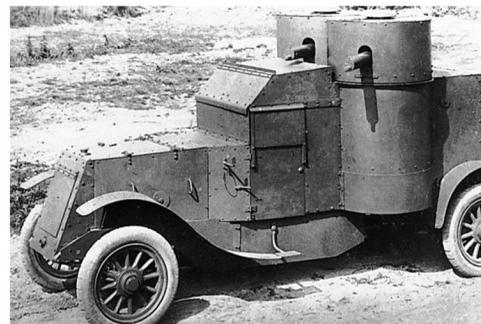
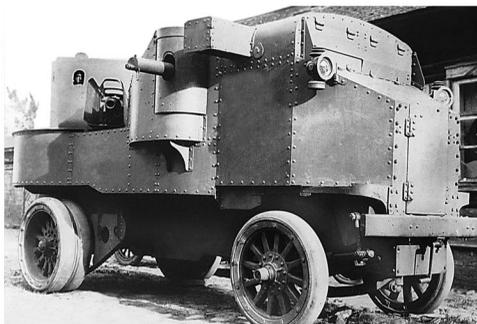
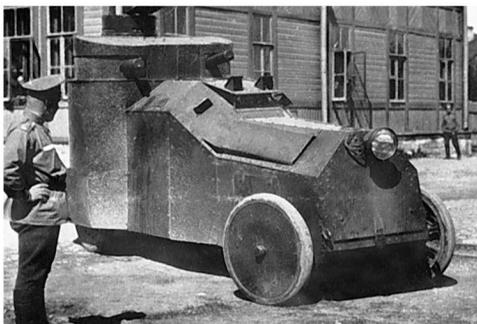




Максим Коломиец

Русские броневики в бою

Бронечасты Первой Мировой



УДК 355/359
ББК 68
К 61

Оформление серии

П. Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация художника

В. Платонова

Коломиец М.В.

К 61 Русские броневики в бою. Бронечасты Первой Мировой / Максим Коломиец. – М.: Стратегия КМ : Яуза : Эксмо, 2013. – 176 с.: ил. – (Война и мы. Танковая коллекция).

ISBN 978-5-699-62467-6

Хотя основой русской военной мощи в XX веке принято считать танковые войска, Россия состоялась как великая «броневая держава» еще до массового появления на фронтах танков, – в годы Первой Мировой наши бронеавтомобили не уступали лучшим английским образцам, технические решения, применявшиеся при их изготовлении, намного обогнали свое время, а бронедивизионы, комплектовавшиеся самыми грамотными солдатами, были наиболее боеспособными в русской армии и одними из первых добровольно записывались в «части смерти», «приняв на себя ответственный, тяжкий, но почетный долг умереть за Родину, не зная сомнений и колебаний в борьбе с жестоким врагом» (из приказа генерала Брусилова). А какие личные имена носили тогда наши бронеавтомобили! «Адский», «Черт», «Чудовище», «Череп», «Громобой», «Богатырь», «Победоносец», «Грозный», «Дерзкий», «Смелый», «Храбрый», «Бравый», «Отважный», «Пылкий», «Славный», «Непобедимый» и т. п.

Эта книга ведущего историка бронетехники – несомненно, лучшее исследование «броневое дело» Российской Империи, предоставляющее исчерпывающую информацию о создании, вооружении, производстве и боевом применении всех без исключения русских бронеавтомобилей Первой Мировой войны. КОЛЛЕКЦИОННОЕ ИЗДАНИЕ на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями эксклюзивных схем, чертежей и фотографий.

УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-699-62467-6

© Коломиец М.В., 2013
© ООО «Стратегия КМ», 2013
© ООО «Издательство «Яуза», 2013
© ООО «Издательство «Эксмо», 2013

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
ПЕРВЫЕ ШАГИ	6
«РУССКОЕ ДЕТИЩЕ»	13
БРАТЯ «РУССО-БАЛТОВ»	31
ЗАКУПОЧНАЯ КОМИССИЯ	32
ОРГАНИЗАЦИЯ И ФОРМИРОВАНИЕ АВТОБРОНЕЧАСТЕЙ	34
«ОСТИНЫ» В РУССКОЙ АРМИИ	44
«ГАРФОРДЫ» И «ЛАНЧЕСТЕРЫ»	59
«РЕНО» – ЯЩИКИ	71
БРОНЕВИКИ МАСТЕРСКОЙ БРАТОЛЮБОВА	73
БРОНЕВИКИ ШТАБС-КАПИТАНА БЫЛИНСКОГО	80
БРОНЕВИК ПРАПОРЩИКА ВОНЛЯРЛЯРСКОГО	85
БРОНЕВИКИ КОНСТРУКЦИИ ШТАБС-КАПИТАНА МГЕБРОВА	87
БРОНЕМАШИНЫ ФИРМЫ «АРМСТРОНГ-УИТВОРТ»	97
НЕУДАЧА С «ШЕФФИЛД-СИМПЛЕКС»	104
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВЗВОД ШТАБС-КАПИТАНА МЕЩЕРЕНИНОВА	108
БРОНИРОВАННЫЕ «КЕГРЕССЫ»	109
«СЛОНЫ ГАННИБАЛА» ВИКТОРА ПОПЛАВКО	113
ФИЛАТОВСКИЕ ТРЕХКОЛЕСКИ	119
ИЖОРСКИЙ «ФИАТ» И ПУТИЛОВСКИЙ «ОСТИН»	124
А ЧТО БЫ БЫЛО ДАЛЬШЕ?	128
БЕЛЬГИЙСКИЙ БРОНЕДИВИЗИОН	136
БРОНЕВОЙ ОТРЯД БРИТАНСКОГО АДМИРАЛТЕЙСТВА	138
РУССКИЕ БРОНЕВИКИ В БОЯХ	141
ЗЕНИТНЫЕ БРОНЕМАШИНЫ	159
«МОРСКИЕ» БРОНЕВИКИ	162
ПРИЛОЖЕНИЯ	164

ПЕРВЫЕ ШАГИ

Традиционно считается, что первый броневомобиль 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 автомобилей собственной разработки, получившие название «Интернациональ».

Видимо в это время Накашидзе начинает сотрудничать с французской фирмой «Шаррон, Жирардо, Вуа» (Charron, Girardot, 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 броневомобиля.

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 Леневичу предложение о заказе во Франции одного бронированного автомобиля, вооруженного пулеметом,

для испытаний его во фронтовых условиях. Скорее всего, Накашидзе уже знал о проекте броневомобиля полковника Гюйе и рассчитывал на то, что русское правительство заинтересуется новинкой. Он брал на себя роль посредника при оформлении сделки, а также финансирование доставки броневика в Россию.

Генерал-адъютант Н.П. Леневиц согласился с предложением Накашидзе. Кроме того, последний 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:

«Подьесаул князь Накашидзе докладной запиской от 3 декабря с.г. просил о безотлагательном пропуске через таможеню 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 крепостной Петропавловской крепости (ныне там Военно-исторический музей артиллерии, инженерных войск и войск связи. — *Прим. автора*).

Испытания новинки поручили специально созданной для этого комиссии Главного артиллерийского управления под председательством генерал-лейтенанта Тахтарева. В период с 22 марта по 29 мая 1906 года броневомобиль совершил несколько пробегов в окрестностях Петербурга. Также были проведены испытания стрельбой и отстрел брони на Ружейном полигоне Офицерской стрелковой школы.

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

«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 фунтов 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.



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

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

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.

Не слишком впечатляющими были результаты испытаний брони обстрелом из 7,62-мм винтовки Мосина, показавшие, что «броня, поставленная на автомобиль, по своим качествам относительно непробиваемости значительно уступает нашей стали, причем хрупкость ее подтверждает и то обстоятельство, что при пробивании ее попадающими пулями около пробоин откалывались маленькие кусочки брони».

