильно перегруженным:

«Скорость автомобиля по плоской и ровной дороге доходила до 55 верст в час. На 41-й версте испытание пришлось прекратить из-за металлического стука, вызванного поломкой двух зубцов малой ведущей шестерни дифференциала.

Вывод: броневой автомобиль перегружен, в настоящем виде не может быть рекомендован для ответственной работы на фронте. Испытание проводилось при полной нагрузке в пять человек плюс 19 пудов добавочного груза».

Для уменьшения перегрузки бронемашин начальник броневого отдела Военной автомобильной школы капитан Баженов разработал проект снижения их массы, заключающийся в следующем:

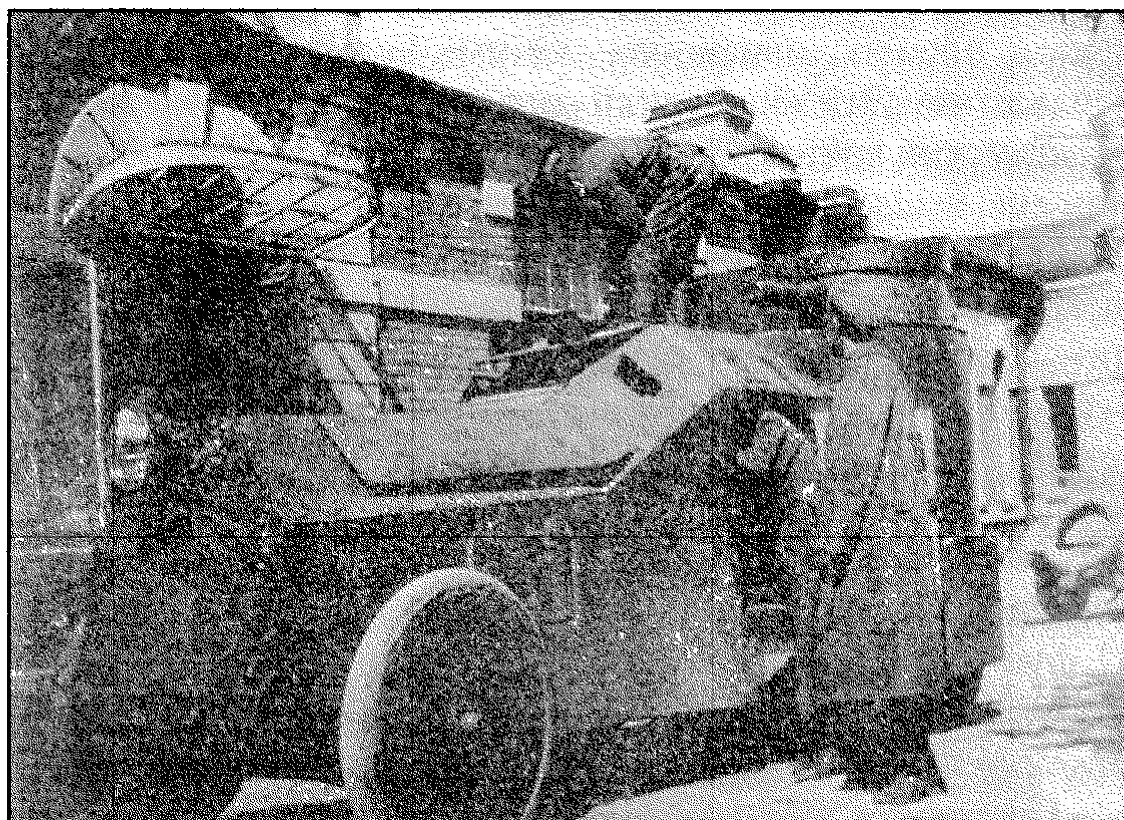
«Желательно попытаться облегчить автомобиль, сохранив по возможности большую часть броневого корпуса. Этого можно достигнуть за счет уменьшения до четырех человек экипажа и замены всей вращающейся части бронирования с механизмами горизонтальным покрытием с двумя башнями (по типу «Жаррот»). При этом перегрузка с 68 пу-

дов 28 фунтов (1099 кг) в настоящем виде (вес шасси 38 пудов 10 фунтов) уменьшится до 26 пудов 30 фунтов (428 кг)...

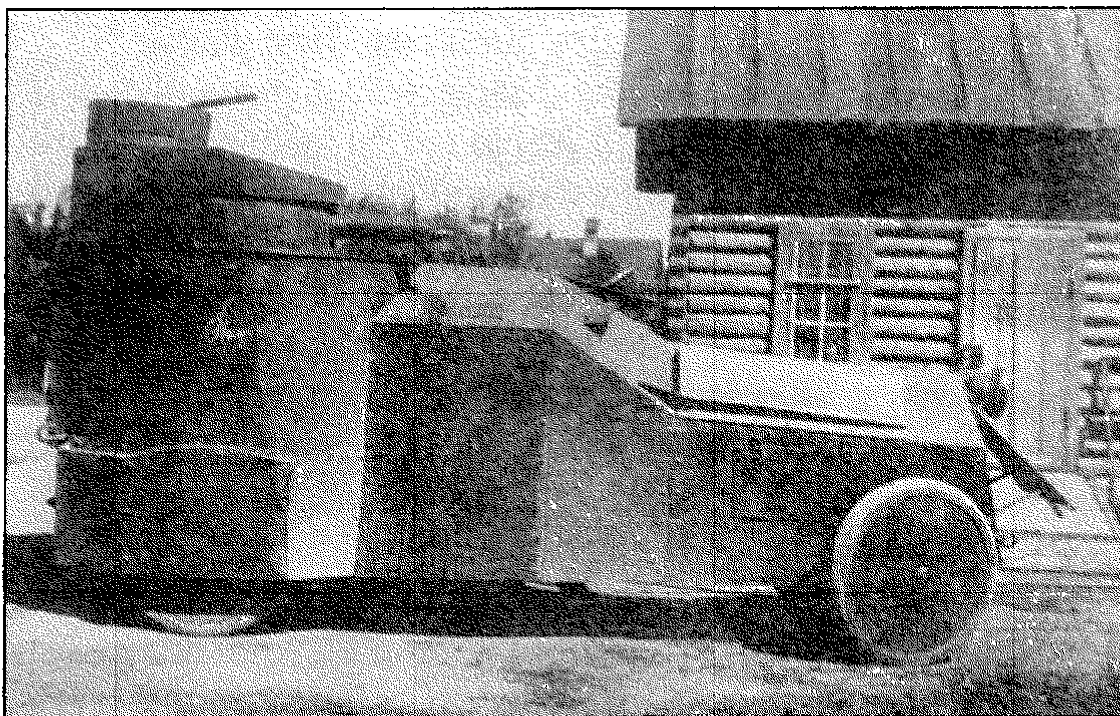
Внутри основной башни устраняются как вращающийся пол, со всеми его механизмами, так и все стойки и укрепления подвижных башен к вращающемуся полу. Устраняются также пулеметные стойки (пулеметы укрепляются к броне башен), сиденья для пулеметов предполагается подвешивать к вращающейся башне, в месте, противоположном укреплению пулемета...

Комиссия признала такую переделку вполне желательной. Эта работа будет закончена к концу июля».

Переделка «Рено» завершилась к сентябрю 1916 года. Правда, как показали испытания, эти броневики все же были перегружены, но, несмотря на это, осенью машины стали отправлять на фронт. Первой частью, получившей мгебровский «Рено» (шасси № 46384), видимо, стал Бельгийский броневой дивизион, входивший в состав 7-й армии Юго-Западного фронта. Акт на приемку машины был под-



Броневой автомобиль «Изотта-Фраскини» перед началом испытаний.
Офицерская стрелковая школа, июнь 1916 года (АСКМ).



Бронеавтомобиль «Изотта-Фраскини», перебронированный по проекту штабс-капитана Мгеброва, вид справа. Июнь 1916 года (АСКМ).

писан 30 сентября 1916 года. По состоянию на 1 мая 1917 года на Юго-Западном фронте имелось всего 3 «Рено», правда, в каких дивизионах, помимо Бельгийского, автору неизвестно. Эти броневики использовались и во время гражданской войны. На 10 декабря 1929 года в Красной Армии еще имелось четыре машины этого типа.

Последним, и наиболее удачным, из бронеавтомобилей штабс-капитана Мгеброва, был броневик «Изотта-Фраскини». Связано это было с использованием в качестве базы 4-тонного грузового шасси с мощным 120-сильным двигателем. Испытание броневика прошло 4 июня 1916 года и показало хорошие результаты:

«Боевая нагрузка машины — 44 пуда, в том числе 4 человека команды. Общий вес без боевой нагрузки 274 пуда 32 фунта (5088 кг), нагрузка на переднюю ось 169 пудов 36 фунтов, на заднюю ось 169 пудов 36 фунтов. Общая протяженность пробега составляла около 120 верст.

Состояние дороги очень хорошее, автомобиль развивал скорость до 60 верст в час, средняя скорость 35 верст в час. Кипение воды в радиаторе не наблюдалось, подъемы и спу-



Бронеавтомобиль «Череп» на шасси «Изотта-Фраскини» после ремонта в Саратове.
Весна 1919 года (РГАКФД).

ски бронеавтомобиль брал вполне удовлетворительно. На больших ухабах дороги наблюдались удары сплошных шин задних колес о кожу, предохраняющий от попадания грязи внутрь броневого кузова...

При испытании пулеметов стрельбой исследовались максимальные и минимальные радиусы обстрела, которые составляют 2200 и 20 шагов (1540 и 14 метров соответственно. — *Прим. автора*).

Вскоре броневик, получивший весьма оригинальное название «Череп», отправили на Юго-Западный фронт, но в состав какого взвода, установить пока не удалось. Следы машины теряются вплоть до начала гражданской войны, а «всплывает» она уже в 1919 году. В сводке от 3 февраля 1919 года 5-го автобронеполка красных, действовавшего в составе 4-й армии Восточного фронта говорится: «...Бывший на фронте бронеавтомобиль «Череп» в ноябре прошлого года (т.е. 1918-го. — *Прим. автора*) был отправлен в ремонт в г. Саратов». Затем броневик включили в состав 41-го автобронеполка, и летом 1919 года при отступлении красных со станции Шипово он был «взорван и оставлен».

Бронемашины фирмы «Армстронг-Уитворт»

Несмотря на довольно большое количество бронемашин, разработанных отечественными конструкторами, все же вторыми по массовости (после «остинов» и «гарфордов») в Русской Армии стали также английские броневики. Речь идет о машинах «Армстронг-Уитворт». История их появления такова.

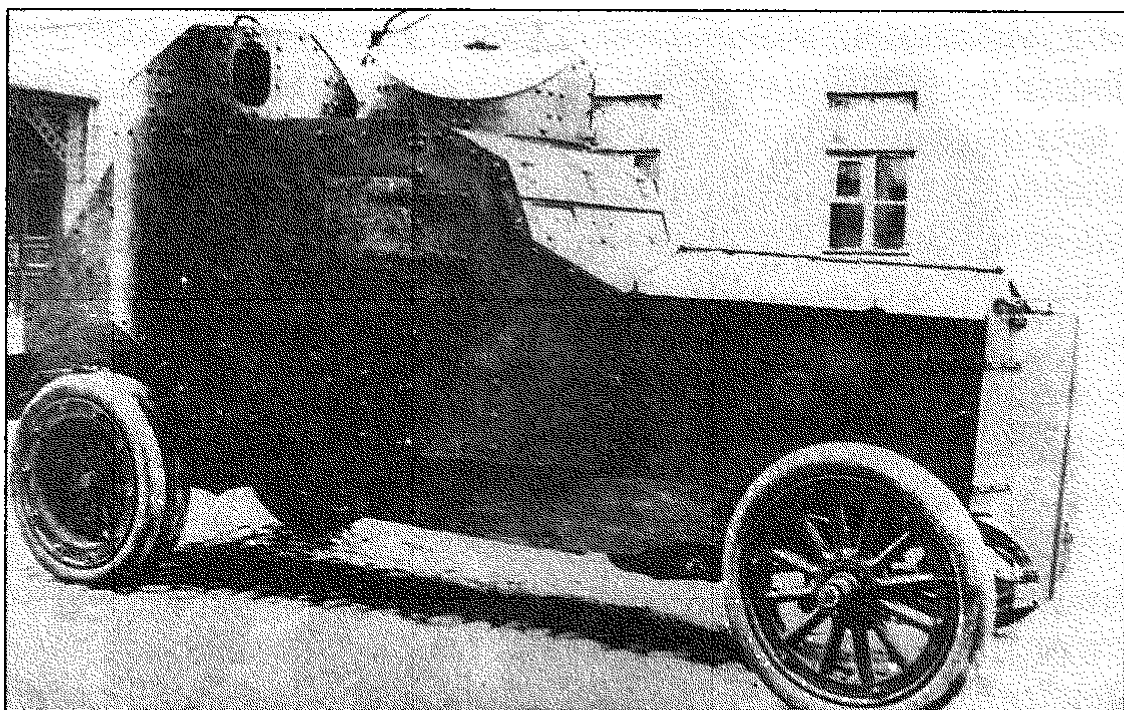
23 ноября 1914 года в ГВТУ поступила телеграмма из Лондона, в которой говорилось:

«Чарлез Джаррот (Charles Jarrott), поставивший уже один броневой автомобиль нашему ведомству (речь идет о броневице «Изотта-Фраскини», купленном комиссией полковника Секретева. — *Прим. автора*), предлагает: 40 бронированных автомобилей «Armstrong-Jarrott» с броней в 7 м, шасси завода «Armstrong Whitworth» в Нью-Кастле, задние колеса двойные, стартер, двигатель около 40 л.с., скорость 60 км/ч, экипаж 4 человека, одна вращающаяся башня».

Здесь следует дать некоторое пояснение. Дело в том, что фирма «Армстронг-Уитворт», основанная в 1847 году и являвшаяся одним из старейших предприятий Англии, не занималась выпуском автомобилей. Она производила оружие, различные машины и механизмы, а с 1902 года — детали для грузовиков. Кроме того, в составе фирмы имелся металлургический завод, который, помимо всего прочего, изготавливал и броню.

Что касается самого Чарлеза Джаррота, известного в то время авто- и мотогонщика, то он являлся совладельцем кампании Charles Jarrott & William Letts («Чарлез Джаррот и Виллан Леттс»), которая работала в тесном контакте с английской автомобильной фирмой «Кросслей» (Crossley). Таким образом, предлагаемые броневики являлись как бы симбиозом двух предприятий — «Армстронг» поставлял бронекорпуса, а «Джаррот» — шасси.

Предложение известного гонщика заинтересовало военное ведомство России, и от него затребовали более подробных сведений.

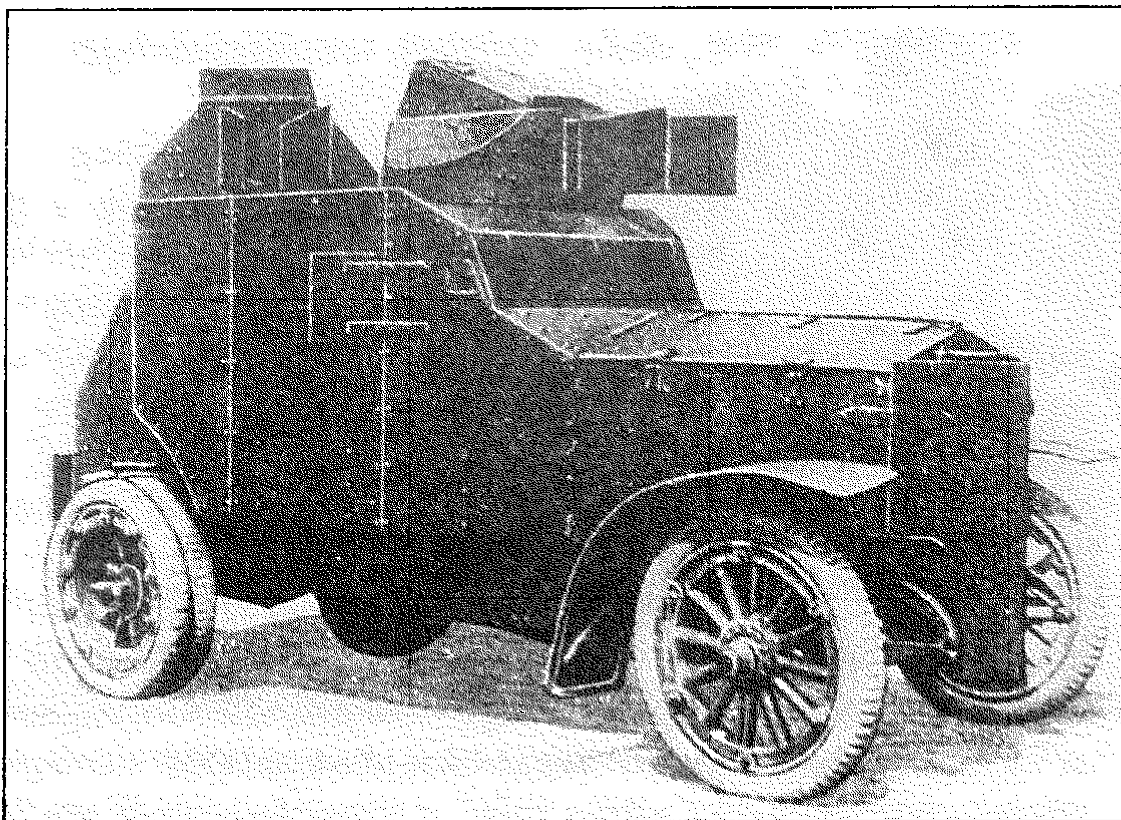


Бронеавтомобиль «Армстронг-Уитворт-Фиат», общий вид (АСКМ).

12 января 1915 года «временно жительствовавший в Петрограде» Джеймс Сегор, представитель фирмы «Ф.Н. Бест и Ко», являвшийся посредником между «Чарлез Джаррот» и русским военным ведомством, направил на имя начальника ГВТУ генерала Милеанта материалы о предлагаемых броневиках. Из документов видно, что речь шла о машинах двух типов, различавшихся мощностью двигателей, в остальном же совершенно идентичных. Однако прилагавшаяся схема бронирования с одной башней и каркасом из «самого лучшего высушенного английского ясеня» не устроила ГВТУ.

Англичанам передали эскизный проект двухбашенной боевой машины, разработанный офицером Военной автошколы штабс-капитаном Мироновым, и уже 17 марта русский военный агент в Англии генерал Тимченко-Рубан общался с начальником Генерального Штаба:

«Армстронг-Уитворт» разработал новый тип бронированного автомобиля по условиям Технического управления. Вооружение — два пулемета в башнях, расположенных по диагонали шасси. Передний ход 65 верст, задний 17. Броня от 6 до 8 мм. Самые низкие части шасси подняты до 27 см. Срок по-



Броневик «Армстронг-Уитворт-Фиат» после переделки: на башнях установлены наклонные колпаки и бронезащита пулеметов (фото из архива Я. Магнуского).

ставки: 2 автомобиля через 8 недель после заказа и далее по 4 в неделю. Цена — 1400 фунтов за машину с упаковкой и доставкой в порт Англии».

После согласования ряда условий с фирмой «Чарлз Джаррот и Виллан Леттс» заключили контракт на поставку 10 броневиков «по системе «Армстронг-Уитворт» (видимо, речь шла о бронировке) «на шасси Жаррот» со сроками поставки к августу 1915 года. Не дожидаясь выполнения заказа, в августе был заключен еще один контракт на 30 бронемашин аналогичной конструкции, но на шасси «Фиат». Сроки сдачи устанавливались «еженедельно, по 4 штуки до 1 декабря 1915 года».

Машины Armstrong Whitworth Jarrott, которые в русских документах именовались «Армстронг-Уитворт-Жаррот» (встречается вариант «Жарро», далее по тексту «Армстронг-Уитворт-Джаррот»), прибыли в Петроград в сентябре — ноябре 1915 года, где были осмотрены Комиссией по бронев автомобилям.

Броневики имели шасси с 38-сильным двигателем, коробку перемены передач с тремя скоростями вперед и одной назад, а также колеса велосипедного типа со спицами (задние сдвоенные). Автору не удалось установить, что за шасси использовалось, так как автомобили «Джаррот» нигде не значатся. Возможно, использовались машины «Кросслей» с какими-то доделками фирмы «Джаррот».

Бронекорпус, склепанный из 7-мм бронелистов, имел две диагонально расположенные башни, одну дверь в левом борту для посадки экипажа, и зеркало в правом, для движения задним ходом. Машина оснащалась электрическим освещением напряжением 12 В, имела стартер и магнето «Бош». Для улучшения охлаждения двигателя на марше двойные створки перед радиатором открывались с места водителя специальной тягой. Масса пустого броневика (без экипажа, вооружения и боеприпасов) составляла 180 пудов (2880 кг).

Выводы русских офицеров после ознакомления с «джарротами» были следующими: «Автомобили «Армстронг-Уитворт-Джаррот» имеют следующие недостатки:

а). Задние рессоры по своей конструкции небезопасны от поломки и не защищены броней;

б). Колеса велосипедного типа не защищены броней;

в). Отсутствуют приспособления для установки пулеметов;

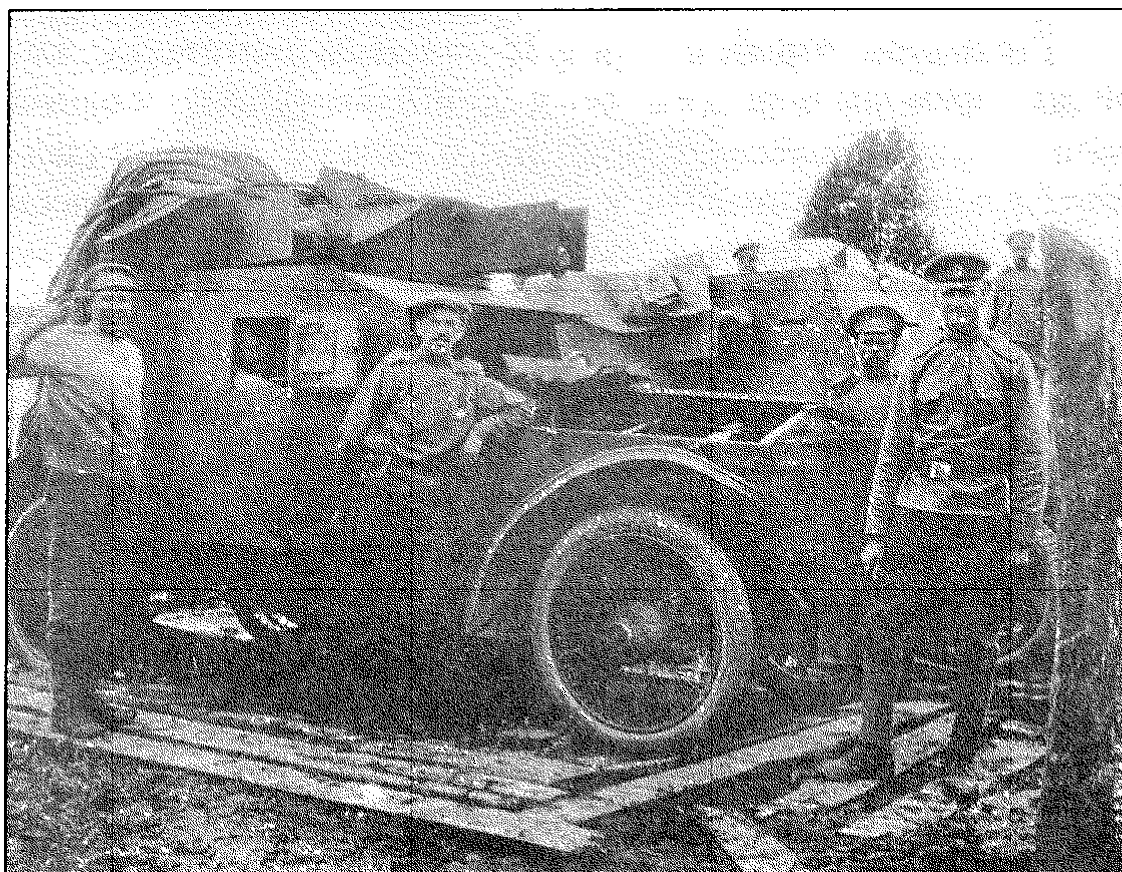
г). Нет места для офицера, управляющего огнем пулеметов;

д). Приспособление для наблюдения водителя за задним ходом (зеркало) неудовлетворительно;

е). Неудобно положение шофера (спинка сиденья заменена ремнем);

ж). Один выход».

Для приведения машин в боеспособное состояние, Комиссия по броневым автомобилям приняла решение внести в их конструкцию ряд переделок, которые были выполнены в мастерских Запасной броневой роты и Военной автошколы к маю 1916 года. Переделки эти были следующими:



Бронемашина «Армстронг-Уитворт-Джаррот» 22-го автопулеметного взвода. 1916 год.
На заднем плане переделанный «Остин» 1-й серии (АСКМ).

«По требованию Комиссии сделаны новые передние оси, задние мосты усилены добавочными шпренгелями, поставлены распорки между передними кулаками рамы, сделаны добавочные визирные броневые планки, на крышах башен поставлены броневые колпаки (для увеличения угла склонения пулеметов. — *Прим. автора*), поставлена броневая защита пулеметов».

Кроме того, при разработке пулеметных установок для этих броневиков оказалось, что высота существующей башни не позволяет вести огонь под большими углами склонения, в результате чего имелось большое мертвое пространство. По предложению командира Запасной броневой роты одна машина в январе 1916 года была переделана следующим образом:

«Капитан Халецкий предложил снять верхний лист башни и вместо него поставить бронированную коробку с крышкой, открывающейся в сторону, противоположную направле-

нию стрельбы. Эта бронированная коробка (в виде плоского клина) осмотрена и одобрена генерал-майором Соколовым.

Решено переделать таким образом все автомобили в мастерских Офицерской стрелковой школы».

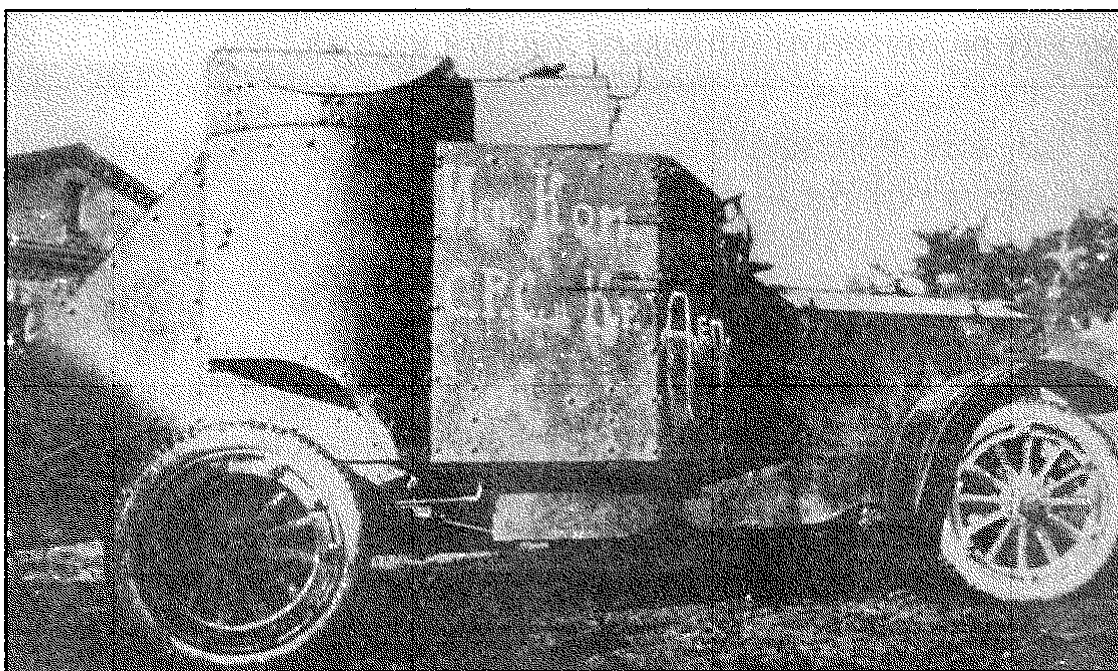
В дальнейшем такую модернизацию башен проводили и на броневиках «Армстронг-Уитворт-Фиат», которые поступали в Петроград с конца 1915-го и до лета 1916 года. Внешне эти машины были такими же, как «джарроты», но в качестве базы для них использовалось шасси итальянского грузовика «Фиат 15 Тер», но с 60-сильным двигателем от легкового автомобиля «Фиат 6» (такие шасси с деревянными колесами артиллерийского типа фирма использовала для армейских легковых машин).

О том, в каком состоянии поступали прибывшие из-за границы броневые автомобили в Запасную броневую роту, можно судить по акту об осмотре прибывших в июне 1916 года четырех «фиатов»:

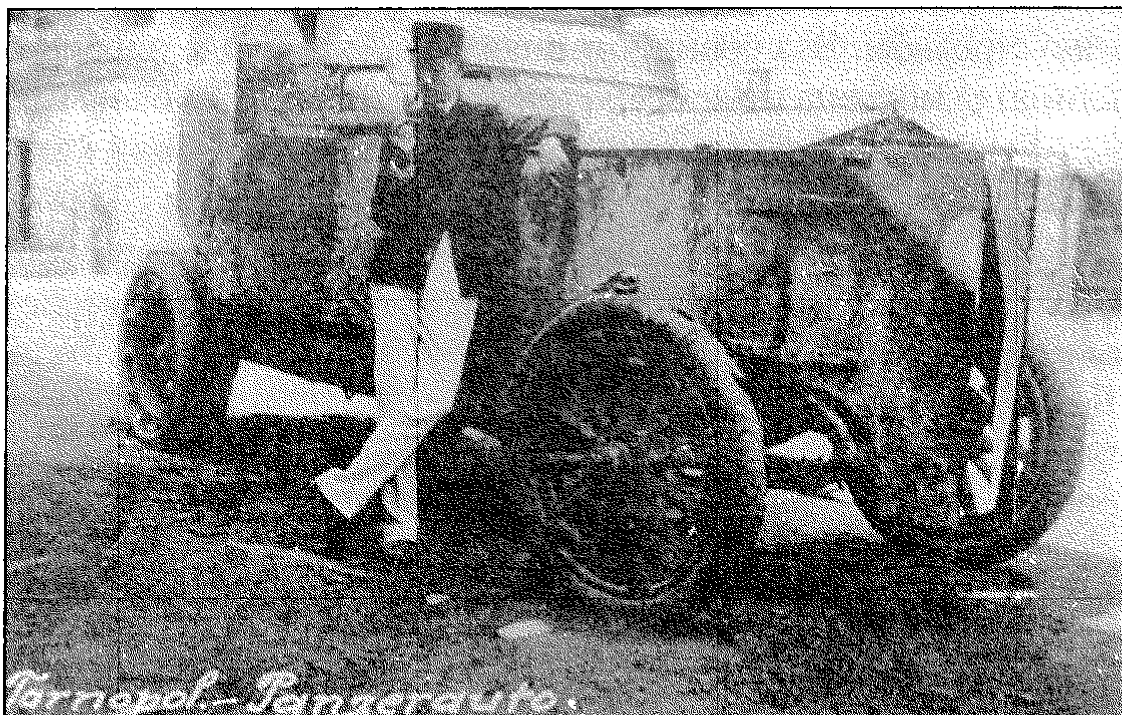
Бронеавтомобиль фирмы «Фиат» за ротным № 10820.

Сломана верхняя петля правой радиаторной дверцы.

Сломана барашковая гайка, притягивающая верхний левый лист капота...



Бронемашина «Армстронг-Уитворт-Фиат» в Галиции.
Лето 1917 года (фото из архива Я. Магнуского).



Бронеавтомобиль «Армстронг-Уитворт-Фиат», захваченный немцами под Тарнополем.
Лето 1917 года. На бронезащите радиатора кокарда цветов русского флага
(фото из коллекции М. Зимнего).

Бронеавтомобиль фирмы «Фиат» за ротным № 10822:

Сломан один наружный упор правой башни...

Бронеавтомобиль фирмы «Фиат» за ротным № 10877.

Обломана доска, закрывающая спереди промежуток между радиатором и правым листом капота.

Нет зеркала.

У всех перечисленных автомобилей отсутствуют верхние прожекторные фонари и часы, недостает двух задних фонарей».

Надо сказать, что недостатков у бронемашин «Армстронг-Уитворт-Фиат» было меньше, чем у «джарротов». Комиссия по бронеавтомобилям отмечала следующее:

«Состояние брони то же, что и у «жарротов». Пробные испытания выяснили крайнюю необходимость переделок способа крепления съемных ободов, замены покрышек и автомассы и переделки дверных петель. Необходимо усилить направляющие визирных броневых пленок».

21 июня 1916 года по заданию Комиссии по бронеавтомобилям было проведено испытание пробегом на 100 верст

двух броневиков «Армстронг-Уитворт-Фиат». В акте об испытании говорилось:

«Максимальная скорость, с которой совершался пробег — 45 верст в час, средняя же скорость составила 17 верст в час. Кипение воды в радиаторе не наблюдалось».

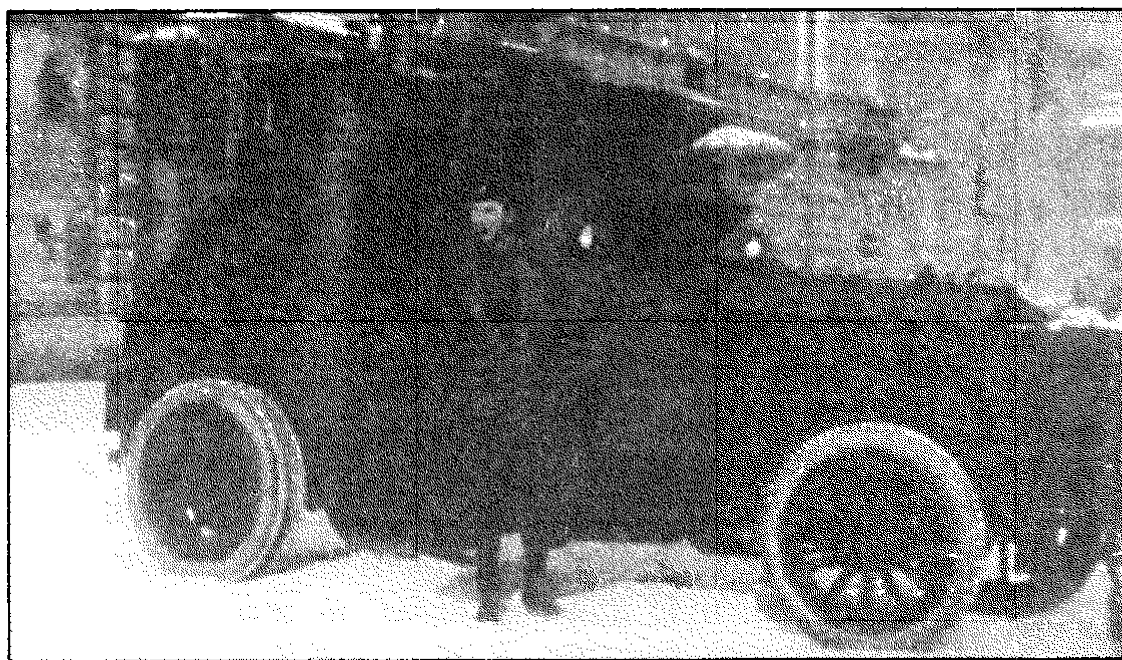
Правда, при этом выяснилось, что покрышки машин на скоростях свыше 30—35 верст в час склонны к соскакиванию. Для предотвращения этого мастерские Военной автошколы разработали проект устранения этого недостатка.

Из справки, представленной заведующим броневым отделом Военной автошколы прапорщиком Кирилловым 24 сентября 1916 года можно видеть следующее:

«О ходе переделок броневых автомобилей «Армстронг-Уитворт-Фиат»:

1. Переделка колес и усиление их по проекту Броневоего отдела;
2. Переделка петель боковых дверок и петель дверок, защищающих радиатор;
3. Усиление направляющих для визирных планок.

В настоящее время усилено 20 колес из 120, готовых к заливке их автомассой. Работы по переделке проводятся в мастерских отдела и на Адмиралтейском заводе».



Броневик «Армстронг-Уитворт-Фиат». Петроград, февраль 1917 года (РГАКФД).

По состоянию на 27 ноября 1916 года было переделано уже 27 бронемашин «Армстронг-Уитворт-Фиат», а к началу декабря работы завершились.

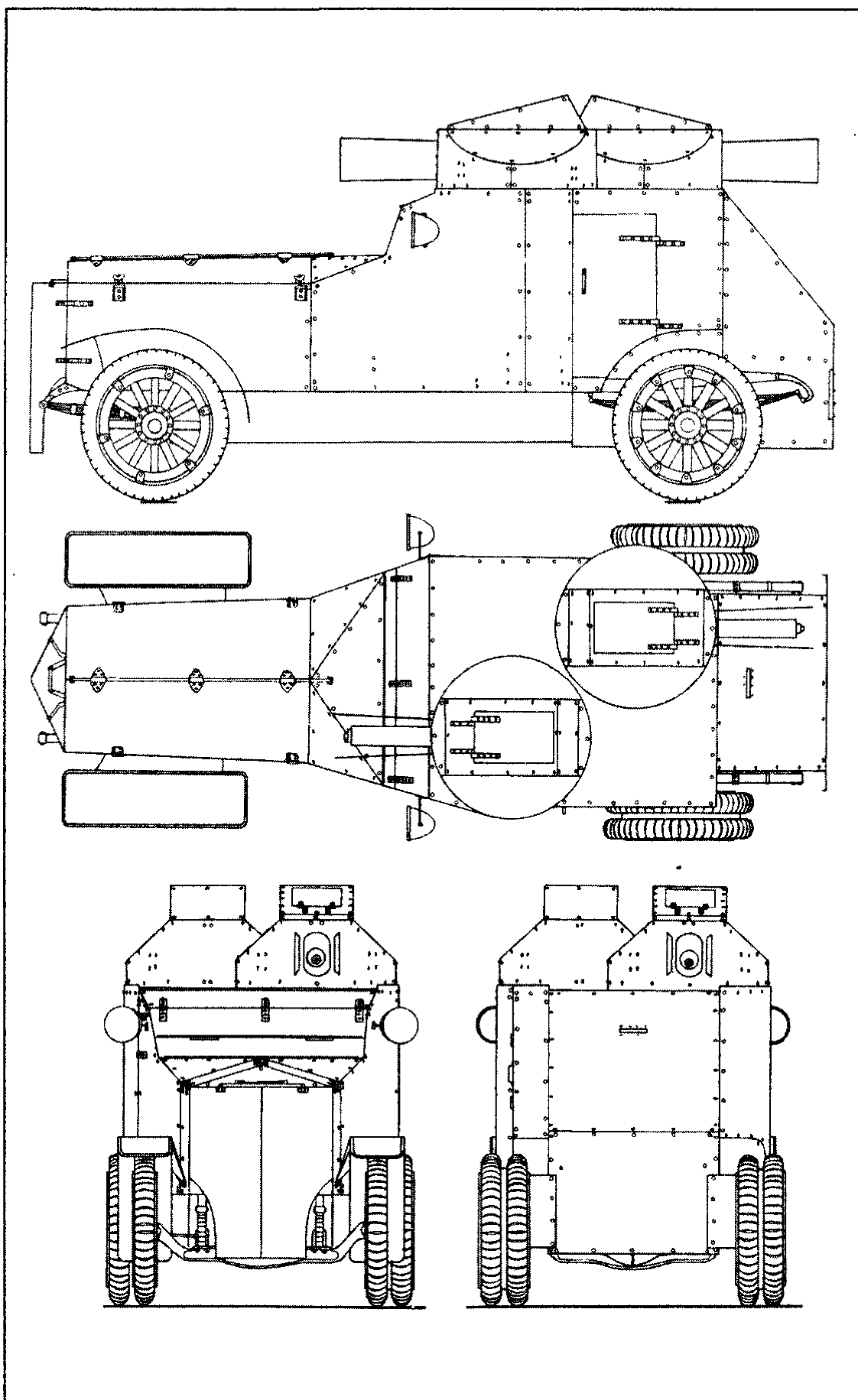
Первыми в Действующую Армию ушли «джарроты»: 2 июня 1916 года две машины отправили в 5-й автоброневой взвод, одну в 22-й и четыре — в распоряжение заведующего автомобильной частью Юго-Западного фронта. До конца июня еще по одной машине ушло в 20-й, 43-й и 46-й взвода. «Фиаты» начали отправлять на фронт несколько позже — уже осенью, и к 1 октября 1916 года на Юго-Западном фронте их находилось семь штук. Основная масса бронемашин этой марки ушла на фронт в начале 1917 года, несмотря на попытки Совета рабочих депутатов оставить их в Петрограде «для борьбы с контрреволюцией». Согласно докладу капитана Халецкого по состоянию на 6 апреля 1917 года в Петрограде находилось:

«В настоящее время Запасной броневой дивизион имеет только 6 броневых автомобилей «Армстронг-Уитворт-Фиат» без задних рулевых управлений, и один «Остин» с двухрулевым управлением.

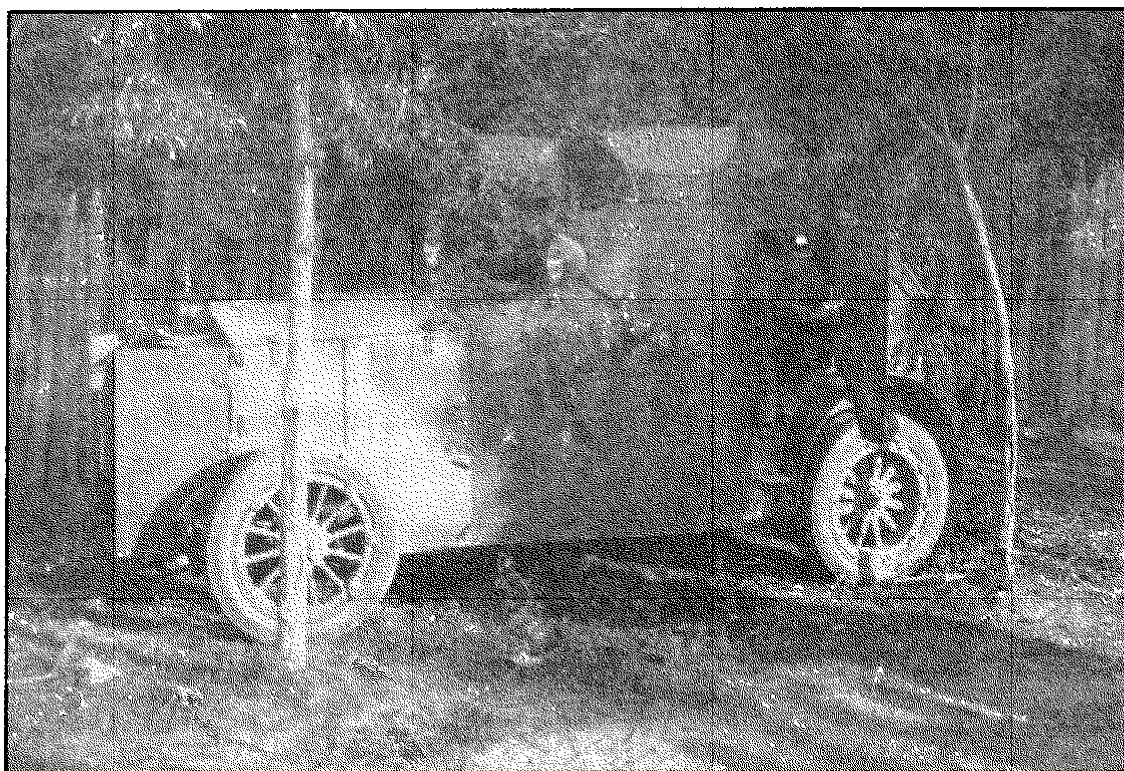
В январе с.г. 4 бронеавтомобиля «Армстронг-Уитворт-Фиат» отправлены: 2 в 4-й броневой дивизион и 2 в 9-й броневой дивизион».

Следует сказать, что «Фиаты» использовались и для некоторых опытных работ. Так, 11 августа 1916 года начальнику Военной автошколы поручили установить «приспособление для резки проволоки на одном из имеющихся автомобилей «Армстронг-Уитворт-Фиат» взамен такого же приспособления, убывшего вместе с бронемашинной «Ланчестер» на фронт. Дальнейший ход работ автору неизвестен.

В связи со всевозрастающей опасностью атак с воздуха в Комиссии по бронеавтомобилям появилось предложение о разработке зенитного пулеметного станка для броневиков. 27 октября 1916 года ее члены осмотрели «пулеметную установку, приспособленную для стрельбы по воздушным целям, изготовленную броневым отделом Военной автошколы и установленную на броневой автомобиль «Армстронг-Уи-



Общий вид броневика «Армстронг-Уитворт-Фиат» после переделки.



Бронемашина «Армстронг-Уитворт-Фиат» на маневрах Красной Армии.
1920-е годы (РГАКФД).

творт-Фиат». Проект получил одобрение, и впоследствии такие станки для пулеметов Максима монтировались на бронемашинах «Фиат» производства Ижорского и «Остин» Путиловского заводов.

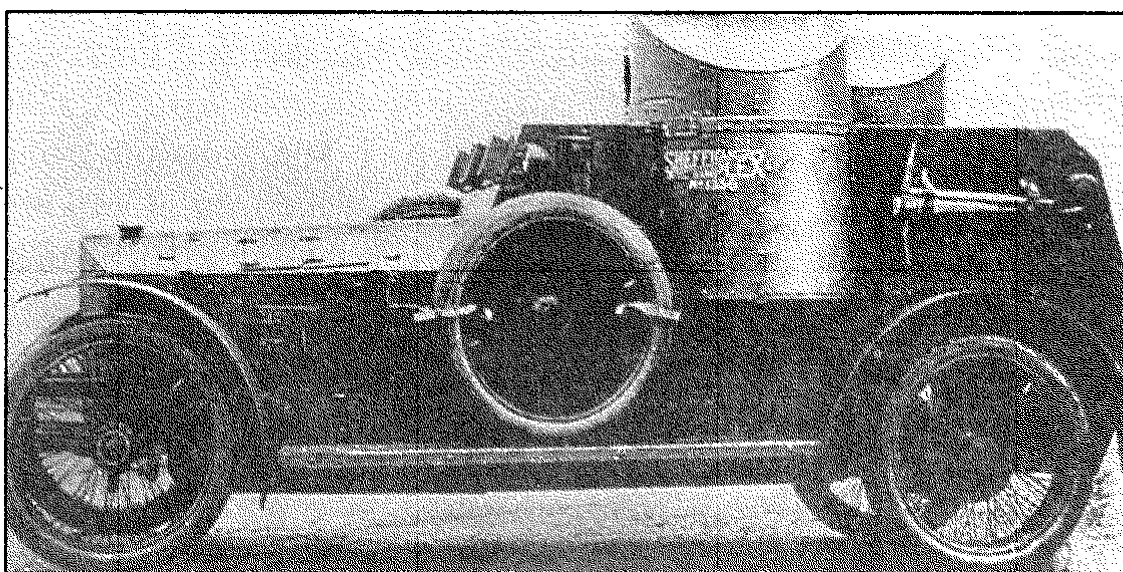
К началу 1917 года с фронта в Петроград вернулись 9 броневииков «Армстронг-Уитворт-Джаррот»: боевая работа выявила слабость картеров дифференциалов задних мостов и сильную перегрузку шасси. Решением Комиссии по броневым автомобилям от 25 января эти машины признали «непригодными для боевой службы». Проведенные расчеты показали, что имеется «полная возможность перенесения брони с «Армстронг-Уитворт-Жаррот» на шасси «Фиат» с двухрулевым управлением (американское шасси «тип 55» предназначавшееся для бронирования на Ижорском заводе. — *Прим. автора*) с заменой только листов брони для боковой защиты мотора». Однако до конца 1917 года это сделано не было, но в 1918—1919 годах для службы в бронеотрядах Красной Армии несколько корпусов «армстронгов» переставили на американское шасси.

Неудача с «Шеффилд-Симплекс»

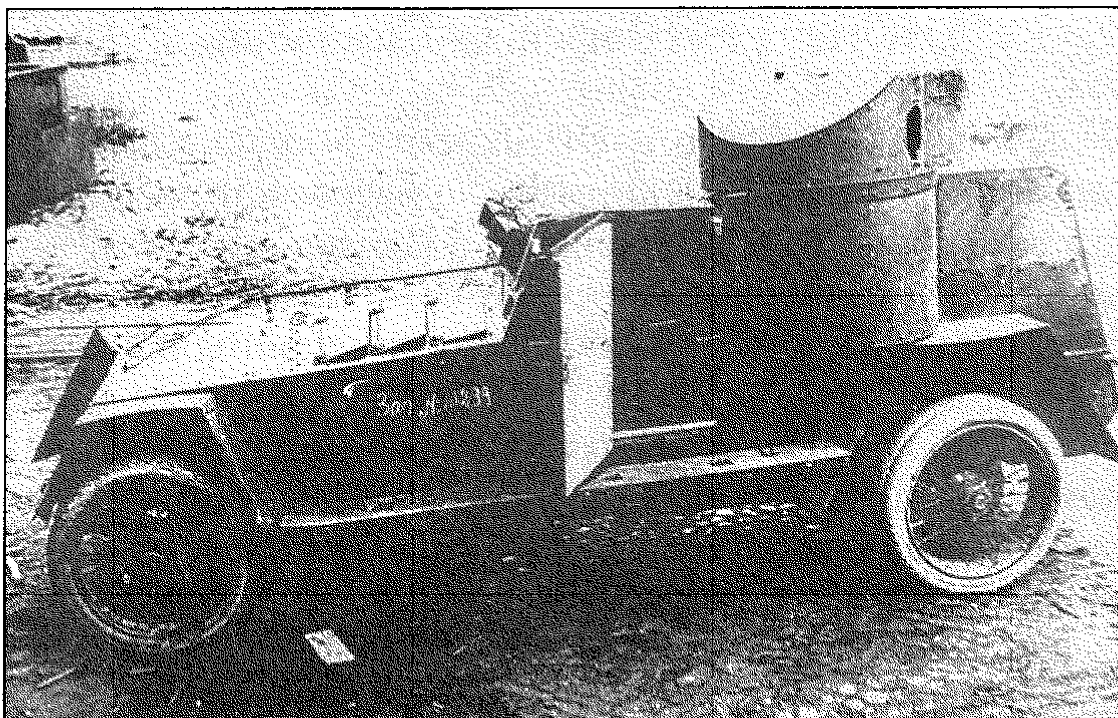
Броневики на шасси «Шеффилд-Симплекс», закупленные в Англии, были вторыми по массовости заграничными машинами, поступившими в Россию — всего 61 машина. Однако в отличие от «остинов», эти бронеавтомобили оказались крайне неудачными и непригодными для фронта.

Первоначальный проект бронеавтомобиля, предложенный фирмой Sheffield-Simplex, предложенный русскому правительству осенью 1914 года, оказался неудовлетворительным — машина была вооружена только одним пулеметом. Во втором проекте броневик получил две пулеметные башни, причем в отличие от «остинов», расположенных по диагонали. Этот вариант бронировки был разработан офицером Военной автомобильной школы штабс-капитаном Мироновым и оказался отвечающим русским требованиям по бронированию. 7 мая 1915 года с фирмой «Шеффилд-Симплекс» был заключен контракт на постройку 10, а в июне еще 15 броневиков с окончательным сроком сдачи в декабре.

В качестве для них англичане использовали легковое шасси «Шеффилд-Симплекс» так называемого «колони-



Бронеавтомобиль «Шеффилд-Симплекс», общий вид перед отправкой в Россию (RAS TANK MUSEUM).



Бронеавтомобиль «Армия-Мотор-Лориес». 1916 год. На заднем плане виден бронекорпус броневика «Шаррон» (АСКМ).

ального» типа с 6-цилиндровым двигателем мощностью 30 л.с. и двухскатными задними колесами (такие автомобили изготавливались для бельгийской армии, где они использовались в качестве штабных). Броневые листы корпуса толщиной 8 мм крепились к деревянному (!) каркасу из «самого лучшего английского ясеня». Масса броневика без вооружения, экипажа и боекомплекта составляла 4032 кг, а цена 1615 фунтов стерлингов — на 465 фунтов дороже, чем «Остин».

Летом 1915 года британская фирма The Army Motors Lorries of Wagons также предложила изготовить для Русской Армии броневые автомобили, причем в качестве базового использовалось то же шасси «Шеффилд-Симплекс». Бронекорпус предлагаемой машины имел незначительные отличия по конфигурации и устройству от броневиков «Шеффилд». 11 августа 1915 года фирма «Армия Мотор Лориес» получила заказ на 36 машин по той же цене и с тем же сроком сдачи — декабрь месяц.

Бронеавтомобили обеих марок начали поступать в Россию в октябре 1915 года, и к 8 декабря было доставлено

17 «Шеффилд-Симплекс» и 22 «Армия-Мотор-Лориес». Остальные 22 машины прибыли весной 1916 года.

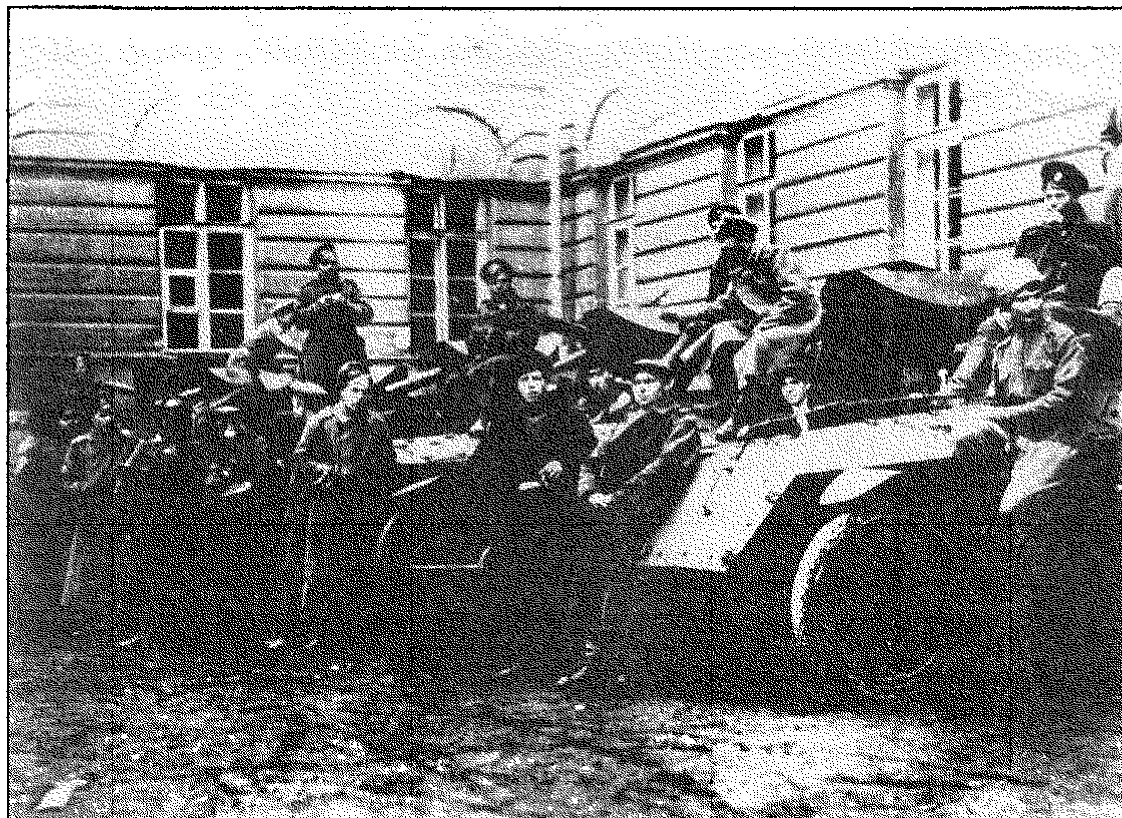
Испытания первых же прибывших в Петроград броневиков обеих марок показало плачевные результаты. Так, Комиссия по броневым автомобилям отмечала по «шеффилдам»:

«Деревянный каркас, как основание для крепления броневых листов является большим конструктивным недостатком. Шасси сильно перегружено. Наблюдаются поломки дифференциалов, полуосей и картеров».

У броневиков «Армия Мотор Лориес», помимо этого, наблюдался «низкий ход и прогиб передних кулаков рамы шасси, а также развал колес еще до испытаний».

В результате Комиссия пришла к следующему заключению о возможности использования броневиков «Шеффилд-Симплекс»:

«...После значительных переделок могут быть использованы как бронедрезины. Один автомобиль предлагается



Бронемашины «Армия-Мотор-Лориес» в Петрограде.
Октябрь 1917 года (ЦМВС).



Отряд Красной Гвардии у броневика «Лейтенант Шмидт» марки «Шеффилд-Симплекс».
Октябрь 1917 года (ЦМВС).

передать в железнодорожные войска для переделки и испытаний. При наличии подходящих шасси броня их, по-видимому, может быть использована для обычных пулеметных бронев автомобилей».

Однако найти подходящее шасси оказалось не так-то просто. Лишь в июне 1917 года два «шеффилда» поступили в мастерские Офицерской стрелковой школы для перестановки их бронекорпусов на полноприводное шасси 2-тонного грузовика «Джеффри». Однако из-за технических сложностей, осуществить это мероприятие не удалось.

Осенью 1916 года на Коломенский паровозостроительный завод отправили один «Шеффилд-Симплекс» для перестановки его на железнодорожный ход. Документально подтверждено изготовление бандажей для этой машины, но была ли она переделана, автору установить не удалось.

В начале 1917 года 23 «шеффилда» (два к этому времени разбронировали и переделали в легковые машины) направили во 2-й коренной парк полевых железных дорог для перестановки на железнодорожный ход, однако в связи с из-

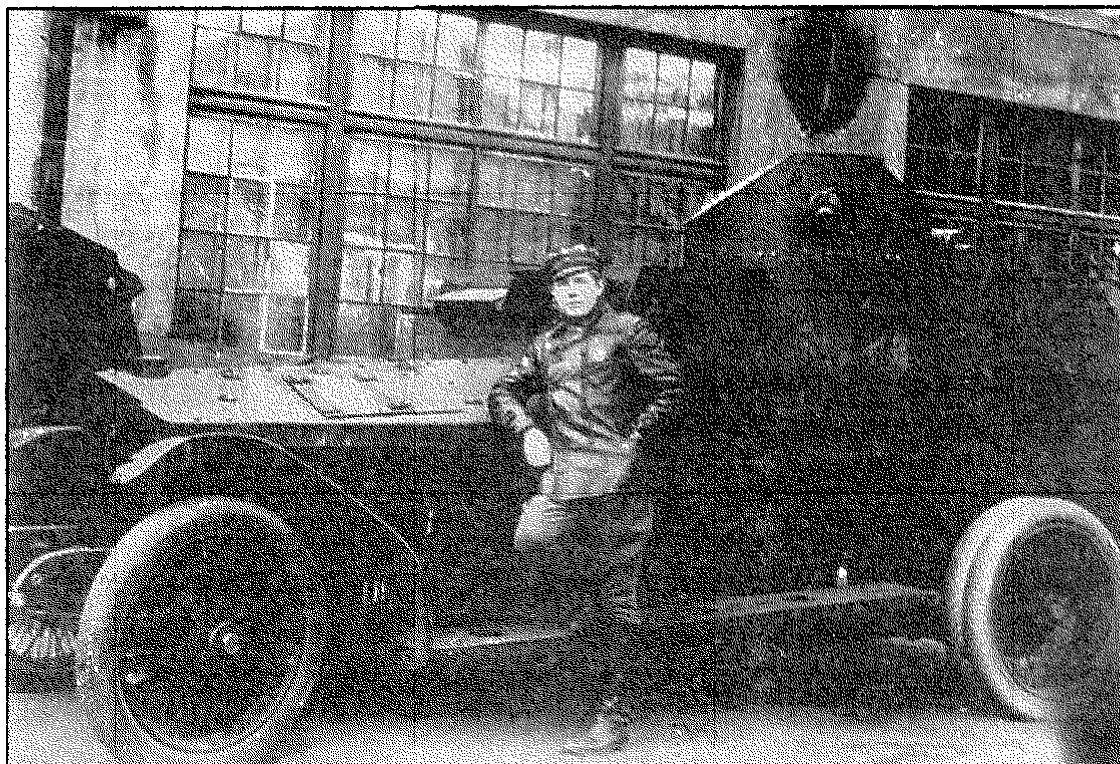
вестными событиями сделать это не удалось, хотя подготовительные работы были проведены. Весной все броневики вернулись в Петроград.

Что касается броневиков «Армия Мотор Лориес», то после проведения их испытания весной 1916 года заключение Комиссии по бронеавтомобилям звучало так:

«Автомобили настолько плохи, что вопрос об их использовании в настоящее время еще не решен».

Летом 1916 года, чтобы найти какое-то применение этим машинам, рассматривался вопрос о перестановке их бронекорпусов на шасси итальянского грузовика «Лянчия», но из-за проблем технического характера сделать это не удалось. «Армия Мотор Лориес» целый год простояли на различных складах и в гаражах Петрограда, постепенно приходя в полную негодность.

30 марта 1917 года ГВТУ издало распоряжение о спешном «приведении в исправное состояние бронеавтомобилей «Шеффилд-Симплекс» и «Арми Мотор Лориес» для передачи их Запасному дивизиону, которому поручается од-



Броневик «Шеффилд-Симплекс» автобронепотряда Петроградского совета рабочих и солдатских депутатов. 1918 год (фото из коллекции С. Ромадина).



«Шеффилд-Симплекс» одного из автобронепоезд Красной Армии. 1919 год.
Машина имеет переделанную бронезащиту радиатора и другую заднюю ось (АСКМ).

новременное с сим получение этих машин для Петрограда». Машины предполагалось задействовать для патрулирования города и использования их Петроградским советом рабочих и солдатских депутатов вместо боевых машин, предназначенных для отправки на фронт.

Таким образом, русское правительство оплатило 61 броневик, совершенно непригодный для использования на фронтах. Это произошло из-за недостаточно отлаженной системы размещения и контроля за выполнением заказов за границей. Этот негативный опыт был учтен при изготовлении бронемашин «Остин» 3-й серии и шасси «Остин» и «Фиат» для бронирования в России. Эта продукция принималась русскими представителями на местах по заранее утвержденным и довольно жестким требованиям.

Железнодорожный взвод штабс-капитана Мещеренинова

В феврале 1915 года из штаба 8-й армии Юго-Западного фронта в Петроград был командирован штабс-капитан лейб-гвардии Преображенского полка Мещеренинов. По заданию командующего армией генерала Брусилова он должен был найти среди имеющихся «такие бронезавтомобили, которые могли бы передвигаться как по шоссе, так и по железнодорожным рельсам». Предполагалось использовать эти машины на узкоколейных (то есть имеющих Западно-Европейскую колею) железных дорогах Галиции. При этом Брусилов заручился поддержкой военного министра Сухомлинова в получении машин, а начальник Московско-Казанской железной дорог пообещал генералу посодействовать в переделке броневиков для движения по рельсам.

В своем докладе от 15 мая 1915 года штабс-капитан Мещеренинов сообщал:

«18 марта 1915 года генерал-адъютант Брусилов поручил мне получить в Петрограде броневые автомобили и приспособить их при содействии начальника Московско-Казанской железной дороги для постановки на заграничную колею. По распоряжению бывшего Военного министра Сухомлинова мне были выданы четыре броневых автомобиля, построенные в мастерской Братолюбова, которые были привезены в Москву, в мастерские Казанской железной дороги».

Мещеренинов получил в свое распоряжение три броневика на шасси «Руссо-Балт» тип С и один «Рено» (последний был изготовлен в мастерской Братолюбова для ушедшей на фронт 11-й автомобильной роты). Работы по перестановке машин на рельсы велись под руководством инженера Казанской железной дороги фон Мекка и штабс-капитана Мещеренинова. Помимо изготовления железнодорожных скатов на броневиках установили механические стартеры, двойные задние колеса, усовершенствовали систему охлаждения пулеметов. Для испытания машин Московско-Казанская же-

лезная дорога перешила 3 версты полотна на Западно-Европейскую колею. Там и производилось обучение переходу с грунта на железнодорожный ход и обратно.

12 июня 1915 года Комиссия генерал-лейтенанта Мгеброва осмотрела автомобили и нашла, что «задача в техническом отношении выполнена вполне удовлетворительно», но так как русские войска отступали из Галиции, то тут же было решено приспособить броневики для действия по русским железным дорогам. Русско-Балтийскому вагонному заводу в Риге заказали новые комплекты осей, доставленных в мастерские к 20 июля. Следует отметить, что их конструкция позволяла путем установки других колес двигаться и по Западно-Европейской колее.

9 августа 1915 года первый автомобиль был опробован ездой по широкой колее, а 23 сентября испытали все три готовые машины тип С поездкой до станции Раменское и обратно (всего 42 версты). Средняя скорость броневи́ков на рельсах составляла 37–40 км/ч, максимальная — 60 км/ч. Броневи́к «Рено» не переделывался на широкую колею из-за технических сложностей.

По рекомендациям генерал-лейтенанта Мгеброва из-за перегрузки бронемашин тип С в их конструкцию внесли следующие изменения:

«Рамы автомобилей ввиду перегрузки в 43 пуда против нормы, установленной Русско-Балтийским вагонным заводом, были усилены путем установки шпренгелей под продольными балками рамы и постановкой в передней части продольных балок коробчатых стальных вставок, приваренных ацетиленом к балкам; установлены усиленные рессоры — передние в 10 листов, задние в 11 листов, в связи с чем установлены новые рессорные хомуты; задние оси снабжены шпренгелями, полученными от РБВЗ».

В начале октября 1915 года бронемашины прибыли в Петроград, в Запасную броневую роту, где прошли их широкомасштабные испытания пробегом по грунту, железной дороге и стрельбой. Испытания показали, что броневые машины переставленные на железнодорожный ход «ходят от-

лично, развивают большую скорость, мало требуют бензину (3 пуда на 367 верст), берут крутые подъемы, при нагрузке в 115 пудов тянут четыре железнодорожные платформы общим весом 2700 пудов».

15 декабря 1915 года генерал-майор Филатов предложил сформировать из пушечных «Руссо-Балтов» (три тип С, переставленных на рельсы, и три тип D) отдельное подразделение. В своем письме в ГВТУ по этому поводу он писал:

«...Более рационально отправить на фронт шесть броневых автомобилей, образовав из них особую часть. Так как тип D сильно перегружены и как шоссейные мало пригодны, при соединении их в одну часть тип D будут перевозиться по рельсовым путям на железнодорожных платформах автомобилями тип С, и передвигаться самостоятельно на сравнительно небольшие расстояния».

Видимо, на основе этого документа Главное управление Генерального Штаба разработало штат Броневых автомобилей железнодорожного взвода, который был Высочайше утвержден 24 января 1916 года. При этом новая часть, помимо трех броневых «Руссо-Балтов» тип С, приспособленных для движения по рельсам, должна была иметь в своем составе «два полуброневых автомобиля (грузовой и легковой) для непосредственной подачи снарядов в боевую линию».

По штату Броневой автомобильный железнодорожный взвод включал:

«Офицеров — 4, младший механик — 1, нижних чинов строевых — 92, нестроевых — 5.

На каждом из трех броневых автомобилей состоит по три действующих пулемета и, сверх того, по две пушки Гочкиса. На двух полуброневых машинах состоит по одному пулемету».

Формирование новой части велось Запасной броневой ротой и было завершено к середине марта 1916 года. Помимо «Руссо-Балтов» в ее состав включили бронированный «Рено», а также изготовленный мастерскими Запасной броневой роты полубронированный 5-тонный грузовик «Паккард». Кроме того, во взводе имелся легковой автомобиль

«Мерседес», приспособленный для движения по Западно-Европейской колее. Эта машина не имела брони, но располагала пулеметной установкой со щитом. Командиром Броневое автомобильного железнодорожного взвода назначили штабс-капитана Мещеренинова.

После формирования новой части и ее укомплектования техникой и вооружением, Комиссия по броневым автомобилям провела испытания броневинов железнодорожного взвода, о чем 29 марта 1916 года был составлен соответствующий документ:

«1. Легковой автомобиль системы «Рено». Нагрузка машины, вооруженной одним пулеметом при четырех нижних чинах с полным комплектом патронов и инструмента, составляла 44 пуда 29 фунтов (715,6 кг). Во все время следования до 3-го Паргалово при открытой бронировке радиатора и мотора вода в радиаторе выкипала настолько сильно, что приходилось часто останавливаться для долива воды. Вышеуказанное явление происходило вследствие неправильной конструкции броневое прикрытия системы охлаждения и мотора. Признаем, что в настоящем своем виде машина не пригодна для работы на фронте.

2. 5-тонный грузовой бронированный «Паккард». Нагрузка машины при четырех нижних чинах, с погруженными осями, колесами и дифференциалами, равна 205 пудов (3280 кг). Грузовик следовал от Михайловского манежа до 3-го Паргалово безостановочно, со скоростью 5 верст в час, поднявшись на Паргаловскую гору на 2-й скорости. Благодаря своему широкому броневому корпусу (2 м 73 см) встречал затруднения при разъездах с движущимися экипажами. Во время движения в помещении шофера установилась высокая температура.

Признаем, что в настоящем своем виде грузовик может двигаться исключительно по хорошему широкому шоссе с надежными мостами.

3. Бронированные легковые автомобили за № 1, 2, 3 системы «Руссо-Балт». Нагрузка всех вышеупомянутых машин, состоящая из трех пулеметов, двух пушек и пяти ниж-

них чинов с комплектом снаряжения и инструментами, равняется 62 пуда 17 фунтов (998,8 кг). Машины шли на 4-й скорости только по самой лучшей мостовой. Во всех двигателях замечался перегрев, вызванный кипением воды в радиаторе. При подходе к 3-му Паргалово в машине № 2 лопнула задняя правая полуось с кожухом дифференциала».

Учитывая положительный опыт перевода броневых «Руссо-Балтов» тип С на железнодорожный ход, в июне 1916 года Комиссия по броневым автомобилям вышла в ГВТУ с предложением о приспособлении для движения по рельсам всех броневых автомобилей, которые из-за перегрузки шасси оказались непригодными для использования на фронте. Например, еще в мае генерал-лейтенант Филатов писал:

«Испытания, проведенные с броневыми автомобилями Броневое автомобильного железнодорожного взвода при перестановке их на железнодорожный ход показали, что автомобили ходят отлично, развивают большую скорость, мало требуют бензину, берут крутые подъемы и тянут 2—3 платформы.

Ввиду отличных результатов, полученных при испытании, мое мнение — немедленно приступить к постановке на железнодорожный ход всех броневых машин 25 и 29-го пулеметных автомобильных взводов, и автомобилей, изготовленных заводом Братолюбова.

...Что же касается использования таковых автомобилей, я предполагал бы, что их не следует сводить во взводы или батареи, а придавать в каждый железнодорожный батальон по одному автомобилю. Каждый броневик должен быть отправлен в батальон с личным составом в количестве одного офицера и десяти нижних чинов (четыре шофера, шесть пулеметчиков и артиллеристов)».

Помимо бронемашин 25-го (2 «Мерседеса» и «Ллойд») и 29-го («Бенц») автопулеметных взводов перестановке на железнодорожных подлежали 25 бронемашин «Шеффельд-Симплекс» и 36 «Армия-Мотор-Лориес». Сначала для этого пытались привлечь крупные промышленные предприятия — например, один броневик «Шеффилд-Симплекс» на-

правили на Коломенский завод, где для него изготовили комплект железнодорожных скатов. Правда, дальше этого дело не пошло, так как правление завода отказалось от этой работы, ссылаясь на сильную загруженность другими военными заказами.

В результате ГВТУ приняло решение вести перестановку бронемашин на железнодорожный ход своими силами. Для этого предполагалось использовать личный состав Броневого автомобильного железнодорожного взвода и мастерские 2-го коренного парка полевых железных дорог в городе Савелово.

29 июня 1916 года взвод штабс-капитана Мещеренинова в составе трех броневых, двух полуброневых автомобилей, 42 солдат и унтер-офицеров и техника взвода прапорщика Комара прибыл в распоряжение начальника 2-го коренного парка полковника Максимова. Однако до конца года работы так и не были начаты, так как бронемашины, предназначенные для переделки, начали прибывать только в феврале 1917-го. Так, согласно рапорту начальника 2-го коренного парка 21 февраля 1917 года «прибыло из Запасного броневого дивизиона 8 машин, из коих: 3 «Руссо-Балта» тип Д с одним магнето и двумя карбюраторами на три машины и без подшипника в колесе; 2 машины завода «Рено» в исправном виде (речь идет о броневиках конструкции штабс-капитана Мгеброва, переделанных по проекту Комиссии по броневым автомобилям. — *Прим. автора*), но без инструмента и запасных частей; 2 «Мерседеса» без инструмента и запасных частей и «Бенц» с поломанным задним мостом и без задних колес с двигателем в 120 л.с.». В марте сюда же доставили 16 бронемашин «Шеффилд-Симплекс».

К концу марта 1917 года личным составом Броневого автомобильного железнодорожного взвода был проделан большой объем работ по переделке броневику на железнодорожный ход. Правда, при этом выяснилось, что «Рено» и «Мерседесы» переставить на железную дорогу довольно сложно из-за конструкции ходовой части. Ход работ можно представить из рапорта техника Броневого автомобильного

железнодорожного взвода прапорщика Комара, направленного начальнику 2-го коренного парка 10 апреля 1917 года:

«1. Два автомобиля «Рено» и два «Мерседес» могут быть отправлены в любое время в Запасной броневой дивизион, для чего необходимо 4 платформы и теплушка.

2. Во вверенном Вам парке осталось 16 автомобилей «Шеффилд-Симплекс» и 3 автомобиля «Руссо-Балт» тип Д, итого 19, из них:

10 автомобилей «Шеффилд-Симплекс» переделываются на русскую и заграничную колею, 3 «Руссо-Балта» предназначены для переделки на русскую и заграничную колею и 6 «Шеффилд-Симплекс» исключительно для русской колеи.

Все эти автомобили после переделки не потеряют возможности движения по хорошим грунтовым дорогам, потому что шасси будет укреплено весьма солидно, нагрузка увеличится очень незначительно, а смена колес не представляет никакого затруднения.

3. На Румынский фронт отправляются 3 автомобиля «Руссо-Балт» тип С, приспособленные для движения на русской и заграничной колее и по грунтовым дорогам, и один автомобиль «Рено», приспособленный для движения по заграничной колее и грунтовым дорогам. Эти 4 автомобиля в случае нужды могут быть спарены, ибо имеют особые приспособления для спаривания».

Однако из-за событий 1917 года и развала армии, завершить начатое не удалось. Судьба машин, находившихся в Савелово, автору неизвестна. Что касается отправленных на фронт трех бронемашин «Руссо-Балт» тип С и одного «Рено» Броневое автомобильного железнодорожного взвода, то они использовались в боях лета 1917 года в составе 2-й Заамурской железнодорожной бригады, а в августе были переброшены на Румынский фронт в район города Аджуд, после чего их следы теряются. Нет у автора и сведений о судьбе и других машин Броневое автомобильного железнодорожного взвода: полубронированного грузового «Паккарда» и легкового «Мерседеса» с пулеметной установкой.

