

Михаил БАРЯТИНСКИЙ

Максим КОЛОМИЕЦ



# БРОНЕАВТОМОБИЛИ

1906 **РУССКОЙ**  
**АРМИИ**  
1917



# Содержание

От авторов	3
<b>В начале века</b>	
Первые бронеавтомобили	7
<b>Великая война</b>	
1-я автомобильная пулеметная рота	15
«Остин» и «Гарфорд»	26
Бронеавтомобили штабс-капитана Мгеброва	35
Бронеавтомобили штабс-капитана Некрасова	42
Бронеавтомобили штабс-капитана Былинского	47
В боях 1915 года	51
«Остин» второй серии	55
«Шеффилд-Симплекс» и «Арми Мотор Лориес»	58
«Армстронг-Уитворт»	61
Бельгийский дивизион	64
«Ланчестер»	66
Английский бронедивизион	69
1916 год	72
Бронеавтомобили штабс-капитана Поплавко	79
Бронеавтомобили генерал-майора Филатова	82
Зенитные бронеавтомобили	87
Бронеавтомобили Морского ведомства	93
Ижорский «Фиат»	94
Путиловский «Остин»	96
1917 год	98
Опыты и проекты	101
Русские танки	102

**Михаил Барятинский**  
**Максим Коломиец**

## **БРОНЕАВТОМОБИЛИ РУССКОЙ АРМИИ 1906—1917 гг.**

Главный редактор  
**Александр Перевозчиков**

Цветные иллюстрации  
**Андрей Аксенов, Михаил Дмитриев,**  
**Роберто Паласиос-Фернандес**

Литературный редактор  
**Людмила Сторчевая**

Макет  
**Евгений Литвинов**

Обложка  
**Андрея Чипуренко**

Компьютерная верстка  
**Оксана Гордиенко**

Сканирование, цветоделение  
**Игорь Макаров, Ренат Фейзуллин**

Корректор  
**Раиса Коломиец**



Компьютерная верстка,  
цветоделение,  
вывод фотоформ, печать

ЛР № 071063 от 7 июля 1994 г.  
Подписано в печать 04.01.2000. Формат 210x290.  
Бумага мелованная. Печать офсетная.  
Тираж 2000 (1-й завод). Заказ № 18111.  
Типография Издательского Дома «Техника—молодежи».  
**125015, Москва, ул. Новодмитровская, 5а.**  
**Тел.: (095) 285-16-87.**

© М.Барятинский, М.Коломиец, текст, фотографии,  
чертежи, 2000.

© Андрей Аксенов, Михаил Дмитриев,  
Роберто Паласиос-Фернандес, иллюстрации, 2000.

© «Редакция журнала «Техника—молодежи», 2000.  
Перепечатка в любом виде, полностью или частично,  
запрещена. ISBN 5-88879-029-х



К началу Первой мировой (или, как ее тогда называли, Великой) войны ни одна армия мира не имела в своем составе броневых частей. Однако, спустя всего три недели после ее начала, в России, абсолютно прозаически, совершилось событие, которое плохо вяжется с культивировавшейся у нас все советские годы теорией о тупости и косности царского режима.

19 августа 1914 года приказом военного министра была сформирована 1-я автомобильная пулеметная рота — первая в мире броневая часть! К октябрю 1917 года по их числу, организации, качеству броневых машин и тактике их использования Русская армия не уступала, а во многом и превосходила армии других воюющих государств. Лишь по количеству боевых машин Россия незначительно уступала Англии.

Помимо закупок бронемашин за границей, строившихся ксстати по тактико-техническим требованиям разработанным русским Генеральным Штабом, в самой России по проектам талантливых офицеров: генерал-майора Филатова, полковника Добржанского, штабс-капитанов Мгберова, Некрасова, Былинского, Поплавко, лейтенанта флота Ульянова, прапорщиков Вонлярлярского, Улитовского, Кегресса было построено несколько десятков оригинальных конструкций броневых автомобилей.

История распорядилась так, что имена и дела их на восемь с лишним десятков советских лет были преданы забвению. В печати появлялись лишь отрывочные куцые сведения, как правило неточные, но зато идеологически выдержанные.

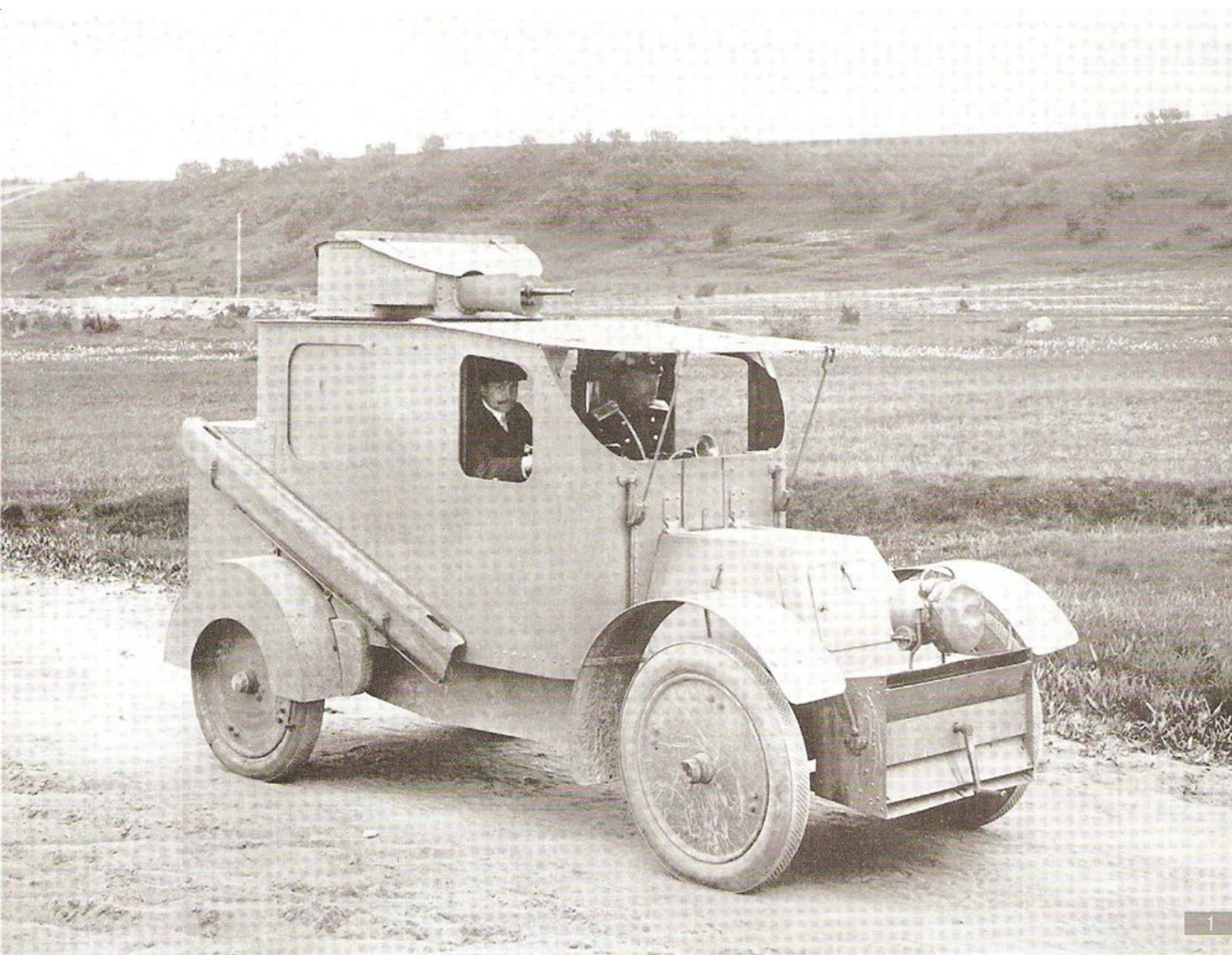
Эта книга стала плодом семилетней кропотливой работы в архивах, музеях и библиотеках. Начиная ее мы сами не были готовы к тому потоку информации, который обрушился на нас. Многие факты для нас самих оказались полной неожиданностью и мы можем себе представить насколько они будут неожиданными для читателей.

Результативность нашей работы по сбору информации, поиску документов и фотографий была бы крайне низкой без помощи других людей. В этой связи хочется в первую очередь упомянуть сотрудников Российского (тогда еще Центрального) государственного военно-исторического архива, Российского государственного архива кинофотодокументов, Музея истории Ижорского завода и многих других. Особую благодарность авторы выражают польскому писателю Янушу Магнускому за большую помощь оказанную предоставлением фактических материалов, исторической и технической информации, а главное — за колоссальную моральную поддержку.

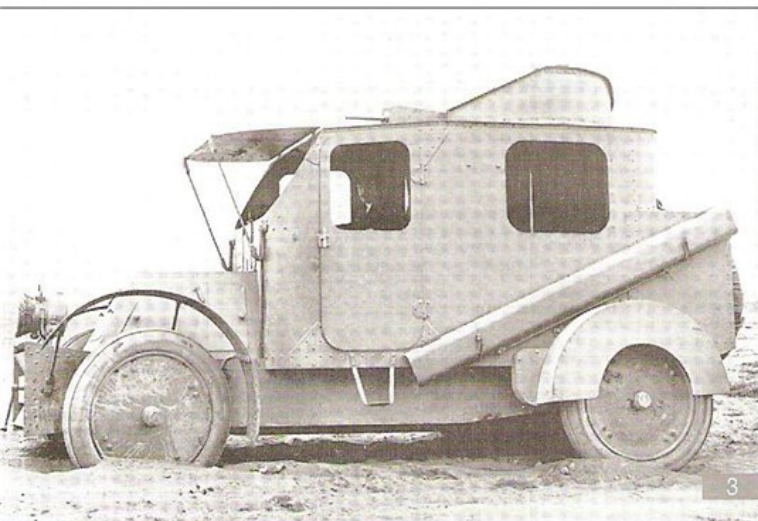
И, наконец, последнее. Эта книга не истина в высшей инстанции. Далеко не все еще известно, многие факты пока не удалось выяснить. Поэтому авторы будут благодарны всем, кто поделится дополнительной информацией, документальными фактами или фотографиями.

В книге использованы фотографии и материалы Российского государственного военно-исторического архива (РГВИА), Российского государственного архива кинофотодокументов (РГАКФД), Российского государственного архива кинофотодокументов г. С.-Петербурга (РГАКФД СПб), Центрального музея Вооруженных Сил (ЦМВС), Центрального Военно-морского музея (ЦВММ), Военно-исторического музея артиллерии, инженерных войск и войск связи (ВИМАИВВС), из частных коллекций Г.Петрова, С.Ромадина, Я.Магнуского, Д.Назарова, С.Залого, А.Санеева, В.Скавыша и авторов.







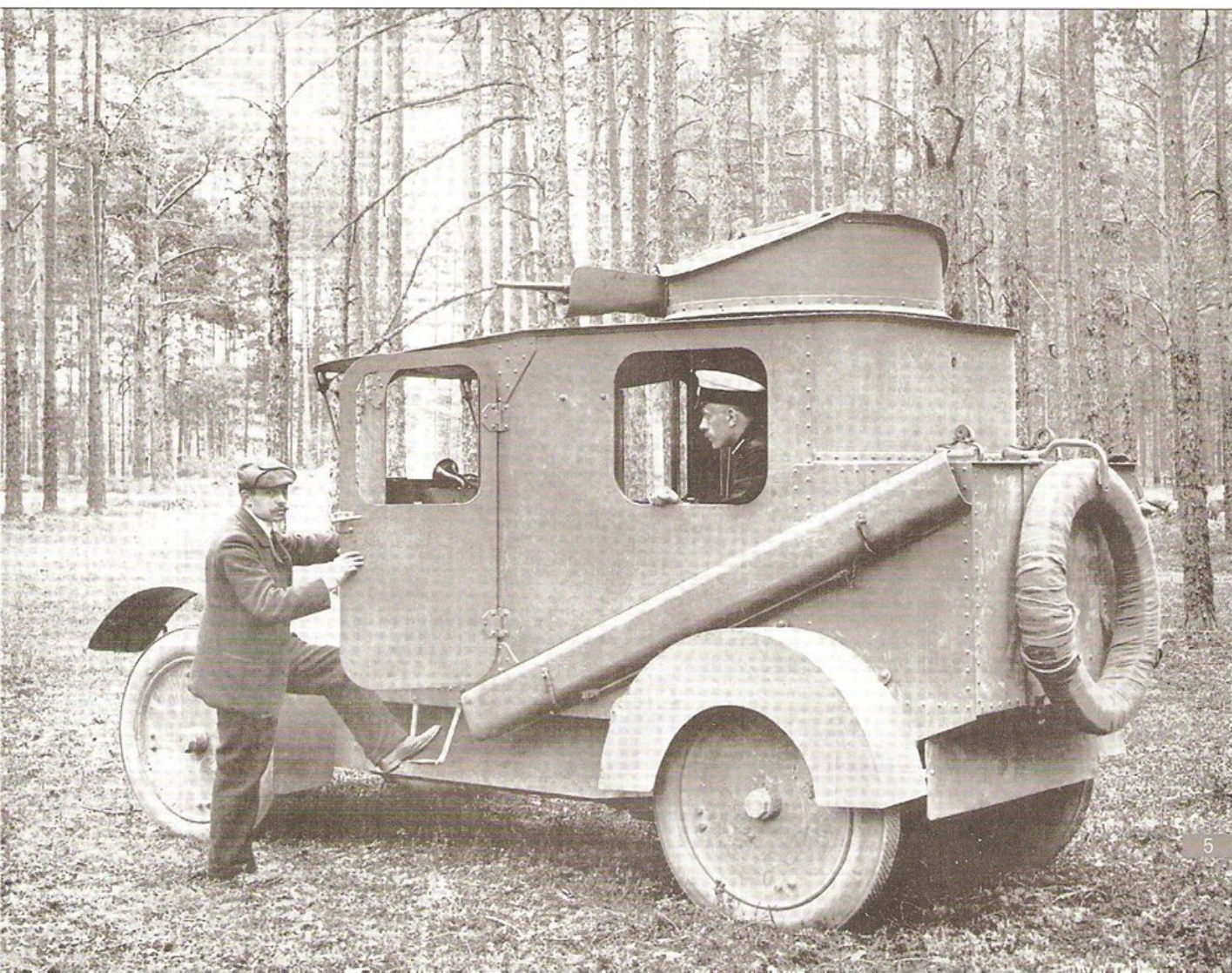


1 Бронеавтомобиль «Шаррон» на марше.  
Россия 1906 г. (РГВИА).

2 Бронеавтомобиль «Богатырь» («Остин»  
1-й серии) у гаража Михайловского манежа.  
Петроград, февраль 1915 г. (ЦГАКФД СПб).

3 Бронеавтомобиль во время ходовых испытаний  
в России, 1906 г. (РГВИА).

4 Бронеавтомобиль «Шаррон» в походном  
положении. Рядом с машиной механик, француз  
Ле-Секвер. Россия, 1906 г. (РГВИА).





# В НАЧАЛЕ ВЕКА

## Первые броневые автомобили

Первые автомобили появились в Русской армии в 1902 году, когда в Курских маневрах приняли участие 10 автомашин. Дебют оказался успешным, поэтому было принято решение о продолжении опытов при штабах Петербургского, Московского и Киевского военных округов. Во время русско-японской войны на театре военных действий в Маньчжурии также использовалось несколько автомобилей.

Так, оставаясь еще долгое время экзотикой в столицах и невидалью в провинции, автомобиль тем не менее перестал быть диковинкой в Русской армии.

Идея же использования автомобиля не только в транспортных, но и в военных целях возникла в ряде стран в начале XX века. Толчком здесь, по-видимому, удачный опыт применения англичанами блиндированных паровых тракторов с прицепами во время англо-бурской войны. Во всяком случае, почти одновременно появились броневые автомобили Симмса (Англия), Даймлера (Австро-Венгрия) и фирмы «Charron Girardo et Voigt» (Франция). Все это были экспериментальные образцы. В ограниченных количествах на автомобильных шасси строились лишь германские бронированные противозаэроплан-ные пушки.

За всеми этими работами внимательно следило русское Военное ведомство. Еще в 1899 году все русские военные агенты (атташе) за рубежом получили распоряжение о сборе сведений по автомобильному делу. Поэтому, когда в 1905 году начальник команды разведчиков при 7-м Сибирском казачьем полку подьесаул князь М.А.Накашидзе представил главнокомандующему русскими войсками на Дальнем Востоке генерал-адъютанту Линеви-чу доклад с предложением выпустить из

**Броневая машина «Шаррон»  
на проселочной дороге  
в окрестностях Петербурга,  
1906 г. (РГВИА).**





**Внутренний вид машины.  
Хорошо виден механизм по-  
ворота башни и установка  
8-мм пулемета «Гочкис» обр.  
1904 г. (фото из коллекции  
М. Коломийца).**

Парижа через его посредничество один боевой «блиндированный» автомобиль, вооруженный пулеметами, это не явилось для генерала большой неожиданностью. По выдвинутым им техническим требованиям можно сделать вывод, что он прекрасно представлял себе, каким должен быть броневой автомобиль.

Тот факт, что подобное предложение исходило от Накашидзе, как и то, что изготовителем машины значилась фирма «Шаррон», было совершенно не случайным.

Отставной кавалерийский офицер князь Михаил Александрович Накашидзе был горячим энтузиастом этого нового вида техники. В 1902 году увидела свет его книга «Автомобиль, его экономическое и стратегическое значение для России», в которой убедительно доказывалась экономическая выгода применения автомобилей, а также затрагивался вопрос о различных сторонах их военного использования. Рассуждения эти носили не чисто теоретический характер. Годом раньше Накашидзе открыл в Варшаве первые в России шоферские курсы и стал соучредителем «Варшавского товарищества эксплуатации автомобилей», которое располагало 3-местными таксомоторами и 10-местными автобусами.

В 1901 году была основана фирма «Шаррон Жирардо и Вуа». В декабре 1902 года во время автомобильной выставки в Париже она продемонстрировала созданный совместно с фирмой «Гочкис» (Hotchkiss) первый в Европе частично бронированный автомобиль, вооруженный пулеметом. В июле 1903 года эта машина — Automitrailleuse (автопулемет) — проходила испытания в Шалонском лагере французской армии. По-видимому, именно в тот период и пересеклись пути фирмы «Шаррон» и князя Накашидзе, ставшего на ней директором отдела броневых автомобилей.

С началом русско-японской войны Накашидзе записывается добровольцем в действующую армию, где из таких-же добровольцев, как и он сам, формирует команду разведчиков. Вместе с тем, являясь представителем единственной в Европе (а пожалуй, и в мире) фирмы, имевшей реальный опыт постройки броневых автомобилей, он и направляет Линевичу вышеупомянутый доклад. Генерал-адъютанту идея понравилась, и он решил рискнуть, выставив, однако, ряд условий.

«1) автомобиль должен быть блинди-

прислугу и стрелков от поражения шрапнельным и ружейным огнем.

2) вооружен 2 — 3 пулеметами.

3) расположение пулеметов должно быть таково, чтобы огонь можно было направлять во все стороны.

4) шины — полные, спицы — спиральные пружины.

5) при стрельбе из автомобиля, стоящего на месте, работа мотора должна быть настолько плавной, чтобы не влиять на меткость стрельбы.

6) он должен быть снабжен прибором для разрезывания проволочных заграждений и выкидными мостками для переезда через рвы.

7) вес его — от 1750 до 2000 кг.

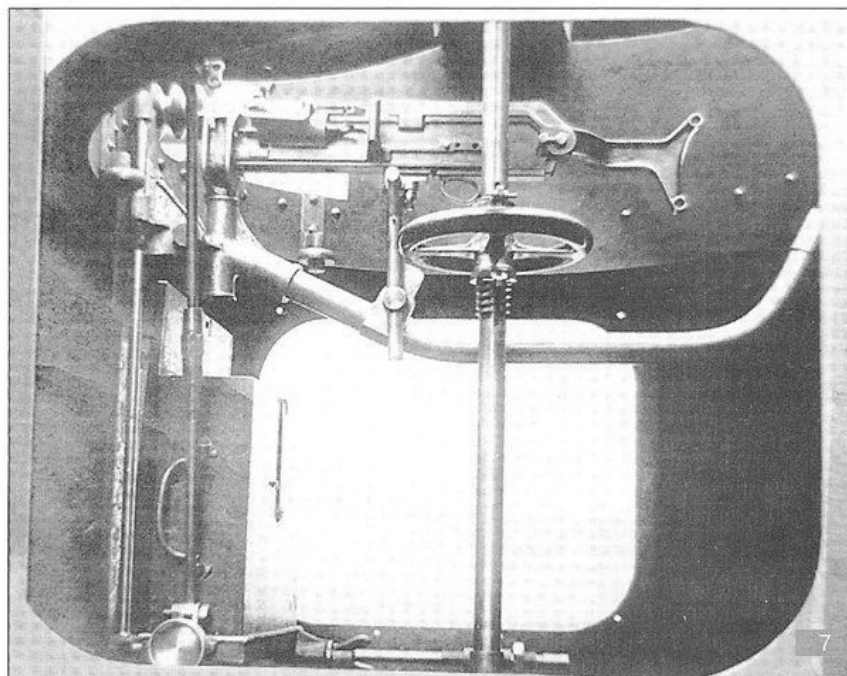
8) скорость движения по хорошей дороге — 60 верст/ч, по удовлетворительной — 45 верст/ч.

9) он должен брать подъемы до 25

градусов, а при подъемах, не превышающих 15 град., скорость его должна быть не менее 35 верст/ч.\*

В этот период Накашидзе усиленно добивался разрешения о безпошлинном ввозе в Россию еще 5 броневых автомобилей для совместных испытаний, гарантируя при этом, «что если Военное Ведомство не пожелает их приобрести, они немедленно будут отправлены мною обратно во Францию». Транспортные расходы по доставке всех 6 автомобилей Накашидзе брал на себя. Однако в этой просьбе ему было отказано, так как «предполагается приобрести лишь один мотор на предмет испытания его...».

В марте 1906 года броневый автомобиль



наконец прибыл в Петербург. Место для стоянки ему выделили в Петропавловской крепости, где располагался Санкт-Петербургский артиллерийский склад. Вскоре для испытаний была назначена комиссия при Главном артиллерийском управлении под председательством генерал-лейтенанта Тахтарева. Помимо автомобиля князь представил его чертежи, краткое описание возможной боевой деятельности бронемашин в полевой войне и отчет об испытаниях, производившихся в Шалонском лагере над бронированным автомобилем, вооруженным пулеметом Гочкиса.

В докладной записке князь 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 контракт заключен французским Воен-

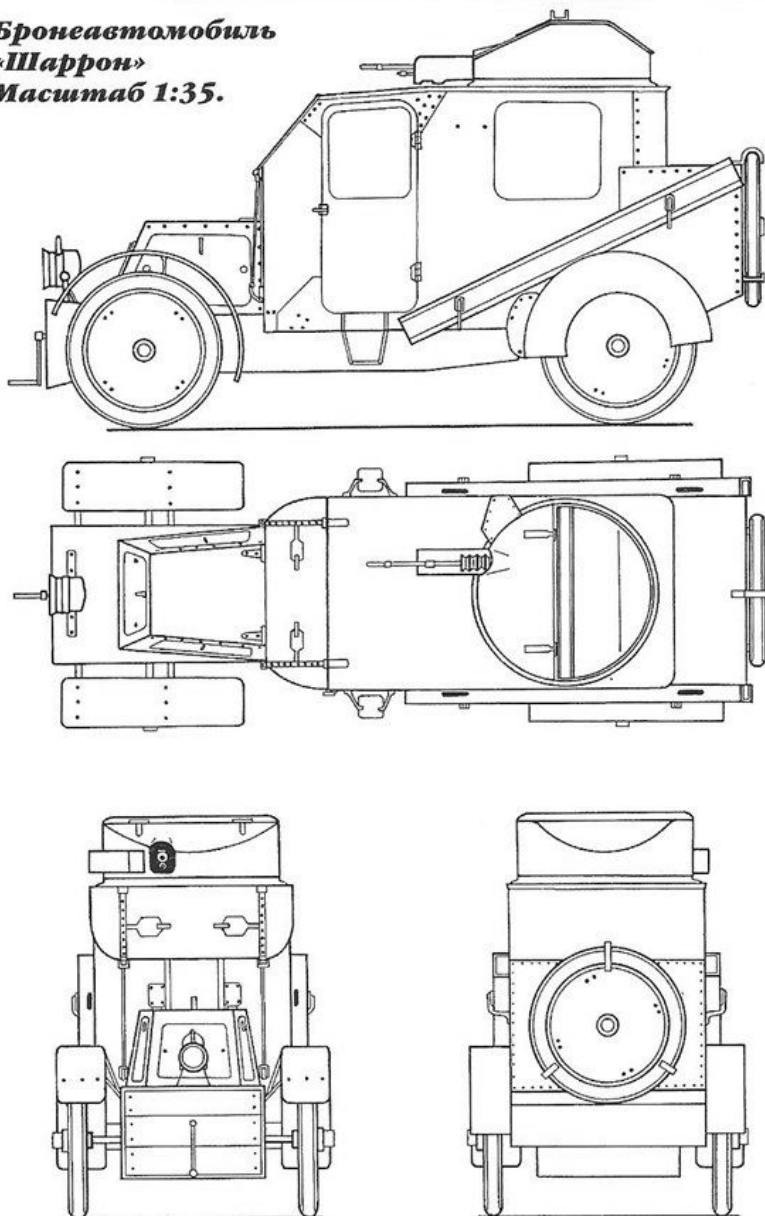
После согласования условий князь Накашидзе отбыл в Варшаву, где на станции Александрово Варшавско-Венской железной дороги он должен был встретить заказанный броневый автомобиль.

Тем временем закончилась русско-японская война, был заключен Портс-

\* Во всех цитируемых документах грамматика, орфография и стиль изложения приводятся без изменений.



**Бронеавтомобиль  
«Шаррон»  
Масштаб 1:35.**



сбоку прорезаны 4 окна (по два с каждой стороны), закрываемые стальными же листами такой же 4,5-мм толщины. Таким образом, в боевом виде автомобиль почти совершенно прикрыт броней, причем оставлены лишь маленькие отверстия для глаз; неприкрытыми остались колеса с их дутыми шинами, которые броней не защищены. Для освещения автомобиля внутри имеются маленькие лампочки накаливания.»

Внутреннее устройство бронеавтомобиля описано в Журнале комиссии следующим образом:

«Спереди расположены сиденья для офицера и шофера, около которого сосредоточены все механизмы и рычаги управления; задняя же часть назначена для помещения пулемета, укрепленного во вращающейся башне, лежащей над крышей автомобиля. Башня эта может передвигаться вокруг особой вертикальной оси, к которой прикреплен пулемет двумя изогнутыми тягами.

Горизонтальная и вертикальная наводка пулемета производится следующим образом: вертикальная ось по длине состоит из двух частей, причем стык этих частей имеет нарезку в разные стороны, входящую в особую матку с кругом для поворачивания. Для того чтобы повернуть пулемет, необходимо, действуя на круг, несколько приподнять башню вверх, причем она получает возможность вращаться кругом оси, и затем, поворачивая всю башню, можно дать пулемету требуемое направление в горизонтальной плоскости. Для вертикальной наводки... подъемным механизмом служит подвешенный к пулемету гладкий болт, пропущенный через особую матку... Сквозь матку сбоку про-

**Бронеавтомобиль «Шаррон»  
на дороге. Россия, 1906 г.  
(фото из коллекции  
М.Барятинского).**

8

ным Министром с одной из французских фирм о поставке в течение трех месяцев 100 автомобилей приблизительно того же типа, как и изготовленный заводом «Шаррон».

Надо сказать, что подобной сомнительной информацией Накашидзе, скорее всего, пытался оказать давление на русское Военное ведомство. Однако на беспристрастность и объективность членов комиссии это никак не повлияло.

Представляя комиссии бронеавтомобиль, князь заявил, что он «обладает двигательной силой в 30 л.с., причем запас бензина помещается в нем на 500 км расстояния; вес всего автомобиля — 180 пудов, число людей, помещающихся в нем, 4 (офицер, управляющий автомобилем, шофер и пулеметчики). Со всех сторон он прикрыт броней толщиной в 4,5 мм; спереди броня сделана откидная на петлях и может по желанию подниматься и опускаться вниз,



8



**Бронеавтомобиль «Шаррон»  
преодолевает подъем.  
Россия, 1906 г. (фото из  
коллекции М.Барятинского).**

ходит зажимной винт... закрепляющий пулемет в наведенном положении.

Испытания проводились по специально разработанной программе, сначала — ходовые, а затем — стрелковые.

С конца марта по конец мая бронеавтомобиль совершил несколько поездок в разных дорожных условиях (в том числе и по заснеженным дорогам). В своих выводах комиссия отметила как его достоинства, так и недостатки. При вполне удовлетворительной проходимости по дорогам с твердым покрытием машина безнадежно увязала на проселке. Кроме того, высокое расположение центра тяжести, вследствие довольно значительной массы башни с вооружением, отрицательно сказывалось на продольной устойчивости. Испытания стрельбой дали вполне приличные результаты при ведении огня с места и значительно более худшие — в движении. Комиссия особо отметила, что французский пулемет Гочкиса «уступает принятому у нас пулемету Максима». Не осталось без внимания несоответствие конструкции автомобиля некоторым условиям, выставленным в свое время Линевицем, а потому броневику «и не может быть допущен к приему».

Однако такой вывод не обескуражил Накашидзе. 14 июля 1906 года он направляет прошение на имя начальника Генерального штаба генерал-лейтенанта Ф.Ф.Палицина, в котором, с одной стороны, высказывает несогласие с целым рядом выводов комиссии, а с другой — вновь упоминает о мифических заказах на бронеавтомобиль из других стран. «Японское Военное Министерство уже 2 раза обращалось на наш завод с предложением поставить ему 50 автомобилей, комиссия из китайских офицеров... сделала нам заказ на 150 (!) автомобилей.» Далее же следует неприкрытое давление на Палицина: «Будучи связан со мной контрактом завод был вынужден временно отказаться от этих заказов, но если до 1 сентября я не передам заводу от Русского Правительства заказа известного количества автомобилей не менее 50-ти, то завод будет вправе поставлять броневые автомобили кому заблагорассудится.»

По-видимому, эта аргументация возымела действие, поскольку на прошение была наложена резолюция: «Просить о передаче бронированного автомобиля в распоряжение Штаба Красносельского лагерного сбора на время с 24 июля». Справедливости ради надо отметить, что все расходы за время пребывания машины на маневрах князь взял на себя.

Вскоре была создана новая комиссия под председательством командира Лейб-Гвардии 1-го стрелкового Его Величества батальона Свиты Его Величе-

ства генерал-майора Розеншильд-Паулина, причем ей было приказано проводить опыты исключительно с тактической целью. Ограниченное время испытаний (с 25 июля по 5 августа 1906 г.), а главное весьма незначительный район маневров, не превышавший площади 40 — 50 кв.верст при возможности движения броневику со скоростью 60 верст/ч сильно ограничил круг его действий. Поэтому комиссия признала, что испытания далеко не полны и «желательно поставить их на более широкую ногу». Тем не менее за столь короткий период она смогла сделать ряд выводов, которые делают честь уровню профессионализма русских офицеров.

«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







9a

целей при партизанских действиях;

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

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

Поразительно, но факт, в 1906 году три русских офицера — уже упоминавшийся генерал-майор Розеншильд-Паулин, командир Константиновского артиллерийского училища полковник Беляев и Генерального штаба подполковник Князевич — практически изложили тактические требования, которые за небольшим исключением предъявляются сегодня к классу БРМ — бронированных разведывательных машин!

Хотя комиссии и было поручено рассмотреть лишь тактическую сторону дела, она не смогла обойти молчанием и технические вопросы. Отмечалась громоздкость и малая маневренность броневика, его большая масса и низкая проходимость.

«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 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, с точки зрения технической, выводы второй комиссии во многом совпадали с выводами первой и никаких особенных перспектив бронированному «протезу» князя Накашидзе не сулили. Однако, считая по-видимому, что на военном ведомстве свет клином не сошелся, последний предпринял попытку предложить машину Министерству внутренних дел «для выполнения полицейских или охранных целей». Это можно расценить уже как жест отчаяния, поскольку при всех недостатках машина представляла собой боевой бро-

нированный автомобиль.

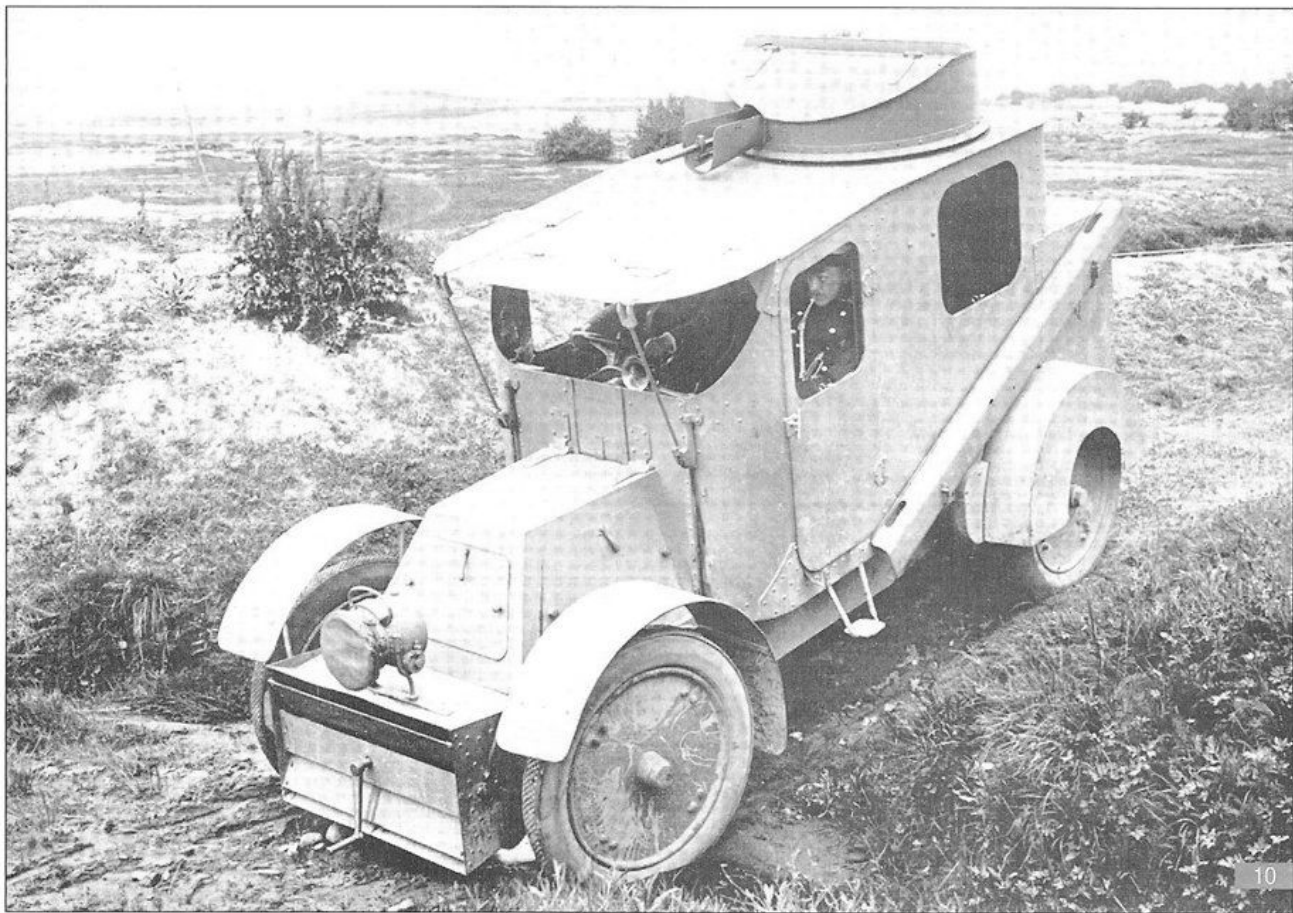
Князь записался на прием к тогдашнему министру внутренних дел Российской империи П.А.Столыпину на 12 августа 1906 года и приехал к нему на дачу, расположенную на Аптекарском острове в Санкт-Петербурге. Роковое совпадение: именно в этот день на министра было совершено покушение — его дача взлетела на воздух! Впрочем, в тот раз великому русскому реформатору повезло — он еще не приехал на дачу. А вот штаб-ротмистр князь Михаил Александрович Накашидзе погиб при взрыве «и вместе с ним погибли все чертежи, планы, договоры с французской автомобильной компанией и прочие документы, относящиеся к его изобретению». Так значится в докладной записке товарища министра внутренних дел, но вот тут-то следует дать некоторые разъяснения. Дело в том, что Накашидзе не был ни изобретателем, ни автором проекта этого бронеавтомобиля.