В своих выводах по испытанию броневое 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 не мошенной 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, отмечалась, 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 высказались против использования на броневике пулемета Гочкиса: «Стреляет французскими патронами, следовательно для нашей армии непригоден».

В окончательных выводах комиссия записала:



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



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

«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 нашим врагом. Японское военное министерство уже два раза обращалось на наш завод с просьбой поставить ему 50 автомобилей, а комиссия китайских офицеров, приехавшая 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...

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 бронеавтомобиль представителем 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 прибли-

зительно 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 генерал-майора Розеншильд фон Паули. Вряд ли поводом для проведения испытаний послужили сомнительные сведения Накашидзе о заказах на броневики других стран. Скорее всего, командование Русской Армии хотело получить полные сведения о бронированной новинке, так как в приказании комиссии указывалось, что «испытания следует проводить исключительно с тактической целью». В своем заключении комиссия генерал-майора Розеншильд фон Паули отмечала следующее:

«...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 расстройств кавалерийских частей, идущих в атаку...
- 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 беспокорство 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) Броневик (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 съемным, 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 броневика 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 броневиков «Шаррон». Видимо, находясь под впечатлением боевой 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».

Но, несмотря на столь трагическую судьбу самого Накашидзе, предлагаемый им броневик 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 30000 рублей.

Кстати, одним из условий приобретения бронированного автомобиля Генеральный Штаб поставил сдачу машины «во вполне исправном виде» с заменой бронированного 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 были проведены следующие работы:

1. Установка новой брони, доставленной из Франции;
2. Исправление шитов 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 броневик, отремонтированный Путиловским заводом. После небольшого испытательного

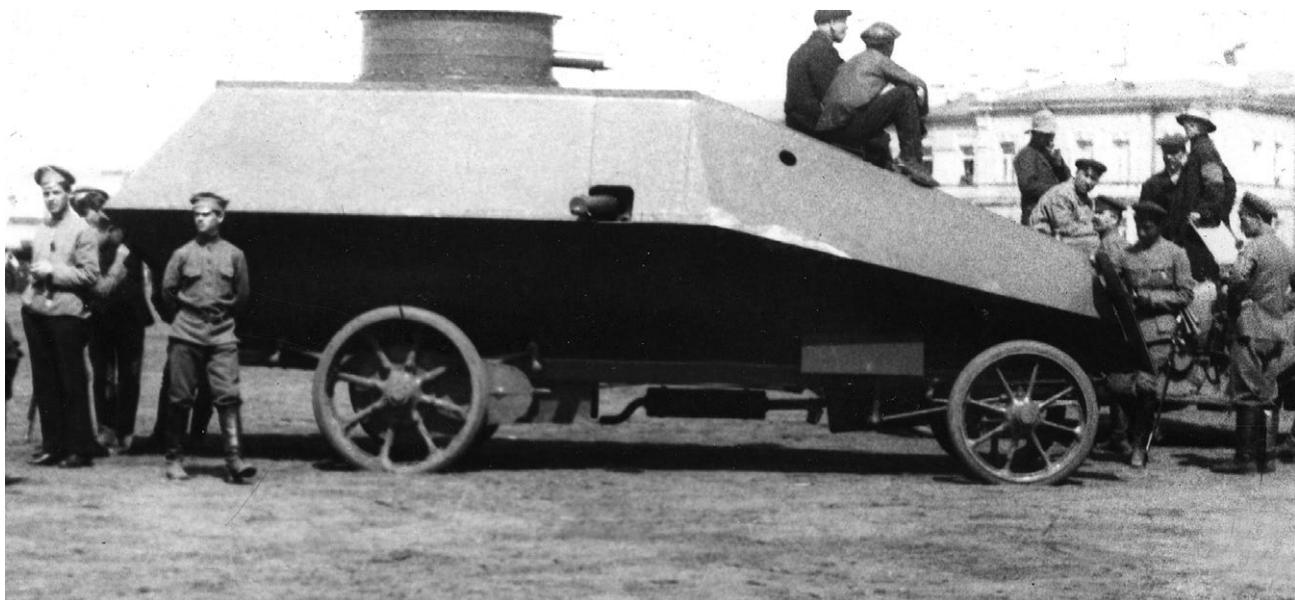
пробега машину направили на хранение в кронверк Петропавловской крепости.