Бронированные «кегрессы»

Первый в мире полугусеничный автомобиль спроектировал и изготовил работавший в России французский подданный Адольф Кегресс. Родившись во Франции в 1879 году, в начале XX века он перебрался в Петербург, где в 1904 году поступил механиком в моторный отдел завода «Лесснер». В 1906 году Кегресс познакомился с начальником военно-походной канцелярии Его Императорского Величества князем В.Н. Орловым, который и пригласил 28-летнего французского специалиста на должность заведующего технической частью Собственного Его Императорского Величества гаража в Царском Селе.

В то время автомобили гаража эксплуатировались только с апреля по ноябрь — зимой движение по заснеженным дорогам было практически невозможным. Любивший быструю езду Кегресс неоднократно жаловался на это Орлову, который как-то предложил французу придумать что-нибудь для решения данной проблемы.

В январе 1909 года Кегресс на базе легкой машины французской фирмы FL изготовил «автосани» для движения по снегу. Под передней осью были установлены лыжи, а на задние колеса одевалась гусеница из верблюжьей шерсти, которая натягивалась специальными барабанами. Проведенные испытания показали хорошие результаты, и Кегресс получил от Орлова «добро» на проведение дальнейших работ.

В 1911 году в мастерских Императорского гаража установили «приборы Кегресса» на 45-сильный легкой автомобиль «Мерседес». В отличие от первого варианта гусеничный ход монтировался вместо задних колес (без переделки машины). Теперь в его конструкции имелось две опорные тележки, позволявшие равномерно распределять давление машины на грунт, а сама лента изготавливалась из резины с завулканизированной в нее тканевой лентой. Привод от задней оси к паре ведущих катков (по одному на борт) осуществлялся двумя цепями. Ведущие колеса за счет трения приводили в движение гусеничные ленты.



Испытания автомобиля «Мерседес» с двигателем Кегресса. 1912 год.
За рулем князь В. Орлов (РГАКФД).

В феврале 1911 года автосани «мерседес» совершили первый пробег в окрестностях Царского Села, а затем, после доработки конструкции, испытывались в 1911–1912 годах.

В 1913 году мастерские Императорского гаража заключили соглашение с «Русско-Балтийским вагонным заводом» (РБВЗ) на установку «приборов Кегресса» на автомобиле «Руссо-Балт» тип С, который был изготовлен в том же году.

10 февраля 1913 года автосани Кегресса участвовали в организованной Санкт-Петербургским автоклубом гонке по льду Финского залива Петербург — Кронштадт — Петербург, и вошли в пятерку машин, преодолевших дистанцию менее чем за два часа.

В феврале 1914 года «Руссо-Балт» с приспособлениями Кегресса испытывался в окрестностях Петербурга по маршрутам Царское Село — Павловск — Царское Село и Царское Село — Луга — Царское Село общей протяженностью 260 верст. При этом машина легко двигалась по целине, преодолевала канавы и кустарник, развивая скорость до 35 верст в час, а по шоссе — до 55 верст в час.

По результатам этих испытаний А. Кегресс 31 мая 1914 года получил привилегию (патент) № 26751 на «автомобильные сани, движущиеся посредством бесконечных ремней с нажимными роликами и снабженные поворотными полозьями на передней оси».

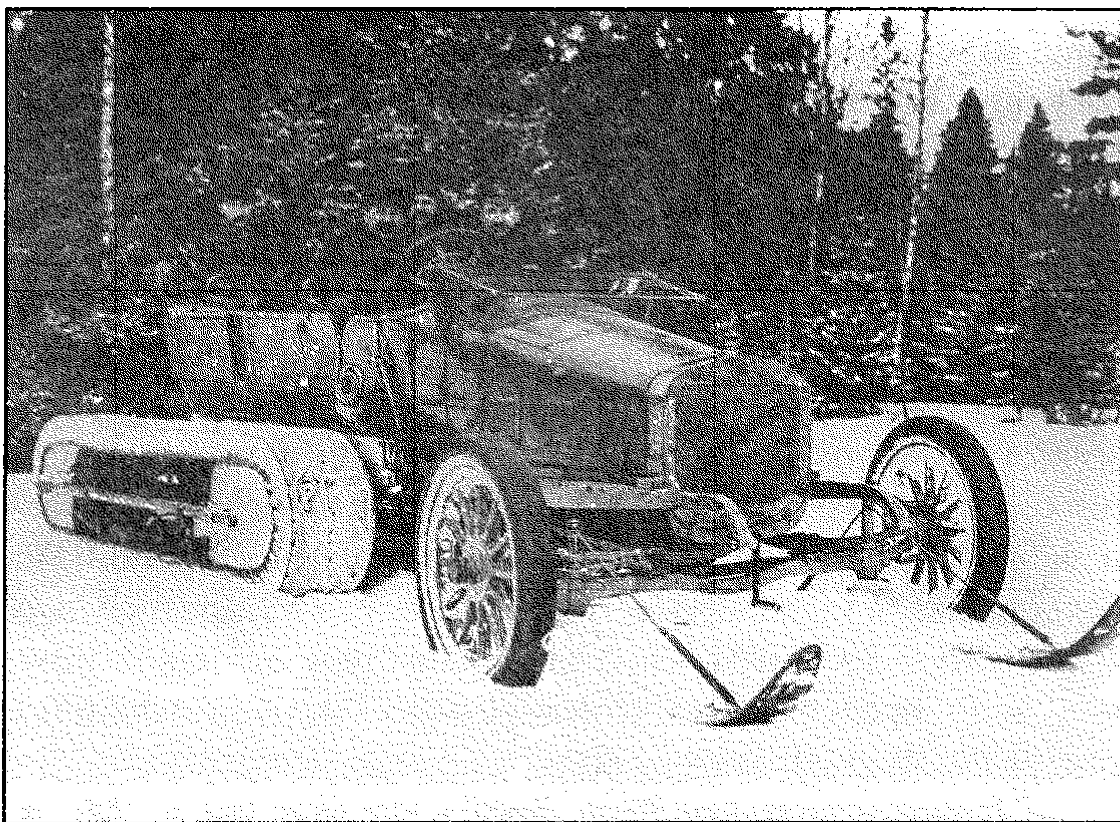
После начала Первой мировой войны Кегрессу присвоили звание прапорщика Русской Армии, при этом он продолжал работу над совершенствованием конструкции своего приспособления для автомобилей различных марок. Например, в августе 1915 года руководство Российского Императорского автомобильного общества выступило с инициативой об оснащении пяти автомобилей двигателем Кегресса и формирования из них автосанитарного отряда. Работы велись на Путиловском заводе под руководством инженера Б. Харитоновича при непосредственном участии А. Кегресса, в качестве базы использовались автомобили французской фирмы «Рено».

В июле 1916 года эти машины в составе санитарной колонны имени Наследника Цесаревича убыли на Северный фронт, где хорошо зарекомендовали себя в условиях бездорожья и снежной целины:

«Автосани во время опыта действительно поразительно свободно брали все препятствия, которые являлись для обыкновенных автомобилей безусловно непроходимыми».

Одновременно с разработкой проекта установки своего двигателя на санитарных «Рено», Кегресс выступил с предложением изготовления автосаней своей конструкции для нужд армии. В октябре 1915 года он представил на рассмотрение технического комитета ГВТУ образец, чертеж и описание автосаней своей конструкции. Комитет высказал мнение, что «крайне желательно испытать приспособление Кегресса на автомобилях разных систем, особенно возможность их применения для броневых автомобилей, что может иметь большое значение».

После утверждения разработанных Кегрессом чертежей, весной 1916 года в его распоряжение передали одни



Автомобиль «Руссо-Балт» тип С на «приборах Кегресса».
1913 год (фото из коллекции С. Ромадина).

броневик «Остин» 2-й серии. Машина получила усиленный вариант гусеничного движителя, изготовленного с учетом возросшей (по сравнению с легковыми автомобилями) массы. Для удобства испытания броневика и перевозки необходимых запчастей и инструмента задняя часть броневика была демонтирована и вместо нее устроен грузовой кузов с сиденьями. 3 августа 1916 года «Остин» с движителем Кегресса испытывался Комиссией по броневикам в окрестностях Петрограда. Генерал-майор Филатов в своем рапорте об этом писал:

«Автомобиль шел по шоссе из Царского Села в Пулкову со скоростью до 40 верст в час. Свернул с дороги на целину, преодолел придорожную канаву глубиной около 1,5 аршина и шириной в 2 аршина, затем пошел со значительной скоростью по мягкому травянистому грунту, свободно и плавно преодолевая различные неровности.

...поднялся на Пулковскую гору напрямик по склону, по влажному растительному грунту. При подъеме шофер

имел возможность местами ставить вторую скорость. Перегревания мотора замечено не было. Наконец, автомобиль без особых усилий перешел небольшое кочковатое болото, где местами вода сплошь покрывала почву. Никаких поломок замечено не было, за исключением погнутия левых направляющих дуг».

После устранения недостатков «Остин» с приспособлением Кегресса убыл в Могилев, для показа в Ставке Верховного Главнокомандующего. Здесь машину продемонстрировали императору Николаю II, на которого она произвела благоприятное впечатление, а также испытали на бездорожье, а также пробегом из Могилева в Царское Село. 12 сентября 1916 года командир Запасной броневой роты направил председателю Комиссии по бронеавтомобилям генерал-майору Филатову рапорт об этих испытаниях:

«Первое испытание было произведено в районе Могилевской губернии, по маршруту, утвержденному генералом Кондзеровским. Число верст пробега — 286 верст, число часов движения — 31 час 20 минут, вес автомобиля с нагрузкой — 332 пуда 20 фунтов (5320 кг).

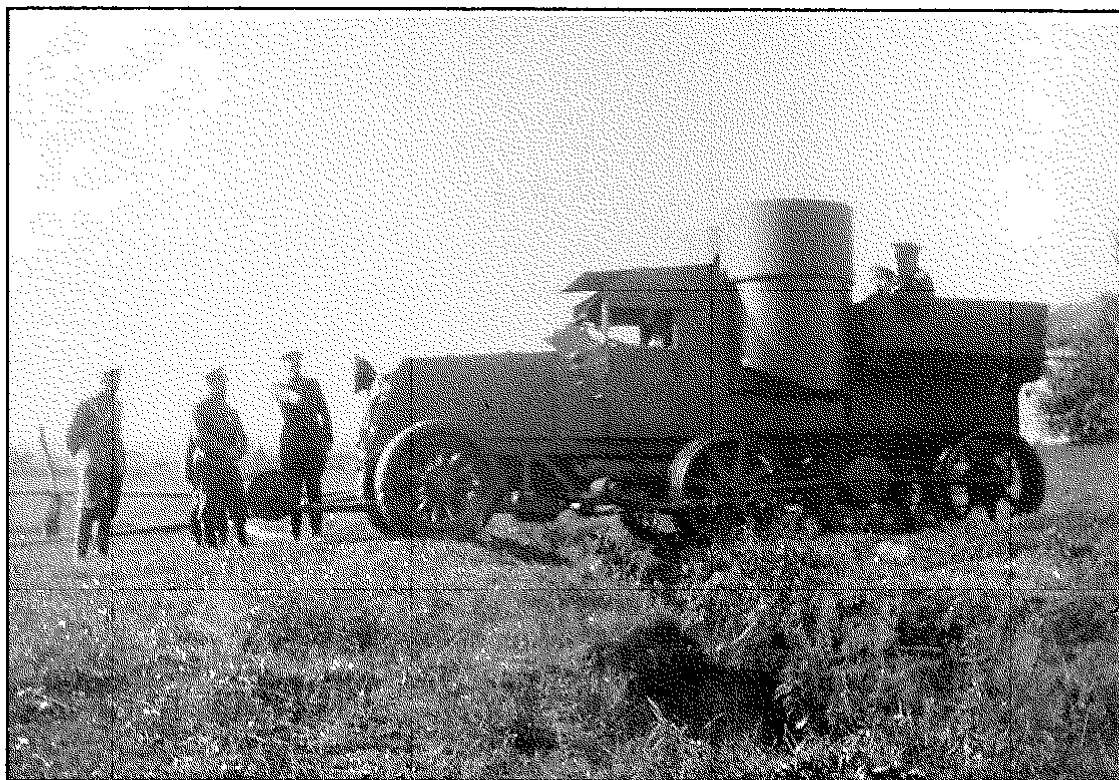
Заключение испытательной Комиссии:

1. Преимущества приспособления прапорщика Кегресса заключается, главным образом, в возможности проходить по непроходимым для обыкновенного автомобиля дорогам, без дорог, через канавы, на очень крутые подъемы и спуски, по пескам и топким болотистым местам.

2. Прошедшие за время пробега повреждения указывают на необходимость упрочнить коромысла роликовых тележек, и устранить возможность перекоса приспособлений от боковых толчков.

3. Приспособление Кегресса с вышеуказанными изменениями являются вполне законченным по конструкции механизмом, и в этом виде может быть передано на заводы для изготовления.

4. Потребность Действующей Армии в автомобилях, могущих проходить по бездорожью, крайне велика и спешна, а потому, по мнению Комиссии, следует принять все ме-



«Броневик «Остин» 2-й серии с приспособлением Кегресса на показе Николаю II в Могилеве. Август 1916 года. Задняя часть бронекорпуса переделана в кузов (фото предоставил С. Кирелец).

ры к серийному изготовлению приспособлений Кегресса для необходимого количества автомобилей всех типов — броневых, грузовых и легковых.

Второе испытание было проведено в составе вышеуказанной Комиссии от г. Могилева на Днепре до Царского Села, согласно заданному маршруту. Число верст пробега — 725, число часов движения — 34 часа 15 минут, вес автомобиля с нагрузкой 332 пуда 20 фунтов.

Заключение Комиссии:

1. Опытный пробег Могилев — Царское Село имел своей задачей испытать приспособление Кегресса на выносливость при движении по шоссе и дорогам в дополнение к проведенному 2—6 сентября с.г. испытанию при движении по бездорожью в районе Могилевской губернии на расстояние 286 верст.

2. Произошедшее повреждение передаточной цепи (лопнуло одно звено) таково, что дает полное основание предполагать какую-либо случайность, не зависящую от

приспособления, так как остальные звенья оказались исправными. При всем этом имеется полная возможность снять поврежденную цепь и продолжать движение без нее.

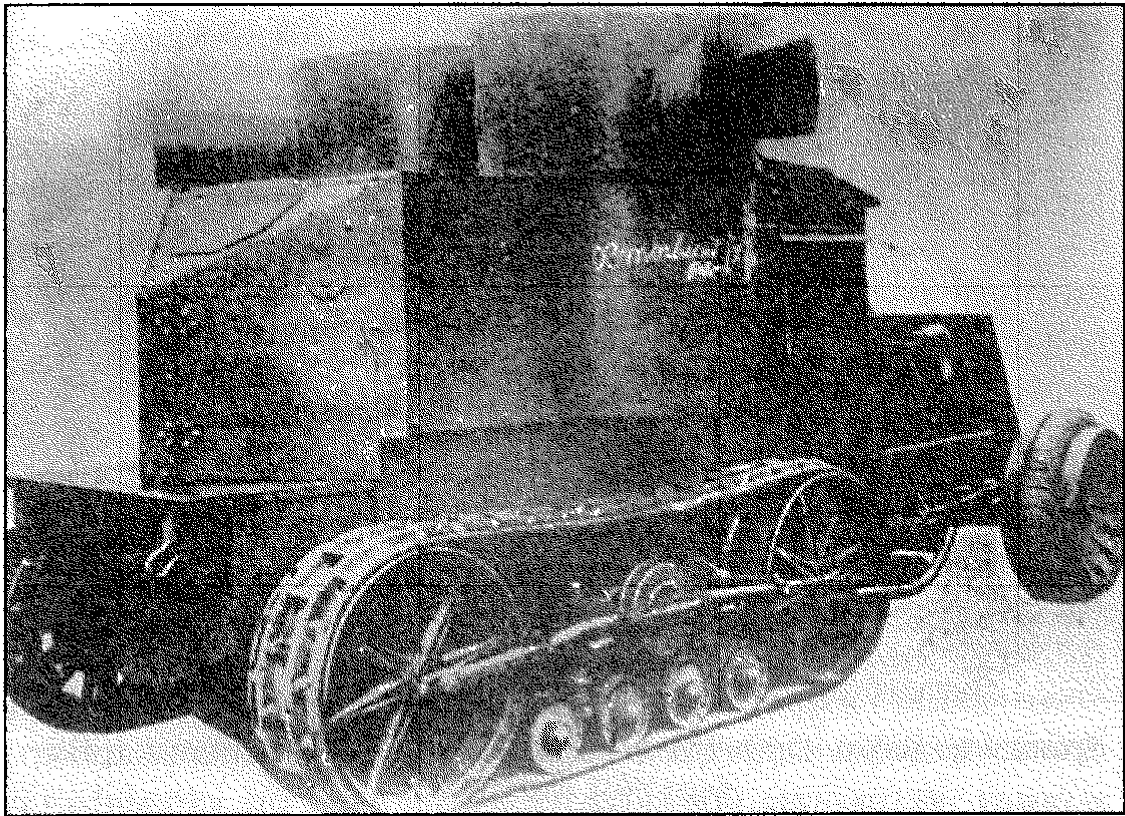
3. Повреждения резиновых лент указывают на необходимость более тщательного и совершенного их изготовления с расчетом на работу их при огибании шкивов. Повреждение гребня, находящегося на внутренней поверхности ленты, указывает на необходимость установить более соответствующее соотношение высоты гребня к диаметру ведущих роликов, так как главная причина срывания частей гребня заключается в надавливании на них осей роликовых тележек».

После рассмотрения результатов испытаний руководство ГВТУ утвердило план изготовления автомобилей на приборах Кегресса, всего 143 легковых и грузовых машины, а также 39 броневигов. Изготовление приспособлений поручили Путиловскому заводу.

В качестве базы для полугусеничных броневигов предполагалось использовать «остины» с двумя постами управления, бронировку которых планировалось вести на Путиловском заводе. Впоследствии планировалось переделать таким образом все остальные броневики этой марки (кроме 1-й серии), а также «фиаты», изготовление которых вел Ижорский завод.

К началу 1916 года инженеры Путиловского завода совместно с Кегрессом переработали конструкцию приспособления, испытав его на том же «Остине» 2-й серии, который уже испытывался в августе — сентябре 1916 года. Машина получила усиленные тележки и дуги с роликами, а колеса на передней оси заменили уширенными, но меньшего диаметра. Кроме того, броневик получил бронировку кормы и задний пост управления по типу, принятому для машин этой марки, после чего машину передали в гараж Запасного броневого дивизиона. Дальнейшая ее судьба автору неизвестна.

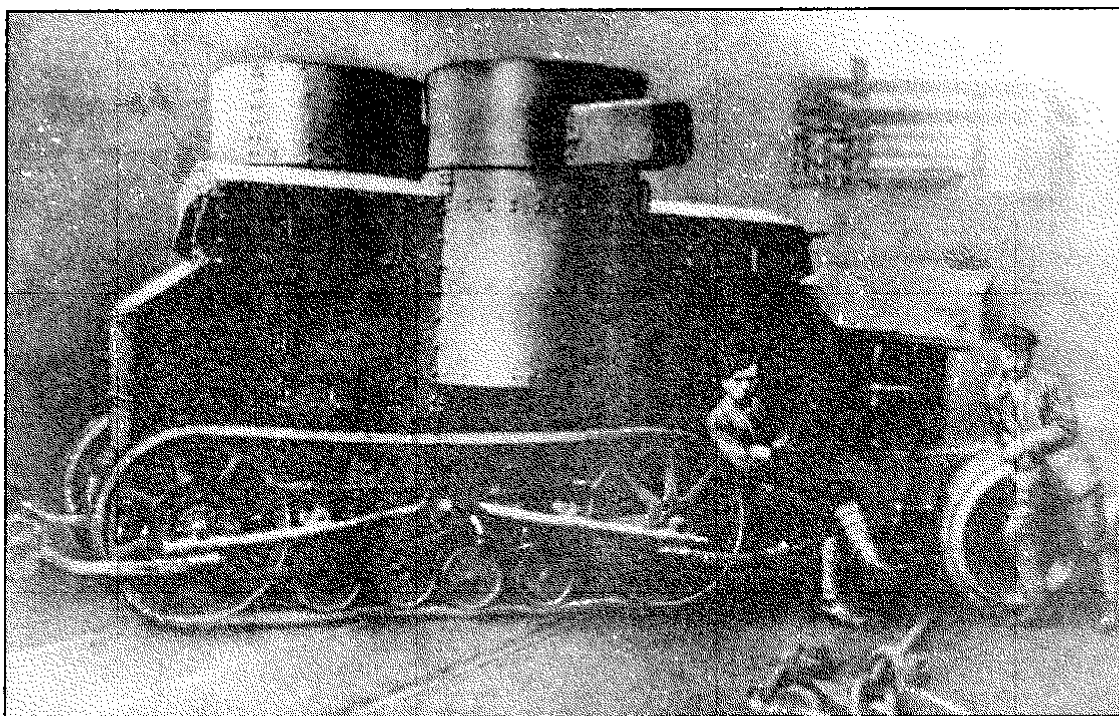
Весной 1917 года чертежи для установки приспособления Кегресса на «остины» Путиловского завода были го-



Тот же «Остин», что и на предыдущем фото, но с задним постом управления и передними колесами меньшего диаметра. 1917 год (МИЗ).

товы, и переданы в производство. Но из-за революционных событий установить их на броневики не удалось, хотя Путиловский завод и изготовил 34 комплекта деталей для них. Не удалось наладить выпуск и 3-тонных полугусеничных грузовиков «Паккард» — такие машины были в программе Путиловского завода. А вот легковые «паккарды» с приспособлениями Кегресса выпускались, причем на одном из них испытывалась гусеничная лента из проволочных тросов, более прочная, чем резиновая. Всего, по разным данным, изготовили до 30 легковых полугусеничных «паккардов».

Что касается броневиков, то к их производству вернулись уже при Советской власти — летом 1919 года. При этом бронировку «остинов» и окончательную сборку машин вел Ижорский завод, а изготовление приспособлений Кегресса — Путиловский. Всего с июля 1919-го по март 1920-го года изготовили 12 таких бронеавтомобилей, именовавшихся в документах «Остин-Кегресс». Они использовались в боях



Броневой автомобиль «Остин» бронировки Ижевского завода с двигателем Кегресса. Осень 1919 года (АСКМ).

Гражданской войны в составе автобронепоезд Красной Армии, при этом две машины данного типа были захвачены поляками в марте — апреле 1920 года.

Что касается самого А. Кегресса, то весной 1917 года он уехал из России во Францию, где запатентовал вариант своего гусеничного движителя с принудительным зацеплением ленты. Этот вариант он прорабатывал еще в России — опыт эксплуатации испытаний машин его конструкции показал, что ведущие барабаны часто буксовали на резиновой ленте, между ними набивались снег и грязь, в результате чего гусеница рвалась или соскальзывала.

Во Франции А. Кегресс работал на фирме «Ситроен», которая в 1922 году приобрела патент на его движитель. Первый автомобиль «Ситроен-Кегресс» с принудительным зацеплением гусеницы испытывался в Африке в 1922—1923 годах, показав хорошие результаты.

Впоследствии во Франции и других странах спроектировали и изготовили большое количество различных полугусеничных машин по типу автомобилей с двигателем А. Кегресса. Сам изобретатель умер в 1943 году.

«Слоны Ганнибала» Виктора Поплавко

9 ноября 1915 года на Юго-Западный фронт убыл 26-й автопулеметный взвод под командованием штабс-капитана Виктора Поплавко. В его составе имелась сверхштатная полубронированная машина под названием «Чародей». Она была построена по проекту командира взвода на шасси двухтонного полноприводного грузовик Jeffery Quard американской фирмы Thomas Jeffery company и предназначалась для обслуживания броневых автомобилей взвода на линии огня: подвоза боеприпасов, горючего и эвакуации поврежденных машин. А так как непосредственное участие в боях «Чародея» не предполагалось, он имел броню, прикрывающую мотор и кабину лишь спереди и с боков.

В январе 1916 года, учитывая лучшую проходимость «Джеффери» по сравнению с основной частью взвода, Поплавко решил использовать «Чародея» в качестве инженерной машины разграждения. Для этого на нем установили лебедку, два якоря-кошки с тросами и легкий разборный мост, служивший для преодоления окопов и рвов. 27 января подпоручиком Устиновым было проведено первое испытание. С помощью «кошек», заброшенных за заграждение, машина прорвала четыре ряда колючей проволоки и растащила рогатки, укрепленные проволокой к деревьям.

В дальнейшем, работая над усовершенствованием «Чародея», Поплавке сконструировал специальное ломающее приспособление, позволявшее, используя ударную силу грузовика, рвать проволоку и выворачивать из земли колья. Нижний броневой лист был установлен с таким расчетом, чтобы разрушенное заграждение машина подминала под себя, не мешая своему дальнейшему движению. Испытанный в конце апреля 1916 года, «Джеффери» показал хорошие результаты, что побудило штабс-капитана Поплавко обратиться за помощью к командованию 7-й армии:

«Прошу оказать содействие в проведении моей идеи в жизнь. Для этого необходимо лишь дать наряд на сталь на Ижорском заводе, собрать «Джеффери» в армии и дать мне



Броневой автомобиль «Джеффри» во время испытаний на полигоне Офицерской стрелковой школы. Октябрь 1916 года. На подножке машины – В. Поплавко (АСКМ).

кузнецов. Через две недели по получении всего будут созданы отряды «СЛОНОВ ГАННИБАЛА», применение которых будет на первое время поворотным ключом в кампании...

На каждой машине будет помещаться шофер, пулеметчик и 10 нижних чинов, вооруженных кинжалами, маузерами и ручными гранатами. 30 таких машин подходят на рассвете к проволоке противника, где ровное место и твердый грунт, переходят через нее и под прикрытием своих пулеметов подходят к окопу. В то же время люди, бросив гранаты, прыгают в окоп и занимают его... Сзади движется густая цепь пехоты, по которой не будет ружейного и пулеметного огня. После этого люди с машин наводят переносные мосты, возимые каждым броневиком, автомобили переходят рез окоп и рвут вторую линию».

10 мая 1916 года «Чародей» испытывался в присутствии начальника инженеров 7-й армии полковника Полянского и офицеров штаба 2-го армейского корпуса. Машина на небольшой скорости свободно преодолела препятствие из 4 рядов кольев «толщиной 2,5 вершка, прочно вбитых в землю на 1/2—3/4 аршина». Затем, также без особого труда, дважды прорвала аналогичное заграждение, густо опле-



Застрявший броневик «Джеффери» вытаскивают при помощи такой же машины.
Октябрь 1916 года (АСКМ).

тенное колючей проволокой. В обоих случаях был проделан проход по ширине броневика, пригодный для движения пехоты. Кроме того, демонстрировалась наводка легкого моста для движения «Джеффери» через окоп или канаву «Результаты испытания поразительны!» — доносил в Ставку полковник Полянский.

В начале июня 1916 года штабс-капитан Поплавко вместе с «Чародеем» убыл в Петроград, где его «Джеффери» прошел всесторонние испытания на Инженерном полигоне. По их результатам Комиссия по броневым автомобилям постановила спешно изготовить 30 таких машин на Ижорском заводе. Заказ на их постройку был дан Главному военно-техническому управлению 8 августа 1916 года, а в конце сентября все броневики сдали заказчику. 6 октября 1916 года их демонстрировали членам Особого совещания по обороне государства и представителям Генерального Штаба.

Серийные машины в соответствии с требованиями имели полностью закрытый броневой корпус из 7-мм брони. В его передней части находился двигатель, за ним — боевая рубка экипажа. Причем обслуживание двигателя было возможно изнутри машины. В задней части, на месте грузо-



Броневи́к «Дже́ффери» преодолевает проволочное заграждение.
Офицерская стрелковая школа, октябрь 1916 года (АСКМ).

вой платформы, был установлен невысокий броневой короб для запасных частей, горючего и боеприпасов. В случае необходимости там могло перевозиться несколько пехотинцев. Вооружение броневика состояло из двух пулеметов Максима на подвесных станках Соколова с четырьмя амбразурами для стрельбы. Для входа и выхода экипажа, состоящего из командира, шофера и двух пулеметчиков, с правой стороны корпуса имелась дверь. На переднем броневом листе крепилось съемное ломающее приспособление, изготовленное из уголка. Колеса оснащались дополнительными уширенными бандажами для движения по грунту. Двигатель мощностью 32 л.с. позволял бронеавтомобилю развивать скорость до 35 км/ч. Этого считалось достаточным, так как «Джеффери» предназначались прежде всего для выполнения «задачи особого назначения» — прорыва проволочных заграждений.

10 сентября 1916 года, еще до окончания постройки матчасти, был Высочайше утвержден штат Броневое автомобильного дивизиона Особого назначения: 30 бронированных «Джеффери», 4 грузовых и 4 легковых машины, 4 автоцистерны, 1 автомастерская и 9 мотоциклов. Его командиром стал получивший повышение в чине капитан

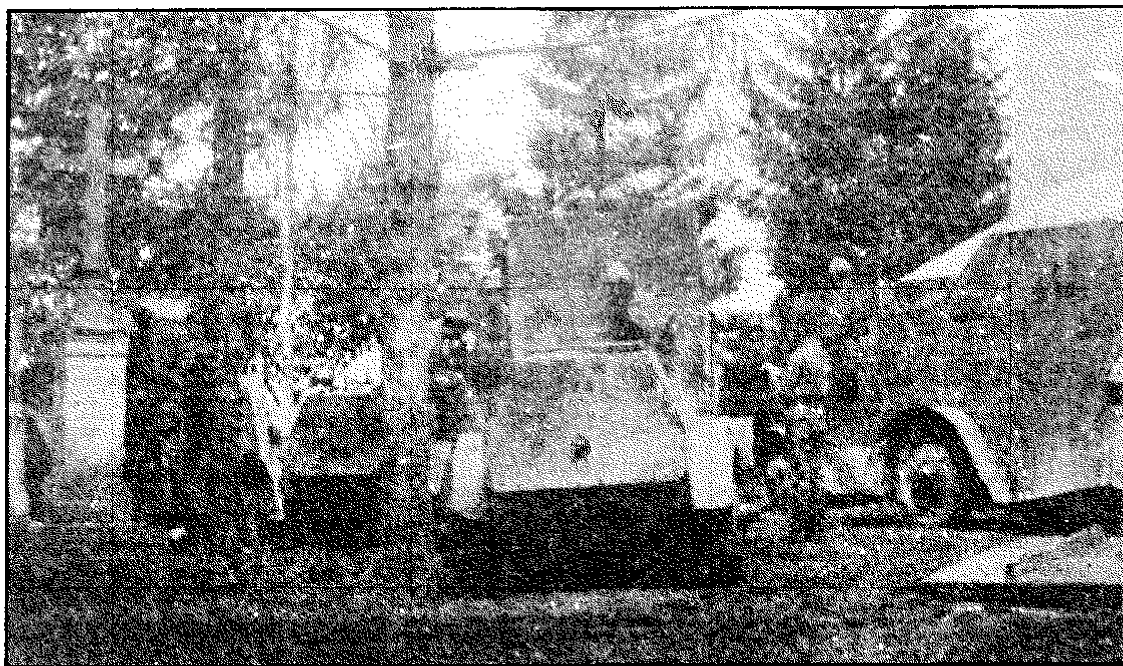


Бронемашина «Джеффери» Броневое дивизиона особого назначения.
Юго-Западный фронт, лето 1917 года (РГАКФД).

Виктор Поплавко. Организационно дивизион делился на три взвода (по 10 броневиков), каждое отделение на три звена (по 3 машины), звеном командовал офицер.

16 октября 1916 года бронедивизион отбыл на Юго-Западный фронт, где вошел в состав войск 11-й армии. В конце декабря планировалось его использование в частной наступательной операции совместно с одной из стрелковых дивизий. В процессе подготовки к этому 20 декабря 1916 года 15 «Джеффери» участвовали в учебной атаке по прорыву заграждения на старой австрийской позиции. Оно состояло из четырех полос по четыре ряда кольев, густо оплетенных колючей проволокой. Броневики успешно справились с заданием, затратив на прорыв заграждения от 45 до 60 секунд и оставив после себя проходы для пехоты. Однако чтобы до начала общего наступления войск Юго-Западного фронта, намечавшегося на весну 1916 года, «противник не принял мер против новой техники», использование «Джеффери» отложили.

В январе 1917 года русское командование решило сформировать еще три аналогичных дивизиона для Юго-Западного и Румынского фронтов. Заказ на изготовление 90 «Джеффери» с улучшенным вариантом бронирования



Бронемашины Броневое дивизиона особого назначения перед боями.
Юго-Западный фронт, лето 1917 года (АСКМ).

14 февраля 1917 года получил Склад приборов и приспособлений при Офицерской стрелковой школе, а броня должна была поступать с Ижорского завода. Предполагалось начиная с середины марта сдавать ежемесячно по 15 машин. Однако реально построили только один броневик, отправленный 16 июня 1916 года в Запасной броневой дивизион.

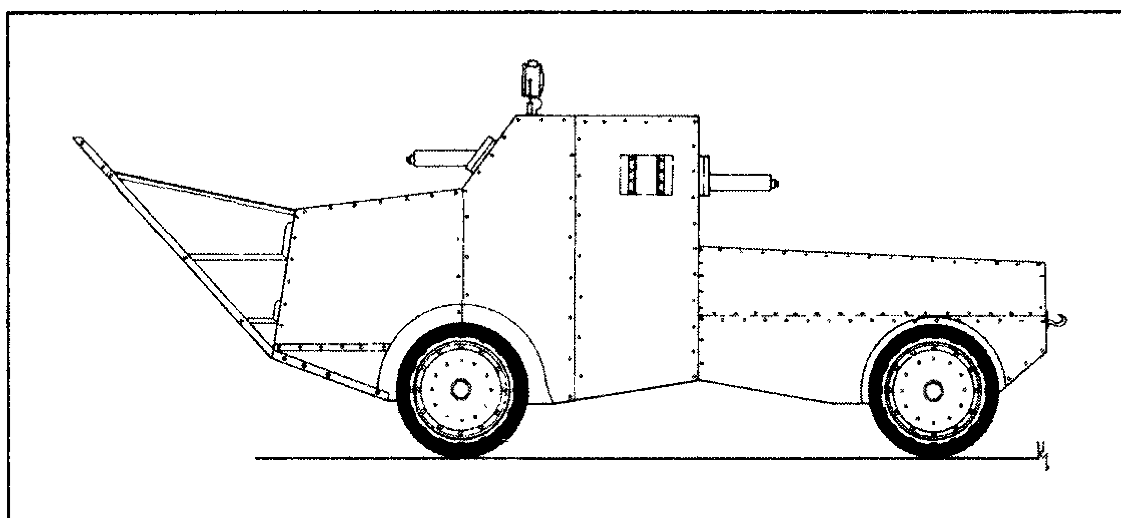
В начавшемся 16 июня 1917 года наступлении войск 11-й армии бронедивизион Особого назначения для прорыва проволочных заграждений не применялся. Однако, действуя как обычные броневики, «Джеффери» оказали большую помощь 17-му армейскому корпусу, прикрывая его отход во время прорыва немцев на Тарнополь. Так, 7 июля у урочища Лисьи Ямы (северо-восточнее Тарнополя) машины 1-го отделения под командованием хорунжего Иноземцева атаковали немцев и под сильным артиллерийским огнем, заполняя прорывы в наших пехотных цепях, задержали продвижение противника на 3,5 часа. В тот же день 2-е отделение штабс-капитана Алексеевцева и 3-е штабс-капитана Устинова с 16 часов вели бой под м. Езерна, прикрывая эвакуацию имущества. С наступлением темноты, прорвавшись через объятую огнем Езерну и уничтожив

склад боеприпасов, который не сумели вывезти, машины отошли к Тарнополю.

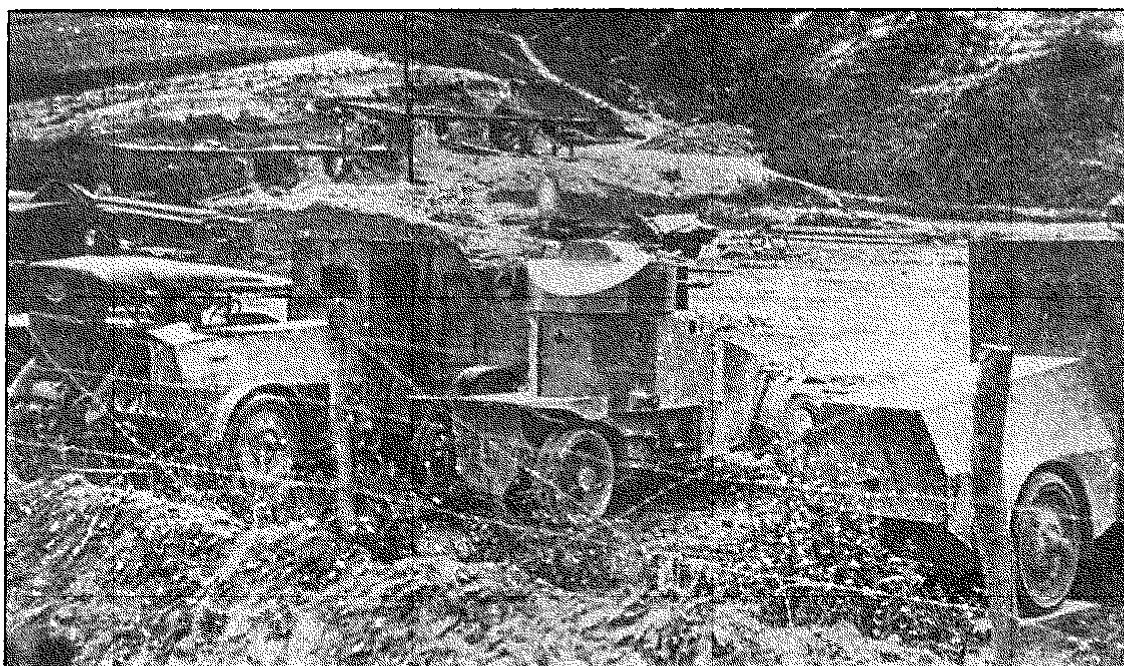
8 июля 1916 года все три отделения прикрывали переправы на р. Серет и шоссе Тарнополь — Ново-Заложице. Не имея связи с пехотой, отходившей, не оказывая никакого сопротивления, броневики с 8 утра до 8 вечера сдерживали немцев, непрерывно атакуя их, расстреливая в упор и не давая продвигаться. Кроме того, машины дивизиона вывозили из-под огня раненых, брошенные отступавшими войсками пулеметы и орудия. В ходе непрерывных двухдневных боев два броневика были разбиты огнем немецкой артиллерии, а три машины подорваны экипажами (из-за поломок вывести их в тыл не представлялось возможным).

18 июля 1-е отделение поддерживало части 122-й пехотной дивизии при атаке г. Гжималув. Машины ворвались в город, помогли пехоте выбить оттуда противника и 1,5 км преследовали его.

Основной причиной эффективных действий «Джеффери» в июльских боях являлась их повышенная проходимость и подвижность (за счет поворота передних и задних колес) по сравнению с другими типами броневых автомобилей. Особенно это было заметно в боях 7–8 июля 1917 года, когда из-за дождей грунтовые дороги стали практически непроходимыми для автомашин. Однако выявились и серь-



Бронеавтомобиль «Джеффери», забронированный по проекту штабс-капитана Поплавко, с установленным «ломающим приспособлением».



Бронемашины, захваченные немцами в боях под Тарнополем – два «Джеффери» и «Ланчестер». Лето 1917 года (фото из коллекции В. Скавыша).

езные недостатки в системе бронирования и вооружения «Джеффери». Так, боевое отделение сильно нагревалось от находившегося там двигателя, а горизонтальный обстрел пулеметов составлял всего 15 градусов.

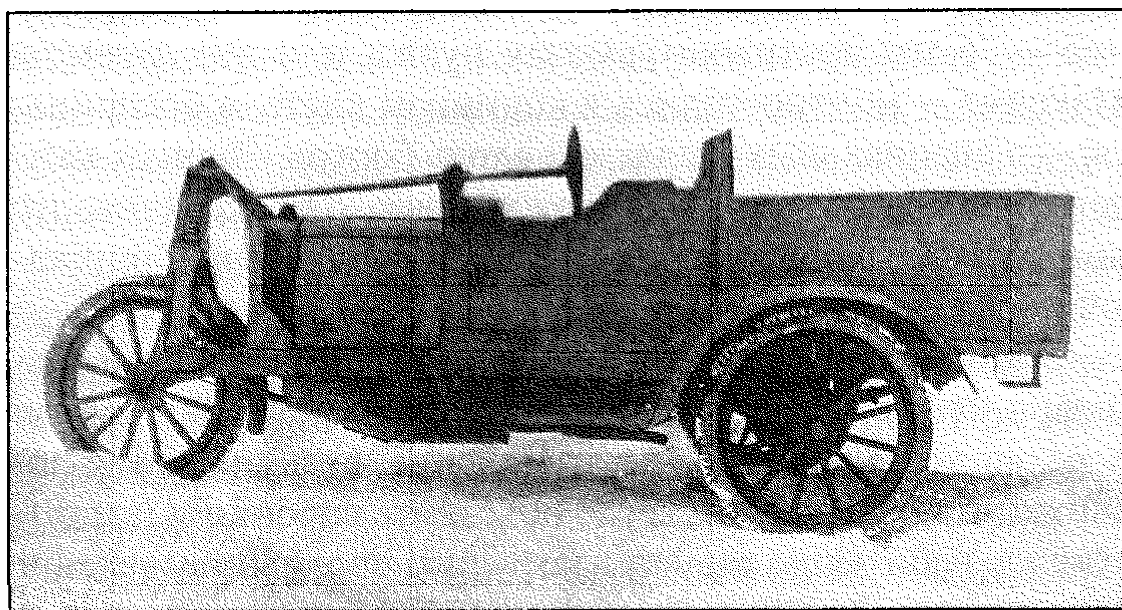
2 октября 1917 года, после испытания «Джеффери», в присутствии членов штаба Юго-Западного фронта решено было «отказаться от применения этих машин для выполнения задачи особого назначения, а использовать их для выполнения задач обыкновенных броневых автомобилей, причем благодаря неудовлетворительному размещению и конструкции бойниц (пулеметных. — *Прим. автора*) лишь при условии совместной работы одновременно не менее двух таких броневикулов».

После октябрьского переворота 1917 года бронедивизион Особого назначения был «украинизирован» и включен в состав вооруженных сил Центральной Рады — правительства провозгласившей независимость Украины. Однако Центральная Рада не смогла долго удержаться у власти и броневые автомобили «Джеффери» пошли по рукам. Большая их часть досталась Красной Армии и была передана во вновь сформированные бронеотряды.

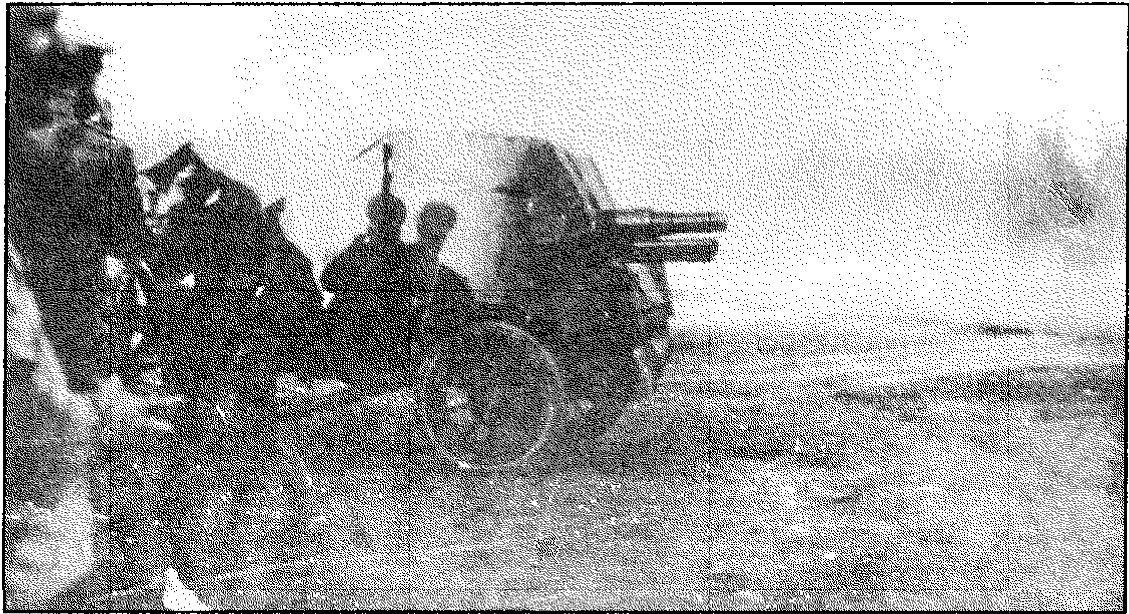
Филатовские трехколески

Осенью 1915 года, когда в ГВТУ встал вопрос об изготовлении дополнительного количества пушечных броневиков (напомним, что к этому времени Путиловский завод выполнил заказ на 30 «гарфордов»), начальник Офицерской стрелковой школы генерал-майор Филатов получил от Главного Управления Генерального Штаба указание о разработке облегченного бронеавтомобиля с 76-мм противотанковой пушкой. Для этой цели было выделено 30 таких орудий, находившихся на складе в Москве, два из которых в декабре 1915 года доставили в Ораниенбаум. В это время в качестве пушечной машины для автопулеметных взводов уже был принят броневик «Ланчестер», поэтому Филатов вышел в ГВТУ с предложением о создании легкого броневика с 76-мм орудием. В конце того же года мастерские Офицерской стрелковой школы начали изготовление такой машины по проекту генерала Филатова. Почти одновременно здесь же приступили к постройке аналогичных по конструкции броневиков, вооруженных двумя пулеметами.

В качестве базы использовалось трехколесное (!) шасси специальной разработки, для сборки которого использовались задний мост, карданный вал, колеса и некоторые дру-



Трехколесное шасси, использовавшееся для бронирования (фото из коллекции С. Ромадина).



Стрельбы из пушечной трехколески. Офицерская стрелковая школа, 1916 год.
Под машиной виден откидной сошник (АСКМ).

гие части с легковых автомобилей, не подлежащих ремонту. Поворот осуществлялся при помощи переднего колеса, установленного на специально сконструированной вилке и управляемого посредством металлических тяг штурвалом водителя. В качестве силовой установки применялись бензиновые моторы мощностью 16–25 л.с. «Кейс», «Гупмобиль», «Масквиль» и др.

Машины имели полностью бронированный безбашенный корпус, склепанный из 4 – 6 мм бронелистов, вооружение – 76-мм противотанковая пушка или два пулемета Максима – монтировались в кормовом листе, а боеприпасы – в специальных стеллажах вдоль бортов. Экипаж каждого броневика состоял из трех человек. Для устойчивости при стрельбе пушечная машина имела под днищем опускающийся сошник.

Автор проекта генерал-майор Филатов считал, что благодаря небольшой массе трехколесные броневики смогут передвигаться вне дорог по лугу, пашне, песку, высокая подвижность позволит им легко объезжать воронки и препятствия, а небольшие размеры затруднят противнику ведение огня по ним. Кроме того, значительно меньшая стоимость трехколесок по сравнению с другими типами броневых автомо-



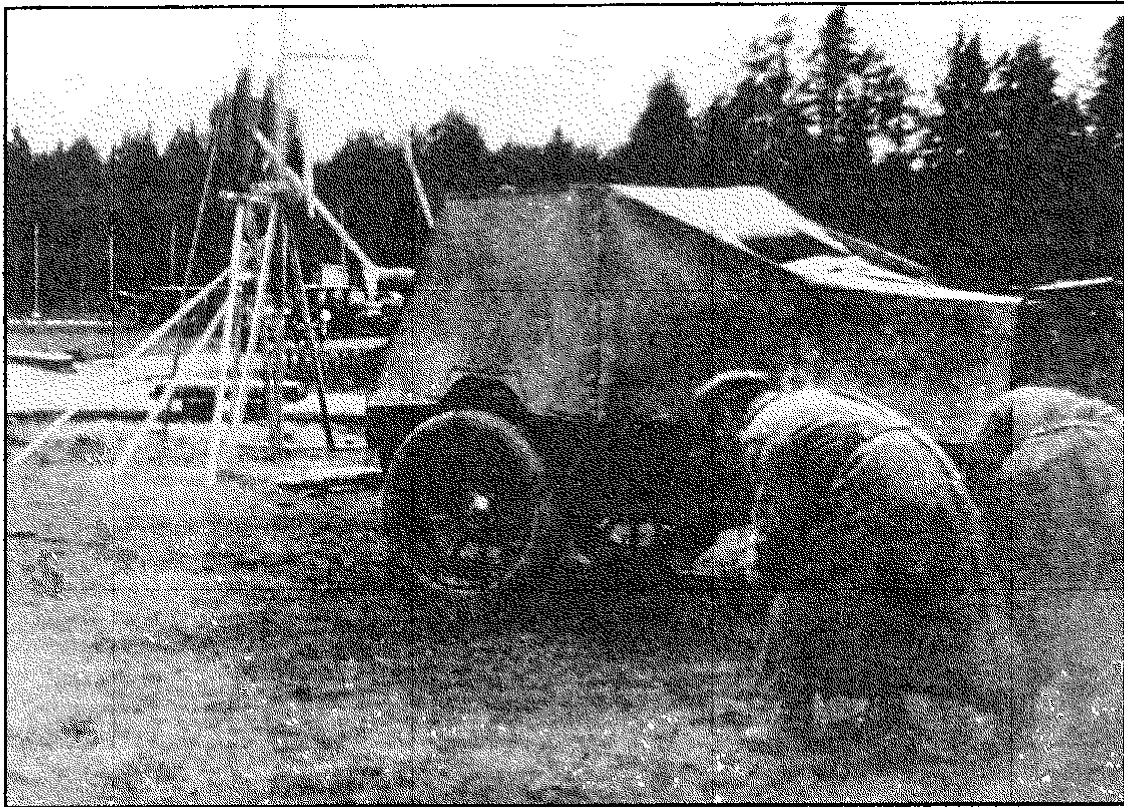
Офицеры осматривают пушечную трехколеску. Октябрь 1916 года (АСКМ).

билей позволила бы быстро наладить их массовое производство. По концептуальному решению трехколесные броневики являлись прообразом танкеток, получивших широкое распространение в начале 1930-х годов.

К середине апреля 1916 года были готовы 9 трехколесных бронемашин — 8 пулеметных и один пушечный. Кроме того, по проекту служившего в Офицерской стрелковой школе прапорщика Улятовского из частей не подлежащих восстановлению автомобилей собрали один четырехколесный броневик небольшого размера. Первоначально его вооружение состояло из пулемета Максима кормовом листе корпуса, причем для уменьшения габаритов пулеметчики располагались лежа. Позже пулемет заменили 76-мм противотанковым орудием.

21 апреля 1915 года бронеавтомобили Офицерской стрелковой школы продемонстрировали руководству ГВТУ и Главного артиллерийского управления, которые высказались за «скорейшее широкое испытание систем». При этом представители ГАУ особо отметили трехколесный пушечный броневик:

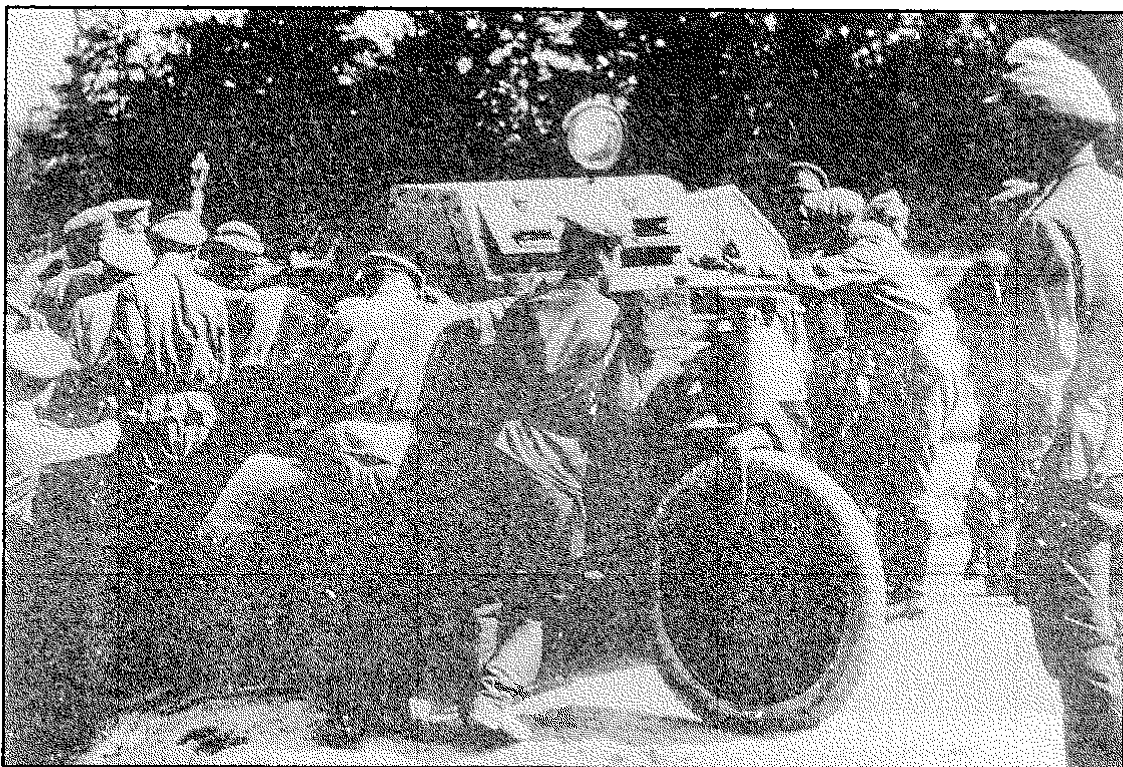
«Вопрос о постановке 3-дм. пушки на автомобиль при условии легкости и подвижности представленной системы, быть может, близок к разрешению».



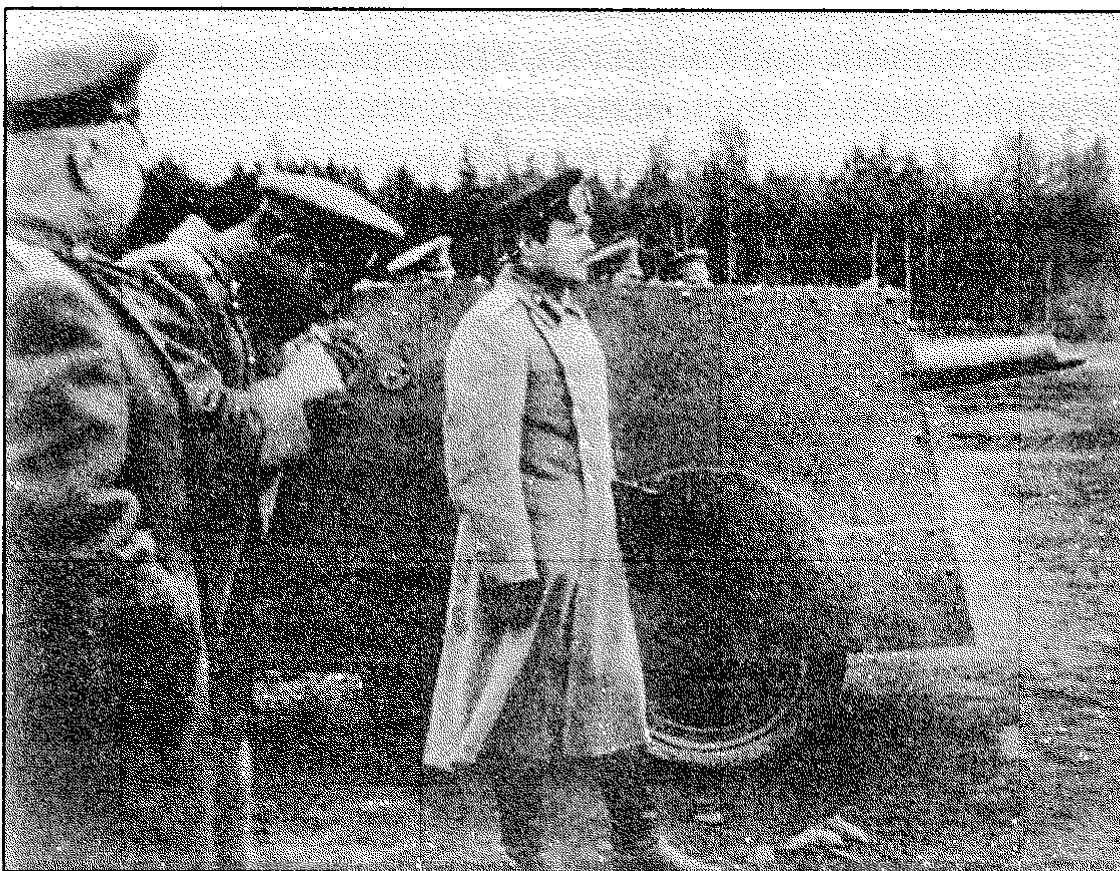
Пушечная трехколеска на огневой позиции во время стрельб. Октябрь 1916 года (АСКМ).

В июне 1916 года Ижорскому заводу был выдан заказ на изготовление 20 трехколесных бронемашин облегченной конструкции, вооружение которых состояло только из одного пулемета Максима в корме корпуса. Предполагалось, что за счет меньшей массы эти броневики будут обладать лучшей проходимостью.

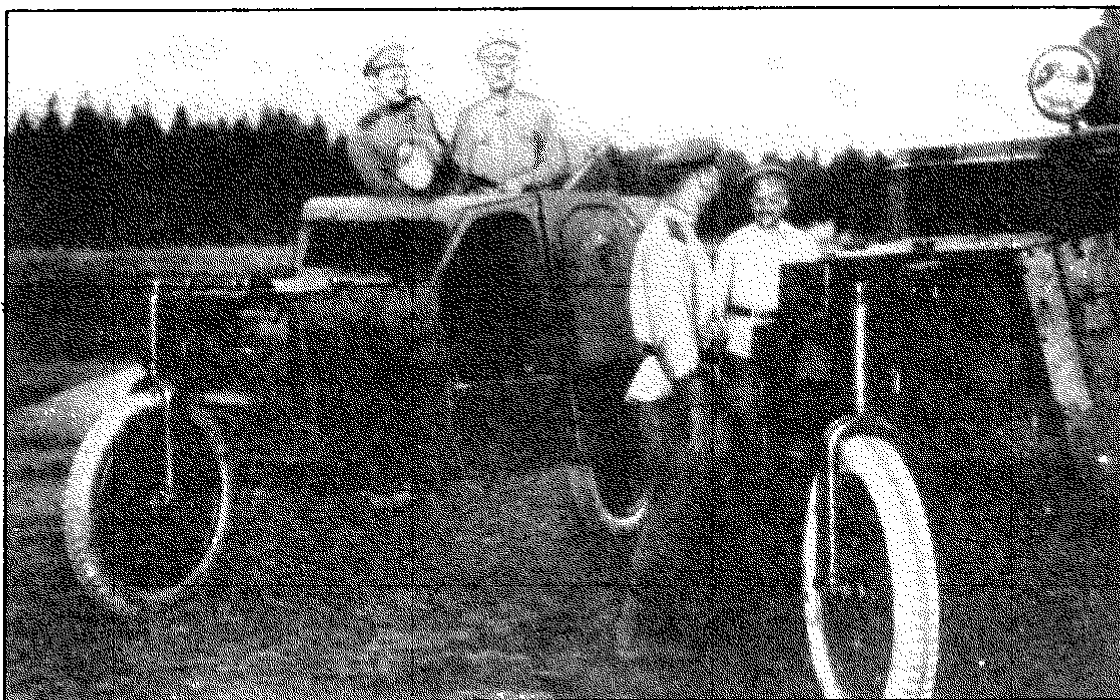
13 октября 1916 года на полигоне Офицерской стрелковой школы прошли испытания всех типов легких бронемашин, «построенных по идее генерала Филатова»: четырех трехколесных — одного массой 83 пуда (1328 кг) с одним пулеметом и мотором производства Ижорского завода, двух массой по 120 пудов (1920 кг), вооруженных двумя пулеметами каждый с двигателями «Кейс» и «Гупмобиль», одного массой 170 пудов (2720 кг) с 76-мм противотанковой пушкой, двигателем «Кейс» и опускаемым при стрельбе сошником — и одного четырехколесного массой 180 пудов (2880 кг) с 76-мм противотанковой пушкой, двигателем «Кейс» и сошником. Кроме однопулеметной машины, изготовленной Ижорским заводом, все остальные машины



Трехколески бронировки Офицерской стрелковой школы на испытаниях.
1916 год (АСКМ).



Стрельбы из пулеметной трехколески бронировки Ижорского завода.
Октябрь 1916 года (АСКМ).



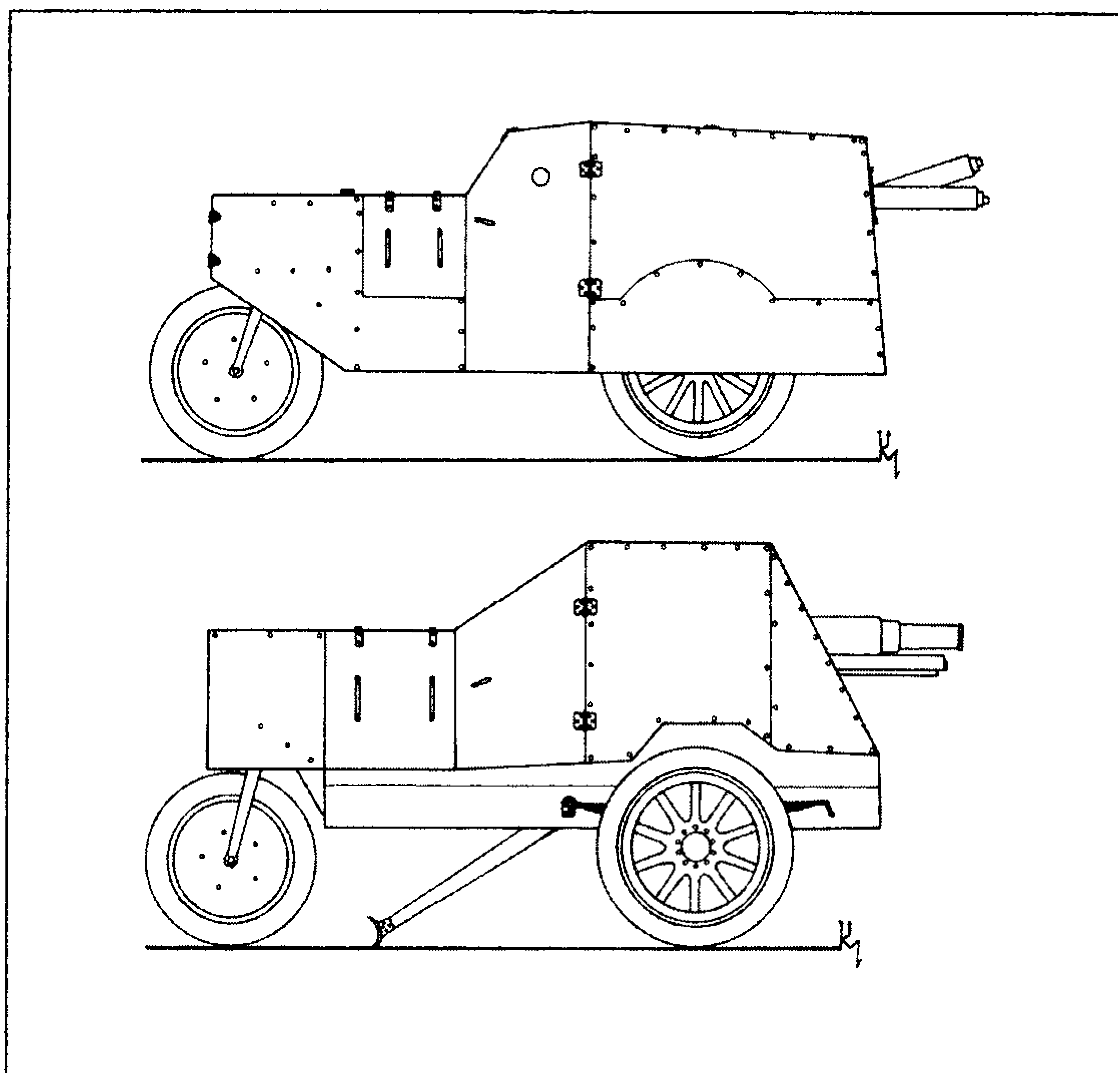
Пулеметные трехколески на полигоне. 1916 год (АСКМ).

построили в мастерских Офицерской стрелковой школы. В отчете об испытании говорилось:

«Испытание производилось в размере выполнения тактических задач. Причем выяснилось, что 4-колесный автомобиль ходить по грунту почти не может, 3-колесный пушечный ходит по грунту с трудом, 3-колесный двухпулеметный ходит по твердому грунту удовлетворительно, по мягкому со значительным трудом, 3-колесный однопулеметный ходит по грунту свободно.

Все трехколесные автомобили весьма поворотливы и подвижны, 3-колесному пушечному автомобилю для открытия стрельбы с переменной позиции на том же месте потребовалось 1 минута 10 секунд, считая от отдачи приказа до открытия огня, в каковое время входит поднятие и опускание сошника.

Более удачным Комиссия считает однопулеметный броневедомый, построенный по проекту генерал-лейтенанта Филатова на Ижорском заводе, которому дан заказ на 20 таких трехколесок, и в настоящее время, по заявлению присутствующего на испытании представителя завода старшего лейтенанта Певцова, готовы к сборке 7 штук.



Трехколесные бронеавтомобили: с 76-мм противотанковой пушкой (внизу)
и двумя пулеметами Максима (вверху).

Комиссия считает возможным эти 7 штук отправить на фронт для боевого испытания в широких масштабах в том виде, какие они есть, на остальных же сделать следующее:

1. 8-сильный двухцилиндровый двигатель заменить более мощным, четырехцилиндровым, для этой цели были бы удобны двигатели «Форд».

2. Желательно увеличить сечение шин и присоединить к колесам тракторные барабаны, не увеличивая диаметра колес.

3. По предложению генерал-майора Вастунда боковую дверь желательно увеличить, прорезав броню до самого низа, чтобы эта дверь, будучи открытой, могла защитить стоящих за ней.



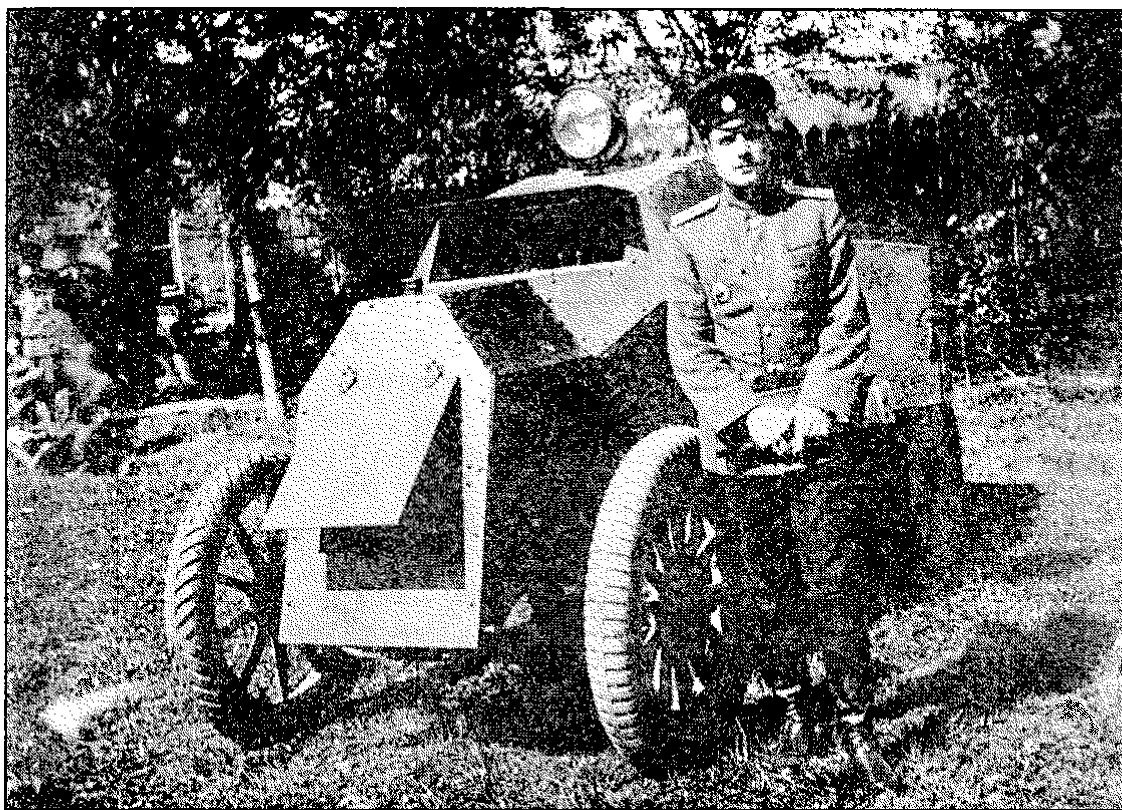
Пулеметные трехколески на испытаниях. 1916 год.
Впереди машина постройки Ижорского завода (АСКМ).

4. Закрывать броней коробку дифференциала.

5. Желательно осуществить разделение тормозов на задние колеса, чтобы иметь возможность, затормозив одно колесо, двигаться другим и тем самым поворачивать автомобиль своей силой вокруг вертикальной оси».

В октябре 1916 года по распоряжению Главного Управления Генерального Штаба, бронемшины Офицерской стрелковой школы отправили на фронт для испытаний в боевой обстановке. Их получили 1-й (две пулеметные), 7-й (две пулеметные), 8-й (две пулеметные и одна пушечная) и 9-й (одна пулеметная) броневые автомобильные дивизионы. Судя по донесениям командиров дивизионов, в боях машины показали себя хорошо. Косвенным подтверждением этого может служить телеграмма командира 8-го броневое дивизиона капитана Дзугаева:

«Вследствие частых боев весьма нуждаюсь в броневых машинах, необходимо выслать в дивизион 4 машины: «Гарфорд», 2 трехколески и 2 «остина».



Прапорщик Улятовский рядом с броневиком своей конструкции. 1916 год (АСКМ).

Что касается трехколесок, заказанных Ижорскому заводу, то пока точно нельзя сказать, сколько броневиков из заказанных двадцати было построено. Достоверно известно, что до конца 1916 года их изготовили 8 штук. Однако есть основания считать, что в течение 1917 года весь заказ был выполнен.

Активно использовались трехколески и в гражданской войне. Так, 21 августа 1918 года отряд из трех таких броневиков под командованием Аджаналова отправился из Петрограда в Баку «на помощь бакинскому пролетариату». Осенью 1918 года одна трехколеска под названием «Фибра» входила в состав 1-го броневоего автомобильного дивизиона Добровольческой Армии. В апреле 1919 года она была разбронирована в Екатеринодаре «ввиду изношенности и боевой непригодности». Как минимум один трехколесный броневик имелся в составе авто-бронепулеметного отряда охраны Смольного, убывшего на фронт в мае 1920 года. Последние сведения об этих машинах относятся к февралю 1922 года, когда в Управлении броневых сил РККА еще числились четыре трехколески.

Ижорский «Фиат» и Путиловский «Остин»

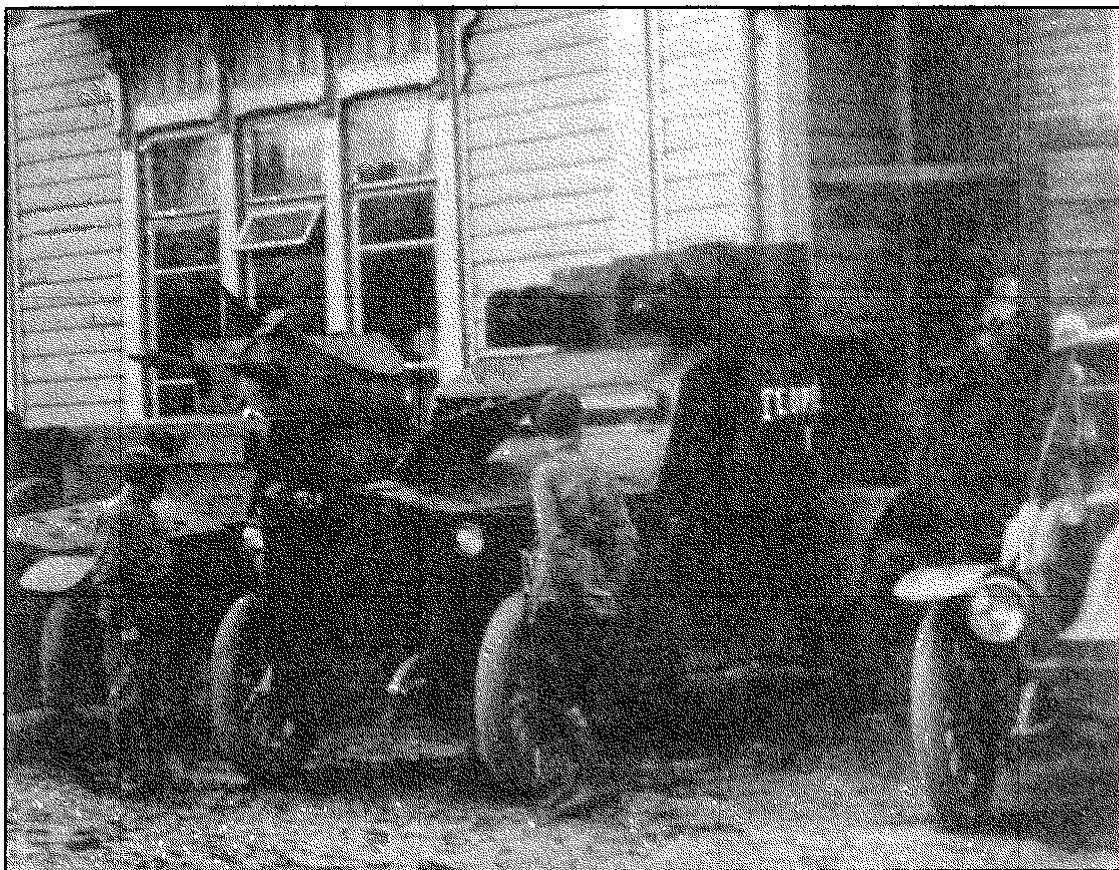
Планы ГВТУ на 1917 год предусматривали значительное увеличение парка броневиков. Как это следует из доклада военного инженера капитана Макаревского к 1 июля 1917 года планировалось иметь боевых машин на 70 взводов + 100% резерва для восполнения потерь, то есть 380 пулеметных и 180 пушечных машин.

Во исполнение этих планов 21 февраля 1916 года Англо-Русский правительственный комитет в Лондоне заключил договор с представителями американского филиала фирмы «Фиат», находящегося в городке Пужкипси, недалеко от Нью-Йорка, контракт на постройку 90 шасси для броневых автомобилей со сроком поставки к 1 ноября 1916 года.