Конструкцию машины разработал отставной французский полковник-артиллерист Гюйе, сотрудничавший с фирмой «Шаррон». В частности, на оригинальный механизм поворота башни ему был выдан патент N 363712 от 13.02.1906 года. Из двух построенных машин — одна ушла в Россию, вторую летом того же года продемонстрировали военному министру Франции, а осенью броневик испытали во время маневров. После этого появилось предложение о вооружении его 37-мм пушкой, но в конце концов в марте 1907 года французское командование склонилось к мнению, что для разведывательных целей достаточно небронированного автомобиля, вооруженного пулеметом. По некоторым данным, бронемашину тогда же отправили в Марокко.

А что же в России? «По мнению Главного управления Генерального штаба (ГУГШ), бронеавтомобиль князя Накашидзе, хотя и оказался не удовлетворяющим некоторым из предъявленных 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».

На основании этого решения 9 января 1907 года бронеавтомобиль был, как тогда говорили, выкуплен в казну, то есть стал собственностью государства. В дальнейшем его курировал представитель фирмы «Шаррон» в Санкт-Петербурге отставной гвардии полковник А.А.Офросимов, который, в период Красносельских маневров представил машину Государю Императору.





**Бронеавтомобиль «Шаррон» преодолевает канаву. Россия, 1906 г. (фото из коллекции М.Барятинского).**

В январе 1907 года бронеавтомобиль поступил на Путиловский завод для ремонта. На нем установили новую броню, доставленную из Франции, исправили щиты колес, все приспособления для пулемета сделали съемными, в броневых ставнях окон прорезали смотровые щели, а в задней стенке — бойницу, восстановили наружную окраску.

«По удовлетворительным испытаниям бронеавтомобиля ездой в районе отчуждения Путиловского завода в целях проверки обучения шофера — нижнего чина (к тому времени французский механик Ле Секвер, получив причитающиеся ему 3248 рублей жалованья, отбыл на родину), комиссия на этом автомобиле прибыла в Петербургскую крепость и в кронверке сдала его на временное хранение.»

Здесь машина находилась до октября, когда были произведены ее испытания на ружейном полигоне Офицерской стрелковой школы в Ораниенбауме. Они проводились под руководством начальника полигона полковника Н.М.Филатова. Из подписанного им рапорта следует, что бронеавтомобиль испытывался в двух отношениях: первое — в возможности стрельбы из него из пулемета системы Максима, ружья-пулемета обр.1902 г. (ручной пулемет Мадсе-

на) и из пулемета Гочкиса; второе — в способности и скорости передвижения. Результаты показали, что помимо штатного пулемета Гочкиса в бронеавтомобиль после незначительных переделок можно установить любой из перечисленных образцов пулеметов.

За время пребывания на полигоне машина прошла 600 верст. Ходовые испытания сопровождались неоднократными поломками. Отчасти это было связано с тем, что бронеавтомобиль поступил на полигон в уже изношенном состоянии.

Выводы по результатам ходовых испытаний вновь совпали с уже упоминавшимися: бронеавтомобиль мог передвигаться только по шоссе хорошего качества, по разбитым дорогам движение было крайне затруднительным. Маневренные качества машины также оставляли желать лучшего.

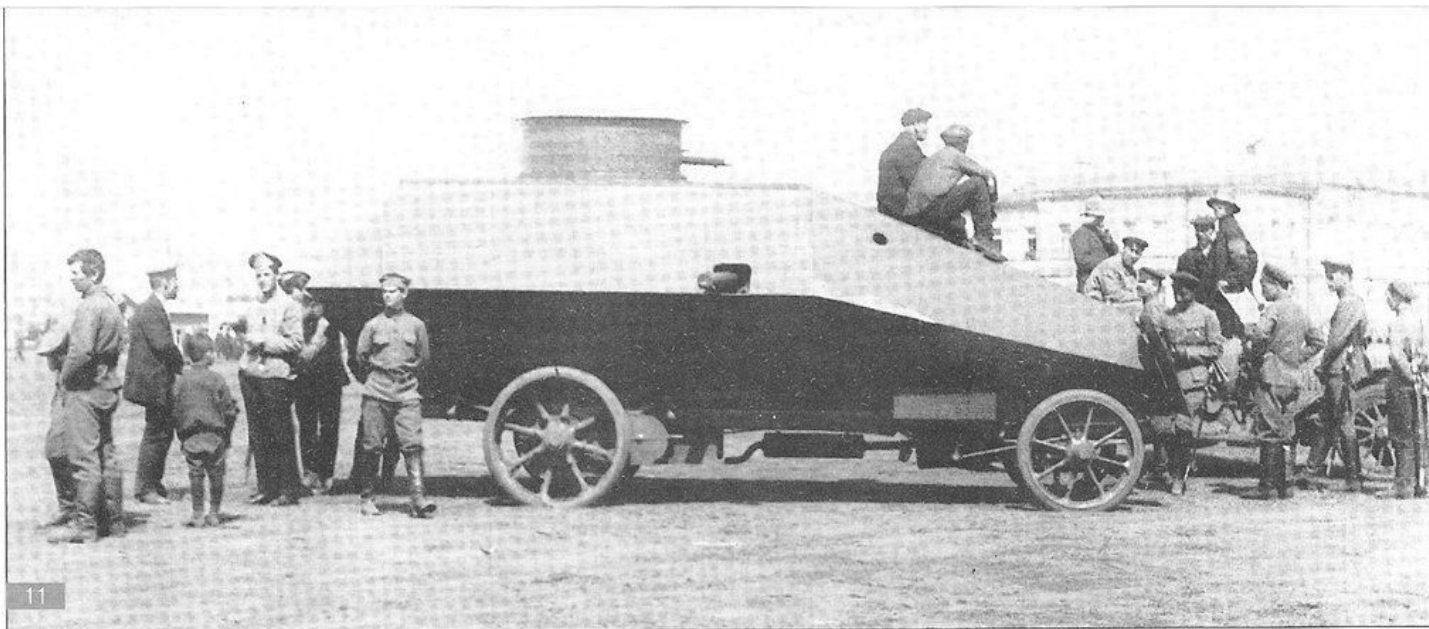
«Произведенные на полигоне опыты... показали, что рассчитывать вести наступление, пользуясь огнем из пулеметов, находящихся на автомобиле, нет возможности, так как... такая стрельба ненадежна и мало действительна, вследствие недостаточной меткости. И поэтому бронированные автомобили должны назначаться не для ведения боя, а лишь для перевозки и доставки под огнем неприятеля, или вообще на местности, на которой может быть встречен неприятель, каких-либо важных документов или высших начальствующих лиц. Ввиду этого такие автомобили в особенности могут быть пригод-

ны для движения между фортами, в случае необходимости... выяснить какой-либо вопрос о положении атакуемого форта.»

Читая этот рапорт, необходимо учитывать, что современники, которым просто не с чем было сравнивать, вряд ли могли оценить эту машину по достоинству. Безусловно, ее технический уровень не мог превышать уровня автомобилестроения тех лет, а отсюда и целый ряд недостатков: невысокая надежность узлов и агрегатов, низкая проходимость на местности и т.д. Все это, к тому же усугублялось большой массой бронекорпуса, увеличивавшего нагрузку на шасси. Конструкция же бронеавтомобиля была явно новаторской и вполне совершенной даже с точки зрения сегодняшнего дня.

В декабре 1907 года «было признано желательным испытать бронеавтомобиль при крепости Выборг, в районе которого встречаются извилистые дороги и крутые подъемы.» В апреле следующего года бронемашину, находившуюся на хранении в Петропавловской крепости, осмотрели офицеры Главного инженерного управления. Был составлен список узлов и деталей, подлежащих ремонту или замене. Для проведения работ подрядчику — торговому дому «Победа» — предполагалось выделить согласно смете 583 руб. 95коп. «для приобретения всех необходимых для опытов поездкою в крепости Выборг и ее окрестностях материалов». Началь-





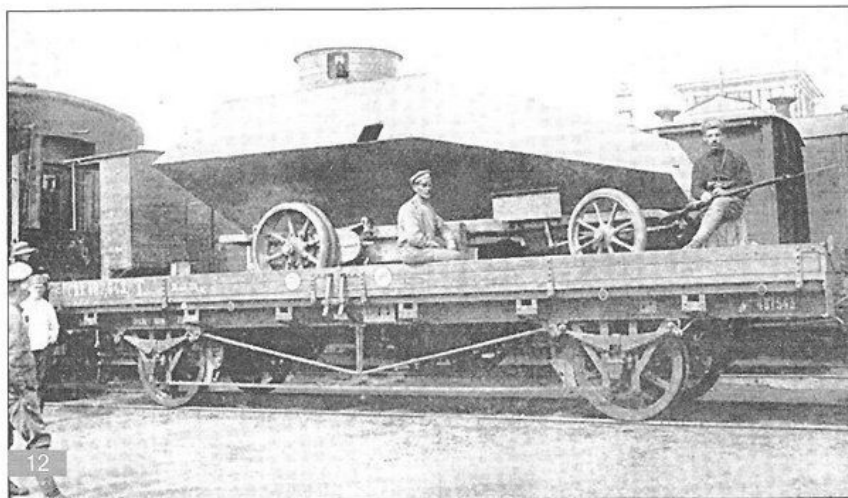
нику артиллерии Петербургского военного округа поручался надзор за проведением работ по подготовке броневомобиля к новым испытаниям, и вдруг... «управление военных сообщений Генерального штаба уведомляет Главное инженерное управление, что с Высочайшего соизволения, последовавшего по всеподданнейшему докладу Военного министра от 15 того же ноября (15 ноября 1908 года), бронированный автомобиль Шаррон передан в полное распоряжение и ведение Штаба войск Гвардии и Петербургского военного округа, снятая же с автомобиля броня подлежит передаче Офицерской стрелковой школе, как материал для испытания пробиваемости новыми пулями.

Вследствие сего бронированный автомобиль не может быть передан в одну из крепостей для производства опытов согласно предложению Главного инженерного управления.»

В этом документе, как говорится, ничего ни прибавить, ни убавить. Тут история броневомобиля фирмы «Шаррон» в России и завершилась.

Впрочем, фирма Automobiles Charron Ltd., образовавшаяся на месте распавшейся к тому времени CGV, затеяла тяжбу с русским военным министерством по поводу поставки в Россию еще нескольких таких машин, так как покойный князь «по недоразумению обнадёжил фирму, что будут приобретены еще шесть таких автомобилей», и фирма их построила. Французам вежливо отказали, заметив, что к личным планам князя Накашидзе, в которые, кстати, входила и постройка в России завода для сборки броневиков, русское военное ведомство отношения не имеет.

Постройка нескольких машин во Франции и даже отправка их в Россию подтверждается документально. Но через русскую границу их не пропустили, чем не преминули воспользоваться немцы. Две машины были сняты с платформ и, спустя год, они появились во время учений 4-й немецкой гвардейской бригады, а остальные вернулись во Францию.



В начале Первой мировой войны, как это следует из французских источников, одна из них геройски участвовала в боях в составе кавалерийского корпуса генерала Сорде, а в ноябре 1914 года у фирмы «Шаррон» французским правительством были приобретены последние три машины, изготовленные ранее для России.

Первым же броневомобилем, построенным непосредственно для России, стал «блиндированный автомобиль», заказанный 11 октября 1911 года Петербургскому отделению фирмы «Бенц и К<sup>о</sup>». Заказ поступил от заведующего подготовительными работами по постройке восточной части Амурской железной дороги. Машина должна была быть оборудована для движения по рельсам и предназначалась для защиты от хунгузов. В документах она фигурирует и как «бронированный автобус «Бенц».

Ее общая масса составляла 120 пудов (1920 кг). Шасси — грузового типа; экипаж — 6 человек. Толщина брони — 4,5 мм. Двигатель — 2-цилиндровый мощностью в 35/40 л.с. Броневик обошелся заказчику в 11 500 рублей.

Заказ был выполнен к августу 1912 года, и в том же году «броневомобиль» прибыл в Хабаровск.

**Броневомобиль-дрезина «Бенц» в Омске, 1918 г. (фото из коллекции С.Ромадина).**

**Бронированный автобус «Бенц», захваченный чехословаками у красных, Омск, 1918 г. (фото из коллекции М.Барятинского).**

В октябре 1914-го машина, являвшаяся собственностью Амурской железной дороги, была «принята в Военное ведомство по военно-автомобильной повинности». В конце года ее отправили на фронт, куда она не добралась, застряв где-то за Уралом, по-видимому, из-за неисправности. В 1918 году «бронированный автобус» возник в Омске. Дальнейший его след теряется, и судьба машины, к сожалению, остается неизвестной.

Создание броневомобиля-дрезины «Бенц» можно считать нехарактерным эпизодом. Вплоть до начала Первой мировой войны постройка бронемашин в России не велась. Впрочем, в этом плане Российская Империя ничем не отличалась от других стран мира. С началом войны дело изменилось коренным образом.

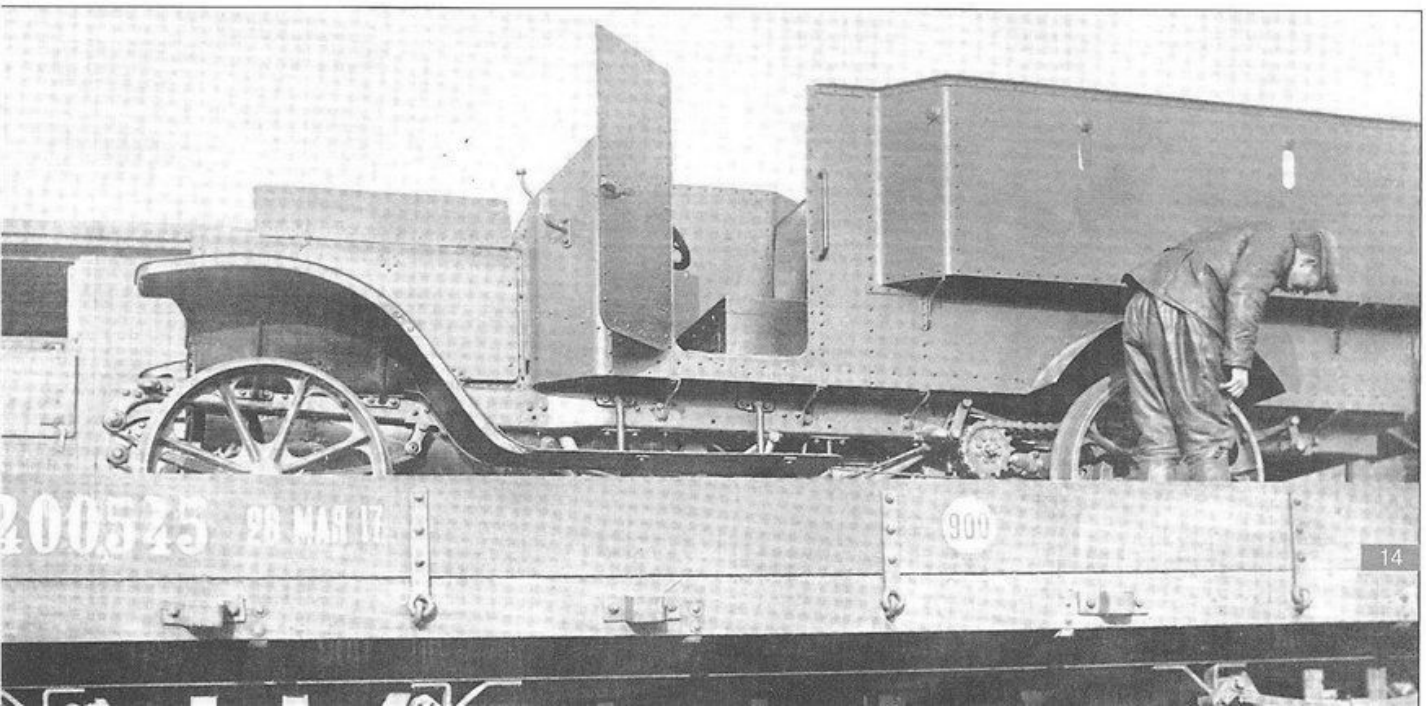




13a



136



14



# ВЕЛИКАЯ ВОЙНА

Первыми на русском фронте бронеавтомобили применили немцы. Во время боев в Восточной Пруссии в августе 1914 года легкобронированные автомобили, вооруженные пулеметами, придавались небольшим конным отрядам, которые, используя разветвленную сеть дорог, проникали на фланги и в тыл наших войск. Причем действовали они настолько успешно, что это послужило поводом для появления специального приказа командующего Северо-Западным фронтом генерала Жилинского, где определялись меры по борьбе с германскими броневидами.

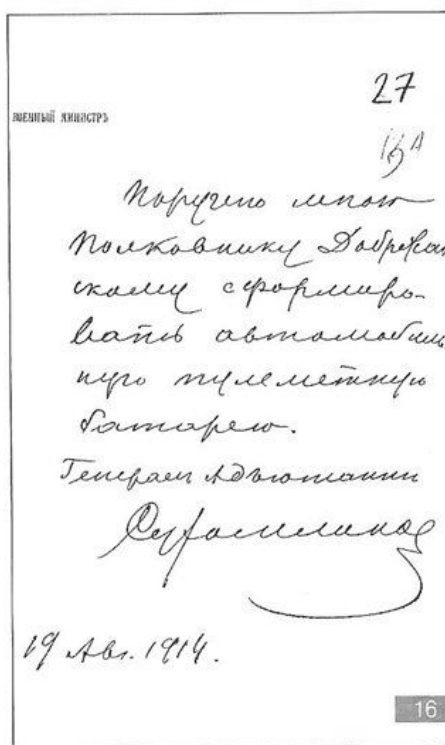
В качестве ответного шага стихийно стали создаваться и русские броневики. Так, например, офицер 5-й автомобильной роты штабс-капитан Бажанов в середине августа 1914 года щитами от трофейных германских пушек забронировал грузовик итальянской фирмы SPA. Машина, вооруженная двумя пулеметами, принимала участие в боях совместно с частями 25-й пехотной дивизии 1-й армии.

Своими силами изготовили броневики и в 8-й автомобильной роте. 18 сентября 1914 года она отправилась на фронт, имея в своем составе две бронемашины на шасси легковых автомобилей «Кейс».

Информация о фактах успешного применения броневинов на фронте, как русскими, так и немцами, а также сведения о появлении аналогичных машин у союзников по Антанте, побудили Военное ведомство России поставить вопрос о развертывании заводского производства этих боевых машин.



15



16

## 1-я автомобильная пулеметная рота

17 августа 1914 года Военный министр генерал-адъютант Сухомлинов вызвал к себе лейб-гвардии Егерского полка полковника Добржанского, временно прикомандированного к канцелярии Военного министерства, и предложил ему сформировать «бронированную пулеметную автомобильную батарею». 19 августа своим разрешением приступить к постройке броневого машин Военный министр «положил начало существованию блиндированных автомобилей и формированию роты».

Для бронирования, из имевшихся в наличии машин, были выбраны легковые шасси Русско-Балтийского вагонного завода типа «С 24/40» с двигателем мощностью 40 л.с. Проект бронировки разработал инженер-механик Грауэн на основании указаний, данных ему командиром роты полковником Добржанским. Работы по бронировке восьми шасси (NN 530, 532, 533, 534, 535, 538, 539,

**Бронированный грузовик «Берлие» Учебной автомобильной роты. На фото 136 прапорщик у пулемета в кузове броневида. Петроград, Семеновский плац, 1914 г. Этот бронец использовался только для учебных целей (ЦГАКФД СПб).**

13а

13б

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

14

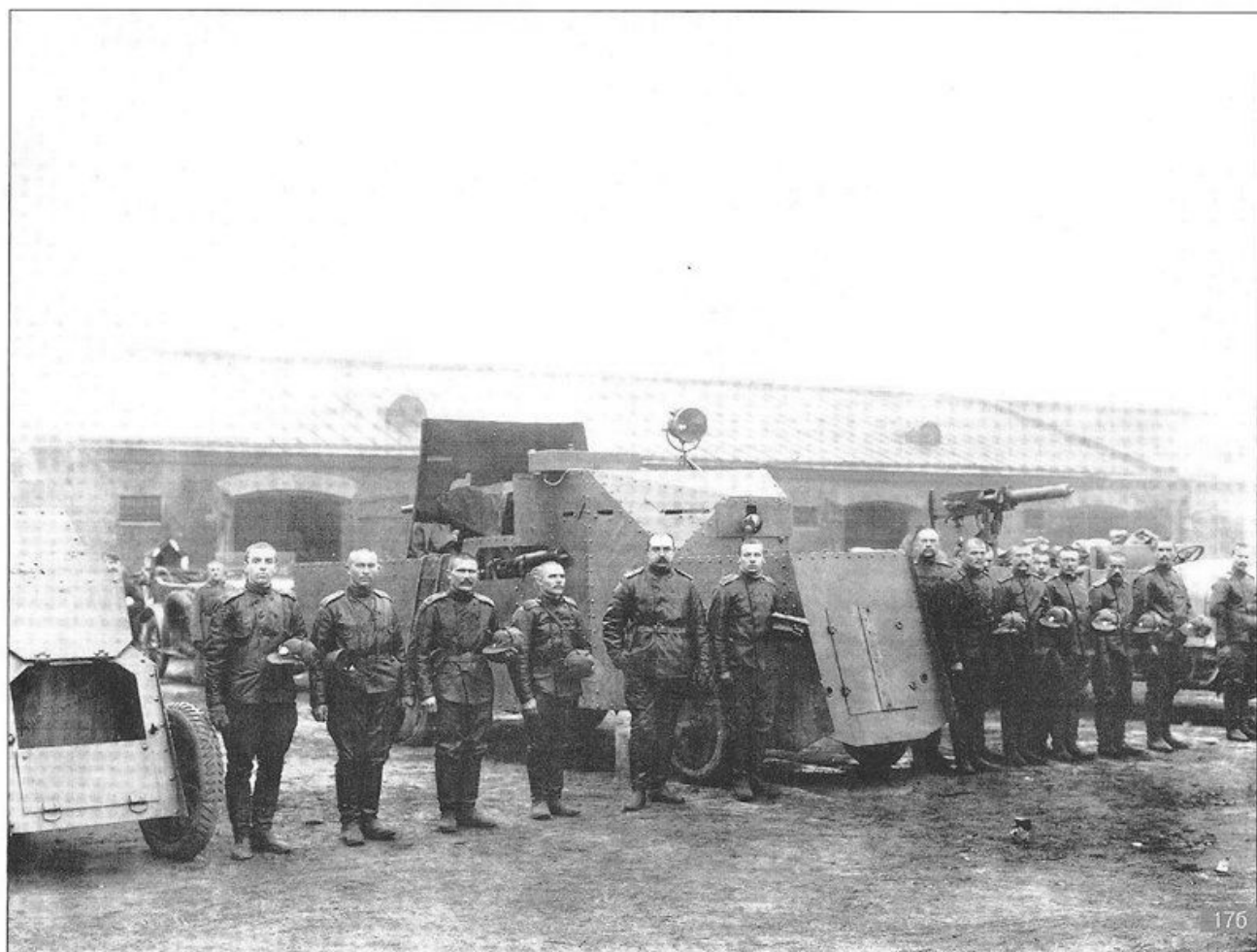
**А.Н.Добржанский. На снимке 1917 года он в звании генерал-майора (РГВИА).**

15

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

16











542) велись в бронепрокатной мастерской N 2 Ижорского завода Морского ведомства.

Вооружение бронемашин состояло из трех пулеметов «максим», расположенных треугольником, что давало возможность иметь в бою всегда два пулемета направленных в цель на случай задержки одного из них. Разработанные полковником ГАУ Соколовым станки и скользящие на роликах щиты позволяли броневому автомобилю иметь обстрел на 360°. При этом один пулемет установ-



17а Прощальные снимки. Солдаты и офицеры 1-й автопулеметной роты во время напутственного молебна. Петроград, Семеновский плац, 19 октября 1914 г. (фото Л.Булы)

17в Солдаты и офицеры 1-й автопулеметной роты перед отправкой на фронт. Петроград, 19 октября 1914 г. В первом ряду третий слева стоит штабс-капитан П.Гурдов (указан стрелкой). (фото Л.Булы)

18 «Руссо-Балт» после боя, февраль 1915 г. (фото из коллекции М.Барятинского).

19 «Маннесманн-Мулаг» на улице Лодзи, 1914 г. (фото из коллекции М.Коломийца).

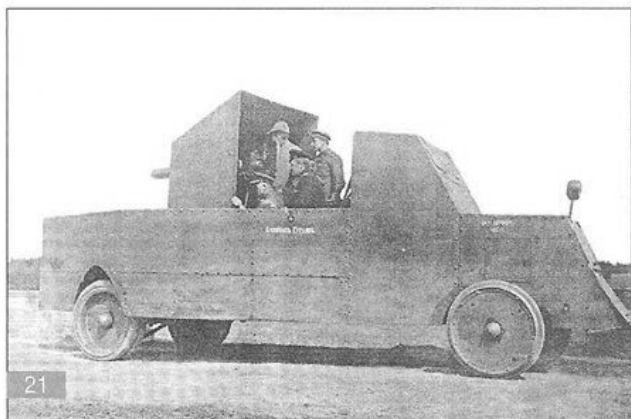
20 Экипаж «Руссо-Балта» выкатывает подбитый броневик из-под огня. Рисунок неизвестного автора, 1915 г. (из коллекции А.Санеев).

ливался в лобовом листе корпуса, один в кормовом, третий же был «кочующим» с левого на правый борт машины и наоборот.

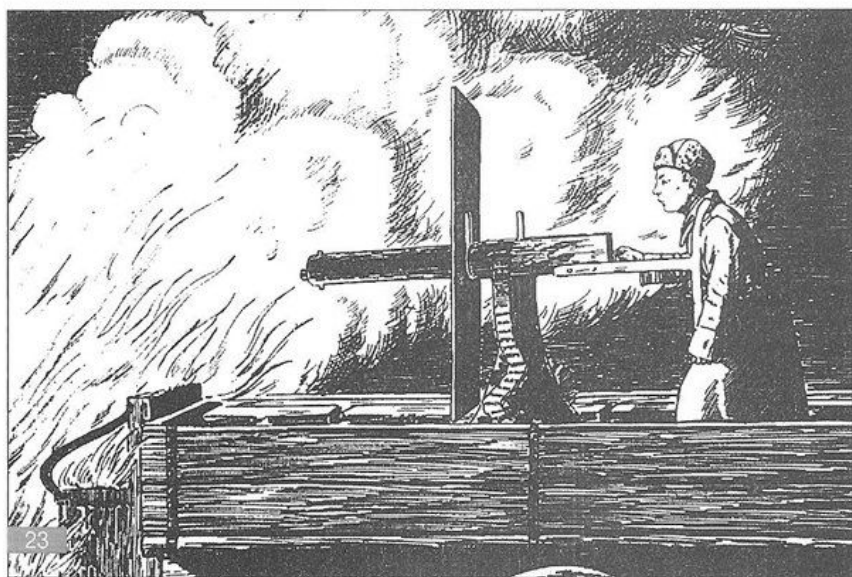
Броневики защищались хромоникелевой броней особой закалки, приклепанной к шасси и стальному каркасу. Тол-

щина передней и задней стенок бронекорпуса составляла 5 мм, бортов — 3,5 мм и крыши — 3 мм. В поперечном сечении бронекорпус представлял собой шестиугольник с несколько расширенной верхней частью. Наклонное расположение бортов позволило уменьшить





Бронированный автомобиль, действующий с необычайным успехом против неприятеля под Лодзью и Сохачевом. По фот. нашего корреспондента.



Пушечный «Паккард» 1-й автотопулеметной роты на фронте, 1915 г. Хорошо видна надпись «Капитан Гурдов» и изображение ордена св. Георгия, обрамленное венком (фото из коллекции М. Зимнего).

Фото броневика «Маннесманн-Мулаг» из журнала «Нива» № 4 за 1915 г.

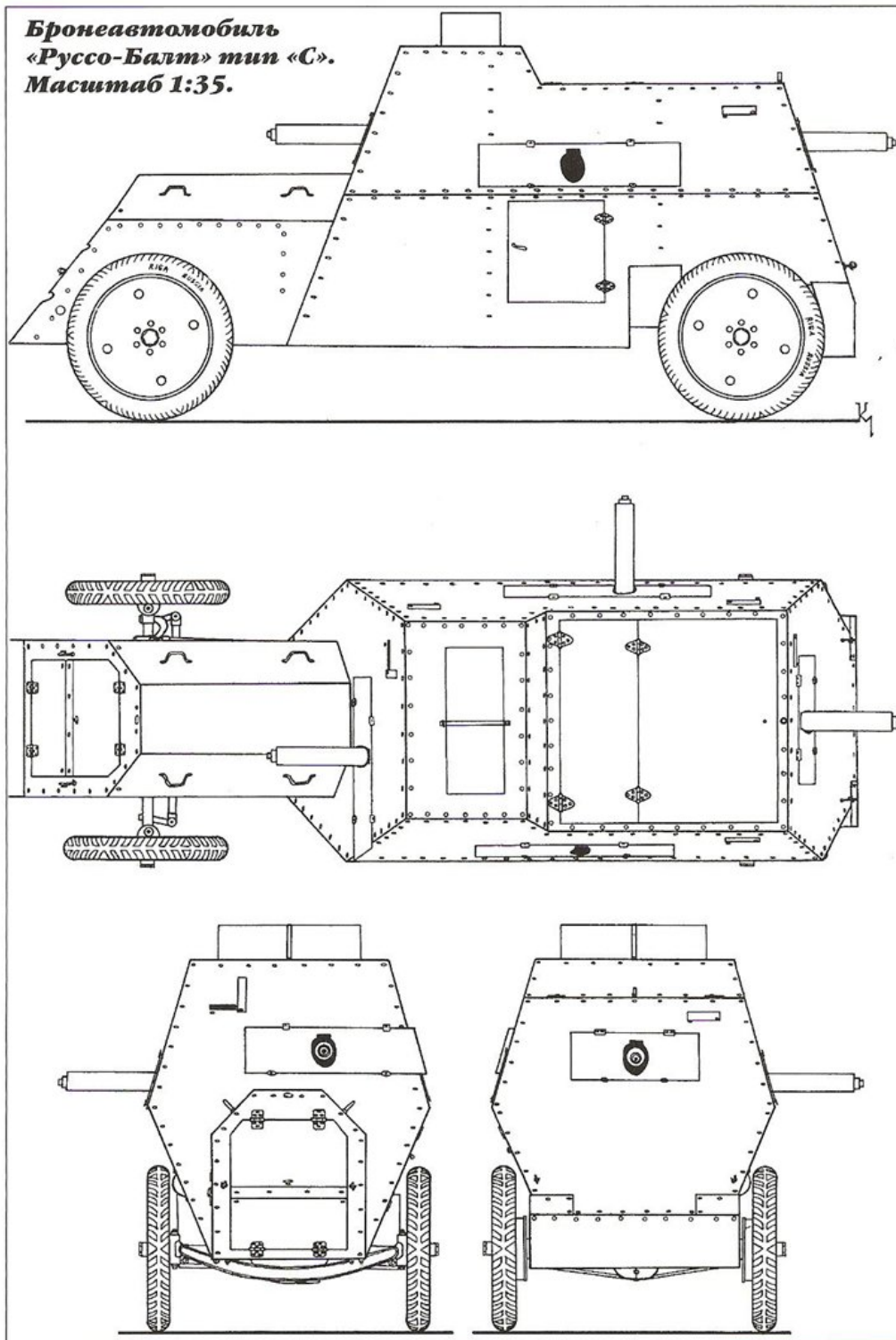
Небронированный грузовик (с 37 мм пушкой в кузове) 1-й автотопулеметной роты в бою. Рисунок неизвестного автора, 1915 г. (из коллекции А. Санеева).

«Руссо-Балты» 1-й автотопулеметной роты, замаскированы на дороге в районе Прасныша, весна 1915 г. (РГКФД).





**Бронеавтомобиль  
«Руссо-Балт» тип «С».  
Масштаб 1:35.**



толщину брони без ущерба для пулестойкости при обстреле с расстояния 400 шагов.

Экипаж состоял из офицера, шофера и трех пулеметчиков. Боекомплект — 9 тысяч патронов в ящиках с лентами, запас бензина — 6 пудов (96 килограммов), боевая масса броневика — 185 пудов (2960 килограммов).

В процессе постройки пулеметных машин стало ясно, что они будут мало пригодны для действий «против неприятеля скрытого в окопах, против открыто поставленного пулемета или брониро-

ванных автомобилей противника.» Поэтому в конце октября 1914 года изготовили пушечный броневик на шасси 4-тонного 50-сильного автомобиля германской фирмы Mannesmann-Mulag. Машина имела полностью бронированной только кабину. Вооружение — 47-мм морская пушка Гочкиса на тумбе, устанавливалась за коробчатым щитом большого размера в кузове грузовика. Там же, в боковых амбразурах располагался пулемет, который мог переставляться с борта на борт. Еще один пулемет для стрельбы вперед находился

в кабине водителя. Кроме того, две 37-мм автоматические пушки Максима-Норденфельда установили на 3-тонные грузовики «Бенц» и «Олдайс», не бронированные из-за недостатка времени.