В начале августа 1907 года броневик 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 проверялась как скоростные и маневренные качества машины, так и возможность установки на ней и ведения огня из пулеметов Гочкиса, Максима и Мадсена. Во время нахождения на полигоне броневик 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 со-



Броневик «Шаррон» во время испытаний пробегом на пути в Ораниенбаум. Россия, 1906 год (РГВИА).



Бронеавтомобиль «Бенц» Амурской железной дороге в Омске. Май 1918 года (музей современной истории России).

впадали с выводами комиссий, проводивших испытания в 1906 году.

В июле 1908 года бронеавтомобиль поступил в распоряжение войск гвардии и Петербургского военного округа и его отправили в Красное Село «для испытания ездой на маневрах». Однако результаты оказались неутешительными: «Бронеавтомобиль 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 бронеавтомобиль передали в «полную собственность» Петербургского округа, а к 16 октября броня с машины была снята, а сам автомобиль переделан в легковой.

Таким образом, несмотря на более чем двухлетние испытания бронеавтомобиля 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 бронеавтомобилей 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.

Фирма «Шаррон» помимо бронеавтомобиля для России изготовила еще несколько подобных машин в расчете на русский заказ. По французским источникам, шесть построенных бронеавтомобилей отправили в Россию в конце 1906

или начале 1907 года, но через границу их не пустили. Чуть позже две машины были куплены немцами, причем с солидной скидкой (по некоторым данным до 40%). После испытаний в 1909 году машины участвовали на учениях 5-й гвардейской бригады, а затем их отправили в одну из крепостей в Восточной Пруссии. По некоторым данным, оба бронеавтомобиля использовались немцами в боях в Восточной Пруссии в августе 1914 года.

Один бронеавтомобиль был куплен у фирмы «Шаррон» французскими военными, и в 1914 году использовался в боях в составе кавалерийского корпуса генерала Сордэ.

Помимо бронеавтомобиля князя Накашидзе, перед Первой мировой войной в России имелся еще один бронеавтомобиль, 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 бронеавтомобиля, 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 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» представляла управлению по постройке восточной части

Амурской железной дороги эскизный проект машины, который, с небольшими изменениями, и был утвержден.

4 августа 1912 года броневик доставили в Петербург, в российское отделение торгового дома «Бенц и К^о», 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, броневик не имел «боевой вращающейся башни», а грузошины были меньшего диаметра, за что с исполнителя удержали 1203 рубля (общая стоимость машины составляла 11500 рублей).

Интерес к броневому автомобилю 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 велось в малонаселенных районах вблизи с китайской границей. Поэтому нередки 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 броневый автомобиль «Бенц».

Прибывший в Хабаровск 15 сентября 1912 года броневой автомобиль в начале следующего года передела-

ли 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.

После начала Первой мировой войны броневый автомобиль «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 «броневый автобус» из Хабаровска направили в Петроград, в распоряжение Военной автомобильной школы, но машина затерялась на необозримых русских просторах, так и не доехав до столицы.

Весной 1918 года машина «всплывает» в Омске. Здесь, за характерную форму корпуса броневика прозвали «гроб Лобкова» (З. И. Лобков — один из организаторов отрядов Красной гвардии в Омске, председатель городского комитета РСДРП (б)).