Для этой цели в качестве базового фирма использовала свое легковое шасси тип 55, соответствующим образом доработанное и усиленное. На нем установили более прочный задний мост с двухскатными колесами, новый четырехцилиндровый 72-сильный двигатель и второй пост управления. Кстати, двигатель являлся собственной разработкой американского филиала фирмы «Фиат». Первая партия таких машин, получивших обозначение «Фиат» тип 55, ушла в Россию летом 1916 года.

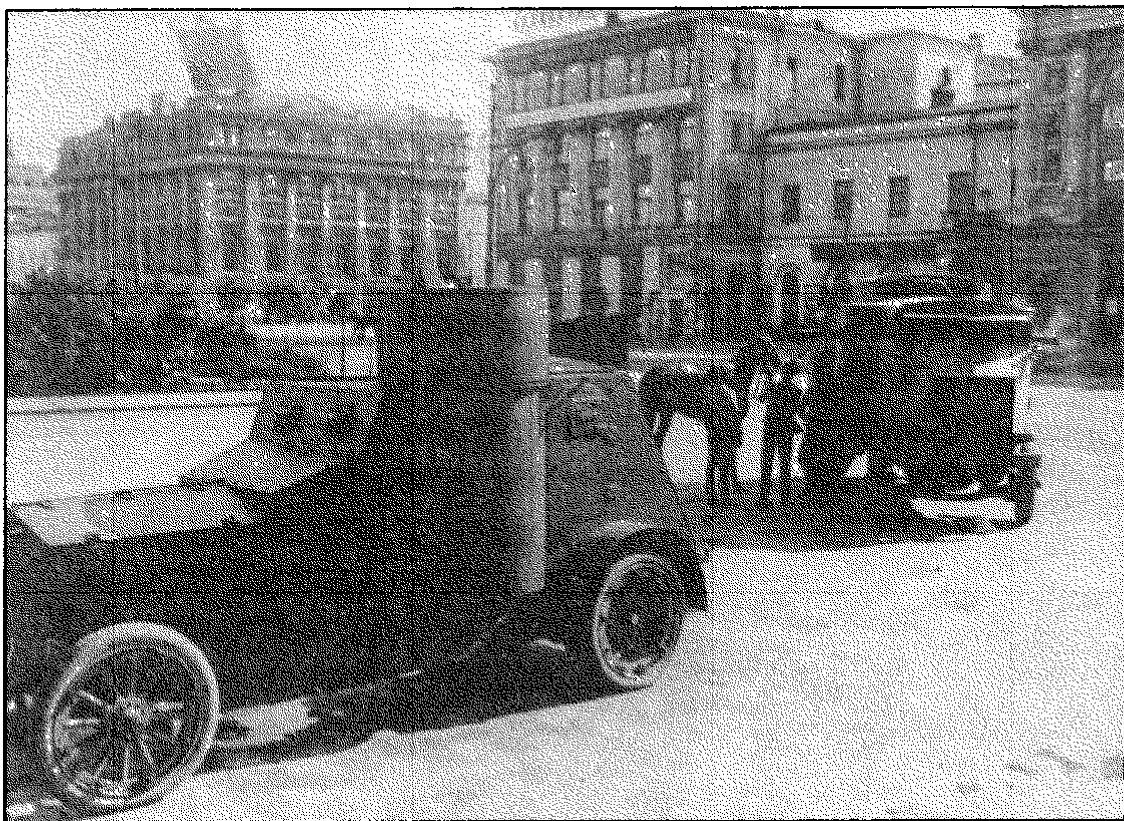
Одновременно с этим Броневой отдел Военной автошколы разрабатывал проект бронирования «Фиата». Первоначально их было пять, различавшихся главным образом размещением вооружения. После всестороннего обсуждения, 23 апреля 1916 года Комиссия по броневым автомобилям утвердила наиболее удачный вариант. Бронировку «Фиатов» поручили Ижорскому заводу Морского ведомства, который летом 1916 года подготовил необходимые рабочие чертежи.

Постройка опытного, или как тогда говорили «пробного», образца броневика началась в конце сентября, а 2 декабря машина совершила первый пробег по маршруту Колпино — Петроград.



Пробный бронеавтомобиль «Фиат» бронировки Ижорского завода. Ярославль, лето 1918 года. Машина называется «Георгий Победоносец» (ЦМВС).

При проектировании бронекорпуса ижорского «Фиата» русские конструкторы учли накопленный к тому времени опыт эксплуатации бронеавтомобилей. Прежде всего была увеличена высота диагонально расположенных башен, снабженных специальными вентиляционными приспособлениями. Пулеметы, установленные на специальных зенитных станках с углом возвышения 80 градусов, прикрывались снаружи броневыми «щеками». Для управления машиной в бою у водителей переднего и заднего рулевых постов имелись специально сконструированные смотровые щели и круглые «глазки» в бортах. Во избежание попадания свинцовых брызг при обстреле броневика, место соединения башни с корпусом прикрывалось горизонтальным броневым кольцом. Посадка экипажа, состоящего из пяти человек, осуществлялась через две двери. Толщина брони составляла 7 мм для вертикальных и 4 — 4,5 мм для горизонтальных поверхностей, масса машины в боевом положении 4,5 т.



Серийный бронеавтомобиль «Фиат» Ижорского завода у здания Большого театра в Москве. Лето 1918 года. На заднем плане бронемашина «Гарфорд» (АСКМ).

Испытания пробного бронеавтомобиля, проведенные 3—16 декабря 1916 года, показали, что в целом он был сконструирован удачно, а благодаря мощному двигателю обладал хорошими динамическими качествами (скорость достигала 65—70 км/ч). Единственным серьезным изменением в конструкции броневика, введенным после испытаний, стала замена наклонного бронелиста перед радиатором на две бронестворки (по типу броневику «Армстронг-Уитворт»). В таком виде машина была принята для серийного изготовления, которое началось в январе 1917 года.

Параллельно с постройкой пробного «Фиата» Комиссия по броневым автомобилям 23 ноября 1916 года обсуждала вопрос об установке на этих машинах движителя Кегресса. Решено было «выпускать «Фиаты» без приспособления Кегресса, так как его изготовление значительно задержит выпуск броневику». Но в перспективе предполагалась установка «кегрессов» уже на готовые машины. Поэтому прапорщику А. Кегрессу поручили «разработать уста-



Броневи́к «Остин» русской бронировки, изготовленный Ижорским заводом по чертежам Путиловского. Зима 1920 года (АСКМ).

новку его приспособлений на бронеавтомобиль «Фиат». Однако этот проект осуществлен не был.

Несмотря на бурные события весны—лета, на 4 октября 1917 гола, состояние работ по бронированию «фиатов» на Ижорском заводе выглядело следующим образом:

«Заводом получено 50 шасси, из которых одно сдано Кегрессу для его приспособлений и 8 Английскому дивизиону. 41 имеется на Заводе, из них: 16 шасси закончены бронировкой и размещены на дворах Завода в различных местах; 25 шасси — работа по бронировке движется к концу и во избежание задержки в производстве Правление Завода просит доставить остальные шасси в кратчайший срок».

Всего же по состоянию на апрель 1918 года Ижорским заводом было изготовлено 47 броневи́ков этого типа. Впоследствии бронировка была продолжена, и готовые машины поступали на вооружение автоброневого отрядов Красной Армии.

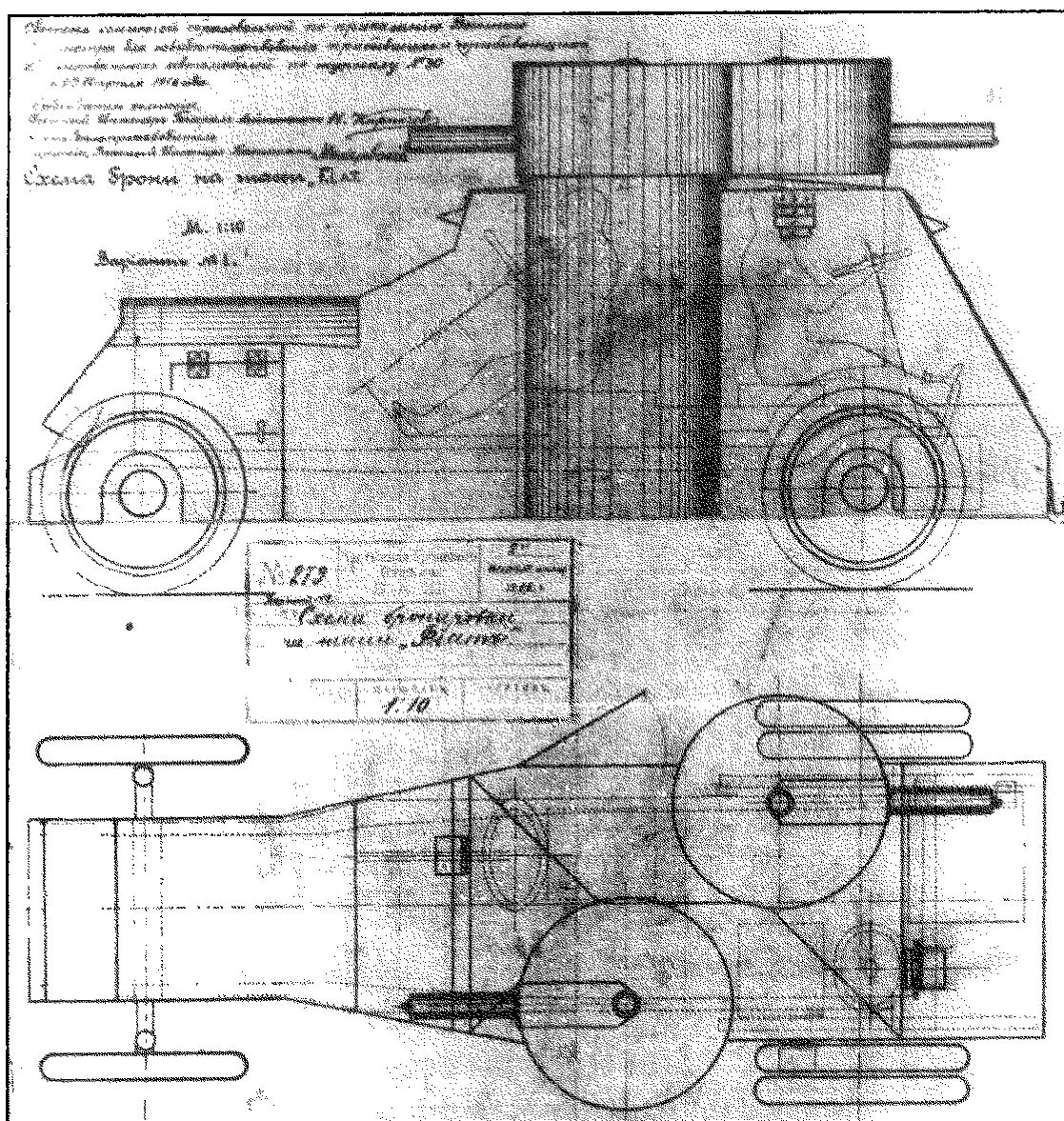


Схема бронирования шасси «Фиат», 23 апреля 1916 года утвержденная Комиссией по броневым автомобилям для разработки чертежей (РГВИА).

Наряду с «фиатами» для постройки бронемашин на русских предполагалось использовать и шасси «Остин», хорошо показавшее себя в русских условиях. 25 августа 1916 года с этой фирмой заключили договор на шасси с двойным рулевым управлением — точно такое же двухрулевое шасси использовалось и для машин «Остин» 3-й серии.

В России бронировку шасси поручили Путиловскому заводу, который на основании эскизного проекта Броневго отдела Военной автомобильной школы к сентябрю 1916 года разработал чертежи. Причем согласно заказу из 60 броневых автомобилей 39 должны были иметь движитель Кег-

ресса, к тому времени уже успешно опробованный на «Остине» 2-й серии.

Первоначально правление завода определило следующие сроки изготовления машин:

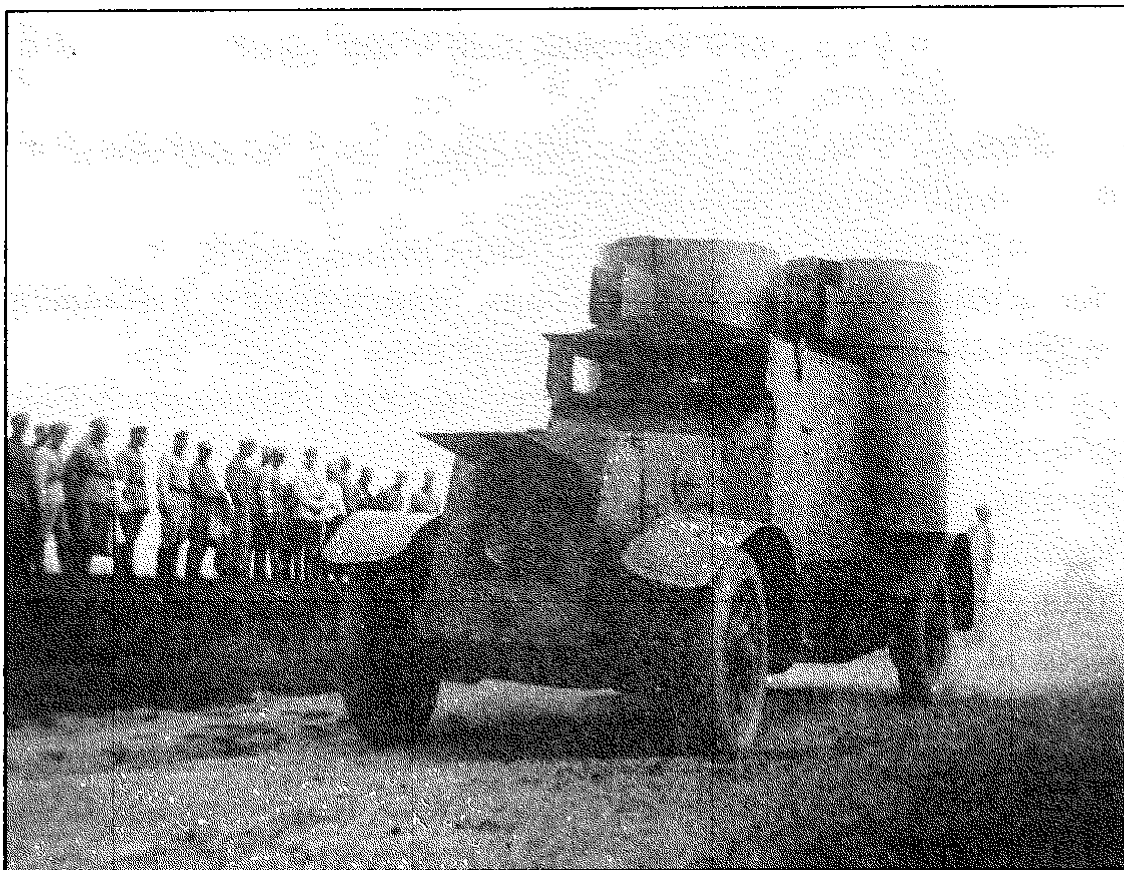
«10 штук к 15 января 1917 года и 10 в месяц со сдачей последних броневииков к 15 июня, при условии, что шасси будут поступать за три месяца до срока».

Однако из-за того, что шасси начали прибывать в Россию только в январе 1917 года (к февралю получено около 20 штук) работы по постройке бронеавтомобилей задерживались, а после Февральской революции и вовсе прекратились. 18 марта 1917 года штабс-капитан Иванов, наблюдавший за постройкой боевых машин на Путиловском заводе, докладывал в ГВТУ:

«В настоящее время на Путиловском заводе стоят шасси «Остин», готовящиеся к бронировке, из которых к июлю должно быть выпущено 60 штук. Ни одно из них не забронировано и ничего не делается».

Дело сдвинулось с мертвой точки только в августе, и к марту 1918 года было забронировано два шасси и три находились в полужаконоченном виде.

В конструкции Путиловского «Остина» учли опыт боевого применения английских машин этой марки. Прежде всего, бронеавтомобиль получил диагонально расположенные башни и зенитные пулеметные станки с углом возвышения около 80 градусов. Во избежание попадания пулеметных гильз в щель между корпусом и башней и заклинивания последней (такие случаи бывали на английских «остинах» крышу сделали двухскатной. Водители переднего и заднего рулевых постов имели улучшенную обзорность при движении в бою. Корпус броневиика изнутри обивался тонким войлоком для защиты экипажа от кусочков металла при обстреле. Толщина брони составляла 7,5 мм для вертикальных и 4 мм для горизонтальных поверхностей. Масса машины с экипажем из 5 человек, запасами горючего и патронов составляла 4,6 т, а скорость около 55 км/ч. Любопытная деталь: часто используемое в оте-



Бронеавтомобиль «Остин» бронировки Ижорского завода на маневрах. 1920-е годы.
Машина имеет нештатные крылья колес (РГАКФД).

чественной литературе название машин этого типа «Остин-путиловец» не встречается ни в одном документе. В 1918 — 1921 годах такие броневики иногда называли «русским «Остином».

Весной 1918 года все работы по бронировке «остинов» на Путиловском заводе были прекращены, несмотря на то, что была заготовлена броня и ряд других деталей. В 1919 году бронировку этих машин передали Ижорскому заводу, который, используя имевшийся задел, изготовил 33 обычных «Остина» и 12 на приспособлениях Кегресса. Таким образом, суммарный выпуск броневиков этой марки составил 50 машин.

А что бы было дальше?

Невольно возникает вопрос — а как бы развивалось броневое дело в России, если бы не революционные события 1917 года? И были ли у русского командования планы снабжения армии танками? Чтобы разобраться в этом, надо вернуться к лету 1916 года — именно тогда Комиссия по броневым автомобилям рассмотрела положение дел с бронемашинами и приняла решения о разработке новых типов броневиков. Принятые решения были оформлены «журналом Комиссии № 26 от 21 июля 1916 года», который стоит привести полностью:

«Краткий очерк броневых автомобилей за истекший период войны.

Описание автомобилей	Где находятся и для чего годны
I. ПУЛЕМЕТНЫЕ БРОНЕАВТОМОБИЛИ	
1) Автомобили фирмы «Остин» (первой серии 48 штук). Вооружен двумя пулеметами в двух башнях, расположенных рядом перпендикулярно продольной оси шасси. Заднего управления не имеет. Необходимая перебронировка этих автомобилей более толстой броней выполнена на Ижорском заводе. Мелкие недостатки устранены попечением командиров взводов и Запасной броневой роты.	1) 46 отправлены на фронт и работают как боевые машины. Две учебные переделаны и находятся в Петрограде. Работа этих автомобилей удовлетворительна.
2) Автомобиль «Остин» (второй серии, 60 штук). В общем сходен с конструкцией автомобиля первой серии. Отличается более прочными рамой шасси и дифференциалом, более толстой броней. По прибытии этих автомобилей из Англии в них сделаны кормовые выходы.	2) 56 отправлены как боевые машины. 4 предназначаются к отправке в ближайший срок. Хотя и не имеют заднего рулевого управления, признаются удовлетворительными.

Описание автомобилей	Где находятся и для чего годны
3) Автомобиль «Армстронг-Уитворт-Жаррот» (10 штук) с двумя пулеметами в диагонально расположенных башнях имеет серьезные недостатки как в боевом, так и в автомобильном отношении.	3) Комиссией было высказано пожелание не пускать эти автомобили в бой.
4) Автомобили «Армстронг-Уитворт-Фиат» (30 штук). Схема бронирования та же, как и у «Жаррота» Пробные испытания выявили необходимость переделок.	4) После переделок, не раньше чем через 3—4 месяца, могут быть отправлены как боевые машины на фронт.
5) Автомобили «Рено» тяжелой бронирования (11 штук) по системе штабс-капитана Мгеброва, ввиду их перегрузки переделаны согласно указаниям Комиссии.	5) Предполагаются в текущем сезоне к отправке на фронт.
5а) Автомобиль «Изотта-Фраскини» забронирован по системе штабс-капитана Мгеброва без переделок.	5а) Отправлен на фронт, о работе его сведений не имеется.
6) Автомобили «Рено» легкой бронирования (23 штуки). Заказаны были как боевые, но оказались малопригодными.	6) 16 штук отправлены на фронт для подвозки патронов, остальные 7 готовятся к отправке в ближайшее время.
7) Автомобили «Шеффилд-Симплекс» (25 штук) с двумя пулеметами и диагональным расположением башен; отличаются наклонным расположением бронелистов.	7) Непригодны для боевой службы на фронте. После значительных переделок могут быть использованы как бронедрезины.
8) Автомобили «Армия-Мотор-Лориес» (36 штук). Схема бронирования такая же, как у «Шеффилд-Симплекс».	8) Непригодны для боевой службы на фронте. Автомобили настолько плохи, что вопрос об их использовании в настоящее время Комиссией еще не решен.

Описание автомобилей	Где находятся и для чего годны
9) Автомобили бронированные А.А. Братолюбовым (10 — на шасси Русско-Балтийского завода, 1 «Рено» и два еще не бронированных; всего 13 штук). Общий недостаток — перегрузка и полная невозможность двигаться по шоссейным и грунтовым дорогам.	9) Четыре совершенно забракованы (броня пробивается), три предназначены для работы по железнодорожному пути, остальные предположено применить для этой цели, когда выяснятся результаты применения первых трех.
10) Автомобили 29-го взвода. Сооружены на частные средства г. Меркульева. 1). двухпулеметный на шасси «Пирс-Арроу» (гоночный); 2). двухпулеметный на шасси «Бенц» (гоночный); 3). двухпулеметный и однопушечный на шасси «Уайт» (грузовой). Автомобили бронированы по проекту штабс-капитана Мгеброва. Существенный недостаток — перегрузка.	10) Автомобили работали на Кавказском фронте, присланы для ремонта и исправления. «Пирс-Арроу» и «Уайт» предназначены после ремонта к отправке на фронт. «Бенц» предполагается установить на железнодорожный ход.
11) Автомобили 25-го взвода — два на шасси «Мерседес» и один на шасси «Ллойд», сильно перегружены.	11) Автомобили были на фронте и присланы для ремонта. Они признаны Комиссией пригодными как бронедрезины, решено передать их железнодорожному отделению ГВТУ.
12) Автомобили, бронированные по системе полковника Добржанского на шасси Русско-Балтийского завода.	12) В начале войны отправлены на фронт. Ведению Комиссии не подлежали.
II. ПУШЕЧНЫЕ АВТОМОБИЛИ	
1) Автомобили фирмы «Гарфорд» (30 штук) на 4-тонных грузовых шасси. Бронированы на Путиловском заводе. Вооружены 3-дм. противотанковыми	1) Находятся на фронте и работают как боевые машины. Сильно перегружены и в автомобильном отношении малоудовлетворительны. Но эти

Описание автомобилей	Где находятся и для чего годны
вой пушкой и 2 пулеметами. Сильно перегружены и малопо- движны.	недостатки искупаются их бо- евым могуществом.
2) Автомобили «Ланчестер», пришедшие в Россию как одно- пулеметные, переделаны в пу- шечные с соответствующим из- менением крыши и башни и в бронировании заднего конца шасси для помещения патронов.	2) Находятся на фронте. Све- дений об их работе еще не по- ступало.
3) Автомобили фирмы «Пак- кард» (30 штук) на 3-тонных грузовых шасси бронируются на Обуховском заводе и вооружа- ются 37-мм автоматической пушкой Максима-Норденфель- да и одним пулеметом.	3) Находятся в периоде пост- ройки; образцовый автомо- биль заканчивается. Осталь- ные предполагается закончить в 1916 году.
III. АВТОМОБИЛИ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ К БРОНИРОВКЕ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ	
1) Пушечные автомобили с че- тырьмя ведущими колесами на 3-тонных шасси «ФВД» (20 штук), вооруженные каждый одной горной пушкой 1904 года и несколькими ружьями-пуле- метами. Проект составлен на Путиловском заводе.	1) Будут готовы в 1917 году.
2) Пулеметные автомобили на шасси «Фиат» (90 штук). Брони- ровка по схеме Комиссии на Ижорском заводе.	2) Шасси еще не прибыли. Будут готовы к весне 1917 го- да.
3) Пулеметные автомобили на шасси «Остин» (60 штук). Бро- нировка по схеме Комиссии на Путиловском заводе.	3) Шасси еще не прибыли. Будут готовы к весне 1917 го- да.
4) Пулеметные бронеавтомобили фирмы «Остин» (третьей серии, 60 штук). Должны быть заброни- рованы по схеме Комиссии.	4) Не прибыли.

Описание автомобилей	Где находятся и для чего годны
5) Броневые автомобили «Джеффери» для разрушения проволочных заграждений по системе штабс-капитана Поплавко. Бронировка предполагена на Ижорском заводе.	5) Заказ еще не дан. Предполагаемый срок готовности 20 сентября 1916 года.
6) Бронированные автомобили на приспособлениях прапорщика Кегресса для езды по снегу.	6) В периоде разработки.
7) Пушечные трехколески с 3-дм. противотурмовой пушкой.	7) Разрабатываются генерал-лейтенантом Филатовым.
8) Пулеметные трехколески, собранные из частей старых автомобилей, — 8 шт. Заказанных на Ижорском заводе — 20 шт.	8) Изготавливаются по проекту генерал-лейтенанта Филатова.

МНЕНИЕ КОМИССИИ.

Из представленного очерка видно, что из пулеметных автомобилей удовлетворительными можно считать только автомобили фирмы «Остин» (48 и 60 штук). Автомобили «Рено» легкой бронировки пригодны для подвоза патронов, как боевые же оказались непригодными.

Автомобили «Армстронг-Уитворт-Жаррот» (10), «Армстронг-Уитворт-Фиат» (30), «Рено» тяжелой бронировки штабс-капитана Мгеброва (11) и автомобили 29-го взвода (кроме одного «Бенца»), всего 53 автомобиля будут в состоянии действовать после необходимых переделок.

Автомобили «Шеффилд-Симплекс» (25), «Армия-Мотор-Лориес» (36), г-на Братолюбова (11) и автомобили 25-го взвода совершенно непригодны для шоссе и грунтовых дорог (всего 76, в том числе «Бенц» и г-на Меркульева).

Из пушечных боевыми автомобилями можно считать «Гарфорд» (30), но они сильно перегружены и мало подвижны (вес 525 пудов и скорость 12—20 верст/час); автомобили «Ланчестер» (20) — подвижны, но вооружены маломощной пушкой (37-мм однозарядная Гочкиса).

Остальные автомобили находятся в периоде бронирования или еще не прибыли (пулеметные — 60+60+90 и пушечные — 30+20).

Чтобы выйти из столь тяжелого положения дел, Комиссия считает необходимым немедленно принять следующие меры:

1. Ускорить доставки шасси «Фиат» и «Остин» заказанных за границей, а также ускорить выдачу заказов на бронировку этих шасси на Ижорском и Путиловском заводах;

2. Ускорить доставку бронированных автомобилей «Остин»;

3. Установить из специалистов броневого и автомобильного дела особую Комиссию не менее как из трех лиц для наблюдения за изготовлением броневых автомобилей и шасси для них за границей, а также для их приемки;

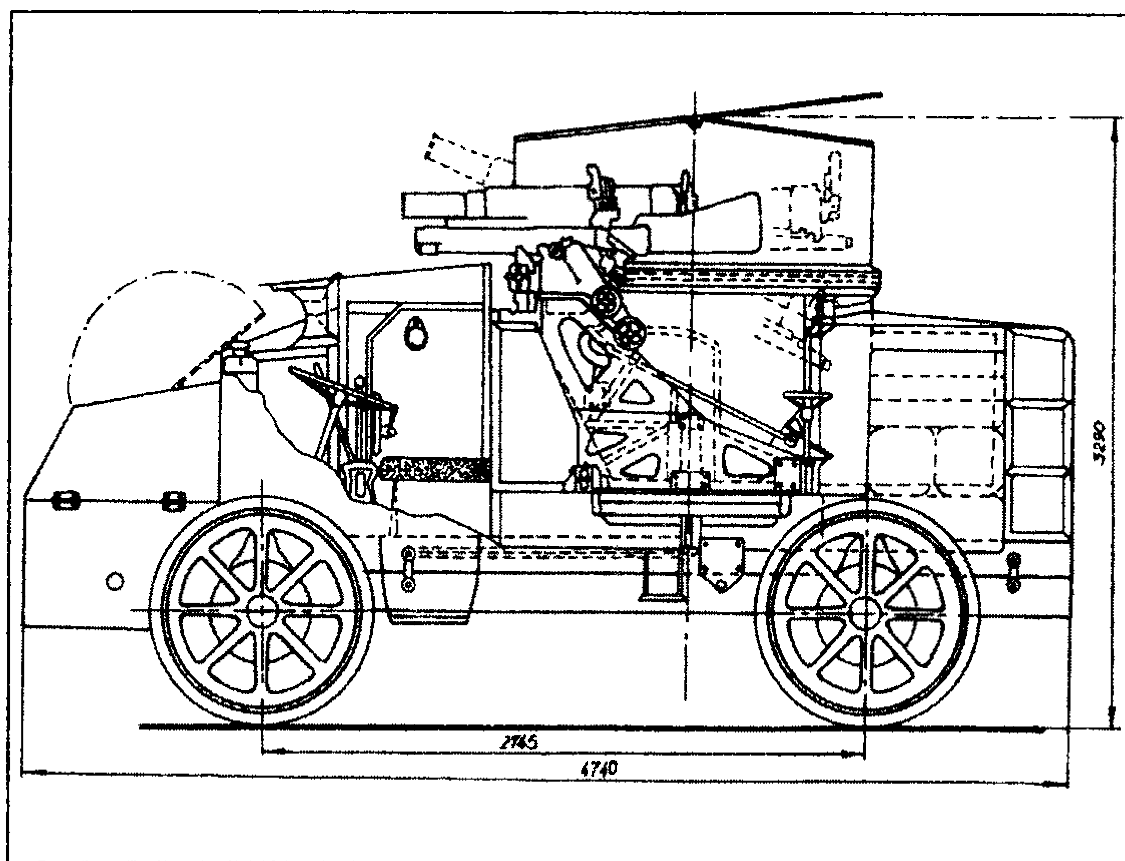
4. Пересмотреть всю организацию броневого снабжения и питания Действующей армии, установив в этом определенную роль Броневой комиссии.

В развитие сего испросить разрешения начальников Главного управления Генерального штаба, Артиллерийского и Военно-технического на право разработки существующего положения Броневой комиссии.

Подлинный за надлежащими подписями.

С подлинным верно, подпоручик Никольский».

Из этого журнала можно выделить две основные тенденции развития броневого дела в России. С одной стороны, явное стремление к стандартизации парка бронеавтомобилей на основе хорошо зарекомендовавший себя машины «Остин», причем не только за счет поставок из-за границы, но и за счет производства на отечественных заводах. С другой стороны, желание повысить проходимость боевых машин за счет использования полноприводных шасси и переоборудование построенных ранее броневииков полугусеничным двигателем прапорщика Кегресса. Как уже упоминалось выше, двигатель Кегресса был установлен на машине «Остин» 2-й серии и прошел удачные испытания летом 1916 года. В октябре Техническая комиссия



Проект пушечного броневика на шасси «Вальтер» (АСКМ).

ГВТУ утвердила представленную прапорщиком Кегрессом «программу работ для дальнейшего развития изобретенных им движителей». В 1917 году планировалось осуществить перестановку на полугусеничный ход всех «остинов» (кроме 1-й серии), как английской, так и русской постройки, разработать полугусеничный движитель к броневому автомобилю «Фиат» Ижорского завода, ФВД Путиловского завода и «Паккард» Обуховского завода. О последних двух машинах следует рассказать подробнее.

Броневомой автомобиль «Паккард», забронированный по проекту заведующего котельной мастерской Обуховского сталелитейного завода старшего лейтенанта флота Ульянова, был одной из интереснейших конструкций, правда, не вышедших из стадии прототипа. 1 февраля 1916 года Комиссия по броневым автомобилям дала Обуховскому заводу заказ на «проектирование и бронировку 30 автомобилей на 3-тонном шасси «Паккард», вооруженных 37-мм автоматической пушкой Максима-Норденфельда и одним пуле-

метом». 3 марта 1916 года Комиссия утвердила окончательную схему бронирования и вооружения «Паккарда»:

«Высота броневго корпуса — 45 дюймов, 37-мм автоматическая пушка установлена во вращающейся башне, возвышающейся над корпусом на 22 дюйма, бока башни скошены. Обстрел пушки — круговой. В задней части броневго корпуса, в небольшой вращающейся башенке установлен 3-х линейный пулемет с обстрелом в 270 градусов. Не обстреливаемый сектор впереди автомобиля будет обстреливаться двумя ружьями-пулеметами. Низ автомобиля и все механизмы забронированы. Для обеспечения рикошетирования пуль от брони в бронировке почти отсутствуют вертикальные и плоские листы — все корпуса имеют закругленные формы. Общий вес брони с каркасом для установки при толщине 7 мм — около 70 пудов, вес дополнительных приспособлений — реверса, заднего рулевого управления и стартера — будет около 15 пудов. По данным лейтенанта Ульянова выход пробного образца можно ожидать к Пасхе».

Однако из-за технологических сложностей постройка первого бронеавтомобиля была закончена лишь в начале 1917 года. Масса машины с экипажем из шести человек составила 341 пуд (5456 кг). Испытания, проводившиеся 17 июня 1917 года, выявили ряд недостатков в конструкции машины, основными из которых были:

«1. Сиденье для шофера низко (голова упирается в крышу);

2. Бронировка:

а). бронировка мотора не допускает возможность производства даже несложного ремонта самых жизненных частей двигателя;

б). коробка реверса закрыта бензиновым баком и доступ к ней без снятия такового невозможен;

в). бронировка радиатора такова, что осмотр его и починка с передней стороны совершенно невозможны без снятия переднего изогнутого листа. Этот же лист не позволяет заводить грузовик пусковой ручкой...



Трактор «Аллис-Чалмерс» перед его испытанием на полигоне
Офицерской стрелковой школы. 1916 год (АСКМ).

г). пушечная башня вращается туго, ролики слабы и не соответствуют тяжести, которые несут на себе;

д). не закрыты броней нижние боковые механизмы, как то: тормозные тяги, трос заднего управления и проч.

3. Изогнутые контуры брони при большом размере ее частей затрудняют ремонт таковой и при порче какого-нибудь одного места требуют замены целых крупных и притом довольно трудно заготавливаемых листов.

4. Глухое закрытие колес не позволяет прикреплять цепи противоскольжения».

Несмотря на это, Комиссия пришла к выводу о том, что все недостатки устранимы и Обуховский завод должен был это сделать к сентябрю. Однако по известным для 1917 года причинам ничего не сделал и, судя по всему, не собирался делать, так как уже 25 июля 1917 года начальник Обуховского завода попросил ГВТУ об аннулировании заказа на бронировку «паккардов», хотя уже броня для первых 10 машин была заготовлена.

25 октября 1917 года начальник Броневоего отдела полковник Антоновский направил начальнику ГВТУ доклад



Испытание трактора «Аллис-Чалмерс». Офицерская стрелковая школа.
1916 год (АСКМ).

«Об аннулировании заказа на бронировку 30 шасси «Паккард», в котором сообщал:

«1. Из предположенных к бронировке на Обуховском заводе 30 шасси «Паккард» 20 штук переданы ГАУ;

2. Проработка чертежей и бронировка 10 шасси потребует очень продолжительного времени, особенно ввиду отказа Обуховского завода продолжать работы по бронировке, ...я полагаю необходимым заказ, данный заводу, аннулировать, заплатив заводу 25 000 рублей в возмещение расходов по бронировке первого пробного автомобиля, а имеющиеся на заводе 3 шасси, одно из которых забронировано, передать в Запасной броневой дивизион».

В связи с этим, естественно, не были осуществлены планы переоборудования «Паккарда» двигателем Кегресса. В 1918 году броневик «Паккард», находившийся в гараже Михайловского манежа, был мобилизован Красной Армией и участвовал в боях под Петроградом осенью 1919 года. К сожалению, пока не удалось обнаружить ни одной фотографии этого броневика.

Одновременно с «Паккардом» началась и разработка пушечного броневика на полноприводном шасси. Сначала предполагалось использовать 2-т грузовики «Джеффри». Проект такого броневых автомобиля, вооруженного 37-мм автоматической пушкой с круговым обстрелом и броней в 4—6 мм обсуждался Комиссией по броневым автомобилям 23 января 1916 года. Однако расчеты показали, что машина будет сильно перегруженной.

В марте 1916 года Путиловский завод разработал проект бронеавтомобиля на базе колесного полноприводного трактора-тягача «Вальтер», вооруженного 76-мм противотанковой пушкой во вращающейся башне. Однако испытания шасси выявили ненадежность его конструкции.

Поэтому от использования «вальтеров» отказались, отдав предпочтение более надежному 3-тонному полноприводному грузовику американской фирмы «ФВД» (FWD).

Летом 1916 года Путиловский завод получил заказ на постройку 20 таких броневинов. В первоначальном варианте, разработанном к сентябрю 1916 года, предполагалось вооружить машины 76-мм горной пушкой образца 1904 года на морской тумбовой установке. Но из-за отсутствия свободных орудий, переданных к тому времени для вооружения кораблей, пришлось использовать другие арт-системы. Так, в ноябре 1916 года испытывалась 76-мм полевая пушка образца 1902 года, установленная на небронированном шасси «ФВД»; о чем докладывал генерал-лейтенант Филатов:

«15 ноября с.г. производилась пробная стрельба из 3-дм. полевой пушки, установленной на шасси FWD, результаты испытаний вполне благоприятные.

Полковник Чебышев высказал предположение, что 3-дм. противотанковая пушка дает максимум того, что можно требовать при стрельбе прямой наводкой. Бронеавтомобиль, вооруженный 3-дм. полевой пушкой в линии неприятельского расположения не сможет развить всех тактических свойств полевой артиллерии, если же предназначается автомобиль для стрельбы с закрытых позиций, было

бы рационально вооружить его 42-линейной пушкой при легкой бронировке».

Однако от использования 107-мм (42-линейных) орудий на бронемашинах Комиссия отказалась. Дальнейший ход работ прослеживается только эпизодически. Так, 26 августа 1917 года старший производитель опытов артиллерийского комитета ГАУ полковник Хлыстов сообщал в ГВТУ:

«Из числа 20 FWD, предназначенных для бронирования их на Путиловском заводе, один трактор уже находится на заводе. Для него составляется проект бронирования, и Правление завода просит оставить его на заводе для изготовления первого броневого автомобиля на тракторе FWD».

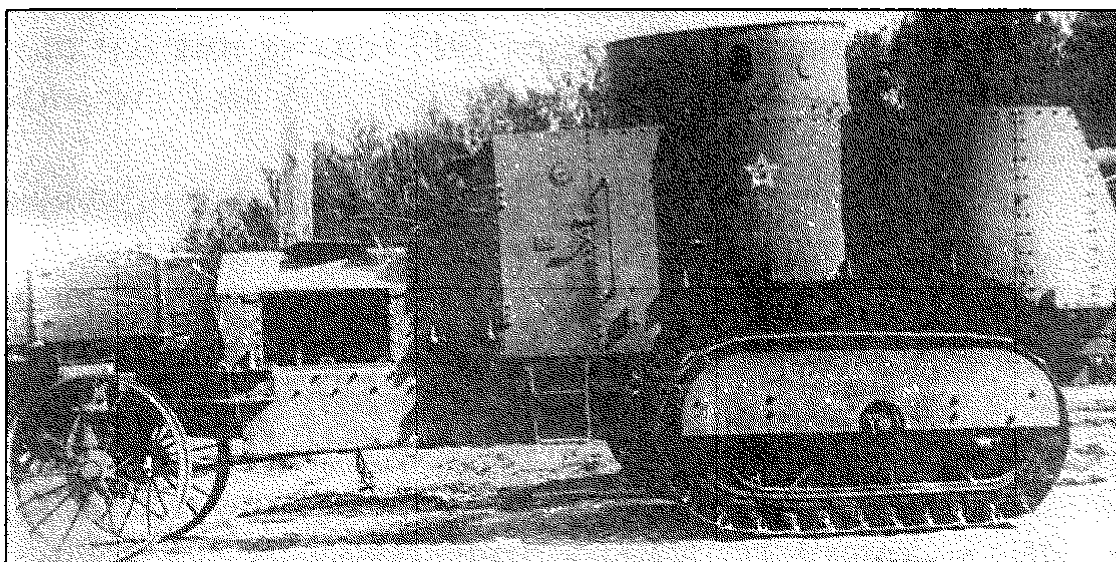
Достоверно известно, что в конце 1917 года Путиловский завод сообщил об изготовлении одного броневомобиля на шасси «ФВД», правда неизвестно, с какой артсистемой. Все дальнейшие работы были прекращены из-за революционных событий 1917 года.

Естественно, что при таком размахе строительства броневиков, наличии значительного количества броневых частей и успешном опыте их применения, русское командование не могло остаться в стороне от использования нового оружия — танков.

Видимо, первый из рассмотренных проектов — это так называемый «танк Рыбинского завода», который довольно часто упоминается в литературе. Дело в том, что в городе Рыбинске в то время находился завод общества «Русский Рено» — филиал известной французской фирмы. 14 августа 1916 года на имя председателя Комиссии по броневым автомобилям генерал-майора Филатова поступило письмо, в котором сообщалось следующее:

«Технический отдел ГВТУ препровождает, по приказанию Начальника Управления, заявление Акционерного общества «Русский Рено» от 10 августа 1916 года с чертежом бронированного трактора большой мощности».

Уже 19 августа этот проект рассматривался на заседании Комиссии, в журнале которой, в графе «Краткое содержание дела», содержалась следующая информация:



Бронетрактор «Красный Петербург» (бывший «Ахтырец»), изготовленный по проекту полковника Гулькевича. Москва, 1920 год (ЦМВС).

«Заявление фирмы, чертеж и личное объяснение представителя фирмы дают следующие сведения: трактор гусеничной системы, приспособлен для езды без дорог. Вес трактора около 12 тонн, скорость около 12 км\ч. Вооружение — одна 75-мм пушка и один пулемет. Более подробных сведений в настоящий момент не имеется, и Петроградское отделение фирмы запросило о них правление в Париже. Имеющихся сведений недостаточно, поэтому Комиссия свое заключение о бронированном тракторе «Русский Рено» откладывает до получения таковых».

Что за машина рассматривалась, неизвестно, так как чертежей ее обнаружить не удалось. Если верить чертеж-компоновке, который часто мелькал в нашей печати, речь могла идти о каком-то французском проекте, который так и остался на бумаге.

Информация о применении танков союзниками по Антанте поступала в ГВТУ напрямую, от русских военных агентов в Англии и Франции. Например, представители Англо-Русского правительственного комитета были приглашены на демонстрацию английского танка Mk.I, подобная демонстрация прошла и во Франции.

В январе 1917 года был утвержден новый перспективный (до лета 1918 года) план формирования броневых час-

тей. В своем письме от 9 января 1917 года на имя генерал-квартирмейстера Ставки дежурный генерал при Верховном Главнокомандующем сообщал:

«...Сношение 1—3 января с.г. № 18 вновь подтверждено решение о создании еще 13 дивизионов (30 машин в каждом) с обеспечением их матчастью следующих типов: 1) бронеавтомобили по проекту Поплавко на полноприводных шасси «Джеффери», «Рено», «Панар-Левассор» или ФВД; 2) бронированными «Паккардами» на приспособлениях Кегресса; 3) заказанными у французов танками т.н. малого типа».

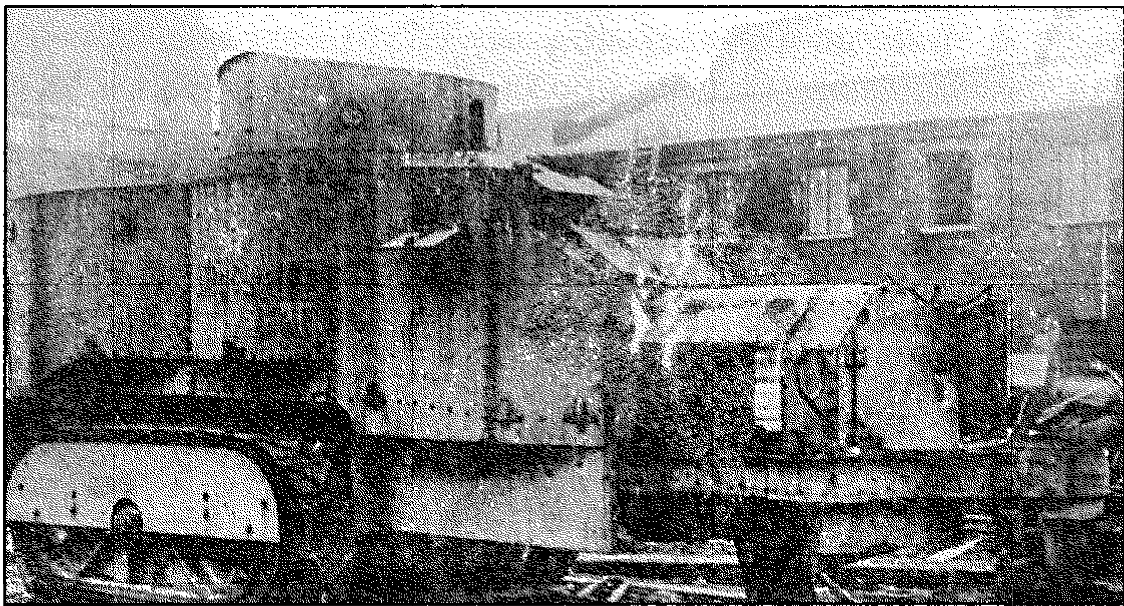
На состоявшейся в Петрограде весной 1917 года союзнической конференции была установлена потребность Русской армии в танках в количестве 390 штук из расчета 6 машин на каждое из 50 отделений бронедивизионов и 30% для резерва.

Что касается марок танков предполагавшихся для Русской армии, то первоначально выбор остановили на французском танке «Шнейдер» СА. Но уже в сентябре 1917 года в Париж русскому военному агенту ушла телеграмма следующего содержания: «Просим приостановить приобретение тракторов Шнейдера среднего типа, которые по указанию Ставки оказались непригодными для службы на нашем фронте. Благоволите сообщить результаты испытаний танков легкого типа «Рено» с одним пулеметом».

Наряду с этим месяцем позже Временная техническая комиссия при ГВТУ, направленная в Англию для заказов грузовых, легковых и броневых машин, сообщала, что «новый тип тяжелых полевых крейсеров английской армии номер 2 значительно усовершенствован (речь идет, по-видимому, о танке Mk V. — *Прим. автора*) как в отношении скорости движения, так и в отношении внутреннего устройства».

Комиссия особо отметила значительное превосходство английских танков над французскими «особенно ввиду их вездеходности, что имеет огромное для русских условий значение».

Помимо предполагаемых закупок за границей, в России были и свои проекты танков, причем не уступающие



Бронетрактор «Красный Петербург» на свалке, вид справа. 1920-е годы (ЦВММ).

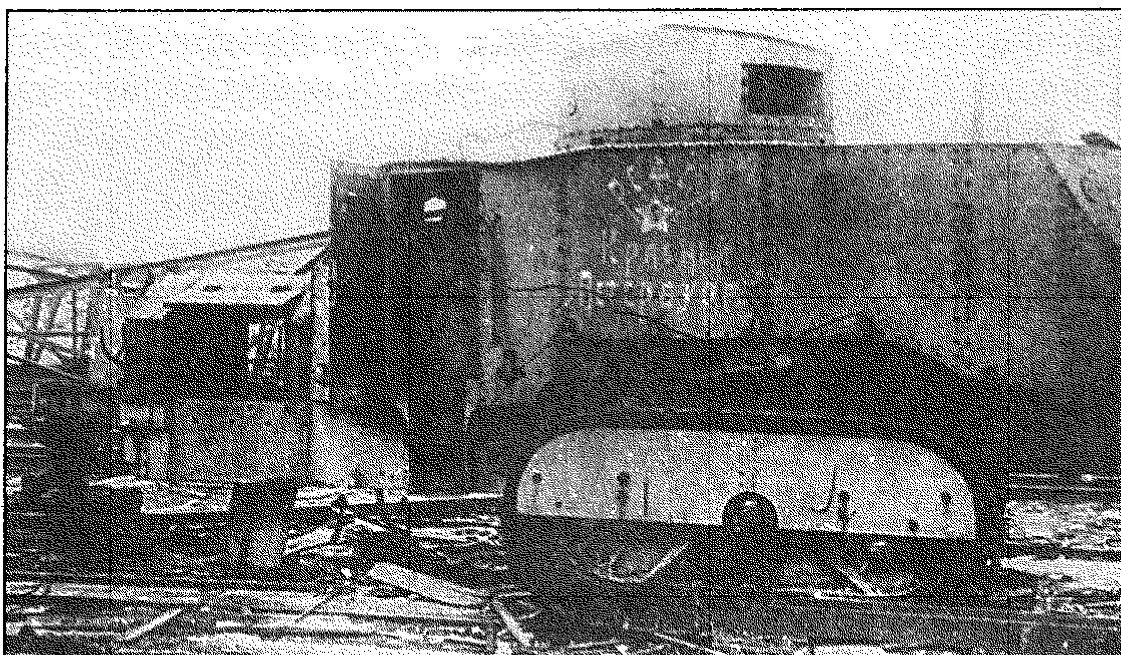
английским и французским и вполне осуществимые. Речь идет о бронированном тракторе полковника артиллерии Гулькевича.

Еще в июле 1915 года он получил «охранное свидетельство» (говоря современным языком — патент) на изобретенный им «новый способ бронирования и вооружения тракторного самохода, могущего свободно передвигаться при самых трудных условиях — по пахоте, грязи, снегу, оврагам».

3 марта 1916 года автор изобретения представил в Комиссию по броневым автомобилям проект такого трактора. Одновременно Гулькевич сообщил, что на свои собственные средства он уже начал постройку такого трактора на Обуховском сталелитейном заводе.

Рассмотрев проект, Комиссия одобрила его и выделила необходимый для продолжения работ кредит. Однако ввиду загруженности Обуховского завода различными заказами изготовление машины передали на Путиловский завод. В ноябре 1916-го бронировка трактора, названного «Ахтырец», была закончена.

В качестве базы для бронирования Гулькевич выбрал гусеничный трактор американской фирмы Allis Chalmers Motor Truck — десять таких машин были закуплены военным ведомством весной 1916 года для испытаний в качест-



Бронетрактор «Красный Петербург» на свалке, вид слева. 1920-е годы (ЦВММ).

ве тягачей тяжелых артиллерийских орудий. Он имел 68-сильный газолиновый двигатель, четыре передачи вперед и одну назад и независимую подвеску гусениц, которые могли поворачиваться одна относительно другой в вертикальной плоскости. Для более надежной работы в бою машину оборудовали вторым постом управления, установили стартер и усилили передние колеса, предназначенные для управления трактором на ходу. Полностью бронированный корпус, склепанный из 6,5-мм броневых листов, делился на два отделения, сообщавшихся между собой. В переднем находилось место водителя, запасы патронов, горючего и вращающаяся башня с двумя пулеметами Максима в специальных шаровых установках конструкции Гулькевича. В заднем отделении размещались: запас снарядов, второй пост управления и 76-мм противотанковая пушка с углом обстрела по горизонту 90 градусов. «Ахтырец» как впрочем, и все другие броневые машины Русской Армии, должен был идти в бой задним ходом — отсюда такое странное на первый взгляд размещение основного вооружения. При полной боевой нагрузке с экипажем из 7 человек масса бронированного трактора составляла 12 т, а скорость по дороге — 12—15 км/час. Испытания «Ахтырца», прове-

денные в начале 1917 года, показали его высокие боевые качества. В конце 1916 года Путиловский завод получил заказ на второй аналогичный образец, который так и не был построен. В апреле 1917 года «Ахтырец» передали в Запасной броневой дивизион в Петрограде. Полковник Гулькевич предлагал массированное применение бронированных тракторов своей конструкции, придавая их по 40 штук на армейский корпус в качестве эффективного средства прорыва укрепленных позиций противника. По замыслу Гулькевича, часть машин должна была буксировать за собой 42-линейную (107-мм) пушку и боеприпасы к ней для развития успеха в глубине обороны.

По конструкции и тактическому назначению машину Гулькевича смело можно считать первым русским танком. Сравнив её с английскими и французскими танками тех лет (Mk I – III, «Шнейдер», «Сен-Шамон»), легко увидеть, что «Ахтырец» превосходил по ряду параметров западные образцы, особенно французские. Последние, кстати, тоже изготавливались на тракторной базе.

После октябрьского переворота трактор Гулькевича вместе с другими броневиками Запасного бронедивизиона попал в руки большевиков. В октябре 1917 года «Ахтырец» охранял Смольный, где был запечатлен камерой неизвестного оператора. А 29 октября вместе с тремя другими бронеавтомобилями его отправили в Москву устанавливать власть Советов. 1–2 ноября трактор участвовал в боях на Кудринской площади, улицах Поварской и Бронной, поддерживая огнем отряд подольской Красной гвардии. В сентябре 1918 года «Ахтырец» убыл в Казань, где вошел в состав 3-го автобронеотряда Красной Армии. В течение 1918–1919 годов броневики участвовали в боях на Восточном фронте, а в январе 1920 года прибыл для ремонта в Москву, после чего был зачислен в резерв Бронного отдела Главного военно-инженерного управления Красной Армии. Видимо, в это же время «Ахтырец» был переименован в «Красный Петербург». В 1922 году из-за отсутствия запасных частей машина пошла на слом.

Бельгийский бронедивизион

В ноябре 1915 года броневые части Русской Армии пополнились извне — в Россию прибыл Бельгийский автобронедивизион (так он фигурирует в русских документах). История его появления такова.

Весной 1915 года в Париже из бельгийских волонтеров была сформирована отдельная броневая часть — «Корпус автопушек и автопулеметов» (Corps des Autos-Canons-Mitrailleuses). Ее командиром стал майор Коллон. Первоначально этот корпус предназначался для боевых действий на Западе. Однако фронт здесь стабилизировался, и броневики оказались не у дел. В России же в это время шли тяжелые бои в Галиции, в которых активное участие принимали и бронеавтомобили. Поэтому бельгийский король Альберт передал дивизион в распоряжение Николая II.

Бельгийцы прибыли в Архангельск 13 октября 1915 года. На некоторое время их расквартировали в Петергофе. Суровая русская зима послужила причиной выдачи бельгийским офицерам и солдатам зимней формы одежды, пошитой специально для них — весьма колоритных полушубков и папах. 6 декабря 1915 года состоялся Высочайший смотр дивизиона в Царском Селе, а спустя месяц он прибыл на Юго-Западный фронт. В бельгийских источниках этот дивизион официально именуется как «Экспедиционный корпус бельгийских пушечно-пулеметных автомобилей в России» (Corps Expeditionnaire des Autos-Canons-Mitrailleuses Beiges en Russie).

В штат дивизиона входили 350 человек личного состава, 13 бронеавтомобилей (6 пушечных, 4 пулеметных и 3 командирских), 6 легковых машин, 20 грузовиков, 18 мотоциклеток и 130 велосипедов. Основными типами бронеавтомобилей были «Морс» и «Пежо».

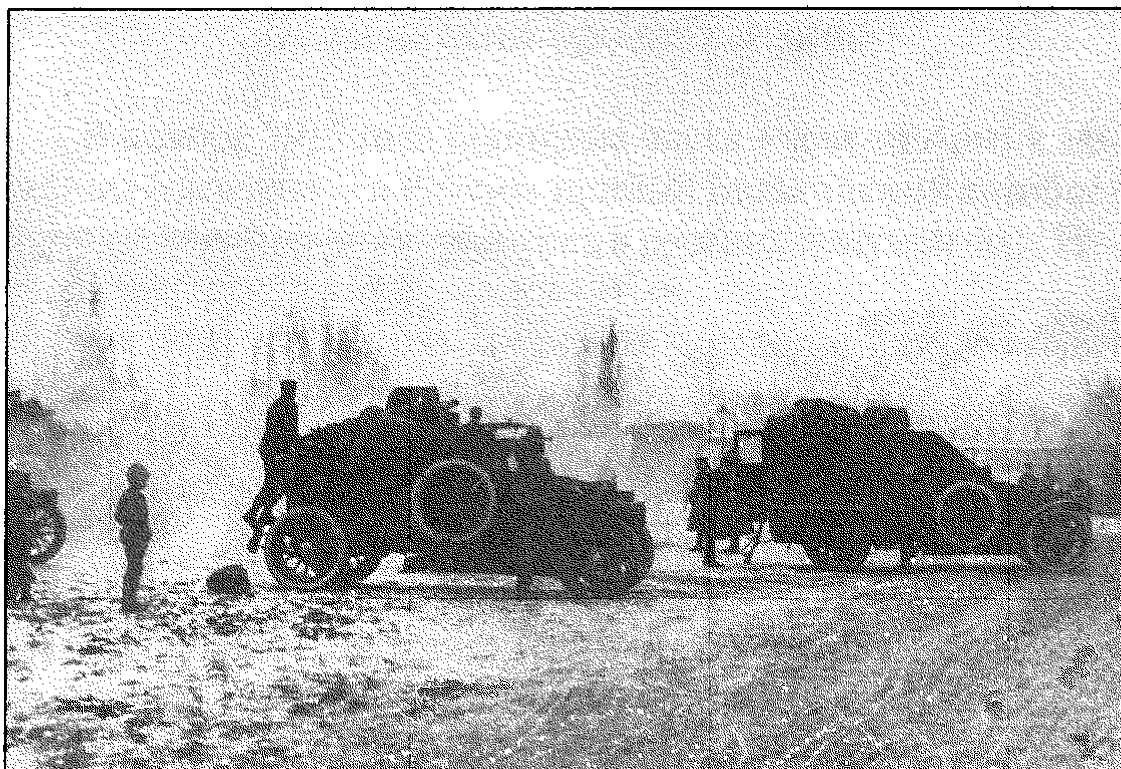
Эти машины при массе 3,5 тонны вооружались двумя пулеметами «Гочкис» (из них один запасной) или 37-мм пушкой. Экипаж состоял из 3—4 человек, толщина брони



Император Николай II на смотре Бельгийского бронедивизиона в Царском Селе.
Декабрь 1915 года (РГАКФД).



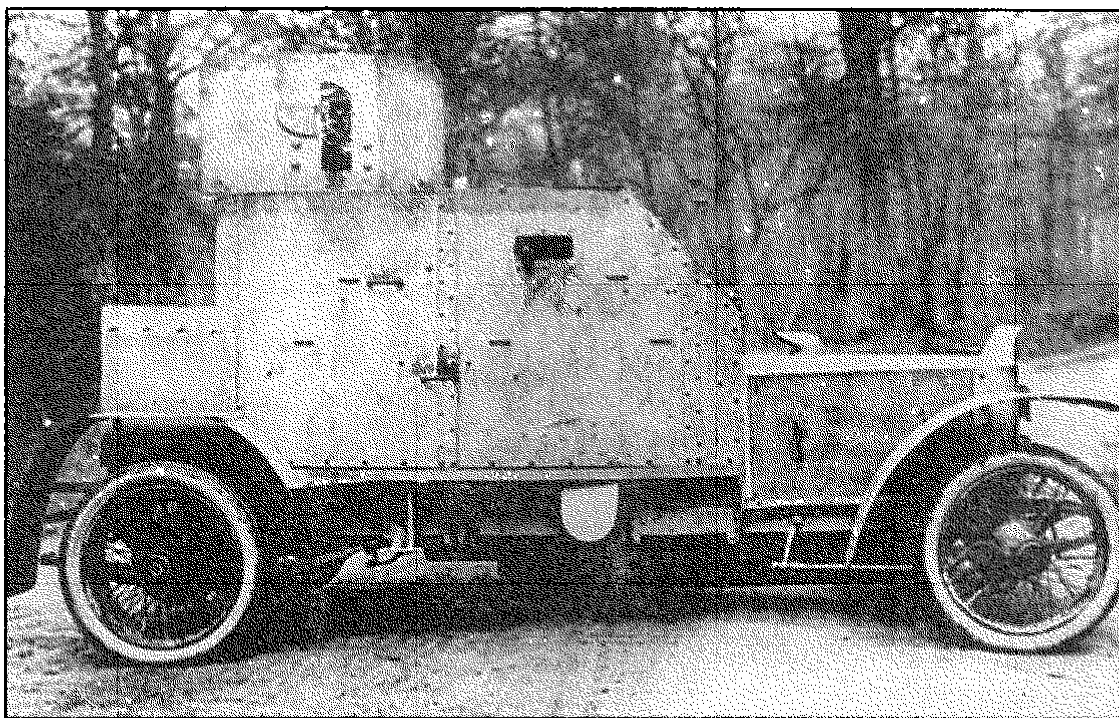
Генерал-лейтенант Шишкевич осматривает броневик «Морс» с 8-мм пулеметом Гочкиса.
Юго-Западный фронт, 9-я армия, январь 1916 года (РГАКФД).



Смотр Бельгийского дивизиона командованием 9-й армии.
Юго-Западный фронт, январь 1916 года. Слева пулеметный броневик «Морс»,
справа командирский той же марки (РГАКФД).



Представители штаба 9-й армии и офицеры Бельгийского бронедивизиона
у броневика «Морс». Юго-Западный фронт, январь 1916 года (РГАКФД).



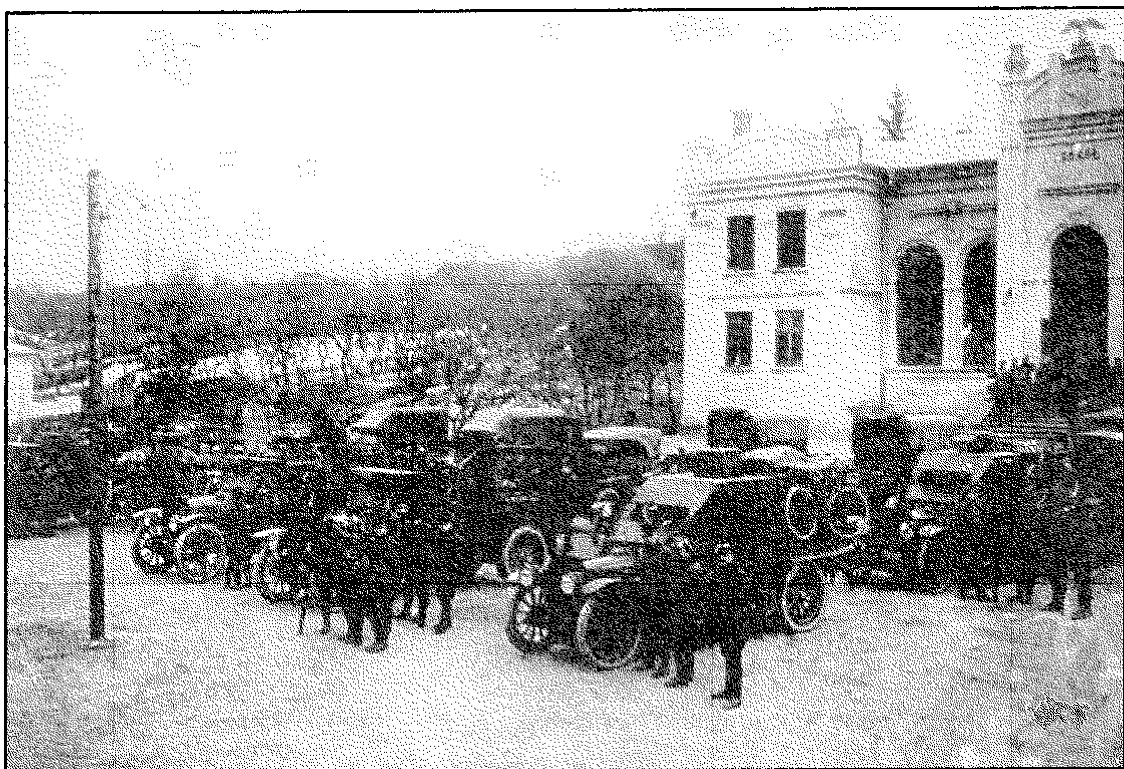
Бронеавтомобиль «Пежо» (с 37-мм пушкой) из состава Бельгийского бронедивизиона. 1916 год (фото из архива Я. Магнуского).

колебалась в пределах от 3 до 7 мм. На броневиках устанавливался двигатель «Минерва» мощностью 35 л.с.

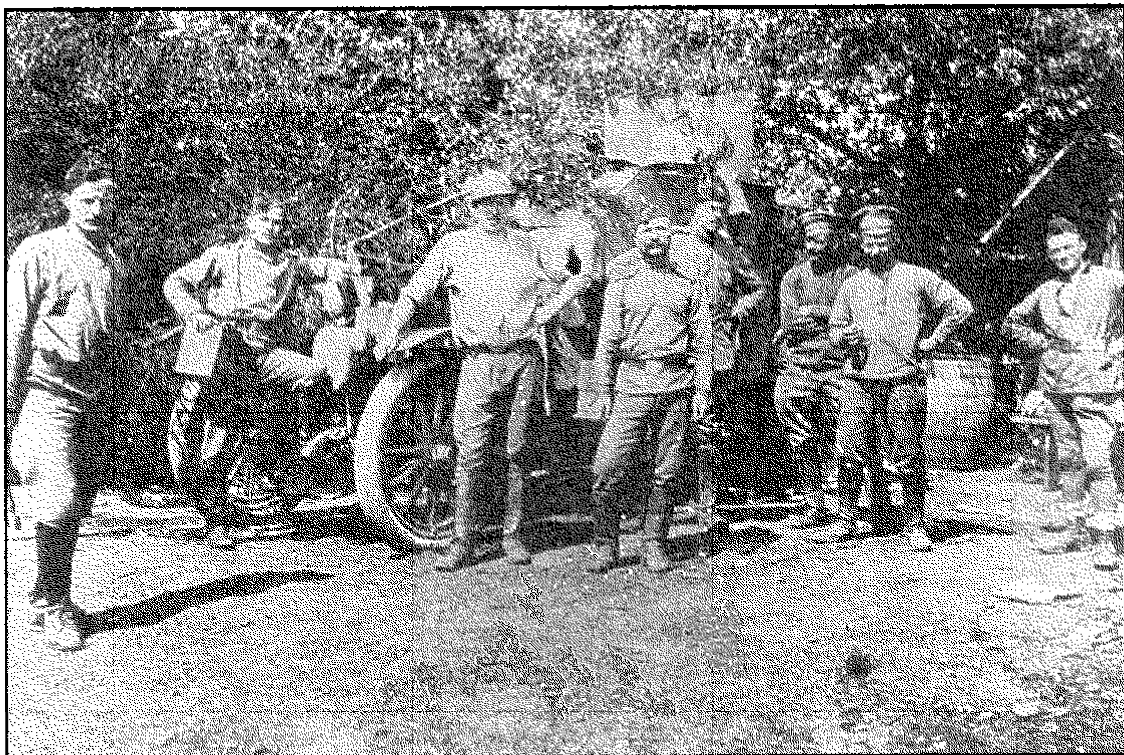
Кроме боевых машин в дивизионе имелись три командирских (или штабных) без вооружения. Впоследствии они были разобраны на запасные части для боевых машин.

В ходе боев дивизион потерял несколько броневинов, взамен которых получил один «Армстронг-Уитворт-Фиат» и мгебровский «Рено».

В январе 1918 года дивизион находился в Киеве. Поскольку путь на Архангельск контролировался большевиками, бельгийцам пришлось эвакуироваться по Транссибирской магистрали через Владивосток, в Китай, а потом в США. При этом Россию покинул только личный состав — материальную часть пришлось оставить.



Бельгийский бронедивизион в Збараже. Юго-Западный фронт, август 1916 года.
На переднем плане командирские броневики «Морс» (РГАКФД).



Русские и бельгийские солдаты у броневика «Морс». Лето 1916 года (АСКМ).

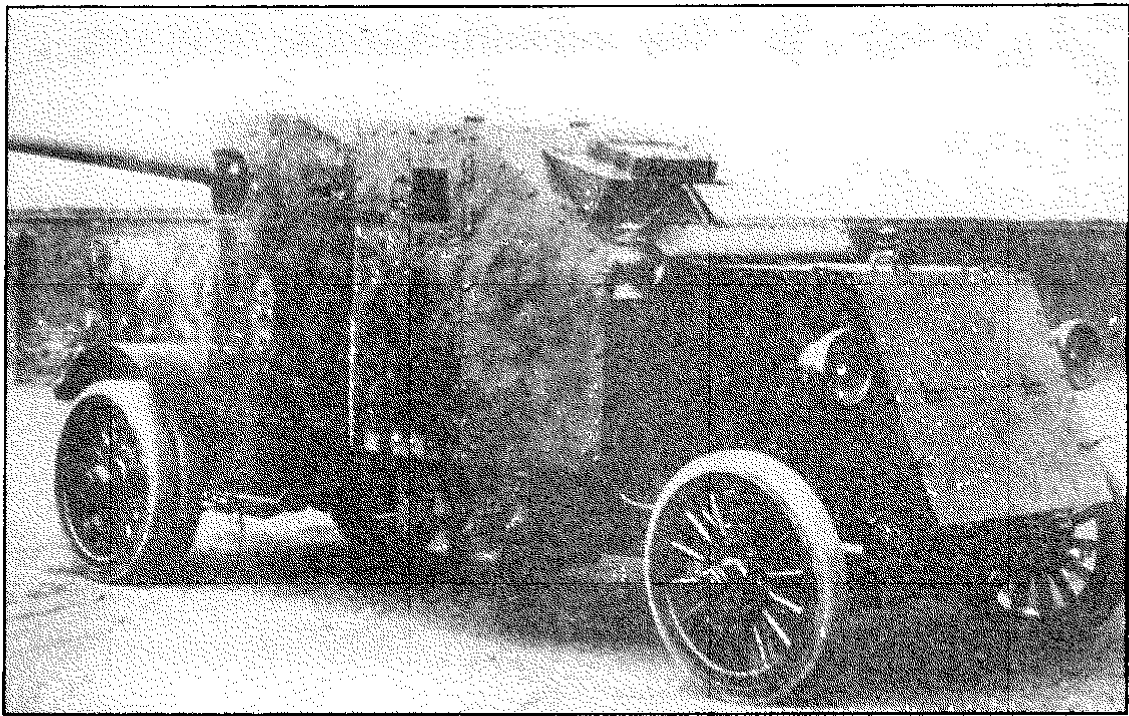
Броневой отряд британского Адмиралтейства

Летом 1915 года во Франции велось формирование Бельгийского броневого дивизиона для отправки его для боевых действий в Россию. Узнав об этом, командир 15-го эскадрона броневых автомобилей британского Адмиралтейства командор Оливер Локкер-Лампсон, часть которого была выведена в Англию из-за стабилизации Западного фронта и невозможности использования там бронемашин, решил последовать примеру бельгийцев. Заручившись поддержкой Адмиралтейства, он с несколькими своими боевыми товарищами начал формирование бронеотряда для русского фронта, причем большую часть финансирования этого Ломпсон вел за свой счет.

Первоначально на укомплектование отряда должны были поступать броневики «Ланчестер» расформировываемых 5, 6 и 15-го эскадронов, но после продажи 20 машин русскому правительству в августе 1915 года пришлось спешно искать им замену. А так как кроме одного броневика «Роллс-Ройс» свободных на тот момент у Адмиралтейства



Броневой автомобиль «Пирс-Арроу» перед отправкой в Россию.
Англия, 1916 год (RAS TANK MUSEUM).



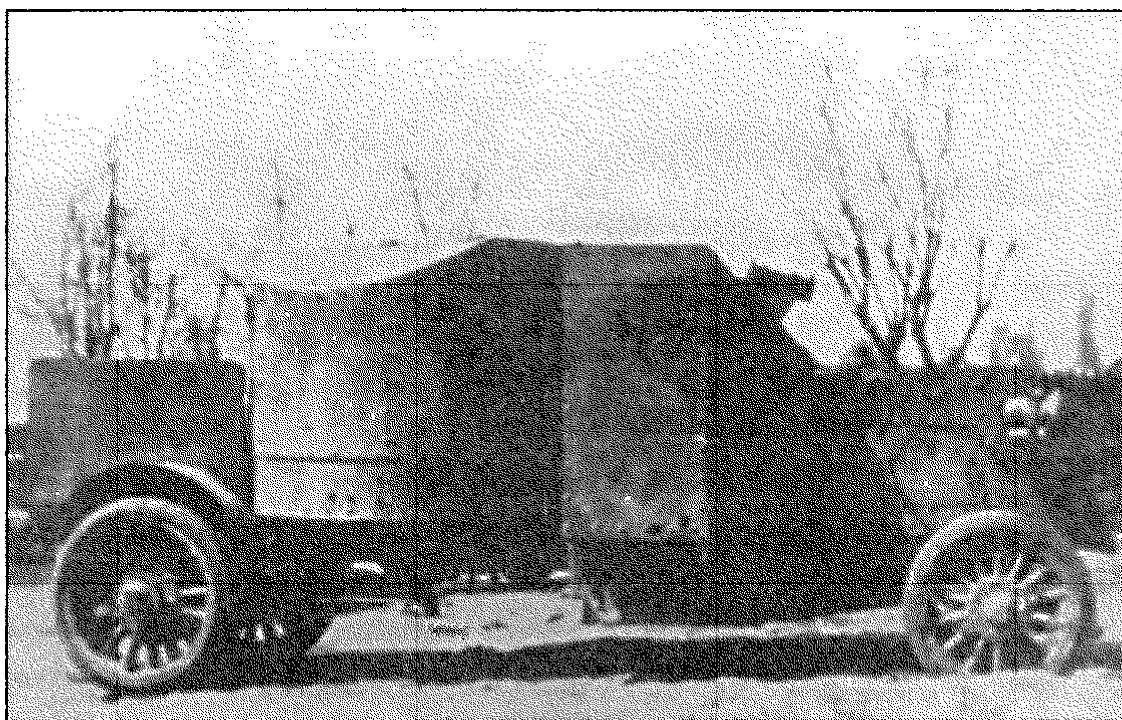
Броневик «Пирс-Арроу» с 57-мм пушкой, общий вид.
1916 год (RAS TANK MUSEUM).

не оказалось, Ломпсон заказал бронировку 11 легковых американских автомобилей «Форд» модели Т в мастерской Ньюпорта. Они имели полностью бронированную кабину и открытый кузов, в котором устанавливался 7,71-мм пулемет «Виккерс» за щитом.

Отряд, имевший, кстати сказать, очень хорошее оснащение, прибыл в Россию в мае 1916 года. В его штат входили: 42 офицера, 524 солдата, 28 бронеавтомобилей, 22 грузовика, 7 легковых и 5 санитарных машин, 3 автомастерских, 3 станции радиотелеграфа, 4 автоцистерны (из них одна для воды), автокран, кухня и 47 мотоциклов.