1-ю автомобильную пулеметную роту сформировали быстро — всего за полтора месяца. В ее состав вошли четыре взвода броневых автомобилей и один автомобильный пушечный взвод, включавшие 9 пулеметных и один пушечный броневые автомобили. Штаты №14 и №15 этой роты были утверждены Высочайшим приказом уже 8 сентября 1914 года. 19 октября 1914 года после «напутственного молебствия» на Семеновском плацу в Петрограде рота отправилась на фронт.

Находясь в оперативном подчинении штаба 2-й армии, она вступила в бой уже в ноябре под Лодзью. Об эффекте, который произвело появление броневиков и об интенсивности их действий, можно судить по следующим примерам: «Во время боев 9 и 10 ноября 1914 года в составе Ловичского отряда, шесть пулеметных машин роты прорвались через занятый неприятелем город Стрыков, а два пушечных поддерживали огнем наступление 9-го и 12-го Туркестанских стрелковых полков. Немцы, попав между двух огней, были выбиты из города, понеся очень крупные потери.

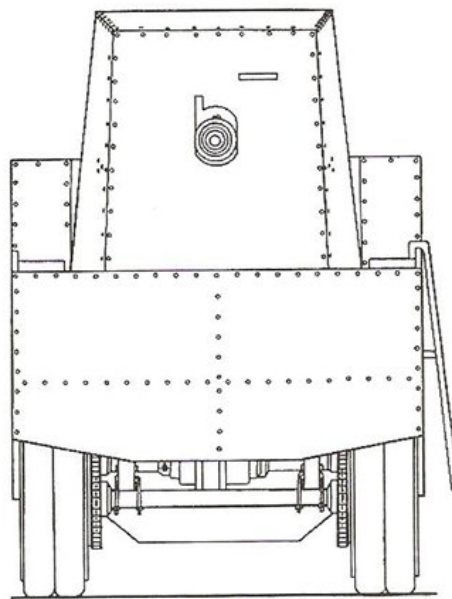
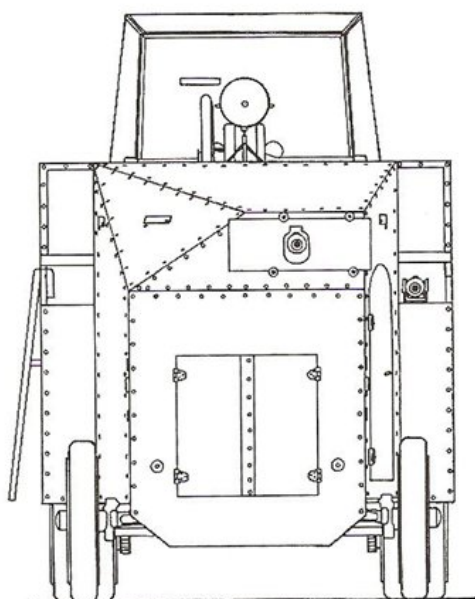
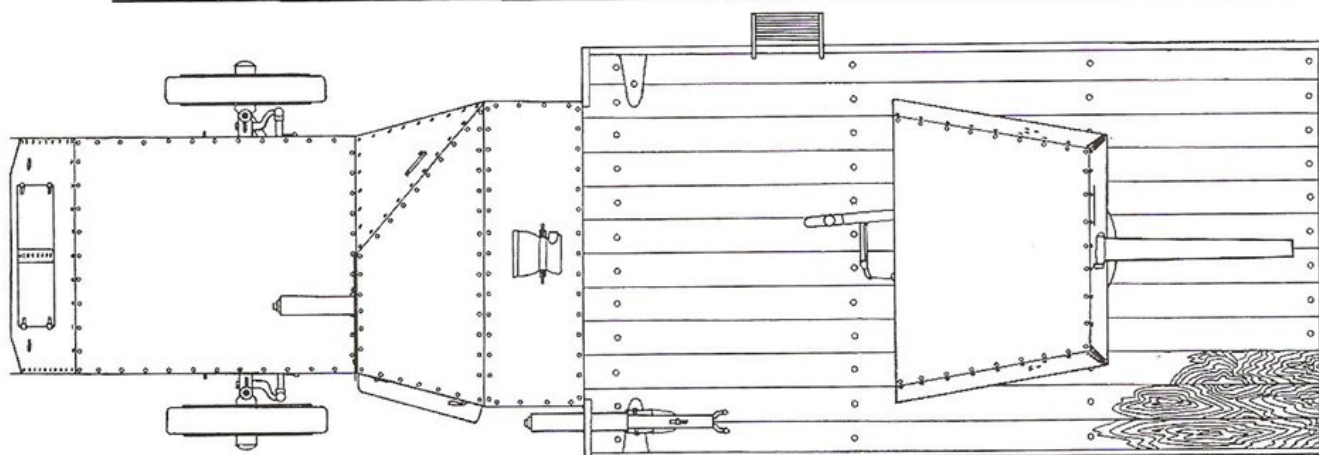
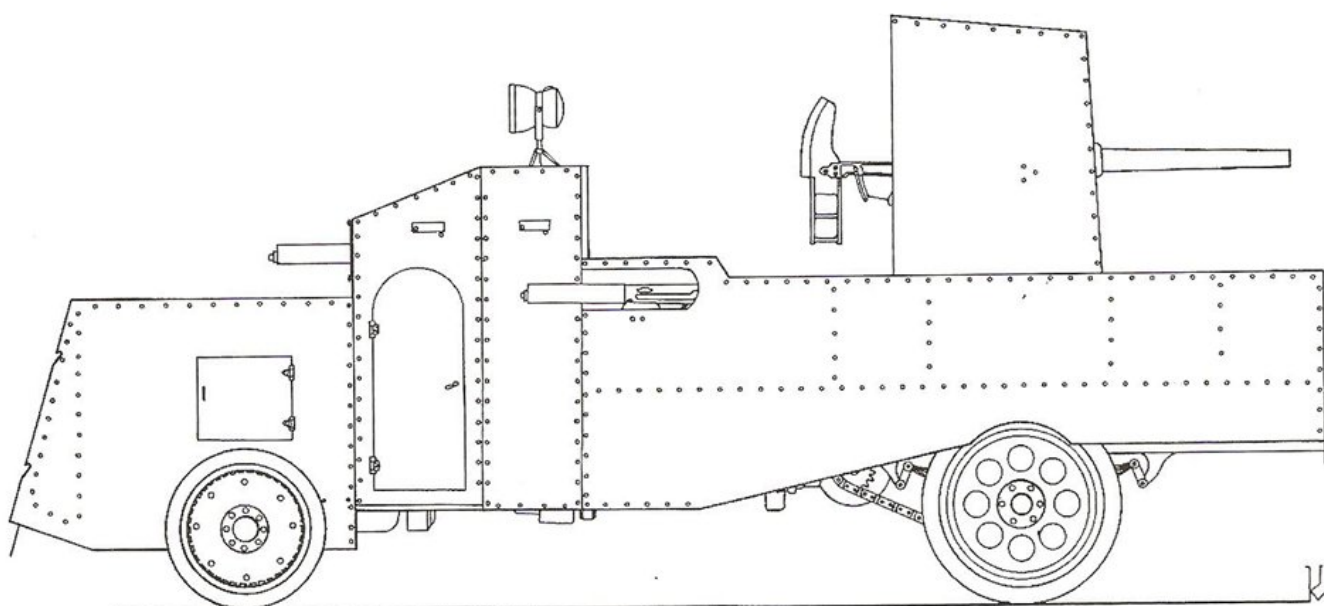
20 ноября вся рота была расставлена в засады по дорогам в прорыве между 5-й армией

и левым флангом 19-го корпуса у Пабыяниц. На рассвете 21 ноября пятью броневыми автомобилями были уничтожены два полка немецкой пехоты, прорвавшиеся в охват левого фланга 19-го корпуса, а автоматическая пушка взорвала передок, выезжавшей на позиции батареи.»

Несмотря на то, что бронирование машин не обеспечивало экипажам стопроцентной защиты, храбрости и мужества им было не занимать. В полной мере это продемонстрировал взвод штабс-капитана Гурдова.

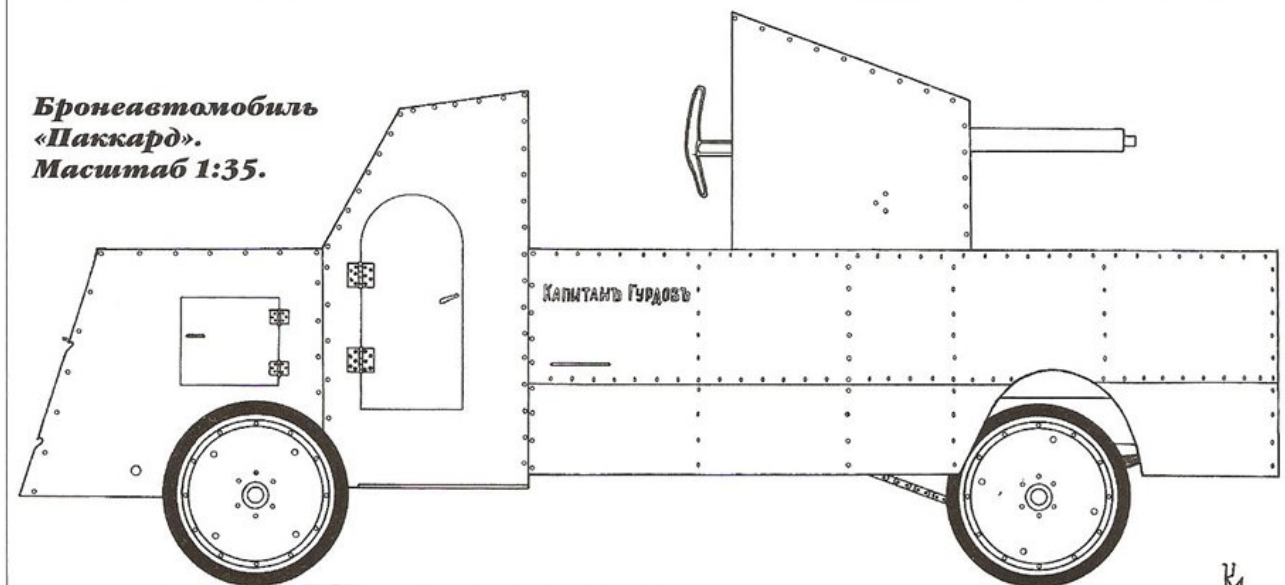
«Прибыв в Пабыянице, командир 4-го

**Бронеавтомобиль «Маннесман-Мулаг»  
с 47 мм пушкой  
Масштаб 1:35.**





**Бронеавтомобиль  
«Паккард».  
Масштаб 1:35.**

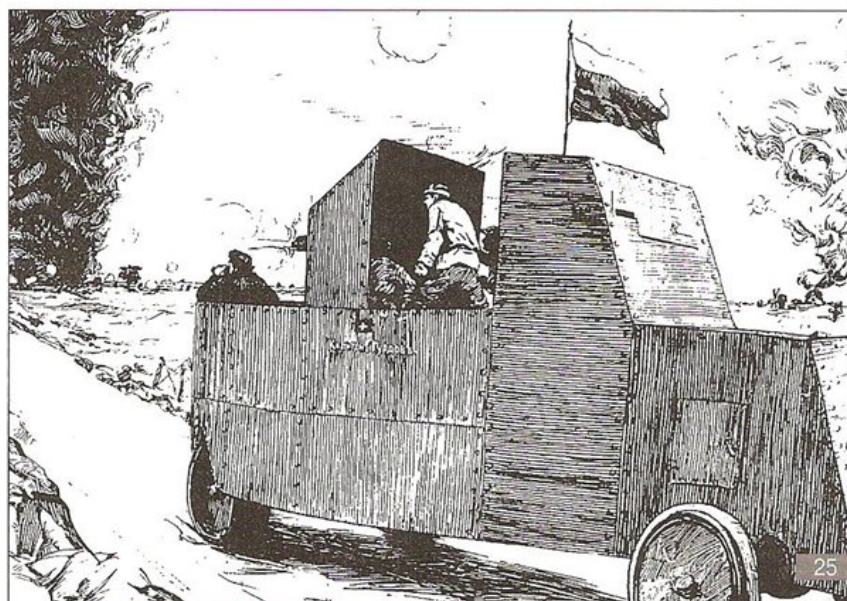


взвода бронированных автомобилей, явившись к командиру 19 корпуса получил в 3 часа ночи приказание выкатить по Ласскому шоссе, так как обнаружено было стремление немцев нажать на левый фланг нашего расположения. Автомобили подкатили в момент, когда левый фланг Бутырского полка дрогнул и подался назад.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

ксированы...»

За этот бой штабс-капитан Гурдов был награжден Орденом Святого Великомученика и Победоносца Георгия IV степени, став первым его кавалером в роте.

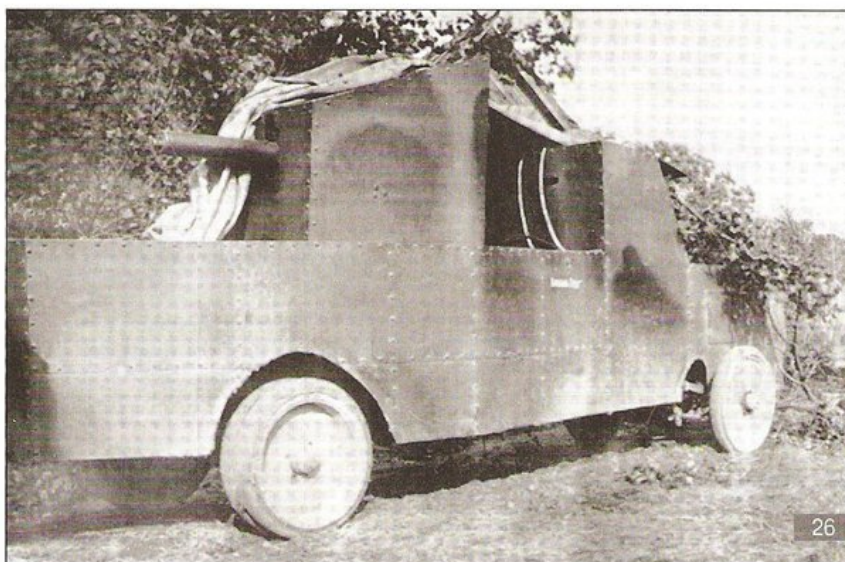


25

**Бронеавтомобиль «Капитан Гурдов» в бою. Рисунок неизвестного автора, 1915 г. (из коллекции А.Самоева).**

26

**«Паккард» с автоматической пушкой Максима-Норденфельда 1916 г. На борту машины надпись — «Капитан Гурдов» (РГАСФД).**



Пушечные машины хорошо зарекомендовали себя в боях ноября - декабря 1914 года. Особенно эффективно (несмотря на отсутствие брони) действовали грузовики с 37-мм автоматическими пушками.

«Подойдя к окопам с пушкой на 1500 м, штабс-капитан Миклашевский открыл огонь по окопам, приютившись у стены сгоревшей хаты, под сильным ружейным огнем. Израсходовав все свои патроны (800) на отражение двух отбитых атак противника, штабс-капитан Миклашевский вернулся к перекрестку Папоротня. Докладывая, что штабс-капитан Миклашевский работал пушкой в открытую поставленной на платформе грузовика.»

«Маннесман» же оказался громоздок, неповоротлив, а фугасное действие 47-мм снаряда уступало «Норденфельду». В конце года он был сильно поврежден в бою и вышел из строя.

В марте 1915 года 1-я автопулемет-





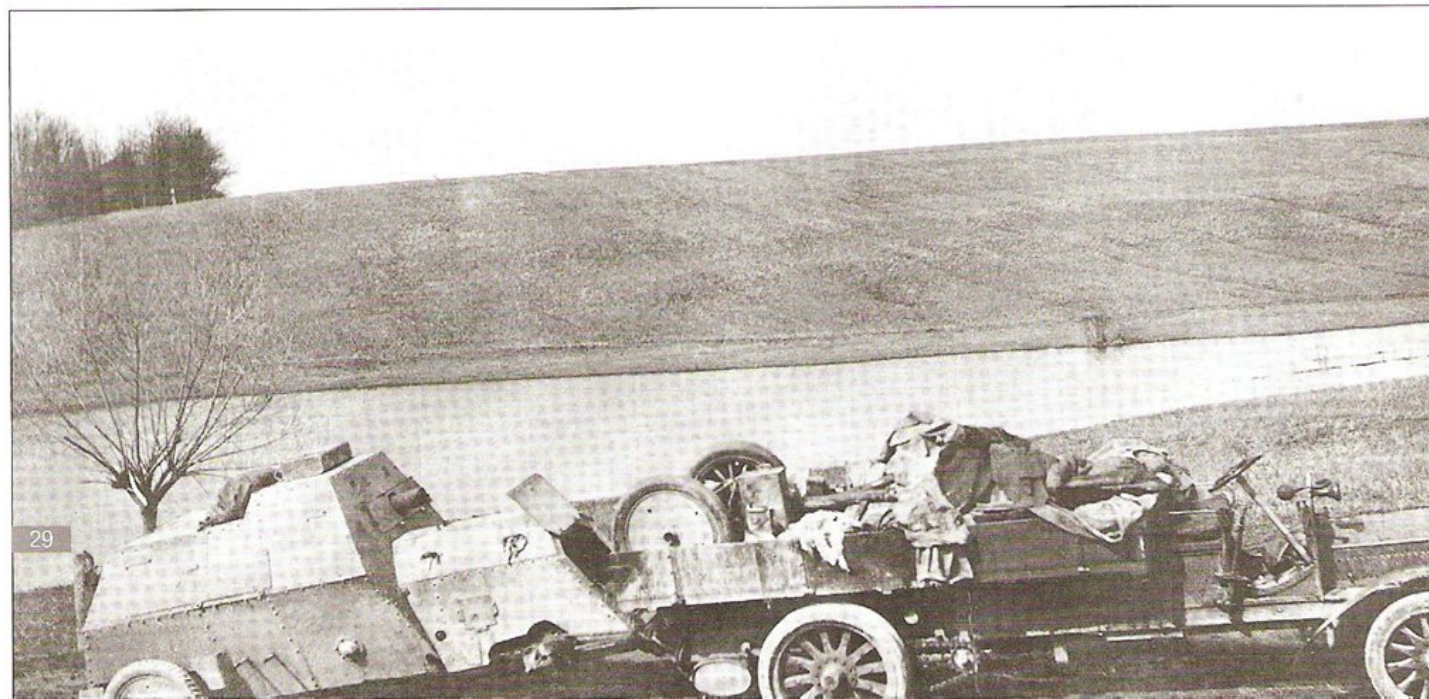
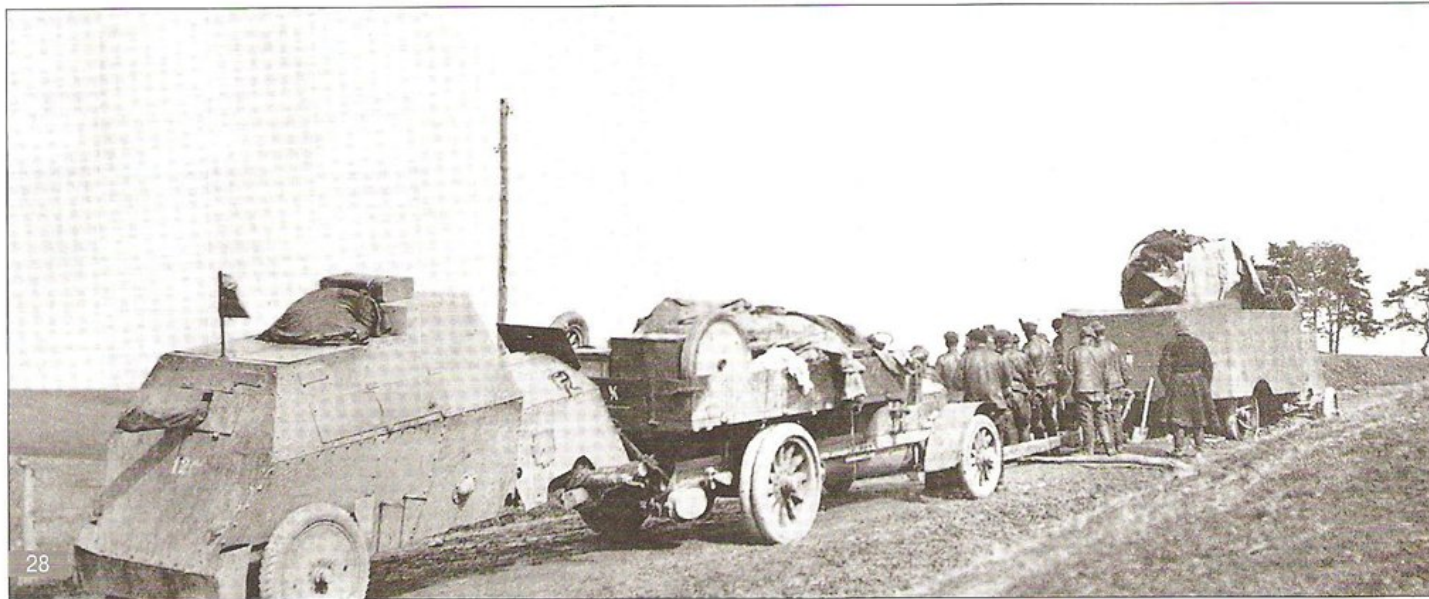
**Бронеавтомобиль «Маннесман-Мулаг» второго типа бронирования. Слева от него – «Руссо-Балт». К сожалению, неизвестно, что за колоритная личность в халате стоит на подножке броневика. Весна 1915 г. (фото из коллекции М. Коломийца).**

**1-я автомобильная пулеметная рота на фронте. Впереди броневик «Маннесман-Мулаг» с автоматической пушкой. Грузовой автомобиль буксирует поврежденный «Руссо-Балт». Апрель 1915 г. (ЦГАКФД СПб).**

ная рота получила четыре бронеавтомобиля, заказанные Ижорскому заводу еще в ноябре 1914 года. По типу бронирования машины были похожи на «Маннесман», но в качестве базы использовались более легкие 3-тонные грузо-

вики: два «Паккарда» с двигателем мощностью 32 л.с. и два «Маннесмана» с двигателем в 42 л.с. Вооружение их состояло из 37-мм автоматической пушки, размещенной в кузове за щитом, и пулемета для обороны в ближнем

бою. Пулемет не имел специальной установки и мог вести огонь как из кузова, так и из кабины, через открытый смотровой люк. Возимый боекомплект составлял 1200 снарядов, 8000 патронов и 3 пуда (48 килограммов) тротила. Масса





машины с экипажем из 7 человек равнялась 360 пудам (5760 килограммам), толщина брони — 4–5 мм.

В первых же боях пушечные броневые автомобили показали отличные боевые качества. Так, 18 апреля 1915 года у д. Бромерж два таких броневика, подойдя к проволочным заграждениям, огнем из пушек почти в упор разрушили и сожгли опорный пункт противника, перебив его гарнизон силой в роту.

Один из броневиков «Паккард» получил имя «Капитан Гурдов» в честь погибшего в бою первого Георгиевского кавалера роты. Остальные машины имели только номера.

1-я автопулеметная рота в течение почти всей войны не выходила из боев, за исключением трехмесячной передышки, вызванной ремонтом машин. Она активно участвовала в сражениях под Лодзью и Сохачевым, под Праснышем и Пултуском. В сентябре 1916 года рота, переформированная в 1-й бронедивизион, была передана в распоряжение 42-го армейского корпуса, дислоци-



30

30

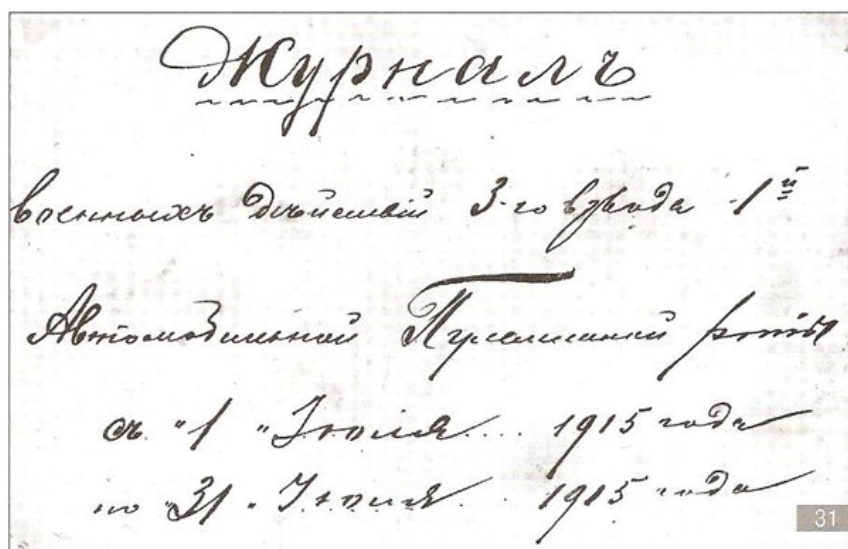
**Подготовка броневых автомобилей «Маннесман-Мулаг» 2-го типа к бою, 1916 г. (фото из коллекции С.Ромадина).**

31

**Обложка «журнала военных действий 3-го взвода 1-й автопулеметной роты» (РГВИА).**

32

**Государь-император Николай II обходит строй солдат и офицеров 1-й автопулеметной роты, Западный фронт, ст. Сеславина, февраль 1916 г. (фото из коллекции М.Коломийца).**



31

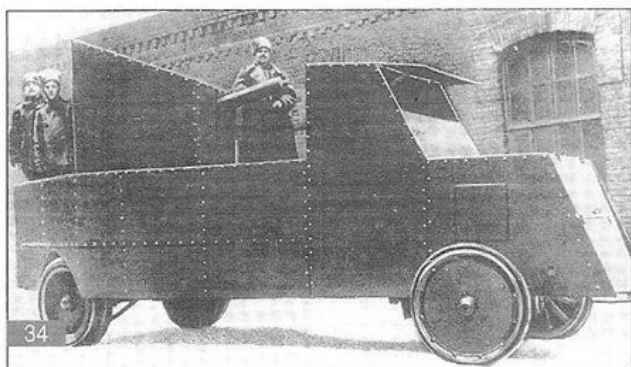


32

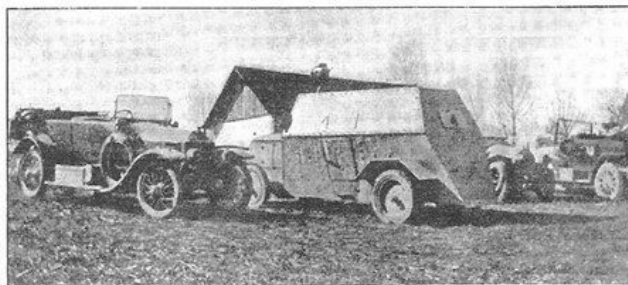




33



34



35

Бронированный автомобиль кавказской туземной дивизии.

рованного в Финляндии. Это объяснялось слухами о возможности высадки там германского десанта. Помимо четырех штатных отделений в состав дивизиона было включено 33-е пулеметное автомобильное отделение с броневикулами Остин.

Летом 1917 года 1-й дивизион перевели в Петроград для подавления революционных большевистских выступлений, а в октябре, незадолго до переворота, отправили на фронт под Двинск, где в 1918 году часть его машин захватили немцы. В частности, в марте 1919 года на улицах Берлина можно было

увидеть оба «паккарда», правда перевооруженных 20-мм автоматическими пушками Беккера.

Судьбу остальных машин дивизиона удалось проследить только частично. Один броневик «Маннесман-Мулаг» участвовал в параде на Красной Площади в Москве 7 ноября 1918 года. В 1921 году машина этого типа (может быть та же самая) находилась на 1-м Броневом танко-автомобильном ремонтном заводе в Москве.

К концу 1921 года сохранились только три «Руссо-Балта» из 1-го дивизиона. Броневик № 538 находился в 41-м авто-

бронеотряде, а машины № 535 и № 539 в Ликвидационной комиссии.

Еще в начале Великой войны, в октябре 1914 года «Государю-императору благоуходно было пожаловать Кавказской Туземной конной дивизии один грузовик, с тем, чтобы он был покрыт броней и оборудован для установки на нем 3-х пулеметов.» Машину эту построили в конце 1914 года на Ижорском заводе, конструктивно она была подобна пулеметным броневикулам 1-й автопулеметной роты.

О дальнейшей судьбе этой машины данных нет, хотя ее фото было напечатано в журнале «Нива» за 1916 год.



36

**Солдаты и офицеры 1-й автопулеметной роты в ожидании выхода Николая II во время Высочайшего смотра, Западный фронт, ст.Сеславино, февраль 1916 г. (фото из коллекции М.Коломийца).**

33

**Бронеавтомобиль «Паккард» во дворе Ижорского завода, февраль 1915 года. (фото из коллекции М.Коломийца).**

34

**Броневик Туземной дивизии, фото из журнала «Нива» №35, 27 августа 1916 г.**

35

**«Паккард» в Берлине, 1919 г. (фото из коллекции Я.Магнуского).**

36



## «Остин» и «Гарфорд»

Успехом постройки первых бронемашин на русских заводах в Военном министерстве особенно не обольщались. Мощности единственного в России завода, производящего автомобили, — Русско-Балтийского вагонного — не хватало для покрытия нужд армии в транспортных машинах, что уж там говорить о броневых. Поэтому в августе того же 1914 года приказом Сухомлинова была образована специальная «закупочная» комиссия во главе с командиром Запасной автомобильной роты полковником Секретевым, которая отбыла в Англию с целью закупки автомобильной техники и имущества, в том числе и броневых автомобилей. Перед отъездом члены комиссии совместно с офицерами Главного военно-технического управления (ГВТУ) Генерального штаба разработали тактико-технические требования к этому виду боевой техники. В частности, приобретаемые броневые автомобили должны были иметь горизонтальное бронирование (то есть крышу) и пулеметное вооружение минимум из двух пулеметов, установленных в двух вращающихся независимо друг от друга башнях.

Ничего похожего комиссия в Англии не



38



39



40

37 **Начальник Военной автомобильной школы генерал-майор П.А.Секретев, 1915 г. (ЦГАКФД СПб).**

38 **Броневики 8-го пулеметно-автомобильного взвода, г. Ломжа, 25 февраля 1915 г. На башнях «Сильного» и «Славного», защищенных 7 мм броней, видны вмятины от пуль. Подбашенные основания из 4-мм брони — в пробоинах. (ЦМВС).**

40 **Бронеавтомобиль «Адский» (15-й взвод) во время стрельб на полигоне Офицерской стрелковой школы, весна 1915 г. (фото из коллекции Г.Петрова).**



37

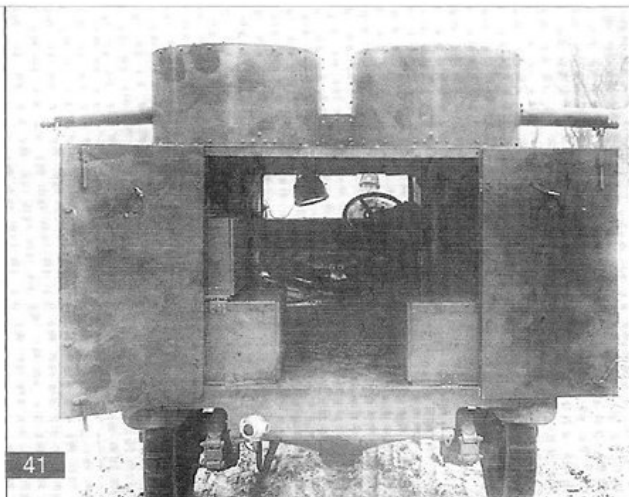
обнаружила. В тот период — осенью 1914 года — там бронировали все подряд без какой-либо системы и как раз без горизонтального бронирования и башен. Имевший и то и другое, самый массовый британский броневик 1-й мировой войны — «Роллс-Ройс» — выпустили только в декабре. При этом у него была только одна башня с одним пулеметом.

Разработать проект броневых автомобилей, соответствующего тактико-техническим требованиям русских, в довольно сжатые сроки взялись инженеры фирмы Austin Motor Co. Ltd. В итоге 29 сентября 1914 года эта фирма получила заказ на 48 машин.

Кроме того, комиссия закупила во

Франции 40 бронемашин фирмы «Рено», уже производившихся серийно, а в Англии один броневый автомобиль на шасси «Изотта-Фраскини».

Базой для «Остина» послужило легкое шасси этой же фирмы так называемого «колониального» (colonial) типа с двигателем мощностью 30 л.с. На последнем устанавливался карбюратор «Клейдиль» и магнето «Бош». Передача на задний мост осуществлялась с помощью карданного вала, система сцепления — кожаный конус. Коробка передач имела четыре скорости вперед и одну — назад. Колеса изготавливались из дерева, размер шин — 895x135. Машина чистой массой в 166 пу-



**Внутренний вид броневика «Остин» 1-й серии (фото из коллекции М. Коломийца).**

**Бронеавтомобиль типа «Остин» 1-й серии «Пылкий» 19-го пулеметного автомобильного взвода. Оригинальной формы бронещиты пулеметов установлены в России. Тарнополь, июль 1915 г. (РГАСФД).**

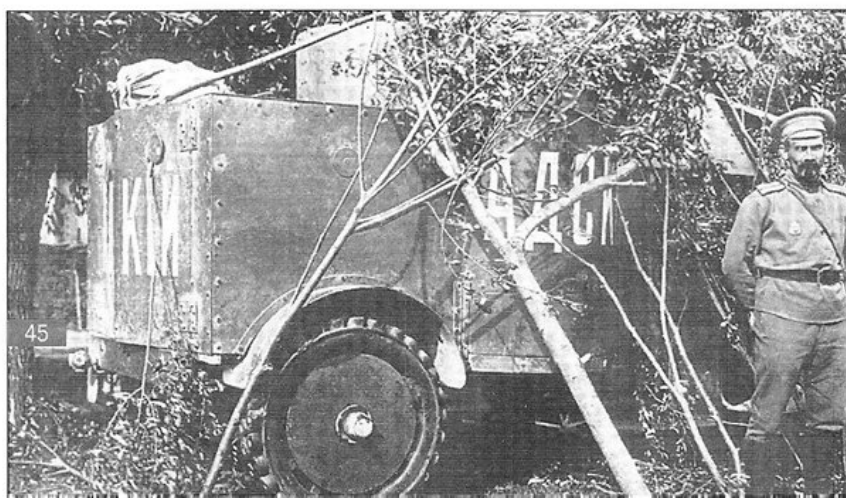
**Бронеавтомобиль «Адский» 15-го пулеметно-автомобильного взвода, замаскированный ветками. Юго-Западный фронт, июнь 1915 г. (РГАСФД).**

дов (2656 килограммов) защищалась броней толщиной 3,5—4 мм, изготовленной на заводе Vickers. Экипаж состоял из командира — младшего офицера, водителя — ефрейтора и двух пулеметчиков — младшего унтер-офицера и ефрейтора. Каждый броневик обошелся русской казне в 1150 фунтов стерлингов.

С 21 декабря 1914 года в Русской армии приступили к формированию пулеметных автомобильных взводов. Первоначально они формировались по штату № 19 и имели три бронеавтомобиля типа «Остин», четыре легковых автомобиля, три мотоцикла без коляски и один с коляской, грузовой автомобиль, автомастерскую и автоцистерну. Личный состав состоял из четырех офицеров и 45—46 нижних чинов. По этому штату сформировали восемь взводов — с 5-го по 12-й.