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 также. 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 броневыми автомобилями 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 броневыми машинами:

«Бои, которые происходят в последнее время в войсках вверенного мне фронта показали, что немцы с успехом пользуются пулеметами, установленными на брони-

рованных автомобилях. Такие пулеметы, приданные небольшим конным отрядам, пользуясь обилием шоссе и быстротой 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 шоссе дорог, которые могут послужить противнику для передвижения с целью как наступления на фронте, так и угрозы флангам и тылу наших войск. При этом надо выбирать такие участки шоссе, которые не имеют обходных путей...».

К сожалению, до сегодняшнего дня окончательно не выяснено, о каких немецких броневиках идет речь. Скорее всего, это могли быть вооруженные пулеметами скоростные легковые автомобили или легкие грузовики, возможно частично бронированные в полевых условиях.

Единственным на сегодняшний момент подтверждением существования немецких бронемашин служит фото захваченного в августе 1914 года в Восточной Пруссии «германского бронеавтомобиля-дрезины».

Сведения о немецких блиндированных автомобилях, 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:

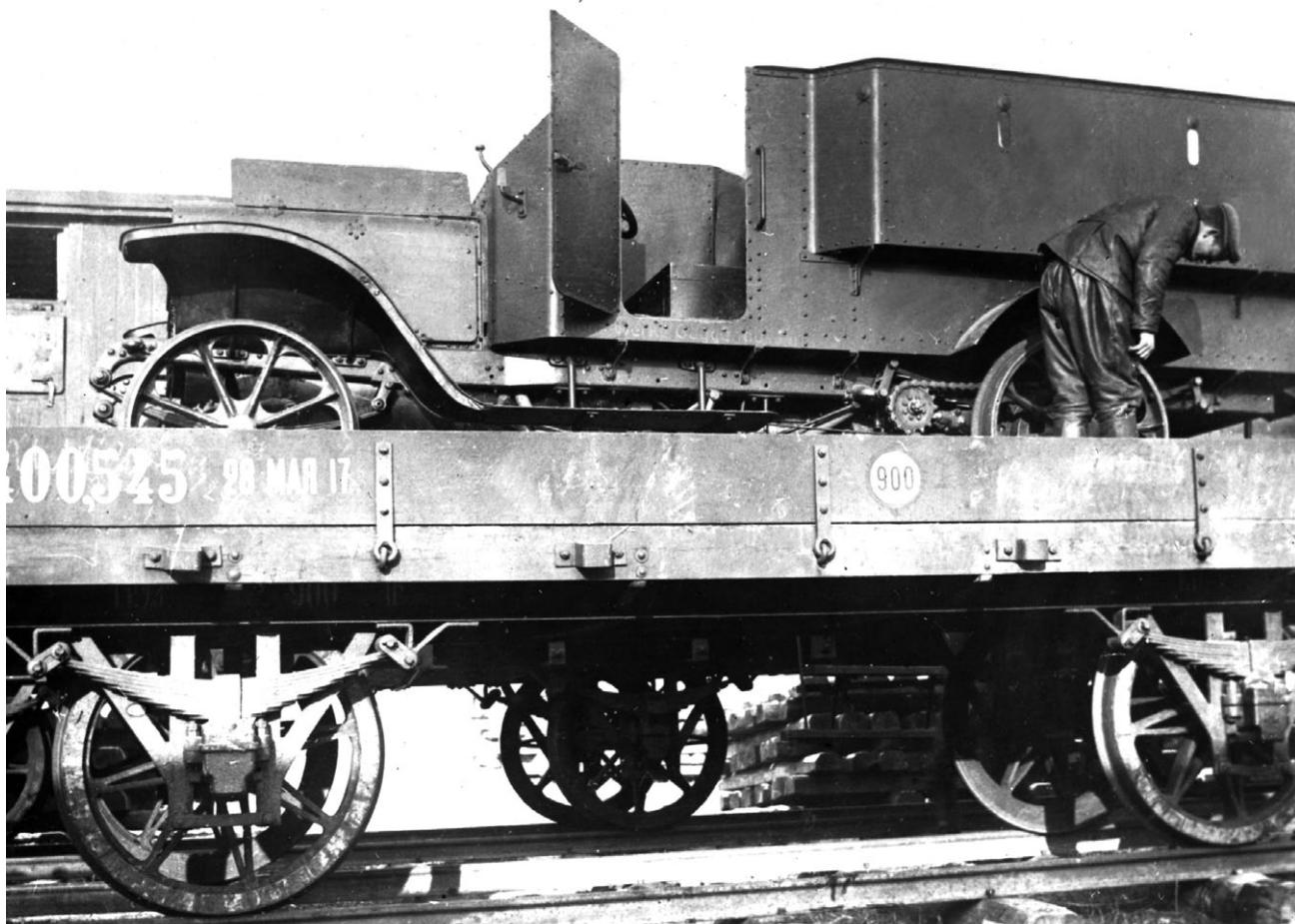
«Работа была выполнена в Икстербурге, близ Кенигсберга. Для срочного бронирования использовали грузовой автомобиль итальянской фирмы SPA, который забронировали листами брони из щитов захваченных немецких