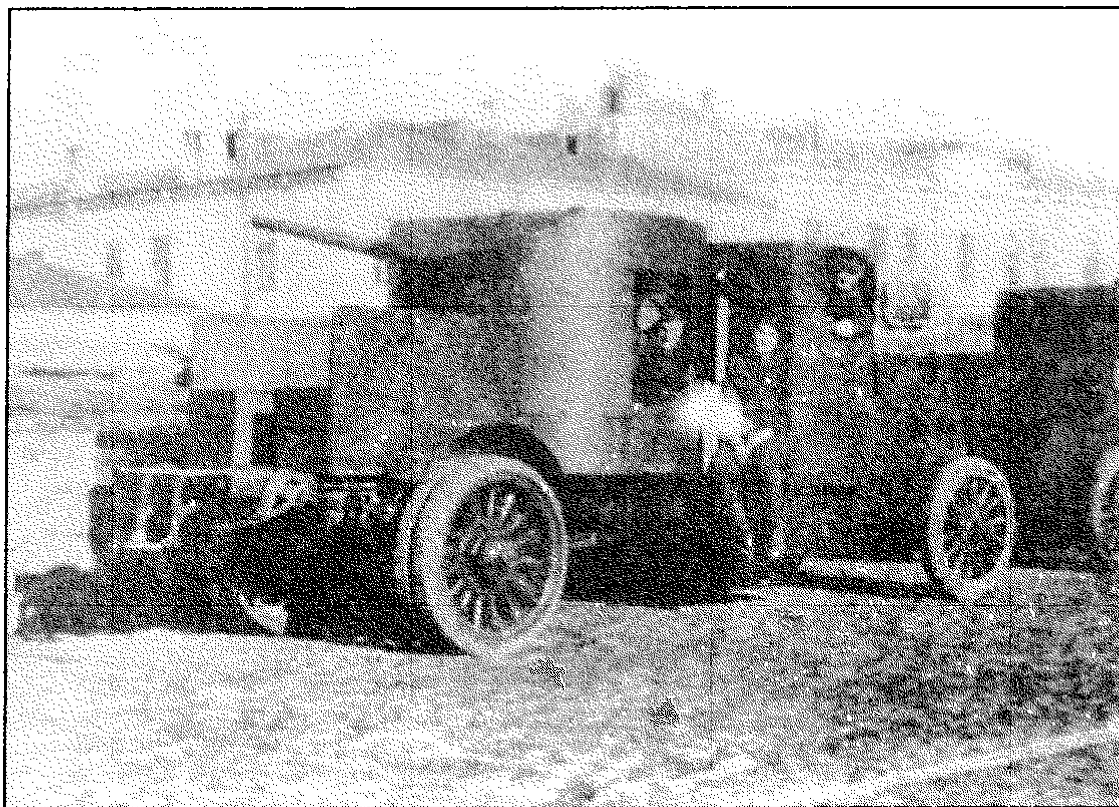
В числе броневиков английского отряда имелись 12 пулеметных «ланчестеров», один «Роллс-Ройс», 11 «фордов» и 4 пушечных «Пирс-Арроу», вооруженных 57-мм пушками. Бронеавтомобили «Ланчестер» и «Роллс-Ройс» имели стандартное бронирование и вооружение, принятое в британской армии.

Наибольший интерес из машин английского дивизиона представляет «Пирс-Арроу» (Pierce-Arrow). В качестве базы для них использовалось шасси 5-тонного грузо-



Броневи́к «Пирс-Арроу» на Румынском фронте.
1917 год (RAS TANK MUSEUM).

вика одноименной американской фирмы. Три броневи́ка имели названия Ulster, Londonderry и Mountjoy. Машина Ulster была построена по типу тяжелого английского бронеавтомобиля Seabrook с пушкой, открыто установленной на платформе грузовика. Оригинальной формы бронекорпус трех других машин был разработан фирмой W.G.Allen and Sons в Тинтоне. За уполовиненной кабиной устанавливалась большая башня с 3-фунтовой пушкой, конструктивно подобная устанавливаемым на броневи́ках «Ланчестер» и «Роллс-Ройс». Угол обстрела орудия по горизонту составлял 300 градусов. Позади башни располагались два ящика со снарядами, закрытые с боков броней. Толщина брони на «Пирс-Арроу» достигала 9 мм, а боевая масса 9 тонн. Последнее обстоятельство доставляло немало хлопот. В России одну машину модернизировали — с нее сняли башню и поставили 47-мм пушку за щитом. Это ухудшило защиту расчета, но позволило снизить массу броневи́ка. Остальные «Пирс-Арроу» предполагалось аналогично перевооружить в будущем, что до 1918 года сделано не было. Однако вполне возможно, что



Бронеавтомобиль «Пирс-Арроу» в России. 1916 год (RAS TANK MUSEUM).

эти мероприятия осуществили уже в ходе Гражданской войны.

В июне 1916 года английский броневой дивизион отправили на Кавказ, где он находился до сентября, принимая участие в перестрелках с курдами, атаке турецких позиций у селений Пав и Котни, огневой разведке при селе Чавкиз и в некоторых других боевых стычках. Ограниченный характер действий столь мощной боевой части, какой являлся английский дивизион, объясняется специфическими условиями рельефа местности на Кавказе. Русское командование быстро поняло это, и уже осенью 1916 года дивизион перебросили на Румынский фронт, где он принимал активное участие в боях совместно с 4-м автобронедивизионом Русской армии. В этих боях особенно хорошо зарекомендовали себя пушечные машины.

Так, 13 ноября 1916 года противник атаковал Браилов, и все английские машины вступили в бой, в ходе которого один «Форд» застрял, а второй вскоре был вынужден отойти из-за ранения экипажа. Очень удачно здесь действовали



Группа английских офицеров у бронемшины «Ролс-Ройс».
Кавказский фронт, 1916 год (фото из коллекции С. Ромадина).

пушечные «Пирс-Арроу». Например, в ходе боя броневик под командованием лейтенанта Макдауэла был окружен отрядом противника (до 50 человек), удачным маневрированием и сильным огнем англичане уничтожили его практически полностью.

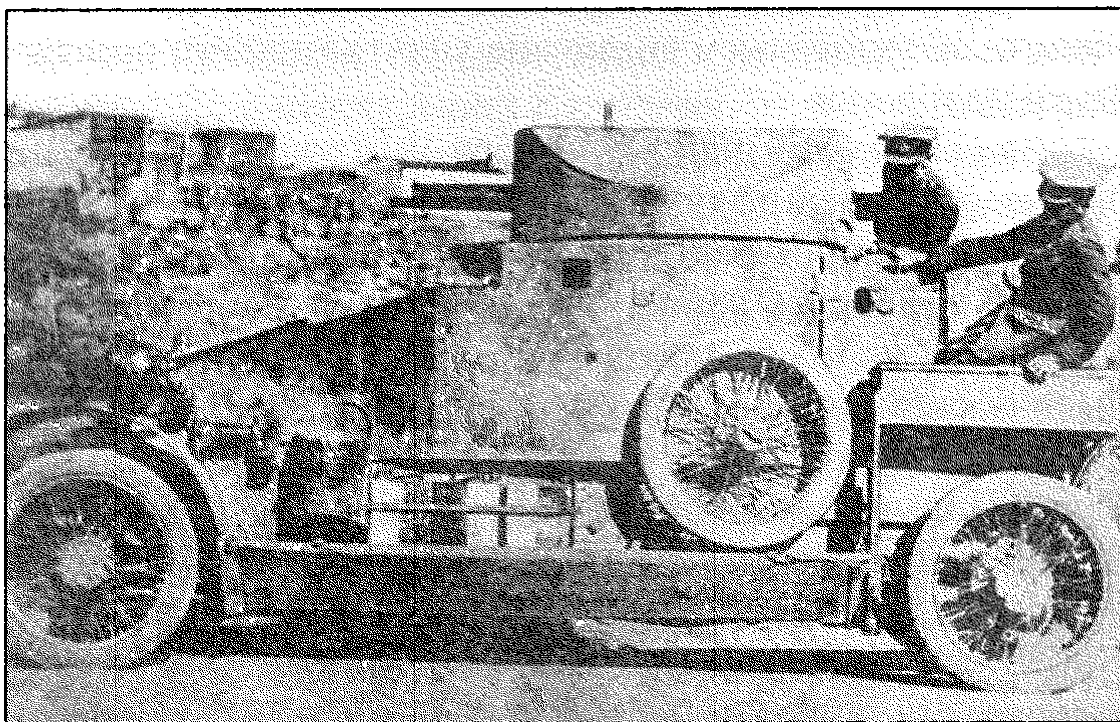
На следующий день, 18 ноября 1916 года, английские броневики успешно поддерживали огонь атаки русской пехоты. 19 ноября болгары контратаковали левый фланг 36-го Сибирского полка, но контратакой броневиков эскадрона капитан-лейтенанта Виллис-Гуд положение было восстановлено. В ходе боя «ланчестеры» старшего лейтенанта Ингл и лейтенанта Митчелл, преследуя противника, вырвались вперед и застряли в грязи. Ружейно-пулеметным огнем пулеметы обеих машин были разбиты, и болгары взяли в плен лейтенанта Митчелл и 6 рядовых. Спасти удалось только Инглу – раненный, он укрылся в воронке и ночью дополз до русских цепей. Для спасения броневиков сибирские стрелки предприняли удачную контратаку и отбросили болгар, благодаря чему но-

чью 19 ноября англичане эвакуировали свои застрявшие машины.

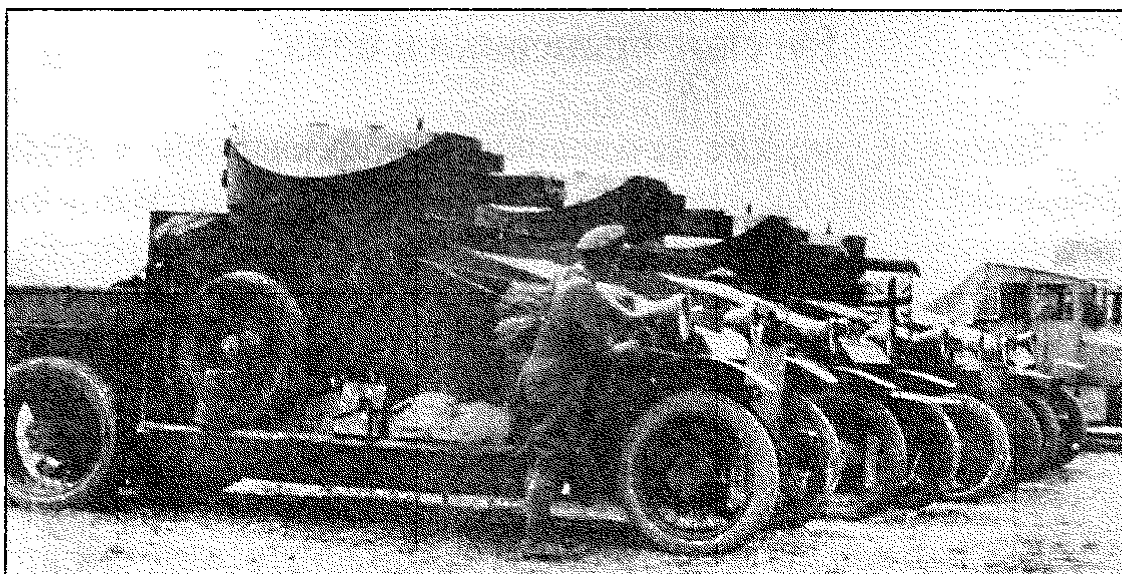
19 ноября отряд старшего лейтенанта Смайлса поддерживал атаки русской пехоты, при этом огнем «Пирс-Арроу» были разбиты два наблюдательных пункта, пулеметное гнездо и большое количество солдат противника. В этот день броневики вели бой с утра и до наступления темноты, после чего вернулись в Браилов.

6 декабря командир английского бронедивизиона капитан 2-го ранга Грегори получил от русского командования подготовить эскадрон бронемашин для переброски его в Браилов. Для этого им был сформирован сводный отряд под командованием старшего лейтенанта Смайлса в составе двух пушечных «Пирс-Арроу» и шести легких пулеметных «фордов». 11 декабря 1916 года броневики прибыли в Браилов, и на следующий день вступили в бой, обстреливая неприятельские позиции.

18 декабря 1916 года английские броневики поддерживали контратаку русской пехоты, при этом удачно действовали пулеметные «форды», которые благодаря небольшой



Бронеавтомобиль «Ланчестер» Английского бронедивизиона. Кавказский фронт, 1916 год. Машина имеет пулеметное вооружение (RAS TANK MUSEUM).



Броневики «Ланчестер» Английского бронедивизиона в перерывах между боями.
Кавказский фронт, 1916 год. Часть машин имеет бронезащиту пулеметов,
установленную в России (RAS TANK MUSEUM).

массе удачно преодолевали грязные участки дороги. Правда, при маневрировании один броневик попал в воронку, и при отходе экипажу пришлось его подорвать. В этом же бою пушечные бронеавтомобили уничтожили наблюдательный пункт противника.

Русское командование высоко оценило действия английских бронемашин. Так, 27 января 1917 года начальник штаба 4-й армии сообщал:

«Английские броневики, и по моему личному опыту в 10-й Сибирской дивизии, и по отзыву строевого начальства, работали все время в высшей степени самоотверженно и с большой пользой».

Летом 1917 года англичане участвовали в тяжелых боях, прикрывая отход наших войск из Галиции. После Октябрьского переворота личный состав дивизиона, оставив матчасть, через Баку эвакуировался на Ближний Восток, где участвовал в боях до конца войны.

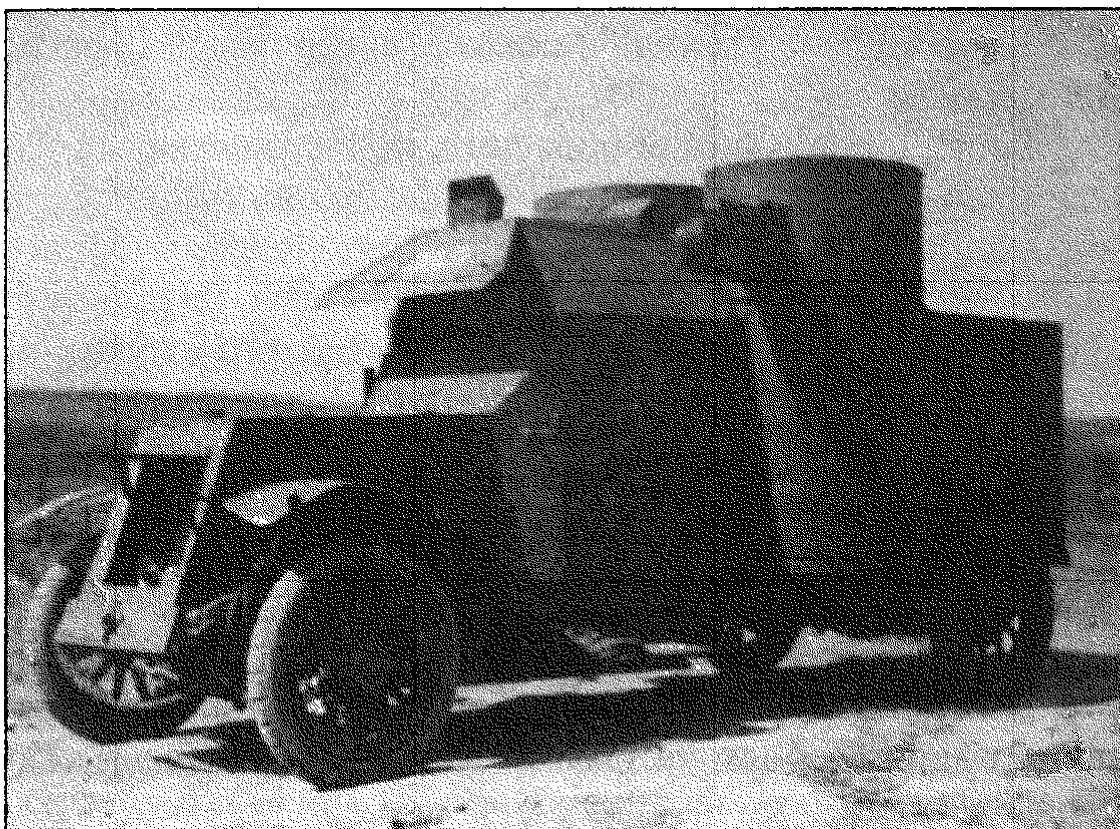
Матчасть попала в руки красных и активно использовалась в боях Гражданской войны, при этом наибольшим успехом пользовались пушечные «пирсы». На конец 1921 года две такие машины состояли на вооружении 16-го и 43-го автобронеполков Красной Армии.

Русские броневики в боях

Впервые русские броневики использовались в боях в ноябре 1914 года в районе Стрыкова. Это были машины 1-й автопулеметной роты, о действиях которых уже рассказывалось. Первый обобщающий документ по действиям бронированных автомобилей был составлен в первых числах нового 1915 года, и 3 января направлен дежурным генералом при Верховном главнокомандующем Кондзеровским в Петроград:

«В настоящее время на основании донесений 2-й армии об опыте применения в период Лодзинских боев приданных ей броневых автомобилей. Данные о боевой деятельности этих автомобилей следующие: вес всей системы слишком велик, почему бронеавтомобили успешно действуют только по шоссе и по хорошо укатанным грунтовыми дорогам. Последнее стесняет район их действий. Броня их легко пробивается ружейными пулями с расстояния до 300 шагов. Так, в бою 20 ноября при отходе частей 17-й дивизии вдоль шоссе Ласк — Пабианицы, 2 автомобиля, высланные на поддержку, были пробиты пулями и все находившиеся в них пулеметчики переранены. При удачном наезде автомобили с пулеметами наносят противнику огромные потери, и особенно ценны в период наступления, когда, выезжая вперед своих наступающих цепей, заставляют противника своим огнем укрываться в окопы и прекращать ружейный огонь по наступающему, чем последний мог пользоваться для быстрого продвижения вперед. В бою под Лодзью 20 ноября исключительно пулеметным огнем броневых автомобилей была совершенно рассеяна колонна противника, наступавшая вдоль Пабианицкого шоссе.

Боевая практика показала, что наилучшей организацией броневых автомобилей является взводная, из трех автомобилей — два с пулеметами и один с пушкой. В общем, по тому же донесению 2-й армии бронированные автомобили снискали себе полное доверие в войсках, нашедших



Бронемашина «Остин» 1-й серии «Алмаз» 21-го автопулеметного взвода перед выходом на боевую операцию. 1916 год. Машина оснащена перископами для наблюдения за полем боя (АСКМ).

в этих машинах огромную мощную поддержку, особенно при наступлении».

И если боевые действия 1-й автопулеметной роты, несмотря на конструктивные недостатки бронированных «Руссо-Балтов», оказались очень успешными, то с новыми автопулеметными взводами, укомплектованными английскими «остинами» 1-й серии, сначала было не все так гладко. Так, генерал-квартирмейстер штаба армий Северо-Западного фронта 3 марта 1915 года докладывал:

«В 12-й армии автопулеметные взвода приданы Гвардейскому корпусу. 19 февраля 7-й взвод обстрелял позиции противника у Залесье, повреждений от огня не было, но при обратном возвращении одна машина в темноте наскочила на падшую лошадь и получила повреждение.

19-го же февраля 8-й взвод под командой штабс-капитана Цорна двинут был в распоряжение начальника 23-й пехотной дивизии; в семи верстах от Ломжи одна машина

влетела в канаву, сломала радиатор и вернулась обратно в Ломжу».

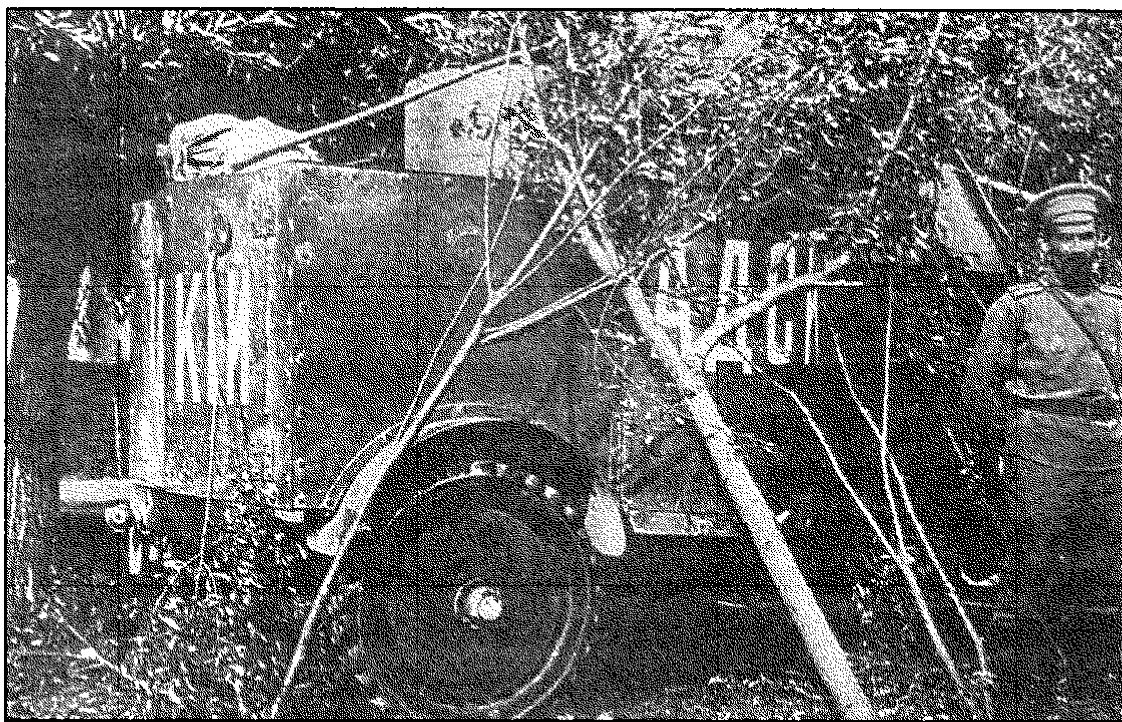
Такие неудачи можно объяснить неопытностью экипажей машин и малым временем на их подготовку — если полковник Добржанский имел возможность подобрать опытный личный состав и провести с ним занятия, то при формировании новых взводов (с 5 по 12-й) этого сделать не удалось. Кроме того, как уже говорилось, броня английских машин не защищала от пуль на близких дистанциях, что приводило к потерям.

В дальнейшем, после приобретения необходимого опыта в эксплуатации новых бронемашин и их перебронировки на Ижорском заводе, действия автопулеметных взводов стали значительно успешнее. Броневики активно использовались в боях, оказывая существенную поддержку своим войскам.

На основании первого опыта использования броневигов русским командованием была разработана «Инструкция для боевого применения бронев автомобилей», утвержденная Верховным Главнокомандующим 3 февраля 1915 года. При рассылке этого документа в войска, начальник штаба Верховного Главнокомандующего генерал Янушкевич сопроводил его таким комментарием:

«Опыт настоящей войны показал, что присутствие бронев автомобилей на полях сражений нередко оказывает значительное влияние на разрешение боевых задач на данном участке. В видах наиболее рационального использования бронев автомобилей Верховный Главнокомандующий приказал принять к точному руководству и исполнению прилагаемую при сем «Инструкцию для боевого применения бронев автомобилей», знание коей обязательно для всех старших начальников до командиров полков включительно, а также для всех офицеров Генерального штаба и броневых автомобильных частей».

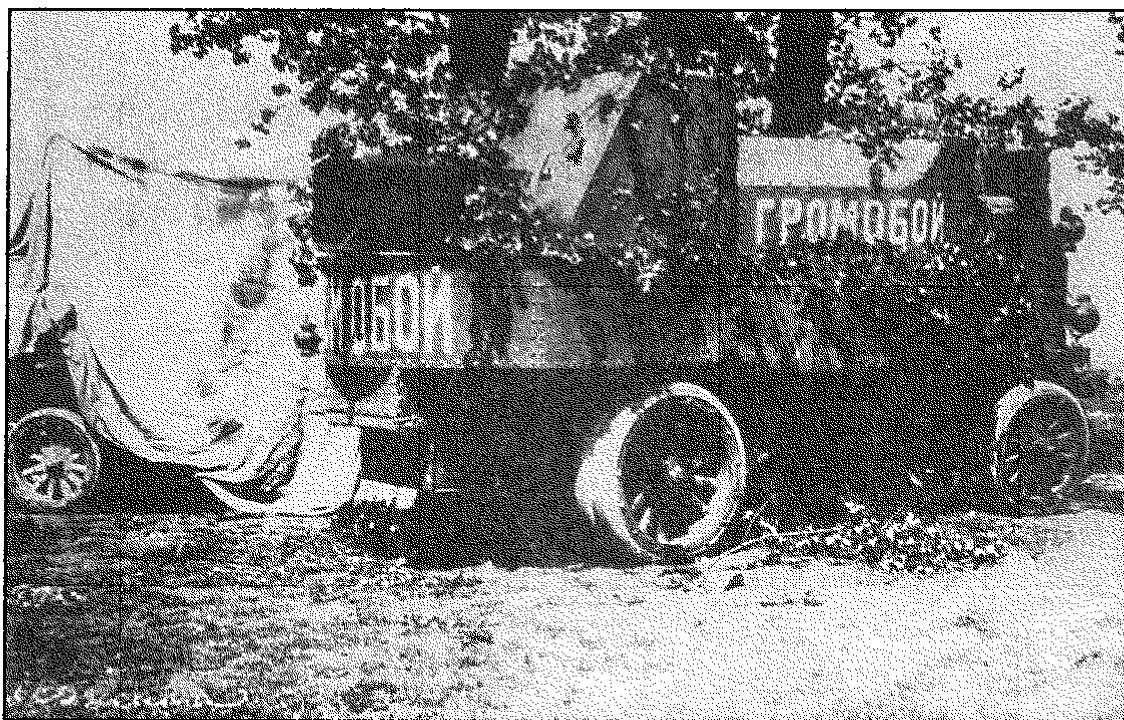
«Инструкция» определяла организацию бронечастей, их подчиненность в армии, рассматривала рекомендуемые варианты их применения на поле боя, а также различные



Замаскированный броневик «Адский» 15-го автопулеметного взвода.
Юго-Западный фронт, июнь 1915 года. На колесах установлена бронезащита (РГАКФД).

тактические примеры. При прочтении этого документа видно, что его разработкой занимались специалисты, хорошо знакомые с броневиками и знающие их сильные и слабые стороны. Так, отмечалось, что «к службе сторожевого охранения привлекать бронеемобили вообще не следует», не рекомендовалось использовать их в составе «мелких разведывательных частей». В этом документе бронемашинам уже отводилась довольно существенная роль в общевойсковом бою, причем не только при наступлении и обороне, но и при отступлении. Так, в случае прорыва фронта противником «бронеемобиль останавливается на месте и самым интенсивным фланговым обстреливанием наступающего противника старается, даже ценой собственной гибели, остановить или хотя бы задержать неприятеля».

Следует сказать, что на тот момент ни одна армия мира не имела вещей, регламентирующих службу и боевое использование автобронечастей, в этом вопросе Россия была первой (выдержки из «Инструкции» приведены в Приложении). Дополненная некоторыми пунктами после появления на вооружении пушечных бронемашин, «Инструкция»



Бронемашина «Громобой» 20-го автопулеметного взвода.
Деревня Петриче, Юго-Западный фронт, 1915 год (РГАКФД).

являлась основным документом по использованию броневиков в Русской Армии вплоть до конца 1917 года.

Весной — летом 1915 года автобронечастии активно включились в боевую работу — русская армия с тяжелыми боями отходила в глубь страны. В ходе операций на различных участках фронта броневики оказывали значительную помощь своим частям, часто выполняя поставленные задачи ценой собственной гибели. В качестве примера можно привести выписки из приказа о посмертном награждении (да, такое было не только в годы Великой Отечественной) Георгиевскими крестами пулеметчиков одной из бронемашин, действовавших в полосе 3-й русской армии:

«Командир 14-го автопулеметного взвода рапортом от 12 января с.г. (т.е 1916 года. — *Прим. автора*) донес, что приказом по XXIV армейскому корпусу от 19 декабря 1915 года за № 345 награждены за выдающиеся подвиги в боях против неприятеля 14-го автопулеметного взвода младший унтер-офицер Скрыпник Василий Георгиевским крестом I-й степени № 2798 и ефрейтор Антипин Сергей Георгиевским крестом III-й степени № 99775.

О подвиге Скрыпника в приказе изложено так:

В бою 20-го июня с.г., после того как шофер был ранен, а помощник его убит, желая спасти офицера, помощника шофера и пулеметчика-ефрейтора, самоотверженно стрелял из пулемета до тех пор, пока не был сам убит и взорван автомобиль.

О подвиге Антипина в приказе говорится так:

В то время когда снарядом были вырваны передние дверцы, самоотверженно подавал патроны пулеметчику — унтер-офицеру, пока не был убит пулей в лоб и сгорел в взорвавшемся автомобиле».

Об интенсивности боевых действий 14-го взвода и героизме его личного состава красноречиво говорит число награжденных Георгиевскими крестами и медалями за 1915 год (взвод был отправлен на фронт 21 марта) — на 33 солдата и унтер-офицера Георгиевских крестов I степени — 3, II — 6, III — 9, IV — 24; медалей III степени — 2 и IV — 20. Таким образом, на 33 человека приходилось 64 награждения, причем во взводе было три полных Георгиевских кавалера! И 14-й автопулеметный взвод не был исключением — подтверждением чему может служить следующий документ, интересный еще и тем, что награждаемый офицер — тот самый В. Поплавко, который спроектировал броневики «Джеффери»:

«Высочайшим приказом, составленным в 3-й день февраля с.г. (имеется в виду 1916 год. — *Прим. автора*), утверждается пожалование командования 11-й армии за отличие в боях против неприятеля по удостоению Местной Георгиевской Кавалерской Думы Ордена св. Великомученика и Победоносца Георгия IV степени II-го гренадерского Фанагорийского Генералиссимуса князя Суворова полка штабс-капитан Поплавко, за то, что, состоя в прикомандировании к 19-му автопулеметному взводу, 17 августа 1915 года у д. Теофиполка, выехав на броневом автомобиле «Победа» за наше проволоочное заграждение и следуя дальше, наткнувшись на мост, миновать который он не мог, остановился и под сильным артиллерийским и пулеметным огнем

неприятеля, подвергая свою жизнь опасности, поправил мост, после чего провел по нему свой автомобиль и дал возможность впоследствии проследовать по нему другим автомобилям. Дальнейшими своими действиями способствовал отражению противника и взятию нами 8-орудийной батареи неприятеля, наведя на него панический страх».

К сказанному следует добавить, что 19-й взвод действовал в составе 11-й армии Юго-Западного фронта.

Вот еще примеры действий русских броневиков летом 1915 года. Это выписки из донесений командира 22-го автопулеметного взвода штабс-капитана Дзюбановского, прикрывавшего отход частей 7-й армии Юго-Западного фронта:

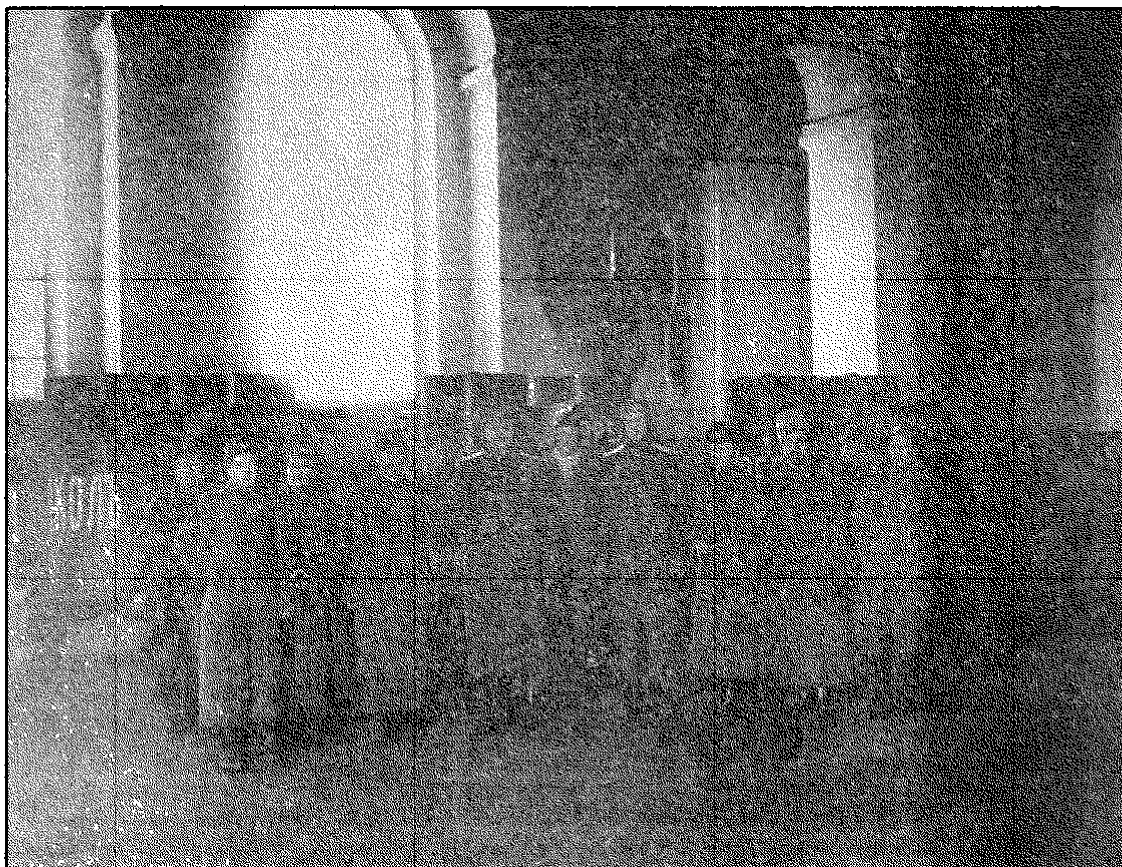
«21 августа начальник арьергарда передал, что противник наступает от деревни Сивково. Мною был выдвинут взвод в составе броневых автомобилей «Егерь» и «Гвардеец» за линию арьергардов. Вскоре была обнаружена наступающая колонна противника с пулеметами. Неожиданно подъехав на 60 шагов, автомобили открыли огонь, в результате чего колонна была рассеяна (разбежалась)...

26 августа взвод в полном составе (автомобили «Егерь», «Гвардеец», «Михайловец») был выдвинут мною к деревне Скидель на поддержку отступающих цепей Мариупольского пехотного полка. Заметив машины, противник открыл по ним сильный артиллерийский и пулеметный огонь.

Мы открыли сильный ответный огонь по колонне противника, пока она не обратилась в бегство, оставив на поле боя подбитые пулеметные повозки и лошадей».

В результате активных боевых действий 22-го автопулеметного взвода русские части на этом участке отошли с минимальными потерями, заняв выгодный для обороны рубеж. За эти бои командир взвода штабс-капитан А. Дзюбановский был награжден Анненским оружием с надписью «За храбрость».

С поступлением на вооружение бронечастей пушечных машин «Гарфорд» летом — осенью 1915 года боевая эффективность автопулеметных взводов значительно возросла.



Офицеры в Михайловском манеже у «остин» 1-й серии «Сокол», «Орел» и «Ястреб» 9-го взвода. 1915 год (РГАКФД СПб).

Причем это было связано не только с эффективностью 76-мм орудия, но и дальностью его стрельбы — иногда в горячке боя, когда русская пехота находилась вблизи противника из пулемета можно было попасть по своим. Вот тут на помощь и приходил «Гарфорд» со своей пушкой.

В ночь с 20 на 21 октября 1915 года 15-й автопулеметный взвод под командованием гвардии капитана Платковского принимал участие в разведке боем, проводимой 408-м пехотным полком 9-й армии Юго-Западного фронта. Атаку наших стрелков, которым предстояло форсировать реку Путиловка, должны были поддерживать броневик «Адский» («Остин» 1-й серии) подпоручика Исаева и «Грозный» («Гарфорд») подпоручика Тер-Акопова. Они же должны были противодействовать возможной контратаке противника.

Выдвинувшись вместе с пехотой к окопам противника, бронемашины открыли стрельбу из пулеметов, которую



Экипаж броневика «Михайловец» фирмы «Гарфорд».
1916 год (фото из коллекции С. Залого).

вскоре пришлось прекратить «в виду возможного поражения наших войск». Поэтому «Грозному» пришлось одному поддерживать орудийным огнем атаку и отход русской пехоты. Несмотря на то что противник открыл по броневикам интенсивную стрельбу из пушек и пулеметов, машины отошли на исходные позиции без потерь.

В результате поддержки броневых автомобилей 408-й пехотный полк выполнил поставленную задачу с минимальными потерями. При этом основная заслуга в этом принадлежала «Гарфорду» с его 76-мм орудием.

К концу 1915 года на фронтах действовало уже 32 автопулеметных взвода, 1-я автопулеметная рота и Бельгийский броневой дивизион, насчитывающие в своем составе до 130 броневиков (см. таблицу).

Хорошо видно, что к этому времени число бронемашин на Западном и Юго-Западном фронтах отличается в пользу последнего, но не намного. Однако начиная с 1916 года ситуация стала меняться в пользу южного направления, что вполне объяснимо — здесь имелась более развитая сеть

Таблица. Сведения об автоброневых частях Русской Армии по состоянию на 30 декабря 1915 года				
Номер взвода	В составе какой армии и корпуса		Пункт дислокации	Дата отправки на фронт
Северный фронт				
10	5 А, армейский резерв		Двинск	18 февраля 1915 года
11	5 А, 23-й корпус		Временно в ремонте во Пскове	22 февраля 1915 года
25	5 А, 26-й корпус		Район Якобштадта	23 августа 1915 года
12	12 А, 7-й Сибирский		Ст. Торенберг	22 февраля 1915 года
13	12 А, 7-й Сибирский		Ст. Стурич	18 июня 1915 года
28	12, А, 6-й Сибирский		Мыза Ломс	9 ноября 1915 года
Западный фронт				
6	3 А	Из-за от- сутствия путей вре- менно пе- реведены в резерв фронта	Смоленск	25 января 1915 года
7	1 А		Полоцк	4 февраля 1915 года
8	1 А		Временно в Москве	4 февраля 1915 года
9	3 А		Рославль	26 января 1915 года
14	3 А		Синявка	14 апреля 1915 года
16	3 А		На ремонте в Гомеле	14 апреля 1915 года
21	4 А		Бобруйск	25 июля 1915 года
23	4 А		Рославль	20 августа 1915 года
24	4 А		Рославль	20 августа 1915 года

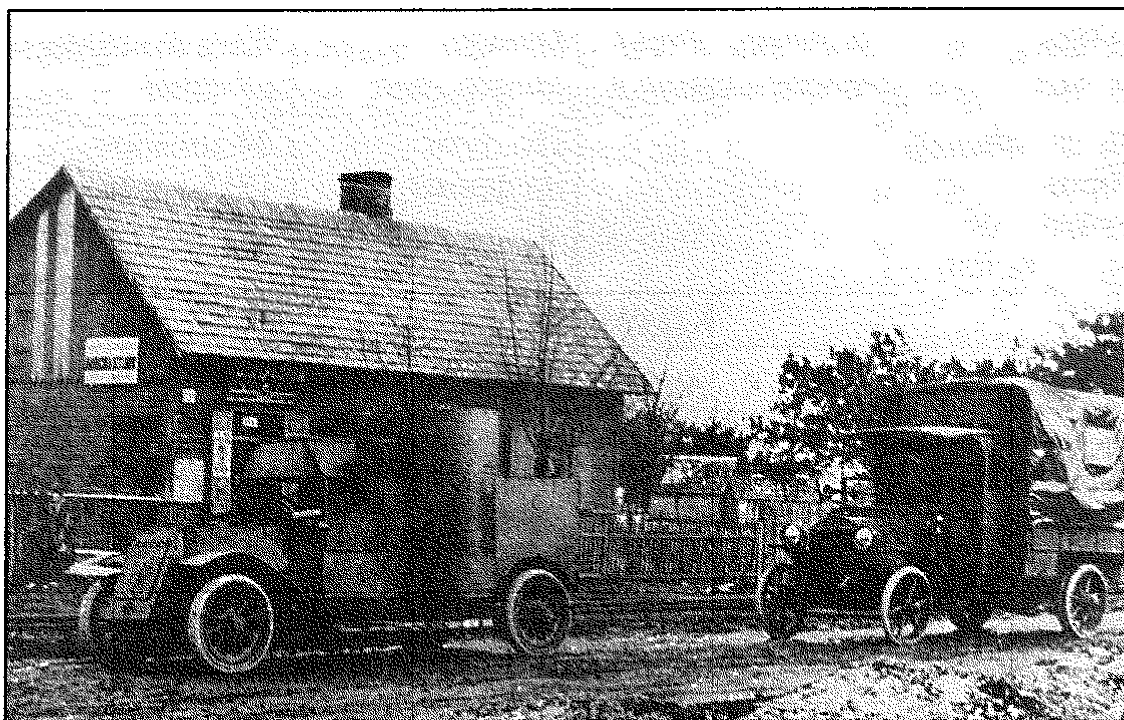
Номер взвода	В составе какой армии и корпуса		Пункт дислокации	Дата отправки на фронт
1-я авто-пулеметная рота (1, 2, 3 и 4-й взвода)	1 А		Полоцк	19 октября 1914 года
30	10 А		По пути на фронт	27 декабря 1915 года
36	10 А		По пути на фронт	27 декабря 1915 года
Юго-Западный фронт				
5	7 А	Ввиду начавшихся боев пункты дислокации указаны быть не могут		16 февраля 1915 года
18	7 А			14 апреля 1915 года
22	7 А			5 августа 1915 года
26	7 А			9 ноября 1915 года
27	7 А			9 ноября 1915 года
15	8 А			17 июня 1915 года
20	8 А			14 апреля 1915 года
17	9 А			17 июня 1915 года
19	11 А			19 июня 1915 года
31	11 А			2 декабря 1915 года
32	11 А			2 декабря 1915 года
34	11 А			2 декабря 1915 года
33	Гвардейский отряд			2 декабря 1915 года

Номер взвода	В составе какой армии и корпуса	Пункт дислокации	Дата отправки на фронт
Бельгийский бронедивизион (2 батареи)		По пути на фронт	29 декабря 1915 года
Кавказская армия			
29		Тифлис	21 ноября 1915 года
35		Баку, в распоряжении генерала Баратова	2 декабря 1915 года

шоссе и хороших грунтовых дорог, а зима была не такой суровой и многоснежной, как в более северных районах. Поэтому именно на Румынском и особенно Юго-Западном фронтах броневые автомобили использовались наиболее активно и успешно, здесь русские бронечасты сыграли наиболее существенную роль в боях Первой мировой войны.

К началу 1916 года, на основании полученного боевого опыта, были окончательно выработаны тактические приемы для броневых машин. Они использовались как для непосредственной поддержки своих частей на поле боя, ведя огонь с места, коротких остановок и реже с хода. Пушечные машины, как правило, применялись для поддержки пулеметных, действуя во втором эшелоне. Но нередко они привлекались для ведения артиллерийского огня по резервам противника на дальних дистанциях, а также действовали в одном строю с пулеметными броневиками непосредственно на поле боя.

Естественно, что бронемашины того времени могли использоваться только по шоссе, укатанным грунтовым или заснеженным дорогам, но при малейшей распутице или снежном покрове движение и по хорошим дорогам становилось проблематичным. Чтобы хоть как-то повысить проходимость, в бронечастях использовали единственное возможное на тот момент средство — цепи на колесах. Нередко броневи-



«Остин» 1-й серит и грузовик одного из автопулеметных взводов по пути на передовую.
Западный фронт, осень 1915 года (АСКМ).

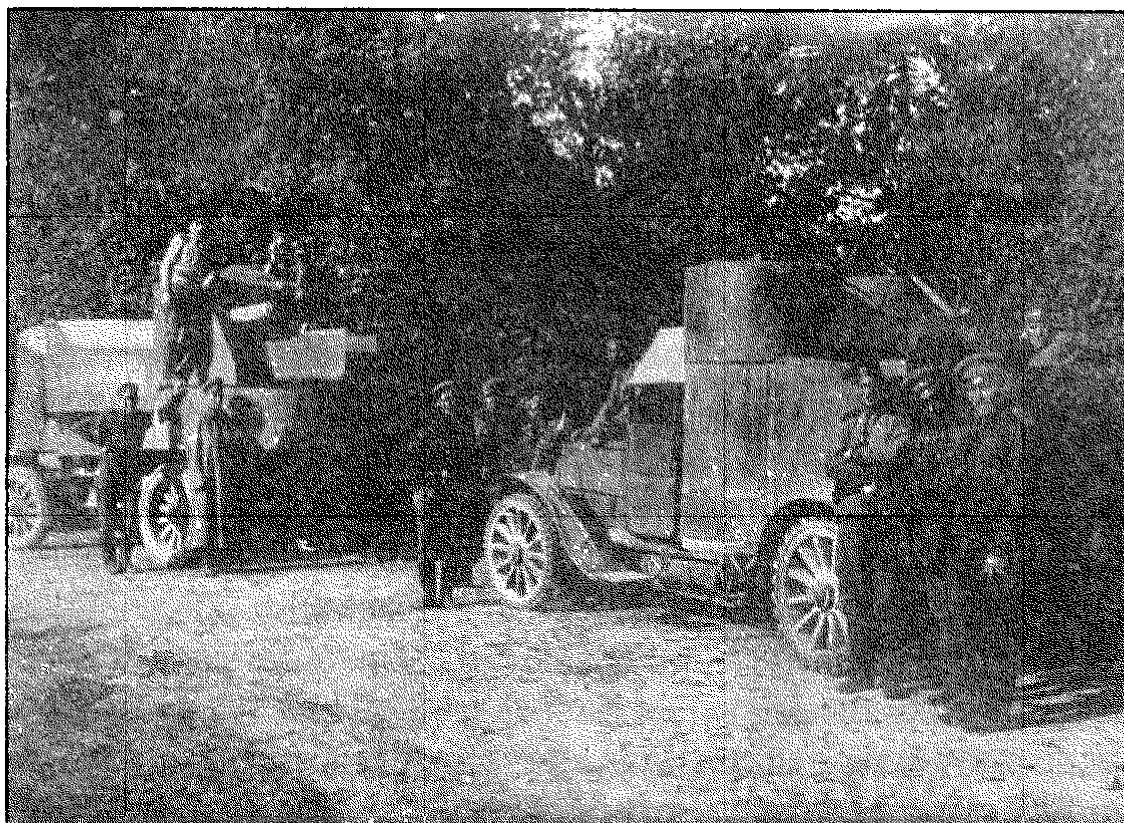
ки доставлялись на передовую упряжками лошадей или волов, это не только сберегало моторесурс и без того маломощных и капризных двигателей, но и обеспечивало скрытное появление машин перед противником — шум работающего автомобильного мотора был слышен очень далеко.

Чтобы обеспечить быстрый разворота бронемашин при выходе их из боя, практиковалось устройство вблизи передовой специальных ровных площадок, которые часто выстилали досками или бревнами. Именно необходимость быстрого разворота для выхода из сосредоточенного огня противника привела к необходимости выхода броневых автомобилей в бой задним ходом, а отходили на исходную позицию передним, имевшим большие скорости. Для более эффективного использования этого тактического приема сначала во взводах на фронте, а затем уже и в мастерских Запасной броневой роты, броневики стали оборудоваться задним рулевым управлением. Справедливости ради следует сказать, что движение в бой задним ходом использовалось далеко не всегда — если дорога или местность позволяли совершить разворот, броневики действовали передним

ходом. Это позволяло шоферу видеть дорогу и более эффективно управлять машиной.

Пожалуй, наиболее активно и эффективно после использования 1-й автопулеметной роты в боях 1914 — начала 1915 годов русские броневики действовали во время Луцкого прорыва — наступления Юго-Западного фронта летом 1916 года, начавшегося 22 мая (4 июня по новому стилю). После прорыва австро-венгерских позиций русские войска вышли на дороги, по которым бронемашины могли свободно действовать. Наиболее успешно использовались 15 и 20-й автопулеметные взвода 8-й армии, наносившей главный удар на Луцк.

28 мая 1916 года 20-й автопулеметный взвод под командованием капитана Дзугаева («остины» «Гром», командир штабс-капитан Соколин, «Гроза» — подпоручик Тавдгиридзе и «Гарфорд» «Громобой» — подпоручик Бушуев), действовавший на шоссе Луцк — Ковель, получил задачу «оказать содействие» наступлению частей 2-й стрелковой диви-



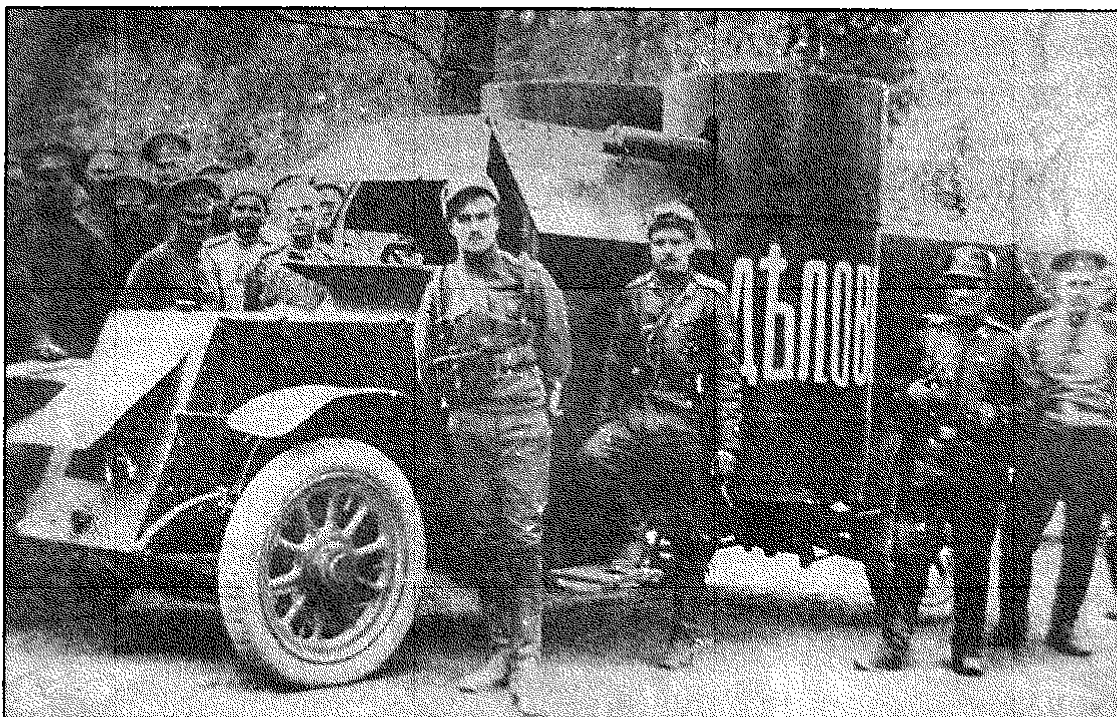
«Гарфорд» «Пушкарь» и «Остин» 1-й серии 19-го взвода на фронте.
1915 год (фото из коллекции Д. Назарова).

зии 40-го армейского корпуса 8-й армии Юго-Западного фронта. Выдвинувшись перед цепями нашей наступающей пехоты, броневики открыли огонь по австрийцам у колонии Новые Ракипи, но ответным ружейно-пулеметным огнем, который велся с близких дистанций (50—150 м), на машинах в нескольких местах была пробита броня. В результате этого на «Громе» был смертельно ранен шофер рядовой Т. Шаболитов, на «Грозе» ранен в ногу пулеметчик А. Буханьков, на «Громобое» пулеметчик А. Шимаков.

Отойдя назад, заменив раненых и пополнив боезапас, броневики вновь вышли в бой. Прорвавшись в тыл к противнику, машины начали в упор расстреливать его цепи, а от артогня «Громобоя» в колонии Новые Ракипи возник пожар, и австрийцы в панике начали отход. Воспользовавшись этим, русская пехота тотчас же заняла этот населенный пункт. В ходе боя на броневиках пулями, залетевшими в смотровые щели, были ранены шоферы А. Будич, С. Березин, Т. Березин, пулеметчик А. Редокин и контужен командир взвода капитан Дзугаев, после чего машины отошли на исходные позиции.

Воспользовавшись этим, австрийцы перешли в контратаку и стали теснить наши части. Но вернувшиеся вскоре бронеавтомобили вновь «выехали вперед, остановили наступление противника и при содействии пехотных цепей обратили его в бегство и, преследуя, продолжали расстреливать его». Устроенные австрийцами на шоссе баррикады были разобраны экипажами машин при помощи подошедшей пехоты, и броневики гнали противника еще несколько километров. Машины 20-го взвода вернулись на исходные позиции только после того, как у них начались перебои в работе двигателей.

Всего в ходе боя бронемашины израсходовали 16 500 патронов для пулеметов Максима и 44 снаряда 76-мм пушки. За этот бой солдаты и унтер-офицеры 20-го взвода были награждены: Георгиевскими крестами 1-й степени — 1, 2-й степени — 2, 3-й степени — 4, 4-й степени — 7, Георгиевскими медалями 3 и 4-й степени — 15.



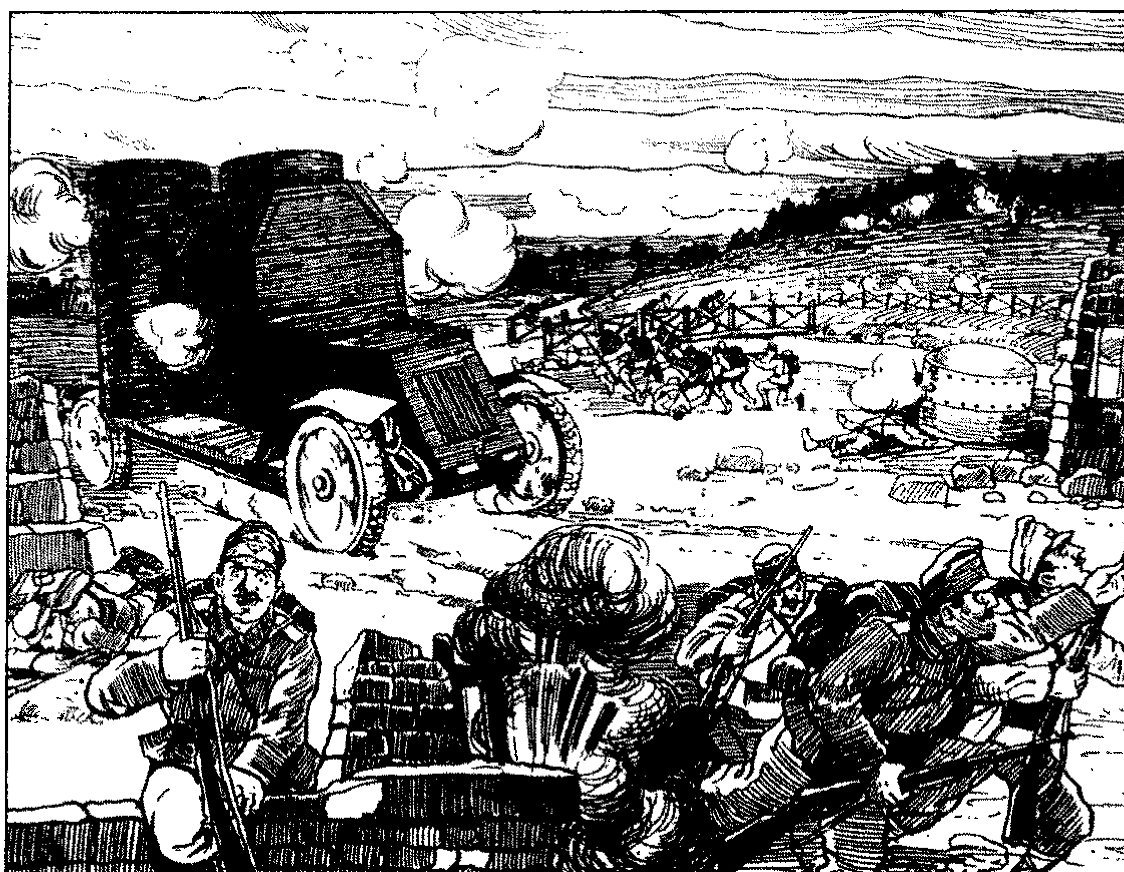
Экипаж «Остина» 1-й серии «Деловой». Западный фронт, 14-й автопулеметный взвод, 1915 год (ЦМВС).

31 мая 1916 года начальник автослужбы Юго-Западного фронта полковник Никонович направил в ГВТУ и Запасную броневую роту следующее письмо:

«Осмотрев лично 15 и 20-е автопулеметные взвода, принимавшие участие с громадным успехом участие в боях в течение недели, доношу, что в 15-м взводе убит поручик Колоб, дважды ранен командир взвода штабс-капитан Сыробоярский, ранен подпоручик Тер-Акопов. Пулеметная машина «Алчный» сильно повреждена, требует продолжительного ремонта, «Адский» требует замены заднего моста, боевых колес, конуса, аккумуляторов.

В 20-м взводе контужен командир взвода капитан Дзугаев, но остался в строю. На одном пулеметном разбита задняя дверца, повреждена одна башня, на другом погнут задний мост...

Ввиду громадного значения броневых машин в настоящее время, усердно прошу срочно выслать в распоряжение автоЮЗ три бронированные пулеметные машины, несколько комплектов боевых колес, конусов, аккумуляторов и других частей, которые будут возможны, а также коман-



Русский броневик в бою. Рисунок неизвестного художника, 1915 год (из коллекции С. Санеева).

дировать в мой резерв двух офицеров-пулеметчиков и одного артиллериста для немедленно замены офицеров взводов, выбывших из строя».

Об интенсивности использования бронемашин в бою может сказать тот факт, что по состоянию на 15 августа 1916 года в 20-м автопулеметном взводе на 54 унтер-офицеров и рядовых «за год боевой работы все они удостоились награждения 104 Георгиевскими орденами и медалями».

Не менее эффективно действовали машины и уже упоминавшегося 22-го автопулеметного взвода 7-й армии. Так, 26 мая 1916 года во время наступления нашей пехоты на станцию Окна, выдвигающиеся по дороге у деревни Похорлюц броневики столкнулись с колонной австро-венгерской пехоты, шедшей для ликвидации русского прорыва:

«По взводу был открыт сильный ружейный и пулеметный огонь. Врезавшись в противника и расстреливая его в упор, броневые автомобили заставили 400 человек с дву-

мя пулеметами сложить оружие и сдаться. Два наших автомобиля повреждены, на «Гвардейце» убит подпоручик Михайлов».

10 июня 1916 года броневики поддерживали атаку пехоты на станцию Окна, за что получили благодарность от начальника 74-й пехотной дивизии генерал-майора Нечволодова:

«22-й автомобильный пулеметный взвод, получив задание развить успех по взятию окопов противника у станции Окна, блестяще и самоотверженно выполнил боевую задачу. Невзирая на сильный пулеметный и артиллерийский огонь, привел противника в замешательство, содействуя быстрому нашему продвижению вперед».

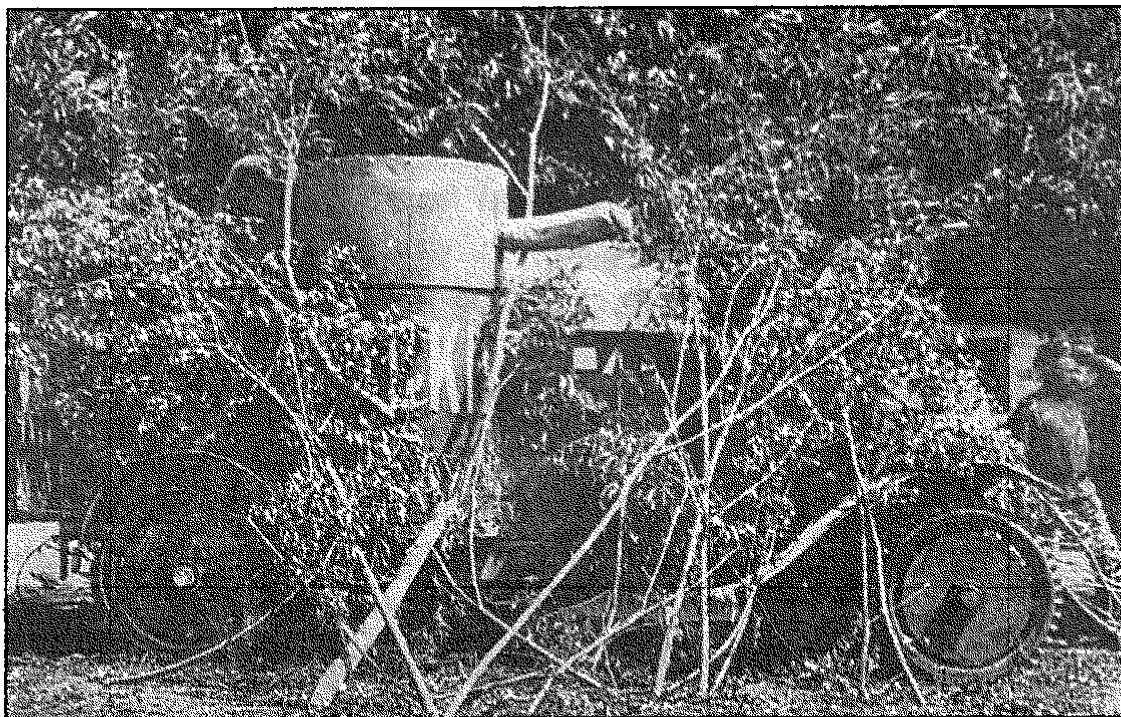
Из репортажа о боевых действиях 296-го пехотного полка 74-й пехотной дивизии:

«15 июня 1915 года за 10 минут до начала нашей атаки был выпущен на шоссе на Заблотув 22-й автопулеметный взвод под командованием штабс-капитана Дзюбановского (автомашины «Гренадер» и «Гвардеец»). Противник открыл по ним сильный огонь из тяжелых орудий, но авто быстро продвигались вперед. Автопушка «Гренадер» разрушила каменное здание с австрийскими пулеметами, и наша пехота пошла в наступление. «Гвардеец» пулеметным огнем преследовал бегущих врагов...

22 июня 1915 года в 7 часов пополудни 11, 12 и 9-я роты бросились в атаку, и при содействии бронеавтомобиля «Егерь» сбили противника с позиций и отбросили к дер. Скоповке».

21 сентября 1916 года взвод убыл из состава 74-й пехотной дивизии, с которой он взаимодействовал четыре месяца. В своем приказе начальник дивизии писал:

«...Ввиду откомандирования из состава дивизии 22-го автопулеметного взвода — БЛАГОДАРЮ его командира штабс-капитана Дзюбановского, господ офицеров и нижних чинов взвода за славную боевую работу вместе с частями дивизии и надеюсь, что в грядущих боях они окажут такую же огромную помощь, как и в прошедших».



Броневик «Адский» фирмы «Остин» 15-го взвода. Юго-Западный фронт, 1915 год.
Машина оснащена колесами с буферными лентами (РГАКФД).

Во время летней кампании 1916 года бронемашины действовали активно по всему фронту. Например, в бою у деревни Трилисы 20 июня 1916 года поручик 20-го автопулеметного взвода Константин Морганадзе, на броневику «Гром» под сильным огнем, после того, как «противник повел решительное наступление на левый боевой участок 24-й пехотной дивизии и имел успех, благодаря чему положение становилось угрожающим, смело и решительно атаковал противника, прорвался в глубокий тыл и, расстреливая фланг и тыл его, приостановил наступление и принудил к безудержному бегству». Благодаря поддержке броневика, русская пехота перешла в контратаку и восстановила положение.

А вот выписка из приказа по 11-й армии Юго-Западного фронта от 23 августа 1916 года:

«В бою 18 августа 1916 года на левом фланге армии большую помощь пехоте оказали бронированные автомобили. Они восемь раз выезжали к врагу для поддержки 52-го Виленского пехотного полка, стреляя в упор и наводя ужас на врага. Такую же помощь оказали бронеавтомобили 133

и 134-му пехотным полкам, при этом в бою 19 августа два броневики 43-го отделения были подбиты тяжелой артиллерией противника, кровью своего экипажа запечатлели свою доблесть и беззаветную преданность Государю и России».

Как уже говорилось выше, летом 1916 года в Русской Армии начался процесс укрупнения автоброневых частей — взводы, переименованные в отделения, сводились в броневые автомобильные дивизионы по числу имевшихся армий. Этот процесс завершился к концу августа 1916 года. Состав бронедивизионов на фронтах по состоянию на 1 сентября 1916 года можно видеть из приведенной ниже таблицы.

Любопытно, что 5-й бронедивизион, помимо сухопутных имел и «бронемашин» водные — бронекатера. В его состав, помимо четырех бронеавтомобильных отделений, включили взвод броневых катеров (4 катера, 2 моторных лодки, 2 офицера, 52 унтер-офицера и солдата). Это объяснялось тем, что дивизион действовал на Северном фронте под Двинском (на реке Двина), так что объединение на этом участке бронеавтомобилей и бронекатеров выглядело вполне логичным. Бронекатера вооружались одним пулеметом Максима во вращающейся башне, экипаж составлял 5 человек, толщина брони рубки 5—7 мм.

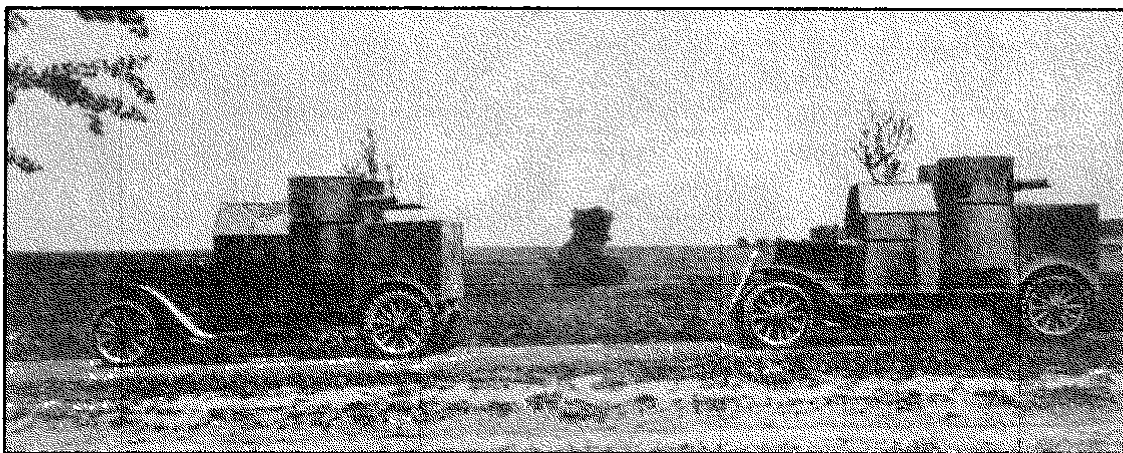
При формировании дивизионов русским командованием учитывались и географические условия применения броневых машин. Так, генерал-квартирмейстер при Верховном Главнокомандующем 1 сентября 1916 года докладывал дежурному генералу Ставки:

«В настоящее время все броневые дивизионы, созданные согласно приказу начальника Штаба Верховного Главнокомандующего № 747, закончены формированием и находятся в полной боевой готовности. Представляется крайне желательным использовать для боевой работы те из них, которые находятся в составе армий Западного и Северного фронтов, ввиду отсутствия условий для их надлежащего использования, а отчасти и отсутствия дорог (например, 4-й дивизион не в состоянии двигаться даже на легковых машинах), не будет ли признано возможным временно использо-

Таблица. Состав броневых автомобильных дивизионов по состоянию на 1 сентября 1916 года.		
Номер дивизиона	Номера отделений, входящих в его состав	В составе какой армии и пункт дислокации
Северный фронт		
1	1, 2, 3, 4, 33	1 А
5	10, 11, 37, взвод бронекатеров	5 А, Двинск
12	12, 13, 28	12 А
Западный фронт		
2	8, 9, 44	2 А
3	7, 23	3 А
4	14, 24, 21, 39	4 А
10	30, 40	10 А
Юго-Западный фронт		
7	5, 19, 26, 31, 45	7 А
8	15, 20, 42	8 А, Ровно
9	17, 18, 22, 27, 46	9 А
11	6, 25, 32, 34, 38, 43, 47	11 А
Особый	16, 36	Особая А
Бельгийский	1, 2-я батареи	11 А
Кавказская армия		
	29, 35, 41 (отдельные, в состав дивизиона не входят)	
Английский	1, 2, 3-й эскадроны	

вать некоторые из них по Вашему усмотрению в пределах Юго-Западного фронта, особенно в 7 и 11-й армиях, где характер операций и широко развитая сеть шоссе дают полную возможность использовать эти довольно могучие в настоящее время боевые единицы».

Рассмотрев этот документ в Ставке приняли решение о возможной командировке с Западного на Юго-Западный фронт 4, 10 и «в крайнем случае» 3-го дивизионов. В конце



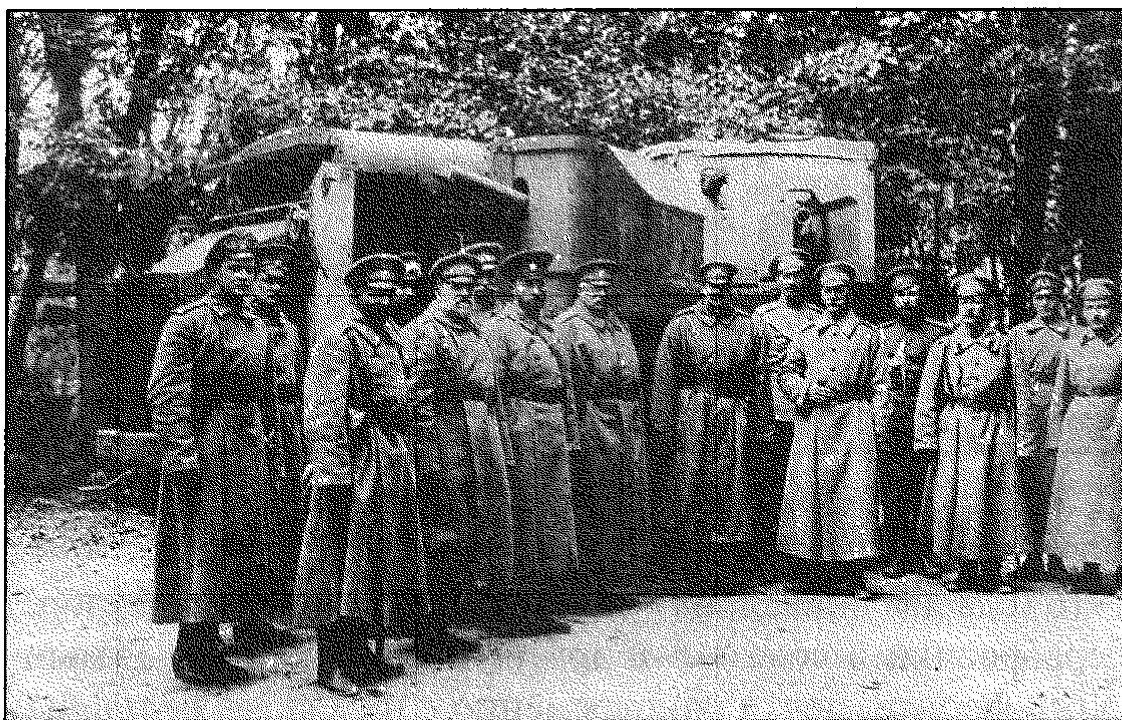
«Остины» 1-й серии в бою. 1915 год (ЦВММ).

1916 года два дивизиона — 4-й (в октябре) и 3-й (в декабре) перебросили в состав 6-й армии новосозданного Румынского фронта, почти одновременно с ним сюда же прибыл с Кавказа Английский броневой дивизион.

В марте 1917 года «для более равномерного распределения отделений по дивизионам в целях наилучшего использования их для боевых задач» 14-е отделение 4-го дивизиона передали в 3-й, в результате чего в каждом из них стало по три отделения. Почти одновременно с этим 3-й дивизион передали в состав 4-й армии Румынского фронта (армию перебросили с Западного фронта осенью 1916 года). В целом к лету 1917 года произошло некоторое изменение дивизионов и отделений внутри них. Как видно из приводимой таблицы, большая часть бронечастей была сосредоточена на Юго-Западном и Румынском фронтах, что объяснялось более короткой и мягкой зимой, густой сетью дорог и местностью, пригодной для использования броневиков. Именно на этих фронтах бронеемобили сыграли наиболее значительную роль в боях.

Дивизионная система организации сразу же положительным образом сказалась на боевых действиях бронечастей, так как позволяла использовать в боях одновременно машины из состава различных отделений.

15 сентября 1916 года офицеры 20 и 42-го отделений 8-го броневого дивизиона провели исследования дорог в районе населенных пунктов Ясинува и Дубе, в ходе чего



Великий князь Кирилл Владимирович в группе офицеров у броневика «Пушкарь».
19-й автопулеметный взвод, ноябрь 1915 года (РГАКФД).

выяснилось, что они пригодны для движения машин. В ходе подготовки атаки совместно с пехотой 15–16 сентября все дороги привели в порядок, а у Дубе построены деревянные площадки для разворота машин, а также земляное укрытие для прикрытия броневиков от артогня. В ночь на 16 сентября бронемашины «были подвезены на лошадях, дабы шумом мотора не обнаружить своего присутствия» на позиции у Дубе.

17 сентября «остины» «Адский» подпоручика Исаева и «Жемчуг» подпоручика Дюба поддерживали атаку 402-го пехотного полка. Подъехав на 10–15 м к проволочному заграждению, броневики «открыли жесткий огонь вдоль окопов», выпустив свыше 10 000 патронов, и, приняв весь огонь артиллерии и пулеметов, оказали содействие 402-му пехотному полку, который почти без потерь занял первую линию окопов».

Артогнем противника у «Жемчуга» было разбито заднее колесо, он оказался в воронке, где застрял. Попытка «Адского» его вытащить не увенчалась успехом, так как противник открыл по машине огонь снарядами с газами. Толь-

ко через два дня «благодаря энергичной работе подпоручика Дюбы» броневик удалось эвакуировать.

На соседнем участке 17 сентября в атаке участвовали «Остин» 2-й серии «Ахтырец» под командованием поручика Соедова из 42-го отделения и «Гарфорд» «Громобой» под командованием штабс-капитана Краснопольского из 20-го.

В 15.00 бронемашины, выдвинувшись перед нашими цепями к проволочному заграждению, открыли огонь по австрийским позициям: «Бронеавтомобиль «Ахтырец» был весь окутан дымом от разрывов снарядов, но, несмотря на это, продолжал обстрел противника до тех пор, пока дверь не была пробита большим осколком снаряда. Далее маневрируя, «Ахтырец» колесом попал в воронку, желая вытащить автомашину, прислуга выскочила и понесла большие потери: ранено двое, контужено двое и тяжело ранен поручик Соедов. «Ахтырец» выполнил задачу — благодаря действию его пулеметов пехота заняла первую линию окопов без значительных потерь. Штаб-ротмистр Арсеньев при помощи нижних чинов вывез автомобиль».

«Громобой» своим артиллерийским и пулеметным огнем во фланг австрийским окопам подавил его резервы и разбил взвод орудий, несмотря на полученную пробоину в борту башни. Броневик отошел только после того, как расстрелял весь боезапас.

Осенью 1916 года бронеавтомобили активно использовались во время боевых действий на Юго-Западном и Румынском фронтах.

15 ноября 1916 года командир бронеавтомобиля «Отважный» из состава 9-го бронедивизиона прапорщик Б. Сомович, находясь на передовой и заметив, что противник накапливается для атаки у д. Путно, открыл по нему огонь из пулеметов. Затем, пытаясь занять удобную для стрельбы из орудия позицию и сдвигая задним ходом, броневик попал в только что образованную снарядную воронку. В это время противник открыл по «Отважному» артиллерийско-пулеметный огонь: «Прапорщик Сомович, будучи вынужден для наблюдения и управления ма-



Командующий 9-й армии генерал Щербачев и командир машины подпоручик Гейнрихс у броневика «Победа». 19-й взвод, 1915 год (РГАКФД).