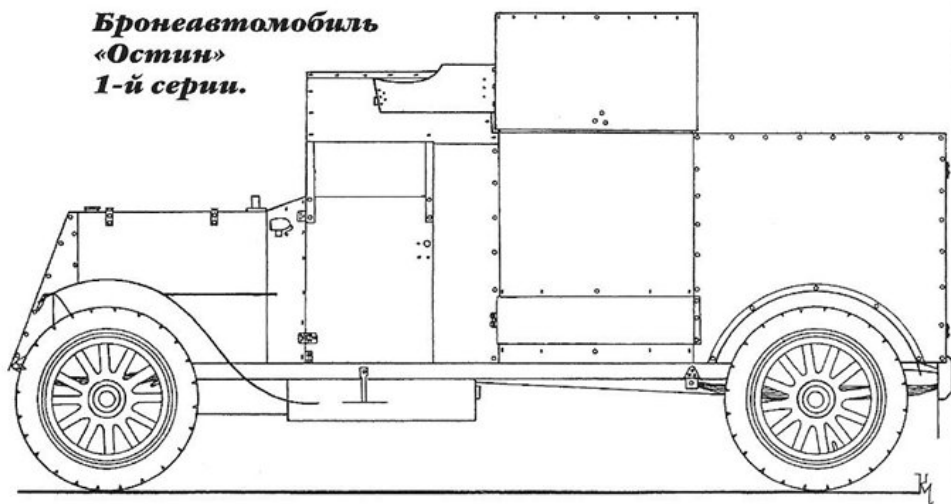
Существенным недостатком «остинов» была тонкая броня, поэтому по прибытии в Россию ее частично заменили на 7 мм. В таком виде «остины» пошли в бой. Однако первые же столкновения с противником выявили недостаточность этой меры.

«22 февраля в 7 часов утра автомобили 8-го взвода подошли к противнику на 900 шагов и открыли огонь. Противник немедленно открыл пулеметный огонь, которым броня автомобилей была сильно пробита в нескольких местах. На «Сильном» был убит поручик Рубец и ранен шофер, после чего автомобиль ушел. На «Славном» двумя пулями ранен шофер, убит подпоручик Иогансен и ранен штабс-капитан Цорн.»





**Бронеавтомобиль  
«Остин»  
1-й серии.**



Начиная с машин 13-го взвода, все «остины» первой серии поступали на Ижорский завод и подвергались полной переброне. Только после этого они сдавались взводам. Броневики уже отправленные на фронт постепенно отзывались в Петроград для замены брони. Разумеется, увеличение толщины брони повлекло за собой и рост массы боевых машин. Это отрицательно сказалось на и без того невысоких динамических характеристиках броневика. На отдельных машинах замечался и прогиб швеллеров рамы. К существенным недостаткам можно отнести и форму крыши водительской кабины, которая ограничивала сектор обстрела пулеметов вперед. Тем не менее «остины» «пришлись ко двору». Отчасти из-за того, что ничего лучшего все равно не было, отчасти потому, что и на этих весьма несовершенных по современным понятиям машинах можно было воевать.

Боевой опыт использования как 1-й автопулеметной роты, так и новых взводов

выявил потребность в пушечном бронеике для усиления пулеметных машин.

Начиная с 13-го взвода вступил в действие штат № 20, по которому число пулеметных машин сокращалось до двух, но во взвод вводилось пушечное отделение в составе: бронеавтомобиль «Гарфорд» постройки Путиловского завода, легковой автомобиль, мотоцикл и грузовик. По этому штату было сформировано 22 взвода (№№ 13 — 24, 26 — 28, 30 — 36). Первые восемь

тоже получили «гарфорды», при этом лишние «остины» из них не изымались.

Проект бронировки «Гарфорда» разработал начальник Офицерской стрелковой школы генерал-майор Н.М.Филатов. Первый броневик был готов к отправке на фронт уже 3 мая 1915 года, а к октябрю закончились работы на всех 30 запланированных к бронировке шасси.

Базой для бронеавтомобиля послужил двухосный неполноприводной (4x2), 4-тонный грузовик американской фирмы Garford Motor Truck Co. Двигатель мощностью 30 л.с. позволял машине с полной нагрузкой развивать максимальную скорость 17 верст в час, скорость заднего хода равнялась 3 верстам в час. Чтобы бронеавтомобиль мог двигаться на позиции с полной скоростью как вперед, так и назад, устанавливалась специальная переводная муфта, управляемая рычагом с места водителя. С ее помощью все четыре передние скорости становились задними, а задняя скорость — передней. Для управления машиной при движении задним ходом служило зеркало, установленное справа от кабины в специальном броневом кожухе. «Гарфорд» оборудовался системой пневматического запуска двигателя с места шофера, что немаловажно в боевой обстановке.

Корпус с толщиной броневых листов 6,5 мм устанавливался на специальную стальную конструкцию, приклепанную к раме шасси. Функционально он делился на три части. В передней, над двигателем, находилась водительская кабина, где располагались все органы управления бронеиком. Бензобак размещался под сиденьями шофера и его помощника. Среднюю часть занимало пулеметное отделение, в котором кроме двух «максимов», установленных в спонсонах левого и правого бортов, находился зарядный ящик на 32 пушечных патрона и хранилось другое оружейное имущество. Пулеметное отделение могло отгораживаться от шоферского парусиновой шторой, а в случае необходимости и подвесными щитами.

Всю заднюю часть бронеика занимала





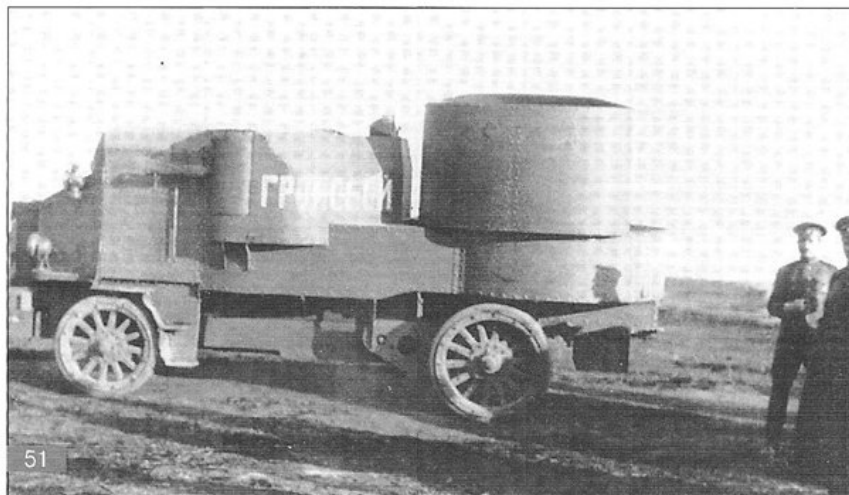
48



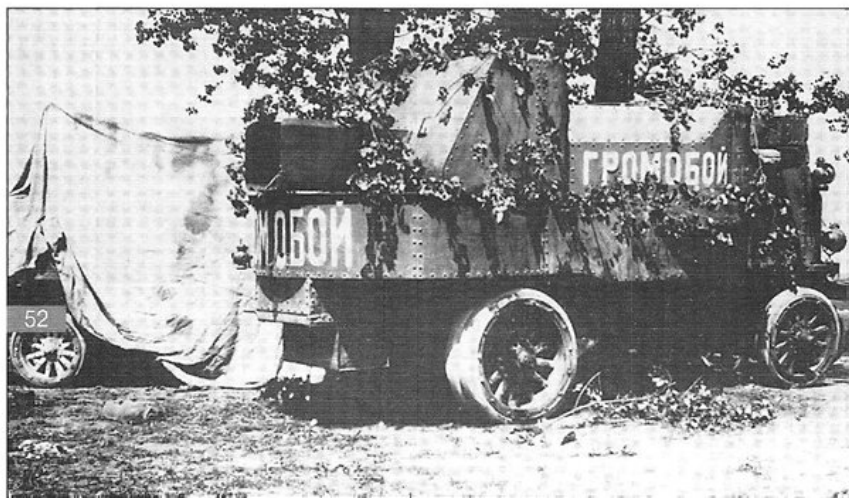
49



50



51



52

**Бронеавтомобиль «Громобой» (20-й взвод) во время стрельб на полигоне Офицерской стрелковой школы весной 1915 г. На фото 49 отлично виден перекос машины при выстреле на борт (фото из коллекции М. Коломийца).**

47  
48  
49  
50  
51

**Бронеавтомобиль «Громобой», деревня Петриче, Юго-Западный фронт, 1915 г. (РГАСФД).**

52

вращающаяся бронебашня с установленной внутри на тумбе 76,2-мм противотанковой пушкой обр. 1910 г. (качающаяся часть заимствована у горной пушки обр. 1909 г.). На передней стенке головной части нижнего станка пушки имелся плоский прямоугольный фланец, к которому на болтах крепилась бронебашня, перемещавшаяся по круговому погону на трех роликах. По-походному она фиксировалась двумя особыми штырями, расположенными у задних колес. Кроме пушки, в башне был установлен еще один пулемет и располагались патронташи для 12 пушечных патронов.

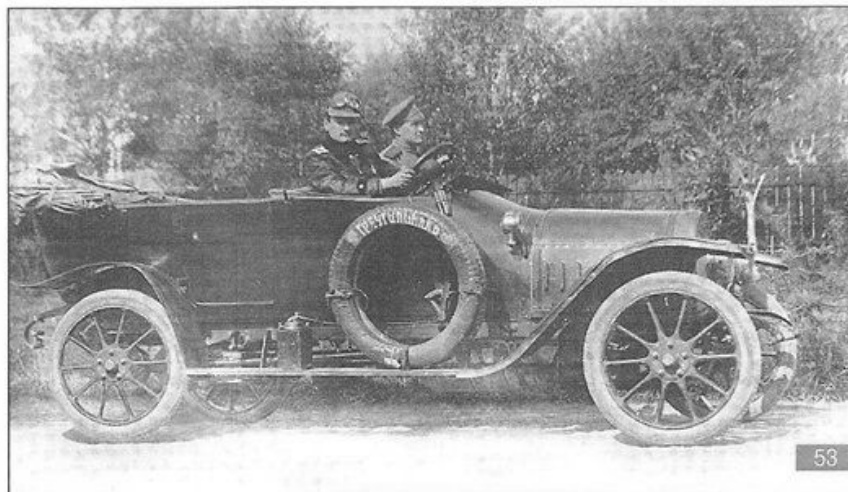
В стенках бронекорпуса имелись круглые амбразуры для обзора местности, закрывавшиеся заслонками. Пулеметные амбразуры и окно пушечного прицела также закрывались заслонками. Изнутри бронекорпус обшивался войлоком и холстом.

Полная масса бронеавтомобиля с командой из 8 — 9 человек, 44 пушечными патронами, 20 пулеметными лентами (5 тыс. патронов), запасами бензина в 6 пудов (98 кг), керосина, тавота, масла, комплектом пушечных и автомобильных принадлежностей, домкратами, цепями и т.д. составляла 525 пудов (8600 кг).

В результате шасси оказалось несколько перегруженным, вследствие чего динамические характеристики машины были довольно скромными, а наличие только одного ведущего моста и сплошных шин резко ограничивало ее проходимость.

Главным же достоинством «Гарфорда», за которое ему прощали все недостатки, считалась мощная 76-мм пушка. Вот как отзывались о бронемашине командиры пулеметных автомобильных взводов в августе 1916 года: «1. 3-дм пушка отличная;





53

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 легко доступным 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 пробоин нет. Бывали случаи в боях, что «гарфорды» подъезжали на 200 и менее шагов. Пулеметный огонь с «гарфорды» бывает в каждый его выезд».

В целом эти машины отличались добротностью изготовления, надежностью в эксплуатации и эффективностью в бою, о чем позволяют судить приводимые ниже отзывы:

«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. Командир пушечного отделения 20-го взвода поручик Краснопольский».

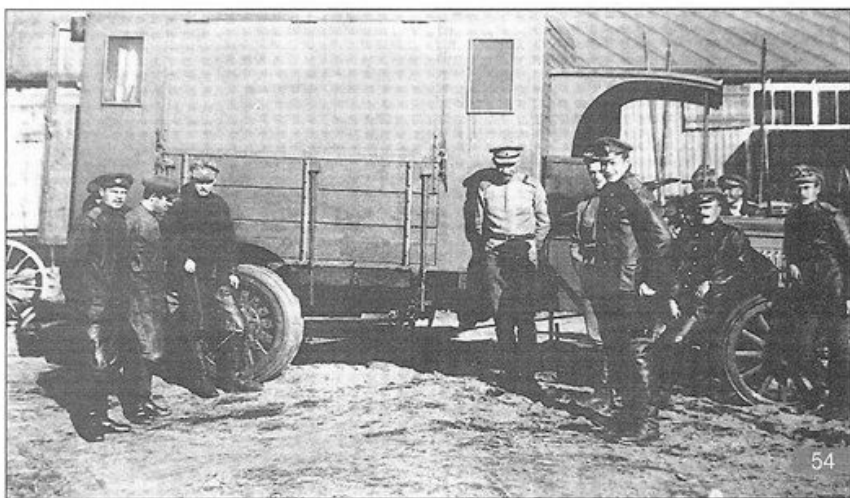
53

**Легковой автомобиль «Тальбот» одного из автопулеметных взводов, 1916 г. (фото из коллекции М. Коломийца).**

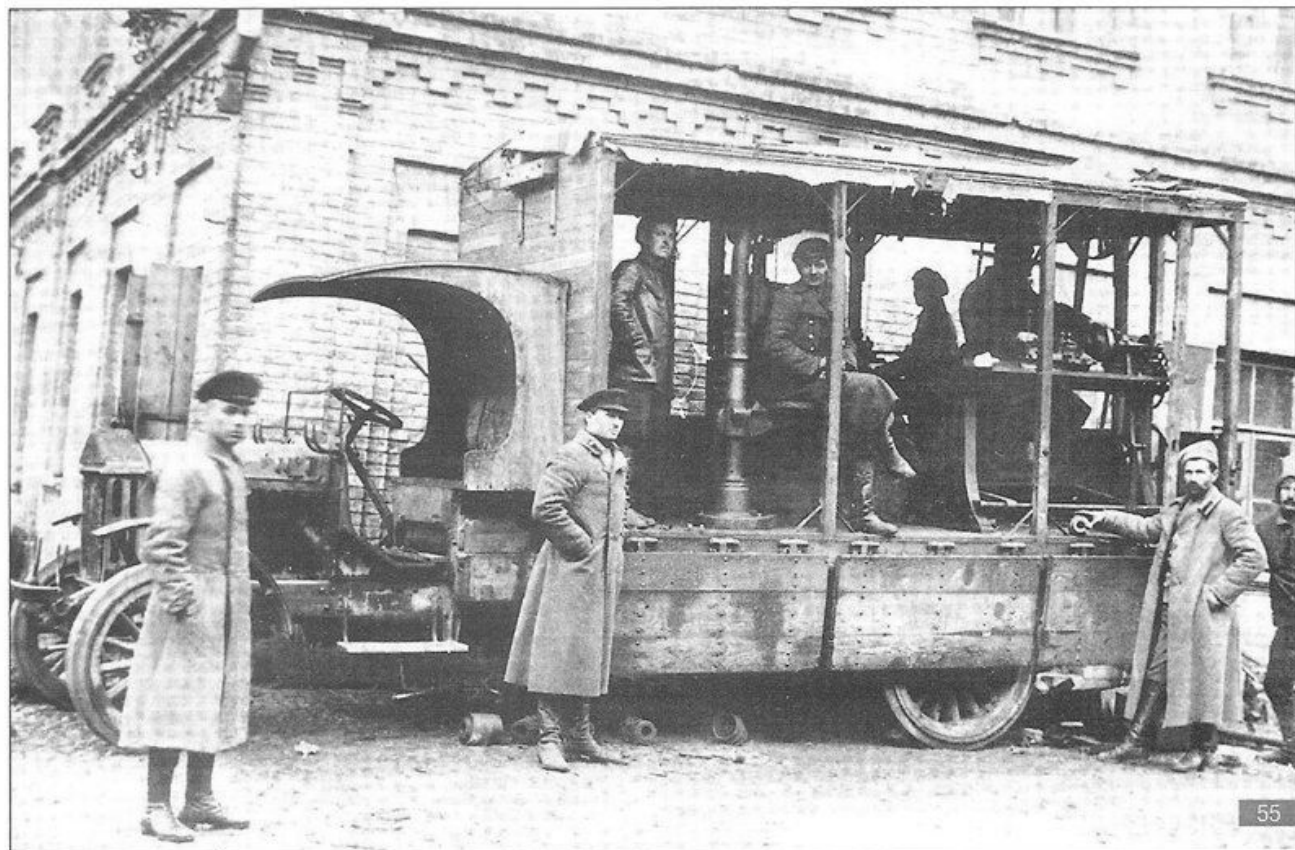
54

**Автомастерская на шасси «Пирс-Арроу» в походном (54) и рабочем (55) положении (фото из коллекции М. Коломийца).**

55



54



55





56

**Мотоцикл «Индиан», широко использовался в бронечастях России в Первую мировую войну (фото из коллекции М. Коломийца).**

56

**Автоцистерна на шасси грузовика неизвестной марки, Петроград, 1915 г. (ЦГАКФД СПб).**

57

**Автоцистерна на шасси 1,5 т грузовика «Уайт» была наиболее распространена в Русской армии (фото из коллекции М. Коломийца).**

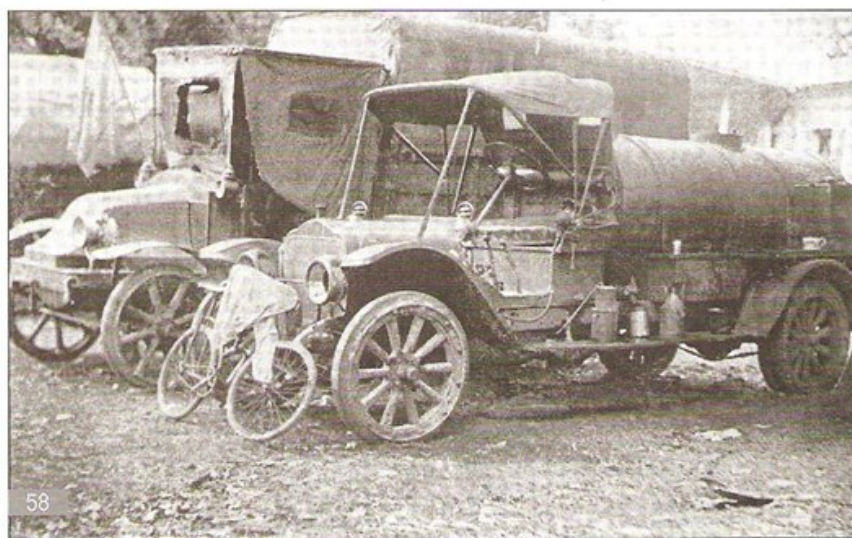
58



57

«С занятием д. Теофиловки прибыл на западную окраину ее автомобиль «Пушкар» под командой штабс-капитана Шульца и поручика Плешкова. «Пушкар» обстрелял наблюдательный артиллерийский пункт противника у д. Викторовка, после чего огонь вражеской артиллерии прекратился. Заметив колонну конницы с конной батареей,двигающуюся на юг, «Пушкар» открыл по ней огонь, после чего колонна свернула назад и на карьере ушла... Следующим огнем «Пушкар» был разогнан окопывающийся противник на гребне северо-восточнее Викторовки» (Из рапорта командира 19-го взвода штабс-капитана Шульца).

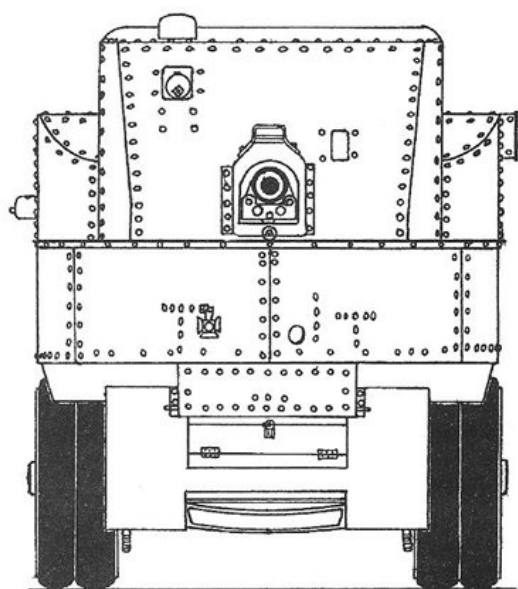
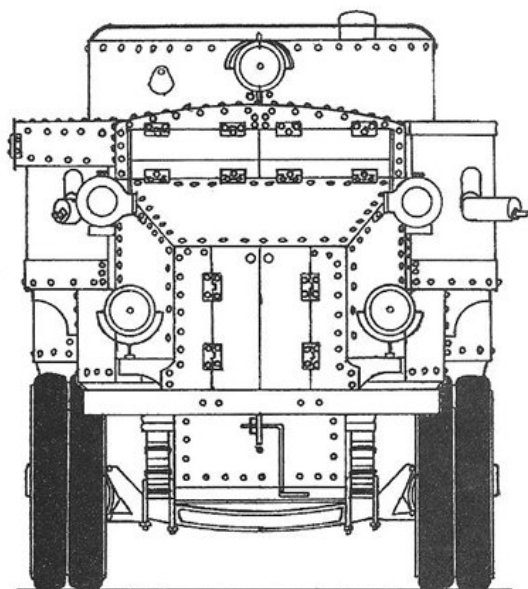
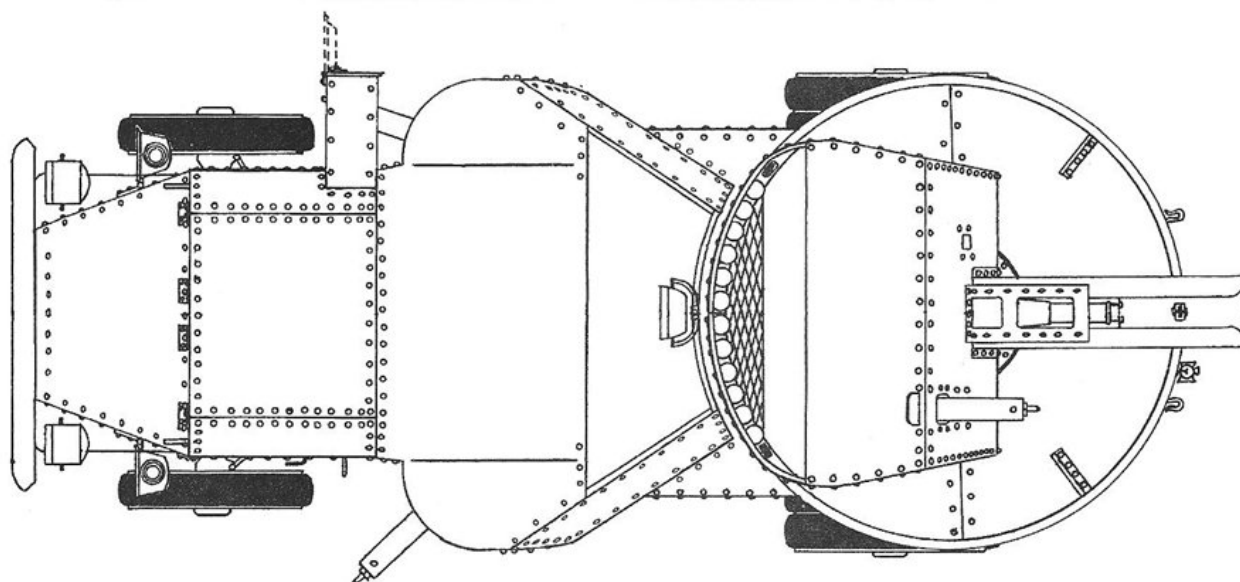
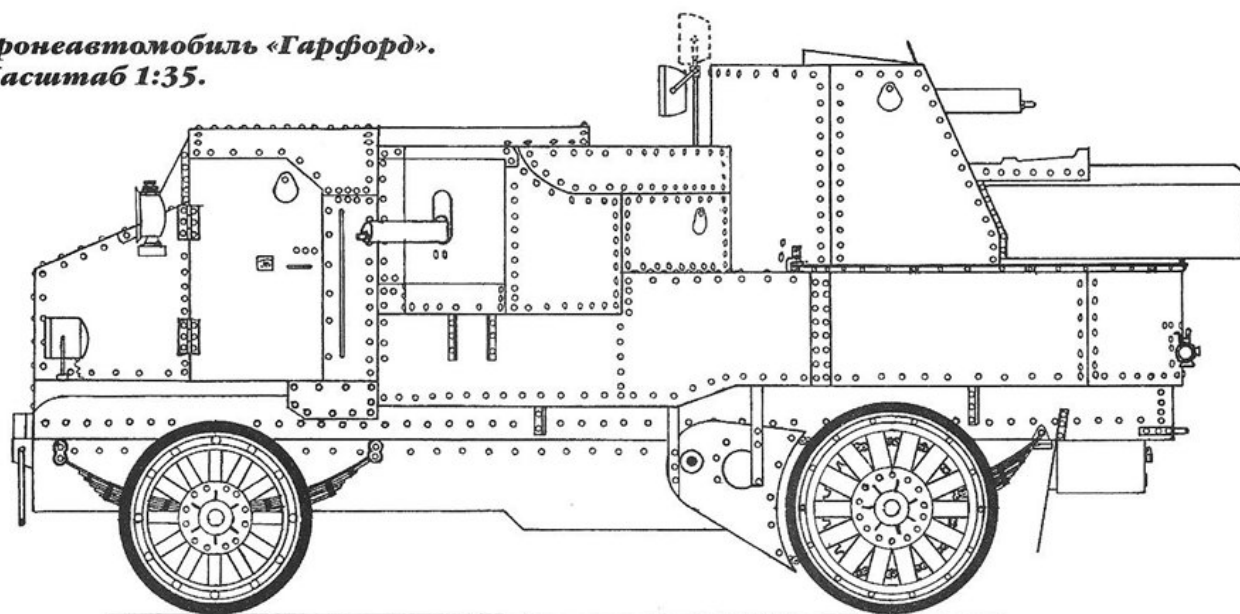
Итог этим двум отзывам подводит командир 13-го взвода капитан Цветковский: «Пушка в броневых частях необходима. Существующая 3-дм пушка по своим баллистическим качествам незаменима.

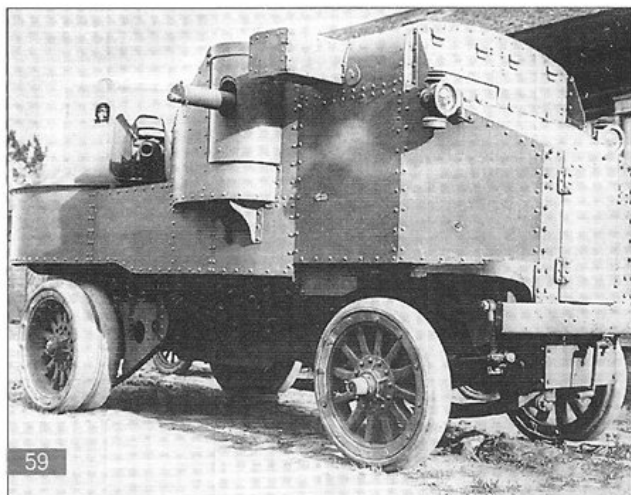


58

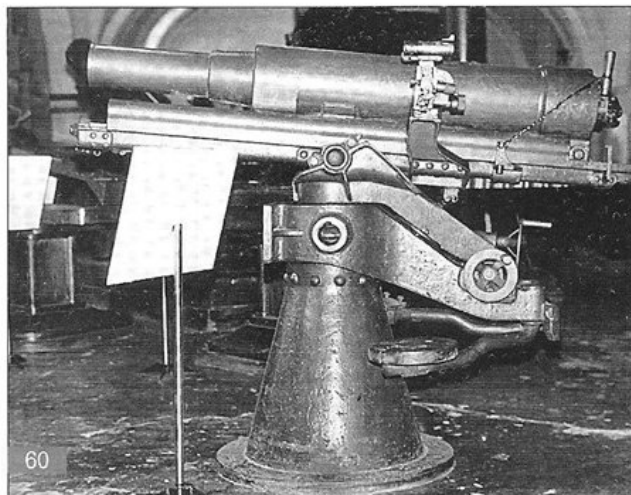


**Бронеавтомобиль «Гарфорд».**  
**Масштаб 1:35.**





59



60

**Общий вид автомобиля «Гарфорд» (фото из коллекции М. Коломийца).**

59

**Орудийная установка 76 мм пушки с «Гарфорда» (фото А. Широкограда).**

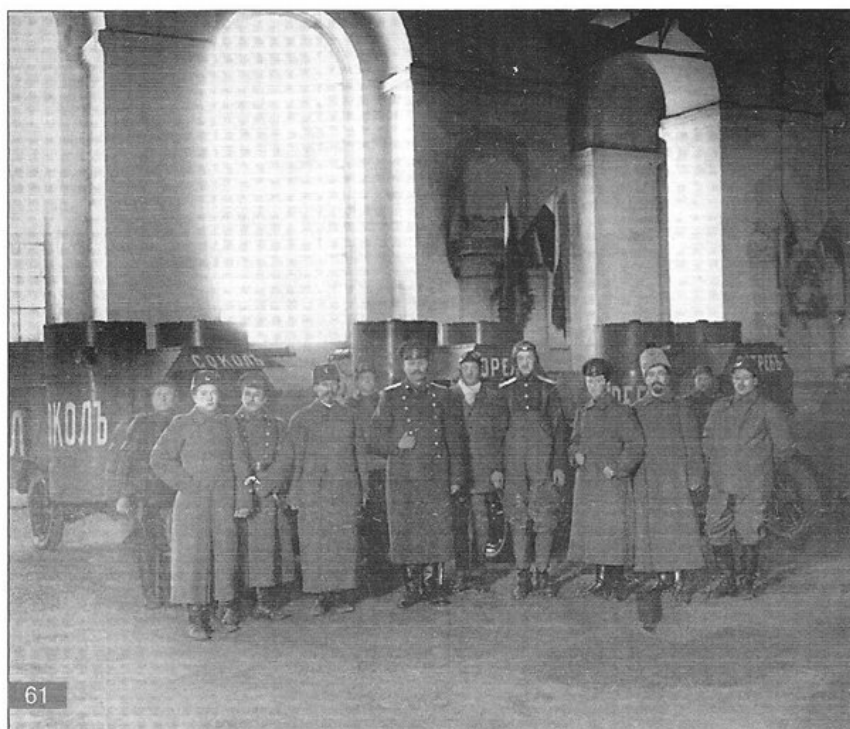
60

**Офицеры в Михайловском манеже у броневиков «Сокол», «Орел» и «Ястреб», 1915 г. (ЦГАКФД СПб).**

61

**Генерал Филатов (в центре с бородой) перед поездкой на фронт, 1916 г. (фото из коллекции Г. Петрова).**

62



61



62

Несмотря на большую обузу, которую представляет «Гарфорд», благодаря его малой мощности и тихоходности, по сравнению с остальной боевой частью взвода, приходится, отдавая предпочтение тактической стороне вопроса, придти к заключению о необходимости продолжать выдавать во взводы броневые автомобили «Гарфорд» при обязательном условии постановки заднего рулевого управления».

К слову сказать, потребность в последнем выявилась довольно быстро. 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.

Вскоре распоряжением Комиссии по броневым автомобилям при ГВТУ Путиловскому заводу поручили разработать и изготовить заднее рулевое управление для «Гарфорда». К концу января 1916 года первый экземпляр был готов и осмотрен комиссией, составившей соответствующий акт: «Задний шофер сидит у руля боком, прижимая глаз к щели в задней стенке броневое 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 (т.е. сцепление. — Прим. авт.), тормоз и аксе-



лератор от заднего шофера к переднему имеется переговорная трубка с рупором. Автомобиль прошел задним ходом вокруг палисадника Михайловской площади».

Комиссия признала приспособление для заднего управления бронеавтомобиля «Гарфорд» отвечающим своему назначению и постановила: «Рассмотреть вопрос о заказе 30 задних рулевых управлений для всех автомобилей, имеющих в Действующей армии, несмотря на то, что у 4-х 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 бронероты, которые установят их на месте и обучат личный состав».

Формированием первых пулеметных автомобильных взводов занималась Офицерская стрелковая школа, начальник которой генерал-майор Филатов проявил большой интерес к броневому делу. Весной 1915 года для формирования и обслуживания бронечастей в Петрограде была сформирована Запасная броневая рота (командир — капитан Халецкий). Кроме того, для разработки проектов новых бронеавтомобилей при Военной автомобильной школе создали Броневой отдел.