артиллерийских орудий. Это была первая броневая машина Русской Армии, вооруженная двумя пулеметами и замаскированная под грузовик».

Своими силами изготовили броневики и в 8-й автомобильной роте, убитой на фронт 18 сентября 1914 года. Среди прочих, в ее составе числились «автомобили «Кейс» — 2, легковые, бронированные». Что они из себя представляли 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 промыш-

** Родился в Перми в 1880 году, закончил Сибирский кадетский корпус, затем Инженерное училище с дополнительным курсом со званием механика, а после русско-японской войны — Львовский 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.*



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

ленных 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 Кавказе по военной части», он в 1913 году командирует на Петербургский патронный завод для проектирования остроконечной бронебойной пули для 7,62-мм винтовки образца 1891 года. Идея создания броневых автомобилей, по докладу самого Добржанского, родилась у него во время командировки на заводы фирмы «Крезо» во Франции, где он «как пулеметчик практически изучил это дело». 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». Видимо, 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 броневых автомобилей» (или как мы сказали бы сегодня — эскизный проект). Для их изготовления выбрали легковые шасси Русско-Балтийского вагонного завода типа «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

* 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 закончил 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, в 1917-м — в генерал-майоры. Умер 15 ноября 1937 года в Париже.

ВОЕННЫЙ МИНИСТЕРЬ.

Поручено мною
полковнику Добржан-
скому сформиро-
вать автомобиль-
ную пулеметную
батарею.

Генерал-Адъютант

Сухомлинов

19 Авг. 1914.

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

приклепки к металлическому каркасу, способы усиления шасси. Для ускорения изготовления машин решено было отказаться от использования вращающихся башен, а вооружение разместить в корпусе. Разработку пулеметных установок для этого Добржанский поручил конструктору-оружейнику полковнику Соколову.

На каждом «Руссо-Балте» стояло 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 броневому автомобилю иметь обстрел на 360 градусов, при этом по одному пулемету имелось в лобовом и кормовых листах корпуса, а третий был «кочующим» и мог переставляться с левого на правый борт и наоборот.

Броневики защищались хромоникелевой броней «осбой 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 сечении корпус представлял собой шести-



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

угольник 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 броневомобиля 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 Добржанский пришел к мысли о том, что чисто пулеметные броневомобили 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 убийства 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 броневомобиль 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 коробчатым щитом большого размера в кузове грузовика. 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 бронированные 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:

«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;

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 20000 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-го автомобильных пулеметных и 5-го автомобильного пушечного взводов, 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 № 1 по № 8, «Маннесманн» — № 1п (пушечный), 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.



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



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



1-я автопулеметной роты во время напутственного молебна. Семеновский плац, 19 октября 1914 года. Хорошо видны бронемашины «Руссо-Балт» (фото Л. Буллы, АСКМ).