шиной назад полуоткрыть заднюю дверцу, был в этот момент ранен, равно как и все находящиеся в машине люди. Однако сохранил присутствие духа и восстановил полный порядок среди экипажа, продолжая затем вести огонь из пушки по неприятельскому пулемету и сбил его, в то же время начал выводить машину из воронки: разобрал пол и заполнил воронку всякими предметами, выгруженными из машины, и вывел последнюю невероятными усилиями команды из воронки и прибыл в свое расположение».

За этот бой прапорщик Борис Сомович был награжден орденом Св. Владимира 4-й степени с мечами и бантом (11 июля того же года он был уже награжден орденом Св. Станислава с мечами и бантом, также за бои на броневике) и произведен в подпоручики. Он погиб в бою 13 июля 1917 года, действуя уже в составе 8-го броневого дивизиона. Посмертно был награжден орденом Св. Георгия 4-й степени.

Машины переброшенного с Западного фронта 4-го броневого дивизиона поддерживали части 36-го Сибирско-

го стрелкового полка 4-го Сибирского армейского корпуса Румынского фронта во время их атаки на болгарские позиции у деревни Тополупь. Русские бронеавтомобили действовали здесь совместно с броневиками Английского броневозного дивизиона:

«17 ноября 1916 года в 16 часов была назначена общая стрелковая атака и за семь минут до начала ее броневому автомобилю 24-го отделения «Скобелев» («Остин» 2-й серии. — *Прим. автора*) под командой подпоручика Руднева было приказано выехать в бой.

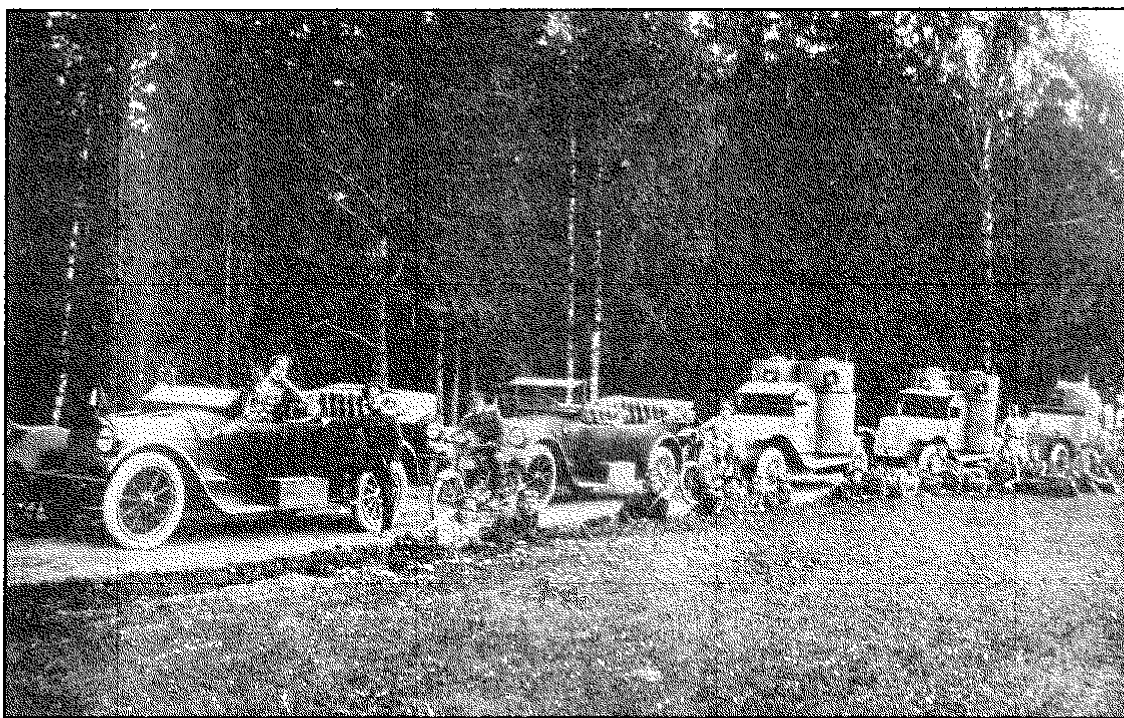
...Приблизившись к проволочным заграждениям противника, машина открыла по его окопам огонь из пулеметов. Но в это время один за другим разорвавшиеся снаряды своими осколками выбили заднюю дверцу и вывели машину из строя.

Командир отделения, видя с наблюдательного пункта гибель машины и приняв к этому времени общее командование английским броневым эскадроном, приказал выехать в бой и вытащить на буксире «Скобелева» двумя английскими пулеметными машинами («ланчестерами». — *Прим. автора*), но эти машины выполнить данную им задачу не могли, так как у одной из них был пробит кожух пулемета, а другая благодаря мягкому грунту приблизиться к «Скобелеву» не могла. Тогда командиром отделения было приказано поручику Нарциссову выехать на своей бронемашине «Суворов» («Остин» 2-й серии. — *Прим. автора*) для оказания помощи «Скобелеву».

«Суворов», не доезжая автомобиля «Скобелев», открыл огонь из пулеметов, но в это время болгарским снарядом была сбита башня и разбиты колеса. Машина остановилась, но огонь из второго пулемета не прекратила...»

Экипажи броневиков погибли, а командир отделения капитан Грабовой был ранен.

Как уже говорилось, в этом бою принимали участие и английские броневики — эскадрон под командованием капитан-лейтенанта Бельга (4 «ланчестера»). У одной машины (командир лейтенант Лефрой) близко разорвавшим-



Автопулеметный взвод на фронте. 1916 год. Впереди две легковых машины, за ними два «остина» 2-й серии и пушечный «Ланчестер» (РГАКФД).

ся снарядом повредило корпус и заклинило коробку передач, после чего она отошла. «Ланчестеру» лейтенанта Вольфорда удалось выйти на удачную позицию и открыть огонь по болгарским окопам, «нанеся противнику значительный урон». Однако после того как пулемет машины был прострелен в нескольких местах и вышел из строя, броневик вынужден был отойти. Капитан Бельт и лейтенант Голер на своих бронеавтомобилях попытались прийти на помощь подбитым русским «остинам», но машина Бельта застряла и выбралась лишь ценой больших усилий. Вскоре стемнело, и попытки эвакуировать бронеавтомобили 24-го отделения пришлось прекратить.

Любопытно, что летом 1916 года приказом Верховного Главнокомандующего для автоброневого частей ввели выдачу авиационного бензина 1-го сорта. В качестве аргументации такого шага в приказе сообщалось, что это делается «исключительно лишь как мера, повышающая моральное состояние в смысле уверенности в правильной работе мотора лишь тех броневого автомобилей, которые находятся в боевых разведках». Попытки командиров

дивизионов получить авиабензин в больших количествах жестко пресекались вышестоящим командованием, считавшим, что «при незначительном числе заводов, изготавливающих авиационный бензин 1-го сорта, снабжение им автоброневых частей встречает большие затруднения».

Весной 1917 года, в ходе подготовки к предстоящей летней кампании, русское командование пыталось принять меры и к усилению автоброневых частей. Но так как формировать новые части было не из чего, пришлось использовать то, что уже имелось. Так, распоряжением начальника штаба Верховного главнокомандующего от 29 марта 1917 года из состава Кавказской Армии на Юго-Западный фронт были переброшены имеющиеся в составе последней 29, 35 и 41-й автопулеметные отделения. Дополнительным распоряжением от 8 апреля первые два включались в состав 7-го, а последнее — в состав 11-го бронедивизиона. Кроме того, произошло некоторое перемещение отделений в составе дивизионов, так что к началу лета 1917



Офицеры и солдаты одного из автопулеметных взводов у бронемашин «Остин» 2-й серии и «Ланчестер». На крыше мальчик — «сын полка» (РГАКФД).

Таблица. Состав автоброневых дивизионов и их распределение по фронтам по состоянию на 1 июня 1917 года			
Номер дивизиона	Номера отделений, входящие в его состав	В составе какой армии	Число броневиков
Северный фронт			
1	1, 2, 3, 4	42-й особый корпус (Финляндия)	12
5	10, 11, 37, взвод бронекатеров	5 А, Петроград	17
12	12, 13, 28	12 А	9
Западный фронт			
2	8, 9, 44	2 А	9
10	30, 40	10 А	5
Особый	16, 17, 18, 36	Особая А	14
Юго-Западный фронт			
7	5, 19, 26, 29, 31, 35, 45	7 А	24
8	15, 20, 42	8 А, Ровно	10
11	6, 25, 32, 33, 34, 38, 41, 43, 47	11 А	31
Особого назначения	1, 2, 3-е отделения	Резерв фронта	30
Бельгийский	1, 2-я батареи	11 А	10
Румынский фронт			
3	7, 14, 23	4 А	14
4	21, 24, 39	6 А	13
9	22, 27, 46	9 А	9
Английский	1, 2, 3-й эскадроны	6 А	26

года состав бронечастей русского фронта был следующим (см. таблицу).

Среди обилия митингов и демонстраций, захлестнувших армию после Февральской революции, автоброневые части сохраняли порядок и дисциплину. Люди, активно

и героически воевавшие два года, не поддавались антивоенной агитации и не позволяли делать этого другим. Например, в докладе «Краткий очерк деятельности броневиков с октябрьских дней в Петрограде и на фронте», составленный Советом по управлению броневыми силами РСФСР в марте 1918 года, об этом говорилось так:

«В период начала развала армии броневые части были всегда как бы жандармами, и там, где поднималось сознательное возмущение солдат, туда тотчас же посылались для подавления броневики. Так, например, для усмирения Гвардейского полка и пехотной части на ст. Езерна и Горийского полка в Бродах, где деятельное участие в усмирении приняло участие отделение 11-го бронедивизиона».

Довольно тяжелой была ситуация с пополнением бронечастей новыми машинами. Причем помимо общей неразберихи в тылу, сумятицу в это вносило и Временное правительство, и представители штаба Верховного Главнокомандующего. Например, весной 1917 года в Петроград «для защиты завоеваний революции» был вызван 5-й бронедивизион, который получил дополнительное число боевых машин. Почти одновременно с этим, при инициативе Керенского и поддерживающих Временное правительство офицеров Запасного броневого дивизиона началось формирование Сводного броневого отряда специального назначения из 12 бронемашин (3 отделения по 4 броневика). При этом на его укомплектование, закончившееся к 5 июля 1917 года, поступили в основном пригодные для использования на фронтах бронеавтомобили из числа отремонтированных или доставленных из Англии. Командиром отряда назначили офицера Запасного броневого дивизиона штабс-капитана Келлера.

Кроме того, 27 июня 1917 года командующий Петроградским военным округом генерал П. Половцев получил приказание военного министра немедленно командировать на фронт в распоряжение «Верховного Главнокомандующего 16 броневиков, так как там ощущается недостаток таких машин». Для чего броневики нужны были в Ставке, было

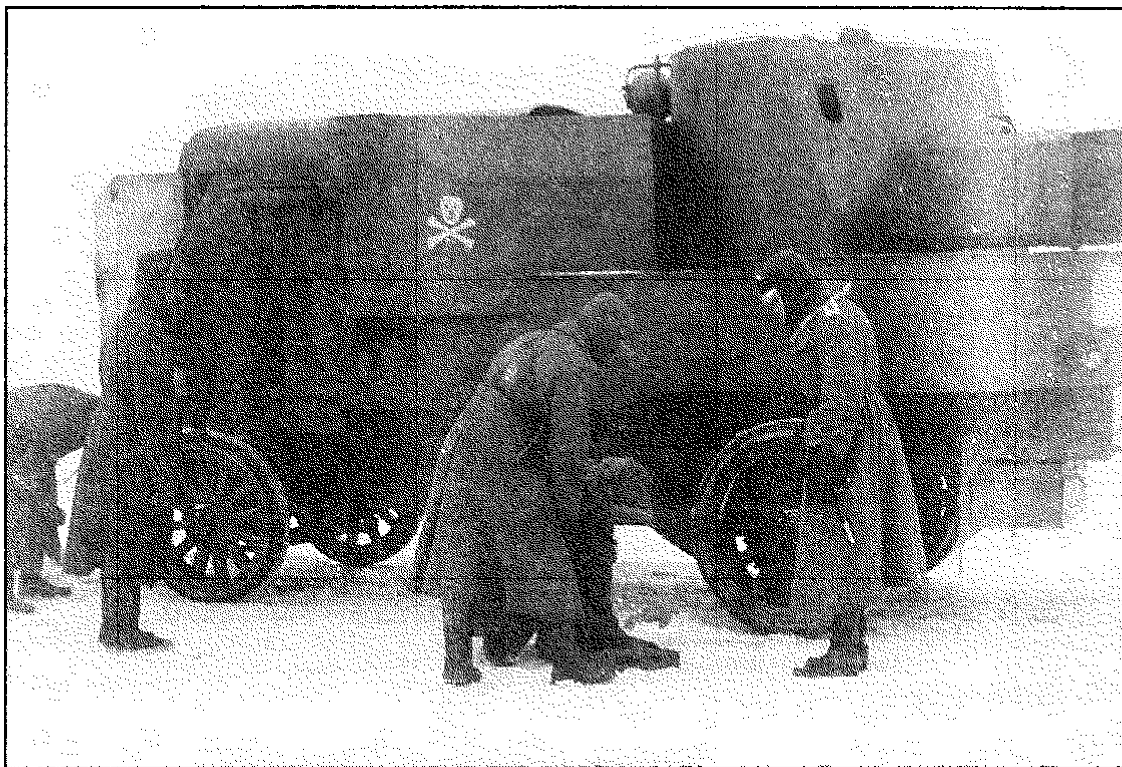
не совсем понятно, поэтому на следующий день Половцев докладывал:

«Бронеавтомобилей имеется в Петрограде: 7 машин «Рено», признанных совершенно непригодными для фронта, без пулеметных установок; 10 машин «Фиат» в мастерских оборудуются, могут быть направлены 10 июля, но без охлаждения для пулеметов; 2 машины «Остин» ожидаются из Москвы и 10 из-за границы. На 10 машин «Фиат» сделано распределение по броневым дивизионам фронта, и приемщики ожидаются. Прикажете ли отменить это распределение и выслать машины в распоряжение Главковерха?»

Осталось без ответа и направленное в Главное управление Генерального Штаба письмо командира 12-го броневое дивизиона, пересланное начальнику технического отдела ГВТУ 8 июня 1917 года:

«В ГУГШ поступило заявление от 12-го броневое автомобильного дивизиона, указывающее, что в Петрограде в данное время задержано 30 автомобилей. 37 таких машин направлены из Англии в Москву, где их якобы предполагается задержать. Между тем фронт в данное время ощущает острый недостаток в означенных машинах. В частности, в 12-м дивизионе 12-й армии должно быть по штату 12 машин, в 12-м отделении выбыли из строя все машины в январских боях, в 13-м — одна, в 28-м — лишь две устаревшей конструкции, с которыми весьма затруднительно работать. Всего в дивизионе на лицо 6 машин, а совершенно пригодных 3. Ввиду сего ходатайствую о снабжении его новыми машинами».

В июне 1917 года по «почину 6-й конно-артиллерийской батареи» в Русской армии началось формирование так называемых «частей смерти». В их состав на добровольной основе могли записаться любые кадровые войсковые подразделения и части от роты или батареи до корпуса. Как правило, это были войска в наименьшей степени подвергшиеся разложению, сохранившие боеспособность и выступавшие за продолжение войны. Согласно приказу Верховного Главнокомандующего генерала Брусилова от 8 июля 1917 года, для «частей смерти» были утверждены специаль-

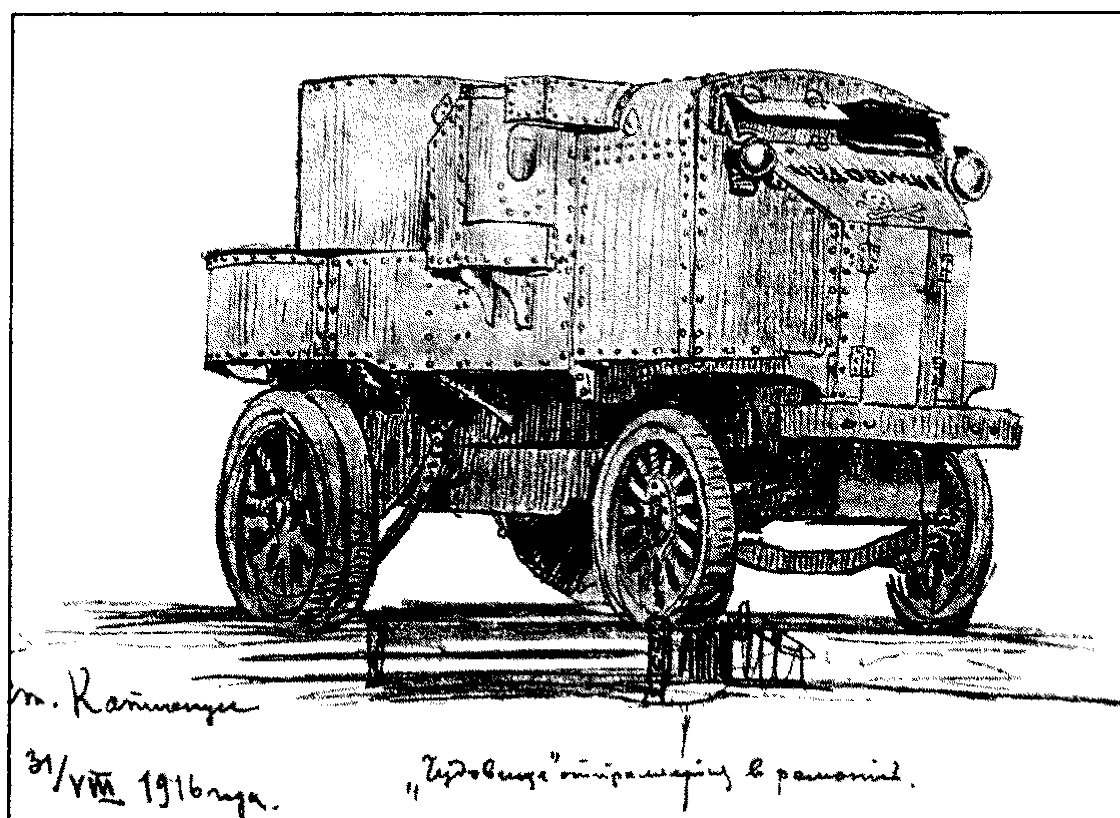


Броневи́к «Чудовище» 26-го автопулеметного взвода.
Юго-Западный фронт, 1916 год (РГАКФД).

ные знаки отличия в виде красно-черного угла (шеврона) на рукаве и «адамовой головы» (черепа) с лавровым венком и скрещенными мечами на кокарде.

15 июля 1917 года своим приказом № 634 Брусилов утвердил список № 1 войсковых соединений и частей, которым присваивалось наименование «частей смерти». Среди «доблестных могучих частей славной Революционной Армии, записавшихся в «части смерти», своими резолюциями постановивших принять на себя ответственный тяжкий, но почетный долг умереть за Родину, не зная сомнений и колебаний в борьбе с жестоким врагом», значатся 9-й, 10-й и 12-й броневые автомобильные дивизионы и 2-я отдельная бронированная батарея для стрельбы по воздушному флоту (броневики «Пирлесс»).

Высокая боеспособность броневых частей в полной мере проявилась во время летней кампании 1917 года. Так, в июле, во время прорыва немецких войск в районе Тарнополья на сравнительно узкий участок фронта (первоначально полоса прорыва обороны 11-й армии составляла до



Бронемашина «Чудовище» отправляется в ремонт. Юго-Западный фронт, 31 августа 1916 года. Рисунок неизвестного автора (журнал «Летопись войны», 1917 год, АСКМ).

20 км) были выдвинуты три дивизиона — 11-й, Особого назначения и Бельгийский, имевшие в своем составе до 70 бронемашин. В полосе соседних отступавших армий действовали еще четыре дивизиона: 7-й, 8-й, Особой армии и Английский. Из-за развала армии многие солдаты бросали оружие и отходили в тыл, фронт держать было нечем. В результате, арьергардные бои с наступающими немцами велись практически одними бронеавтомобилями, которые поддерживали казаки и «части смерти». Таким образом, это первый в истории военного искусства опыт прикрытия отходивших частей броневыми машинами.

О напряженности боев летом 1917 года можно судить из телеграммы командира 11-го бронедивизиона полковника Новикова:

«Генерал-квартирмейстеру Юго-Западного фронта
15 июля 1917 года в 23.50, оперативная.

С начала прорыва немцев на Тарнопольском направлении к месту прорыва были двинуты бронеавтомобили

11-го дивизиона и своими самоотверженными действиями на двое суток задержали противника у Тарнополя. Постоянно покидаемые пехотой, не всегда даже имея поддержку артиллерии, они своими смелыми выездами, часто по плохим проселочным дорогам, сдерживали напор немцев и увлекали за собой пехоту, продолжая до сего времени быть в линии сторожевого охранения. За время боев несколько машин было подбито прямыми попаданиями снарядов, все машины поизносились и требуют ремонта, а некоторые пришли в негодность. Тем не менее дух дивизиона продолжает оставаться превосходным. Дабы поддержать этот дух ходатайствую о немедленном назначении 10 новых броневых автомобилей и распоряжение удовлетворить технические нужды 11-го броневого автомобильного дивизиона».

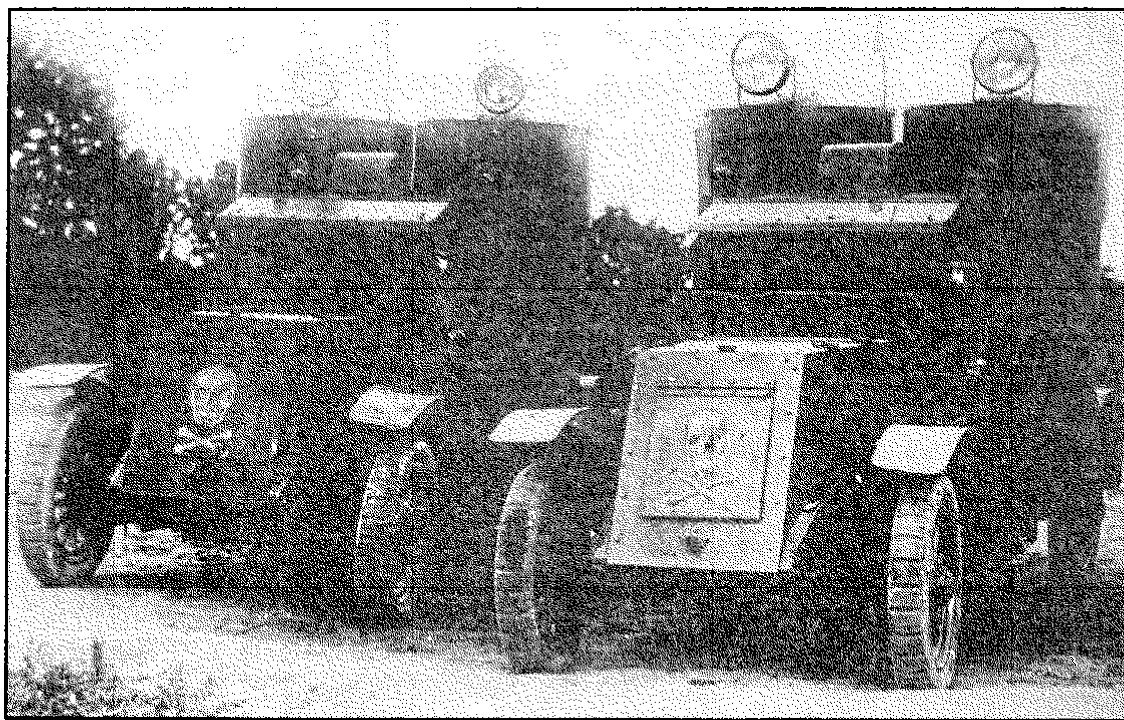
Сведения о потерях 11-го броневого дивизиона за этот период можно узнать из доклада полковника Новикова генерал-квартирмейстеру штаба 11-й армии:

«Представляю сведения о потерях броневых автомобилей в боях с 16 июня по 15 июля 1917 года:

Какого отделения	Разбиты и оставлены на поле сражения		Выведены из строя	
	Пушечных	Пулеметных	Пушечных	Пулеметных
25	1	—	—	—
34	1	1	—	—
43	—	—	—	1
47	—	—	—	1
Всего	2	1	—	2

Ввиду изложенного, прошу срочного пополнения броневыми машинами».

Не менее эффективно действовали и другие бронечасты Юго-Западного фронта, о чем свидетельствует рапорт командира 7-го бронедивизиона, направленный начальнику ГВТУ 15 июля 1917 года:



Два броневика «Остин» 2-й серии из состава 9-го броневого дивизиона «смерти». Лето 1917 года (ЦМВС).

«В 7-м дивизионе, оказавшем блестящую боевую работу, разбито в боях несколько броневых машин, которые необходимо пополнить безотлагательно. Если в запасе нет вполне готовых к бою броневых автомобилей, то, по некоторым сведениям, в Петрограде находится, кроме Запасного, 5-й броневой дивизион, вызванный с фронта, которому по неизвестно чьему распоряжению из автошколы были выданы в конце мая или начале июня 5 сверхштатных бронемашин. Соболаговолите сделать распоряжение о немедленной высылке через Киев на Проскуров 7-му дивизиону 6 вооруженных и вполне готовых к бою броневиков. Обстановка исключительно боевая, ценность бронечастей требует срочности исполнения изложенного».

Арьергардными боями на Юго-Западном фронте практически и закончилось использование русских бронемашин в борьбе с внешним врагом. Зато машины стали активно использовать для решения внутренних проблем. Так, во время мятежа генерала Корнилова для действий против его частей под Царским Селом и Пулковом использовались машины 1-го бронедивизиона и отряда Келлера. Кроме то-

го, примерно в это же время командованием Запасного броневого дивизиона началось формирование еще одного броневого отряда из 20 броневинов, который предполагалось использовать для подавления беспорядков в столице. Кроме того, в Петроград временно переводились части 1, 2, 5, 6 и 12-го дивизионов, которые в сентябре — начале октября 1917 года по распоряжению Петроградского совета вновь отправили на фронт.

Чтобы не дать возможности использовать бронеавтомобили «революционными массами», в ночь на 10 октября 1917 года часть офицеров Запасного бронедивизиона под командованием командира пушечного отделения этой части штабс-капитана Сафонова, при поддержке группы юнкеров, совершили «нападение на Михайловский манеж, угнали часть броневых автомобилей и попрятали их по городу в различных сараях и частных гаражах».

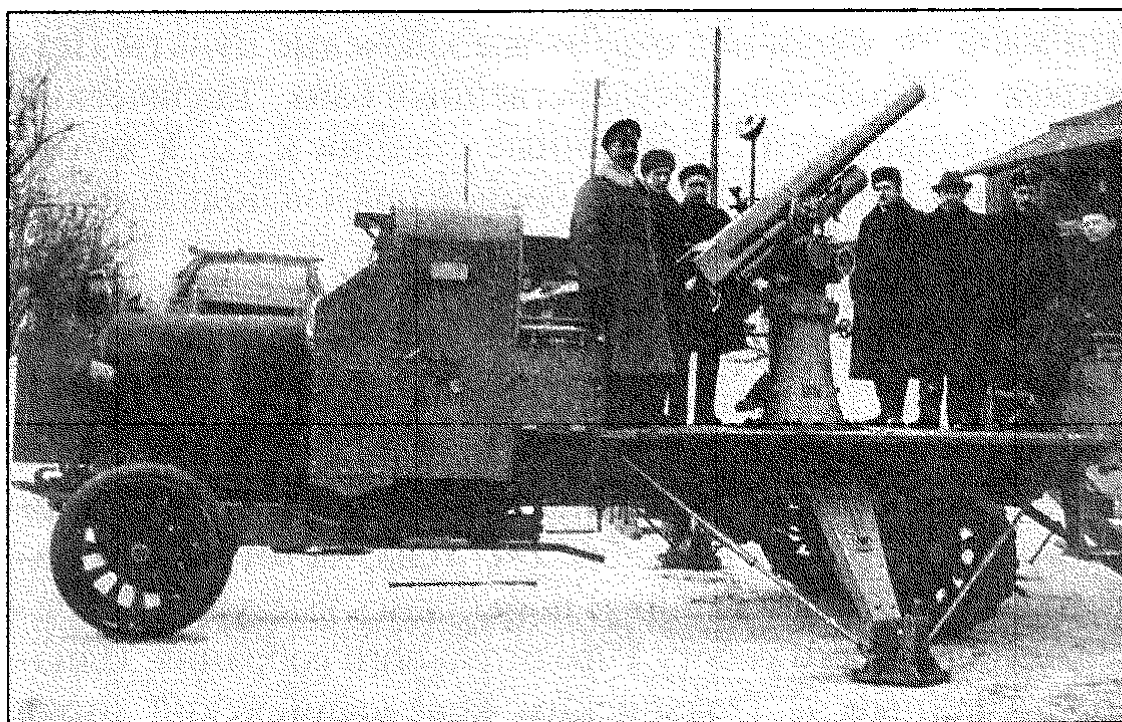
Вечером 25 октября 1917 года приехавший в гараж Михайловского манежа член президиума Петроградского Совета М. Володарский сумел привлечь на сторону большевиков часть бронемашин, командование которыми принял офицер 4-го броневого дивизиона штабс-капитан Руднев. Эти машины взяли под охрану все ключевые пункты Петрограда — Смольный, Государственный банк, Таврический дворец, Главпочтамт, телефонные станции и т.п. У автора нет данных о том, какие типы бронемашин использовались при этом, но на фото того времени присутствуют «Руссо-Балты» мастерской Братолюбова, «Шеффельд-Симплекс» и «Армия-Мотор-Лориес».

Пожалуй, последней попыткой использования броневинов для поддержания законной власти можно считать 5 января 1918 года, когда офицеры 5-го броневого дивизиона (прибыл с фронта в декабре 1917 года, на тот момент насчитывал 21 боевую машину) попытались выступить в поддержку начавшего работу Учредительного собрания. Однако высланный Н. Подвойским красноармейский отряд занял Михайловский манеж и не допустил выступления.

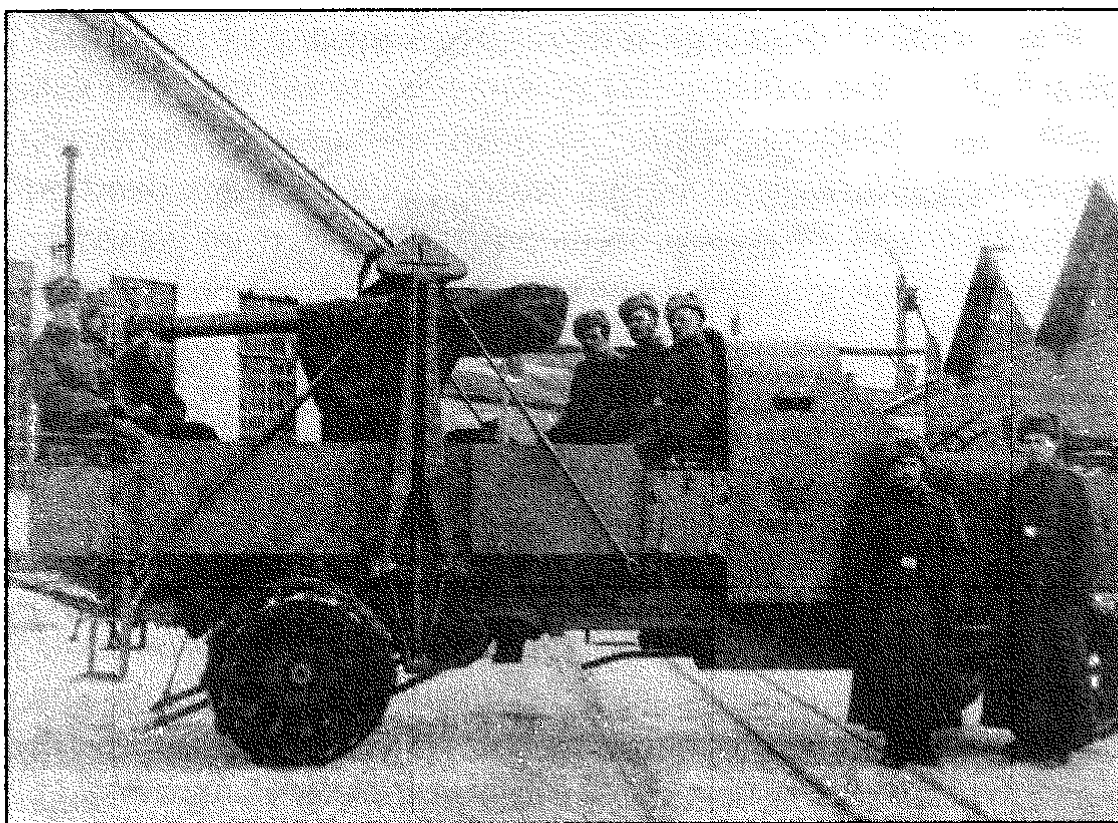
Зенитные бронемашины

С самого зарождения зенитной артиллерии у военных появились мысли повысить ее мобильность путем установки орудий на автомобили. Так, в 1911 году Рейнский металлический завод в Германии построил 65-мм пушку для стрельбы по аэростатам, смонтированную на 1,5-тонном грузовике. Заинтересовавшись этим, Главное артиллерийское управление Русской Армии начало вести переговоры о приобретении этой артсистемы для испытаний в России, впрочем, безрезультатные.

К началу Первой мировой войны на Путиловском заводе в Петербурге разработали 3-дюймовую «противоаэростатную» пушку на неподвижной установке. Артсистему разработал инженер-технолог завода Лендер, а сама установка, прицельные приспособления и рассеивающий механизм были сконструированы офицером ГАУ капитаном Тарнавским. Поэтому в документах того времени орудие официально именовалось «3-дм. противоаэропланной пушкой системы Лендера–Тарнавского».



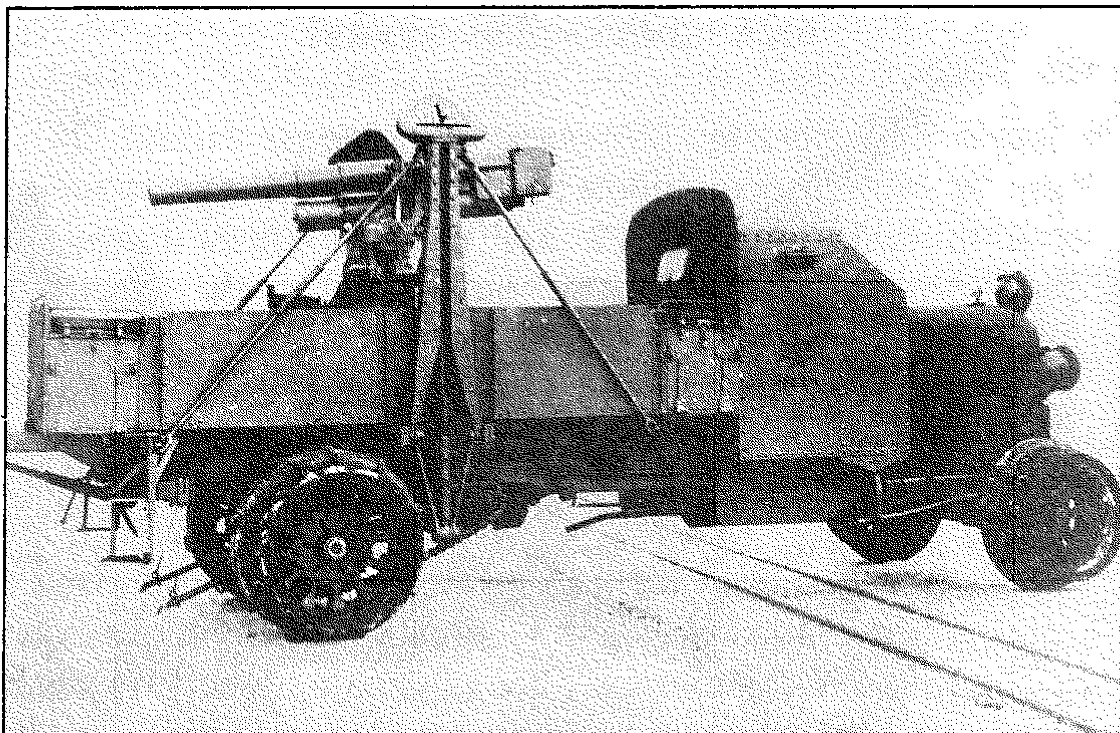
Бронированный «Руссо-Балт» тип Т с 76-мм зенитной пушкой. Сидит справа конструктор Лендер, слева стоит полковник Тарнавский. Путиловский завод, 1915 год (ВИМАИВВС).



Бронированный «Руссо-Балт» тип Т с 76-мм зенитной пушкой и расчетом в походном положении. Путиловский завод, 1915 год (ВИМАИВВС).

В августе 1914 года ГАУ заказало Путиловскому заводу 12 таких пушек, которые предполагалось установить на автомобилях. В декабре, после изготовления первых четырех орудий, начались их испытания и формирование зенитной автомобильной батареи. Работы велись под руководством капитана Тарнавского, «единственного на тот момент строевого офицера, всесторонне знакомого с этим орудием и принимавшего самое активное участие в его проектировании и изготовлении».

В качестве базы для установки артсистем использовались 5-тонные грузовики Русско-Балтийского завода «Руссо-Балт» тип Т, специально построенные для этого. Орудие устанавливалось в кузове, снабженном опускающимися при стрельбе упорами, а двигатель и кабина были забронированы. Кроме четырех машин с пушкой в состав 1-й Отдельной батареи для стрельбы по воздушному флоту (такое полное наименование получило это подразделение) входило четыре зарядных ящика на шасси грузовиков «Руссо-



Бронированный «Руссо-Балт» тип Т с 76-мм зенитной пушкой из состава 1-й отдельной бронированной батареи для стрельбы по воздушному флоту. Путиловский завод, 1915 год (ВИМАИВВС).

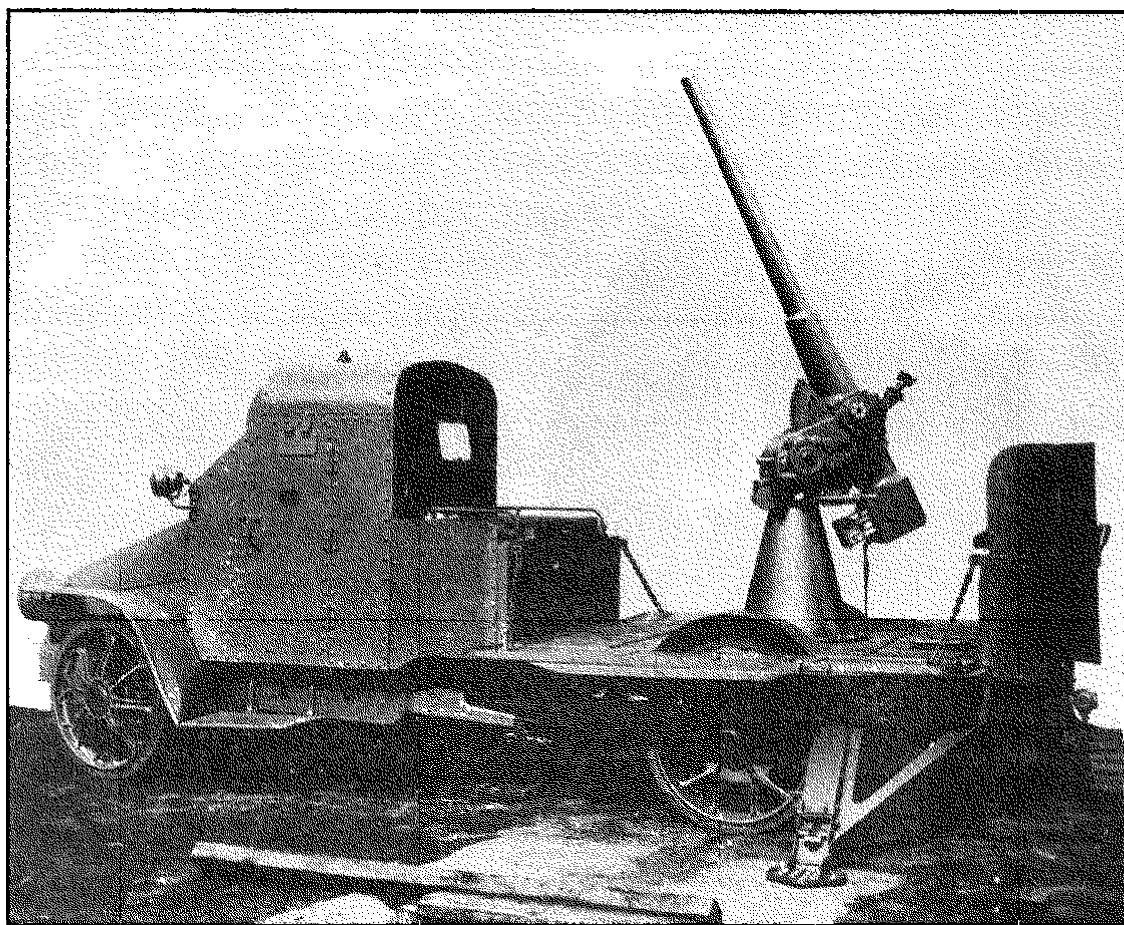
Балт» тип М. Они тоже имели бронированную кабину служили для перевозки лотков со снарядами и запасов горючего. Бронировку всех машин и установку на них орудий осуществил Путиловский завод.

После испытаний стрельбой и пробегом 20 марта 1915 года батарея под командованием капитана Тарнавского убыла на фронт, где, судя по документам, действовала весьма успешно. Так, 30 мая 1915 года ее огнем был подбит немецкий самолет над городом Пултуск. 12 июня 1916 года, находясь в составе 5-й армии, батарея подверглась налету 10 германских самолетов, из которых подбила три (по тем временам отличная результативность!). Батарея находилась на фронте до 1917 года, дальнейшая ее судьба неизвестна.

Помимо «Руссо-Балтов» для бронированных зенитных установок применялись и другие автомобили. Так, в ноябре 1914 года Путиловский завод начал работы по «переделке 57 мм/40 клб. пушки Гочкиса для стрельбы под большими углами возвышения (до 65 градусов)».

В июне 1915 года на Артиллерийском полигоне испытывался образец такого орудия, установленного на 3-тонном грузовике фирмы «Остин» с бронированной кабиной. При боевой массе в 327 пудов двигатель в 30 л.с. позволял установке передвигаться со скоростью 35 км/ч. По результатам испытаний ГАУ решило сформировать батарею из таких орудий. Но из-за того, что все 57 мм/40 клб. пушки Гочкиса погибли во время пожара в Брест-Литовске, осуществить это не удалось. Единственный образец установки в декабре 1915 года передали в 1-й тракторный дивизион.

Использовались в Русской армии и немецкие зенитные орудия на бронированных автомобилях, взятые в качестве трофеев. Так, одна машина с 77-мм пушкой в мае 1915 года была отремонтирована и перебронирована на Путиловском заводе, а еще пять таких же автомобилей 30 октября 1915 го-



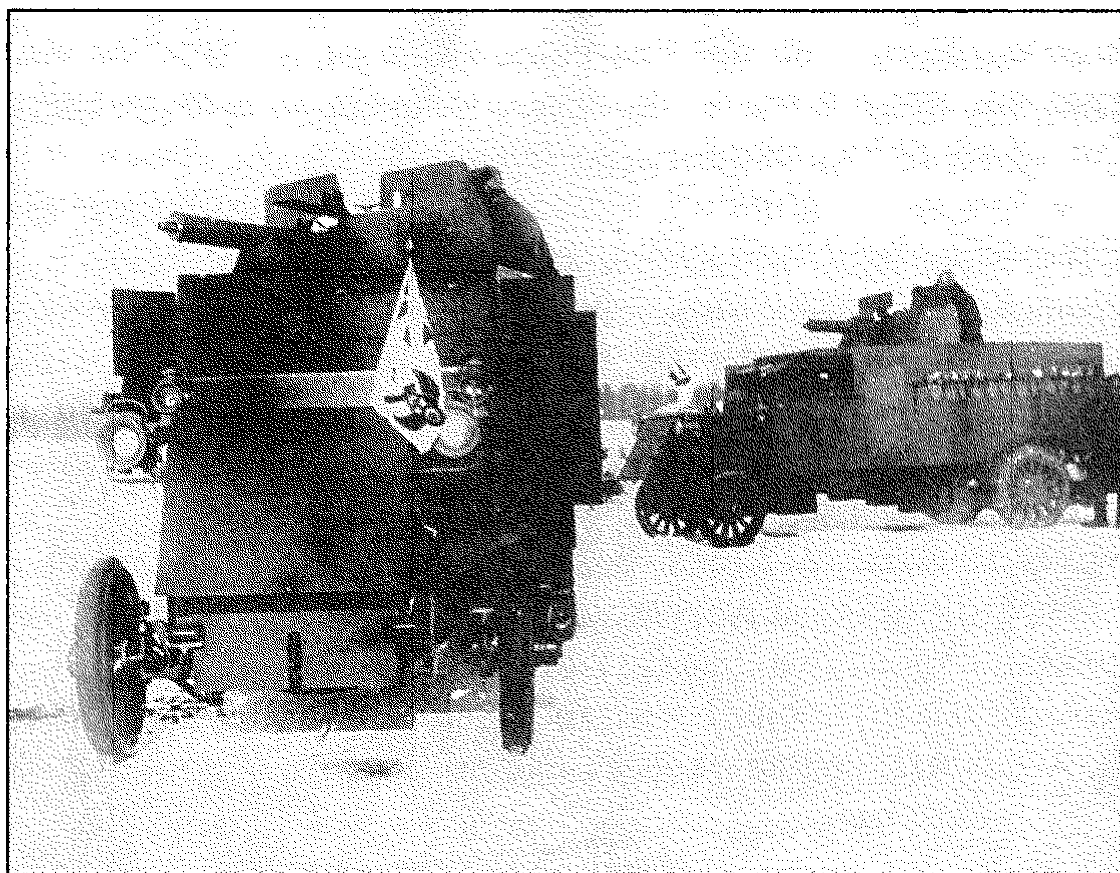
57-мм пушка Гочкиса, установленная на бронированном 3-тонном грузовике «Остин». 1915 год (РГВИА).

да отправили из Москвы на Петроградский артиллерийский склад.

Помимо бронированных зенитных установок с орудиями среднего калибра на вооружении Русской армии состояли и аналогичные установки с малокалиберными автоматическими пушками.

Еще в декабре 1914 года ГАУ заключило с английской фирмой «Виккерс» договор на изготовление 16 «40-мм автоматических крутобойных орудий», установленных на бронированных грузовиках. Заказ был выполнен только к 1 июня 1916 года, а в Россию машины прибыли в сентябре.

В качестве базы для установки пушек «Виккерс» использовала 3-тонные грузовые автомобили фирмы «Пирлесс» (Peerless) с двигателем 32 л.с. Корпус, открытый сверху, был склепан из 8 мм брони. Посередине его находилась тумбовая установка 40-мм автомата «Виккерс», который



Бронеавтомобили «Пирлесс» (с 40-мм автоматом «Виккерс») 2-й отдельной бронированной батареи для стрельбы по воздушному флоту. Декабрь 1916 года (ВИМАИВВС).



Офицеры 2-й отдельной бронированной батареи для стрельбы по воздушному флоту у броневика «Пирлесс». Декабрь 1916 года (ВИМАИВВС).

мог вести огонь на 360 градусов по горизонту и от -5 до +80 градусов по вертикали. Экипаж составлял 5 человек, масса 300 пудов (4,8 т), скорость до 45 км/ч.

В России «пирлессы» поступили в 1-ю тяжелую запасную артиллерийскую бригаду, где в октябре 1916-го — январе 1917 года из них сформировали 1, 2, 3, и 4-ю Отдельные бронированные батареи для стрельбы по воздушному флоту. В ходе формирования машины получили щит для прикрытия расчета орудия и пулемет для самообороны.

В феврале 1917 года батареи планировалось отправить на фронт, но из-за революционных событий они были задержаны и убыли в Действующую армию только в середине мая. Летом 1917 года 2-я батарея, находившаяся на Румынском фронте, вошла в состав «частей смерти».

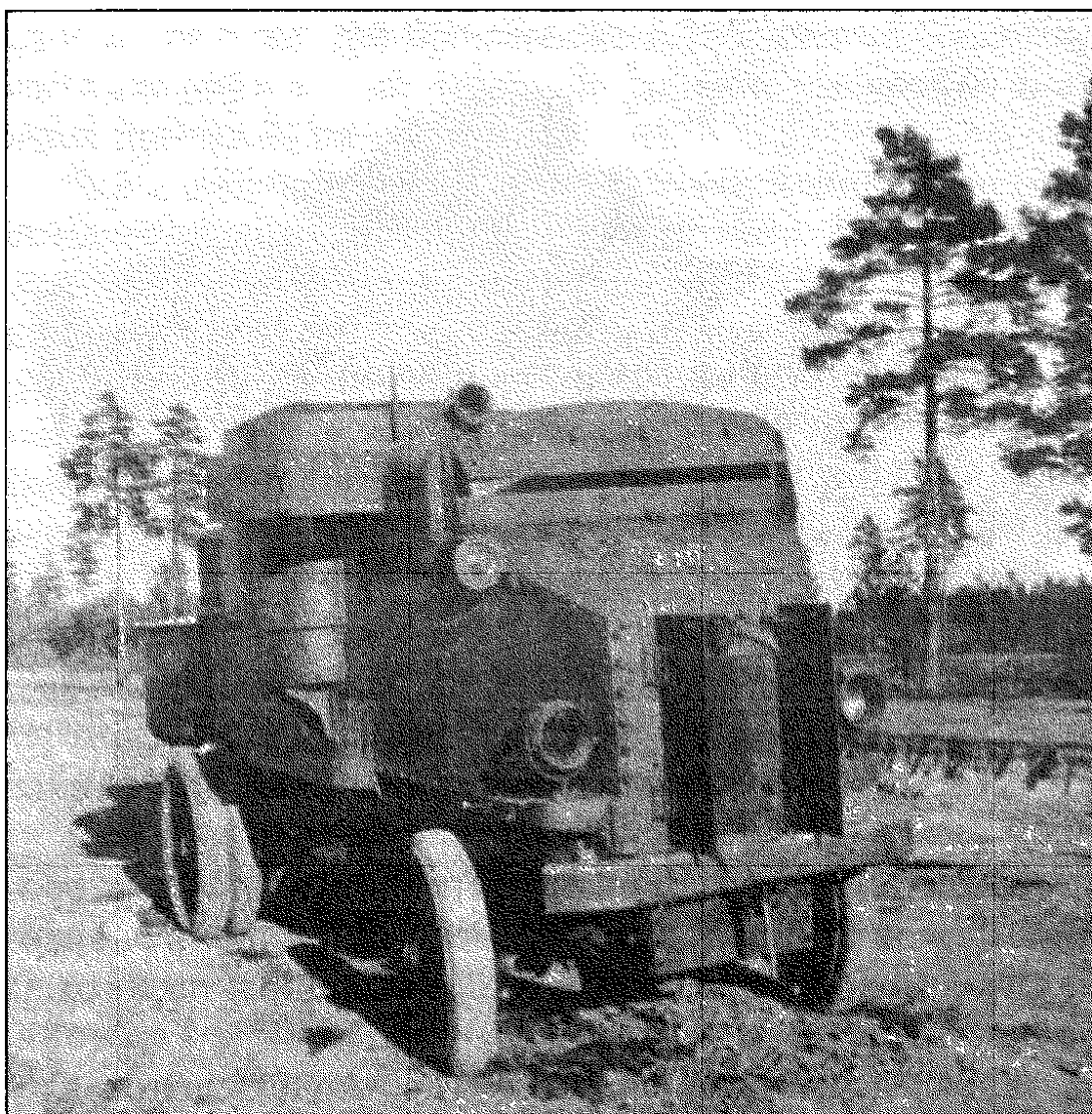
«Морские» броневики

Свои броневые автомобили имелись и у русских моряков. Инициатором появления броневых машин на вооружении флота являлась Комиссия по вооружению сухопутного фронта Морской крепости Императора Петра Великого (город Ревель). Еще 14 декабря 1914 года она предложила использовать для обороны сухопутного фронта броневики с пушками. По первоначальному же проекту для этой цели предназначалась установка 18 стационарных скрывающихся броневых башен с двумя 76-мм орудиями в каждой. Но проведенные расчеты показали, что башни получаются слишком дорогими и требуют много времени и средств на их сооружение.

По мнению членов Комиссии броневики, укрытые в казематах, могли быстро выдвигаться на заранее оборудованные позиции и успешно отражать штурм. Для обеспечения их действий предполагалось создать вокруг крепости сеть хороших шоссе и убежищ в районе пояса фортов.

По первоначальному варианту планировалось изготовить 12 бронемашин (по числу фортов), но уже 27 июня 1915 года комендант крепости обратился к командующему Балтийским флотом с просьбой о постройке 18 броневиков, вооруженных 76-мм противотанковой пушкой. После непродолжительного обсуждения эта идея получила одобрение Морского Генерального штаба.

В качестве образца моряки выбрали броневик «Гарфорд», уже изготавливавшийся Путиловским заводом по заказу военного ведомства. А так как нужных шасси у флота не нашлось, морской агент в Вашингтоне получил задание срочно закупить 18 грузовиков «Гарфорд» без кузовов и стартеров. 2 сентября 1915 года был подписан контракт с Путиловским заводом на изготовление 18 броневиков общей стоимостью 440 тысяч рублей. Первые шесть машин предполагалось сдать 2 января 1916 года, затем по шесть 2 февраля и 2 марта, «при условии получе-

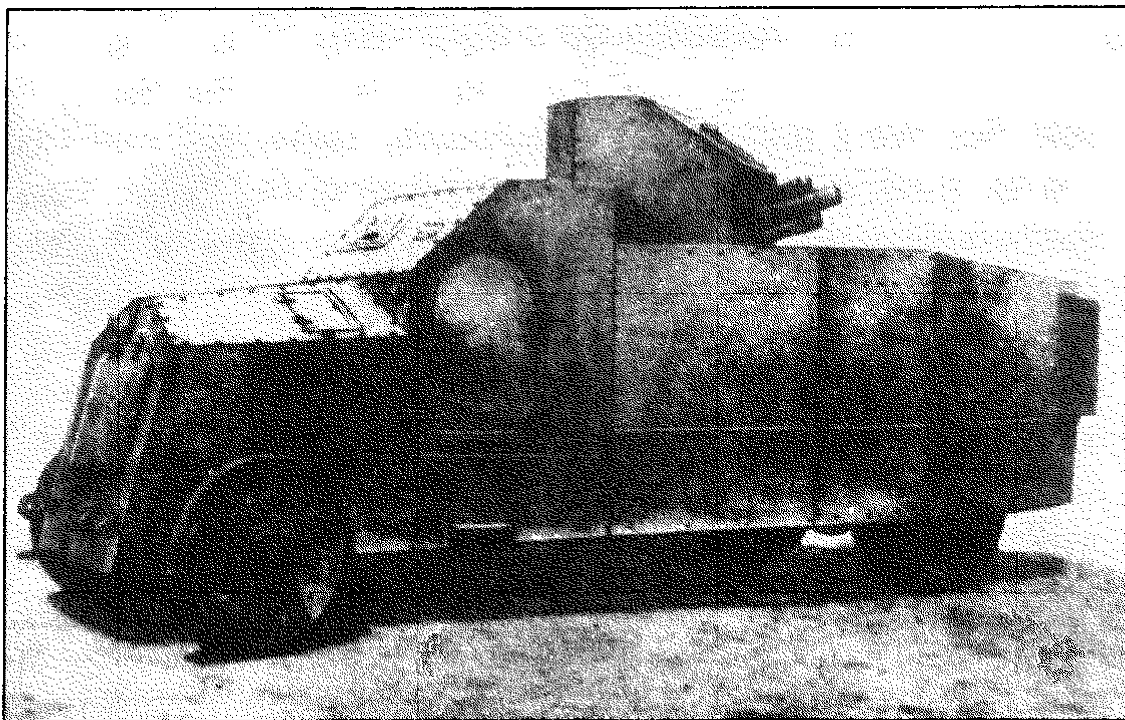


«Гарфорд» «Непобедимый» из состава Броневое артиллерийского дивизиона сухопутного фронта Морской крепости Императора Петра Великого, захваченный немцами под Ригой. Август 1917 года (фото предоставил С. Кирилец).

ния заводом шасси не позднее 1,5 месяца со дня выдачи заказа».

Грузовики отправили из Америки на пароходе «Элен» 12 октября 1915 года, 14 декабря их разгрузили в Архангельске и 13 февраля 1916 года доставили в Петроград. Естественно, что сроки сдачи готовых машин сдвинулись.

Правда, еще до прибытия «гарфордов» на Ижорском заводе началось бронирование двух 3-тонных грузовиков «Пирс-Арроу» для сухопутного фронта Морской крепости Императора Петра Великого. Их вооружение состояло из 76-мм горной пушки образца 1904 года на морской



«Морской» броневеомобиль «Пирс-Арроу», вооруженный 76-мм пушкой образца 1904 года (фото из архива Я. Магнуского).

тумбовой установке, смонтированной в полностью бронированной башне, и двух пулеметов «максим» в спонсонах в кормовой части кузова. Кабина машины также была полностью защищена броней.

Впоследствии обе машины «Пирс-Арроу», изготовление которых завершилось в июле 1916 года, поступили на вооружение Морского запасного броневое дивизиона и использовались в качестве учебных. После развала Русской армии одна машина состояла на вооружении в Латвии до конца 1920-х годов, другую захватили немцы.

Что касается «гарфордов», то их бронировка началась в марте 1916 года, а последние машины передали представителям заказчика в первых числах декабря 1916 года.

«Морские» «гарфорды» изготавливались по тому же проекту, что и сухопутные, на таком же 5-тонном шасси (как уже говорилось выше, шасси такого типа у фирмы «Гарфорд» было только одного образца). Никаких усилений брони не производилось. Единственными изменениями по сравнению с аналогичными броневиками военного ведомства стали оснащение их задним рулевым управ-

лением сразу же при бронировке и увеличение боекомплекта для орудия — на «морской» машине имелось 60 снарядов против 44 на сухопутной.

Все «гарфорды» поступили на вооружение Броневое артиллерийского дивизиона сухопутного фронта Морской крепости Императора Петра Великого, состоящего из шести взводов по три броневика в каждом. В августе 1917 года 1-й взвод дивизиона («гарфорды» «Ревелец» и «Непобедимый», название третьей машины автору неизвестно) принимали участие в боях, которые 12-я армия Северного фронта вела под Ригой. Машины действовали совместно с 1-м Сибирским стрелковым корпусом генерал-лейтенанта Новицкого и поддерживали 11-й и 77-й Сибирские стрелковые полки в боях у мыз Олай, Ролбум, Боренберг и Раденпрайс. Все три броневика в этих боях были потеряны и попали в руки немцев.

Для восполнения потерь 9 сентября 1917 года морской министр направил письмо в ГВТУ с «ходатайством об отпуске трех броневых машин Артиллерийскому дивизиону Морской Крепости Петра Великого взамен потерянных в боях в августе месяце». Но из-за отсутствия свободных «гарфордов», начальник ГВТУ сообщал:

«Принимая во внимание необходимость поддержки боевой деятельности артиллерийского дивизиона, предлагаю взамен пушечных выдать ему три пулеметных броневых автомобиля, о чем, если последует согласие, ГВТУ сделает распоряжение Запасному броневому дивизиону».

В первых числах октября 1917 года два морских «гарфорда» участвовали в Моонзундской операции, поддерживая Морской «батальон смерти» капитана 2-го ранга П. Шишко в боях на Ориссарской дамбе, соединявшей острова Эзель и Моон. При эвакуации оба броневика пришлось взорвать.

«Вездеход» Пороховщикова

Вот уже много лет в нашей стране в различной литературе и телепередачах об истории танка пишут и говорят о том, что первую в мире боевую гусеничную машину построили именно у нас — это «Вездеход» конструкции А.А. Пороховщикова. При этом обычно сообщается о том, что данная боевая машина являлась первым в мире танком, имеющим высокие тактико-технические характеристики, и только косность царских чиновников помешала снабдить нашу армию танками в Первую мировую войну. А что же было на самом деле, о чем говорят архивные документы?

Прежде всего, два слова о самом изобретателе. Потомственный дворянин Александр Александрович Пороховщиков (1893 — 1942) еще в юности проявил большой интерес к авиации, и уже в 16-летнем возрасте представил на XII съезде естествоиспытателей и врачей модель самолета своей конструкции, получившую одобрение председателя съезда профессора Н. Жуковского. В 1911 году он изготовил этот аэроплан в рижских мастерских и в следующем году выставил его на 2-й Международной выставке в Москве.

После начала Первой мировой войны Пороховщиков в своих мастерских построил самолет-разведчик «Би-Кок», предложив его военному ведомству. Машину приняли к производству, и военные начали искать предприятие для изготовления, но желание Пороховщикова строить самолеты только у себя привело к аннулированию заказа. К этому времени Пороховщикову принадлежали две мастерские — в Риге и Петрограде, имевшие в своем составе следующие отделения: самолетов, вездеходов, двигателей, повозок, самоходов, военного снаряжения, электротехническое, железнодорожное и секретное. Как видно, предприятия Пороховщикова могли выполнять широкий спектр работ, и, естественно, он был заинтересован в получении заказов военного ведомства России. Впоследствии изобретатель спроектиро-



«Вездеход» на испытаниях. 1915 год. Слева стоит А. Пороховщиков, справа полковник Поклевский-Козелло (фото из коллекции С. Ромадина).

вал учебный самолет П-IV, который изготавливался в 1920-е годы и использовался для подготовки советских летчиков.

9 января 1915 года Пороховщиков направил на имя начальника инженерных снабжений армий Северо-Западного фронта докладную записку с предложением «на постройку испытательного экземпляра усовершенствованного **автомобиля**» (выделено мной. — *М.К.*) его системы под названием «Вездеход». К записке прилагались чертежи и смета на 9660 рублей 72 копейки.

Рассмотрев это предложение, начальник снабжений 13 января 1915 года своим распоряжением № 8101 разрешил «сконструировать на средства фронта с расходом 9960 рублей самодвижущийся экипаж «Вездеход» по проекту изобретателя — авиатора г. Пороховщикова». Этим же документом определялись предполагаемые возможности новой машины на основе заявлений изобретателя: «Вездеход» должен был двигаться там, где не проходят обычные автомобили — по песку, полям, снегу, преодолевать канавы не менее 1 метра шириной и водные преграды. Но о каком его вооружении, бронировании и использовании «Вездехода» в качестве боевой машины речь не шла.

Изготовление «Вездехода» велось на фабрике изобретателя в Риге под контролем начальника Рижского отдела по квартирному довольствию войск, а непосредственно за ходом работ наблюдал военный инженер полковник Поклевский-Козелло. В помощь рабочим фабрики Пороховщикова военные выделили 25 солдат-мастеровых. К первым числам мая 1915 года «Вездеход» был готов.

Основу конструкции машины составляла рама, склепанная из швеллеров. На ней устанавливались детали ходовой части — три опорных, передний направляющий и натяжной барабаны, на которые одевалась широкая гусеница, изготовленная из прорезиненной ткани. Причем ее внешняя поверхность была гладкой и не имела никаких выступов или гребней, как рисуют некоторые авторы. Натяжение гусеницы осуществлялось перемещением направляющего и натяжного барабанов. Никакого подрессоривания ходовая часть «Вездехода» не имела.

Для обеспечения преодоления препятствий передняя часть гусеницы устанавливалась под большим углом к горизонтальной поверхности. Поворот машины осуществлялся при помощи двух направляющих колес, установленных в специальных цапфах по бортам машины и связанных с рулевым управлением. При движении по шоссе или твердому грунту «Вездеход» опирался на него задним опорным барабаном, который являлся ведущим, и двумя направляющими колесами. При этом нижняя часть гусеницы находилась над поверхностью. Когда же машина сходила на мягкую, песчаную, болотистую почву или снег, направляющие колеса «врезались» в поверхность, и «Вездеход» ложился на гусеницу. Таким образом, по мысли изобретателя, увеличивалась проходимость за счет снижения удельного давления, а также улучшалась поворотливость, за счет погружения направляющих колес в грунт.

В качестве силовой установки на «Вездеходе» использовался двигатель с легкового автомобиля «Форд-Т» мощностью 10,8 л.с. с «фордовской» же коробкой передач. Передача крутящего момента от двигателя на ведущий барабан осуще-

ствлялась цепью. Ведущий барабан вращал гусеницу только за счет трения, так как принудительного зацепления не было. Экипаж машины состоял из одного человека, сиденье для которого находилось в средней части корпуса. Последний, имевший довольно оригинальную обтекаемую форму, изготавливался из дерева, а сверху обшивался листами фанеры. Ни о каком броневом кузове речи не было.

13 мая 1915 года прошли первые ходовые испытания «Вездехода», показавшие, что при езде гусеничная лента съезжает с барабанов. Машину вновь поставили в мастерские для устранения этого дефекта, и лишь 20 июня вновь вывели на испытания, также окончившиеся не совсем удачно. Затем, в связи с эвакуацией Риги, все работы по «Вездеходу» перевели в Петроград, куда перевезли и саму машину. Ее доводка продолжилась в Соединенных мастерских Пороховщикова (соединенные обозначало, что рижская мастерская объединена с Петроградской). Лишь к концу года удалось решить проблему с лентой, для чего на ее внутренней стороне сделали три продольных гребня, а в барабанах — по три кольцевых выточки. Благодаря этому лента при движении машины не съезжала с барабанов, и 29 декабря 1915 года провели последнее испытание «Вездехода». Несмотря на заявления Пороховщикова, машина довольно плохо двигалась по мягким грунтам и снегу, а управление ей было довольно сложным. Поэтому 6 февраля 1916 года, рассмотрев результаты всех испытаний «Вездехода», начальник инженерных снабжений армий Западного фронта направил в ГВТУ следующее письмо:

«Главным Начальником снабжений 13.01.1915 г. было разрешено сконструировать на средства фронта с расходом 9960 руб. самодвижущийся экипаж «Вездеход» по проекту изобретателя-авиатора г. Пороховщикова...

По истечении годичной работы, с расходом 8500 рублей и неоднократных испытаний в течение этого времени, изготовленный экипаж теперь при испытаниях не удовлетворил положенным требованиям и не выказал вообще особенных положительных качеств.

Ввиду такого положения дела Главный Начальник снабжений приказал — конструирование средствами фронта названного экипажа прекратить, и предложить изобретателю предоставить изготовленный им экипаж в ГВТУ».

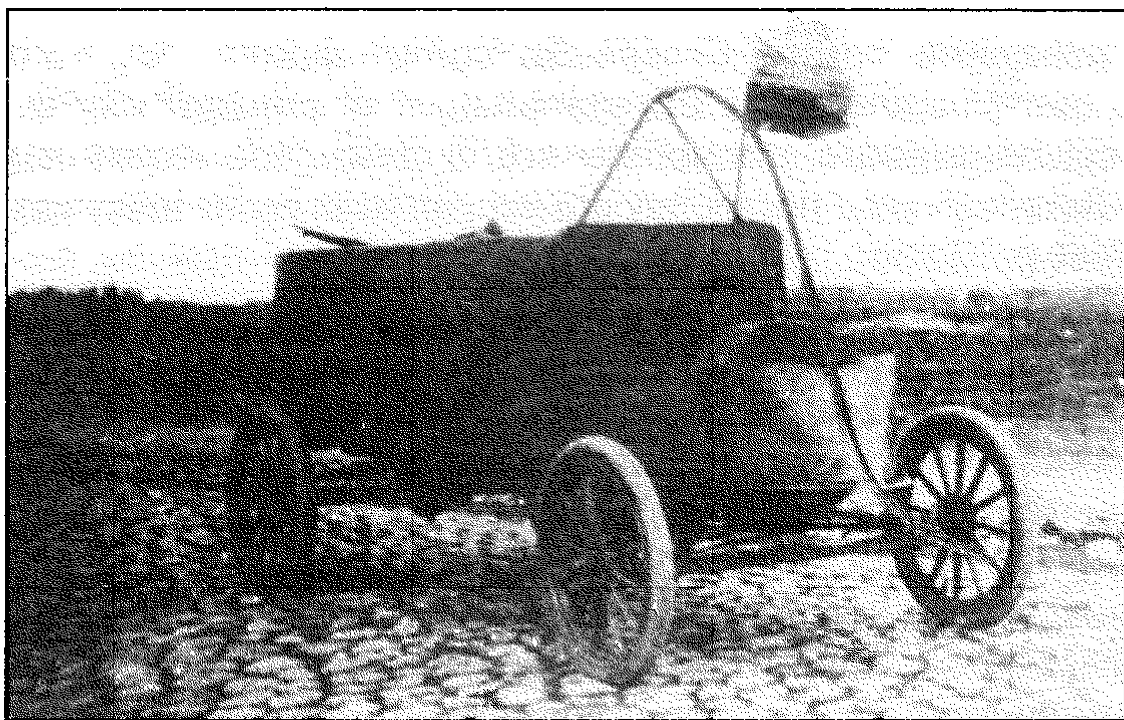
Предполагалось, что к 1 марта 1916 года «Вездеход» со всеми материалами по его испытаниям поступит в Главное военно-техническое управление, однако сам изобретатель не был удовлетворен таким решением. Он даже задержал у себя 15 солдат-мастеровых и переданный ему на время работ казенный автомобиль «Форд-Т». С передачей «Вездехода» Пороховщиков также не торопился: сначала он ссылаясь на неисправность машины и необходимость ремонта, затем на перерасход собственных средств на ее изготовление. Так, 13 июня 1916 года он направляет в Технический комитет ГВТУ следующее письмо:

«При произведенном ассигновании на постройку из средств Казны почти 10.000 руб. не обуславливалась вовсе сдача «Вездехода» в Казну, да и действительная себестоимость «Вездехода» выразилась в сумме около 18 000 руб., причем весь перерасход против ассигновки покрыт мною из личных средств...

Позволю себе указать, что в самом недалеком будущем предполагаю начать постройку нового усовершенствованного экземпляра «Вездехода», что, однако, задерживается отсутствием свободных материальных средств».

Видимо, последнюю попытку как-то «продвинуть» свое изобретение Пороховщиков предпринял осенью 1916 года — 19 октября он направил на имя начальника ГВТУ письмо с предложением использования «Вездехода», ссылаясь при этом на выдержки из актов официальных испытаний от 13 мая, 20 июня и 29 декабря 1915 года:

- «1. «Вездеход» легко идет по довольно глубокому песку.
2. «Вездеход» перешел на среднем ходу канаву в 3 метра.
3. Все значительные выбоины и значительные неровности «Вездеход» брал легко на полном ходу.
4. «Вездеход» прошел по грунту и местности, непроходимым для обыкновенных автомобилей.



Автомобиль «Форд-Т» с корпусом из «железной брони» Пороховщикова.
1915 год (РГВИА).

5. «Вездеход» развил большую скорость (около 40 верст).

6. Поворотливость «Вездехода» оказалась отличной.

Если к вышеуказанному добавить, что «Вездеход» снабжен всего лишь десятицилиндровым двигателем, и что везет на себе совсем легко 13 человек, то станет ясно, что идея была вполне правильной...

«Вездеход» в настоящее время в неисправном состоянии находится в Петрограде на моей фабрике (Песочная, 23)».

Видимо, начальник ГВТУ генерал Милеант запросил результаты работы по «Вездеходу», так как 21 октября на его имя поступила справка от управляющего делами Технического комитета ГВТУ, озаглавленная «О построенной г. Пороховщиковым машине «Вездеход». В ней говорилось:

«Вследствие резолюции Вашего Превосходительства на письме конструктора Пороховщикова от 19 октября с.г. по вопросу о постройке им машины «Вездеход» представляю нижеследующую справку.

Конструктор А.А. Пороховщиков при докладной записке от 09.01.1915 г. представил Начальнику Инженерных

снабжения армий Северо-Западного фронта чертежи и смету на постройку испытательного экземпляра усовершенствованного автомобиля его системы под названием «Вездеход» и на постройку его испрашивал ассигновку ему 9660 р. 72 коп...

Постройка «Вездехода» велась в г. Риге под непосредственным наблюдением Начальника Рижского Отдела по квартирному довольствию войск и представителя Государственного Контроля. Постройка велась в течение 1915 г., и периодически производились его испытания.

Начальник Рижского Отдела по квартирному довольствию войск, представляя последний акт испытания от 29.12.1915 г., доносит Начальнику Инженерных снабжений армий Западного фронта, что построенный экземпляр «Вездехода» не выказал всех тех качеств, которые обусловлены докладом № 8101, например, не мог переходить через канавы в 1 м шириной, не мог идти по рыхлому снегу глубиной около 1 фута, а испытания хода по воде сделано не было...

Конструктор Пороховщиков в заявлении своем от 03.01.1916 г. за № 6 на имя Начальника Рижского Отдела по квартирному довольствию войск, признавая произведенные испытания окончательными для данного экземпляра «Вездехода», объясняет почему результаты испытаний оказались такими (расстояние между основными барабанами мало, двигатель слаб, лента была не рифленая, а гладкая) и в заключении предлагает немедленно приступить к постройке нового усовершенствованного «Вездехода» более сильного и законченного».

Вот так, что называется — ни убавить, ни прибавить. При этом некоторые приведенные Пороховщиковым сведения из актов испытаний не противоречат решению ГВТУ. Например, высокую скорость «Вездеход» легко мог развить на шоссе, тем более что благодаря деревянному кузову его масса была небольшой. Мог он двигаться и по песку, и преодолевать канавы с пологими стенками, но при движении по прямой. А вот при движении по снегу он набивался между барабанами и лентой, в результате чего последняя начи-

нала проскальзывать. Что касается «отличной» поворотливости «Вездехода», то ее он мог показать только на шоссе или твердом ровном грунте — вряд ли можно было управлять движением при помощи двух колес, погрузившихся в вязкий или сыпучий грунт — колеса при этом неизбежно должны были сломаться.

Так что же построил Пороховщиков? Ответ очевиден и следует из самого названия его машины — «Вездеход». Именно такую машину, говоря современным языком, повышенной проходимости, и разработал изобретатель. И ни в одном документе нет никаких упоминаний о том, что «Вездеход» — боевая бронированная машина. Скорее всего, легенда о бронированном «Вездеходе» связана с работами Пороховщикова по созданию так называемой «многослойной железной брони».

Еще весной 1915 года, параллельно с работами по «Вездеходу», изобретатель предложил военному ведомству «железную» броню своей собственной разработки:

«Железная» броня, по идее своей основанная на вполне новом и правильном принципе, представляет собой комбинацию упругих и жестких слоев металла и особых вязких и упругих прокладок. Как материал для брони взято обыкновенное котельное железо (листовое). Железо это обработано или в горячем, или даже в холодном состоянии по особому способу, весьма дешевому, легкому, скорому и удобоприменяемому. Железо, обработанное по такому способу, может быть легко обделываемо, то есть его можно гнуть, сверлить, резать и даже сваривать, что имеет колоссальное значение при постройке броневых машин: как известно, применяемые ныне сорта стали не только не позволяют себя сваривать, но даже невозможно просверлить простую дырку...