63

63

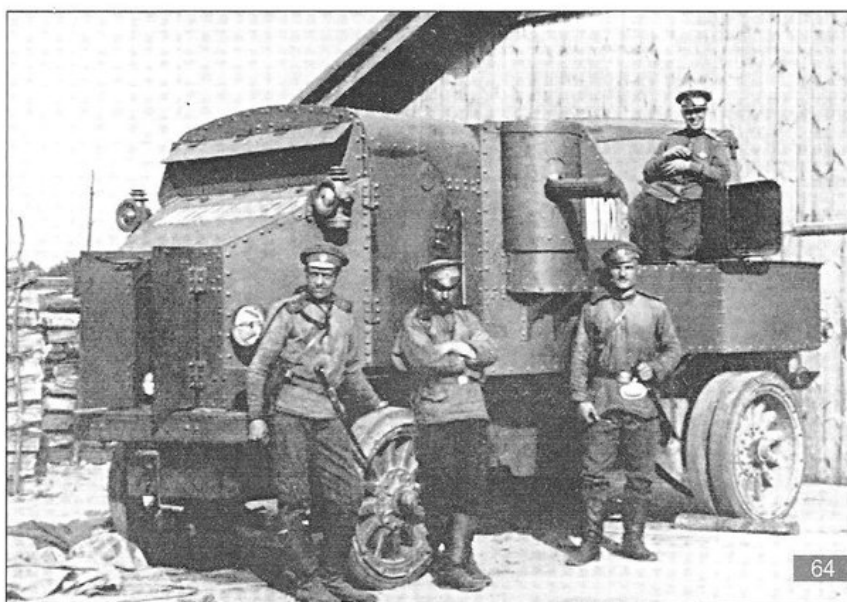
**Здание Офицерской стрелковой школы, Ораниенбаум, 1 июня 1914 г. (фото из коллекции М. Коломийца).**

64

**Экипаж бронеавтомобиля «Михайловец», 1916 г. (фото из коллекции С. Залози).**

65

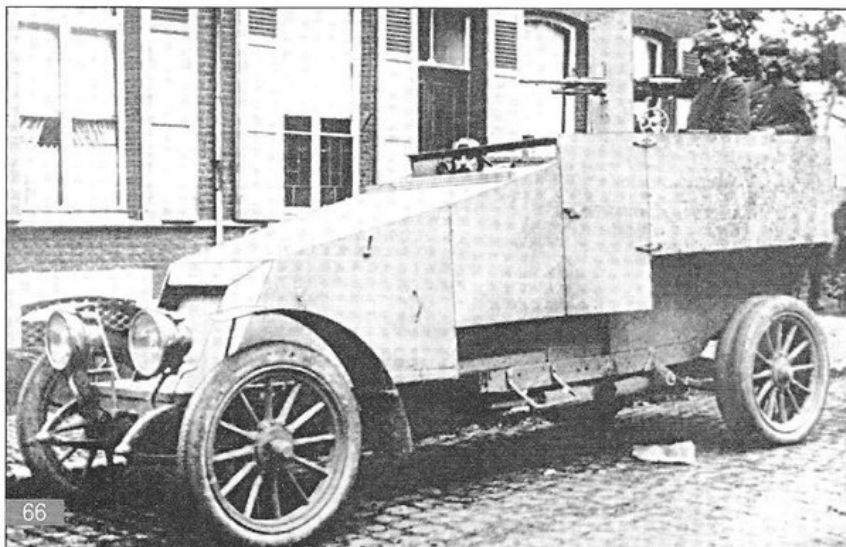
**Бывший Михайловский манеж в Санкт-Петербурге — ныне «Зимний стадион». Во время Первой мировой войны здесь находился гараж Запасной броневой роты (с 1916 г. Запасного броневого дивизиона), август 1999 г. (фото М. Коломийца).**



64



65

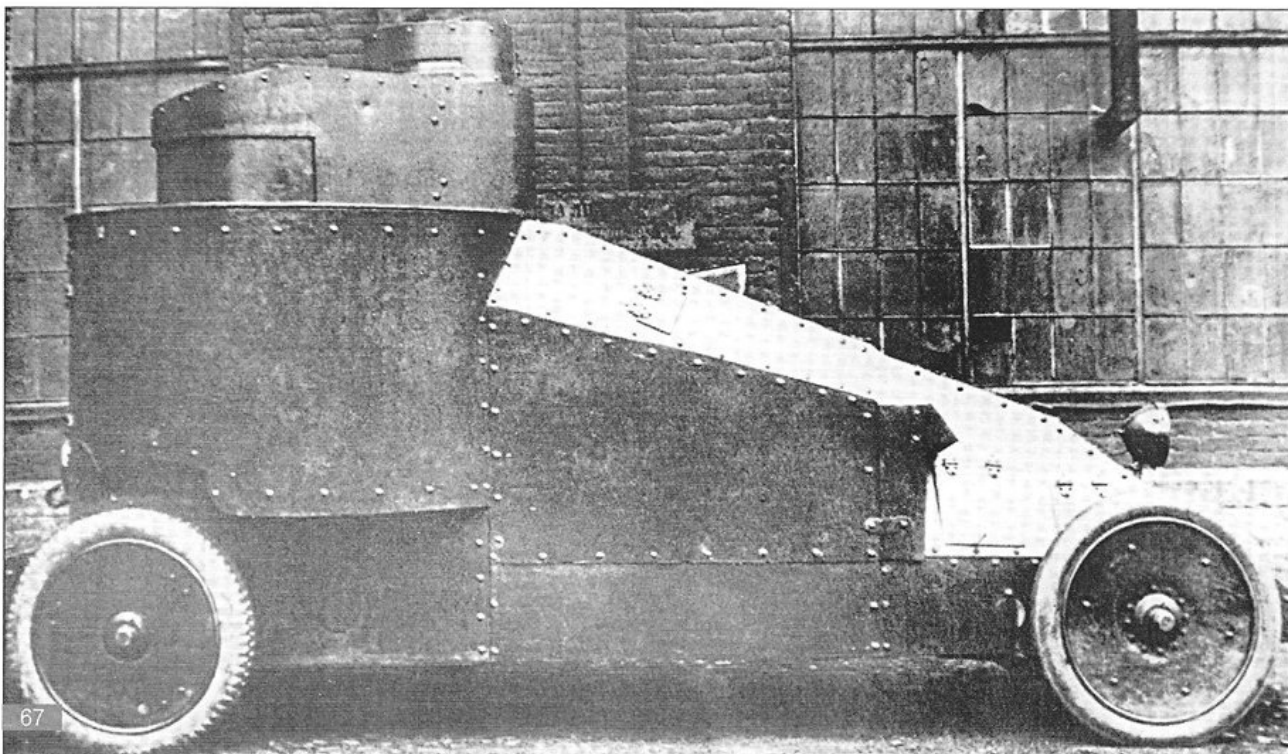


66

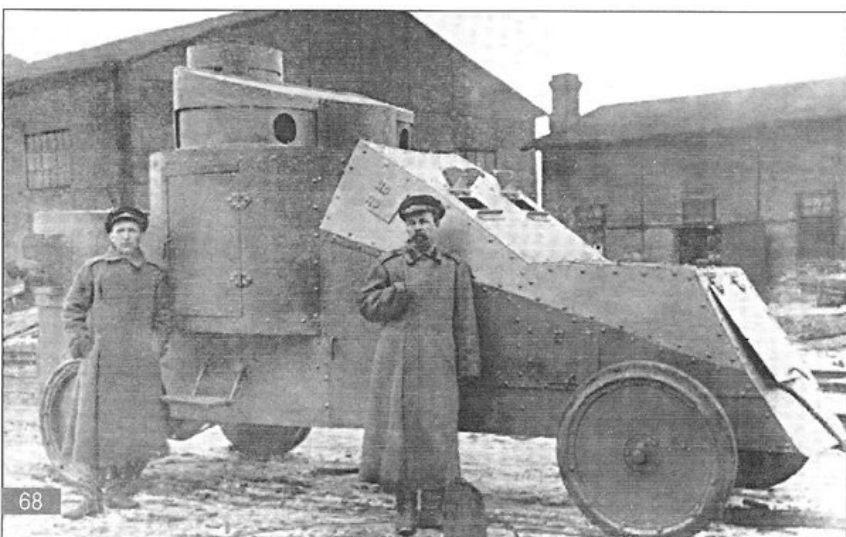
## Бронеавтомобили штабс-капитана Мгеброва

Летом 1915 года на Ижорском заводе началось бронирование сразу нескольких автомобилей: 11 «Рено», 1 «Изогта-Фраскини», 1 «Уайт», 1 «Бенц», 1 «Пирс-Арроу», и 1 «Руссо-Балт». Работы осуществлялись по проектам, разработанным офицером Военной автомобильной школы штабс-капитаном Мгебровым.

Французские бронеавтомобили «Рено», закупленные комиссией полковника



67



68

Секретева, начали прибывать в Россию в разобранном виде весной 1915 года. Эти машины были вооружены одним пулеметом и забронированы по схеме, принятой

**Так выглядел французский бронеавтомобиль «Рено», прозванный в России «ящиком» (фото из коллекции М.Барятинского).**

66

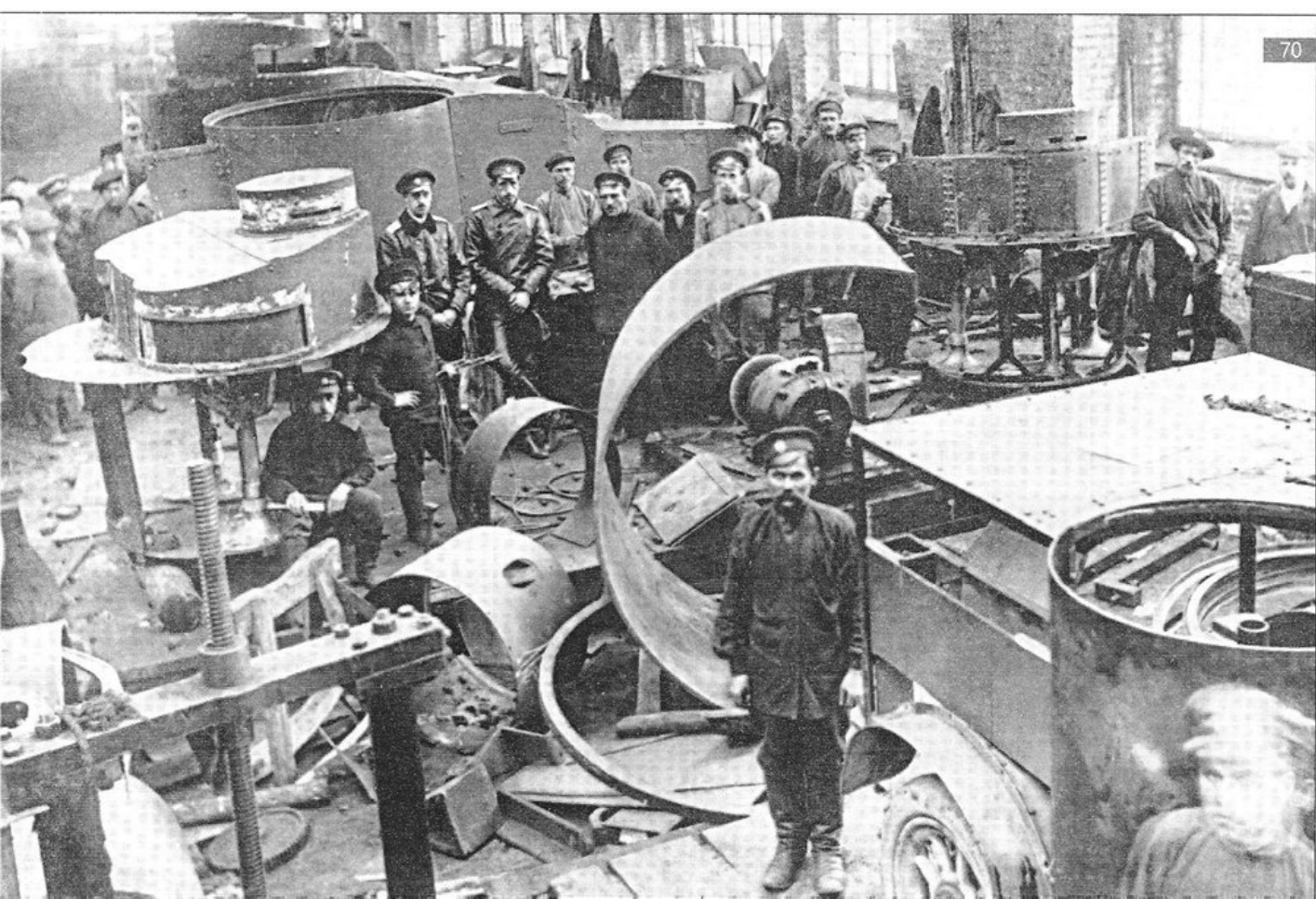
**Первый бронеавтомобиль «Рено» забронированный по проекту штабс-капитана Мгеброва, 1916 г. (фото из коллекции М.Коломийца).**

67

**«Уайт» во дворе Ижорского завода, весна 1915 г. Хорошо видна кормовая пушечная башня (фото из коллекции С.Ромадина).**

68







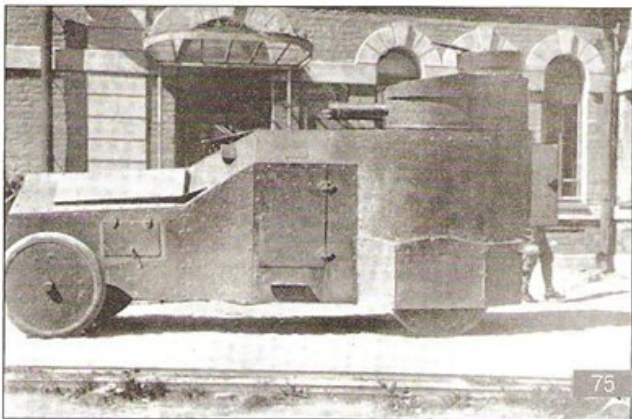




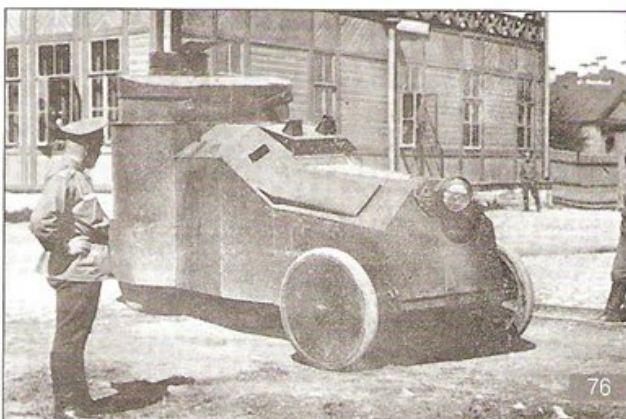
73



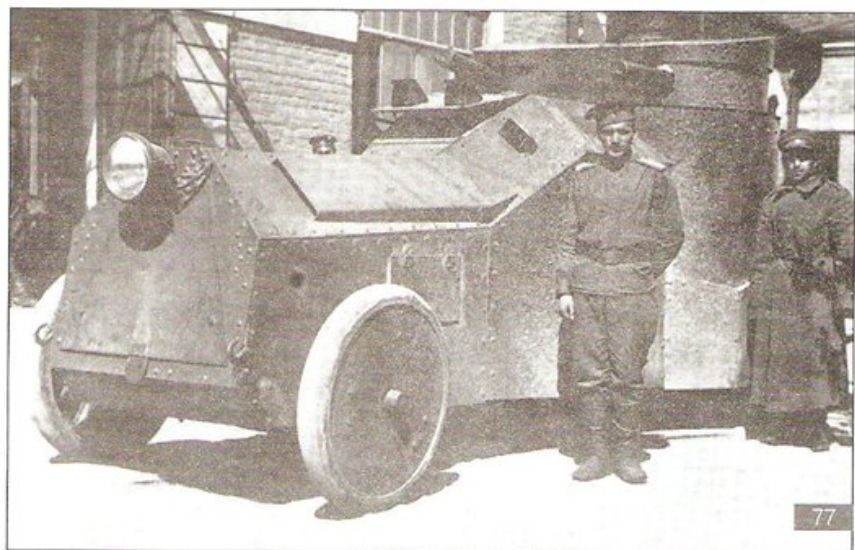
74



75



76



77



78

70 **Цех Ижорского завода, весна 1915 г. В центре слева – штабс-капитан Мгебров (РГАСФД СПб).**

71 **Цех Ижорского завода, весна 1915 г. На заднем плане группа машин, бронируемых по проекту штабс-капитана Мгеброва (РГАСФД СПб).**

72 **Бронировка грузовика «Уайт» (слева) и перебронировка «Остина» 1 серии (справа) в цеху Ижорского завода. Весна 1915 г. (РГАСФД СПб).**

73 **Двухбашенный «Рено», захваченный немцами весной 1918 г. (фото из коллекции Я.Магнуского).**

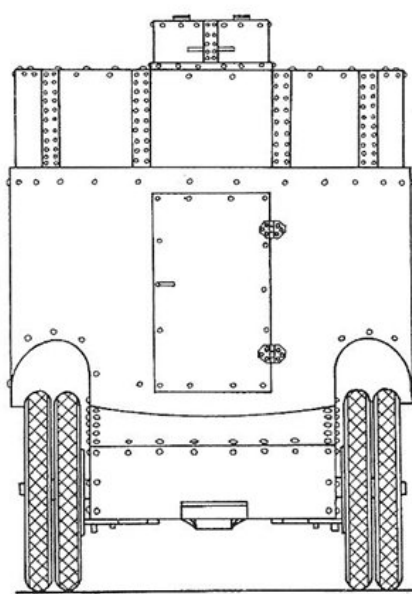
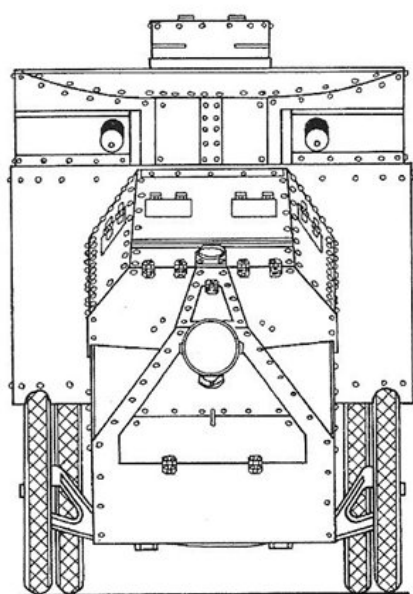
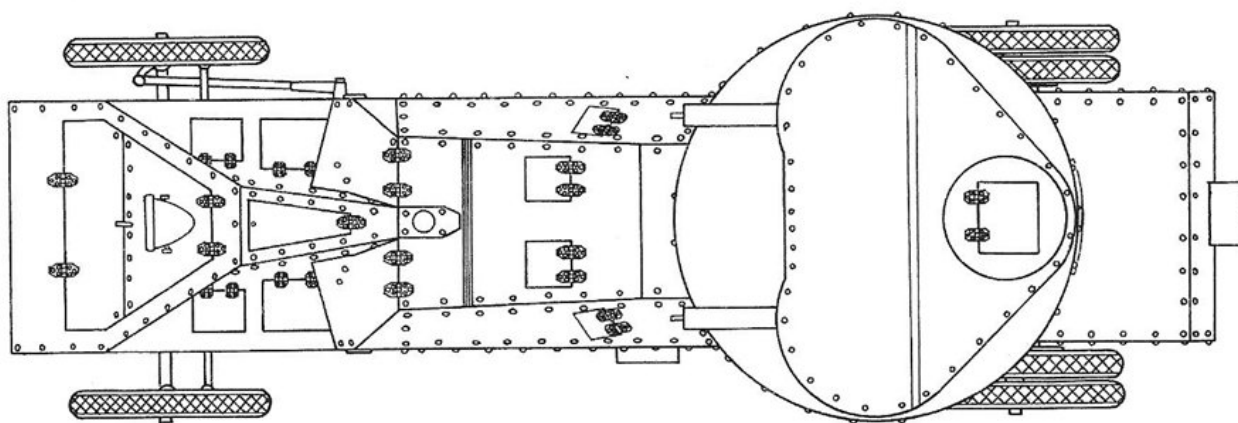
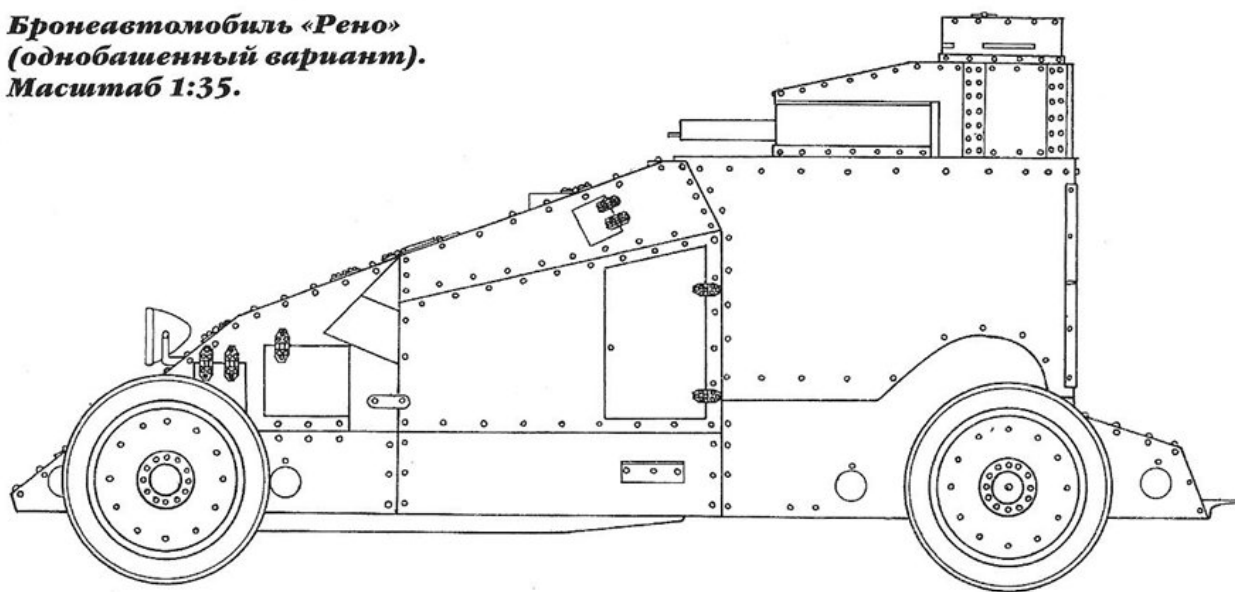
74 **Передача броневика «Рено» (двухбашенный вариант) Бельгийскому броневому дивизиону, осень 1916 г. (фото из коллекции Я.Магнуского).**

75 **Бронеавтомобиль «Изотта-Фраскини» после перебронировки на Ижорском заводе, 1916 г. (фото из коллекции М.Коломийца).**

во французской армии — без крыши. Они получили статус полубронированных и использовались в некоторых пулеметных автомобильных взводах для подвоза боеприпасов. За простую прямоугольную форму боевого отделения они получили в Русской армии прозвище «Рено-ящики». Одиннадцать же шасси этого типа было решено забронировать по проекту штабс-капитана Мгеброва.



**Бронеавтомобиль «Рено»  
(однобашенный вариант).  
Масштаб 1:35.**

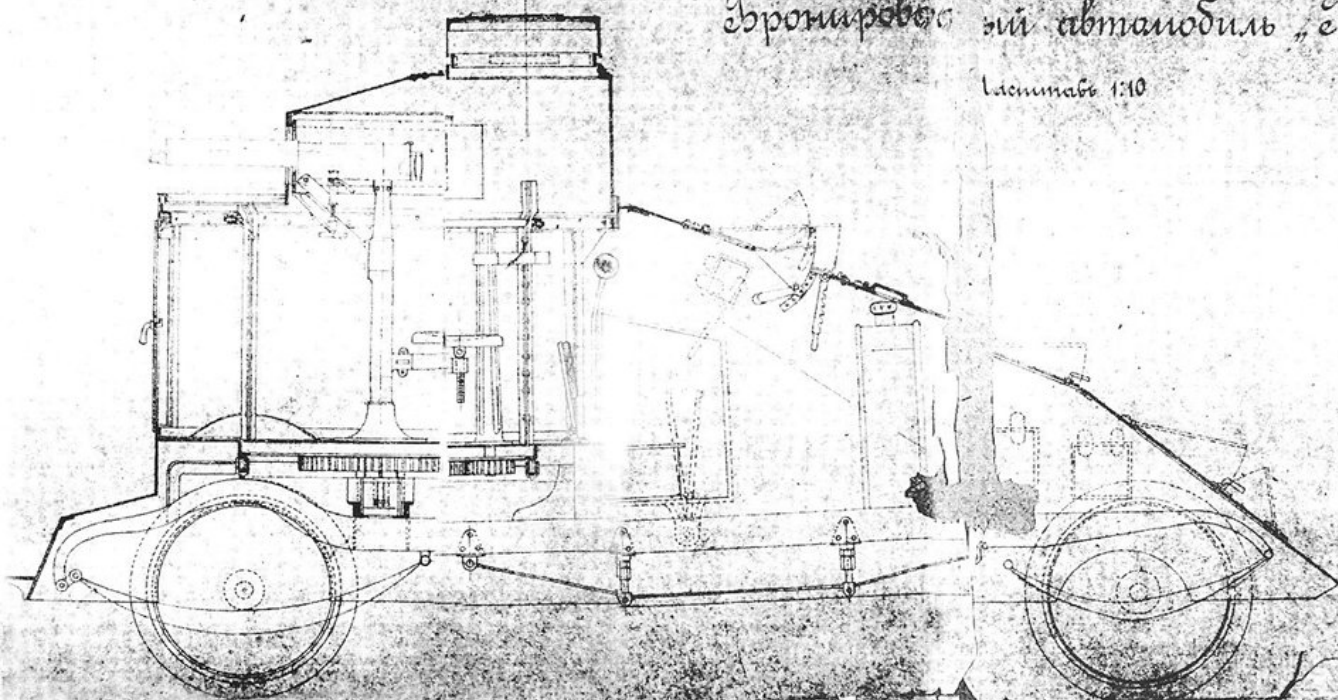




Продольный разрез

# Бронированный автомобиль «Рено»

Масштаб 1:10



79

Используя конструктивную особенность автомобилей «Рено» — расположение радиатора за двигателем, Мгебров придумал броневому корпусу остроносую форму с большими углами наклона броневых листов. Два пулемета «максим» располагались в трехместной башне довольно сложной формы, неподвижно закрепленной на круглом подбашенном листе. Последний с помощью стоек соединялся с полом боевого отделения, который опирался и вращался на четырех чугунных роликах. Для того чтобы всю башню массой более 122 пудов (без малого две тонны!) можно было вращать вручную (а другой способ не предусматривался), 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. Вал последней проходил через стойку и заканчивался штурвалом. К стойке же крепилось сиденье командира. В его распоряжении имелась командирская башенка с прорезями; наблюдая через них 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, пулеметы имели сектор обстрела от 0 до 90 градусов, то есть без поворота башни могли вести огонь на обе стороны. Машины оснащались переговорной трубой корабельного типа, шедшей от командира к водителю.

Необходимо отметить, что все броневые автомобили, построенные по проекту штабс-капитана Мгеброва, имели башни

идентичной конструкции, что являлось их характерным внешним признаком.

При постройке бронемашин учитывались и вновь разработанные требования к толщине броневых листов. Из доклада, направленного 9 октября 1915 года в Технический отдел ГВТУ начальником Ижорского завода, следует, что все жизненно важные части машин защищались 7-мм броней.

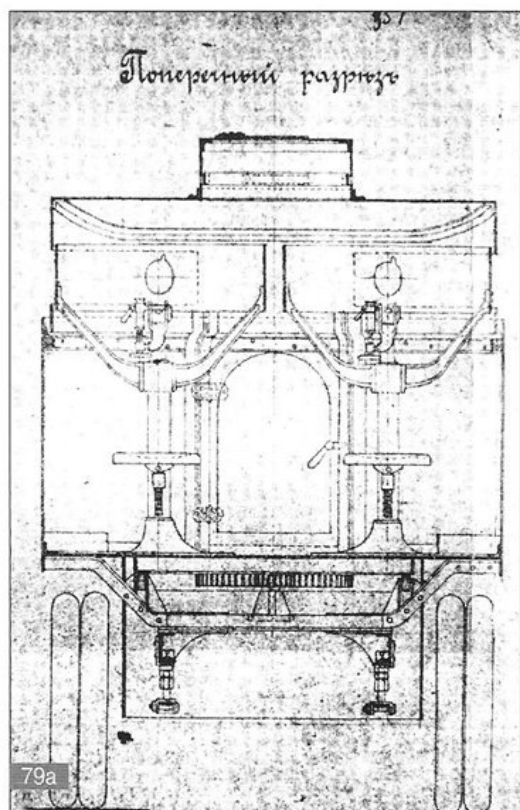
К весне 1916 года все работы по бронированию были завершены, и 30 апреля первый «Рено» вышел на испытания, которые показали, что, несмотря на высокую скорость — 55 верст/ч — и маневренность, броневые автомобили сильно перегружены. Начальником Броневоего отдела Военной автомобильной школы капитаном Бажановым был разработан проект переделки машин, заключавшийся, в основном, в замене громоздкой и массивной башни двумя цилиндрическими, такими же, как на броневиках «Остин». За счет этого перегрузка сократилась с 68 до 26 пудов (с 1088 до 416 килограммов). Работы по перебронировке были завершены к лету 1916 года, после чего броневики стали отправлять на фронт.

К сожалению, пока не удалось установить дальнейшую судьбу этих машин. Достоверно известно, что один броневые автомобиль «Рено» (шасси № 46384) был отправлен 30 сентября 1916 года в Бельгийский броневой дивизион, входивший в состав 7-й армии Юго-Западного фронта. Применялись они и во время гражданской войны. На 10 декабря 1929 года в Красной Армии еще имелось четыре машины этого типа.

Броневые автомобили «Изотта-Фраскини» был построен по проекту английского инженера и владельца одноименной фирмы

Чарльза Жаррота на 120-сильном итальянском шасси. Однако в России его броня и вооружение (один пулемет в маленькой башне) были признаны неудовлетворительными. На Ижорском заводе английскую броню заменили 7-мм русской, изменив при этом и общую схему бронекорпуса, и установили двухпулеметную «мгебровскую» башню. Весной 1916 года после испытания на полигоне Офицерской стрелковой школы машину отправили на фронт. Правда, выяснить куда, пока не удалось. Известно только то, что броневик получил название «Череп». Дальнейшие следы машины теряются, и только в сводке от 3 февраля 1919 года 5-го автобронеполка красных, действовавшего в составе 4-й армии Восточного фронта говорится: «Бывший на фронте броневые автомобиль «Череп» в ноябре прошлого года был отправлен в ремонт в г.Саратов.» После ремонта его включили в состав 41-го автобронеполка Туркестанского фронта. Летом 1919 года при отступлении, на ст.Шипово броневые автомобиль был «взорван и оставлен.»

Весьма интересна и история создания броневых автомобилей «Уайт», «Бенц» и «Пирс-Арроу». Эти машины построили на частные средства некоего господина Меркульева для броневой автомобильной разведывательной команды. Их забронировали по проекту отставного подполковника инженерных войск Чемерзина в ноябре 1914 года. Команда эта предназначалась прежде всего для разведки и рекогносцировки, а не для полноценного боя, «поэтому и был принят тип полуброневой, то есть автомобиль, в котором закрыты в определенном положении люди и наиболее важные части машины, преследуя цель не пе-



творительной, поскольку она не обеспечивала полноценную защиту экипажа и жизненно важных частей автомобиля, да и установка вооружения оставляла желать лучшего. В итоге, весной 1915 года, из четырех первоначально имевшихся в команде машин три отправили на Ижорский завод, где и началось их «переодевание» в полноценную броню.

Все броневики получили «мгебовскую» башню с двумя «максимами», а «Уайт», кроме того, — цилиндрическую башню с 37-мм морской пушкой Гочкиса, расположенную в кормовой части машины. Следует отметить, что «Бенц» и «Пирс-Арроу» были легковыми гоночными машинами, а «Уайт» — полутонотонным грузовиком. Последнее обстоятельство и предопределило его более мощное вооружение. Все работы, связанные с перебронировкой и оснащением машин, велись опять-таки на средства русского патриота Меркульева.

17 сентября 1915 года на основе Автомобильной разведывательной команды был сформирован 29-й пулеметный автомобильный взвод. 21 ноября того же года взвод отправился из Петрограда в Тифлис в распоряжение штаба Кавказской армии. К лету 1916 года все машины вернулись в Петроград для ремонта, после которого «Уайт» и «Пирс-Арроу» отправили обратно на фронт, а «Бенц», шасси которого было наиболее перегруженным, отбыл 14 февраля 1917 года в Савелово в распоряжение командира 2-го коренного парка (часть железнодорожных войск. — Прим. авт.). Предполагалась перестановка броневики на железнодорожный ход и использование его в качестве бронедрезины.

Наименее известным из 16 забронированных по проекту штабс-капитана Мгебова автомобилей является бронемашин «Курянин». Она была построена Учебной автомобильной ротой по заказу 125-го пехотного Курского полка в мае 1915 года на шасси «Руссо-Балт» тип Е 5/35 (шасси № 442). Затем броневик отправили на Ижорский завод, где он получил «мгебовскую» башню и заднее управление. В октябре 1917 года «Курянин» находился в Петрограде в мастерских Запасного броневом автомобильного дивизиона, где проводился его ремонт «по выходе из коего он может быть вполне пригоден для службы на фронте». Дальнейший его след теряется и вновь возникает в списке броневых машин, находившихся на 1-м Броневом танко-автомобильном ремонтном заводе в Москве (бывший «Руссо-Балт» в Филях) на 3 января 1922 года.

**Оригинальные чертежи  
броневых автомобилей «Рено»  
(РГВИА).**

79

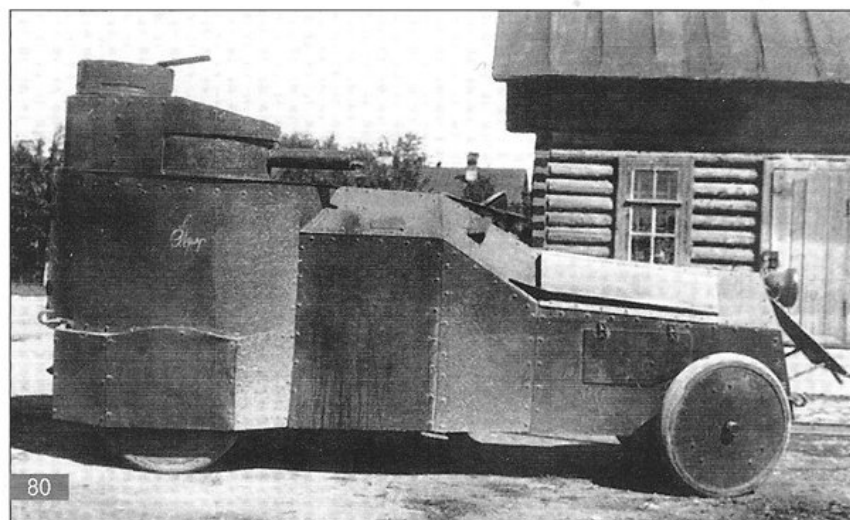
79a

**Броневая машина «Изомта-  
Фраскини», 1916 г.  
(фото из коллекции  
Г. Петрова).**

80

**Броневая машина «Изомта-  
Фраскини» после ремонта в  
Саратове, весна 1919 г.  
(РГКФД).**

81



регрывать ее лишним весом». Броня состояла из стальных листов, обшитых с обеих сторон холстом с прослойками из войлока. Вооружение устанавливалось открыто за щитами. При стрельбе экипаж надевал специальные стальные панцири и «бронированные фуражки».

Несмотря на весьма существенные недостатки бронемашин разведывательной команды, это была вторая (после роты Добжанского) реально сформированная в тот период броневая часть. Вполне естественно, что она привлекла внимание военных. Генерал Брусилов в телеграмме, направленной в Главное управление Генерального штаба, просил «отправить разведывательную команду броневых автомобилей в распоряжение 8-й армии». Однако комиссия, образованная для приемки этих машин, признала их бронировку неудовле-



41



# Бронеавтомобили штабс-капитана Некрасова

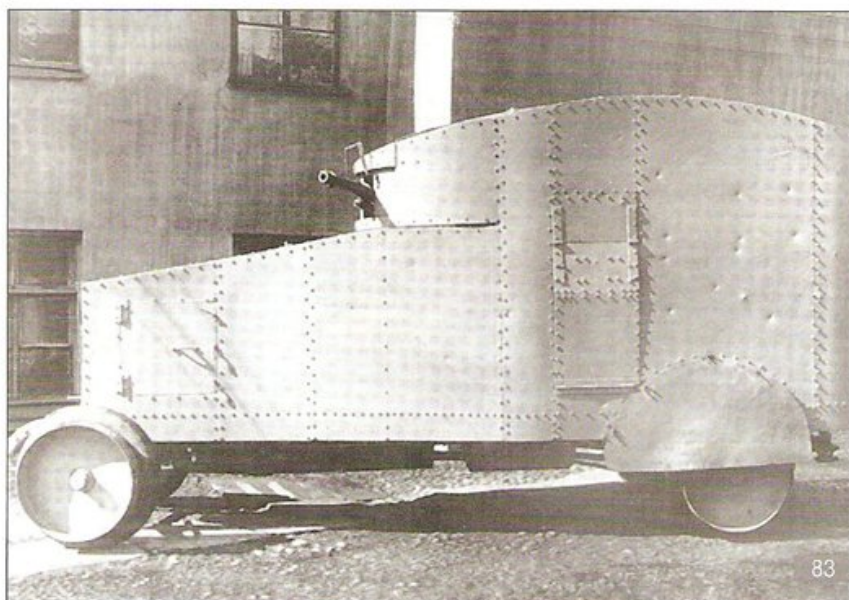
В 1914 году задание Военного министра на проектирование специального бронеавтомобиля, предназначенного для борьбы с бронемашинами противника, получил штабс-капитан Некрасов. Разработка пушечного броневика на легковом шасси оказалась сложной, и Некрасову пришлось обратиться за содействием к известному специалисту по механическим артиллерийским установкам генерал-лейтенанту Дурляхеру, который, в свою очередь, привлек к работе известного ему инженера-изобретателя Братолюбова. Все трое занялись конструированием, и в конце сентября 1914 года модель броневика-истребителя, вооруженная пушкой, была представлена Сухомлинову, и он распорядился срочно осуществить его постройку.