Для внутренних прокладок изобретатель, после колоссального количества опытов, остановился на особом сорте морской травы, сушеной и спрессованной, дающей при пропитывании ее определенным составом вязкую и упругую подушку. Такой травы в России также можно получить повсюду».



Автомобиль «Форд-Т» с корпусом из «железной брони» на испытаниях.
1915 год (РГВИА).

Для испытания своей брони Пороховщиков получает у военных легковой автомобиль «Форд-Т», на который устанавливается бронекорпус «высотой в 795 мм, образующий в плане пятиугольник, растянутый по продольной оси, и обращенный одним из своих углов в сторону обратного движения автомобиля». Внутри разместили три сиденья, а, кроме того, планировалось установить и пулемет (этого сделано не было). Перед шофером и наблюдателем было «устроено подъемное забрало, защищающее от встречных пуль, такой же броней защищались двигатель, радиатор, коробка скоростей и тяги управления». Броня состояла из наружного 4,5 мм и внутреннего 3,5 мм листов «котельного железа, обработанного по особому термическому способу А.А. Пороховщикова, и особых мягких прокладок».

14 июня 1915 года «Форд» осмотрела и испытала комиссия под председательством полковника Поклевского-Козелло. Машину обстреляли с расстояния 50 шагов (35 м) из винтовок — немецкого «Маузера» 98К и австрийского «Манлихера», а также из револьвера Нагана и пистолета «Браунинг». При этом отмечалось, что «все без исключе-

ния пули, выпущенные на расстоянии 50 шагов, не пробili брони насквозь».

Однако ходовых испытаний машины не проводили и массу брони не определяли, при этом Пороховщиков заявил, что «за 2 месяца езды по различным дорогам с нагрузкой в 4 человека не было ни поломок, ни неисправностей в осях, колесах и рессорах».

11 октября 1915 года на стрельбище войск гвардии испытывался образец трехслойной «железной брони» — листы «котельного железа» 4-2-4 мм с прокладками из морской травы. При этом в выводах комиссии под председательством управляющего делами Технического комитета ГВТУ генерал-майора Свидзинского говорилось, что 10-мм «железная броня» Пороховщикова хотя и превосходит по пулестойкости 5 мм броню бронемашин, но «представляет больший объем и вес». Кроме того, в качестве опыта на одном из кусков «железной брони» морскую траву заменили войлоком, что никак не повлияло на пулестойкость.

В результате ГВТУ признало броню Пороховщикова неприемлемой для использования на бронемашинах из-за большой массы и сложности изготовления. Однако это не остановило изобретателя, и 31 января 1916 года он предлагает свою «железную броню» Центральному Военно-промышленному Комитету для бронеавтомобилей и бронепоездов:

«При сем честь имею заявить, что могу принять на себя изготовление бронировок, для чего на моей фабрике имеется специальное оборудование и гаражи. Первые пробные бронированные «железной броней» автомобили при немедленном заказе могут быть изготовлены мною в самый краткий срок, с расчетом, чтобы большое количество машин могли принять участие в предстоящей весенней кампании».

Однако и ВПК отказал изобретателю. Следует сказать, что во всех документах по броне Пороховщикова последний НИ РАЗУ не упоминает «Вездеход» — речь идет только об изготовлении бронемашин и бронепоездов. Легко видеть, что работы по броне и «Вездеходу» шли параллельно, причем без взаимосвязи друг с другом. Это является дополнитель-

ным подтверждением того, что «Вездеход» являлся только вездеходом, и ни чем иным. Относительно «железной брони», то она интересна как некий прообраз композиционной брони, которая появилась на танках в конце XX века.

Что касается «Вездехода», то Пороховщиков пытался вновь «пропихнуть» свой проект осенью 1917 года, причем на сей раз речь шла именно о бронированной боевой машине. Правда, последняя предлагалась как бы в виде двух частей: отдельно ходовая часть и отдельно броневая рубка. Последняя представляла собой цилиндрическую башню с тремя независимо вращающимися поясами, в каждом из которых устанавливался пулемет Максима. Рассмотрение рубки и шасси провела Комиссия Броневое отделение ГВТУ 20 сентября 1917 года. В журнале заседаний по этому поводу есть следующие записи:

«1. О броневой рубке конструктора Пороховщикова (доклад инженера-техника Земмеринга). Мнение Комиссии:

а). Слишком мала высота отдельных поясов, каковая препятствует проходу одного пулемета над другим;

б). Работа трех пулеметчиков одновременно по одному борту невозможна в виду недостаточного радиуса рубки;

в). Работа трех пулеметчиков в противоположных направлениях невозможна по той же причине;

г). Невозможно устройство термосифонного охлаждения пулеметов;

д). Не указаны расположение и конструкция сидений пулеметчиков;

е). Недопустимо катание башни по зубчатым рейкам на роликах.

Комиссия находит рассматриваемый проект не заслуживающим внимания.

2. Доклад Л.Е. Земмеринга о «Вездеходе» конструктора Пороховщикова. Мнение Комиссии:

Ввиду того, что при движении по обычной дороге «Вездеход» перед обычным автомобилем не имеет никаких преимуществ, а наоборот имеет только недостатки, как то: отсутствие дифференциала, наличие одной ленты вместо двух

и прочее, а при движении по рыхлой почве автомобиль вообще не пойдет, ввиду наличия массы различных препятствий, вытекающих из несовершенства конструкции, неминуемого проскальзывания ленты по барабану и невозможности поворотов, Комиссия находит, что проект «Вездехода» конструктора Пороховщикова в его настоящем виде не заслуживает никакого внимания».

И, видимо, последнюю попытку Пороховщиков предпринял 19 октября 1917 года, когда на рассмотрение Бронного отделения он направил свой вариант «Вездехода № 2». Видимо, для более квалифицированной оценки, проект передали в Автомобильный комитет ГВТУ, который в составе: председателя комитета подполковника Лавровского и членов инженера подполковника Силинского, Н.А. Нагеля и инженер-механика Халкиопова рассмотрел его на заседании 30 ноября 1917 года. В журнале № 20 Автомобильного комитета ГВТУ по этому вопросу есть такие записи:

«Вездеход» типа 2 — 1916 года, предназначается совмещать в себе идею обыкновенного колесного автомобиля с идеей гусеничного трактора, с вытекающими отсюда выгодами такого совмещения. Для выполнения этого замысла в части четырехколесной повозки, между колес, на некоторой высоте от земли, расположена широкая резиновая бесконечная лента. Эта лента, являющаяся ведущей, перекинута через четыре рессорно подвешенных барабана, из которых задний соединен цепной передачей с двигателем, остальные же вращаются вхолостую. Для того чтобы повозка могла взбираться на препятствия, передний барабан расположен несколько выше других, благодаря чему лента в передней части повозки приподнята, и образует с почвой острый угол. Кроме этого, передний барабан имеет специальное пружинное устройство для автоматического натяжения ведущей ленты. Средний барабан из трех задних, расположенных на одной высоте, играет роль поддерживающего ролика и сделан меньшего диаметра, чем два других. На одних и тех же осях с двумя только что упомяну-

тыми барабанами насажен колесный ход повозки. Задние колеса, вращаясь вместе с осью заднего барабана, являются ведущими, передние — предназначены для управления повозкой, имеют поворотное устройство обычного автомобильного типа.

Корпус предложено изготовить из 8-мм броневых листов, снабдить его «броневой рубкой» с вооружением из 3-4 пулеметов.

Двигатель расположен в задней части корпуса, при нем имеется коробка передач, а также все приборы для его правильного функционирования, как то: радиатор, бензиновый бак, глушитель и т.п.

Правильное действие охлаждения достигается вентилятором и специальными вентиляционными отдушинами в броне. Для предохранения пулеметов от тепла, излучаемого двигателем во время его работы, сделана специальная теплонепроницаемая перегородка. Однако, несмотря на это, в случае какой-либо порчи двигателя, он может быть осмотрен и пушен в ход не выходя из броневого кузова.

В передней приподнятой части кузова имеются сидения для шофера и командира. Перед сиденьем шофера расположен руль обычного автомобильного типа и все необходимые педали и рычаги для управления механизмами и машиной.

Действие «Вездехода» следующее: по твердому пути он будет катиться на колесах. Как только колеса попадут в вязкую рыхлую почву или снег и увязнут, ведущая лента ляжет на грунт и, вследствие своей малой нагрузки на единицу поверхности, будет легко поддерживать машину от увязания и передвигать по принципу гус[еничного]. трактора.

Рассматривая это изобретение, Постоянный Член Автомобильного Комитета, Инженер-Подполковник Си-линский доложил, что конструкция «Вездехода», в отношении движения его по труднопроходимому грунту, не рациональна, ибо является вполне очевидным, что для поворота такого «Вездехода» на рыхлом или кочковатом грунте одного изменения угла поворота передних колес недостаточно, поэтому в этих условиях «Вездеход» будет

совершенно лишен поворотливости. Хотя А.А. Пороховщиков и ссылается на благоприятные в этом смысле результаты, полученные при практическом испытании прототипа «Вездехода № 2» — «Вездехода № 1», но акт такого испытания к делу не приложен.

На основании вышеизложенного, Подполковник Си-линский полагает затраты казны по выполнению проекта «Вездехода» Пороховщикова в настоящем его виде излишними.

Делопроизводство Комитета представило следующие фактические справки относительно технического состояния конструкции «Вездехода».

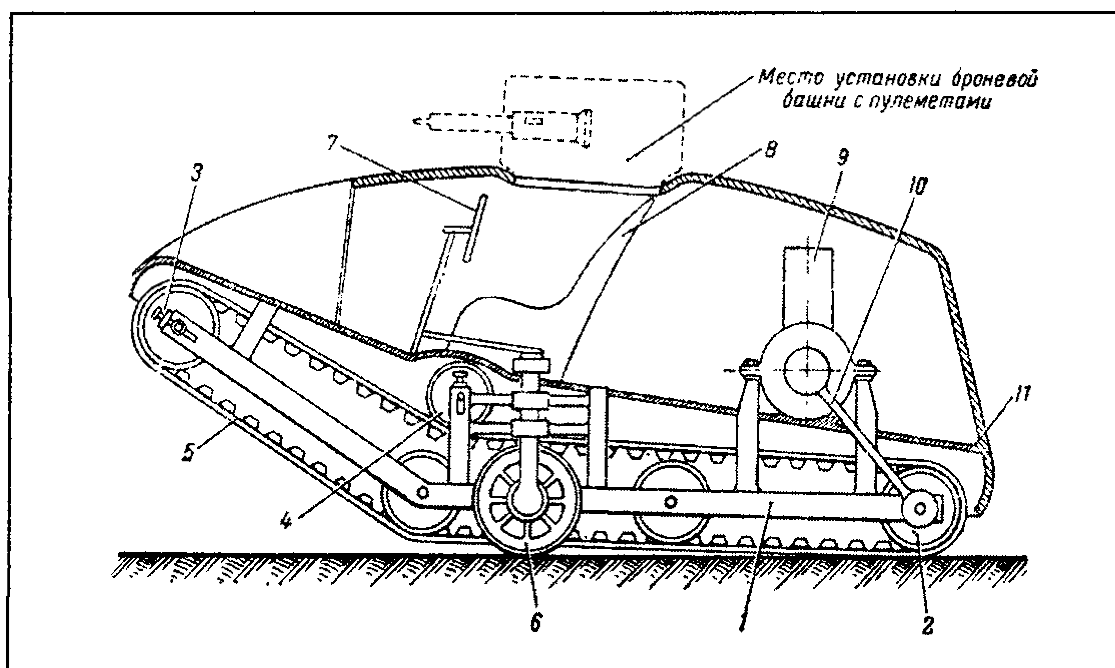
С автомобильной точки зрения конструкция «Вездехода» вызывает возражение из-за отсутствия дифференциала, вследствие чего при громоздкой и тяжелой броне и большой ширине хода, могут быть затруднены правильные повороты и маневр машиной, и будет чрезмерный износ шин. Постоянное движение ведущей ленты даже в том случае, когда «Вездеход» передвигается на колесном ходу, вызовет ощутимые потери на сопротивление самого механизма. Односторонняя передача вращения на ведущую ось неравномерно нагружает ее подшипники.

Что касается гусеничного хода, то конструкция его не может не вызвать ряда существенных возражений.

Распределение нагрузки на ленту в конструкции «Вездехода» весьма нерациональна. Вес всей повозки передается на два барабана и поддерживающий ролик между ними, в то время как обычно в гусеницах нагрузку стараются распределить как можно равномернее по всей ленте.

Это является для «Вездехода» тем более желательным, что его ведущая лента резиновая, и вся конструкция гусеницы может быть отнесена скорее к мягкой системе.

Большое расстояние между поддерживающими барабанами, при значительной ширине ленты, оставляют довольно большие поверхности ленты без соответствующих опор, что, при переезде через кочки или вообще неровности почвы, будет сильно вредить ленте...



Схематический разрез «Вездехода» из журнала «Танкист» № 5 за 1952 год.

Все изложенное заставляет предположить недостаточную разработку конструкции «Вездехода», лишаящую его в настоящем его виде какой-либо практической ценности.

Автомобильный Комитет, приняв во внимание заключение Подполковника Силинского и сообщение делопроизводителя, признал конструкцию «Вездехода № 2» А.А. Пороховщикова недостаточно разработанной, а посему затраты казны, по выполнению проекта «Вездехода» в настоящем его виде, излишними».

Таким образом, говорить о боевой машине Пороховщикова можно только применительно к его «Вездеходу № 2», причем последний был представлен на рассмотрение лишь в 1917 году и никак не может считаться первым в мире танком. Кроме того, конструкция данной машины, как следует из приведенного документа, была далека от совершенства.

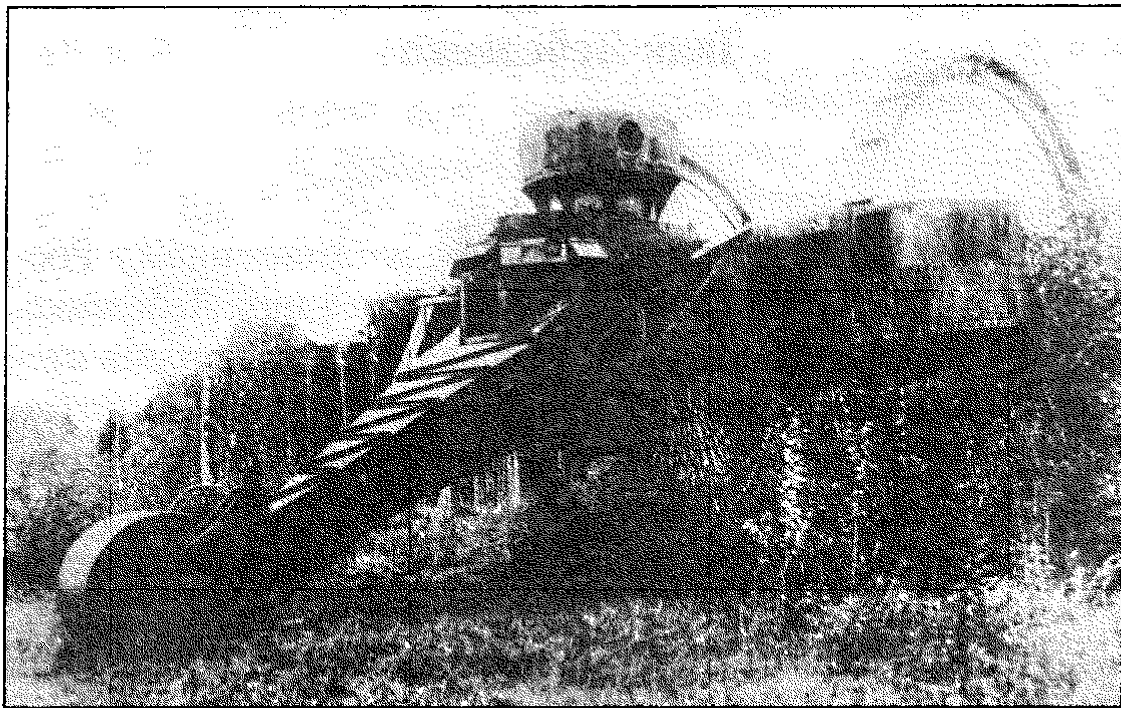
Исторический парадокс — изобретатель Пороховщиков, спроектировавший и изготовивший ряд весьма оригинальных и совершенных для своего времени самолетов, сегодня известен нам как автор «Вездехода», неудачного по конструкции гусеничного автомобиля повышенной проходимости.

Танк Лебеденко

Еще одной интересной машиной, изготовленной в России в годы Первой мировой войны, являлся танк Лебеденко. Он упоминается практически во всех трудах по истории отечественного танкостроения, причем зачастую с громкими (но не существовавшими на самом деле) названиями: «Царь-танк», «Нетопырь», «Мастодонт». Как и в случае с «Вездеходом», история этой машины за много лет обросла множеством домыслов и легенд.

Проектирование колесной боевой машины изобретатель Николай Николаевич Лебеденко (иногда в литературе его называют капитаном, что не соответствует действительности) начал в 1916 году. Предполагалось, что при массе 35–40 т она сможет развивать скорость до 15–17 км/ч. Машину предполагалось спроектировать в виде гигантского орудийного лафета с диаметром колес 9 м. Считалось, что при таких параметрах она без труда будет преодолевать окопы, стенки и другие препятствия.

К сожалению, о самом Лебеденко удалось найти мало сведений. Известно, что он имел свою собственную частную (то есть частную) лабораторию, которая находилась в Москве, в особняке на Садово-Кудринской улице. В 1914 году Лебеденко взялся за проектирование бомбосбрасывателя для самолетов «Илья Муромец», выполнял он и другие заказы военного ведомства. Известно, что Лебеденко хорошо знал профессора Н. Жуковского — они познакомились еще до войны, на XII съезде естествоиспытателей и врачей, где Жуковский был председателем, а Лебеденко секретарем. Поэтому нет ничего удивительного в том, что когда последнему понадобилась помощь, Жуковский не только не отказал, но и рекомендовал для этого своих племянников — студентов Московского Императорского технического училища (ныне Московский Государственный технический университет имени Баумана) Б. Стечкина (впоследствии известный кон-



Танк Лебеденко, общий вид (ЦМВС).

структор авиационных двигателей) и А. Микулина (впоследствии академик, видный ученый в области аэромеханики и теплотехники).

Средства на постройку своей машины Лебеденко решил искать не у военных — возможно, он предполагал, что это будет непросто, и дело может не выгореть), а у Союза земских городов. Не исключено, что этот шаг был обусловлен знакомством председателя Союза князя Львова с профессором Жуковским, хотя, быть может, были и какие-то другие причины. Но факт остается фактом — танк Лебеденко НИКОГДА не рассматривался Главным военно-техническим управлением, его изготовление велось без контроля военного ведомства.

После проведения предварительных расчетов Лебеденко, Микулин и Стечкин изготовили деревянную модель машины с 30-сантиметровыми никелированными колесами и приводом от граммофонной пружины. Помещенную в шикарный ларец из красного дерева ее продемонстрировали князю Львову, через которого Лебеденко добился Высочайшей аудиенции. Модель произвела на Николая II благоприятное впечатление: на полу в кабинете императора она «легко преодолевала «препятствия», взбираясь на толстые тома «Свода за-

конов Российской империи». Николай II попросил оставить ему модель и распорядился открыть финансирование проекта. В результате, на изготовление боевой машины Союз земских городов выделил немалую по тому времени сумму — 210 000 рублей.

Изготовление танка началось в конце 1916 года, при этом сборка деталей велась отдельными секциями — именно так предполагалось делать на фронте. Секции собирались в Москве, в манеже у Хамовнических казарм, а сборку самой машины решили вести недалеко от Дмитрова, у железнодорожной станции Орудьево. Здесь были построены деревянные бараки и специальные помосты, оборудована мастерская.

Сборку машины удалось завершить лишь в августе 1917 года, так как при изготовлении ряда деталей возникли проблемы технического и технологического характера. Собранный танк поражал своими размерами. Он имел корпус, склепанный из 6 мм неброневой стали (по терминологии того времени — котельного железа) на каркасе из металлического профиля. Каждое 9-метровое ходовое колесо приводилось в движение от отдельного двигателя «Майбах» мощностью 240 (по другим данным 210) л.с. при 2500 об/мин. Моторы были сняты с подбитого немецкого дирижабля «Цеппелин» (скорее всего с «Цеппелина» L-38, который 29 декабря 1916 года совершил вынужденную посадку в Курляндии). Колесо со спицами, рассчитанное на прочность Жуковским, имело тавровое сечение. К боковым полкам тавра, обитым деревянными досками, при помощи железнодорожной рессоры прижимались два катка с автомобильными покрышками, которые, вращаясь навстречу друг другу, за счет трения проворачивали ходовое колесо. Передача вращения от вала двигателя на катки осуществлялась через шестеренчатые конические пары. Заднее колесо меньшего диаметра, опиравшееся на хвостовую станину, могло поворачиваться на специальном шарнире, но не было управляемым. Поворот всей машины осуществлялся за счет разной скорости вращения ходовых колес при помощи увеличения или уменьшения оборотов двигателей.

Что касается вооружения машины, то точных сведений о нем обнаружить не удалось (есть упоминания о нескольких пулеметах и двух орудиях без указания калибра). Его предполагалось установить в бортовых спонсонах и башне, размещенной в центральной части (башня не вращалась).

Испытания, проведенные в августе 1917 года, показали низкую скорость движения машины, неудобство управления и плохую проходимость — заднее поворотное колесо застревало, требовалось увеличить его диаметр. Кроме того, фрикционная передача на ходовые колеса оказалась неэффективной, когда колеса застревали или намокали — шины при этом проскальзывали. К тому же выяснилось, что мощности установленных двигателей для такой массивной машины явно недостаточно.

Дорабатывать свою машину Лебеденко не стал, и осенью 1917 года уехал в Америку, так и не представив отчет о количестве израсходованных на постройку своего танка денег.

В большинстве публикаций об этой боевой машине, как правило, говорится о том, что она совершила всего одну поездку и, сломав березу, застряла, после чего испытания прекратили. Однако, как следует из документов, танк Лебеденко испытывался и при советской власти. Так, 23 февраля 1919 года Главное броневое управление Народного комиссариата по военным и морским делам направило в Чрезвычайную комиссию по снабжению Красной Армии следующий доклад:

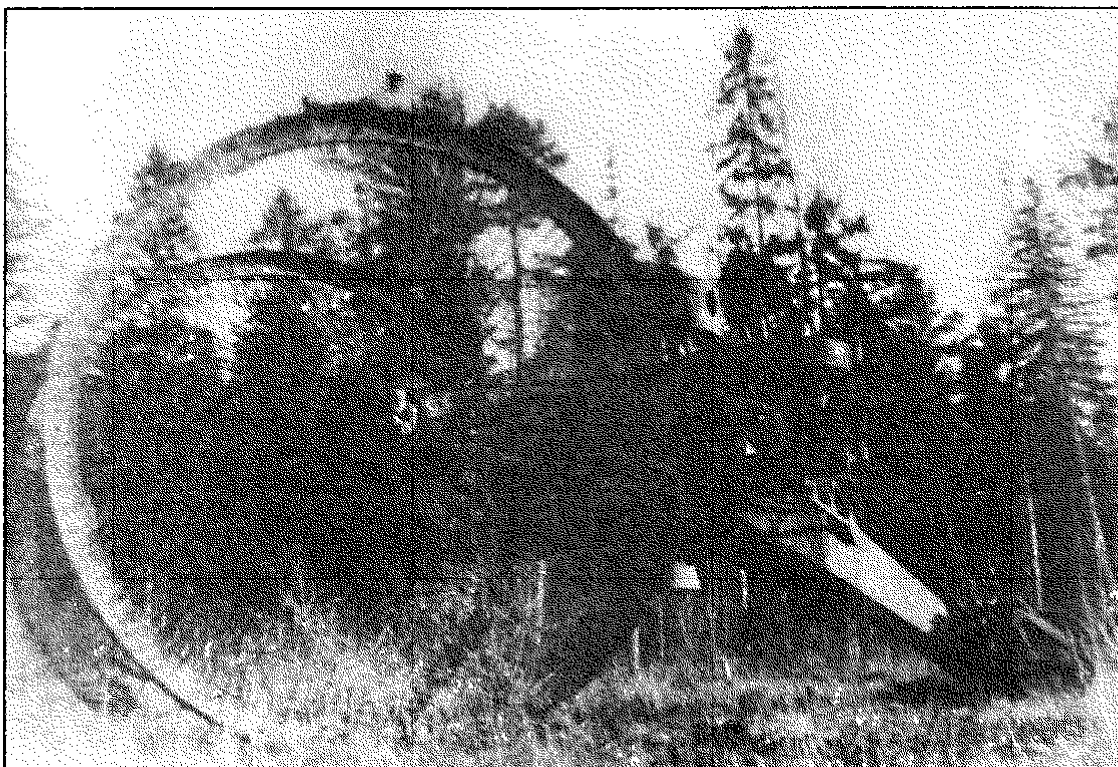
«По справкам, наведенным в Комитете по делам изобретений ВСНХ (Высший совет народного хозяйства. — *Прим. автора*), танк Н. Н. Лебеденко обладает следующими свойствами:

1). Броня легко пробиваема навывлет (1/4 дм. котельное железо);

2). Третье колесо на хоботе мало размером, что вызывает большое удельное давление и неизбежное застревание;

3). Вес танка колоссален — 2400 пудов (38400 кг), и никакой мост (кроме железнодорожного) его не выдержит;

4). Передача движения фрикционная — для такой грузной конструкции неприменима;



Танк Лебеденко, вид слева. Размер машины можно представить, сопоставив с фигурками стоящих рядом людей (ЦМВС).

5). Скорость, которую удалось достигнуть Комитетом по делам изобретений ВСНХ при испытании этого танка, достигала всего 3 версты в час.

В настоящее время танк и подступы к нему засыпаны снегом на большое расстояние. Главное броневое управление полагает танк Н.Н. Лебеденко небоеспособным и не подлежащим использованию для боевых задач ввиду указанных свойств его, а затрату на раскопки танка для испытания его непроизводительными, что усугубляется еще тем обстоятельством, что он, несомненно, заржавел.

Если Чрезвычайком по снабжению Красной Армии полагает все-таки необходимым произвести испытание, то Главброней будет представлена смета на выполнение его.

Начальник Главного броневого управления (подпись)

Комиссар Главного броневого управления (подпись)».

Еще несколько лет, растаскиваемая на куски, единственная в своем роде колесная боевая машина одиноко стояла в лесу, пугая своими размерами случайных прохожих. В 1923 году ее окончательно разобрали на металл.

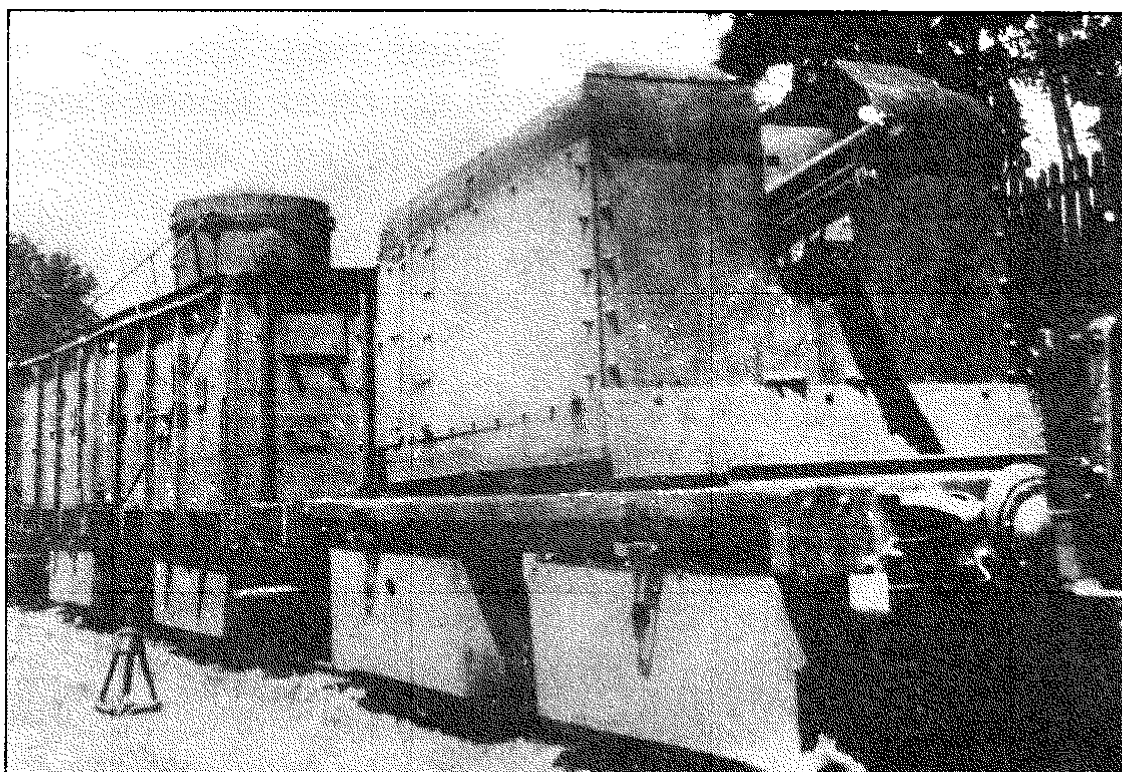
Глава 2. Бронепоезда Русской Армии

Прелюдия

Идея использования железнодорожного подвижного состава в боевых целях возникла во второй половине XIX века на основе развития железнодорожного транспорта. Примерно в это же время появляются и первые блиндированные поезда.

Русское военное ведомство внимательно следило за всеми новинками: оно имело информацию и о применении англичанами блиндированного поезда в Египте в 1882 году, и об использовании «стальных крепостей» в англо-бурской войне 1899 — 1902 годов. Впрочем, как и в других странах, тогда идея использования бронированных железнодорожных составов не нашла поддержки у командования Русской Армии.

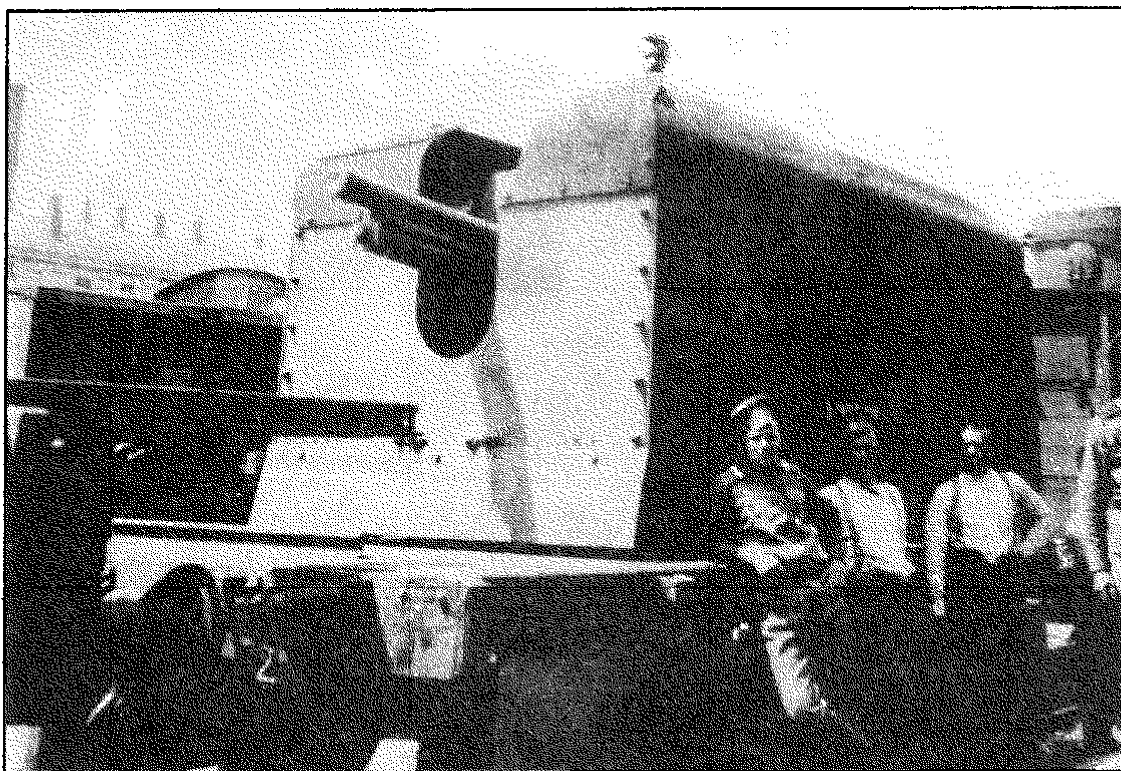
Первые сведения о материализации идеи в России относятся к периоду военных действий в Китае, во время подавления так называемого Боксерского восстания (1900 — 1901 года). Известно, что русская военная миссия в Пекине для защиты от повстанцев себя и миссий других стран спешно построила блиндированный поезд, имевший только стрелковое вооружение.



Артиллерийский и пулеметный вагон (с наблюдательной башней) бронепоезда 9-го железнодорожного батальона. Юго-Западный фронт, 1915 год (РГАКФД).

Примерно в то же время Правлением Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) был разработан проект бронепоезда, в соответствии с которым Путиловский завод изготовил комплекты деталей бронирования 15 платформ и нескольких паровозов. В начале 1901 года их доставили Маньчжурию, но в связи с завершением военных действий сдали за ненадобностью на склад. Справедливости ради следует сказать, что этот бронепоезд в первую очередь предназначался для перевозки войск в зоне обстрела противника, а не для ведения огневого боя.

Во время русско-японской войны для обсуждения вопроса о бронепоездах была создана Комиссия при Управлении железных дорог, которая начала свою работу в марте 1904 года. В ходе обсуждения она пришла к выводу о «нецелесообразности использования бронепоездов против крупных отрядов противника, вооруженных артиллерией, но в то же время сочла необходимым иметь на Театре военных действий несколько блиндированных паровозов». Последние опять-таки предполагалось приме-



Артиллерийский вагон бронепоезда 9-го железнодорожного батальона.
Юго-Западный фронт, 1915 год. Хорошо видна 78-мм австрийская пушка (РГАКФД).

нять для воинских перевозок, а не для боев. Тем не менее, в мае 1904 года на совещании по вопросу блиндирования подвижного состава рассматривались проекты бронирования, разработанные Путиловским и Коломенским заводами. Проект Путиловского завода был признан более удачным, однако имел ряд недостатков, и его вернули на доработку, а после окончания войны про него и вовсе забыли.

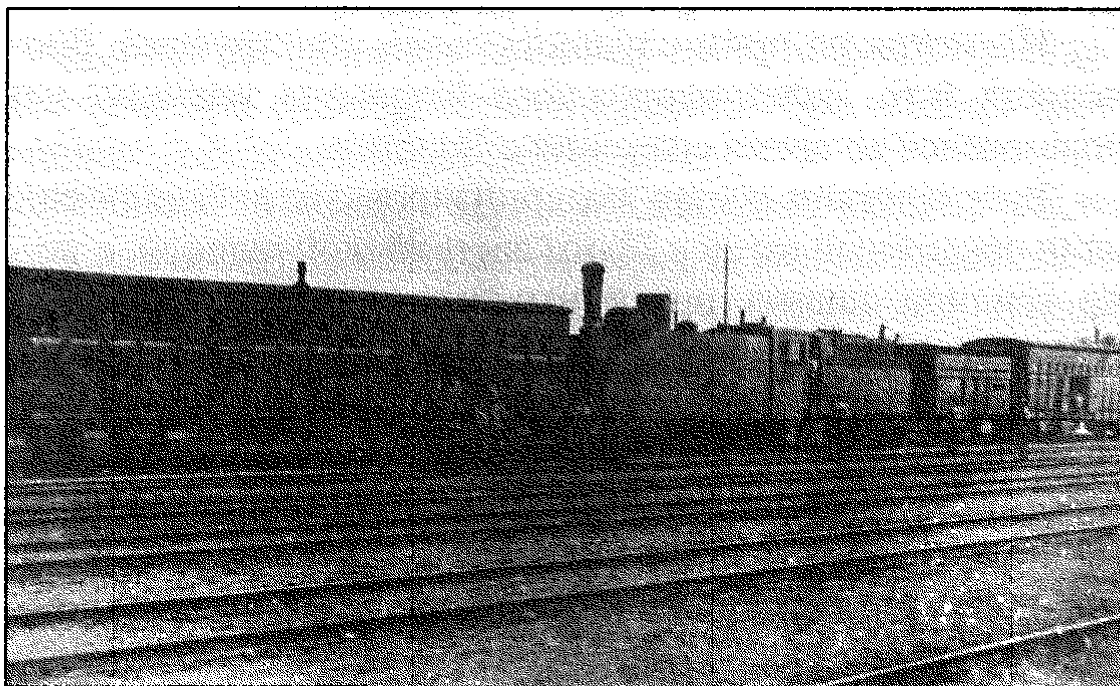
И лишь начавшаяся в августе 1914 года Первая мировая война стала толчком для появления первых русских бронепоездов. Всего было изготовлено 10 бронепоездов для действий на Европейских фронтах, 4 на Кавказе и один в Финляндии, для охраны побережья.

В 1914 — 1917 годах бронепоезда организационно входили в состав железнодорожных войск и, как правило, подчинялись командирам железнодорожных батальонов. Вопросами их снабжения занималось Управление военных сообщений (УВОСО) Ставки, а также начальники военных сообщений фронтов. В боевом отношении бронепоезда

придавались командирам дивизий и полков, действовавших в полосе железных дорог.

Так как на вооружении железнодорожных войск не имелось артиллерии и пулеметов, то на большинстве составов устанавливались трофейные пушки и пулеметы (как правило, австрийские) или переданные распоряжением начальников артиллерии армий. Также из артчастей прикомандировывались для службы на бронепоездах офицеры, унтер-офицеры и рядовые — артиллеристы и пулеметчики.

В целом, система подчинения и снабжения бронепоездов в Первую мировую войну была довольно громоздкой и часто малоэффективной. Кроме того, нахождение бепо в составе железнодорожных войск, главной задачей которых являлась эксплуатация дорог, значительно сужало возможности их боевого использования. Накопленный к лету 1917 года опыт привел к мысли о создании специального отдела для управления бронепоездными частями, однако события октября 1917 года помешали осуществить это начинание.



Бронепоезд Морского полка особого назначения. Лето 1915 года.
Хорошо видна передняя 4-осный угольный металлический вагон «Фокс-Арбель»,
за ним Полуброневой паровоз серии Я (АСКМ).

Первый русский бронепоезд

Уже в начале августа 1914 года в мастерских города Тарнополь 9-й железнодорожный батальон, действовавший на Юго-Западном фронте, построил первый русский бронепоезд. Первоначально он состоял из австро-венгерского паровоза и трех вагонов — двух пулеметных и орудийного. Его вооружение состояло из 78-мм полевой австрийской пушки и 12 8-мм австрийских пулеметов «Шварцлозе». Для наблюдения за полем боя имелась специальная башня, установленная на крыше одного из пулеметных вагонов. В качестве брони использовалась обычная сталь (котельное железо по терминологии того времени), а также слои досок с засыпкой песка между ними.

Командиром поезда назначили подпоручика Белова. В составе войск 3-й армии бронепоезд действовал на Львовском направлении. 22 августа 1914 года при штурме Станислава бронепоезд неожиданной атакой захватил мост, чем обеспечил быстрое взятие города. За этот бой команда получила Георгиевские кресты, а командир поезда был награжден орденом Св. Георгия 4-й степени.

Несмотря на примитивность своей конструкции, бронепоезд 9-го железнодорожного батальона успешно использовался во время сражения в Галиции.

Впоследствии состав модернизировали: добавили еще один орудийный вагон с 78-мм австрийской пушкой, а также усилили защиту орудийных и пулеметных расчетов. В начале 1916 года бепо получил новый бронепаровоз — вместо австрийского теперь использовался русский, серии Ов. Его бронировку выполнила 4-я рота 1-го Заамурского батальона под командованием капитана Крживоблоцкого, работавшая в Одесских мастерских Юго-Западных железных дорог. По конструкции бронекорпуса он повторял паровоз 8-го железнодорожного батальона, весьма совершенного по тому времени.

Составом командовали подполковник Львов и штабс-капитан Кондырин, причем последний с лета 1915-го и до



«Революционный поезд» 10-го железнодорожного батальона (бывший Морской бригады особого назначения). Западный фронт, февраль 1918 года. На переднем вагоне видны нарисованные белые якоря (АСКМ).

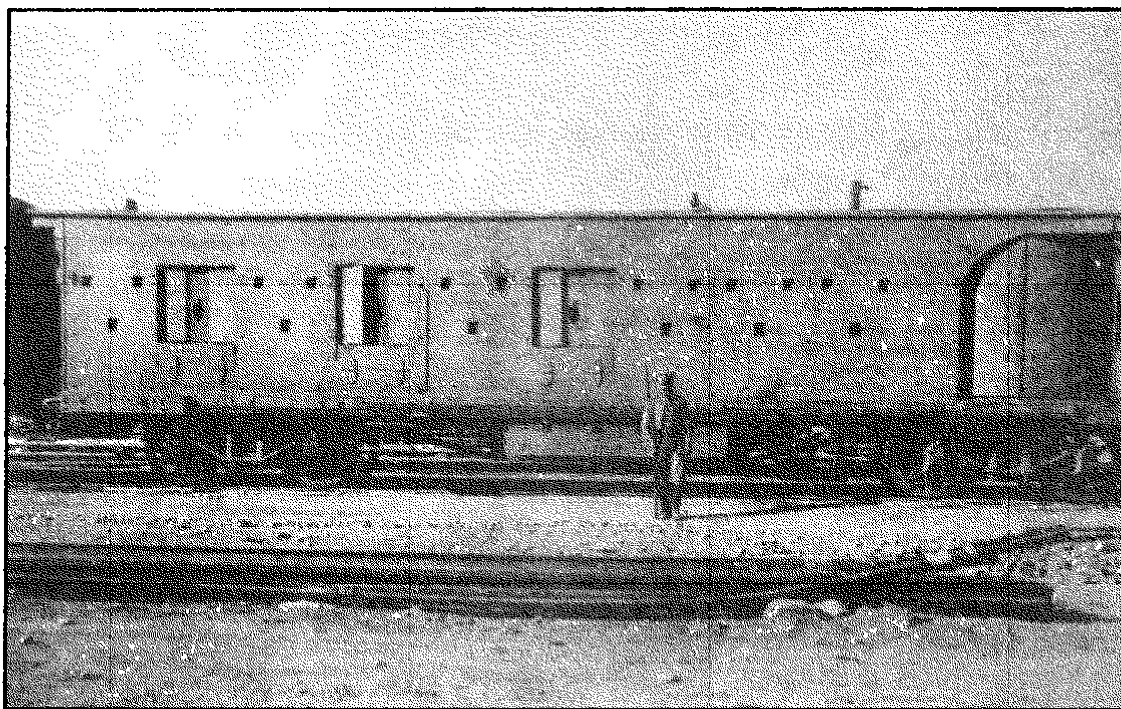
августа 1917 года. Несмотря на стабилизацию фронта, бронепоезд 9-го батальона оказывал существенную поддержку своим войскам. Вот несколько примеров.

Донесение генерала Булатова от 12 июня 1915 года: «Наступление дивизии в связи с работой бронепоезда идет успешно, поезд действует блестяще».

29 июня 1916 года у деревни Ходачково, скрытно построив новую железнодорожную ветку за линию наших первых окопов, экипаж бронепоезда неожиданной атакой обеспечил захват австрийских позиций Беломорскому пехотному полку.

Своим огнем и смелыми атаками 3, 17 — 20 и 22 сентября 1916 года бепо обеспечил взятие русской пехотой сильно укрепленной высоты 348 и Лысонского леса при наступлении на Бжезаны.

В боях у станции Гусятин-Русский 17 — 19 июля 1917 года бронепоезд, практически без поддержки пехоты, не давал возможности немцам развить наступление на левом берегу реки Сбручь.



Бронированный вагон одного из бело Кавказской армии. 1915 год (ВИМАИВВС).

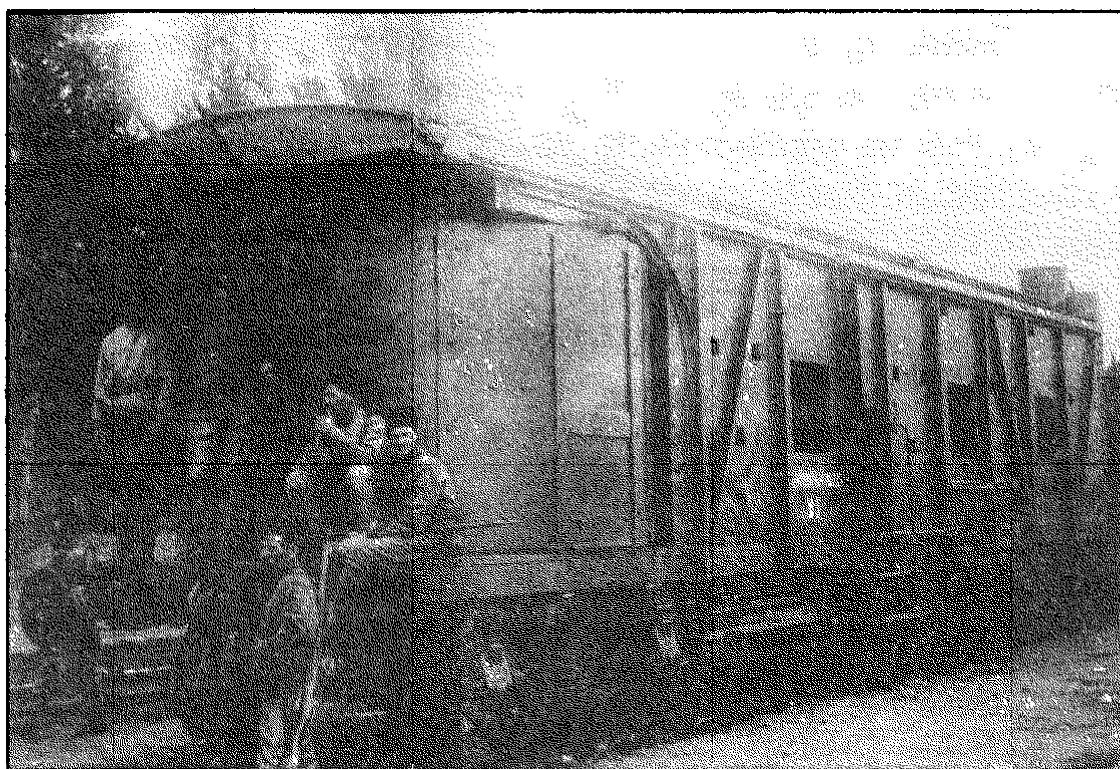
После октябрьского переворота 1917 года экипаж бронированного поезда перешел на сторону советской власти. В 1918 году он действовал против немцев и войск Центральной Рады на Украине, и в документах именовался как «бронепоезд № 9 бывший желбата». Осенью того же года его направили на ремонт в Брянск, после чего состав был взят на учет Центробронеи — органом, заведующим всеми броневыми силами Советской России. Согласно списку команды, к этому моменту в ней имелось несколько человек, служивших на этом бронепоезде еще с 1915 года.

Впоследствии, получив новые бронеплощадки, но со старым бронепаровозом, этот состав как бронепоезд № 9 (или № 9 желбата) воевал на Южном фронте вплоть до конца Гражданской войны.

«Морской» бронепоезд

В ноябре 1914 года немецкие части прорвали русский Северо-Западный фронт в районе Лодзи. Для прикрытия железной дороги Варшава — Скарневицы по приказу начальника 6-й Сибирской стрелковой дивизии 4-й железнодорожный батальон спешно оборудовал блиндированный поезд. Времени было в обрез, поэтому для его постройки использовали два 4-осных и один 2-осный металлические полувагоны и пассажирский паровоз серии Я. Изнутри вагоны попросту обшили досками, а в бортах прорезали бойницы для винтовок и пулеметов. Паровоз и тендер прикрыли с боков стальными листами для защиты от пуль. Комендантом поезда назначили штабс-капитана 7-го Финляндского стрелкового полка Васильева.

Несмотря на примитивную конструкцию и слабое вооружение (пулеметы и винтовки), этот блиндированный поезд оказал большую поддержку нашим войскам. Приданный 40-му пехотному полку для усиления обороны Скарне-



Бронированный поезд № 2 Кавказского фронта в составе грузинской армии.
1918 год (фото из архива Я. Магнуского).

вицы, поезд вступил в бой 10 ноября 1914 года у станции Колюшки.

19 ноября состав не только отразил атаку германской пехоты, но, контратаковав, преследовал противника до станции Колюшки, а 23 ноября, во взаимодействии с 6-й Сибирской дивизией захватил ее.

Впоследствии этот бронепоезд включили в гарнизон русской крепости Ивангород, а после оставления ее русскими войсками летом 1915 года состав подобрали моряки. Так бронепоезд стал служить под военно-морским флагом в составе Морской бригады особого назначения генерал-майора Мазурова. Эта часть действовала на Западном фронте и имела особую организацию.

Моряки отремонтировали бронепоезд, усилив его вооружение двумя 37-мм пушками Гочкиса и добавив в его состав еще один металлический полувагон «Фокс-Арбель». С белыми якорями, нарисованными на броне, этот бепо действовал в боях 1915 года, оказывая существенную поддержку своим войскам.

10 марта 1916 года, выходя на боевую операцию, бепо попал в засаду, устроенную немцами, получил серьезные повреждения и потерял головной вагон, расстрелянный германской батареей. После этого поезд отвели на ремонт в Гомельские мастерские, где он простоял до декабря 1916 года.

Летом 1917 года бронепоезд Морской бригады особого назначения передали в состав 10-го железнодорожного батальона, правда, при этом моряки забрали с него все вооружение, так что состав не мог использоваться в боях.

Осенью 1917 года солдаты 10-го желбата перешли на сторону советской власти. Свой бронепоезд они назвали «Революционный бронепоезд», установив на него два 76,2-мм полевых орудия 1902 года и несколько пулеметов, найденных в одном из складов после развала армии.

В январе 1918 года в состав бронепоезда дополнительно включили площадку с двумя 76-мм пушками Лендера, которую забрали «постановлением революционного комите-



Бронепоезд 2-го Сибирского железнодорожного батальона. 1916 год. Хорошо видна конструкция передней бронеплощадки и бронепаровоз по типу бепо «Хунхуз» (АСКМ).

та» из состава 3-й отдельной железнодорожной батареи для стрельбы по воздушному флоту.

Поезд действовал в районе Жлобина против немецких и польских частей до марта 1918 года, после чего убыл на ремонт в Брянск. Один его броневAGON был потерян и позже включен в состав польского бепо «General Konarzewski».

После ремонта бепо, получивший наименование «Минский коммунистический бронепоезд имени тов. Ленина» отправили на Восточный фронт, где, действуя в составе 1-й армии в боях под Сызранью и Симбирском, он потерял бронеплощадки.

Затем бронепаровоз «Минского коммунистического» включили в состав нового бронепоезда № 6 «Путиловцы» имени тов. Ленина, действовавшего на Юго-Восточном и Южном фронтах, а также под Петроградом в 1918 – 1920 годах.

Свою службу бронепоезд № 6 «Путиловцы» имени тов. Ленина закончил в 1922 году, когда его расформировали в Украинском военном округе. К этому времени в его составе все еще имелся бронепаровоз серии Я, прежде входивший в бронепоезд Морской бригады особого назначения.

Бронепоезда на Кавказе

В конце 1914 года в Тифлиссских мастерских построили четыре бронепоезда для Кавказской армии. Каждый из них состоял из полубронированного паровоза, двух боевых платформ и бронированного вагона для боеприпасов. Между собой они имели ряд отличий по типу бронировки. Согласно распоряжения командования, вооружение этих бепо должно было иметь возможность использования в полевых условиях, поэтому пушки и пулеметы устанавливались на обычных станках безо всяких переделок.

В передней части каждой бронеплатформы устанавливалось по одной 76,2-мм горной пушке образца 1904 года с углом обстрела по горизонту 110 градусов. Кроме того, имелось по два пулемета Максима (по одному на борт), а при необходимости их число могло быть увеличено до шести. Для повышения огневой мощи в бортах прорезали амбразуры для стрельбы из винтовок. На тендере паровоза установили наблюдательный пост начальника поезда.

Изготовленные бронепоезда распределили следующим образом: № 1 — Карс, № 2 — Александрополь, № 3 — Нахичевань и № 4 — Тифлис. Они обслуживались 1-й Отдельной Кавказской железнодорожной бригадой. Основной их задачей являлась охрана железных дорог от «покушений неприятеля или местного населения», сопровождение эшелонов, прикрытие работ по восстановлению дорог или телеграфных линий, а также участие «в боевых действиях войск, где это окажется возможным по обстановке, вне сферы действительного огня неприятельской артиллерии». Данных о боевом использовании бронепоездов, построенных на Кавказе, автору обнаружить не удалось. Известно, что бепо № 2 в 1918 году использовался грузинской армией.

Бронепоезд 2-го Сибирского железнодорожного батальона

При взятии Перемышля весной 1915 года русские войска захватили несколько австрийских бронепоездов (как минимум два). Один из них, более целый, здесь же был отремонтирован 6-м железнодорожным батальоном и включен в его состав. Поезд состоял из австрийского паровоза и двух двухосных полувагонов, на каждом из которых стояло по одному 78-мм орудию и 3 пулемета «Шварцлозе». При этом одна пушка могла вести огонь вперед и по ходу справа, а вторая — назад и по ходу слева. Таким образом, обстрел цели, находящейся сбоку от состава одновременно из двух орудий был невозможен. Кроме того, небольшие размеры вагонов и неудачная их бронировка сильно затрудняли работу расчетов.

Несмотря на это, бронепоезд, переданный в состав 2-го Сибирского железнодорожного батальона, успешно действовал на Краковском направлении, а в мае прикрывал отход русских войск в районе крепости Перемышль. 15 июня 1915 года, неожиданно прорвавшись по не разрушенной противником железной дороге в тыл австрийских частей под городом Красный, бепо своим огнем на этом участке парализовал наступление на несколько часов.

Командование батальона пыталось каким-то образом провести модернизацию состава. Так, в начале 1916 года он получил новый бронепаровоз серии Ов, забронированный по типу бепо «Хунхуз». А для перевозки снарядов и патронов изготовили специальный бронированный вагон-погреб, что позволило разгрузить боевые вагоны.

Бронированный поезд 2-го Сибирского железнодорожного батальона был вторым (и последним) бепо, потерянным Русской Армией в годы Первой мировой войны. Это произошло в ночь с 8 на 9 июля 1917 года, когда состав выдвинулся в район станции Денисово для проведения разведки. Встретившись с немецкими войсками, бепо вступил в бой, длившийся более двух часов, благодаря чему удалось

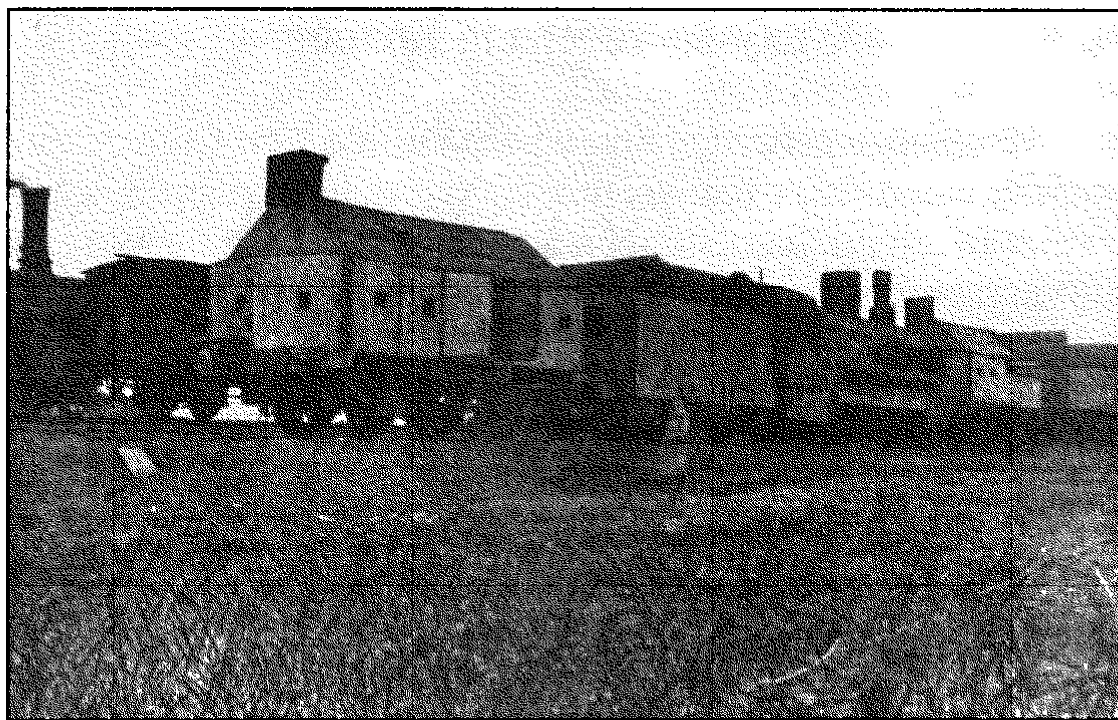
несколько задержать атаки противника на этом участке. При возвращении у станции Слобода обнаружилось крушение товарных составов, перекрывших оба пути. Ввиду невозможности дальнейшего движения и наступления немцев, «паровоз бронепоезда был испорчен, прицелы и замки с орудий, затыльники и некоторые другие части с пулеметов сняты». Около 3 часов ночи 9 июля команда оставила состав и отошла пешим порядком.

Бронепоезд Усть-Двинской крепости

В августе 1915 года 3-й железнодорожный батальон оборудовал в Брестских мастерских блиндированный поезд, состоящий из двух металлических полувагонов для перевозки угля и полубронированного паровоза. При отходе от Бреста 16 августа 1915 года поезд отбил три атаки немцев, наступавших на Переяславский пехотный полк у деревни Поляничы и, двинувшись вперед, занял позиции противника. Вскоре этот бронепоезд передали 5-му Сибирскому железнодорожному батальону и перебросили под Ригу, где он вошел в состав гарнизона Усть-Двинской крепости.

К весне 1916 года была проведена небольшая модернизация и усиление вооружения состава. Теперь он включал в себя полубронированный паровоз Ов (стальными листами защищался только с боков), два пулеметных и артиллерийский вагоны. Последние были изготовлены из 2-осных металлических полувагонов, которые внутри обшивались деревом (100 мм), затем 5-мм железными листами и снова досками толщиной 25 мм. Кроме того, стальными листами защищались буксы колес.

В пулеметных вагонах устанавливалось три пулемета Максима, которые могли вести огонь через амбразуры



Бепо 2-го Сибирского железнодорожного батальона, захваченный немцами в районе Тернополя. Июль 1917 года (фото из архива Я. Магнуского).

в бортах, а также размещались стрелки с винтовками. Для стрельбы из последних высота стенок была увеличена за счет установки 5-мм стального листа с бойницами. Для защиты от снега и дождя сверху имелась деревянная крыша обитая толем.

Артиллерийский вагон имел такую же защиту бортов, как и пулеметные, но у него отсутствовала крыша и верхние стальные листы с бойницами. В центре, на специальной деревянной раме, стояла 76-мм противотанковая пушка образца 1913 года на полевом колесном лафете. Она могла вести огонь поверх бортов вагона. Экипаж бронепоезда состоял из 50 человек — 7 в паровозной бригаде, 6 артиллеристов и 37 стрелков.

Несколько раз — в 1916 и 1917 годах — поднимался вопрос о модернизации бронепоезда и усилении его вооружения, однако сделать это не удалось. Бронепоезд, находившийся в подчинении 5-го Сибирского железнодорожного батальона, действовал под Двинском и Ригой в 1916 — 1917 годах. Сведениями о его дальнейшей судьбе автор не располагает.

«Хунхузы» генерала Колобова

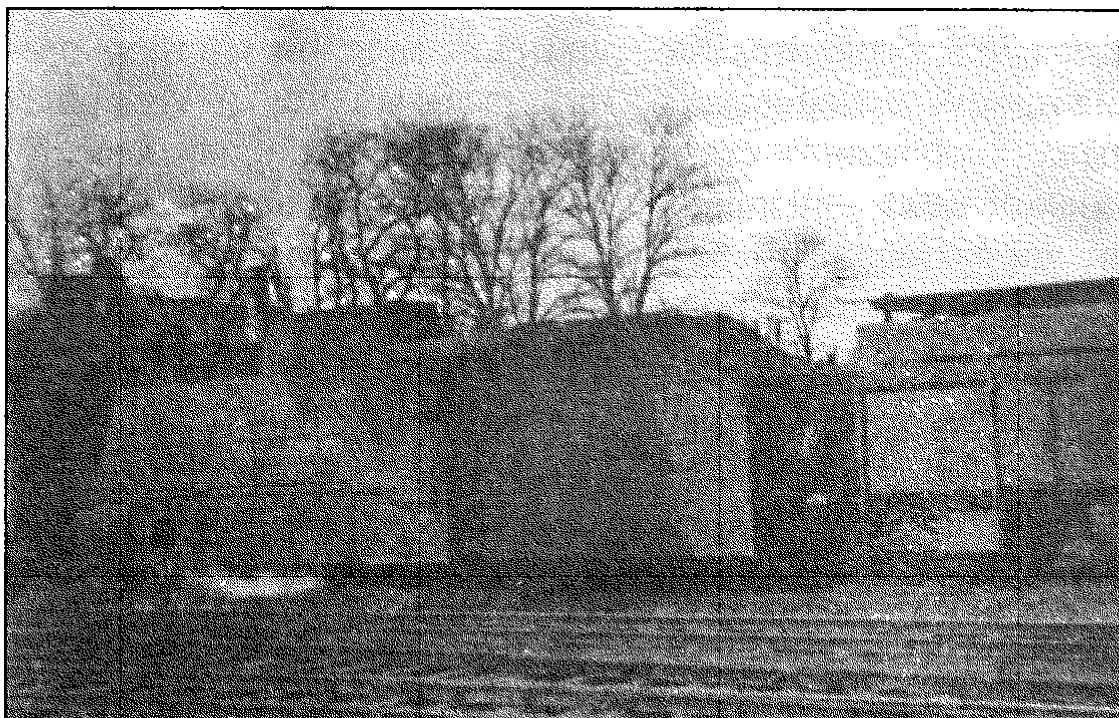
Успешные действия бронепоездов 9 и 2-го Сибирского железнодорожных батальонов Юго-Западного фронта послужили толчком для начала активного строительства «стальных крепостей». Эта инициатива нашла поддержку в Управлении военных сообщений Юго-Западного фронта и УВОСО Ставки, которые оказали необходимую помощь и выделили средства и материалы.

Наиболее активно в строительстве бронепоездов проявила себя 2-я Заамурская железнодорожная бригада под командованием генерал-майора Михаила Викторовича Колобова*. В конце июня 1915 года им был разработан проект типового бронепоезда. В июле строительство четырех таких поездов поручили 4-й роте 2-го Заамурского железнодорожного батальона, которой командовал капитан Даниэль. Работы велись в Киевских главных мастерских Юго-Западных железных дорог при активном содействии их начальника инженера Нечая.

Каждый бронепоезд состоял из двух одинаковых двухосных бронеплощадок и бронепаровоза серии Ов, защищенных 12 — 16 мм броней. Внутренний объем бронепло-

* 2-я Заамурская железнодорожная бригада была развернута после начала Первой Мировой войны на базе Заамурской железнодорожной бригады (сформирована 25 марта 1903 года в составе четырех батальонов), которая обслуживала Китайско-Восточную железную дорогу. «Восточным» происхождением этой части и объяснялось название первого построенного ею бронепоезда — «Хунхуз» (так называли китайских бандитов).

Командир 2-й Заамурской железнодорожной бригады М. Колобов начинал свою службу еще на Закаспийской железной дороге, затем, в русско-японскую войну, командовал батальоном Заамурской бригады на КВЖД. Это был человек с большим опытом строительства и эксплуатации железных дорог. Известно, что после Гражданской войны Колобов оказался в эмиграции.



Бронепоезд 5-го Сибирского железнодорожного батальона в Двинске.
1916 год (ЦВММ).

щадки разделялся на пулеметный каземат и башенную ору-
дийную установку. В первом на особых столах устанавлива-
лось 12 австрийских 8-мм пулеметов Шварцлозе (по 6 на
борт). Для охлаждения пулеметных стволов во время
стрельбы имелась специальная водопроводная система
с подачей воды из тендера к кожуху каждого пулемета.
На площадках первых двух бронепоездов курсовые пулеме-
ты вели огонь только вперед. В дальнейшем, благодаря ус-
тройству специальных спонсонов, они могли использо-
ваться и для стрельбы в боковых секторах. Боекомплект,
состоявший из 1500 патронов на пулемет, хранился в спе-
циальных бортовых ящиках.

Башенная установка располагалась в передней части ва-
гона и монтировалась на поворотном круге. Последний из-
готавливался из паровозного банджа, обточенного по спе-
циальным шаблонам. На поворотный круг шестью ролика-
ми опирался стальной диск, на котором устанавливалась
76,2-мм горная пушка образца 1904 года. Чтобы всю орудий-
ную установку массой 120 пудов (1920 кг) мог поворачивать
вручную один человек, была разработана конструкция спе-

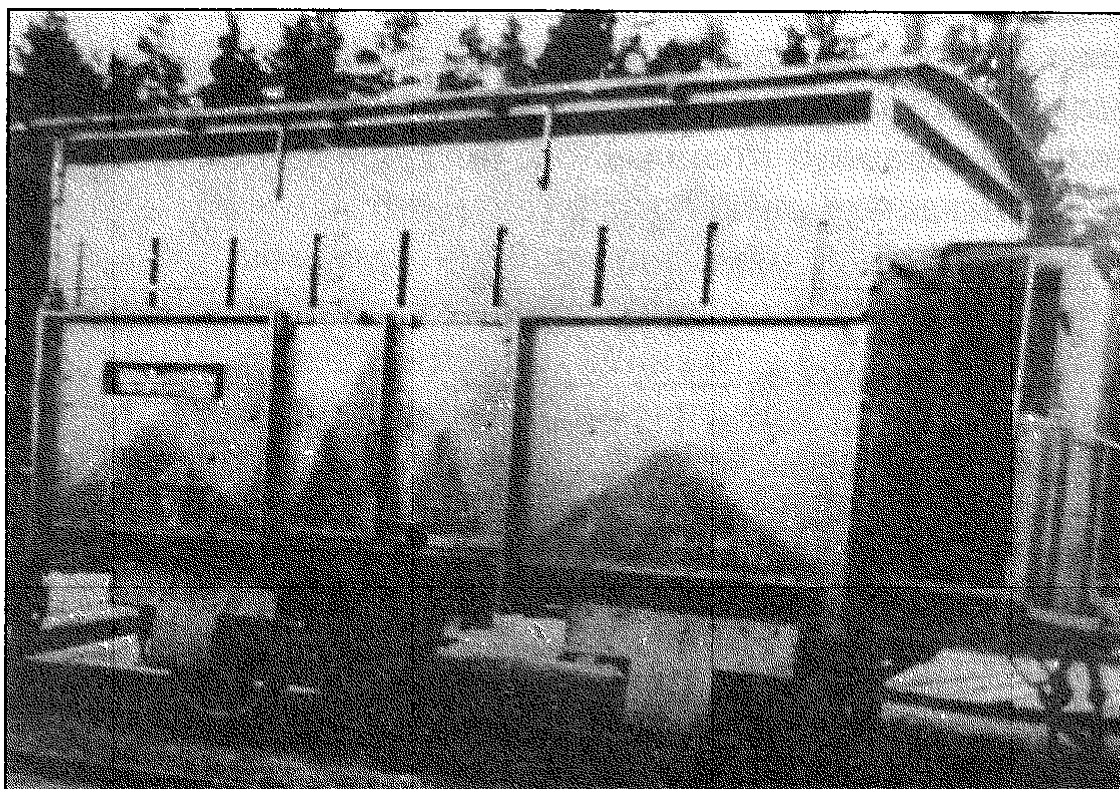
циальной пяты, игравшей роль оси вращения и в то же время принимавшей на себя часть массы установки. Угол обстрела по горизонту составлял около 220 градусов. Возимый боекомплект — 80 шрапнелей и 25 гранат на орудие — размещался в особой камере под поворотным кругом.

Наблюдение за полем боя осуществлялось из специального фонаря с обзором в 270 градусов. Позднее, с учетом боевого опыта, бронеплощадки получили командирскую башенку с круговым обзором. В полу вагонов имелись люки для аварийного выхода. Система отопления бронеплощадок зимой состояла из дюймовых труб, проложенных вдоль бортов и соединенных с котлом паровоза. Для уменьшения теплопроводности стальных стен и шумоизоляции вагоны изнутри обшивались 20-мм слоем пробки и 6-мм фанерой. Изнутри бронеплощадки окрашивались в белый цвет, снаружи, как и весь состав, в защитный.

На бронепаровозе находился боевой пост командира бронепоезда с наблюдательной башенкой и распределительной доской электрической сигнализации (цветными лампочками) для связи с командирами бронеплощадок. Она дублировалась рупорной (корабельного типа) и звонковой связью. Наблюдение за ходом движения поезда осуществлялось через четыре люка, которые в бою закрывались ставнями с прорезями. Для удобства обслуживания ходовой части нижние листы брони подвешивались на петлях. Все воздушные и водяные рукава между платформами и паровозом заключались в особые броневые трубы. Весь состав имел запасные колесные пары на случай действий в полосе австрийских или германских железных дорог.

Впоследствии предполагалось оборудовать составы электроосвещением и прожекторами, для чего планировалось смонтировать в паровозной будке динамо-машину, приводимую в действие от паровой турбины паром котла. Однако сделать это не удалось.

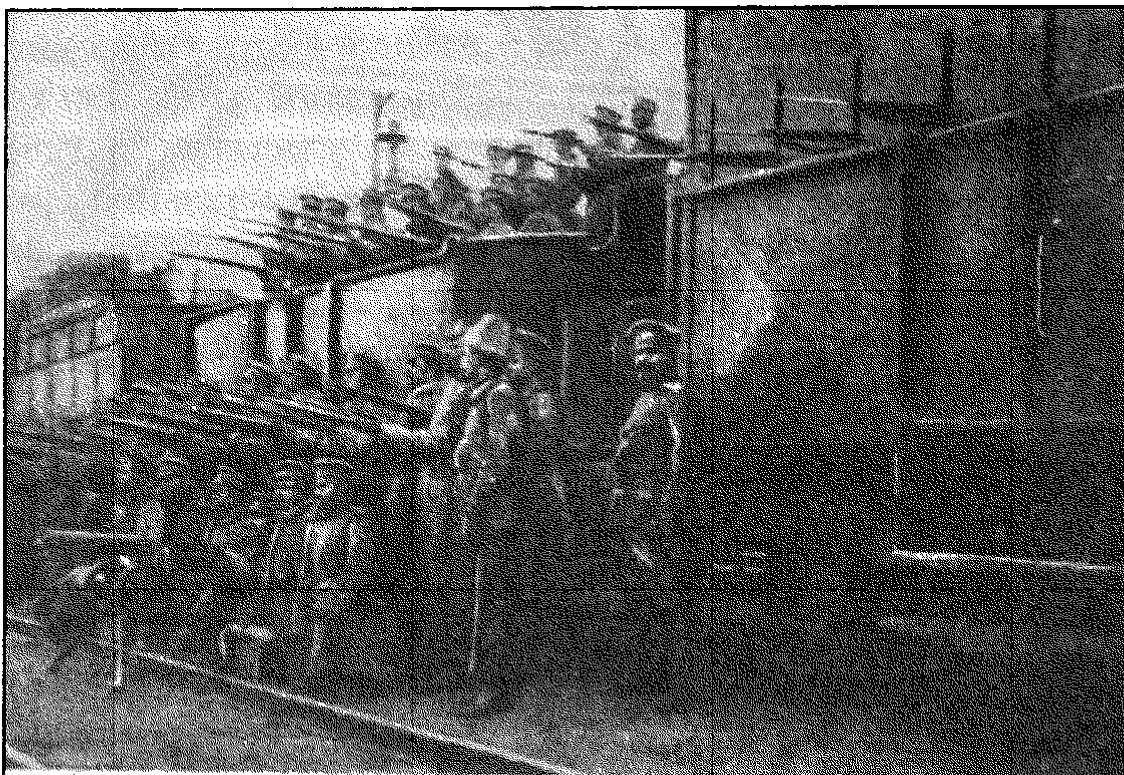
Команда бронепоезда состояла из трех взводов: пулеметного, артиллерийского, технического и паровозной бригады, всего 4 офицера и 90 нижних чипов.



Один из двухосных блиндированных вагонов бепо 5-го Сибирского железнодорожного батальона. 1916 год. В качестве базы использовался 2-осный металлический полувагон (АСКМ).

Благодаря четкой организации работ строительство бронепоездов велось чрезвычайно высокими темпами: на сооружение одного боевого состава в среднем уходило 16 дней. Первый, названный «Хунхуз», закончили 1 сентября 1915 года. Бронепоезд осмотрел Верховный главнокомандующий Великий князь Николай Николаевич. Он остался весьма доволен увиденным и вынес благодарность производителю работ капитану Даниэлю, а нижних чинов роты наградил деньгами. 2 сентября «Хунхуз» передали 1-му Заамурскому железнодорожному батальону, а 9 сентября, после пополнения его команды артиллеристами 1-й резервной горно-артиллерийской батареи, бронепоезд под командованием поручика Крапивникова убыл на фронт, на железнодорожную линию Ковель — Сарны. Вечером 23 сентября он получил первую боевую задачу: поддержать наступление 408-го полка 102-й пехотной дивизии.

По прибытии на станцию Рудочка была произведена разведка пути, выяснившая его исправность вплоть до пе-



Русский бронированный поезд с командой, подготовившейся к бою. Впереди стрелков пулеметчики с пулеметом. По фот. нашего специального корреспондента.

Команда у бепе 5-го Сибирского железнодорожного батальона.
Фото из журнала «Нива» за 1916 год.

редовых окопов австрийцев. В 4 часа утра 24 сентября поезд тихим ходом двинулся к неприятельским позициям.

«...Подойдя к первой линии окопов и открыв по ним фланговый огонь из всех пулеметов и переднего орудия, поезд заставил неприятеля оставить окопы, обратив его в бегство (неприятелем было оставлено в окопах много трупов). После этого поезд двинулся дальше и принудил неприятеля действительным пулеметным и орудийным огнем очистить и вторую линию окопов. В это время, шедшая впереди поезда небронированная платформа, груженная рельсами и скреплениями на случай исправления пути, прорвав проволочные заграждения передними скатами, попала в ход сообщения, вырытый австрийцами и незамеченный из-за насыпи. Высланными мною нижними чинами платформа была отцеплена и бронепоезд начал движение обратно. Разорвавшимся тяжелым снарядом был ис-

порчен железнодорожный путь и бронепоезд оказался отрезанным, а сошедший с рельс задний броневагон, вследствие порчи пути, не дал возможности бронепоезду двигаться вперед и таким образом избежать прицельной артиллерийской стрельбы противника, вследствие чего было попадание в передний вагон снаряда, которым были убиты командир артиллерийского взвода штабс-капитан Лазарев и 4 нижних чина артиллериста. После этого мною была дана команда покинуть поезд. Всего бой продолжался 40 минут. За это время выпущено: из переднего орудия 73 снаряда, из пулеметов 58500 патронов», — писал в своем рапорте поручик Крапивников.