Основные работы велись в собственной мастерской инженера Братолюбо-



82

82 Бронеавтомобиль на шасси «Рено» (фото из журнала «Нива» за 1916 г.).



83

83 Бронеавтомобиль на шасси «Руссо-Балт» тип «С» с двумя 37-мм пушками Гочкиса. Февраль 1915 г. (фото из коллекции М. Коломийца).

84 «Руссо-Балт» тип «Д» (машина уже не имеет вооружения), Петроград, 1917 г. (фото из коллекции М. Барятинского).



84

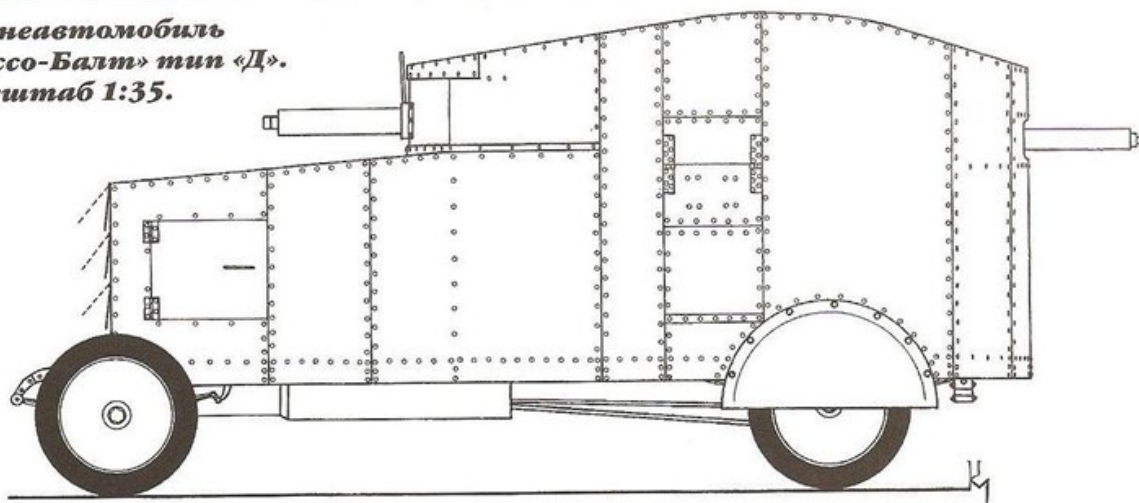
ва. Броня изготавливалась на Обуховском сталелитейном заводе по специальным шаблонам, причем качество листов проверялось обстрелом из винтовки с разных дистанций. Несмотря на задержки с поставками брони, из-за значительного процента брака 23 февраля 1915 года комиссия, возглавляемая генералом для особых поручений при ГВТУ генерал-лейтенантом Мгебровым (отцом штабс-капитана Мгеброва), приняла семь готовых бронемашин (шесть на шасси «Руссо-Балт» и один — «Рено»).

Автомобиль «Рено», забронированный для 11-й автомобильной роты, предназначался для конвоирования транспортных колонн на марше, поэтому машина имела сравнительно тонкую броню (4 мм) и не имела крыши. Вооружение состояло из 37-мм пушки Гочкиса за щитом.

Автомобили Русско-Балтийского завода (три типа «С» и три типа «Д»), раз-



**Бронеавтомобиль  
«Руссо-Балт» тип «Д».  
Масштаб 1:35.**



**«Победоносец» у ворот  
мастерской инженера  
Братолюбова, Петроград,  
1915 г. (фото из коллекции  
М. Коломийца).**

85

**Бронеавтомобили на шасси  
«Руссо-Балт» тип «Д»  
с 37-мм автоматическими  
пушками Максима-Норден-  
фельда в гараже Михайлов-  
ского манежа, 1915 г.  
(ЦГАКФД СПб).**

86

личавшиеся 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



86



заменяли литыми шинами и уширили бандаж. Корпуса машин собирались из 5-мм броневых листов, соединенных на металлическом каркасе болтами. Для поглощения шума и вибрации и предохранения экипажа от осколков при обстреле, автомобили изнутри обшивались слоем войлока и линолеума.

Так как считалось, что для борьбы с броневыми автомобилями конструкция оружейной 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 угол обстрела около 90 градусов. Машины типа «С» вооружались двумя 37-мм пушками Гочкиса, а типа «Д» — одной 37 мм автоматической пушкой Максима-Норденфельда. Кроме того, каждый броневый автомобиль имел по три пулемета-



87

**«Победоносец» после постройки. Петроград, 1915 г. Справа у машины стоит А.Братолюбов (фото из коллекции М.Коломийца).**

88

**Броневый автомобиль во время постройки. Хорошо видно внутреннее устройство машины (фото из коллекции М.Коломийца).**

та, установленных в бортовых амбразурах. Экипаж машины состоял из 6 человек.

После осмотра автомобили доставили на полигон Офицерской стрелковой школы, где провели испытания вооружения. Результаты стрельбы по мишеням из пушки и пулеметов оказались вполне удовлетворительными. Кроме того, был произведен обстрел брони одной машины из пулемета с расстояния от 150 до 50 шагов, причем из выпущенных 13 пуль ни одна не пробila броню.

Во время переезда автомобилей

из Петрограда в Ораниенбаум и обратно обнаружилось, что «по шоссе машины идут без особых напряжений со скоростью 30 — 35 верст в час, но с переходом на грунтовую дорогу двигаются с трудом, а в местах даже не особо грязных и уплотненном песке, застревают». Кроме того, наблюдалось кипение воды в радиаторах, что являлось следствием перегрузки автомобилей. Поэтому комиссия дала заключение, что «машины не могут быть использованы для боевой работы на фронте вследствие значительной нагрузки на шасси».

В марте 1915 года командующий 8-й армией генерал Брусилов предложил приспособить для движения по железным дорогам в Галиции, имевшим узкую (западноевропейскую) колею, броневые автомобили, непригодные для действия на грунтовых дорогах. С этим предложением он направил в Петроград штабс-капитана Мещеренинова. Военный министр поддержал идею и распорядился выдать четыре броневика (три типа «С» и один «Рено»), которые пере-

везли в Москву в мастерские Казанской железной дороги. Работы велись под руководством инженера Мекка и штабс-капитана Мещеренинова.

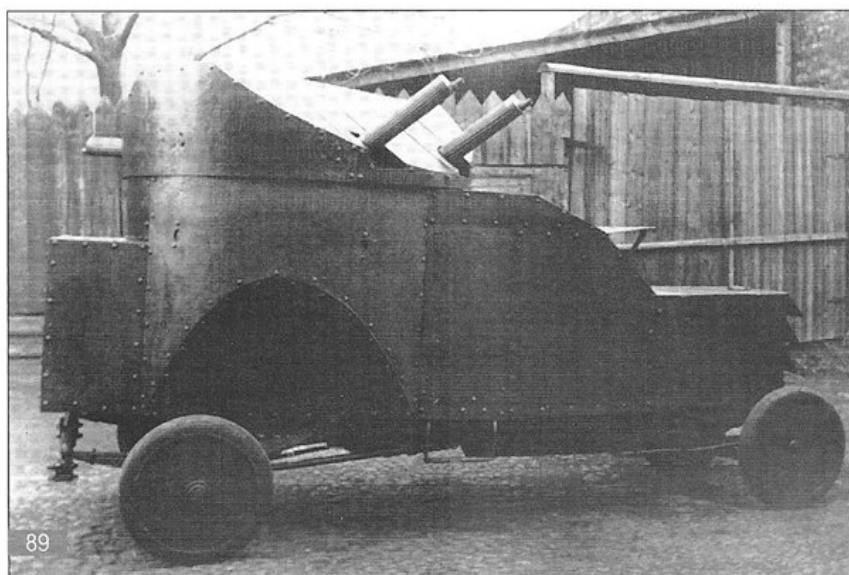
Помимо специально изготовленных железнодорожных скатов, на машинах установили механические стартеры, двойные задние колеса, усовершенствовали систему охлаждения пулеметов, усилили шасси. Для испытания броневиков Московско-Казанская железная дорога перешла три версты полотна на заграничную колею. Здесь и производилось обучение переходу с грунта на железнодорожный ход и обратно.

12 июня 1915 года комиссия, возглавляемая Мгебровым-старшим, 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 передвижения по российским железным дорогам. Русско-Балтийскому вагонному заводу в Риге заказали новые комплекты осей. Они были доставлены в мастерские к 20 июля. Следует отметить, что их конструкция позволяла путем установки других колес двигаться и по западно-европейской колее.

9 августа первый автомобиль опробовали ездой по широкой колее, а 23 сентября испытали все три готовые машины типа «С» поездкой до ст.Раменское (42 версты от Москвы) и обратно. Средняя скорость броневиков на рельсах составляла 37—40 км/ч, максимальная — 60. Броневик «Рено» не стали переделывать на широкую колею из-за технических сложностей.

В начале октября бронемашины прибыли в Петроград, в Запасную броневую роту, где прошли ширококомасштабные испытания пробегом по грунту и железной дороге, а также стрельбой. Результаты показали, что броневые машины, переставленные на железнодорожный ход, «ходят отлично, развивают большую скорость, мало требуют бен-





**Бронеавтомобиль «Победоносец»** (фото из коллекции М.Коломийца).

89

**Внутренний вид бронеавтомобиля «Победоносец»** (фото из коллекции М.Коломийца).

90

**Бронеавтомобиль «Святослав» с отрядом Красной гвардии, Петроград, 1917 г.** (фото из коллекции Я.Магнуского).

91

**Отряд моряков школы высшего пилотажа у броневика «Рюрик» у д.Козитино. Июль 1919 г. (ЦВММ).**

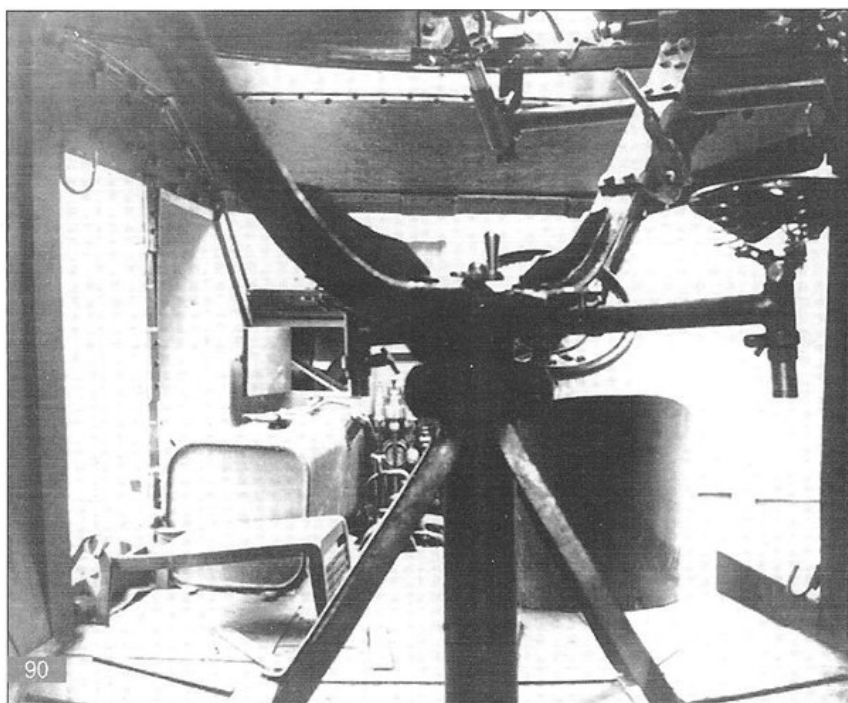
92

зину (3 пуда на 367 верст), берут крутые подъемы, при нагрузке в 115 пудов тянут четыре железнодорожные платформы общим весом 2700 пудов».

По предложению штабс-капитана Мещеренинова был разработан штат Броневое автомобильно-железнодорожного взвода, Высочайше утвержденный 24 января 1916 года. Кроме четырех броневых, во взвод вошли и два полуброневых автомобиля — легковой «Мерседес» и 5-тонный грузовик «Паккард». Личный состав включал четырех офицеров, инженера-механика и 97 нижних чинов. В феврале взвод отбыл на Западный фронт, но, судя по всему, в боевых действиях не участвовал.

Тем временем мастерская Братолюбова изготовила еще 4 броневика на шасси «Руссо-Балт», получивших названия «Олег», «Ярослав», «Святослав» и «Победоносец» (три на шасси типа «Д» и один — «С»). Машины имели одну большую башню с тремя пулеметами и были защищены 4 — 5-мм броней. Испытания, проведенные 28 февраля и 11 марта 1916 года, показали, что автомобили сильно перегружены, недостаточно устойчивы и имеют малую скорость — 25 — 28 км/ч. Кроме того, замечалось значительное раскачивание броневое корпуса при движении, а вооружение было установлено не совсем удачно. Поэтому эти машины передали в Усиленную автомобильную мастерскую в качестве учебных. В октябре 1917-го они входили в отряд броневиков по охране Смольного, а в 1919 году даже участвовали в боях против войск генерала Юденича под Пулковом. «Победоносец» переименованный в «Рюрик», находился в составе отряда моряков охраны летной школы высшего пилотажа.

Весной 1916 года Комиссия по броневым автомобилям, учитывая опыт использования первых броневиков на железнодорожном ходу, решила переставить на рельсы все боевые машины, непригодные для обычных дорог. Поэтому взвод штабс-капитана Мещеренинова,



имевший опыт выполнения подобных работ, в июле 1916 года был направлен на ст.Савелово в мастерские 2-го коренного парка полевых железных дорог, которые располагали необходимым оборудованием. В сентябре сюда стали прибывать машины, подлежащие переделке, и к февралю 1917 года в Савелове находилось 28 броневиков. К апрелю была выполнена значительная часть работ, причем из донесения Мещеренинова следовало, что «все эти броневые автомобили после переделки не потеряют возможности двигаться по хорошему грунтовому дорогам, потому что шасси их укрепляются весьма солидно, а смена колес не представляет затруднений».

Однако в связи с большой потребностью фронта в боевых машинах Броневой автожелезнодорожный взвод 10 апреля 1917 года в составе четырех

броневых и двух полуброневых машин отбыл на Юго-Западный фронт. Для движения по рельсам машины могли сцепляться кормой друг с другом с помощью специальных приспособлений. В составе 2-й Заамурской железнодорожной бригады взвод принимал участие в боях во время июньского наступления наших войск, затем в августе его перебросили на Румынский фронт в район г. Аджуд.

Дальнейшая судьба этих уникальных машин, не имевших аналогов и являвшихся, по сути, прообразом противотанковых самоходных установок, неизвестна. Вероятнее всего они погибли в огне Гражданской войны.

Остальные бронеавтомобили штабс-капитана Некрасова находились в распоряжении Управления броневых сил Красной армии и в 1920 — 1921 годах были разобраны.





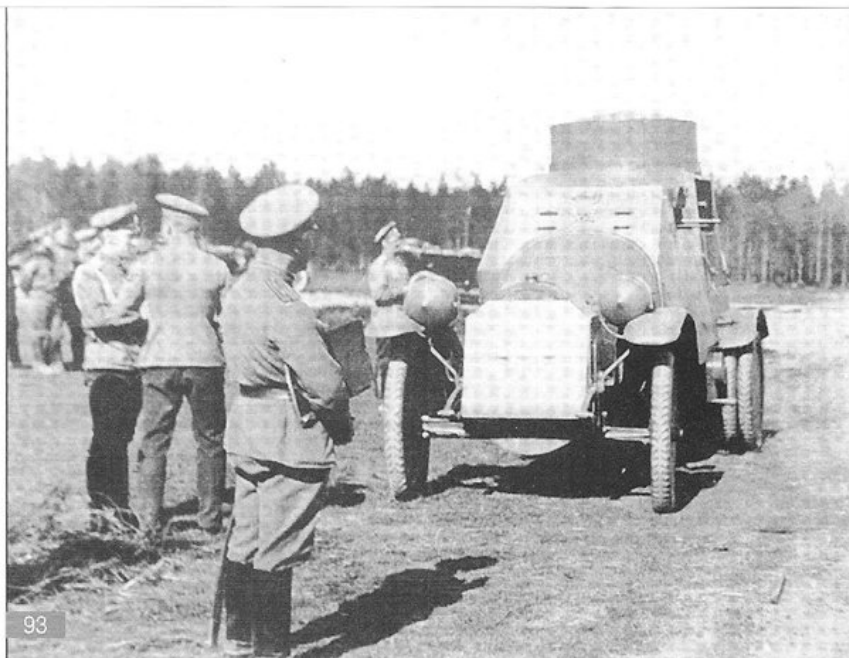
## Бронесамомобили штабс-капитана Былинского

Весной 1915 года в штаб 10-й армии обратился штабс-капитан Былинский с предложением создать «своей конструкции и за свой счет отдельный авто-пушечно-пулеметный взвод». Идея нашла поддержку — Былинскому выделили две легковые 45-сильные машины «Мерседес» и откомандировали его на Обуховский сталелитейный завод.

Броневики изготовили к июню 1915 года. Они были полностью защищены листами специальной хромо-никеле-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 были осна-

**Боевые стрельбы из бронемашин «Мерседес» на полигоне Офицерской стрелковой школы в присутствии генерал-майора Филатова и штабс-капитана Былинского, 1915 г. (фото из коллекции М. Коломийца).**

**Солдаты и матросы, принимавшие участие в испытаниях «Мерседеса» на полигоне Офицерской стрелковой школы, 1915 г. (фото из коллекции Г. Петрова).**



93



94



95



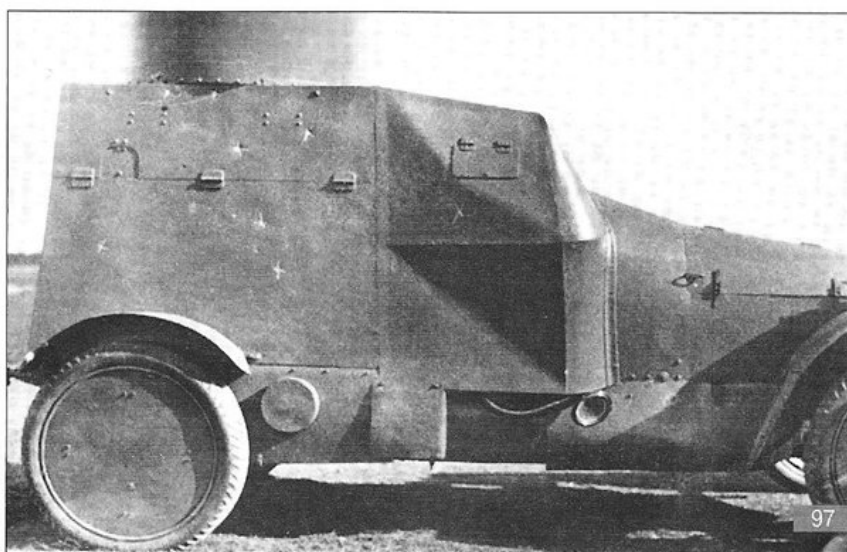
щены дополнительными бензобаками и двумя стартерами — обычным электрическим и специально сконструированным механическим. Рама и подвеска подверглись дополнительному усилению.

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, причем пулеметная установка крепилась к тумбе орудия, чем достигалось облегчение поворота башни. Кроме того, на каждой машине имелось по два ружья-пулемета обр.1902 года. Таким образом, экипаж броневика, состоявший из шести человек, при необходимости мог вести круговой обстрел.

15 июня броневые автомобили прибыли на полигон Офицерской стрелковой школы. После проведения испытаний специальная комиссия, в большинстве состоявшая из боевых офицеров, в своем заключении записала: «Устойчивость автомобилей вполне обеспечена, конструктивных ошибок нет, машины легки на ходу и могут дать более 60 верст в час, а вооруженные



96



97

97

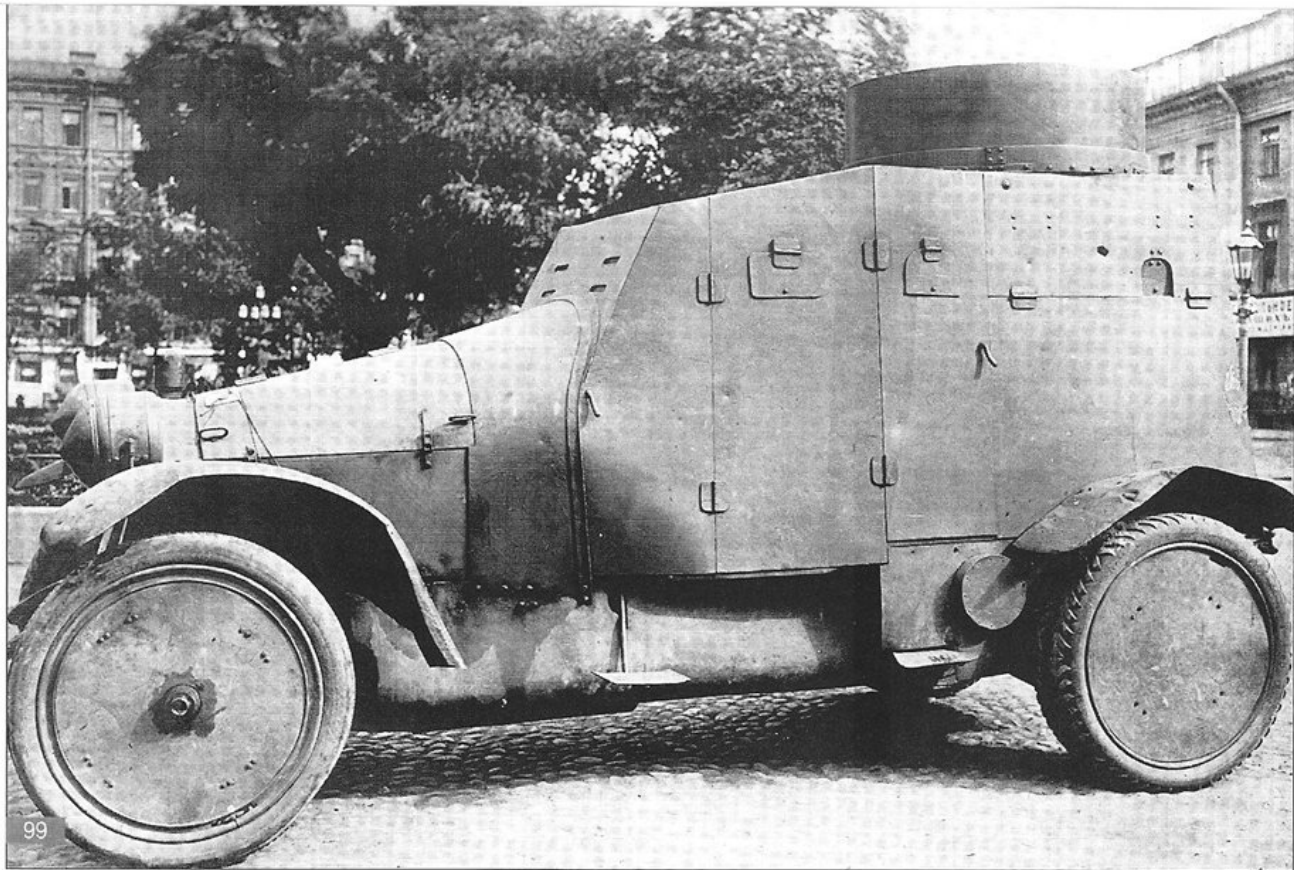
**«Мерседес» штабс-капитана Былинского после испытания обстрелом, Офицерская стрелковая школа, 1915 г. Хорошо видны следы от пуль на броне (фото из коллекции М. Коломийца).**

98

**Броневые автомобили «Обуховец» на полигоне Офицерской стрелковой школы, 1915 г. На лобовом листе видно изображение черепа и скрещенных костей (фото из коллекции Г. Петрова).**



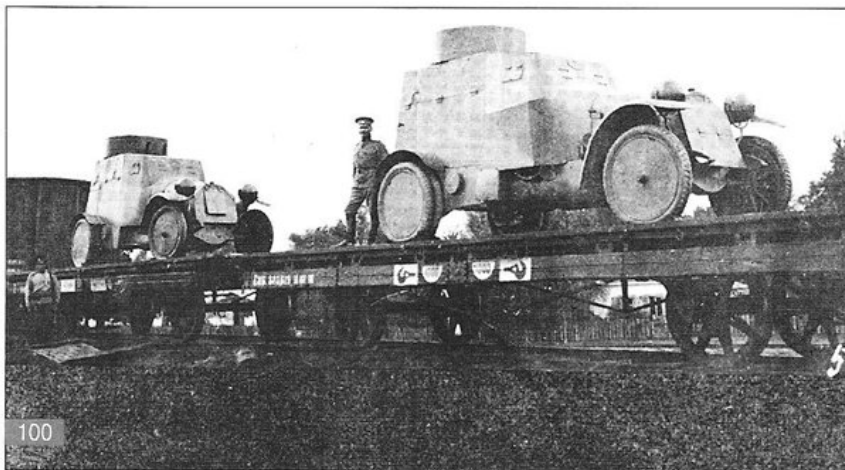
98



99

**Бронеавтомобиль «Мерседес» на площади перед Михайловским манежем. Петроград, 1915 г. (фото из коллекции М. Коломийца).**

99



100

**Броневики 25-го взвода «Обуховец» и «Опальный» по дороге на фронт, июль 1915 г. (ЦГАКФД СПб).**

100

пушкой, пулеметом и двумя ружьями-пулеметами каждая представляют весьма желательную боевую единицу, которая может оказать существенную поддержку нашей армии».

В конце июня броневики, названные «Обуховец» и «Опальный», отправили в 13-ю армию Северо-Западного фронта, где совместно с частями 3-й кавалерийской дивизии они участвовали в боях на Холмо-Люблинском направлении. Опыт первых же боев выявил потребность в третьей броне-вой машине. Былинский попросил помощи у генерал-майора свиты Государя князя Орлова. «С начала своей работы по созданию броневых взводов я имел ввиду обратиться к Вашему Сиятельству с настоящей просьбой, почему названия своим боевым машинам дал на букву «О», чтобы иметь возможность машине имени Вашего Сия-тельства дать название «Орлец», — писал Былинский в письме князю Орлову.

Лесть удалась! Князь распорядился вы- делить необходимые средства, и в августе

1915 года Обуховский завод заброниро- вал 1,5-тонный грузовик фирмы «Ганза- Ллойд» с двигателем мощностью 24 л.с. Машина имела 5 — 6 мм броню и воору- жалась двумя пулеметами в башнях, рас- положенных уступом одна за другой.

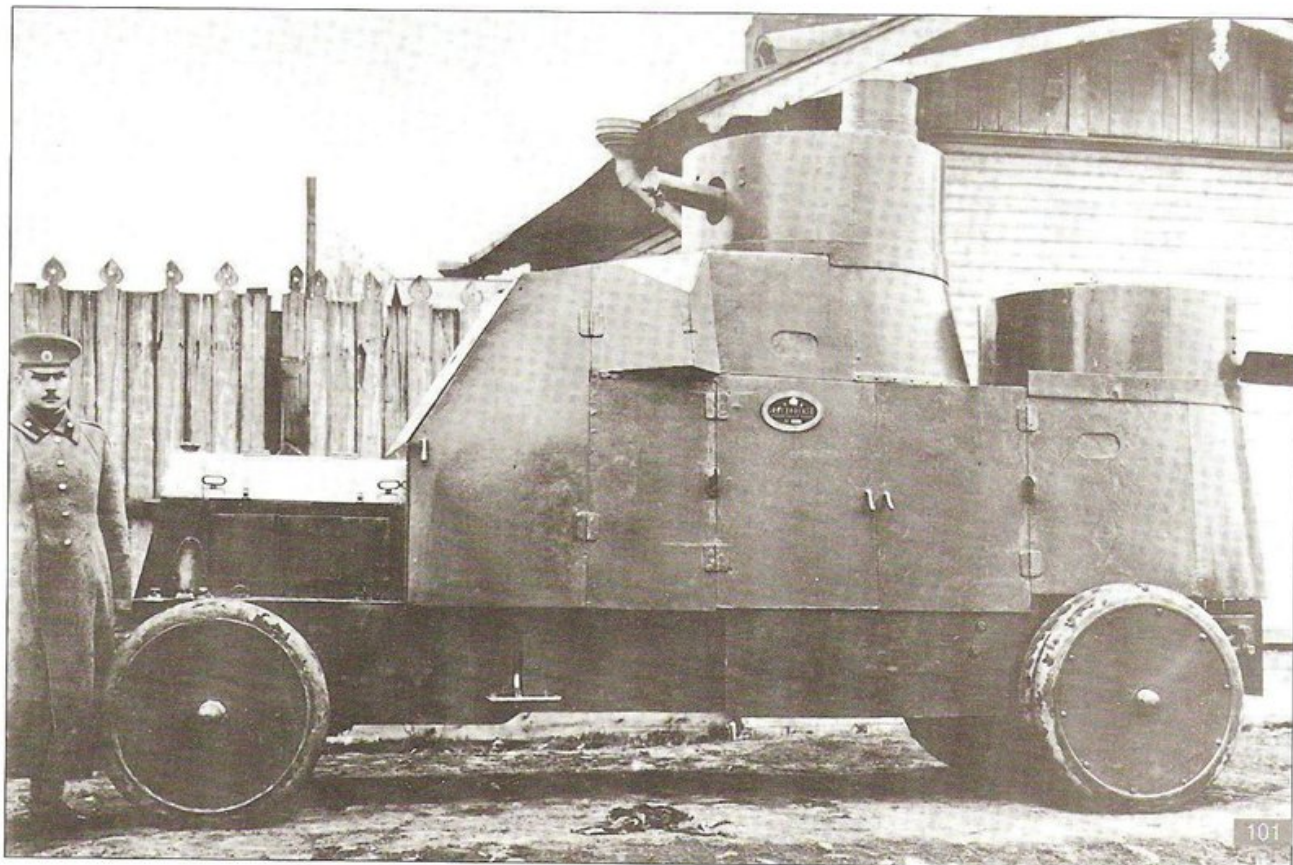
По распоряжению ГВТУ бронемашины штабс-капитана Былинского составили 25-й пулеметный автомобильный взвод, кото- рый 15 сентября 1915 года был перебро- шен в 5-ю армию Северного фронта под Двинск, где принимал участие в боях. Вес- ной 1916 года броневики 25-го взвода при- были для ремонта в Петроград в мастер- ские Западной броневой роты. Комиссия по броневым автомобилям при ГВТУ при- няла решение переставить их на железно- дорожный ход, превратив в бронедрезины, поскольку «машины этого взвода по типу марок не одинаковы с остальными взвода- ми, как единственные в Русской армии, не имеют достаточного количества запасных частей, а также вследствие сильного изно- са их при работе на фронте.»

Дальнейшая судьба бронеавтомобилей прослеживается эпизодически. Так, оба «Мерседеса» в апреле 1917 года находи- лись в мастерских 2-го коренного парка в Савелове, а «Ллойд» до 1918 года — в га- раже Михайловского манежа в Петрогра- де. Затем с него сняли башни, установив в кормовой части машины 37-мм автомати- ческую пушку Максима-Норденфельда. В таком виде броневики использовались для патрулирования улиц Петрограда.

О смелости инженерных решений, при- менявшихся русскими офицерами-проек- тировщиками, можно судить также на при- мере бронеавтомобиля «Рено» прапорщи- ка Вонлярьярского.

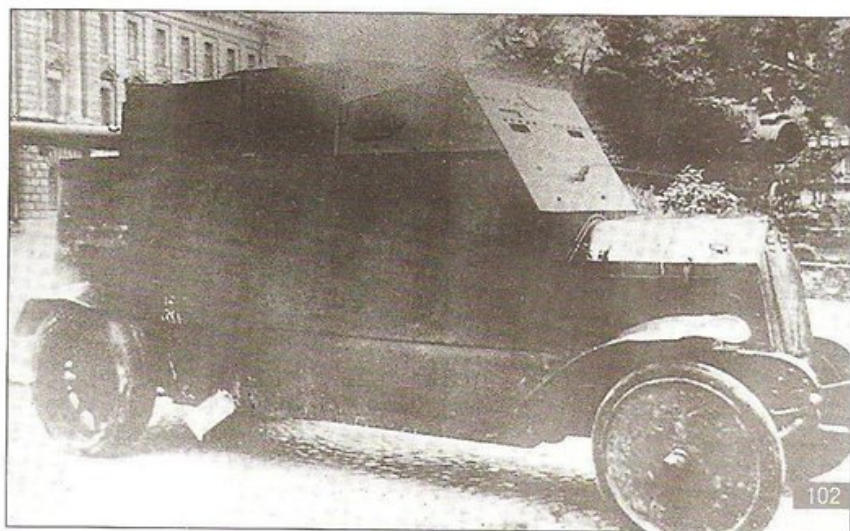
В марте 1915 года в мастерских Броне- вого отдела Военной автомобильной шко- лы по его проекту был построен броневи- к, вооруженный двумя пулеметами; один из них располагался во вращающейся башне, другой — в корме корпуса. Эта машина от- личалась обилием гнутых и цилиндриче- ских поверхностей брони. Особенно обе- каемую пулестойкую форму имела кормо- вая часть. Это объясняется тем, что тактика применения бронеавтомобилей в то время предусматривала возможность выдвиге- ния на линию огня задним ходом. Это по- зволяло в случае необходимости быстро вы- вести машину из-под обстрела противни- ка. После постройки первого образца





101

предполагалось изготовление еще двух машин на Ижорском заводе, но ввиду технологической сложности бронекорпуса и высокой стоимости работ (5900 руб.) эти планы реализовать не удалось.