3,5 месяца разбитый бронепоезд стоял между австрийскими траншеями. В ночь с 11 на 12 января 1916 года команда охотников поручика Пашкевича сумела восстановить путь и увести заднюю бронеплощадку. Полностью бронепоезд был возвращен во время летнего наступления 1916 года, но ввиду невозможности восстановления пошел на слом.

Остальные три «хунхуза» были сданы в сентябре — октябре 1915 года и поступили в 1, 2 и 3-й Заамурские железнодорожные батальоны.

Со стабилизацией фронта в начале 1916 года активность бронепоездов снизилась. Это позволило некоторые из них поставить на ремонт, другие перебросить на более оживленные участки фронта. Так, два типовых поезда были переведены на Западный фронт, где в начале марта 1916 года приняли участие в Нарочской операции.

В апреле 1916 года Дворцовый комендант Воейков по личному приказанию императора Николая II обратился к начальнику военных сообщений Ставки генералу Ронжину с просьбой «предоставить чинам Собственного Его Величества железнодорожного полка возможность принять участие в боевых действиях, подобно тому, как принимают в них участие чины Конвоя Его Величества и чины сводного Его Величества пехотного полка, для чего выбрав один из бронепоездов, находящийся на участке наиболее

оживленном в смысле деятельности поезда, временно передать его в эксплуатацию чинов Собственного железнодорожного полка».

25 апреля бронепоезд 1-го Заамурского батальона прибыл на станцию Молодечно в распоряжение полка. После обучения команды, в начале мая поезд для исправления паровоза пришел в Минские мастерские, где наряду с ремонтом было улучшено и его вооружение. По проекту нового командира поезда штабс-капитана Кузьминского на площадке водяного бака тендера установили вращающуюся броневую башню с 76,2-мм горной пушкой образца 1904 года. Причем это орудие могло вести огонь не только по наземным, но и по воздушным целям.

В июне 1916 года типовые бронепоезда вновь перебросили на Юго-Западный фронт, где вместе с другими бронепоездами они активно действовали во время знаменитого Луцкого прорыва. Здесь вновь подтвердились их отличные боевые качества.

«В ночь с 14 на 15 июля бронепоезд 3-го Заамурского железнодорожного батальона выезжал для обстрела противника, причем по удостоверению командира 11-го пехотного Псковского полка, части полка под прикрытием огня бронепоезда уже через 3/4 часа прорвали укрепления противника. В продолжение ночи поезд выезжал в бой 4 раза, а его технический взвод в это время работал по восстановлению и перешивке путей. 3-й пехотной дивизией принесена благодарность начальнику поезда».

Затем наступило годовое бездействие в течение которого бронепоезда играли роль подвижных батарей, иногда обстреливая позиции противника.

Летом 1917 года, когда в Русской Армии стали создаваться «части смерти», команды «хунхузов» 1 и 3-го Заамурских батальонов (в связи с расформированием Собственного Его Величества железнодорожного полка весной 1917 года бепо вновь вернули в 1-й Заамурский батальон) приняли резолюции о включении их в состав частей «смерти». «Объявляя об этом, твердо верю, что бронепоезда «смерти» 2-й

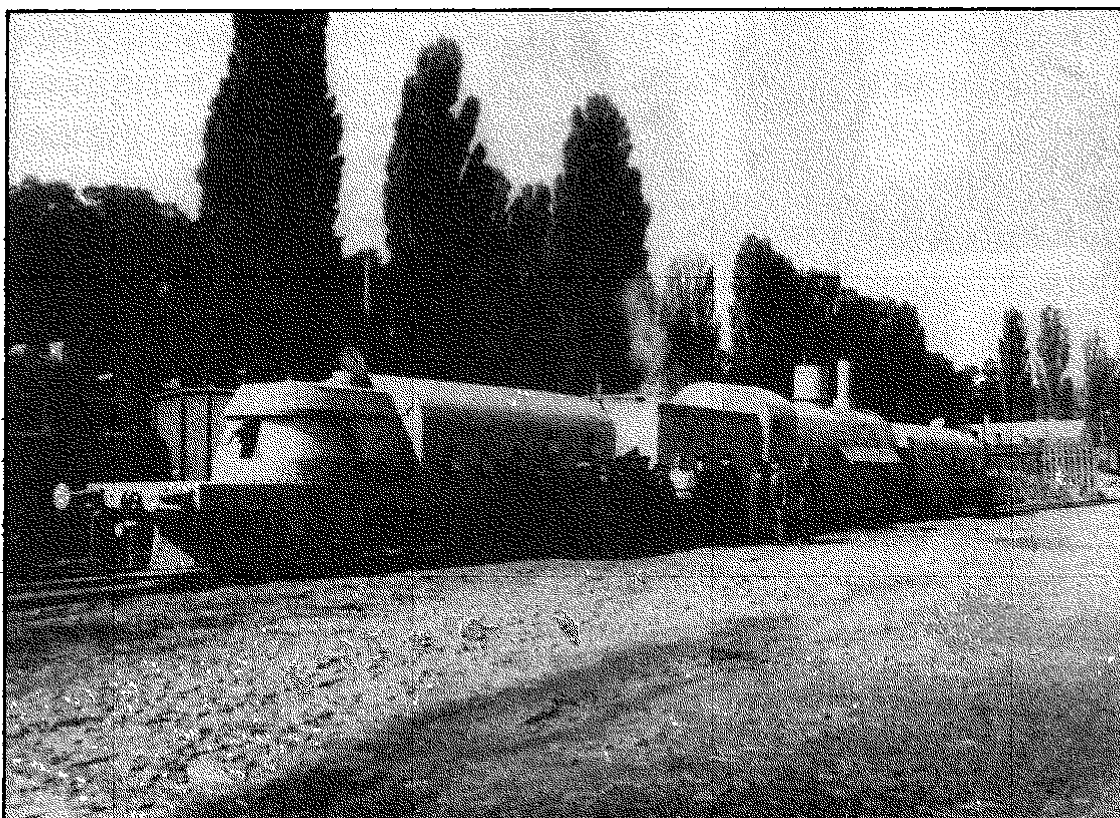


Бронепоезд «Хунхуз», построенный 4-й ротой 2-го Заамурского железнодорожного батальона в Киевских мастерских. Сентябрь 1915 года. На будке машиниста видна табличка с названием (РГВИА).

Заамурской железнодорожной бригады явятся гордостью всех железнодорожных войск великой Русской Армии», — писал генерал Колобов своим подчиненным. Подтверждая это, экипажи этих бронепоездов героически сражались во время июньского наступления Юго-Западного фронта. Затем, вместе с другими частями, не изменившими присяге и воинскому долгу, приняли на себя всю тяжесть германского контрудара в июле 1917 года.

Октябрь 1917 года типовые бронепоезда встретили, находясь в ремонте — бепо 1-го Заамурского батальона в Киеве, а 2 и 3-го в Одессе. И сразу же новые власти на местах «приватизировали» их.

Первый из них под названием «Слава Украины» был включен в состав войск Украинской центральной рады. Но уже 25 января 1918 года, при взятии Киева красными, бепо захватил отряд черноморских моряков под командованием А.В. Полупанова. После ремонта бронепоезд, назван-



Общий вид бронепоезда «Хунхуз». Киев, сентябрь 1915 года.
У состава стоят офицеры и инженеры, руководившие строительством бепо (РГВИА).

ный № 4 «Полупановцы», направили на помощь отрядам, действовавшим против румын. В двухдневных упорных боях 23 февраля и 1 марта красногвардейцы, поддержанные огнем бронепоезда, разбили румынские королевские войска под станцией Рыбница.

В начале марта 1918 года бронепоезд прибыл в Одессу. Здесь к нему прицепили мотоброневагон «Заамурец», вместе с которым он проделал свой дальнейший путь через всю Россию к сопкам Маньчжурии (об этом см. далее). Следует отметить, что за это время изменился внешний вид бронепоезда. Во время ремонта на Коломенском заводе в мае 1918 года одна бронеплощадка вместо разбитой орудийной установки получила высокую цилиндрическую башню с 76,2-мм пушкой Лендера образца 1914 года. Чехословаки, захватив бронепоезд в июле 1918 года и переименовав его в «ORLIK», заменили орудийную установку второй площадки на коническую башню подобную коломенской, но с 76,2-мм полевой пушкой образца 1902 года.

Бронезагоны поезда 3-го Заамурского батальона в 1918 году вошли в состав украинского бронепоезда «Сичевик». Он участвовал в боях против отрядов Щорса, а летом 1919 года попал в руки польских легионеров и под названием «General Dowbor» вошел в состав польской армии. В августе 1920 года его захватили кавалеристы 1-й Конной армии Буденного. После ремонта, в ходе которого бронеплощадки получили высокие цилиндрические башни, смонтированные на крыше, и стандартные пулеметные установки брянского типа, они некоторое время входили в состав бронепоезда № 112 Красной Армии.

Последний поезд типа «Хунхуз» — 2-го Заамурского батальона — достался красным. Названный «2-й Сибирский бронированный поезд» он принимал участие в боях на Украине, а затем в Поволжье. Там, в царицынских мастерских, башни бронеплощадок заменили 76,2-мм полевыми пушками образца 1902 года, установленными открыто за штатными щитами, а на паровозе смонтировали броневую будку для командира поезда. В таком виде «2-й Сибирский» сражался при обороне Царицына осенью 1918 года. В начале 1919 года он уже действовал против белых в Донбассе.

30 марта 1919 года у станции Хацепетовка «2-й Сибирский» встретился с бронепоездом Добровольческой Армии «Офицер». Открыв огонь из единственного орудия с расстояния в одну версту, белые первыми же шестью выстрелами вывели из строя паровоз и переднее орудие «2-го Сибирского», после чего команда последнего бежала. Захваченный боевой состав прошел ремонт на станции Грозный, где его орудия получили защиту в виде броневых полубашен, а паровоз переделали на жидкое топливо (нефть), и стал именоваться «Офицер». С июля 1919 года бронепоезд принимал активное участие в боях с красными под Харьковом, Курском, Ростовом и считался одним из лучших бронепоездов Вооруженных сил Юга России. Боевую службу «Офицер» закончил 12 марта 1920 года, когда был оставлен своей командой в Новороссийске при эвакуации частей Доброй армии в Крым.

«Генерал Анненков»

В апреле 1915 года в железнодорожных мастерских города Станислав началось строительство бронепоезда силами 8-го железнодорожного батальона. Его проект разработал офицер этой части штабс-капитан Пилсудский. Для бронирования решили использовать две австрийских платформы и австрийский паровоз, позже замененный паровозом Ов № 3979.

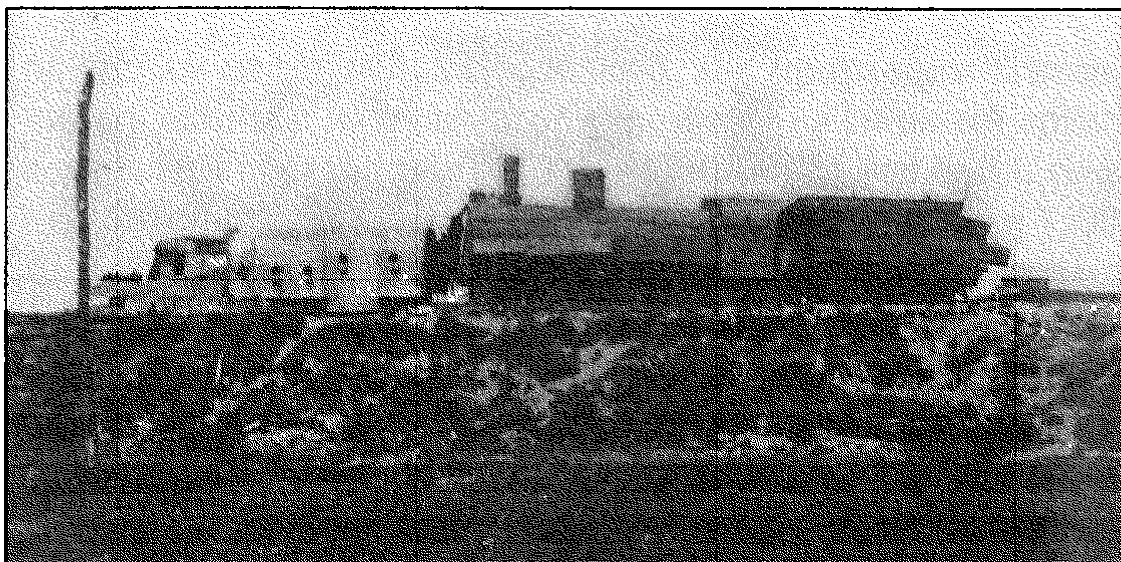
Из-за отступления русских войск из Галиции строительство переводилось сначала во Львов, затем в Тарнополь и Проскуров. В июле 1915 года изготовление бронепоезда поручили Киевским главным мастерским Юго-Западных железных дорог — здесь уже велось сооружение четырех «хунхузов».

Строительство бронепоезда, получившего название «Генерал Анненков»*, было завершено 4 октября 1915 года. При этом командование особо отмечало заслуги в этом штабс-капитана Пилсудского, вскоре назначенного командиром бепо.

Как и «хунхузы», «Генерал Анненков» состоял из паровоза и двух вагонов. Паровоз защищался 20-мм стальными листами, а борта вагонов — 20, 18, 16 и 10 мм с обшивкой из 25 мм слоя пробки и 20 мм войлока. Каждый вагон состоял из двух отделений — орудийного и пулеметного.

В переднем находилась башня с 78-мм полевой австрийской пушкой и два пулемета «Шварцлозе». Орудие монтировалось на особом поворотном круге, вращавшимся, благодаря использованию специальной зубчатой передачи,

** В честь генерала от инфантерии Михаила Николаевича Анненкова (1835 — 1899 гг.), талантливого русского военного инженера. В 1878 году он занимал пост начальника управления военных сообщений Закаспийской области, а в 1885 — 1888 годах начальника строительства Закаспийской железной дороги. В строительстве последней активно участвовал сформированный в 1885 году по инициативе Анненкова 2-й Закаспийский железнодорожный батальон, переименованный в 1910 году в 8-й железнодорожный батальон.*

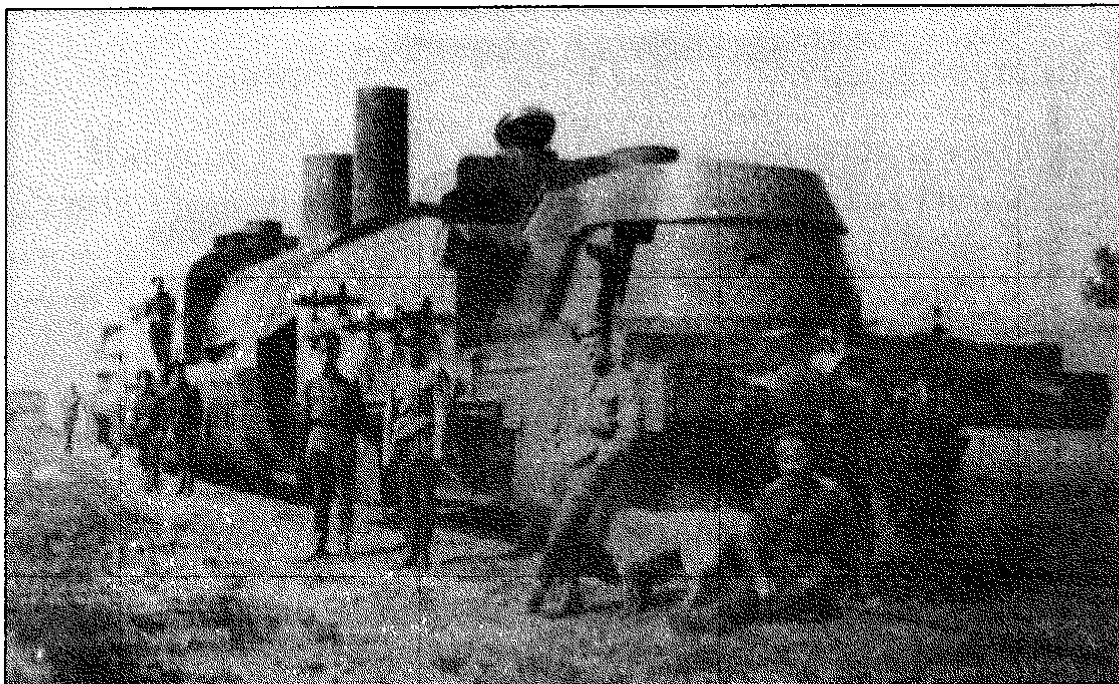


Бронепоезд 1-го Заамурского железнодорожного батальона, разбитый у станции Рудочка. Снимок сделан летом 1916 года (фото из коллекции С. Ромадина).

одним человеком. Угол обстрела орудия по горизонту составлял 270 градусов, возимый боекомплект — 180 снарядов, размещенных в башне и пулеметном отделении, под полом, в специальных стеллажах. Расчет орудия мог вести наблюдение за полем боя через шесть смотровых щелей.

В пулеметном отделении размещалось шесть пулеметов «Шварцлозе» (по три на борт), телефонная, звонковая и рупорная сигнализации для связи с командиром бронепоезда. Все пулеметы имели централизованную систему охлаждения из специального бачка. В крыше находился люк для выхода наверх (при помощи складной лестницы) и отверстие для установки перископа. Для посадки экипажа служила сдвижная дверь в кормовом листе вагона, а также два люка в полу для аварийного выхода.

Паровоз был забронирован таким образом, что между броней и котлом имелись проходы — таким образом при необходимости можно было перейти в бронеплощадки и обратно. Позади тендера размещалась командирская рубка с наблюдательной вышкой со смотровыми щелями. В рубке находились все приспособления для связи с площадками и паровозом. Экипаж бронепоезда «Генерал Анненков» состоял из трех офицеров (командир бепо и бронеплощадок) и 50 унтер-офицеров и солдат.



Бронепоезд 3-го Заамурского железнодорожного батальона на фронте.
Лето 1916 года. Хорошо видна измененная по сравнению с «Хунхузом» конструкция
установки передних пулеметов (фото предоставил С. Залого).

По своей конструкции «Генерал Анненков» был наиболее совершенным из всех русских бепе Первой мировой войны. Благодаря башенной конструкции он имел превосходство и перед «хунхузами», имевшими казематные артиллерийские установки.

10 октября 1915 года бепе был осмотрен командующим Юго-Западным фронтом генерал-адъютантом Ивановым, который «нашел поезд солидно сделанным, многим интересовался, поздравил и поблагодарил как командира поезда, так и команду, наградив последнюю деньгами». После этого бронепоезд направили на фронт, на станцию Сарны.

Но из-за наступившей позиционной войны свой первый бой «Генерал Анненков» провел только летом следующего года.

19 июля 1916 года командир бронепоезда получил приказание начальника 19-й пехотной дивизии поддержать атаку 75-го пехотного Севастопольского полка у станции Коршев. Проведя разведку и перешивку отдельных участков пути, ранним утром 25 июля 1916 года «Генерал Анненков» вышел на позицию и открыл огонь по австрийским

позициям из орудий, а после того, как противник стал покидать окопы и из пулеметов. Несмотря на сильный артиллерийский обстрел австрийцев, бронепоезд вел бой в течение 40 минут, израсходовав за это время 283 снаряда и 15000 патронов. Благодаря его помощи, русская пехота на этом участке без труда прорвала фронт и продвинулась вперед.

Впоследствии этот бепо участвовал еще в нескольких боях, а в августе 1917 года его включили в Броневой ударный железнодорожный отряд, сформированный капитаном Кондыриным. Помимо бронепоезда, в его состав вошли мотоброневагон «Заамурец», бронедрезина и два броневика. По мнению Кондырина (который, кстати, командовал бронепоездом 9-го железнодорожного батальона с лета 1915 года), такая часть, являясь своеобразным бронированным кулаком, могла оказать большую поддержку пехоте при прорыве укреплений противника в полосе железной дороги. Однако развал армии не позволил проверить не деле эти идеи. Кстати, сам Кондырин являлся большим энтузиастом бронепоездов, а в 1919 году в чине генерал-майора командовал Броневой железнодорожной бригадой Донской армии, имевшей в своем составе 14 бепо.

16 октября 1917 года распоряжением УВОСО Ставки, бронепоезд «Генерал Анненков» под командованием получившего повышение подполковника Кондырина был отправлен на Северный фронт. В результате, в районе станции Бологое этот бепо захватили моряки отряда под командованием Ф. Раскольникова, которые направлялись на помощь «московскому пролетариату».

Весной 1918 года бронепоезд направили на помощь финской Красной Гвардии. Впоследствии он попал в руки белых финнов, активно использовался ими (при этом паровоз заменили другим и заменили пушки и пулеметы). В составе разных бронепоездов финской армии броневагоны «Генерала Анненкова», переделанные и перевооруженные, участвовали в советско-финляндской войне и боях 1941 — 1944 годов. Один из этих вагонов сохранился до сих пор и находится в экспозиции финского танкового музея в городке Парола.

Бронепоезд инженера Балля

Как уже говорилось, весной 1915 года, после капитуляции крепости Перемышль, в руки русских войск попало как минимум два австрийских бронепоезда. Используя вагоны, паровоз и броню одного из них (разбитого) подвижная артиллерийская мастерская № 4, входившая в состав 8-й армии, начала изготовление бепо своей конструкции. Проект разработал техник артмастерской инженер Балль. Из-за отхода частей Русской Армии из Галиции в 1915 году и частой смены пунктов дислокации 4-й подвижной мастерской, завершить постройку не удалось, и только в августе 1915 года по личному распоряжению генерала Брусилова в Киевских главных мастерских Юго-Западных железных дорог началось сооружение бронепоезда для 8-й армии. В первых числах января 1916 года готовый состав передали в 4-й Сибирский железнодорожный батальон, работавший в полосе 8-й армии Юго-Западного фронта.

Бронепоезд состоял из паровоза Ов типовой бронировки (по типу бепо «Хунхуз») с некоторыми небольшими изменениями, двух артиллерийских и пулеметного вагонов, толщина брони составляла 12 — 16 мм. В качестве базы для артиллерийских вагонов использовались 2 и 3-осные австрийские платформы, на которых устанавливались прямоугольные орудийные башни довольно больших размеров. В башне размещались 76,2-мм полевая пушка образца 1902 года на полевом лафете и два пулемета Максима. Вращение всей башни, имевшей довольно большую массу, осуществлялось воротом специальной конструкции при помощи четырех человек. Для посадки экипажа и установки орудия в задней части башни имелись броневые двери довольно больших размеров.

Для пулеметного вагона также использовалась 2-осная австрийская платформа. На ней был смонтирован броневой каземат с амбразурами для установки пулеметов Максима, которых для этого имелось шесть штук. При этом число ам-

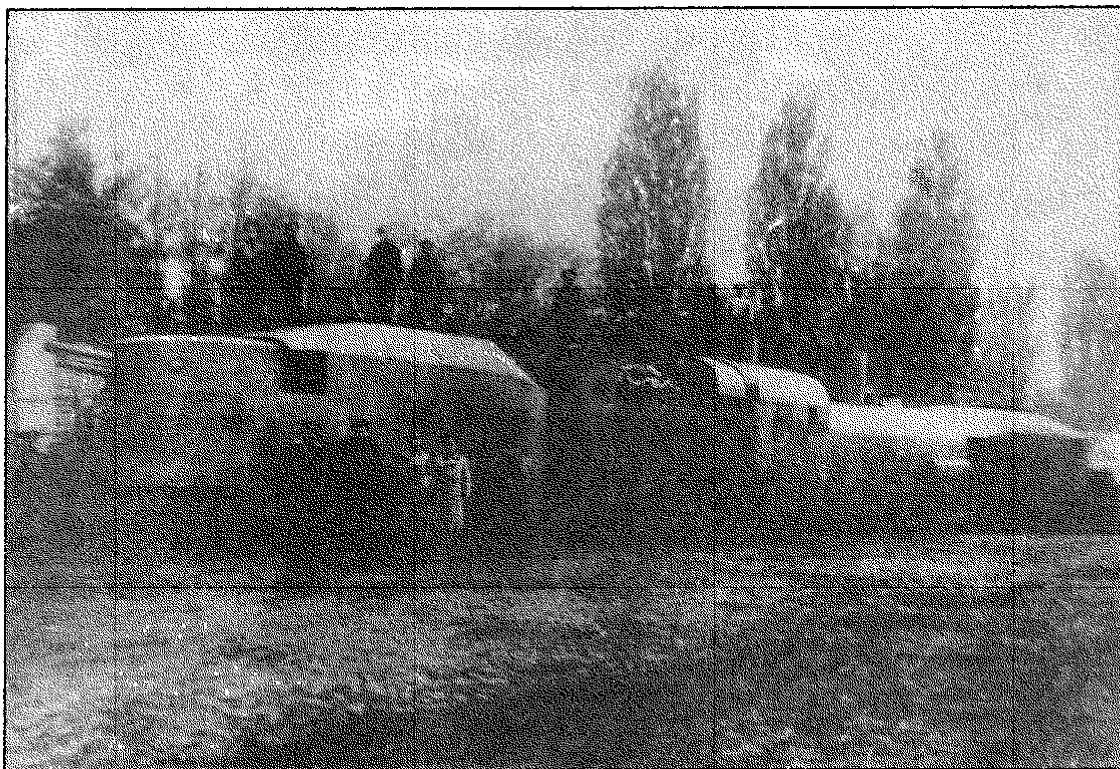


Команда бепо Собственного Его Величества железнодорожного полка у состава.
1916 год. Хорошо видна башня с пушкой на тендере паровоза
(фото предоставил С. Ромадин).

бразур составляло 12 (по 6 на борт), чтобы при необходимости можно было сосредоточить всю огневую мощь на одной стороне.

В центре крыши пулеметного вагона имелась большая башня цилиндрической формы для размещения командира бронепоезда. В ней имелся щиток со световой, звуковой и рупорной сигнализациями для связи с артиллерийскими вагонами и паровозом.

На крыше задней части пулеметного вагона имелось две вращающиеся башенки, в каждой из которых устанавливался пулемет. Вращение башен осуществлялось при помощи двух человек специальным воротом. Кроме того, у передней стенки вагона находилось два пулеметных станка специальной конструкции, обеспечивающие возможность стрельбы по самолетам под углами возвышения от 70 до 90 градусов. Смонтированные на этих станках австрийские пулеметы «Шварцлозе» могли вести огонь через сдвижные люки в крыше. Таким образом, общее вооружение бронепоезда состояло из двух 76,2-мм пушек и 12 пулеметов, из которых 8 находилось в пулеметном вагоне.



Бронепоезд «Генерал Анненков» после постройки.
Киев, октябрь 1915 года (РГВИА).

Весь состав оборудовался трубами для обогрева паром котла в зимнее время, а вагоны изнутри обшивались слоем пробки и фанеры. Для наблюдения за полем боя все вагоны и паровоз оборудовались перископами. Снаружи поезд был окрашен в защитный цвет, причем на вагонах и тендере имелось большое количество прямоугольников черного цвета — в документах они назывались «ложными бойницами» и должны были вводить противника в заблуждение относительно количества и расположения вооружения бепо.

Находясь в подчинении 4-го Сибирского железнодорожного батальона, бронепоезд конструкции инженера Балля действовал на Юго-Западном фронте в кампаниях 1916—1917 годов

В 1918 году, после начала Гражданской войны на территории бывшей Российской империи, его пулеметный вагон вошел в состав украинского бронепоезда «Сичевой стрелец», а артиллерийские действовали в бепо № 4 Красной Армии.

Проект бронепоезда ГВТУ

Весной 1915 года железнодорожный отдел Главного военно-технического управления разработал проект типового бронепоезда. Руководил проектированием полковник ГАУ Соколов. Изготовление таких составов планировалось вести на Путиловском заводе в Петрограде со сроками 3 поезда в три месяца, использоваться они должны были на Северном фронте. Каждый состав включал в себя бронепаровоз Ов с трехосным тендером, и четыре двухосных бронеплощадки, на каждой из которых устанавливалось по одной 76-мм капонирной пушке и четыре пулемета Максима. Толщина брони составляла от 4 до 8 мм. Между собой площадки отличались установкой пушек — в центре или по краям.

Представленный на рассмотрение в Управление военных сообщений (УВОСО) проект не получил одобрения:

«Поезд по идее представляет скорее подвижную батарею и, видимо, рассчитан на долгое артиллерийское состояние с артиллерией противника (запас снарядов 600 штук на орудие). Подобный взгляд на бронепоезд ошибочный:



Бронепоезд «Генерал Анненков» 8-го железнодорожного батальона на фронте. 1916 год. Видно название, цифра 8 и над ней эмблема железнодорожных частей Русской Армии — перекрещенные якорь и топор (АСКМ).

первая же его попытка вступить в артиллерийское состязание с противником неминуемо должна была закончиться не в пользу бронепоезда и он будет расстрелян, так как все преимущества на стороне противника (сильная артиллерия, большая цель поезда (до 30 саженей) и отсутствие маскировки».

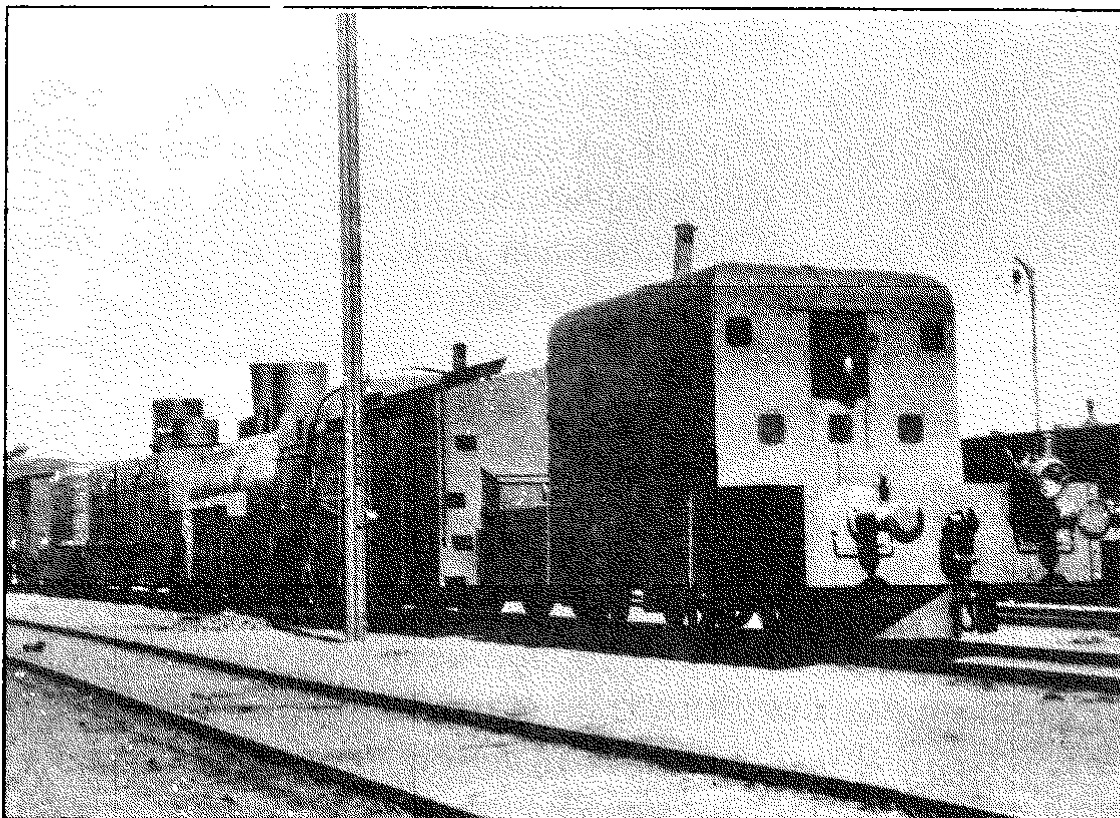
В результате от изготовления бронепоездов по проекту ГВТУ отказалось.

«Боевой поезд» Финляндских железных дорог

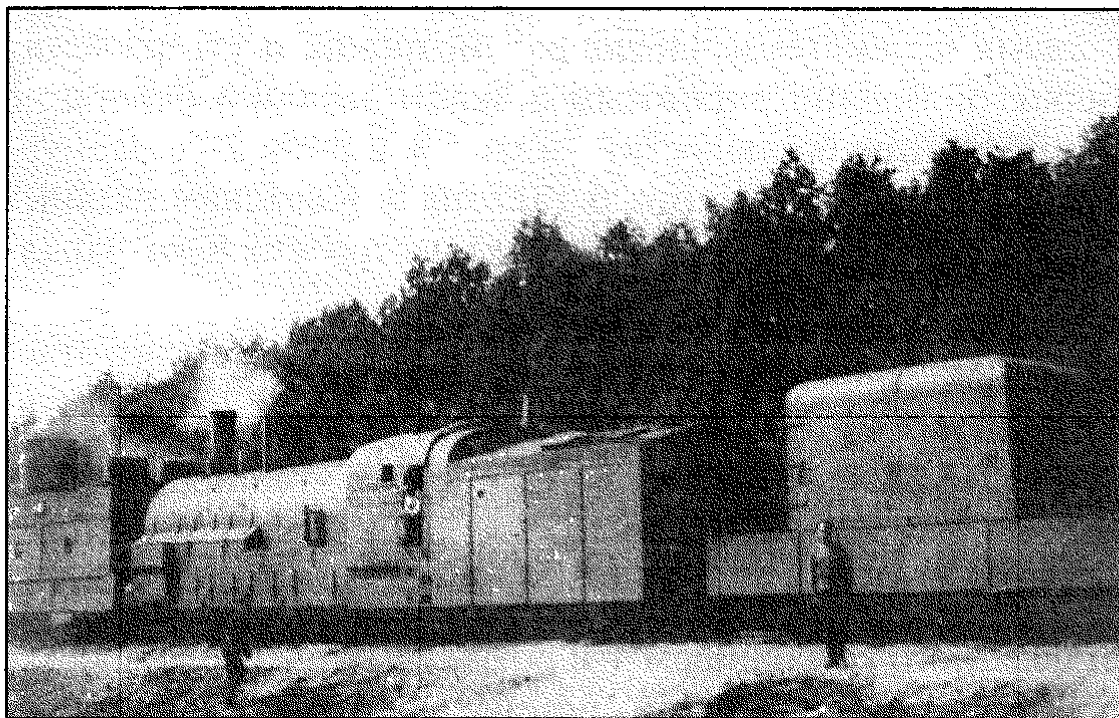
Известно, что он был сформирован в 1916 году по распоряжению командующего 6-й Отдельной армией, расквартированной в Финляндии. Видимо причиной этого послужила информация о возможной высадке здесь немцами морского десанта. В документах того времени этот состав проходил как «боевой поезд Финляндских железных дорог» (именно боевой, а не броневой) и дислоцировался на станции Улеаборг. Что он собой представлял, и чем был вооружен, автору неизвестно.

В последних числах марта 1917 года командование размещенного в Финляндии 42-го Особого корпуса (в него была переформирована 6-я армия) подняло вопрос о расформировании этого поезда, но было ли осуществлено это мероприятие неизвестно. Последнее упоминание о боевом поезде Финляндских железных дорог встречается в письме начальника УВОСО Ставки генерал-майора Тихменева от 2 июля 1917 года. В этом документе речь шла о том, что расходы по содержанию этого состава «надлежит отнести на военный фонд в установленном порядке».

По мнению автора, этот поезд мог представлять собой железнодорожные вагоны, возможно даже без бронирования, с установленными на них пушками.



Бронепоезд 4-го Сибирского железнодорожного батальона, изготовленный по проекту артиллерийского инженера Балля. Юго-Западный фронт, лето 1916 года. Обратите внимание на черные прямоугольники на бортах состава – это так называемые «ложные бойницы».



Бронепоезд конструкции инженера Балля. 1916 год. Именно эта фотография была опубликована в Советской военной энциклопедии (РГАКФД).

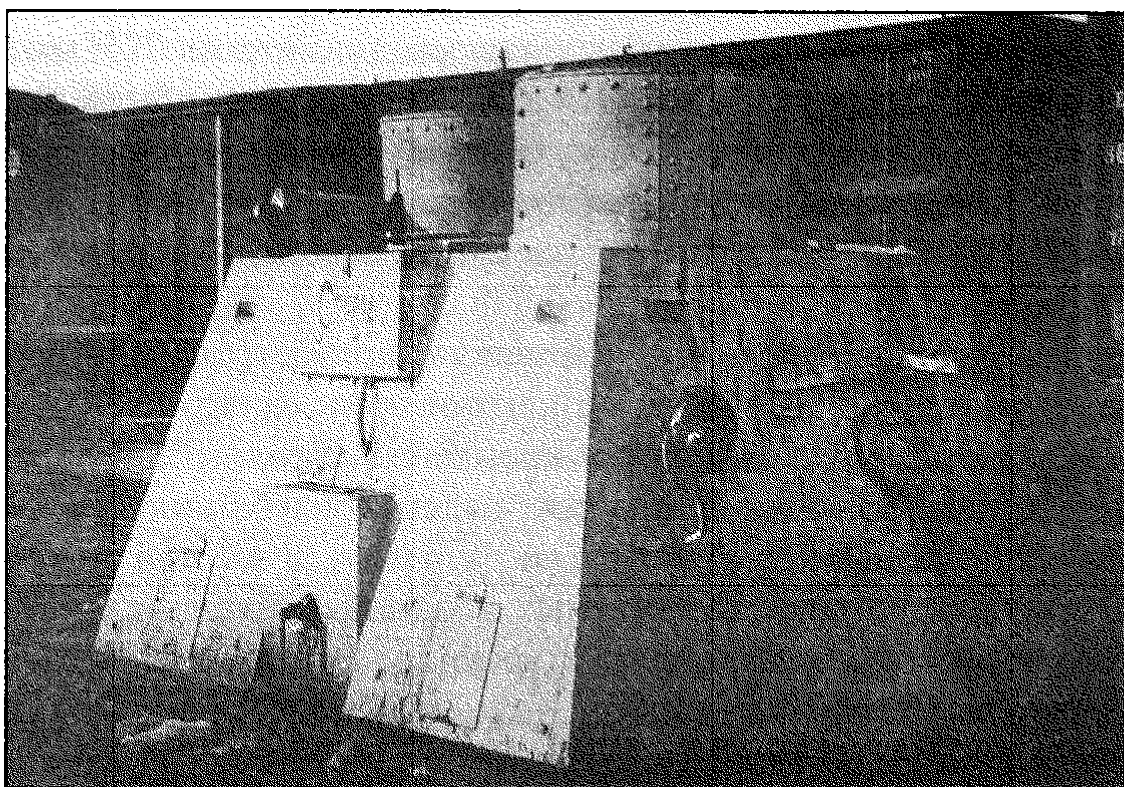
Бронедрезины

Опыт использования русских бронированных поездов в боях 1914—1915 годов выявил необходимость иметь в их составе мобильные средства для разведки и осмотра пути. Использование для этой цели обычных моторных дрезин оказалось малоэффективным из-за их уязвимости от ружейно-пулеметного огня. Решение напрашивалось само собой — защитить их броней.

В октябре 1915 года по распоряжению генерал-майора Колобова 4-й роте 2-го Заамурского железнодорожного батальона 2-й Заамурской железнодорожной бригады, до этого занятой постройкой бронепоездов типа «Хунхуз», поручалось спроектировать и изготовить три бронированные дрезины, вооруженные пулеметами. Было разработано два проекта — один представил командир 4-й роты поручик Коченгин и инженер-механик роты прапорщик Основин, а второй прапорщик, инженер-технолог 3-го железнодорожного батальона, фамилию которого установить не удалось. Первые предлагали тяжелую бронедрезину, вооруженную четырьмя пулеметами, а второй — легкую с двумя пулеметами. После рассмотрения и утверждения проектов Военно-дорожным отделом начались работы по изготовлению бронедрезин силами 4-й роты 2-го Заамурского железнодорожного батальона в Киевских главных (тяжелая) и Одесских (две легких) мастерских Юго-Западных железных дорог.

Ход работ в Киеве можно узнать из «Технического отчета о постройке моторной дрезины 4-й ротой 2-го Заамурского железнодорожного батальона при Киевских главных мастерских Юго-Западных железных дорог», направленного командованию бригады 20 марта 1916 года:

«После одобрения Военно-дорожным отделом представленного командиром 4-й роты схематического проекта бронированной моторной дрезины, вооруженной четырьмя пулеметами Кольта в ноябре 1915 года, по распоряжению начальника бригады приступлено было к составлению де-



Одна из бронедрезин одесской постройки на фронте под Царицыным. Лето 1918 года.
Внизу видна рукоять для ручного запуска двигателя, над ней название дрезины –
«Стрела» (ЦМВС).

тального проекта бронированной моторной дрезины при техническом отделении Киевских главных мастерских под руководством начальника их инженер-технолога Копреева и при участии технических сил мастерских и военных. По мере составления чертежей с целью экономии времени была начата 30 ноября постройка дрезины.

К этому времени была испытана стрельбой и приобретена в Николаеве на заводе Наваль 8-мм судовая сталь для брони дрезины, в Киеве найден автомобильный 4-цилиндровый двигатель системы Лаурин мощностью в 24 л.с. с реверсивной муфтой для переднего хода, а в Москве купили шарнирную цепь Брамптона и шариковые подшипники.

Команда нижних чинов 4-й роты в количестве 25 человек под руководством прапорщика инженера Основина начала работы по постройке с заготовки ходовой рамы дрезины, сделанной из швеллера размером 220 x 80 мм. В то же время был дан заказ Киевскому машиностроительному за-

воду отлить четыре стальных колеса диаметром 775 мм. 12 декабря была отлита первая пара колес, но они были забракованы. Всего из 16 колес, отлитых заводом, оказалось только 4 сносных, но начальник мастерских заявил, что такие типы колес непригодны, так как не обеспечивают безопасность движения.

8 января 1916 года был дан заказ машиностроительному заводу Гретер и Криванек на изготовление четырех стальных колес, двух стояков для крепления тягового прибора и четырех стопоров для монтажа пулеметов в башнях.

22 декабря 1915 года начали размечать и заготовливать броню для четырех пулеметных и одной наблюдательной башен, а затем их вальцовку и склепку. Эти работы завершили 10 января 1916 года...

2 марта дрезина была опущена на колеса и 3-го началась установка тормозов, что закончилось 9 марта. Только после этого можно было установить мотор, который установили 14 марта и постройка дрезины завершилась. Снаружи ее окрасили в защитный цвет, внутри — светлой лаковой краской. 14 марта дрезина своим ходом въехала на весы — ее полная масса без пулеметов и людей оказалась 9 т (560 пудов). 15 марта по особому назначению была совершена пробная поездка до станции Боярка и обратно для пробы мотора».

Корпус бронедрезины склепывался из 8-мм судовой стали на каркасе из уголков, которые в свою очередь крепились к ходовой раме, собранной из швеллеров. Боковая броня состояла из двух плоских и четырех изогнутых листов, образующих нос дрезины. Для посадки экипажа служили четыре двери — две в бортах и по одной в передней и задней части.

К ходовой раме болтами крепились четыре буксовые лапы. Сами буксы были отлиты из чугуна, а в каждую из них вставлялось по два шариковых подшипника, что обеспечивало дрезине очень мягкий ход. Колеса после долгих и неудачных опытов с литьем сделали клепанные из бандаж паровозного бегунка, обсаженного с диаметра 820 до 775

мм. Колеса снабжались специальными распорными муфтами, путем сдвига которых дрезина могла переходить на Западно-Европейскую железнодорожную колею.

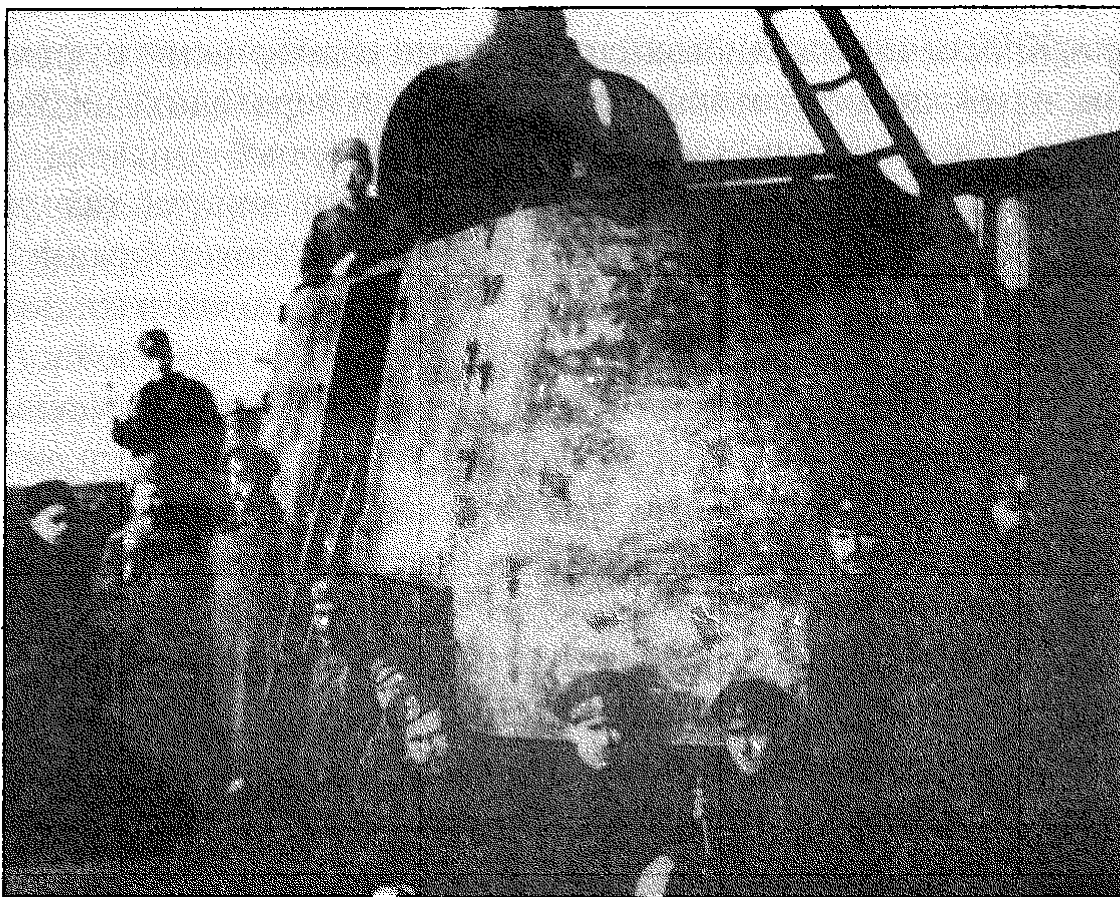
Двигатель находился в передней части корпуса (вдоль его продольной оси) и крепился к двум дубовым брускам, закрепленным на ходовой раме. Радиатор располагался под двигателем, а его охлаждение обеспечивал четырехлопастной вентилятор, приводимый во вращение ремнем от маховика двигателя. Запас бензина, составлявший «2,3 пуда, чего хватало на 5 часов езды», размещался в двух бензобаках — на передней и задней станках корпуса. В карбюратор горючее подавалось самотеком.

На этих же деревянных брусках монтировалась коробка перемены передач с реверсной муфтой, имевшая четыре передачи вперед и столько же назад. При этом дрезина могла двигаться передним ходом со скоростью 10—40 км/ч и 8—30 км/ч задним.

Карданный вал, идущий от коробки перемены передач, «при помощи конических зубчаток передавал вращение поперечному валу, на котором по концам насажены две зубчатки, передающие движение при помощи двух шарнирных цепей Брамптона с шагом 35 мм ведущей оси».

Кроме того, в случае выхода из строя двигателя или коробки перемены передач, можно было использовать ручной привод. Он представлял собой установленный на специальной станине ворот со складными рукоятками с цепным приводом на зубчатое колесо ведущей оси. Вращение ворота, имевшего две передачи — на 2 и 7 верст в час соответственно, — требовало усилий четырех человек.

Управление на ходу вел начальник дрезины, находившийся в центре корпуса и имевший в своем распоряжении рычаги тормоза и реверса. Наблюдать за местностью он мог из специальной башенки со смотровыми щелями. Обслуживанием двигателя и коробки перемены передач занимался шофер со своим помощником. По команде начальника они переключали скорости, а также имели «в своем распоряжении самостоятельные рычаги тормоза



Сборка корпуса бронедрезины в Киевских глаеных мастерских.
Декабрь 1915 года. На сегодняшний момент это единственное известное автору фото
этой дрезины. Хорошо видна форма корпуса, размеры которого можно сопоставить
со стоящими рядом людьми (АСКМ).

и реверса, включение и выключения магнето и регулятор впуска смеси в карбюратор». Шофер и его помощник находились на правой стороне корпуса на специальных сиденьях.

Бронедрезина вооружалась четырьмя пулеметами Кольта, установленными в четырех конических башнях, вращающихся на роликах. Пулеметы монтировались на специальных станках, обеспечивавших угол возвышения до 60 градусов «для стрельбы по аэропланам». Рядом с амбразурой для пулемета имелаась дверка для смены ствола, а для защиты от дождя башни накрывались специальными брезентовыми чехлами. Коробки с патронами хранились в ящиках, размещенных вдоль бортов.

Для транспортировки дрезины в составе эшелонов она оснащалась «особым тяговым прибором, укрепленном на

стальном стояке, склепанном с рамой». Снаружи на передних и задних листах корпуса располагались четыре метальника — специальных приспособления для сбрасывания находящихся на рельсах посторонних предметов. Внутреннее освещение дрезины состояло из двух фонарей «шахтного типа», а внешнее — из трех керосиновых фонарей «буферного типа», установленных на кронштейнах. Экипаж бронедрезины состоял из семи человек — начальника, шофера с помощником и четырех пулеметчиков.

Изготовление бронедрезин в Одессе закончилось 14 апреля 1916 года, после чего автор проекта инженер-технолог 3-го железнодорожного батальона (его фамилию, к сожалению, установить не удалось) направил генерал-майору Колобову рапорт о ходе выполнения работ:

«Представляю проект бронированной моторной дрезины, вооруженной двумя пулеметами, составленный мной по распоряжению начальника 2-й Заамурской железнодорожной бригады генерал-майора Колобова в октябре 1915 года.

По окончании и утверждении проекта согласно распоряжению генерала Колобова 4-я рота 1-го Заамурского железнодорожного батальона приступила к постройке дрезины. В настоящее время закончены 2 дрезины, отправленные на театр военных действий.

Бронированная моторная дрезина имеет длину 3500 мм, однако при пробных поездках выяснилось, что внутри нее помещение несколько тесно и комиссия, испытывавшая дрезину высказала пожелание об увеличении длины до 4000 мм. Ширина дрезины 2200 мм, высота от пола до верха пулеметных башен около 1400 мм.

Пол дрезины, непосредственно соединенный с шасси, расположен ниже осей и подвешен к буксам их при помощи рессор на дюймовых болтах.

Двигатель автомобильного типа 25—30 НР соединен с первичным валом коробки скоростей, расположенной поперек дрезины, вторичный вал коробки скоростей при помощи цепи передает движение ведущей оси.

Пулеметные башни, имеющие круговое вращение, расположены диагонально на потолке корпуса. Это расположение имеет целью обеспечить одновременную стрельбу обоим пулеметам вдоль пути на прямом участке.

Форма корпуса в виде объемлющего колпака с наклонными стенками вызвана, во-первых, стремлением подвергнуть действию пуль наклонные поверхности и, во-вторых, к уменьшению сопротивления ветру при движении...

Коробка скоростей дрезины предусматривает две скорости для переднего и две для заднего хода. Опытные поездки показали вполне удовлетворительное действие коробки скоростей...

Пулеметные башни имеют круговое вращение и пулеметы установлены на специальных станках довольно простого устройства. На боковой стене установлен пятник для укрепления пулемета при стрельбе по аэропланам. К пулеметным станкам подвешены специальные стремена для ленточных ящиков, причем размер стремян позволяет установку как русских, так и австрийских ящиков. Применение этих стремян устранило необходимость второго номера расчета...

Для перемены ширины колеи применены расцепные муфты, допускающие передвижение колес как симметричное, так и одностороннее. При перемене колеи дрезина поднимается четырьмя домкратами, постоянно укрепленными в ее полу..

Колеса дрезины спроектированы клепанными из обода и диска, скрепленных заклепками. Изготовление их оказалось довольно трудным, и для второй дрезины применены трамвайные колеса, любезно уступленные Анонимным Обществом Одесских трамваев.

Для наблюдения за путем устроен универсальный перископ, допускающий круговой обзор местности при неподвижном положении наблюдателя».

Опыт постройки первых трех образцов оказался положительным, и весной 1916 года Главное управление военных сообщений Русской Армии приняло решение о заказе

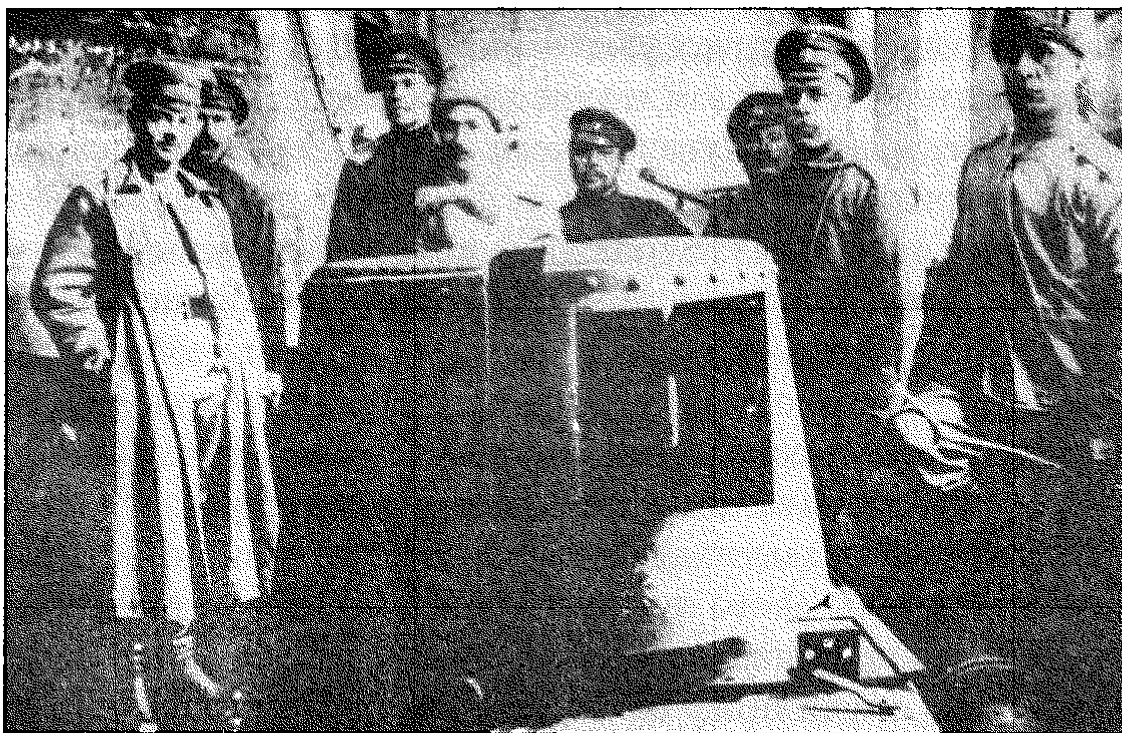
15–20 бронедрезин, но уже на крупных промышленных предприятиях. При этом в качестве образца приняли проект бронедрезины Путиловского завода, имевший свою предысторию.

Еще в октябре 1915 года 12-й железнодорожный батальон получил разрешение на строительство бронепоезда «путем приспособления к бронировке существующих типов товарных вагонов и платформ». Однако в ходе предварительного проектирования командование и технический персонал батальона пришли к выводу, что «значительный вес поезда ставит его во всецелую зависимость от состояния рельсового пути в тылу поезда, и в то же время бронепоезд представляет собою удобную цель для неприятельского орудийного огня». Выход, по их мнению, был в изготовлении легких бронедрезин с пулеметным вооружением, о чем командир батальона полковник Фурин и сообщал начальнику военно-дорожного отдела Управления военных сообщений (УВОСО) в своем письме от 5 ноября 1915 года:

«Указанные выше недостатки бронепоезда, необходимо связанные с самой сущностью его, не могут быть устранены и были побудительной причиной к созданию нового типа легкой и подвижной механической единицы — моторной бронированной пулеметной дрезины типа 12-го железнодорожного батальона, проект таковой дрезины вместе с пояснительной запиской и проектом инструкции при сем представляется...

В случае если представленный и рассмотренный проект моторной дрезины признается целесообразным, ходатайствую:

1. Разрешить вместо постройки бронепоезда построить две броневых дрезины для вверенного мне батальона;
2. Разрешить мне выдать обществу Путиловских заводов в Петрограде заказ на постройку двух таких дрезин, так как упомянутые заводы являются наиболее приспособленными к такого рода работам, ибо заводы ведут и вели постройку броневых автомобилей;



Коническая пулеметная башня бронедрезины в Киевских главных мастерских.
Декабрь 1915 года. Справа от пулеметной амбразуры виден прямоугольный лючок
для замены ствола (АСКМ).

3. Отпустить потребный на сей счет кредит, считая стоимость одной броневой дрезины 11 000 рублей, а двух — 22 000 рублей;

4. Разрешить командировать на Путиловские заводы для наблюдения и руководства за работами по постройке дрезин прапорщика 12-го железнодорожного батальона инженера-технолога Дмитрия Сонкина, под непосредственным руководством которого была спроектирована означенная дрезина».

После обсуждения проект бронедрезины получил одобрение, и в декабре 1915 года прапорщик Д. Сонкин был откомандирован на Путиловский завод в Петрограде для помощи в разработке чертежей. Проект был готов в феврале 1916 года и направлен на утверждение начальнику Управления военных сообщений штаба Верховного главнокомандующего генералу Тихменеву. 10 марта последний сообщал начальнику железнодорожного отделения технического отдела главного военно-технического управления (ГВТУ):

«Препровождая в ГВТУ чертежи Путиловского завода № 69805 бронировки моторной дрезины, вооруженной двумя пулеметами с регуляторным приводом управления, прошу о заказе 15 дрезин для нужд головных отрядов Европейских фронтов.

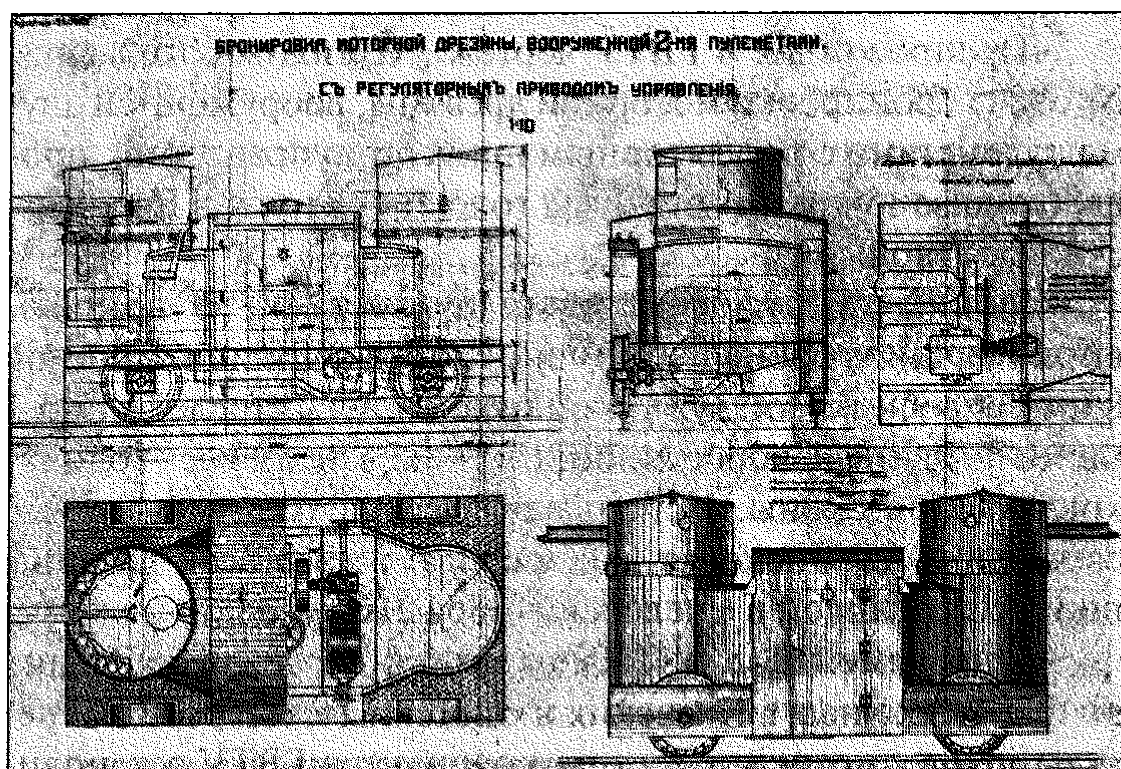
Дрезина оборудована двумя пулеметами во вращающихся башнях, броня из хромоникелиевой стали толщиной 8 мм непробиваемой ружейной пулей при выстреле в упор — менее 50 шагов. Скорость дрезины — 35 верст в час — одинакова в обе стороны. Используется сигнализация — ночью световая, днем дисковая — семафорами. Вес всей дрезины вместе с командой в 6 человек — 185—210 пудов».

Одновременно в ГВТУ поступили чертежи бронедрезин, построенных в Киевских и Одесских мастерских. В результате рассмотрения всех трех вариантов ГВТУ остановило свой выбор на проекте Путиловского завода, который оказался более удачным.

10 марта 1916 года ГВТУ принимает решение о постройке 20 бронедрезин Путиловского завода, но оказалось, что нет предприятия, готового выполнить этот заказ. Разработчик проекта (Путиловский завод) отказывался от заключения договора, мотивируя это загруженностью другими заказами и отсутствием свободных производственных помещений. Аналогичная ситуация оказалась и на других крупных заводах Петрограда — Ижорском, Обуховском и некоторых других. В результате, изготовление 20 бронедрезин зашло в тупик и застопорилось. Не помогли и предложения небольших частных фирм. Например, 28 сентября 1916 года было получено письмо от технической конторы М.А. Шоломсон в Петрограде:

«Его высокоблагородию начальнику железнодорожного отделения ГВТУ военному инженеру полковнику Веселову.

Желая принять заказ на постройку бронированных пулеметных дрезин типа 12-го железнодорожного батальона подпоручика Сонкина я имею честь просить вашего распоряжения о выдаче мне копии журнала Технического комитета ГВТУ по вопросу о постройке упомянутой дрезины,



Копия подлинного чертежа бронедрезины Путиловского завода, разработанной в феврале 1916 года на основе проекта прапорщика Д. Сонкина (АСКМ).

а также копии выписки журнала № 21, касающегося вопроса о постройке дрезины.

Стоимость одной бронедрезины, сроки поставки и чертежи мною будут представлены дополнительно».

Но в ходе дальнейшего обсуждения выяснилось, что техническая контора Шоломсон не обладает необходимым оборудованием для изготовления данного заказа. Тем не менее, вопрос о строительстве 20 бронедрезин поднимался на заседаниях ГВТУ еще несколько раз, но после февральской революции 1917 года к нему больше не возвращались.

Судьба же трех построенных 2-й Заамурской железнодорожной бригадой дрезин сложилась по-разному. Наиболее короткая служба оказалась у бронедрезины, построенной в Киеве. Первые же ее боевые выезды показали, что 24-сильный двигатель слаб для 9-тонной машины — он часто перегревался, не тянул на подъемах пути. Поэтому в декабре 1916 года дрезину направили в Савелово, где размещался 2-й коренной парк полевых железных дорог, где на

нее должны были установить более мощный двигатель. Правда, из-за отсутствия последнего бронедрезина простояла в Савелово почти полгода, и дело сдвинулось с мертвой точки лишь летом 1917 года.

Так, 21 июня начальник отдела УВОСО на Театре военных действий подполковник Есаулов приказал установить на бронедрезину 100-сильный двигатель с бронемашины «Бенц», который поступил в Савелово для переделки на железнодорожный ход («Бенц» забронировали на Ижорском заводе в 1915 году, но в ходе боевых действий его шасси оказалось слабым, так как это был легковой автомобиль). 25 сентября начальник мастерских 2-го коренного парка направил в ГВТУ доклад о ходе работ, где среди прочего было следующее: «В настоящее время мотор с автомобиля «Бенц» снят, и вместе с дрезиной отправлен в город Рыбинск на завод «Русский Рено». Броня и шасси находятся в парке».

Дальнейшую судьбу бронедрезины установить не удалось, но есть большая вероятность того, что двигатель на нее так и не поставили, а впоследствии разобрали.

Судьба бронедрезин одесской постройки оказалась длиннее. Обе они использовались для работы на головных участках батальонов 2-й Заамурской железнодорожной бригады вплоть до лета 1917 года. В июне одна из них вошла в состав броневого ударного железнодорожного отряда полковника Кондырина, действовавшего на Юго-Западном фронте. В ходе начавшейся Гражданской войны одна из них попала в руки красных и действовала под Царицыном до лета 1919 года. Ее дальнейший боевой путь и судьба второй дрезины автору неизвестны.

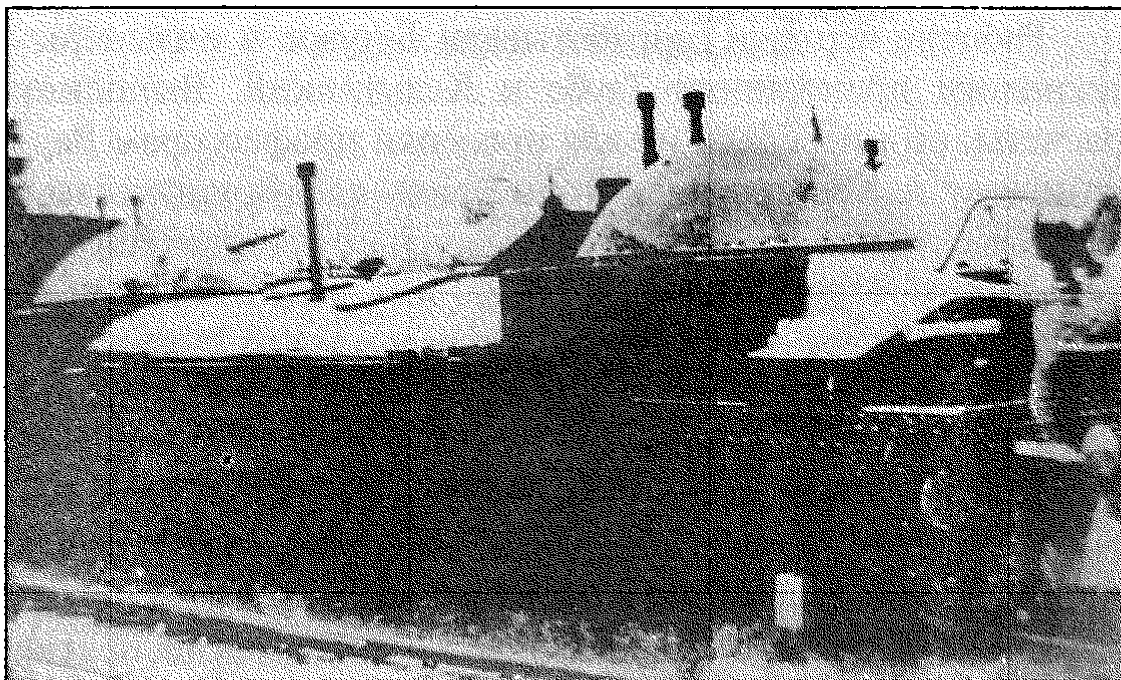
Одиссея «Заамурца»

Несмотря на успешные действия бронепоездов Русской Армии на Юго-Западном и Западном фронтах в 1914—1915 годах, у них выявился ряд существенных недостатков — громоздкость конструкции, малая подвижность, неудобство управления огнем. Поэтому начальником отдела железнодорожных войск и полевых железных дорог управления военных сообщений (УВОСО) Юго-Западного фронта подполковником Бутузовым в октябре 1915 года был разработан проект бронированного мотовагона. Первоначально в качестве базы предполагалось использовать четырехосную железнодорожную платформу Фокс-Арбель, на которой размещалось вооружение и силовая установка. Однако впоследствии от использования этой ходовой части пришлось отказаться. В объяснительной записке к проекту Бутузов писал:

«Постройка бронированного моторного вагона на ходовой раме вагонов Фокс-Арбеля не представляется возможной ввиду слабой конструкции шкворневых балок этих вагонов, плохой конструкции их тележек, имеющих весьма сложные рамы, а также жесткие рессоры. Кроме того, ходовая рама имеет недостаточную длину (всего 14 м), при которой не представляется возможным размещение всех приборов для правильного действия мотовагона».

Проект, представленный Бутузовым, понравился не только в УВОСО Юго-Западного фронта, но и в Ставке. В результате было принято решение не начинать планировавшееся в Петрограде строительство трех бронепоездов по проекту Главного военно-технического управления, а использовать средства для изготовления трех мотоброневагонов — по одному для Северного, Западного и Юго-Западного фронтов. В своей телеграмме от 5 ноября 1915 года начальник УВОСО Ставки генерал-майор Тихменев информировал начальника УВОСО Западного фронта генерал-майора Кислякова:

«Вам предложено сделать 2 бронированных моторных вагона, по одному на Северный и Западный фронты. Вкратце



Единственное на сегодняшний день фото мотоброневагона «Заамурец» с первоначальным вариантом башен и вооружения. Одесса, октябрь 1916 года. Хорошо видна форма башен, размещение перископов и установка прожектора (фото предоставил С. Ромадин).

устройство таково: на длинной арбелевской платформе помещается: первое — вооружение, две 57-мм орудия на тумбах и 14 пулеметов, и второе — механическая часть, состоящая из бензинового двигателя автомобильного типа, динамо-машины с передачей на автоматический тормоз, электрическое освещение, вентиляцию, прожектор и прочее. Первостепенное преимущество перед всеми другими бронепоездами: первое — начальник поезда все видит и всем распоряжается: личным составом, движением вагона, работой орудий и пулеметов; и второе — небольшая цель — всего семь сажень длины, отсутствие пара, дыма и шума при движении».

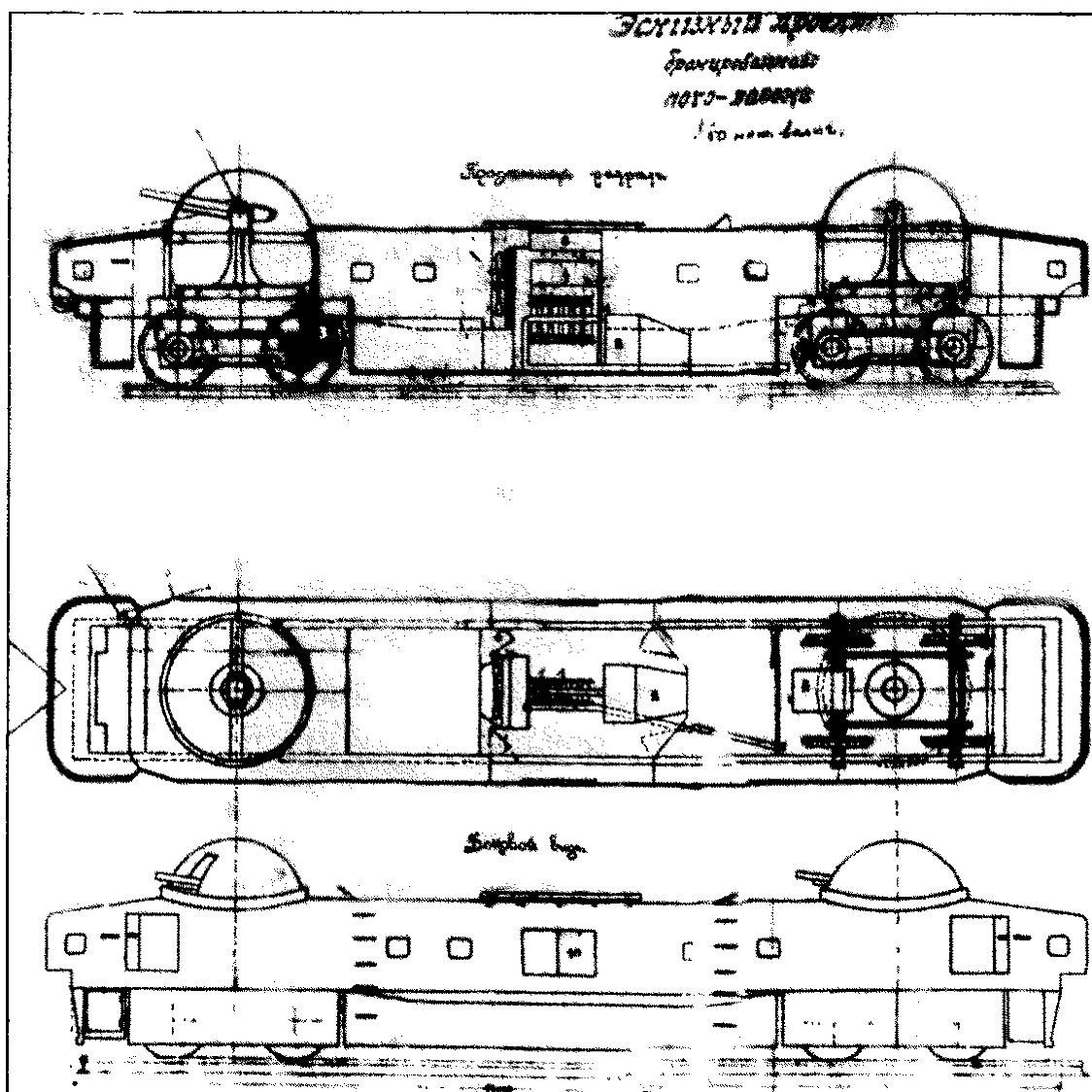
Но вскоре работы по постройке мотоброневагонов передали на Юго-Западный фронт, железнодорожные части которого имели опыт изготовления бронепоездов. После всесторонних обсуждений строительство решили поручить 4-й роте 1-го Заамурского железнодорожного батальона под командованием капитана Крживоблоцкого, работавшей в Одесских железнодорожных мастерских. Общее руководство работами осуществлял командир 2-й Заамурской железнодорожной бригады генерал-майор М. Колобов.

Рабочие чертежи разрабатывали Бутузов и инженеры-технологи прапорщики Таубе и Кельчицкий. Выполнив расчеты, они передали их для проверки профессорам Верховонову и Косицкому, которые дали следующий отзыв: «Тяговые расчеты произведены правильно и достаточно осторожно: моторы мощностью в 100 л.с., полезных на валу, достаточны для движения вагонов весом до 55 т со скоростью 45 верст в час. Схема передачи от моторов к ведущим осям вполне осуществима».