102

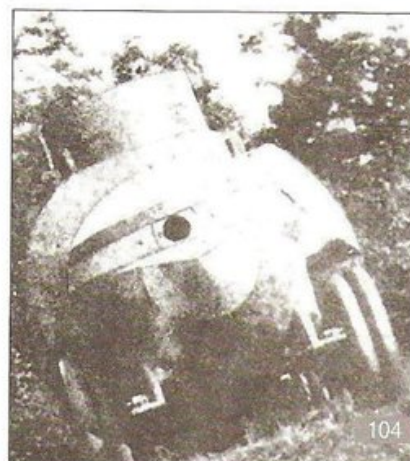
101 **Броневомобиль «Ллойд», сентябрь 1916 г. (фото из коллекции С.Залогина).**

102 **Переделанный броневомобиль «Ллойд» у Михайловского манежа, Петроград, 1918 г. (фото из коллекции М.Барятинского).**

103 **Броневомобиль прапорщика Вонлярлярского (фото из коллекции Я.Магнуского).**



103



104



## В боях 1915 года

К концу лета 1915 года были сформированы и укомплектованы бронеавтомобилями «Остин» 1-й серии и «Гарфорд» 19 взводов, включавших 46 пулеметных и 19 пушечных машин, которые активно использовались в боевых действиях.

«В ночь с 20 на 21 октября (1915 г. — Прим. авт.) вверенный мне взвод под моим руководством принимал участие в усиленной рекогносцировке 408-го полка. Согласно указаниям командира полка орудийный автомобиль «Грозный» и пулеметный «Адский» должны были поддержать атаку полка в момент подхода к заграждению противника. Получив по телефону приказание выдвинуть автомобили, мною были даны указания командиру «Грозного» подпоручику Тер-Акопову и командиру «Адского» подпоручику Исаеву относительно боевых действий. «Грозный» и «Адский» были выдвинуты одновременно. Подъехав в окопы противника, «Грозный» открыл огонь, открыть же пулеметный огонь не представлялось возможным в виду возможного поражения наших войск.

Во все время боя «Грозный» и «Адский» находились под сильным артиллерийским и пулеметным огнем противника. По окончании рекогносцировки свои войска начали отходить за р. Путиловку, «Грозному» же мною было приказано орудийным огнем прикрыть отход наших войск и противодействовать переходу противника в контрнаступление.

Считаю действия чинов взвода достойными награждения.

Гвардии капитан Платковский».

Следует подчеркнуть, что уже в 1915 году начали вырабатываться тактические приемы использования бронеавтомобилей. Пулеметные автомобильные взводы находились в оперативном подчинении генерал-квартирмейстеров армейских корпусов, а в боевом отношении могли придаваться дивизии или полку. Применялись они для

*«Остин» 1-й серии (название закрашено) по пути на передовую. Западный фронт, осень 1915 г. (фото из коллекции М. Коломийца).*

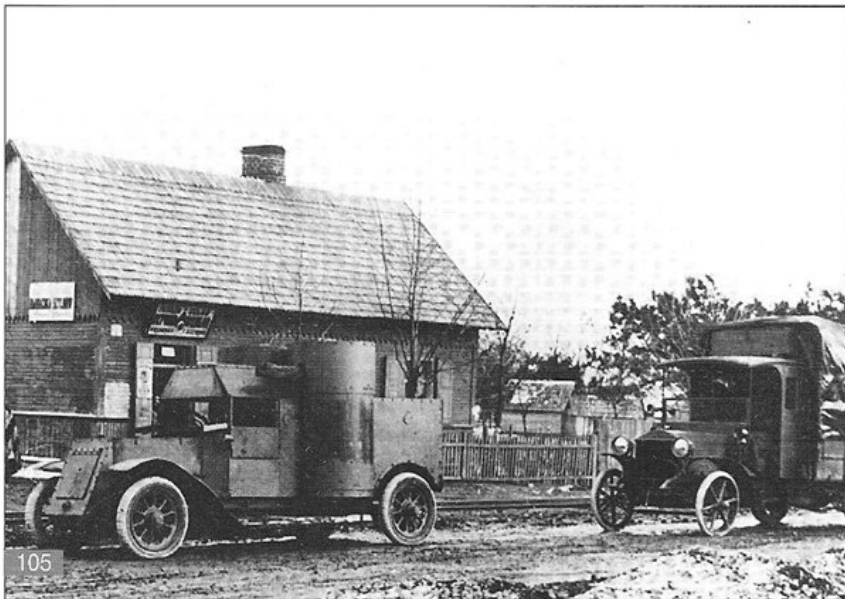
105

*«Гарфорд» «Пушкарь» и «Остин» 1-й серии на фронте, 1915 г. (фото из коллекции Д. Назарова).*

106

*Экипажи у бронемашины «Смелый», «Бравый» и «Храбрый», 6 пулеметного взвода, 1915 г. (фото из коллекции Я. Магнуского).*

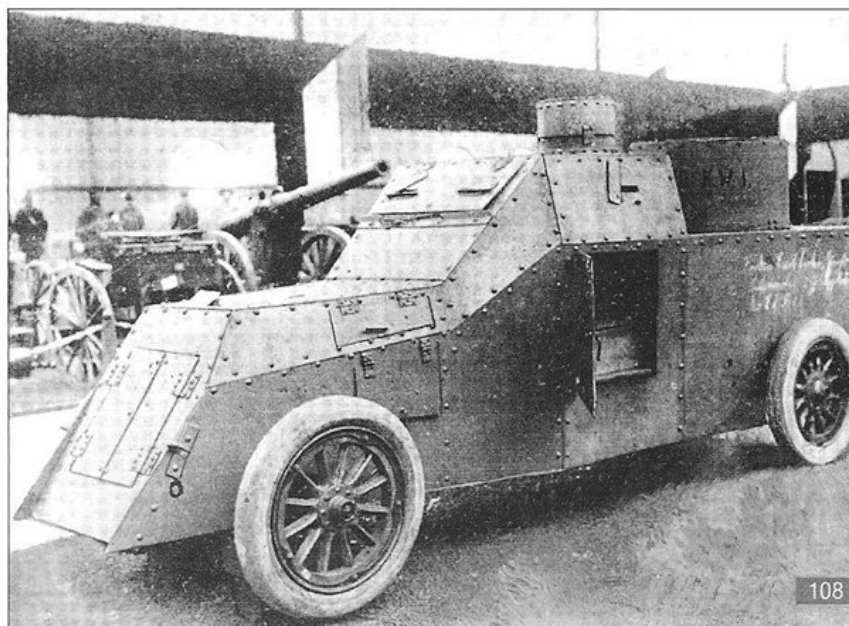
107





непосредственной поддержки пехоты и кавалерии — как в наступлении, так и в обороне. Пулеметный и орудийный огонь велся броневиками прямой наводкой с места или с коротких отступков.

Существенный отпечаток на тактику применения броневиков накладывала их ограниченная проходимость по местности. Маломощные (в боль-



108

109

**Два броневика, построенные на Ижорском заводе для 1-й пулеметной роты (не путать с 1-й автопулеметной ротой!) в начале 1915 г. Обе машины были захвачены немцами. Берлин, 1918 г. (фото из коллекции Я.Магнуского).**

110

**Офицеры и солдаты у броневика «Деловой» 14-го автопулеметного взвода, 1915 г. (ЦМВС).**



109



110

шинстве своем) двигатели и не слишком надежная ходовая часть позволяли им двигаться только по сухим дорогам, твердому грунту и укатанному снегу.

Ремонт вышедших из строя машин осуществлялся силами самих взводов, автомобильных рот и Запасной броневой роты. В отдельных случаях для этой цели привлекались промышленные предприятия. Так, например, 1-я автопулеметная рота в сентябре 1915 года прибыла для ремонта материальной части на Коломенский машиностроительный завод.

Особенностью броневых частей Русской армии был добровольный принцип комплектования личного состава. Причем он распространялся и на офицеров и на нижних чинов. Среди последних был высок процент сверхсрочнослужащих и вольноопределяющихся из высококвалифицированных рабочих-слесарей, механиков и шоферов. Комплектование броневых взводов добровольцами привело к тому, что уже в 1915 году они стали своего рода ударными частями Русской армии. В пользу последнего свидетельствуют и факты проявления личным составом броневых частей массового героизма.

«В ночь с 12 на 13 февраля 1915 года, в один день перекинувшись из Старожеб через Пултук под Прасныш, пройдя маршем 120 верст, отряд 1-й автопулеметной роты из 4 пулеметных и одного пушечного автомобиля ворвался на укрепленную позицию немцев у с. Добржанково. Потеряв три машины со всею прислугой, расстрелянными с 30 шагов, занял два моста, отрезав путь отступления немцев.» В результате, подошедшим 2-му и 3-му Сибирским стрелковым полкам сдалась без малого бригада противника! При этом рота потеряла убитыми и ранеными 16 человек.

В июне 1915 года, например, 14-й



пулеметный автомобильный взвод, приданный 14-му армейскому корпусу Юго-Западного фронта, принимал участие в тяжелых боях в Галиции, прикрывая отход наших войск. «В бою 20-го июня, после того как шофер был ранен, а помощник его убит, желая спасти остальных членов экипажа, младший унтер-офицер Василий Скрипник самоотверженно стрелял из пулемета до тех пор, пока не был сам убит и взорван автомобиль». О подвиге ефрейтора Сергея Антипина в наградном листе 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».

За этот подвиг младший унтер-офицер Скрипник и ефрейтор Антипин были награждены посмертно Георгиевскими крестами I и III степени соответственно.

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 в апреле). На 33 нижних чина Георгиевских крестов I степени — 3, II — 6, III — 9, IV — 24; медалей III степени — 2, IV — 20; полных кавалеров — 3.

Уже весной 1915 года стало очевидно, что заказанных в Англии броневых автомобилей для нужд фронта недостаточно. Поэтому Англо-русскому правительственному комитету в Лондоне было поручено заключение контрактов на изготовление дополнительного числа броневых автомобилей по русским проектам (таблица 1).

Из приведенных данных следует, что с июня по декабрь для Русской армии должны были быть построены 236 бронемашин. Однако реально по-

Таблица 1

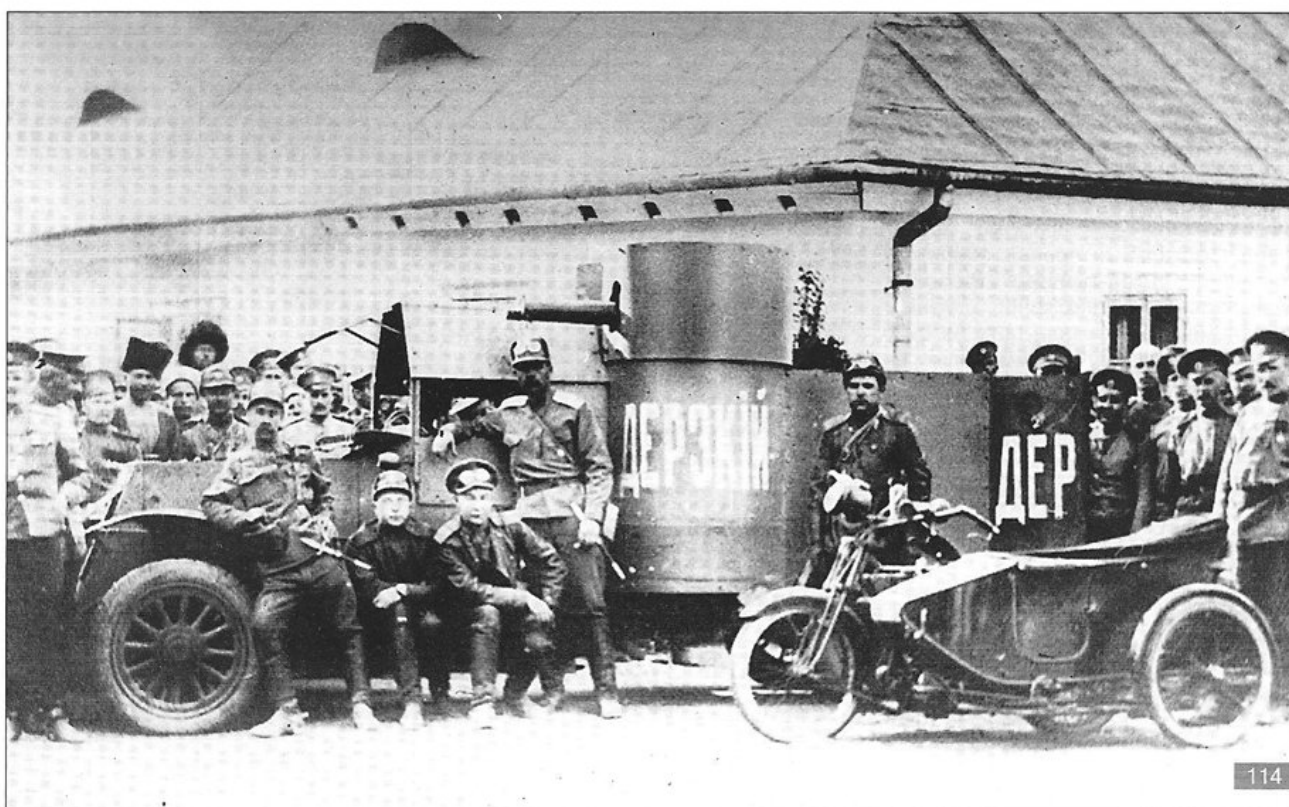
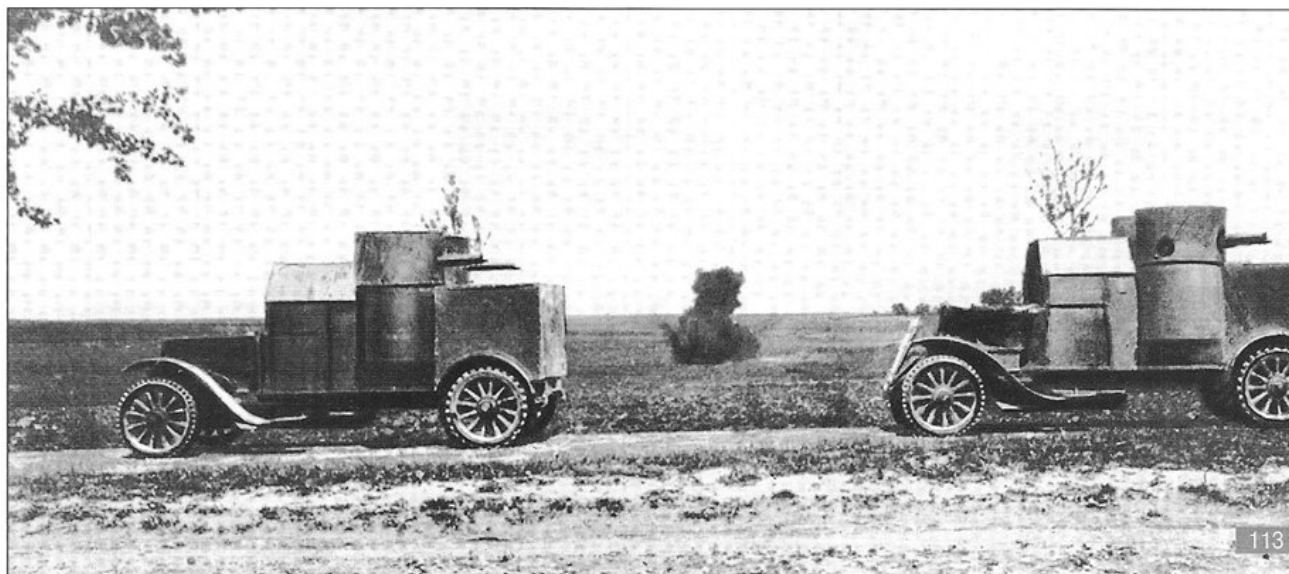
Фирма	Дата выдачи заказа	Кол-во	Сроки поставки
«Остин»	22.4.1915.	50	к 14.6.1915.
«Шеффилд-Симплекс»	7.5.1915.	10	к 15.6.1915.
«Жаррот» по системе «Армстронг-Уитворт» на шасси «Жаррот»	9.6.1915.	10	к 15.8.1915.
«Остин»	7.1915.	10	к 15.10.1915.
«Шеффилд-Симплекс»	7.1915.	5	к 15.11.1915.
«Жаррот» по системе «Армстронг-Уитворт» на шасси «Фиат»	8.1915.	30	к 1.12.1915.
«Армия-Мотор-Лорие»	11.8.1915.	36	к 15.11.1915.
«Мортон»	4.1915.	75	к 25.6.1915.

Таблица 2

Взвод	Армия	Дата убийства	Пункт дислокации
<b>Северный фронт</b>			
10	5 А	18.02.15 г.	Двинск резерв
11	5 А	22.02.15 г.	ремонт в Пскове
25	5 А	23.08.15 г.	р-н Якобштадта
12	12 А	22.02.15 г.	ст.Торенберг
13	12 А	18.06.15 г.	ст.Стурич
28	12 А	9.11.15 г.	мыза Ломс
<b>Западный фронт</b>			
6	3 А	25.01.15 г.	Смоленск
7	1 А	4.02.15 г.	Полоцк
8	1 А	4.02.15 г.	ремонт в Москве
9	3 А	26.01.15 г.	Рославль
14	3 А	14.04.15 г.	Синявка
16	3 А	14.04.15 г.	ремонт в Гомеле
21	4 А	25.07.15 г.	Бобруйск
23	4 А	20.08.15 г.	Рославль
24	4 А	20.08.15 г.	Рославль
1-я АПР	1 А	19.10.14 г.	Полоцк
30	10 А	27.12.15 г.	по пути на фронт
36	10 А	27.12.15 г.	по пути на фронт
<b>Юго-Западный фронт</b>			
5	7 А	16.02.15 г.	
18	7 А	14.04.15 г.	
22	7 А	5.08.15 г.	
26	7 А	9.11.15 г.	
27	7 А	9.11.15 г.	
15	8 А	17.06.15 г.	Ввиду начавшихся
20	8 А	14.04.15 г.	боев пункты
17	9 А	17.06.15 г.	расположения
19	11 А	19.06.15 г.	указаны быть
31	11 А	2.12.15 г.	не могут
32	11 А	2.12.15 г.	
34	11 А	2.12.15 г.	
33	Гвардейский отряд	2.12.15 г.	
	Бельгийский БАД	29.12.15 г.	по пути на фронт
<b>Кавказская армия</b>			
29		21.11.15 г.	Тифлис
35		2.12.15 г.	Баку (в распоряжении генерала Баратова)







**111** *Русский броневомобиль в бою. Рисунок неизвестного автора (из коллекции А.Санеева).*

**112** *Броневомобиль «Адский» 15-го пулеметно-автомобильного взвода. Юго-Западный фронт, июнь 1915 г. (РГАКФД).*

**113** *«Остины» 1-й серии в бою, 1915 г. (фото из коллекции М.Барятинского).*

**114** *Солдаты и офицеры у броневомобиля «Дерзкий» 14-го автопулеметного взвода. Западный фронт, 1915 г. (ЦМВС).*

строили 161. Американская фирма «Мортон» до 1 августа 1915 года не предъявила к сдаче ни одного экземпляра. Контракт с ней был расторгнут.

Большой объем заказов, а также все увеличивавшийся парк броневомобилей вызвали необходимость создания специального органа для приемки и испытания броневиков. Поэтому в ноябре 1915 года по приказу Военного министра при ГВТУ была образована Комиссия для освидетельствования прибывших и прибывающих бронированных автомобилей. Ее председателем назначили генерал-майора Филатова. В комиссию вошли офицеры ГАУ, ГВТУ, ГУГШ, Западной броневой авто-

роты, Офицерской стрелковой школы и Военной автошколы.

На 30 декабря 1915 года распределение броневых частей по фронтам и армиям выглядело следующим образом (таблица 2 на с. 51).

Из приведенной таблицы хорошо видно, что основная масса броневомобилей была сосредоточена на Западном и Юго-Западном фронтах. Причем в последующем южное направление превалировало. Это объясняется короткой зимой, наличием густой сети хороших дорог и открытой местностью, пригодной для действий броневиков. Именно на юге броневые части сыграли наиболее значительную роль в боевых действиях.

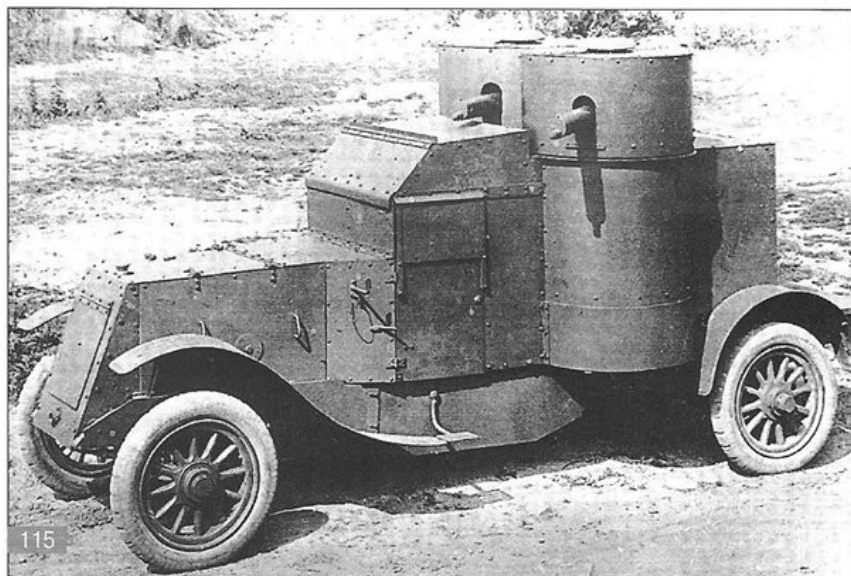
## «Остин» второй серии

Раньше других, в августе 1915 года, в Архангельск начали прибывать броневики фирмы «Остин» так называемой 2-й серии. После небольших доработок эти машины поступили на укомплектование вновь формируемых по штату № 20 взводов — №№ 24, 26—28, 30—36. Часть машин пошла на восполнение потерь во взводах, уже принявших участие в боях.

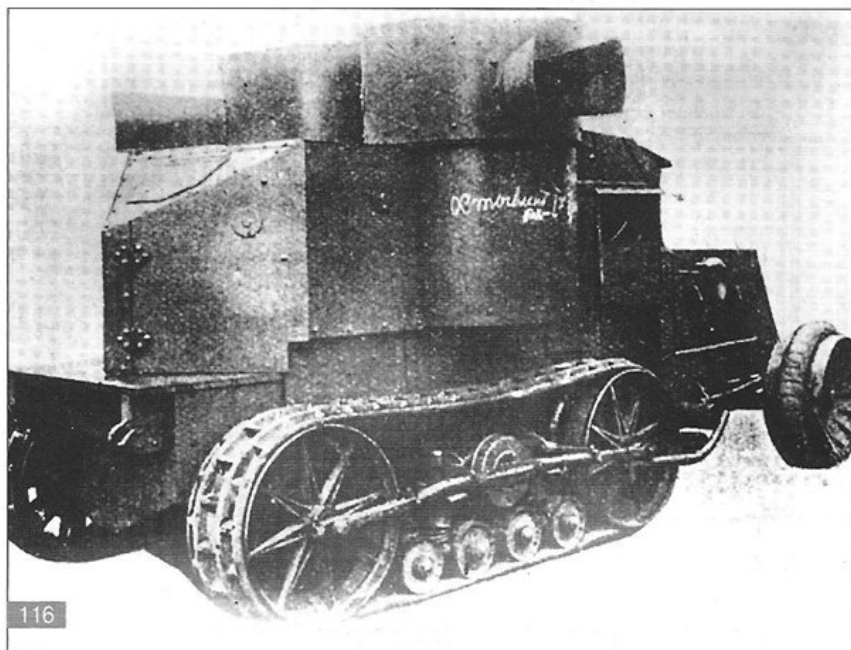
В качестве базы бронеавтомобиля «Остин» 2-й серии использовалось шасси 1,5-тонного грузовика с двигателем мощностью 50 л.с. Была усилена рама шасси, дифференциал, наконец, эти машины уже не нуждались в перебронировке. Кроме того, была изменена форма крыши корпуса. Однако сам корпус несколько укоротили, что вызвало тесноту в боевом отделении. Отсутствие дверей в корме корпуса (у машин 1-й серии они имелись) сильно затрудняло посадку и высадку экипажа, так как для этого предназначалась только одна дверь в левом борту. Существенным недостатком «остинов» и 1-й, и 2-й серии было отсутствие кормового поста управления. На машинах 2-й серии силами взводов и Запасной броневой роты он был установлен, при этом машины оборудовались и задней дверью.

Вот что говорится об этой работе в «Журнале военных действий» 26-го пулеметного автомобильного взвода: «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.»

Наличие кормового управления позволяло броневикам использовать тактику, сведения о которой можно почерпнуть из «Журнала военных действий» 28-го взвода: «13 февраля 1916 года, после произведенной разведки, броневой автомобиль «Марс», выехав к мызе Огер в 10 часов вечера, начиная от мызы Силле, задним ходом приближившись к противнику на расстояние



115



116



117

**Бронеавтомобиль  
«Остин» 2-й серии  
(RAS TANK MUSEUM).**

115

**«Остин» 2-й серии с двигателем Кегресса, 1916 г.  
(фото из коллекции  
М.Баятинского).**

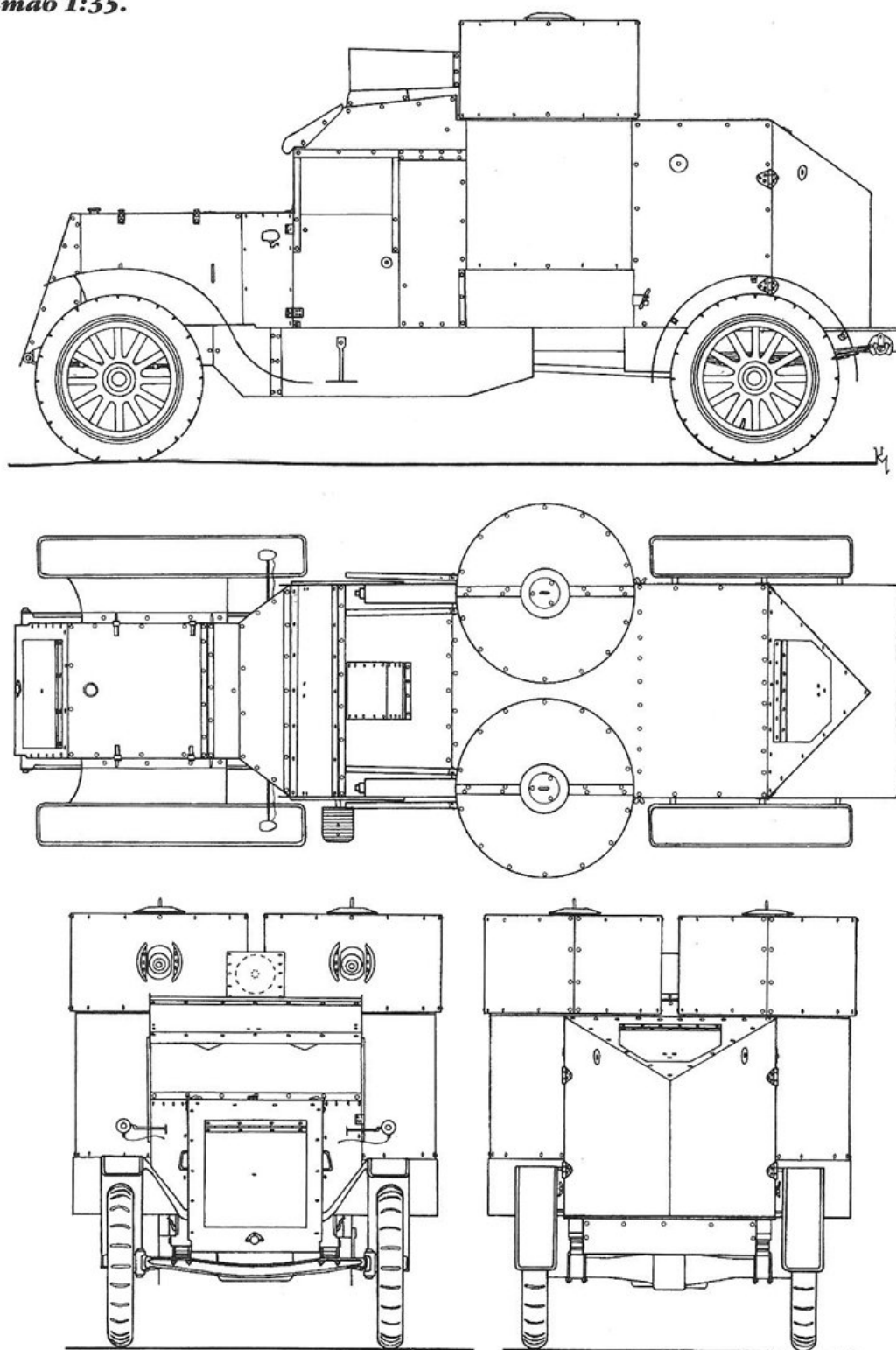
116

**«Остин» 2-й серии на полигоне  
Офицерской стрелковой  
школы, 1916 г. (фото из коллекции  
Г.Петрова).**

117



**Броневомобиль «Остин» 2-й серии.  
Масштаб 1:35.**



600 — 800 шагов, открыл огонь по работающим немцам из пулеметов. Выпущено 12 лент. Немцы открыли артиллерийский и ружейный огонь по машине, но безрезультатно». Бронемашина, скорее всего, передним ходом, позволявшим развивать большую скорость, просто вышла из-под обстрела.

«Остины» 2-й серии пошли на вооружение, начиная с ноября 1915 года. Всего же с 23 декабря 1915 года по 12 июля 1916 года на фронт отправили 56 броневиков, еще три машины находились в резерве, а один броневик был выдан в Собственный Его Величества гараж в распоряжение заведующего

технической частью гаража прапорщику А.Кегрессу для установки его «приспособления».

Первый в мире полугусеничный автомобиль Кегресс испытал еще в 1909-м. В течение следующих пяти лет, совершенствуя свой гусеничный движитель и последовательно испытыв

его на автомобилях «Лесснер-Мерседес» и «Руссо-Балт», изобретатель добился его полной работоспособности и надежности.

В октябре 1915 года Кегресс представил на рассмотрение технического комитета ГВТУ образец, чертеж и описание автомобиля-саней своей конструкции. Комитет высказал мнение, что «крайне желательно испытать приспособление Кегресса на автомобилях разных систем, а особенно возможность их применения для броневых автомобилей».

В августе 1916 года изобретатель предъявил полугусеничный бронеавтомобиль к испытаниям. В течение августа — сентября 1916 года машина прошла обширную программу испытаний на проходимость в окрестностях Царского Села и Могилева, а затем и на продолжительность работы во время пробега Могилев — Царское Село. Результаты превзошли все ожидания: «Автомобиль... свернул с дороги на целину, переехал придорожную канаву, 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...».

Пробег Могилев — Царское Село имел целью испытать «приспособление Кегресса» на выносливость при движении по шоссе, после того как машина прошла 286 верст по бездорожью Могилевской губернии. Нагруженный боевому до полной массы в 332 пуда бронеавтомобиль преодолел 725 верст за 34 часа 15 минут при незначительных повреждениях.

Заключение комиссии гласило: «потребность Действующей Армии в автомобилях, могущих проходить по бездорожью, крайне велика и спешна, а потому, по мнению Комиссии, следует принять все меры к скорейшему изго-



**«Остин» 2-й серии «Кавказец» 46-го автопулеметного взвода, д. Молдова, октябрь 1916 г. (РТАКФД).**

118

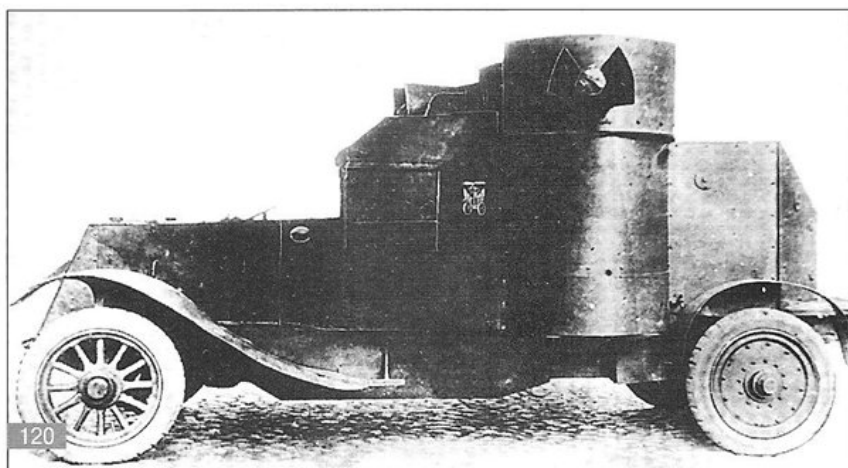
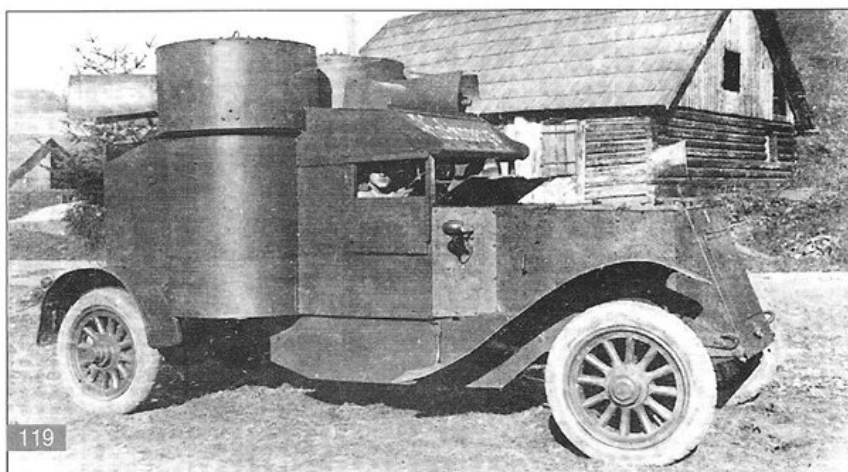
119

**«Остин» 2-й серии, оборудованный в России кормовым постом управления и бронезащитой пулеметов. (фото из коллекции Я.Магнуского).**

120

**«Остин» 2-й серии «Сибиряк» 46-го автопулеметного взвода. Петроград, февраль 1917 г. (фото из коллекции М.Коломийца).**

121



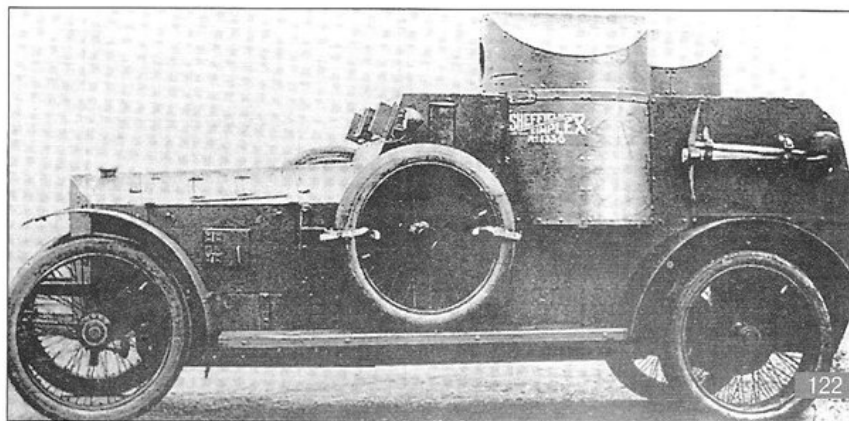
товлению приспособлению Кегресса для необходимого количества автомобилей всех типов: броневых, грузовых, легковых.»