И если с чертежами и подготовкой к изготовлению новых бронеединиц все обстояло благополучно, то с вооружением возникли проблемы. Дело в том, что планируемых к установке на мотоброневагоны 57-мм морские орудия Норденфельда в распоряжении железнодорожных войск не было. Пришлось их разыскивать на всех фронтах, но и это не помогло — выяснилось, что на вооружение может быть получено только «две 57-мм капонирные пушки и шесть и более орудий Гочкиса 47-мм с запасом снарядов от 800 до 1000 на каждое орудие». Проблему удалось решить только вмешательством начальника УВОСО Ставки генерал-майора Тихменева, который 26 декабря 1915 года направил Колобову следующую телеграмму:

«Береговые 57-мм пушки в числе десять с 4000 выстрелов (75% шрапнель и 25% бронебойных), по сообщению Дежурного генерала при Верховном Главнокомандующем от 17 декабря, высланы в распоряжение начальника военных сообщений армий Юго-Западного фронта для оборудования мотовагонов (шесть для оборудования и четыре в запас). Помимо изложенного, ожидается еще 5000 шрапнелей. Таким образом, оборудование мотовагонов пушками будет обеспечено».

Но на этом проблемы не закончились. При закупке материалов, необходимых для строительства выяснилось, что уложиться в первоначальную смету — 29 000 рублей за один мотовагон невозможно. Поэтому Колобов совместно с начальником Одесских железнодорожных мастерских провел перерасчет необходимых для выполнения заказа



Эскизный проект мотоброневагона, направленный полковником Бутузовым в управление военных сообщений Юго-Западного фронта в октябре 1915 года (АСКМ).

средств, о чем докладывал начальнику УПВОСО Ставки 9 января 1916 года:

«5 января закончена согласованная с начальником мастерских смета, причем стоимость одного мотовагона, не считая двух пультмановских тележек для каждого, достигает 40 000 рублей, а с электрическим освещением — до 47 000 рублей. Смета высылается вместе с сим. Прошу ходатайствовать об ассигновании на три мотовагона 141 000 рублей и об отпуске этой суммы в распоряжение начальника Юго-Западных железных дорог. К постройке мотовагона будет приступлено в течение этой недели. Сначала будет построен один мотовагон, на что потребуется два месяца,

затем, в случае успешного испытания, следующие два вагона будут закончены в следующие два месяца».

Но в первоначально намеченные сроки уложиться не удалось — изготовление мотоброневагона оказалось довольно сложным для железнодорожных мастерских, которым не хватало для этого оборудования, материалов и рабочих рук. Контроль за постройкой осуществляло УПВОСО Ставки, куда еженедельно отсылались телеграммы с докладами о ходе работ. Приведем некоторые из них.

«На работах по постройке мотовагона с 8 по 13 февраля работало дневных 406, ночных 221.* Пригнан и склепан пол средней части вагона, пригнаны и собраны полы переходных частей. Собраны и склепаны потолки орудийных башен и выгнуты два поворотных круга. Выштампованы два днища и 28 секторов двух орудийных куполов, в одном куполе пригнаны кромки».

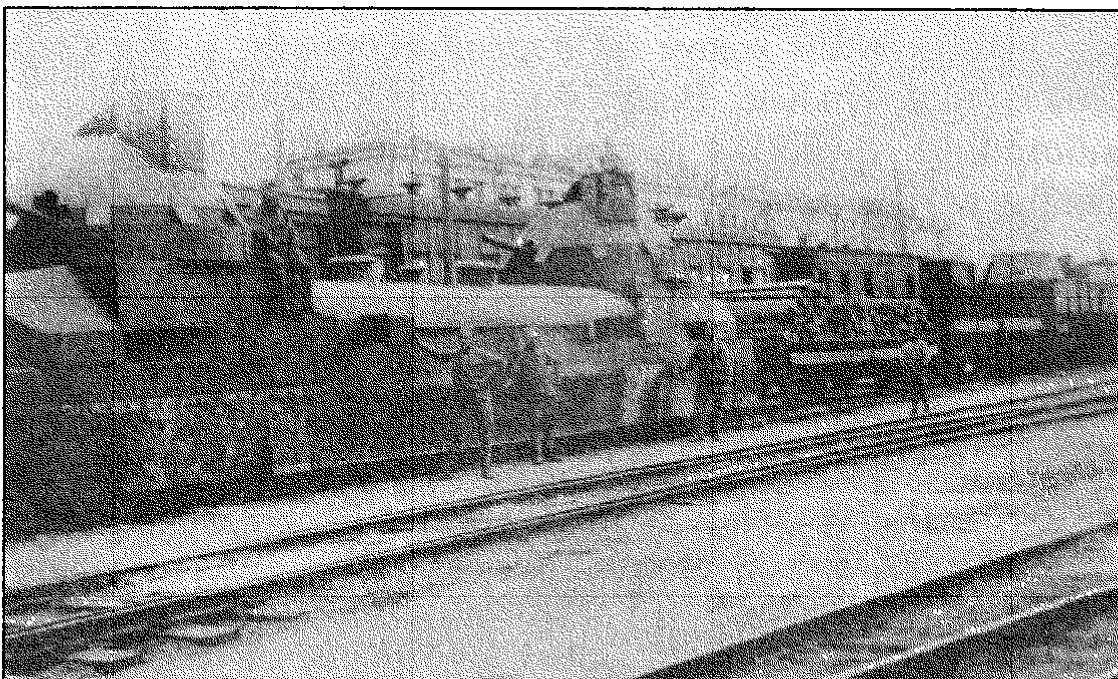
С 6 по 12 марта 1916 года: «...Собран и склепан потолок главного корпуса. Собрана и склепана орудийная тумба. Приклепаны роликовые круги орудийных куполов, кромки куполов склепаны полосовым железом».

С 3 по 16 апреля 1916 года: «...Закончена сборка орудийных башен, поставлены раскосы, соединяющие орудийные купола с поворотными кругами орудий».

С 22 по 28 мая 1916 года: «...Опущен на тележки главный корпус, приклепаны три боковых листа брони, приступлено к установке автоматических тормозов, испытан двигатель фирмы «Флоренция».

С 14 по 20 августа 1916 года: «...Закончена установка пулеметов, двух снарядных ящиков, компрессора, тормоза Вестингауза, динамо-машины и трех вентиляторов, перископов, сидений для наблюдателей, сигнальных и пулеметных ящиков. Изготавливаются наблюдательные окна,

** Здесь речь идет не об общем количестве задействованных людей, а о числе «человековыходов». Реально на сборке мотоброневагона было задействовано до 60 человек днем и до 30 ночью.*



Мотоброневагон «Заамурец», захваченный чехословаками в Симбирске. Июль 1918 года. Хорошо видны башни увеличенного размера с броневыми будками командиров орудий и броневые колпаки вентиляционных отверстий центрального каземата (АСКМ).

крышки снарядных закровов, подвески снарядных патронташей, полки пулеметных ящиков, сиденья пулеметчиков. Установлен воздухопровод к водяным и бензиновым бакам, к прибору для включения сцепных муфт, манометры, сигнальные ящики начальника поезда, шофера, артиллериста, электрическая проводка освещения и сигнализации».

К началу августа мотоброневагон был практически готов, окончательный ввод в строй задерживался по вине Путиловского завода в Петрограде. Дело в том, что еще в мае 1916 года на этом предприятии были заказаны коробка перемены передач и карданные валы для строящегося мотоброневагона. Однако для изготовления этих механизмов «потребовалось 3,5 месяца, после чего потребовались еще дополнительные работы, исполненные Путиловским заводом в 1 месяц».

Первую пробную поездку мотоброневагон, названный «Заамурец», совершил 7 октября: «После 5-дневных подготовительных работ произведена первая пробная поездка на бронированном мотовагоне. Производилась езда пе-

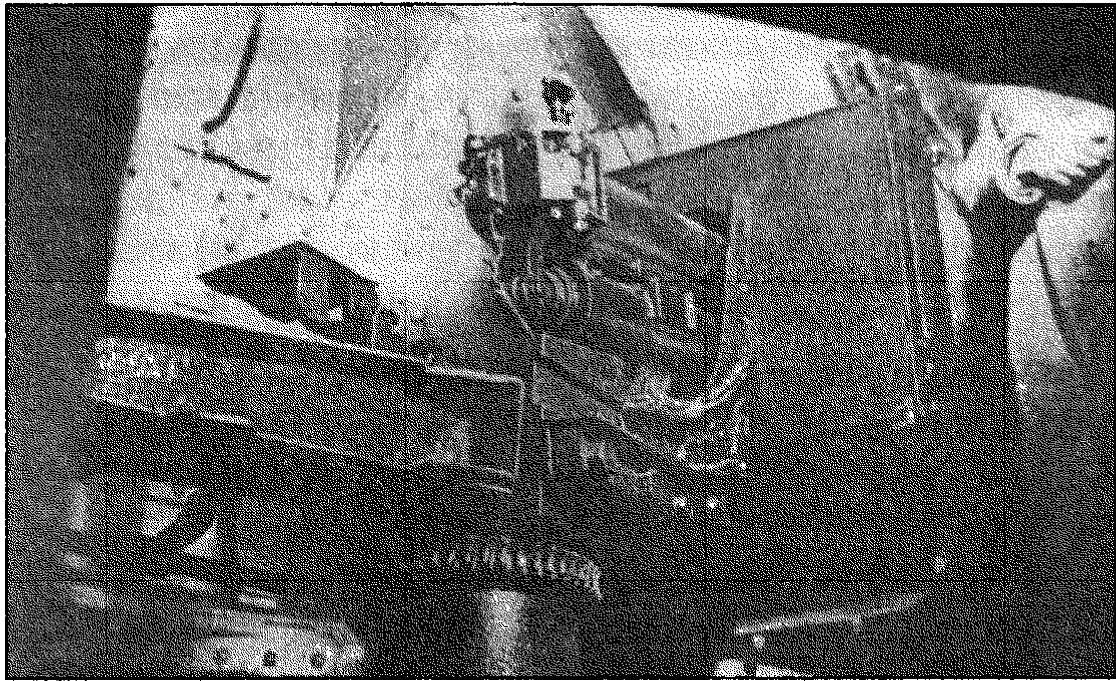
редним и задним ходом на первой скорости, результаты удовлетворительные. Ввиду большого количества неприработанных трущихся частей необходима продолжительная прокатка».

После устранения выявленных недостатков и мелких доделок, 18 октября 1916 года новую бронеединицу осмотрела комиссия под представительством генерал-майора Колобова.

«Заамурец» имел несущий корпус, склепанный на швеллерах и уголках и установленный на двух железнодорожных тележках «старого пассажирского типа, рессоры коих усилены своеобразно с весом мотовагона». Толщина брони изогнутых и наклонных поверхностей составляла 12 мм, вертикальных — 16 мм. Корпус делился на 5 отделений: передняя и задняя наблюдательные командирские рубки, 2 орудийных и центральный казематы.

Наблюдательные рубки представляли собой коробку с граненым потолком и частью стенок. Размеры ее были достаточны для наблюдателя (наблюдение велось через люки со смотровыми щелями) и пулеметчиков. Два пулемета, установленных на специальных станках, имели угол обстрела 90 градусов в горизонтальной плоскости и 15—20 — в вертикальной. Патроны хранились в ящиках, расположенных вдоль стен. Наблюдатель имел в своем распоряжении приборную доску с тремя группами кнопок: «Средняя группа дает сигналы механику вагона, перед которым расположена коробка с рядом световых буквенных сигналов, освещаемых нажимами соответствующих кнопок, расположенных на вышеуказанной доске у наблюдателя. Правая группа кнопок дает указание артиллеристам, левая пулеметчикам».

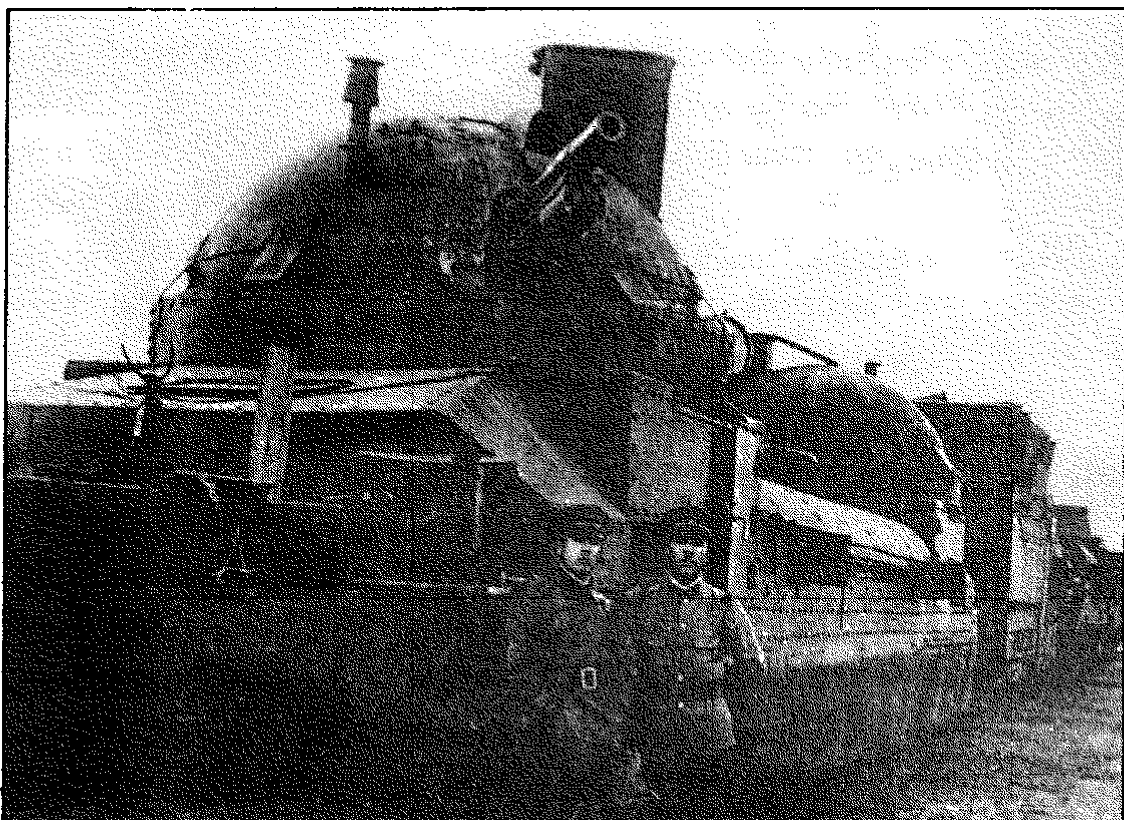
Орудийные казематы находились над тележками, при этом вся орудийная установка размещалась на шкворневой балке в центре тележки. Нижняя часть каземата представляла собой прямоугольную коробку, на которой сверху была установлена полусферическая, склепанная из 12 секторов орудийная башня, вращающаяся вместе с по-



Внутренняя часть оружейной башни мотоброневоза «ОРЛИК». Осень 1918 года. Видна тумбовая оружейная установка с 76,2-мм полевой пушкой образца 1902 года и накладки на месте стыка броневых листов купола башни (АСКМ).

воротным кругом. 57-мм морские пушки Норденфельда (скорострельность 60 выстрелов в минуту) устанавливались на специальном лафете, обеспечивающем вертикальный угол обстрела от -10 до $+60$ градусов. Лафет крепился на поворотном круге, вращающемся на шариковой опоре. Круг в свою очередь соединялся с башней специальными подкосами. В нижней части башни крепились ролики, опирающиеся на круглый рельс, закрепленный на крыше оружейного каземата. Вращение всей оружейной установки, снабженной тормозом и прибором для корректировки наводки в горизонтальной плоскости, осуществлялось вручную одним человеком.

В центральном каземате размещалось 8 пулеметов с боекомплектom (по четыре с каждого края), а также силовая установка из двух бензиновых двигателей («Фиат» и «Флоренция») мощностью 60 л.с. каждый, «установленных на общем валу, соединенных между собой реверсами и коробкой скоростей, передача энергии двум ведущим осям производится при помощи двух карданных валов и конического зубчатого зацепления». Такая конструкция



Мотоброневагон «ORLIK» во Владивостоке. 1920 год. Хорошо видны установленные в башнях 76,2-мм полевые пушки образца 1902 года (АСКМ).

обеспечивала движение и на одном двигателе, а реверс обеспечивал движение вперед и назад с одинаковыми скоростями. Мотоброневагон оснащался двумя комплектами тормозов — ручным и пневматическим «Вестингауз», воздух для которого «нагнетается особым компрессором, приводимым в действие первичным валом коробки скоростей».

Для внутренней связи «Заамурец» был оборудован телефонами и световой сигнализацией (цветные лампочки). Имелось также восемь перископов, два комплекта дальномеров системы генерала Холодовского (для стрельбы по воздушным целям) и два прожектора. Электричество для освещения и световой сигнализации вырабатывалось динамо-машиной, «приводимой в действие ременной передачей от одного из моторов». Изнутри вагон был отделан тепло-, вибро- и звукопоглощающей войлочной и пробковой изоляцией и имел систему отопления отработанными газами двигателей.

Следует особо подчеркнуть достоинства машины: предельно низкий силуэт, высокое качество формы броневых корпусов с углами наклона броневых плит, рассчитанных на рикошет, высокую плотность компоновки, возможность движения на одном моторе, значительную автономность. Вместе с тем комиссия генерал-майора Колобова отмечала, что мотоброневая вагон «отличается теснотой внутреннего пространства, хотя во всех частях мотовагона пространство это является достаточным для управления, обслуживания механизмов и вооружения, а помещения для командира на концах мотовагона вполне удобны».

Без сомнения, по техническому совершенству «Заамурец» находился в одном ряду с такими шедеврами отечественной военной техники, как самолет «Илья Муромец» Сикорского и подводный минный заградитель «Краб» Налетова; однако в нашей стране он мало кому известен.

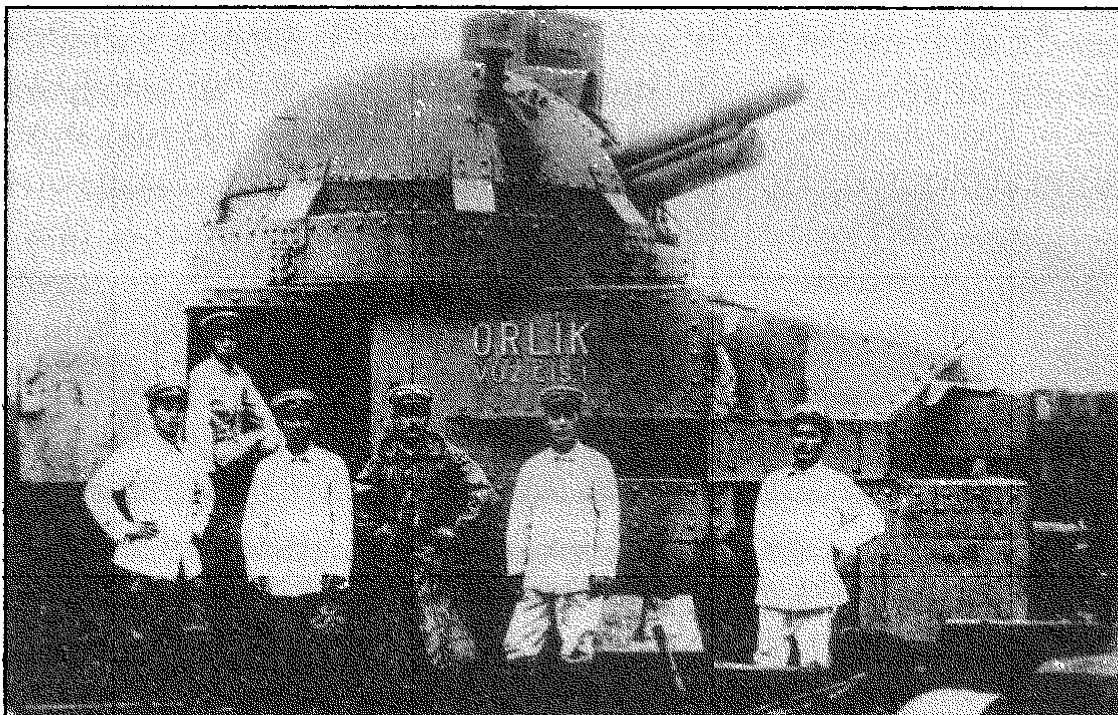
Испытания «Заамурца», проведенные с 19 по 22 октября в районе Одессы, подтвердили, что мотовагон легко управляем, свободно преодолевает крутые подъемы, развивает скорость до 45 км/ч, без труда может двигаться на одном моторе. Пробная стрельба из орудий и пулеметов также прошла успешно. «Испытание мотовагона дало очень хорошие результаты. Механизм мощный, надежный, вполне удовлетворяет поставленным ему условиям», — доложил в Ставку подполковник Бутузов. 19 ноября 1916 года, после устранения мелких дефектов и укомплектования команды, «Заамурец» отбыл для показа в Ставку, а затем — на Юго-Западный фронт. Зимой — весной 1917 года он находился на головном железнодорожном участке 8-й армии, где использовался как зенитная батарея ввиду затишья на фронте. Летом 1917 года после ремонта двигателей «Заамурец» вошел в состав Броневых железнодорожных ударных отрядов под командованием полковника Кондырина, куда, помимо него, были включены бронепоезд «Генерал Анненков», бронедрезина и два броневых автомобиля. Этот отряд действовал на Юго-Западном фронте в ходе летней кампании 1917 года.

Боевое применение мотоброневагона выявило и ряд недоработок, в частности, недостаточную мощность и неудовлетворительное охлаждение двигателей и тесноту оружейных башен. Поэтому в сентябре 1917 года «Заамурец» направили в Одессу, где ему увеличили размер башен, приклепав к полусферической части броневые кольца высотой 400 мм. Кроме того, на башнях смонтировали броневые будки для командиров орудий, установили новые радиаторы большего размера. Для улучшения вентиляции центрального каземата в крыше прорезали три вентиляционных отверстия, закрытых броневыми колпаками. Кроме того, на «Заамурце» планировалось установить более мощные двигатели в 80–100 л.с. и электромоторы для вращения башен, однако события октября 1917 года и последовавший за этим развал страны и армии не позволили осуществить эти работы.

В декабре 1917 года находившийся на ремонте в Одесских главных мастерских мотоброневагон был включен в состав войск украинской Центральной Рады. Наблюдающим за ходом работ на нем новая власть назначила полковника Поплавко*, однако к началу 1918 года закончить их не удалось — активная большевистская агитация среди рабочих мастерских привела к массовому саботажу.

В ночь на 14 января 1918 года вооруженные формирования железнодорожников приступили к установлению Советской власти в Одессе, захватив пассажирский вокзал, телеграф, телефон и станцию Одесса—Товарная. С утра 15 января последовал отпор войск Центральной Рады. В городе завязались жестокие бои. По приказу железнодорожного революционно-военного комитета бригада рабочих в спешном порядке поставила на ход мотоброневагон «Заамурец», который про-

**Есть основания считать, что это тот самый Поплавко, который командовал броневым дивизионом Особого назначения на Юго-Западном фронте и по проекту которого изготавливались броневые автомобили «Джеффри» с приспособлением для прорыва проволочных заграждений.*

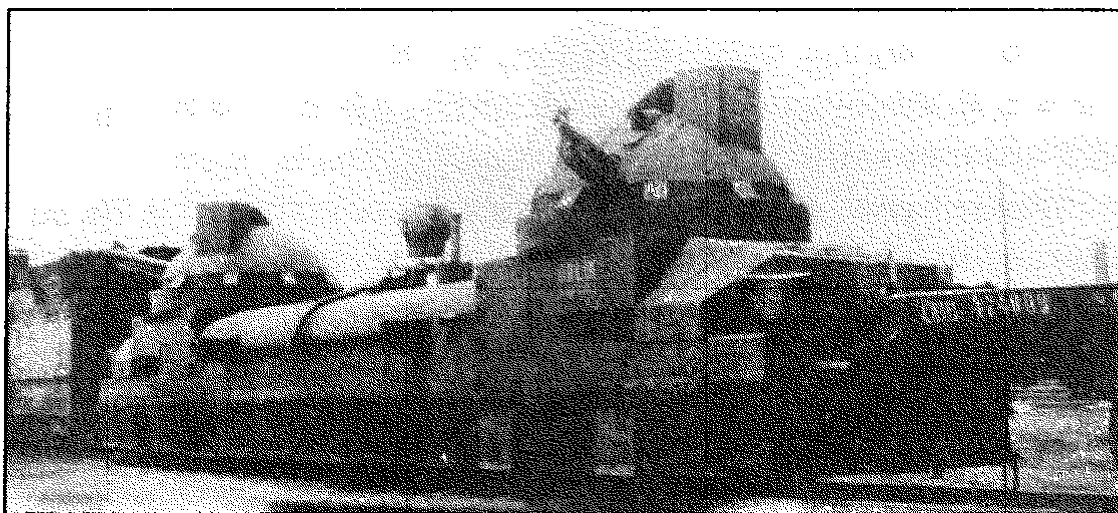


Мотоброневагон «ORLIK» во Владивостоке. 1920 год. Видна открытая дверь для посадки экипажа. У броневагона стоит японская команда (АСКМ).

ходил ремонт и модернизацию в Одесских железнодорожных мастерских. Днем 15 января, укомплектованный экипажем под командованием А. Капралова, мотоброневагон своим огнем остановил наступление украинских частей Центральной Рады со стороны станции Одесса—Малая. Однако вскоре гайдамаки взорвали путь и «Заамурец» сошел с рельсов. Экипажу пришлось отбиваться с железнодорожного полотна, пока мотовагон не поставили на рельсы. 16 января бои с переменным успехом возобновились, но во второй половине дня, после того как «Заамурец» и корабли Черноморского флота начали планомерный обстрел казарм войск Центральной Рады.

В конце февраля 1918 года мотоброневагон попал в руки банды анархистов, которая, разъезжая на нем по окрестным селениям, взимала «контрибуции в пользу Советской власти». Однако в начале марта 1918 года отряд моряков под командой Полупанова отбил «Заамурец» у анархистов и включил его в состав бронепоезда № 4 «Полупановцы». Вместе с последним он проделал весь свой дальнейший путь.

10 марта 1918 года бронепоезд по приказу железнодорожного комитета РСДРП направляется под Тирасполь для



Мотоброневагон «ORLIK» в Китае, дивизиона бронепоездов полковника Чехова. Снимок сделан в 1925 году американским военным атташе (фото из архива Я. Магнуского).

отражения попытки румын оккупировать Бессарабию. Затем его перебросили на поддержку красных отрядов в районе Сербки и Знаменки. К 24 марта бронепоезд получил в боях ряд серьезных повреждений и был выведен на ремонт в Екатеринослав. Затем в составе Первой Революционной армии Южного фронта он участвовал в боях с украинцами и немцами под Мелитополем, Пятихаткой, Акимовкой. «Это лучший и смелый из бронепоездов. Полупанов — смелый и сильный его командир», — доносил Антонов-Овсеенко 10 мая 1918 года в Высший военный совет республики.

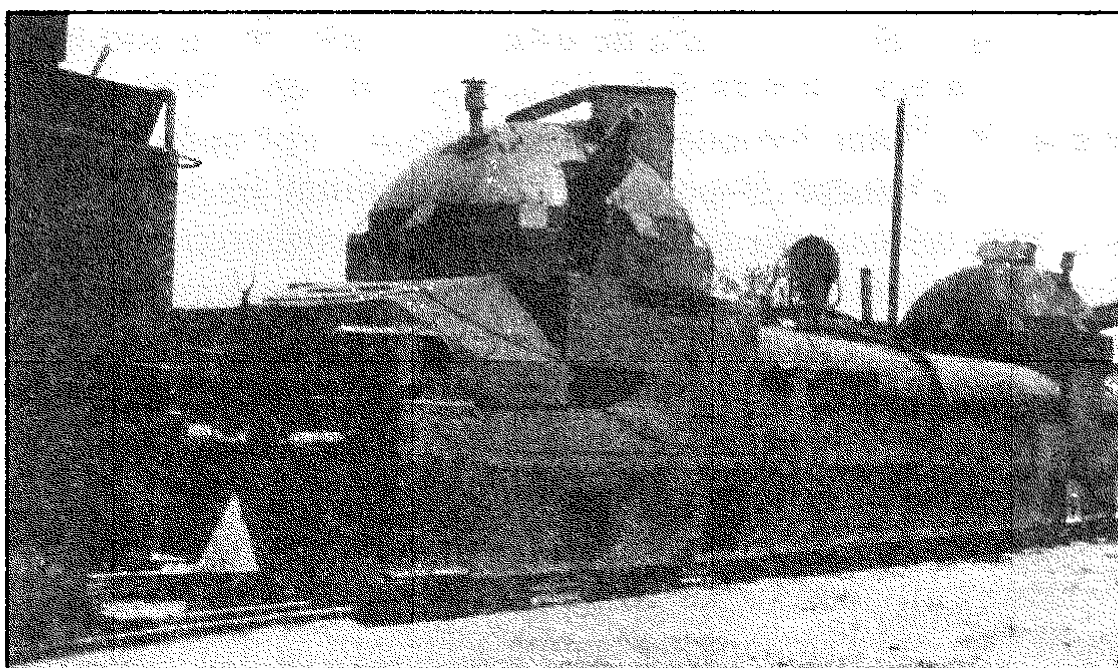
В середине мая бронепоезд № 4 прибыл для ремонта в Москву. Первоначально Центробронь по распоряжению Троцкого приказал расформировать команду бронепоезда, обвинив ее в партизанщине. Однако Полупанов добился встречи с Лениным, который потребовал сохранить бронепоезд за моряками. После ремонта на Коломенском заводе бронепоезд № 4 направили на Восточный фронт.

Успех сопутствовал красным вплоть до захвата Бугульмы, однако уже 13 июля 1918 года пришлось оставить город. Попытки контрнаступления окончились неудачей, и 22 июля красные начали спешно покидать Симбирск. Ввиду невозможности дальнейшего отхода бронепоезд № 4 «Полупановцы» в полной исправности был брошен в Симбирске. Чехи, захватив бронепоезд, переименовали его в «ORLIK».

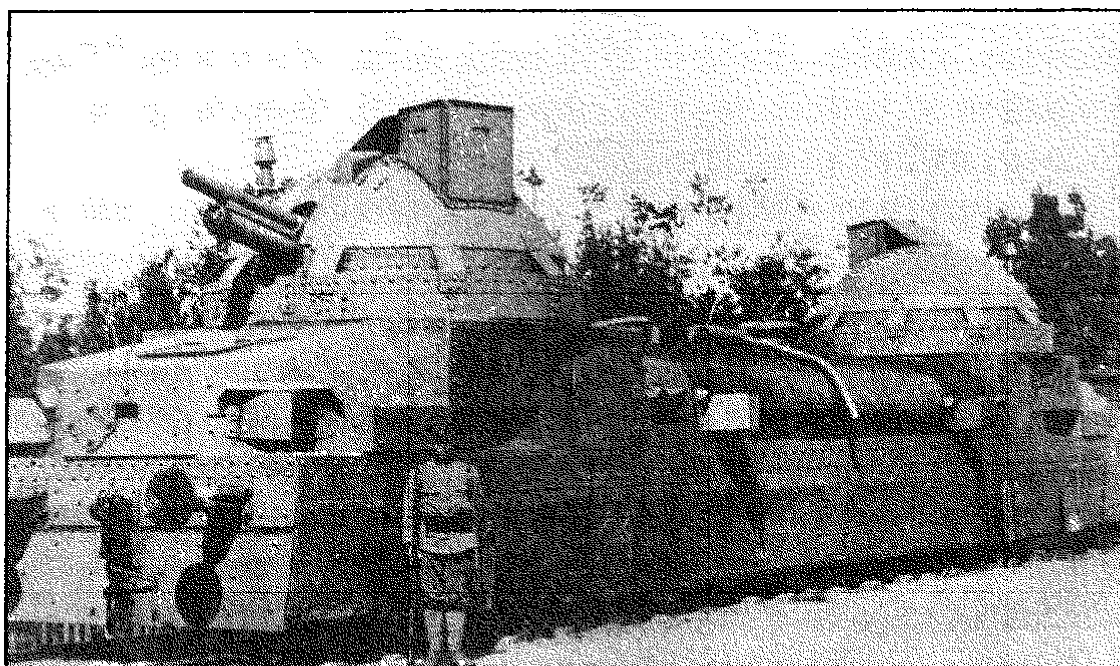
Видимо, в июле — августе 1918 года, из-за отсутствия 57-мм снарядов к орудиям Норденфельда, их заменили двумя 76,2-мм пушками образца 1902 года.

Бронепоезд «ORLIK» действовал в составе 4-го чехословацкого полка вдоль магистрали Симбирск — Чита. В октябре 1918 года мотоброневагон под названием «ORLIK I» некоторое время воевал самостоятельно в районе Приютово и Абдулино. «ORLIK» конвоировал американский консульский поезд при его рейсе в ставку к Колчаку в Омске; обеспечивал безопасность движения по Транссибирской магистрали летом 1919 года, когда диверсии на дороге приняли массовый характер. Французский генерал Жонен, прибыв в Иркутск, отмечал, что «бронепоезд «ORLIK» поддерживает полный порядок». Любопытная деталь: мотоброневагон был настолько популярен, что его изобразили на одной из трех почтовых марок, которые выпускались чехословаками во время пребывания их в России.

После ухода чехословаков мотоброневагон в составе бронепоезда «ORLIK» попадает к японцам, а те передают его русским белогвардейцам. Он оставался во Владивостоке до осени 1922 года, а затем вместе с другими бронепоездами



Еще одно фото мотоброневагона «ORLIK» в Китае. 1925 год. Хорошо виден прожектор, установленный на крыше центрального каземата (фото из архива Я. Магнуского).



Мотоброневагон на японской службе, дата съемки неизвестна, но возможно это начало 1930-х годов (АСКМ).

белогвардейцев ушел в Харбин. И вот новый поворот судьбы — служба в эмиграции.

В 1924 году генерал Нечаев — один из сподвижников атамана Семенова — сформировал в Китае дивизию из русских белогвардейцев. В ее состав был включен дивизион из семи бронепоездов (под командой полковника Чехова) — тех самых, которые ушли из Владивостока. Среди них был и «ORLIK» с прицепленным к нему мотоброневагоном. В составе войск Чжан-Чзу Чана дивизия принимала участие в боях против Народно-революционной армии Китая. По воспоминаниям советских военных советников, бывших в составе НРА, бронепоезда Чехова наводили ужас на китайских солдат. В 1925 году мотоброневагон с русской командой был сфотографирован американским военным атташе. На сегодняшний день это самые поздние известные автору снимки бывшего «Заамурца».

К сожалению, документальных сведений о дальнейшей судьбе этого прекрасного образца отечественной бронетехники нет, хотя некоторые данные свидетельствуют о том, что в 1931 году мотоброневагон мог быть захвачен японцами в Маньчжурии.

Приложения

Производство броневых автомобилей в России в 1914 – 1917 годах						
Тип машины	1914	1915	1916	1917	Всего	
Пулеметные						
«Руссо-Балт» 1-й автопулеметной роты	8	—	—	—	8	
Броневи́к Кавказской Туземной дивизии	1	—	—	—	1	
SPA	1	—	—	—	1	
«Кейс»	2	—	—	—	2	
«Руссо-Балт» мастерской Братолюбова	—	6	4	—	10	
«Рено» мастерской Братолюбова	—	1	—	—	1	
«Рено» Вонлярлярского	—	1	—	—	1	
«Рено» Мгеброва	—	1	11	—	11	
«Бенц» Мгеброва	—	1	—	—	1	
«Пирс-Прроу» Мгеброва	—	1	—	—	1	
«Руссо-Балт» Мгеброва	—	1	—	—	1	
«Изога-Фраскини» Мгеброва	—	—	1	—	1	
«Джеффери» Поплавко	—	1	30	—	31	
«Джеффери» Офицерской стрелковой школы	—	—	1	—	1	
«Фиат» Ижорского завода	—	—	—	41	41	
Трехколески Филатова	—	—	15	—	15	
«Ллойд» Былинского	—	1	—	—	1	
Броневики для 1-й пулеметной роты	—	2	—	—	2	

Тип машины	1914	1915	1916	1917	Всего
Броневи́к для 1-й мотоциклетной роты	—	1	—	—	1
«Остин» Путиловского завода	—	—	—	2	2
Пушечные					
«Гарфорд» военного ведомства	—	30	—	—	30
«Гарфорд» морского ведомства	—	—	18	—	18
«Мерседес» Былинского	—	2	—	—	2
«Маннесманн-Муллаг» 1-й автопулеметной роты	1	2	—	—	3
«Паккард» 1-й автопулеметной роты	—	2	—	—	2
«Паккард» Обуховского завода	—	—	—	1	1
Трехколеска Филагова	—	—	1	—	1
Броневи́к Улятовского	—	—	1	—	1
«Пирс-Арроу» морского ведомства	—	—	2	—	2
FWD	—	—	—	1	1
Зенитные					
«Руссо-Балт» с 76-мм пушкой	—	4	—	—	4
«Руссо-Балт» зарядные ящики	—	4	—	—	4
Полугусеничные					
«Остин» 2-й серии с приспособлением Кегресса	—	—	1	—	1
«Алис-Чалмерс» Гулькевича	—	—	1	—	1
Итого	13	61	86	45	205

<i>Поставки броневых автомобилей в Россию в 1914 – 1917 годах*.</i>						
Тип машины	1914	1915	1916	1917	Всего	
«Остин» 1-й серии	48	—	—	—	48	
«Остин» 2-й серии	—	60	—	—	60	
«Остин» 3-й серии	—	—	—	60	60	
Шасси «Остин»	—	—	5	55	60	
«Рено» полубронеовые**	—	40	—	—	40*	
«Изоа-Фраскини»**	1	—	—	—	1	
«Армстронг-Уитворт-Джаррот»	—	10	—	—	10	
«Армстронг-Уитворт-Фиат»	—	15	15	—	30	
«Шеффилд-Симплекс»	—	25	—	—	25	
«Армия-Мотор-Ллорис»	—	32	4	—	36	
«Ланчестер»	—	20	—	—	20	
«Пирлесс»	—	—	16	—	16	
Шасси «Фиат»	—	—	16	74	90	
Всего	49	202	56	189	496	
* Без учета бронемашин Бельгийского и Английского дивизионов.						
** «Изоа-Фраскини» и 11 «Рено» были переоборудованы в 1915 году по проекту штабс-капитана Мгеброва.						

Список автопулеметных взводов Русской Армии, сформированных в 1914 – 1916 годах.									
Номер взвода	Тип машины	Название или номер	Номер двигателя	Номер шасси	Дата отправки на фронт	Куда отправлен	Командир взвода	Офицеры	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1	«Руссо-Балт»	№ 1	530	1530	19.10.1914	2 А	Штабс-капитан Подтурский		
	«Руссо-Балт»	№ 2	534	1534					
	«Маннесманн»	№ 10	2003	?					
2	«Руссо-Балт»	№ 3	532	1532	19.10.1914	2 А	Штабс-капитан Шулькевич	Подпоручик Душкин	
	«Руссо-Балт»	№ 4	538	1538					
	«Паккард»	№ 20 «Капитан Гурдов»	?	?					
3	«Руссо-Балт»	№ 5	534	1534	19.10.1914	2 А	Штабс-капитан Дейбель	Прапорщик Сливовский	
	«Руссо-Балт»	№ 6	535	1535					
	«Паккард»	№ 30	?	?					
4	«Руссо-Балт»	№ 7	539	1539	19.10.1914	2 А	Штабс-капитан Гурдов, поручик Вачнадзе (с 20.02.1915)	Поручик Вачнадзе	
	«Руссо-Балт»	№ 8	?	?					
	«Маннесманн»	№ 40	1878	?					
5	«Остин» – 1	«Быстрый»	66-612	2036	16.02.1915	10 А		Подпоручик Смирлицкий	
	«Остин» – 1	«Бодрый»	98-621	1887					
	«Остин» – 1	«Бойкий»	168-623	1961					
	«Гарфорд»	«Бесстрашный»	–	–					
	«Остин» – 2	? (31.12.1915)	256	10819					
	«Остин» – 2	? (31.12.1915)	262	10860					
	«Джаррот»	? (17.06.1916)	1985	3617					

1	2	3	4	5	6	7	8	9
6	«Остин» – 1 «Остин» – 1 «Остин» – 1 «Гарфорд»	«Храбрый» «Смелый» «Бравый» «Сибиряк»	160-623 160-621 69-612 –	1895 1883 1870 –	25.01.1915	1 А		
7	«Остин» – 1 «Остин» – 1 «Остин» – 1 «Гарфорд» «Остин» – 2 «Рено» п/б	«Боец» «Випязь» «Богатырь» ? ? ?	– 123-621 83-621 – – –	1871	4.02.1915	12 А		
8	«Остин» – 1 «Остин» – 1 «Остин» – 1 «Гарфорд» «Рено» п/б	«Лихой» «Сильный» «Славный» ? ?	55-612 170-623 169-623 – –		4.02.1915	12 А	Штабс-капитан Синезубов, с октября 1916 – капитан Маликов	Подпоручик В. Степанов, поручик Демин
9	«Остин» – 1 «Остин» – 1 «Остин» – 1 «Гарфорд» «Остин» – 2	«Ястреб» «Сокол» «Орел» ? ?	– 172-623 135-623 – –	2031 2028 1927 – –	18.02.1915	1 А	С октября 1916 – капитан Соловьев	Подпоручик Лавров
10	«Остин» – 1 «Остин» – 1 «Остин» – 1 «Гарфорд»	«Свиристый» «Сердитый» «Страшный» ?	143-623 178-623 156-623 –	1965 1925 1902 –	18.02.1915	1 А, Варшава	Штабс-капитан Тихонравов (4.07.1916)	Поручик Бернесовский (21.02.1916), подпоручик Алексеевцев (28.06.1916),

1	2	3	4	5	6	7	8	9
								подпоручик В. Правиков, поручик П. Локтев, подпоручик А. Алексеев- цев (оба на 21.06.1916)
11	«Остин» — 1 «Остин» — 1 «Остин» — 1 «Гарфорд»	«Кречет» «Колчик» «Кречет» ?	157-623 144-623 158-623 —	2027 1919 1938 —	22.02.1915	1 А	Штабс- капитан Д. Филиппов	Подпоручик И. Доброволь- ский, подпо- ручник Н. Греч- ко, подпору- чик Б. Мар- тыненко
12	«Остин» — 1 «Остин» — 1 «Остин» — 1 «Гарфорд» «Рено п/б	«Мощный» «Могучий» «Меткий» «Святогор» ?	127-623 148-623 133-623 — —	1921 1908 1958 308 —	22.02.1915	1 А		Поручик Колыцов, подпоручик Грабовский, подпоручик Н. Тарасенок
13	«Остин» — 1 «Остин» — 1 «Гарфорд» «Остин» — 2	«Жгучий» «Жадный» ? ?	145-623 85-621 — —	1901 2026 — —	18.06.1915	3 А	Гвардии капитан Цветковский	Подпоручик Нечволодов, подпоручик Большаков, подпоручик Юлин

1	2	3	4	5	6	7	8	9
14	«Остин» — 1 «Остин» — 1 «Гарфорд» «Рено» п/б	«Деловой» «Дерзкий» «Добрыня» ?	155-623 164-623 — —	1976 2030 — —	14.04.1915	3 А	Капитан Лаврентьев (16.07.1917)	Поручик Келлер, подпоручик Антонов
15	«Остин» — 1 «Остин» — 1 «Гарфорд» «Ланчестер»	«Алчный» «Адский» «Грозный» ?	178-629 131-623 — —	1891 1884 — —	17.06.1915	9 А	Гвардии капитан Платковский, штабс-капи- тан Сыробо- ярский (с 1.09.1916)	Поручик Ко- лоб, прапор- щик Исаев, подпоручик Тер-Акопов, поручик Хар- ламов, подпо- ручик Исаев, подпоручик Дюба (три по- следних на 1.09.1916)
16	«Остин» — 1 «Остин» — 1 «Гарфорд»	«Зоркий» «Задорный» «Забайкалец»	119-621 146-623 —	2025 1937 732	14.04.1915	4 А		Поручик Айдаров, подпоручик П. Делицын, подпоручик Нельгин
17	«Остин» — 1 «Остин» — 1 «Гарфорд»	«Огонь» «Оса» «Колыванец»	149-623 152-623 —	1936 1963 705	17.06.1915	9 А	Капитан Решетников	Подпоручик Шишеев, подпоручик Келл, подпоручик Харитонов

1	2	3	4	5	6	7	8	9
18	«Остин» – 1 «Остин» – 1 «Гарфорд» «Рено» п/б «Ланчестер»	«Редкий» «Ратный» «Роког» «Ратник» «Ратмир»	165-623 132-623 – – –	1916 1889 – – –	14.04.1915	9 А		Поручик Халил-Беков
19	«Остин» – 1 «Остин» – 1 «Гарфорд»	«Пылкий» «Победа» «Пушкарь»	130-623 117-621 1696	1931 1869 445	17.06.1915	11 А	Штабс-капитан Шульц	Подпоручик П. Гейнрихс, подпоручик А. Сафонов (оба 5.06.1916), поручик Плешков, по- ручик Халил- Беков (17.7.16)
20	«Остин» – 1 «Остин» – 1 «Гарфорд» «Джаррот»	«Гром» «Гроза» «Громобой» ?	182-629 161-623 – –	1924 2029 – –	14.04.1915	7 А	Капитан Г. Дзугаев, штабс-капи- тан Красно- польский (на 1.09.1916)	Поручик Краснополь- ский, подпо- ручик С. Ану- фриев, на 1.9.1916 пору- чик Марганад- зе, подпоручик Тавгиридзе, подпоручик Буцуев
21	«Остин» – 1 «Остин» – 1	«Славянин» «Алмаз»	163-623 121-621	1941 1959	25.07.1915	4 А	Штабс-капитан	Поручик Бологов,

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	«Гарфорд» «Рено» п/б	«Витязь» ?	— —	— —			Чернозудов (19.07.1917)	поручик Ануфриев (оба на 12.07.1916)
22	«Остин» — 1 «Остин» — 1 «Гарфорд» «Рено» п/б «Джаррот»	«Егерь» «Гвардеец» «Михайловец» ? ?	92-621 176-623 — — —	1957 2034 — — —	5.08.1915	1 А		
23	«Остин» — 1 «Остин» — 1 «Гарфорд»	«Жемчуг» ? ?	193-629 128-623 —	2035 1973 —	20.08.1915	4 А, Рославль		
24	«Остин» — 2 «Остин» — 2 «Гарфорд» «Фиат» «Фиат»	«Скобелев» «Суворов» «Граф Румянцев» «Минин» «Пожарский»	— — — — —	— — — — —	20.08.1915	4 А, Рославль		Подпоручик Д. Болговский (13.07.1916)
25	«Мерседес» «Мерседес» «Ллойд» «Остин» — 2 «Остин» — 2 «Ланчестер»	«Обуховец» «Опальный» «Орлец» (?)	25070 25079 262 — — —	— — — — — —	23.08.1915	5 А, Якоб- штадт		Подпоручик Голгаренко (7.06.1916)
26	«Остин» — 2 «Остин» — 2 «Гарфорд»	«Черт» «Черноморец» «Чудовище»	233 238 383	— — —	25.10.1915	В Одессу, в распо- ряжение	Штабс- капитан В. Поплавко	Поручик Калачев, подпоручик

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	«Джеффери» п/б	«Чарлей»	—	—		генерала Стремо- уова		Шмелев, подпоручик Устинов
27	«Остин» — 2 «Остин» — 2 «Гарфорд»	? ? «Отважный»	200-629 188-650 —	1940 1328 392	25.10.1915	В Одессу, в распо- ряжение генерала Стремо- уова	Капитан Васильев	Поручик М. Максимов, подпоручик Колосов, подпоручик Кольбе
28	«Остин» — 2 «Остин» — 2 «Гарфорд»	«Стерегуший» «Марс» «Решительный»	— — —	— — 516	25.10.1915	12 А, Венден	Капитан Казенин	Поручик Мемагуров, подпоручик Николаев, подпоручик Фиалковский, штабс-капитан Мемагуров, штабс-капитан Николаев (оба на 12.07.1916)
29	«Бенц» «Пирс-Арроу» «Уайт» «Остин» — 2 «Остин» — 2 «Ланчестер» (пул)	«Серафима» ? ? ? ? ?	1467 66952 — — — —	— — — — —	25.10.1915	Кавказск ая Армия, Тифлис	Штабс- капитан Дубяго	Штабс-капи- тан Демиш- кин, подпору- чик Диаков- ский, подпо- ручик Халец- кий, поручик В. Ерохин

1	2	3	4	5	6	7	8	9
30	«Остин» – 2 «Остин» – 2 «Гарфорд»		– – –	– – –	28.11.1915	10 А	Капитан Дубяго (1.05.16)	Подпоручик Виноградов
31	«Остин» – 2 «Остин» – 2 «Гарфорд»		208 209 –	1974 1989	28.11.1915	11 А, Волочиск		
32	«Остин» – 2 «Остин» – 2 «Гарфорд»		– – –	– – –	28.11.1915	11 А, Волочиск		
33	«Остин» – 2 «Остин» – 2 «Остин» – 2 «Гарфорд»		216-525 207 203 7044	– – – –	28.11.1915	Гвардей- ский кор- пус, Про- скуров	Поручик Самойлов (1.05.16)	Поручик П. Миронович
34	«Остин» – 2 «Остин» – 2 «Гарфорд»	? ? «Дракон»	– – –	– – –	28.11.1915	11 А, Волочиск		
35	«Остин» – 2 «Остин» – 2 «Рено» – Мге- бров «Гарфорд»		– – – –	– – – –	28.11.1915	Кавказ- ский фронт, Эрдели, в распо- ряжение генерала Баратова	Капитан Гарлицкий	Подпоручик Сумароков, подпоручик Эльрих, подпоручик Михайлов
36	«Остин» – 2 «Остин» – 2 «Гарфорд»	«Олет» «Витязь» «Баян»	– – 1194	4942 1994 –				

1	2	3	4	5	6	7	8	9
37	«Остин» – 2 «Остин» – 2 «Ланчестер»		184 183 1575	3610 4404 34407	21.03.1916	5 А, Крейц- бург	Подполков- ник Самой- лов	Штабс-капи- тан Наумов, поручик Лав- рентьев, кор- нет Вишне- вский
38	«Остин» – 2 «Остин» – 2 «Ланчестер»		227 179 1551	1947 1999 –	21.03.1916	5 А, Крейц- бург	Капитан П. Курочкин	Штабс-капи- тан Палицын, гвардии пору- чик Огонов- ский, прапор- щик Червяков
39	«Остин» – 2 «Остин» – 2 «Ланчестер»	«Кречет» «Кондор»	– – –	– – –	21.03.1916	10 А, Борнсов	Штабс- капитан А. Пенескул	Штабс-капи- тан Хасидо- вич, поручик Константи- нов, подпору- чик Худяков
40	«Остин» – 2 «Остин» – 2 «Ланчестер»		– – –	– – –	21.03.1916	4 А, Бобруйск	Штабс- капитан Вехтер	Поручик Самойлович, поручик Черноглазов, подпоручик Шунинский
41	«Остин» – 2 «Остин» – 2		– –	– –	21.03.1916	Кавказ- ская	Штабс- капитан	Штабс-капи- тан Дитлов,

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	«Ланчестер»		—	—		Армия, Тифлис	А. Богуслав- ский	поручик Вы- стревский, подпоручик Прусак
42	«Остин» — 2 «Остин» — 2 «Ланчестер»	«Орел» «Ахтырец»	249-650 243-650 1574	— — —	15.07.1916	8 А, Ровно	Штабс-капи- тан Е. Гусев, с 1.06.1916 капитан Шульц	Штабс-капи- тан Шерстня- ков, поручик Соедов, пору- чик фон Ли- менфельд
43	«Остин» — 2 «Остин» — 2 «Ланчестер» «Джаррот»		253-650 239-650 — 1998	— — — —	15.07.1916	11 А, Дубно	Штабс- капитан И. Кравцевич	Поручик Зве- рев, поручик Крашенинни- ков, прапор- щик Дмитриев
44	«Остин» — 2 «Остин» — 2 «Ланчестер»		— — —	— — —	31.07.1916	2 А, Слуцк	Штабс- капитан К. Брагин	Штабс-капи- тан Бодлеев, штабс-капи- тан Печенев, подпоручик Шарапов
45	«Остин» — 2 «Остин» — 2 «Ланчестер»		247 263 1534	— — —	3.08.1916	7 А	Штабс-капи- тан М. Вит- генштейн	Поручик Иванов, подпоручик Можаровски, прапорщик Васильевский

1	2	3	4	5	6	7	8	9
46	«Остин» – 2 «Остин» – 2 «Ланчестер»	«Сибиряк» «Кавказец» «Туркестанец»	244 252 1558	– – 1552	3.08.1916	9 А	Капитан А. Могиль- ный	Штабс-капи- тан Разумов, штабс-капи- тан Кривцов, поручик Бойко
47	«Остин» – 2 «Остин» – 2 «Ланчестер»		– – –	– – –	15.08.1916	11 А	Штабс- капитан Арнольд	Штабс-капи- тан Корнилов, подпоручик Дюба, прапор- щик Бульме- ринг
Броне- вой авто- железно- дорож- ный взвод	«Руссо-Балт» тип С «Руссо-Балт» тип С «Руссо-Балт» тип С «Рено» п/б «Паккард» п/б	№ 1 № 2 № 3	531 536 540	1531 1536 1540	10.04.1917	ЮЗФ	Гвардии штабс-капи- тан Мещере- нинов	Штабс-капи- тан Васильев, подпоручик Пивень, пра- порщик Ко- мар
<p>Примечание. Пушечные отделения ряда взводов убыли на фронт:</p> <p>5, 6, 10, 11 взводов – 25 августа 1915 года; 9-го взвода – 1 августа 1915 года; 14, 16, 18 и 20-го взводов – 22 июня 1915 года; 13, 15, 17 и 19-го взводов – 4 июля 1915 года.</p>								

*Офицеры автоброневых частей Русской Армии,
награжденные орденом Св. Георгия 4-й степени
и Георгиевским оружием в 1914 – 1917 годах.*

**Кавалеры Георгиевского оружия
и ордена Св. Георгия 4 степени:**

Капитан Павел Васильевич Гурдов, командир 4-го взвода 1-й автопулеметной роты – Высочайшие приказы от 6 апреля 1915 года (орден) и 7 ноября 1915 года (оружие). Погиб в бою 12 февраля 1915 года.

Полковник Александр Николаевич Добржанский, командир 1-й автопулеметной роты и 1-го броневоегo автомобильного дивизиона – Высочайший приказ от 26 сентября 1916 года (оружие), приказ по Армии и Флоту от 4 марта 1917 года (орден).

Поручик Евгений Иванович Можаровский, командир взвода Броневоегo дивизиона Особого назначения – приказ по 11-й армии № 676 от 25 сентября 1917 года и приказ по Армии и Флоту от 10 апреля 1917 года.

Штабс-капитан Николай Михайлович Савков 8-го броневоегo дивизиона – приказы по 8-й армии № 2859 от 6 сентября 1917 года и № 3216 от 19 декабря 1917 года.

Штабс-капитан Александр Владимирович Сыробоарский, 30-го автопулеметного отделения – Высочайшие приказы от 3 февраля 1915 года (за участие в боях в составе 5-й артбригады) и от 24 января 1917 года.

Капитан Исрофил Халил-Беков 18-го автопулеметного отделения – Высочайший приказ от 25 ноября 1916 года (за бои в составе 19-го автопулеметного взвода) и приказ по Армии и Флоту от 8 мая 1917 года.

Штабс-капитан Евлений Иванович Ходкевич 11-го броневоегo дивизиона – Высочайший приказ от 17 апреля 1917 года и приказ по 11-й армии № 689 от 11 октября 1917 года.

Капитан Борис Ананьевич Шулькевич, командир взвода 1-й автопулеметной роты и 1-го броневоегo дивизиона – Высочайшие приказы от 18 сентября 1915 года и 26 сентября 1916 года.

**Кавалеры ордена Св. Великомученика
и Победоносца Георгия 4-й степени:**

Подполковник Сергей Александрович Новиков, командир 11-го броневое дивизиона — приказ по 11-й армии № 676 от 25 сентября 1917 года.

Штабс-капитан Александр Куканов 11-го броневое дивизиона — приказ по 11-й армии № 676 от 25 сентября 1917 года.

Штабс-капитан Николай Николаевич Подозеров 11-го броневое дивизиона — приказ по 11-й армии № 676 от 25 сентября 1917 года.

Подпоручик Виталий Реммерт 11-го броневое дивизиона — приказ по 11-й армии № 676 от 25 сентября 1917 года.

Прапорщик Владимир Евгеньевич Владимиров 11-го броневое дивизиона — приказ по 11-й армии № 676 от 25 сентября 1917 года.

Штабс-капитан Адриан Воинович Борщов, прикомандированный в 11-му броневому дивизиону от 25-й артиллерийской бригады — приказ по 11-й армии № 676 от 25 сентября 1917 года.

Капитан Сергей Алексеевич Жданов Броневое дивизиона Особого назначения — приказ по 7-й армии № 1765 от 31 октября 1917 года.

Штабс-капитан Михаил Михайлович Плешков Броневое дивизиона Особого назначения — приказ по 7-й армии № 1765 от 31 октября 1917 года.

Прапорщик Альфред Иванович Кидерман Броневое дивизиона Особого назначения — приказ по 7-й армии № 1765 от 31 октября 1917 года.

Хорунжий 20-го Донского казачьего полка Всеволод Васильевич Иноземцев, прикомандированный к Броневому дивизиону Особого назначения — приказ по 7-й армии № 1765 от 31 октября 1917 года.

Капитан Константин Игнатьевич Ольховик 7-го броневое дивизиона — приказ по 7-й армии № 1765 от 31 октября 1917 года.

Поручик Александр Александрович Эльрих 7-го броневое дивизиона — приказ по 7-й армии № 1765 от 31 октября 1917 года.

Подпоручик Александр Николаевич Сумароков 7-го броневое дивизиона — приказ по 7-й армии № 1765 от 31 октября 1917 года.

Штабс-капитан 8-го Туркестанского стрелкового полка Александр Иванович Жигин, прикомандированный к 7-му броневому дивизиону — приказ по 7-й армии № 1765 от 31 октября 1917 года.

Поручик 138-го пехотного Болховского полка Владимир Андреевич Старосельский, прикомандированный к 7-му броневому дивизиону — приказ по 7-й армии № 1765 от 31 октября 1917 года.

Штабс-капитан Андрей Михайлович Миклашевский, 1-й автопулеметной роты — Высочайший приказ от 6 июля 1915 года.

Штабс-капитан 1-й запасной автомобильной роты Владимир Авельевич Мгебров — Высочайший приказ от 13 октября 1915 года. Умер от ран 21 августа 1915 года.

Штабс-капитан 11-го гренадерского Фанагорийского полка Виктор Родионович Поплавко — Высочайший приказ от 3 февраля 1916 года (за бои в составе 19-го автопулеметного взвода).

Подпоручик 22-го автопулеметного взвода Михаил Михайловский — Высочайший приказ от 3 сентября 1916 года. Погиб в бою 28 мая 1916 года.

Поручик Александр Ильич Одишелидзе 1-го броневое дивизиона — Высочайший приказ от 26 сентября 1916 года.

Штабс-капитан 2-го лейб-гвардии Царскосельского стрелкового полка Виктор Викторович Михайлов — Высочайший приказ от 1 февраля 1917 года (за бои в составе 35-го автопулеметного взвода).

Полковник Георгий Гиссоевич Дзугаев, командир 8-го броневое дивизиона — Высочайший приказ от 10 февраля 1917 года (за бои командиром 20-го автопулеметного взвода).

Поручик Владимир Иосифович Колб-Селецкий — приказ по Армии и Флоту от 31 июля 1916 года (посмертно). Погиб в бою в составе 15-го автопулеметного взвода 28 мая 1916 года.

Штабс-капитан Рафаил Владимирович Тер-Акопов 15-го автопулеметного отделения — приказ по Армии и Флоту от 31 июля 1916 года (за отличие в боях в составе 8-го броневое дивизиона).

Подпоручик Борис Иванович Сомович 8-го броневое дивизиона — приказ по 8-й армии № 3215 от 19 декабря 1917 года (посмертно). Погиб в бою 13 июля 1917 года.

Подпоручик Борис Иванович Ильин 8-го броневое дивизиона — приказ по 8-й армии № 3229 от 22 декабря 1917 года (посмертно). Погиб в бою 13 июля 1917 года.

Поручик Витольд Голковский 22-го автопулеметного отделения — приказ по 9-й армии № 672 от 18 ноября 1917 года.

Кавалеры Георгиевского оружия:

Штабс-капитан Лейб-гвардии Павловского полка Сергей Александрович Дейбель — Высочайший приказ от 7 ноября 1915 года (за бои в составе 1-й автопулеметной роты).

Подполковник Владимир Васильевич Лаврентьев, заместитель командира 3-го броневое дивизиона — Высочайший приказ от 24 января 1917 года (за бои командиром 14-го автопулеметного отделения).

Штабс-капитан Владимир Иванович Перуанский — Высочайший приказ от 24 января 1917 года (за бои в составе 14-го автопулеметного отделения).

Штабс-капитан Николай Петрович Соколов 14-го автопулеметного отделения — Высочайший приказ от 24 января 1917 года.

Поручик Сергей Руднев 24-го автопулеметного отделения — приказ по Армии и Флоту от 22 мая 1917 года.

Капитан Игорь Петрович Гладкий 6-го автопулеметного отделения — приказ по Армии и Флоту от 21 сентября 1917 года.

Капитан Виктор Сергеевич Полянский 11-го броневое дивизиона — приказ по 11-й армии № 689 от 11 октября 1917 года.

Штабс-капитан Павел Игнатович Миронович 11-го броневое дивизиона — приказ по 11-й армии № 689 от 11 октября 1917 года.

Всего 53 награждения за службу в бронечастях, из них 35 орденов и 16 вручений Георгиевского оружия. Два ордена (штабс-капитаны Е.И. Ходкевич и А. В. Сыробоярский) за службу в других частях (Несвижский гренадерский полк и 5-я артбригада).

Десять орденов Св. Георгия и восемь наградений Георгиевским оружием произведено до Февральской революции года, а остальные (25 и 8 соответственно) — до конца 1917 года. Таким образом, около 29% орденов и 50% вручения оружия было произведено во времена Российской Империи.

Из 45 русских офицеров, награжденных Георгиевскими наградами, погибло шесть человек (пять погибло в бою и один умер от ран). Все шесть человек награждены посмертно, из них одни — штабс-капитан П. Гурдов — награжден орденом св. Георгия 4-й степени и посмертно Георгиевским оружием.

*Офицеры Бельгийского и Английского броневых
автомобильных дивизионов, награжденные
Георгиевскими наградами:*

а). Кавалер ордена Св. Георгия 4-й степени и Георгиевского оружия:

Капитан Феликс Уден Бельгийского броневых дивизиона, кавалер ордена св. Георгия 4-й степени и Георгиевского оружия — приказ по 7-й армии № 1888 от 21 ноября 1917 года и приказ по 11-й армии № 943 от 20 декабря 1917 года.

б) Кавалеры ордена Св. Георгия 4-й степени:

Капитан Поль Роз Бельгийского броневых дивизиона — приказ по 11-й армии № 556 от 31 июля 1917 года.

Лейтенант Эдгард Ван дер Донкт Бельгийского броневых дивизиона — приказ по 11-й армии № 676 от 25 сентября 1917 года.

Капитан-лейтенант Уильям Вельс-Гуд Английского броневых дивизиона — приказ по 7-й армии № 1888 от 21 ноября 1917 года.

Старший лейтенант Ноэль Лукас Шадуэлл Английского броневых дивизиона — приказ по 7-й армии № 1888 от 21 ноября 1917 года.

в). Кавалеры Георгиевского оружия:

Майор Ипполит Семе, командир Бельгийского броневых дивизиона — приказ по 11-й армии № 689 от 11 октября 1917 года.

Капитан-лейтенант Уолтер Смаэльс Английского броневых дивизиона — приказ по 7-й армии № 1888 от 21 ноября 1917 года.

Источники и литература

1. Российский государственный военно-исторический архив.

Фонды: Коллекция материалов по русско-японской войне, Главное управление Генерального Штаба, Управление военных сообщений ГУГШ, Отдел по устройству и службе войск ГУГШ, Штаб Верховного Главнокомандующего, Главное военно-техническое управление, Главное артиллерийское управление, Управление военных сообщений Ставки, Военный совет, Журналы совета военного министра, Особое совещание по обороне государства, Военно-промышленный комитет, Канцелярия военного министра, Походная канцелярия при Императорской главной квартире, Верховная комиссия для всестороннего расследования обстоятельств, послуживших причиной несвоевременного и недостаточного пополнения запасов воинского снабжения, Штаб главкома армий Северного фронта, Штаб главкома армий Западного фронта, Штаб главкома армий Юго-Западного фронта, Штаб главкома армий Румынского фронта, Штаб главкома армий Кавказского фронта, Управление начальника артиллерийского снабжения армий Юго-Западного фронта, Управление главного начальника снабжений Северного фронта, Управление главного начальника снабжений Западного фронта, Управление главного начальника снабжений Юго-Западного фронта, Управление главного начальника снабжений Румынского фронта, Управление главного начальника снабжений Кавказской армии, Управление военных сообщений Кавказской армии, Заведующий авточастью Северного фронта, Заведующий авточастью Западного фронта, Заведующий авточастью Юго-Западного фронта, Заведующий авточастью Румынского фронта, Заведующий авточастью Кавказского фронта, Штаб Кавказской армии, Штаб 1-й армии, Штаб 2-й армии, Штаб 3-й армии, Штаб 4-й армии, Штаб 5-й армии, Штаб 6-й Особой армии, Штаб 7-й армии, Штаб 8-й армии, Штаб 9-й армии, Штаб 10-й армии, Штаб 11-й армии, Штаб 12-й армии, Штаб Особой армии, Штаб 42-го армейского корпуса, Офицерская стрелковая школа, Военная автомобильная школа, Запасной броневой дивизион, 1-я запасная тяжелая артбригада, 2-й коренной парк полевых железных дорог, 1-я Отдельная Кавказская железнодорожная бригада, 2-я Заамурская железнодорожная бригада, 1-я железнодорожная бригада, 2-я железнодорожная бригада, 3-я железнодорожная бригада, 5-я железнодорожная бригада, 6-я железнодорожная бригада, 9-я железнодорожная бригада, 1-й Его Императорского Величества железнодорожный батальон, 2-й Сибирский железнодорожный батальон, 4-й Сибирский железнодорожный батальон, 5-й Сибирский железнодорожный батальон, 1-й Заамурский железнодорожный батальон, 2-й Заамурский железнодорожный батальон, 3-й Заамурский железнодорожный батальон, 6-й Заамурский железнодорожный батальон, 3-й железнодорожный батальон, 4-й железнодорожный батальон, 6-й железнодорожный батальон, 7-й железнодорожный батальон, 8-й железнодорожный батальон, 9-й же-

лезнодорожный батальон, 10-й железнодорожный батальон, 1-я автомобильно-пулеметная рота, 1-й броневой автомобильный дивизион, 3-й броневой автомобильный дивизион, 4-й броневой автомобильный дивизион, 5-й броневой автомобильный дивизион, 9-й броневой автомобильный дивизион, 11-й броневой автомобильный дивизион, 12-й броневой автомобильный дивизион, Бельгийский броневой автомобильный дивизион, 5-е автопулеметное отделение, 20-е автопулеметное отделение, 7-я отдельная автомобильная батарея.

2. Российский государственный военный архив.

Фонды: Управление делами народного комиссариата по военным и морским делам, Управление броневых сил РККА, Управление механизации и моторизации РККА, Главное военно-инженерное управление, Секретариат наркома обороны СССР, Штаб Западного фронта, Штаб Южного фронта, Штаб Кавказского фронта.

3. Российский государственный архив экономики:

Фонды: Наркомат путей сообщения, Совет военной промышленности при ВСНХ, Государственное общество машиностроительных заводов.

4. Материалы из фондов музея Ижорского завода.

5. Краткое описание броневых пушечно-пулеметного автомобиля «Гарфорд», оборудованного Путиловским заводом. — Петроград, 1915.

6. Fletcher D. War Cars. British Armoured Cars in the First World War. — HMSO, London, 1987.

7. Gougoud A. L'Aube de la Glorif. Les Autos Mitrailleuses et les Chars Francais Pendant la Grande Guerre. — Societe Ocebur, 1987.

8. **Журналы:** «Броневое дело», «Военная быль», «Нива», «Самоход», «Летопись войны», «Танкомастер», «Бронеколлекция», «Игрушки для больших».

В книге использованы фотографии из фондов Российского государственного архива кинофотодокументов (РГАКФД), Российского государственного военно-исторического архива (РГВИА), Военно-исторического музея артиллерии, инженерных войск и войск связи (ВИМАИВВС), Российского государственного архива кинофотодокументов Санкт-Петербурга (РГАКФД СПб), Центрального музея Вооруженных Сил (ЦМВС), Центрального военно-морского музея (ЦВММ), Государственного центрального музея современной истории России (ГЦМСИР), музея Ижорского завода (МИЗ), Британского Королевского танкового музея (RAS TANK MUSEUM), коллекций Сергея Ромадина (Украина), Станислава Кирильца (Германия), Сергея Савеева (Россия), Василия Скавыша (Россия), Дмитрия Назарова (Россия), Стефана Залог (США), Мариуша Зимнего (Польша), Януша Магнуского (Польша), а также из архива издательства «Стратегия КМ» (АСКМ).

ОГЛАВЛЕНИЕ

ГЛАВА 1. АВТОБРОНЕВЫЕ ЧАСТИ

Введение	5
Первые шаги	9
«Русское детище»	37
Братья «Руссо-Балтов»	73
Разведывательная команда подполковника Чемерзина	75
Закупочная комиссия	82
Организация и формирование автобронечастей	85
«Остины» в Русской Армии	104
«Гарфорд» и «Ланчестер»	137
«Рено» — ящики	162
Броневики мастерской Братолюбова	166
Броневики штабс-капитана Былинского	179
Броневик прапорщика Вонлярлярского	190
Броневики конструкции штабс-капитана Мгеброва	192
Бронемашины фирмы «Армстронг-Уитворт»	210
Неудача с «Шеффилд-Симплекс»	221
Железнодорожный взвод штабс-капитана Мещеренинова	225
Бронированные «кегрессы»	234
«Слоны Ганнибала» Виктора Поплавко	243
Филатовские трехколески	251
Ижорский «Фиат» и Путиловский «Остин»	260
А что бы было дальше?	267
Бельгийский бронедивизион	284
Броневой отряд британского Адмиралтейства	289

Русские броневики в боях	296
Зенитные бронемашины	332
«Морские» броневики	338
«Вездеход» Пороховщикова	342
Танк Лебеденко	357

ГЛАВА 2. БРОНЕПОЕЗДА РУССКОЙ АРМИИ

Прелюдия	362
Первый русский бронепоезд	366
«Морской» бронепоезд	369
Бронепоезда на Кавказе	372
Бронепоезд 2-го Сибирского железнодорожного батальона	373
Бронепоезд Усть-Двинской крепости	374
«Хунхузы» генерала Колобова	376
«Генерал Анненков»	386
Бронепоезд инженера Балля	390
Проект бронепоезда ГВТУ	393
«Боевой поезд» финляндских железных дорог	394
Бронедрезины	396
Одиссея «Заамурца»	408
Приложения	423

Максим Коломиец

БРОНЯ РУССКОЙ АРМИИ

Бронеавтомобили и бронепоезда в Первой мировой войне

Редактор Н. Соболева

Художественный редактор П. Волков

Компьютерная верстка Е. Ермакова

Корректор Т. Соколова

ООО «Издательство «Яуза».

109507, Москва, Самаркандский б-р, 15.

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5.

Тел.: (495) 745-58-23

ООО «Издательство «Эксмо»

127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.

Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Подписано в печать с готовых диапозитивов 05.06.2008.

Формат 84x108^{1/32}. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.

Бум. тип. Усл. печ. л. 23,52. Тираж 4000 экз.

Заказ № 4802371

Отпечатано в ОАО «Нижполиграф»

603006 Нижний Новгород, ул. Варварская, 32.

Оптовая торговля книгами «Эксмо»:

ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.

E-mail: reception@eksmo-sale.ru

По вопросам приобретения книг «Эксмо»

зарубежными оптовыми покупателями обращаться в ООО «Дип покет»

E-mail: foreignseller@eksmo-sale.ru

International Sales:

International wholesale customers should contact «Deep Pocket» Pvt. Ltd. for their orders.
foreignseller@eksmo-sale.ru

**По вопросам заказа книг корпоративным клиентам,
в том числе в специальном оформлении,
обращаться в ООО «Форум»: тел. 411-73-58 доб. 2598.**

E-mail: vipzakaz@eksmo.ru

Оптовая торговля бумажно-беловыми

и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:

Компания «Канц-Эксмо»: 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2,
Белокаменное ш., д. 1, а/я 5. Тел./факс +7 (495) 745-28-87 (многоканальный).

e-mail: kanс@eksmo-sale.ru, сайт: www.kanс-eksmo.ru

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:

В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е.

Тел. (812) 365-46-03/04.

В Нижнем Новгороде: ООО ТД «Эксмо НН», ул. Маршала Воронова, д. 3.

Тел. (8312) 72-36-70.

В Казани: ООО «Н КП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (843) 570-40-45/46.

В Ростове-на-Дону: ООО «РДЦ-Ростов», пр. Стачки, 243А.

Тел. (863) 268-83-59/60.

В Самаре: ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е».

Тел. (846) 269-66-70.

В Екатеринбурге: ООО «РДЦ-Екатеринбург», ул. Прибалтийская, д. 24а.

Тел. (343) 378-49-45.

В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9.

Тел./факс: (044) 501-91-19.

Во Львове: ТП ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Бузкова, д. 2.

Тел./факс (032) 245-00-19.

В Симферополе: ООО «Эксмо-Крым» ул. Киевская, д. 153.

Тел./факс (0652) 22-90-03, 54-32-99.

В Казахстане: ТОО «РДЦ-Алматы», ул. Домбровского, д. 3а.

Тел./факс (7272) 251-59-90/91. gm.eksmo_almaty@arna.kz

Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и канцтоварами «Канц-Эксмо»:

117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12/1. Тел./факс: (495) 411-50-76.

127254, Москва, ул. Добролюбова, д. 2. Тел.: (495) 780-58-34.

Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»:

В Москве в сети магазинов «Новый книжный»:

Центральный магазин — Москва, Сухаревская пл., 12. Тел. 937-85-81.

Волгоградский пр-т, д. 78, тел. 177-22-11; ул. Братиславская, д. 12, тел. 346-99-95.

Информация о магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Вуквоед»:

«Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

**По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»
обращаться в рекламный отдел. Тел. 411-68-74.**

Фронтовая ИЛЛЮСТРАЦИЯ

Специализированное военно-историческое издательство «Стратегия КМ» предлагает иллюстрированное издание «Фронтовая иллюстрация» о сражениях, военной технике и униформе.



В каждом номере «Фронтовой иллюстрации» — уникальные фотографии, архивные документы, карты, чертежи, цветные рисунки, описание сражений, истории и боевого применения бронетанковой техники.

Подписку на «Фронтовую иллюстрацию» можно оформить в любом отделении связи.

Индекс по каталогу «Роспечать» — 80385.