Что касается остальных фирм-поставщиков, то они срывали сроки заказов. Так, например, на 8 декабря 1915 года было сдано 17 бронемашин «Шеффилд-Симплекс», десять — «Армстронг-Уитворт-Фиат» и 22 «Армия-Мотор-Лорие». Оставшиеся машины сдавались уже в 1916-м и прибыли в Россию только весной. Не лучше обстояло дело и с качеством этих броневиков.



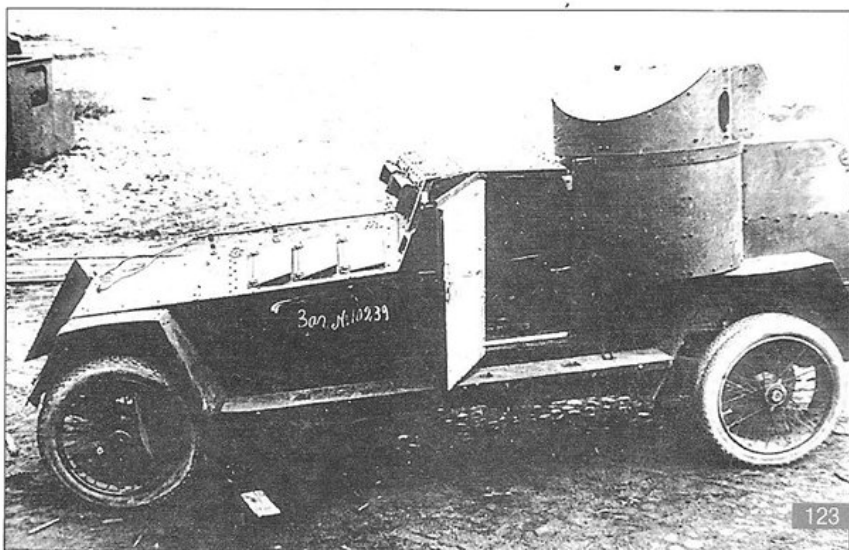
# «Шеффилд-Симплекс» и «Арми Мотор Лориес»

Первоначальный проект броневомобиля, предложенный фирмой Sheffield-Simplex, оказался неудовлетворительным — машина была вооружена только одним пулеметом. Во втором проекте броневик получил две пулеметные башни, причем в отличие от «остинов», расположенных по диагонали. Такое размещение позволяло вести огонь одновременно из двух пулеметов на один борт. Двухбашенный вариант бронировки был разработан членом



122

122 Броневомобиль «Шеффилд-Симплекс» (RAS TANK MUSEUM).



123

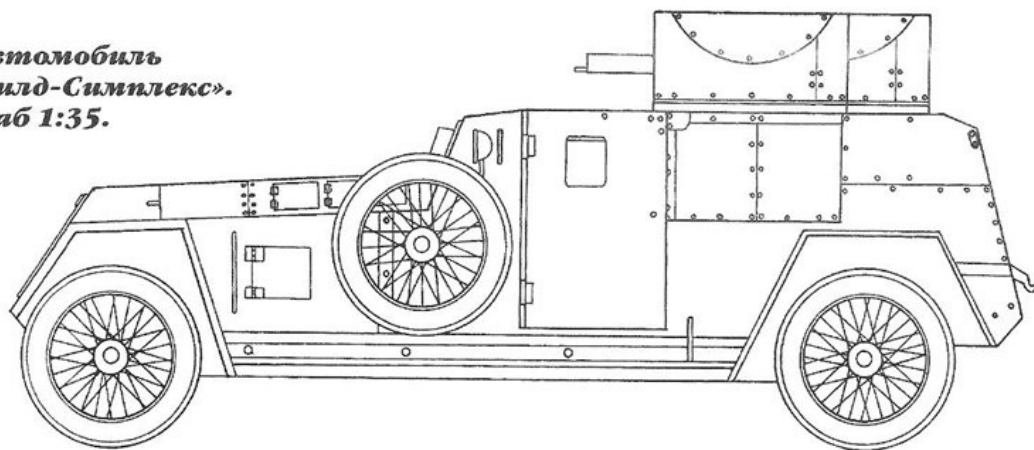
123 Броневомобиль «Арми-Мотор-Лориес», 1916 г. (фото из коллекции М. Коломийца).

124 «Арми-Мотор-Лориес». Петроград, октябрь 1917 г. (фото из коллекции М. Барятинского).



124

**Бронеавтомобиль  
«Шеффилд-Симплекс».  
Масштаб 1:35.**



комиссии полковника Секретева офицером Военной автомобильной школы штабс-капитаном Мироновым. Для бронеавтомобиля было использовано легковое шасси этой же фирмы с 6-цилиндровым двигателем мощностью 30 л.с. и двухскатными задними колесами. Броневые листы корпуса крепились к деревянному ясеневому каркасу. Масса машины в снаряженном состоянии достигала 5 т. Цена за одну машину составляла 1615 фунтов стерлингов.

Летом 1915 года британская фирма The Army Motors Lorries of Wagons также предложила изготовить для Русской армии броневые автомобили. Причем в качестве базового использовалось шасси «Шеффилд-Симплекс». Бронекорпус предлагаемой машины имел незначительные отличия по конфигурации и устройству от броневиков «Шеффилд». 11 августа 1915 года фирма «Арми Мотор Лориес» получила заказ на 36 машин по той же цене и с тем же сроком сдачи — ноябрь месяц.

Бронеавтомобили обеих марок начали поступать в Россию осенью 1915 года. К лету 1916 года доставка машин была закончена. И вот тут-то выяснился ряд плачевных обстоятельств. По-видимому, в Англии приемка машин производилась достаточно поверхностно. Во всяком случае, после их осмотра и испытания Комиссия по броневым автомобилям ГВТУ сделала вывод, что «деревянный каркас как основание для крепления броневых листов является большим конструктивным недостатком. Шасси сильно перегружено. Наблюдаются поломки дифференциалов, полуосей и картеров». У броневиков «Арми Мотор Лориес», кроме того, комиссия обнаружила «низкий ход и прогиб передних кулаков рамы шасси, а также развал колес еще до испытаний.»

Вывод ее был таков: «Бронеавтомобили «Шеффилд-Симплекс» после значительных переделок могут быть использованы как бронедрезины. Один автомобиль предлагается передать в железнодорожные войска для переделки и испытаний. При наличии подходящих шасси броня их, по-видимому, может быть использована для



обычных пулеметных бронеавтомобилей».

По машине «Арми Мотор Лориес» заключение комиссии было еще категоричнее: «Автомобили настолько плохи, что вопрос об их использовании в настоящее время еще не решен».

Таким образом, весной 1916 года Русская армия получила (а правительство оплатило) 61 броневик, совершенно непригодный для боевого использования. Это стало следствием недостаточно продуманной схемы как выдачи заказов на броневики, так и их приемки, при которой наиболее квалифицированная оценка проектов и испытания машин могли производиться только по их прибытии в Петроград.

Осенью 1916 года на Коломенском паровозостроительном заводе один броневик «Шеффилд-Симплекс» был представлен на железнодорожный ход. Затем машину отправили в Савелово. Туда же вскоре отправили еще 22 машины, а две в сентябре 1916 года разбронировали и переделали в легковые автомобили. В январе 1917-го все 23 «Шеффилда» находились в Савелово во 2-м коренном парке. Однако в связи с уходом на фронт Броневое автомобильного железнодорожного взвода заниматься их переделкой стало некому.

**Итальянский грузовик  
«Лянция» (фото из коллекции  
С.Ромадина).**

125

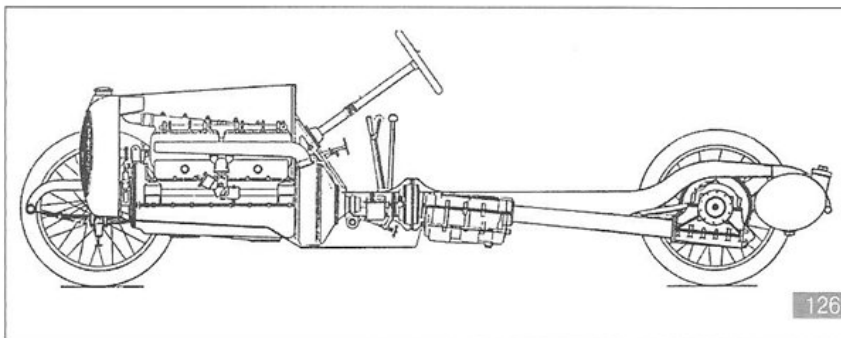
Броневики «Арми Мотор Лориес» целый год простояли на различных складах и в гаражах Петрограда, постепенно приходя в полную негодность. Вскоре после Февральской революции, 30 марта 1917 года, ГВТУ отдало распоряжение о спешном «приведении в исправное состояние бронеавтомобилей «Шеффилд-Симплекс» и «Арми Мотор Лориес» для передачи их Запасному дивизиону, которому поручается одновременно с сим получение этих машин для Петрограда». Это распоряжение последовало после попыток Петроградского совета рабочих и солдатских депутатов задержать в городе «для защиты революции» боевые машины, предназначавшиеся для отправки на фронт. В соответствии с этим распоряжением «шеффилды» отправили обратно в Петроград. В свою очередь командир Запасного броневое дивизиона 31 мая 1917 года обратился в ГВТУ с просьбой о разбронировании 17 машин «Шеффилд-Симплекс» «для устройства на них легковых машин, не достоящих для штата». Последняя попытка как-то использовать оказавшиеся



ся совершенно непригодными броневика была предпринята в июне 1917 года, когда в Офицерскую стрелковую школу передали два броневика для перестановки их бронекорпусов на шасси «Джеффри». Но и эта идея осталась неосуществленной.

А бронекорпуса машин «Арми-Мотор-Лориес» хотели переставить на итальянское шасси «Лянчия», которое было получено, испытано, но... признано непригодным.

В результате никакого вклада в борь-



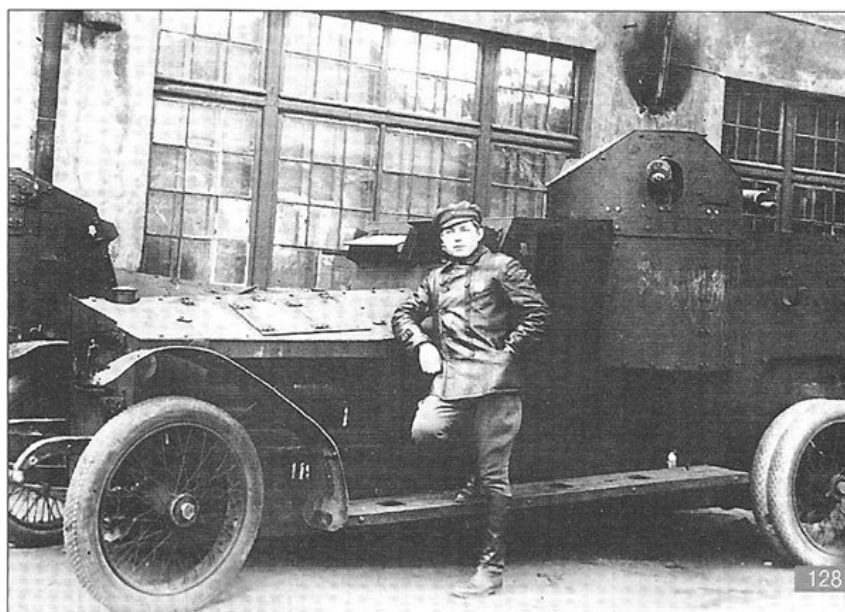
126 Легковое шасси фирмы «Шеффилд-Симплекс» (RAS TANK MUSEUM).

127 Отряд Красной Гвардии у броневика «Лейтенант Шмидт» марки «Шеффилд-Симплекс», 1917 г. (ЦМВС).

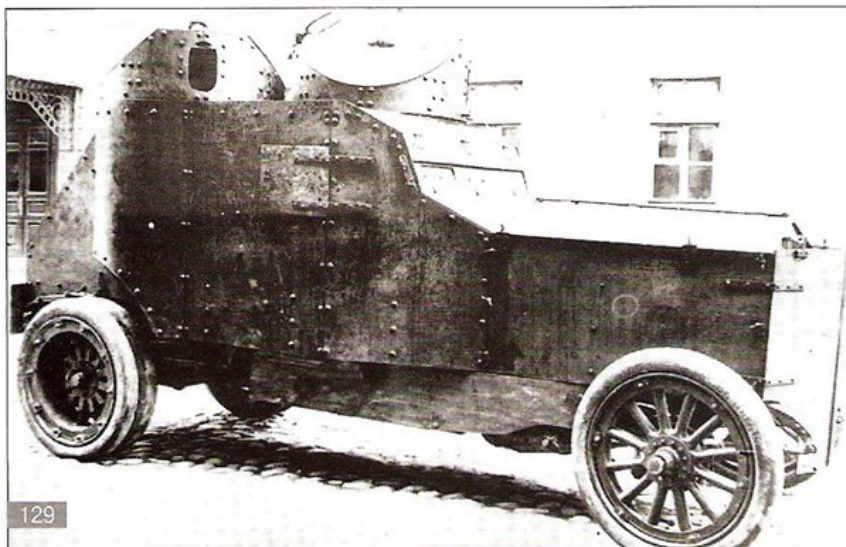
128 Бронеавтомобиль «Шеффилд-Симплекс» из состава автоброневоего отряда Петроградского совета рабочих и солдатских депутатов, 1918 г. (фото из коллекции С.Ромадина).

бу с внешним врагом бронемашини обоих типов не внесли.

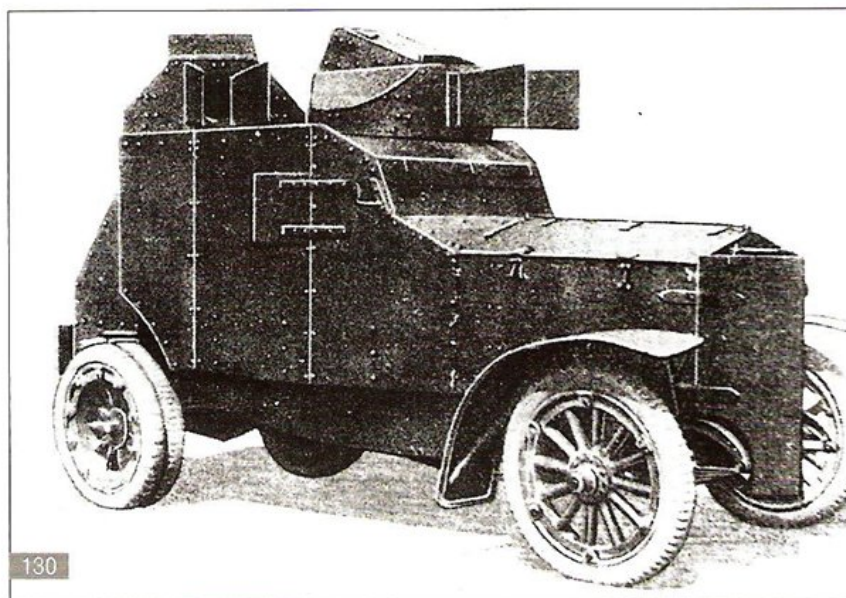
Иначе сложилась судьба броневых автомобилей «Армстронг-Уитворт», ставших вторыми по массовости пулеметными броневиками Русской армии.



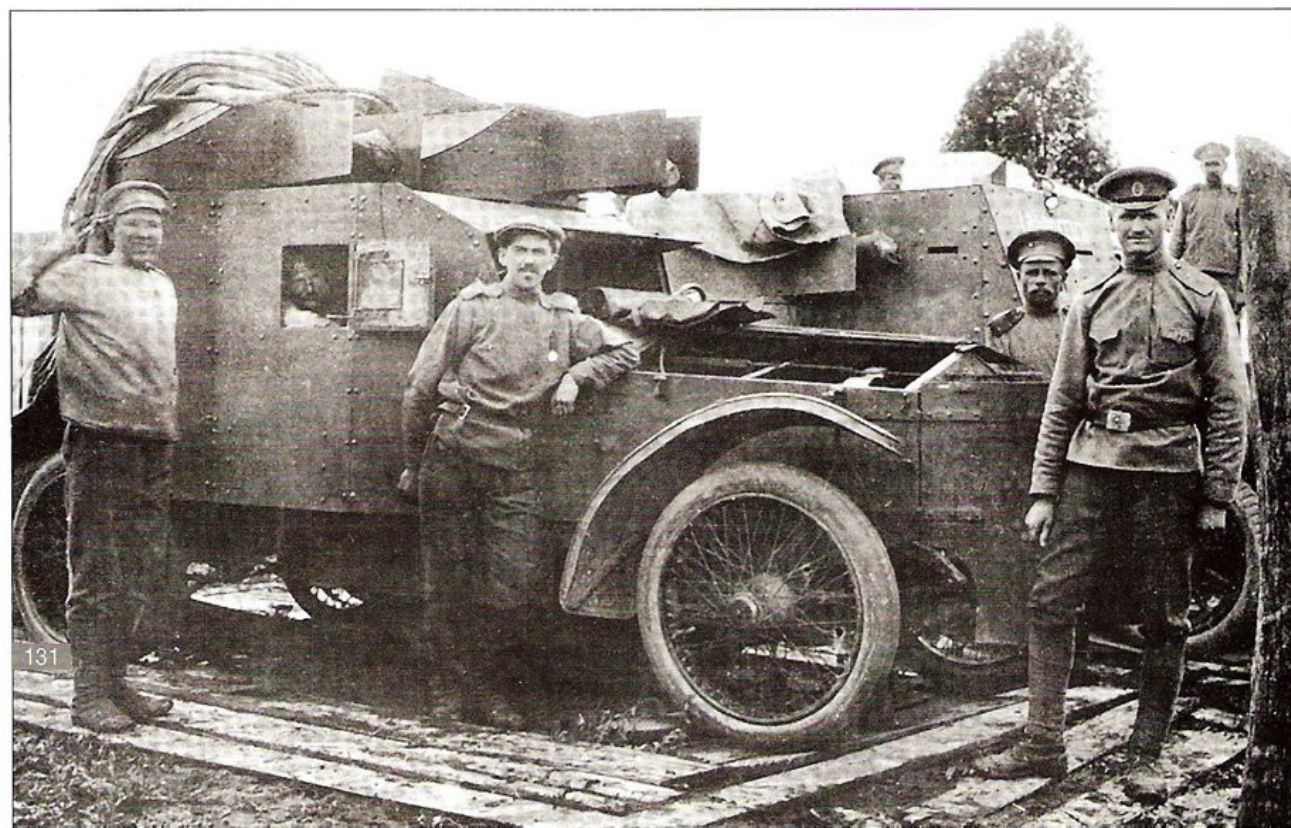




129



130



131

## «Армстронг-Уитворт»

12 января 1915 года уполномоченный лондонской фирмы F.N.Best & Co Джеймс Сегор, «временно жительствующий в Петрограде» и выступавший, по-видимому, как посредник, обратился к начальнику ГВТУ генералу Милеанту с предложением о поставке 30 броневиков «Армстронг-Уитворт». Из прилагавшихся спецификаций видно, что речь шла о машинах двух типов, различавшихся мощностью двигателей, в остальном же совершенно идентичных. Прилагавшаяся схема бронировки с одной башней и с каркасом из «самого лучшего высушенного английского ясеня» не устроила ГВТУ, хотя предложение фирмы вызвало интерес. Уже 17 марта русский военный агент (атташе) в

**«Армстронг-Уитворт-Фиат» (фото из коллекции М.Коломийца).**

129

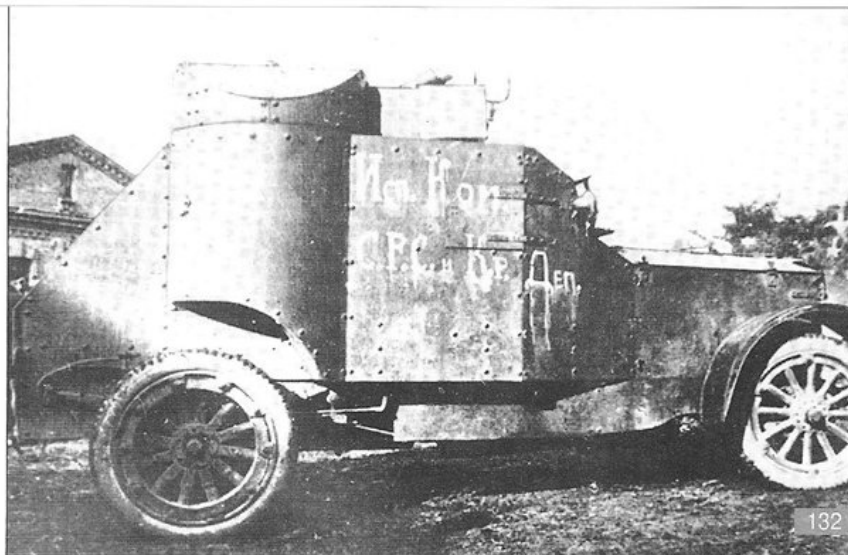
**Броневедомость «Армстронг-Уитворт-Фиат». Наклонные колпаки на крышах башен и бронезащита пулеметов установлены в России (фото из коллекции Я.Магнуского).**

130

**Броневики 22-го автотанкового взвода — «Армстронг-Уитворт-Жаррот» и «Остин» 1-й серии «Гвардеи», переделанные во фронтовых мастерских, 1916 г. (фото из коллекции М.Коломийца).**

131



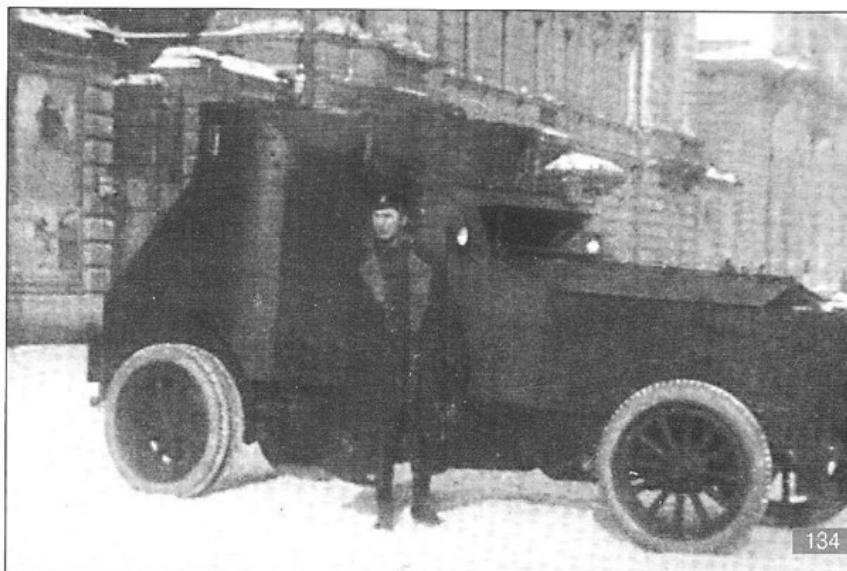


132 «Армстронг-Уитворт-Фиат» в Галиции, лето 1917 г. Хорошо видны рессоры задней подвески, установленные снаружи бронекорпуса (фото из коллекции Я.Магнуского).



133 Броневое автомобиль «Армстронг-Уитворт-Фиат», захваченный немцами в Тарнополе, август 1917 г. На бронестворках радиатора нанесена эмблема цветов российского флага — бело-сине-красный круг (фото из коллекции М.Зимнего.)

134 Броневик «Армстронг-Уитворт-Фиат». Петроград, февраль 1917 г. (РГАКФД)



Англии генерал Тимченко-Рубан сообщил начальнику 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 поставки: 2 ав-

томобиля через 8 недель после заказа и далее по 4 в неделю. Цена — 1400 фунтов за машину с упаковкой и доставкой в порт Англии». Здесь необходимо отметить, что разработка двухбашенного проекта бронекорпуса, как и в случае с «Шеффилд-Симплекс», делалась по указаниям штабс-капитана Миронова.

Контракт на поставку первых 10 бро-

неавтомобилей был заключен 9 апреля 1915 года. Но вот с кем, не совсем понятно. Дело в том, что эти машины стали трудом как бы коллективного творчества. Бронекорпус разрабатывался и изготавливался фирмой Armstrong-Witworth Co., а шасси для него поставляла фирма Charles Jarrott and Letts. Поэтому в документах в качестве подрядчика фигурируют и та, и другая. Вполне возможно, что «Жаррот» производила окончательную сборку машин и сдачу их заказчику. В августе 1915 года последовал заказ еще на 30 броневиков этого типа. Но в качестве базы для них фирма «Жаррот» использовала уже более мощное шасси легкового автомобиля «Фи-

ат» 60х90 с усиленным задним мостом от полутонного грузовика «Фиат 15-тер» с двухскатными задними колесами.

Внешне эти машины можно отличить только по колесам: у броневиков на шасси «Жаррот» они «велосипедного» типа, со стальными спицами, а у «Фиатов» — с деревянными спицами «артиллерийского» образца. Но в целом отличий было больше. Так, шасси «Жаррот» было легче «Фиата», а поэтому масса броневиков составляла 4 и 5 т соответственно; на «Жарроте» применялся двигатель мощностью 38 л.с., на «Фиате» — 60 л.с. Обе машины защищались 7-мм броней. Экипаж состоял из 5 человек.

Весной 1916-го все 40 броневиков уже находились в Петрограде, где были «взяты в оборот» Комиссией по броневым автомобилям, которая обнаружила массу недостатков, особенно у «жарротов». На них по «требованию Комиссии» сделаны новые передние оси, задние мосты усилены добавочными шпрингелями, поставлены распорки между передними кулаками рамы, сделаны добавочные визирные броневые планки, на крышах башен поставлены броневые колпаки (для увеличения угла склонения пулеметов. — Прим. авт.), поставлена броневая защита пулеметов».

У бронемашин «Фиат» «пробные ис-

питания выяснили крайнюю необходимость переделок способа крепления съемных ободов, замены покрышек и наполнявшей их автотомассы и переделки дверных петель. Необходимо усилить направляющие визирных броневых пленок». Неудачный способ крепления покрышек на «фиатах» приводил к их соскакиванию на скорости свыше 25 верст в ч, что было довольно обидно: ведь машина могла «выжать» до 60 верст в ч. Существенным недостатком обеих машин были находившиеся вне броневых корпуса рессоры заднего моста.

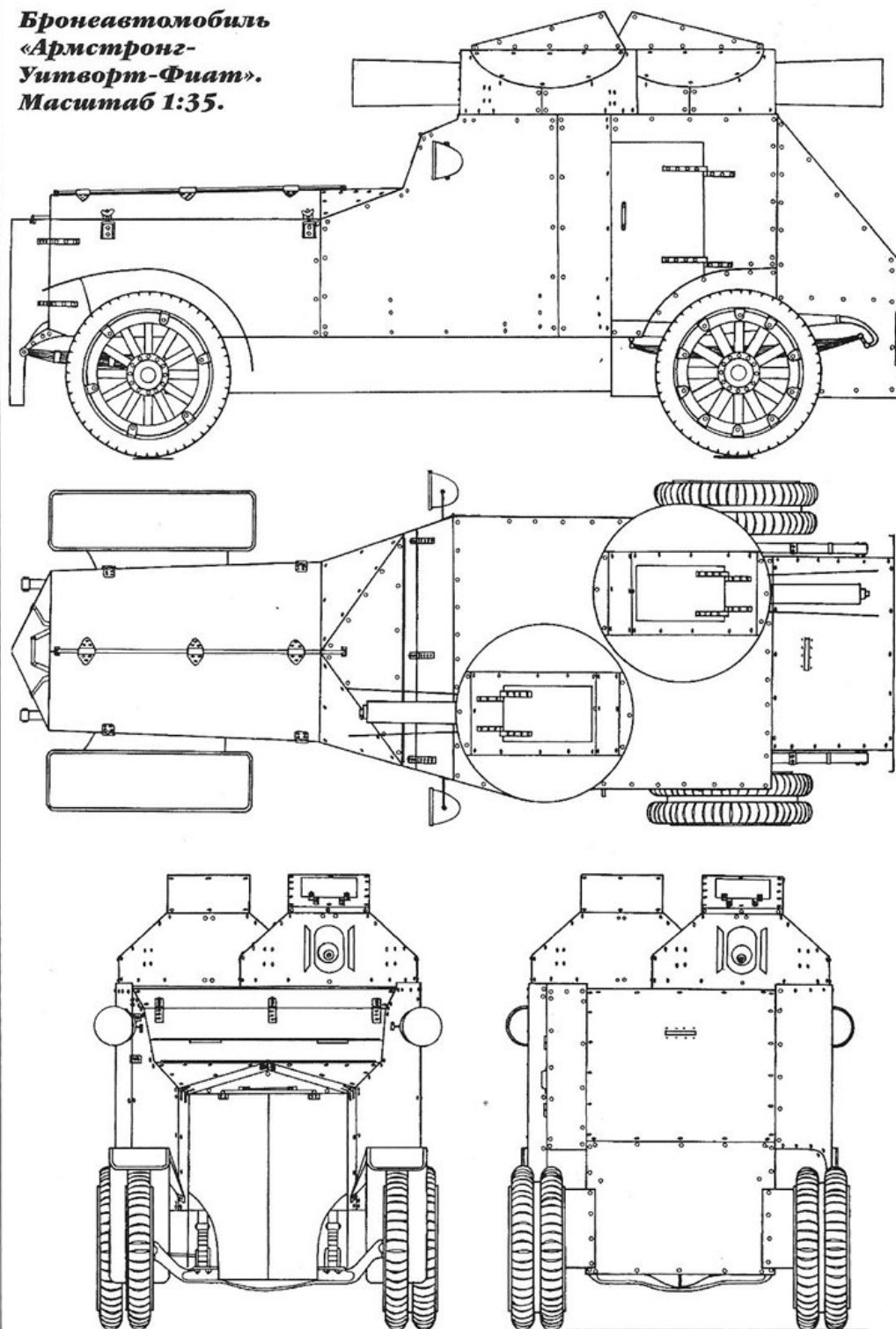
По мере устранения недостатков (что, кстати, делалось довольно быстро) броневики начали отправлять на фронт. Первыми в Действующую армию ушли «жарроты». 12 июня 1916 года две машины отправили в 5-й автомобильный взвод, одну в 22-й и четыре — в распоряжение Заведующего автомобильной частью Юго-Западного фронта. До конца июня еще по одной машине ушло в 20-й, 43-й и 46-й взводы.

«Фиаты» стали поступать на фронт уже осенью. К 1 октября 1916 года на Юго-Западном фронте их находилось семь штук. В связи со все возрастающей опасностью с воздуха появилось предложение о разработке зенитного пулеметного станка для броневых автомобилей. Такой станок для пулемета «максим» был изготовлен, в опытный порядок установлен и 27 октября 1916 года испытан на бронемашине «Армстронг-Уитворт-Фиат». Впоследствии такие станки изготавливались серийно и устанавливались в башнях ижорских «фиатов» и путиловских «остинов».

В январе 1917 года еще два «фиата» были отправлены в 9-й бронедивизион и два — в 4-й. В последнем под названиями «Минин» и «Пожарский» они поступили в 24-е броневое отделение взамен погибших в бою 17 ноября 1916 года «остинов» 1-й серии.

После Февральской революции отправка «фиатов» на фронт застопорилась. 20 броневиков этого типа находились в Петрограде, но не могли быть высланы «из-за отсутствия согласия Совета рабочих депутатов, считающего необходимым держать эти машины в Петрограде против контрреволюции».

### **Броневые автомобили «Армстронг-Уитворт-Фиат». Масштаб 1:35.**



К январю 1917-го сюда вернулись с фронта 9 броневиков «Армстронг-Уитворт-Жаррот» (один, по-видимому, погиб). Решением Комиссии по броневым автомобилям от 25 января их признали непригодными для боевой службы. При этом была «выяснена полная возможность перенесения брони с «Армстронг-Уитворт-Жаррот» на шасси «Фиат» с двухрулевым управлением (шасси «тип 55» предназначавшееся для бронировки на Ижорском заводе. — Прим. авт.) с заменой только листов

брони для боковой защиты мотора». Однако документов, подтверждающих факт перестановки бронекорпусов не обнаружено.

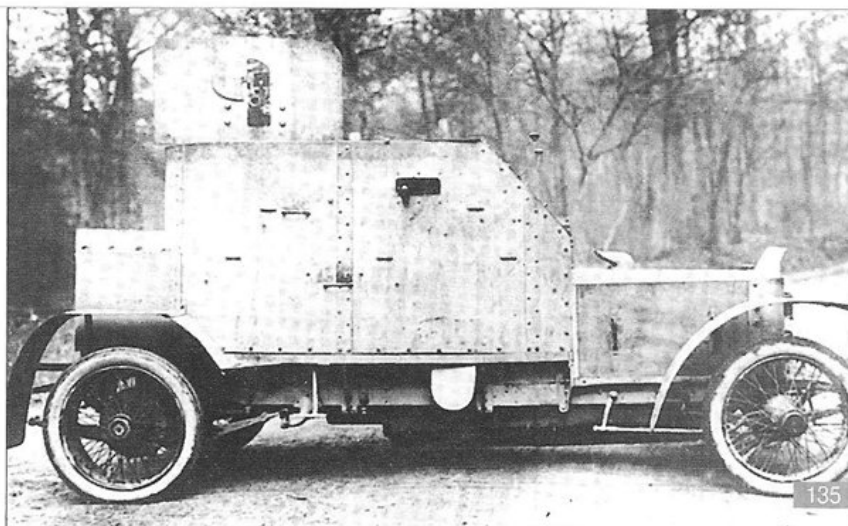
Почти не осталось свидетельств и об участии броневиков обоих типов в гражданской войне. Они упоминаются в перечне машин 9-го и 11-го автобронепоездов Красной армии в 1918 году. Две машины использовались в бронечастях Белой армии. Долгую службу несли «фиаты» и в РККА — последние из них были списаны только в 1930 году.



## Бельгийский дивизион

В ноябре 1915 года броневае части Русской армии пополнились Бельгийским автобронедивизионом (под таким названием он фигурирует в русских документах). История его появления такова.

Весной 1915 года в Париже из бельгийских волонтеров была сформирована отдельная броневае часть — Corps



135



136

des Autos-Canons-Mitrailleuses. Ее командиром стал майор Коллон. Эта часть — корпус, а на деле отряд или дивизион — предназначалась 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 король Бельгии Альберт и передал дивизион в распоряжение Николая II.

Бельгийцы прибыли в Архангельск 13 октября 1915 года. На какое-то время их

расквартировали в Петергофе. Суровая русская зима послужила причиной выдачи бельгийским офицерам и солдатам пошитой специально для них зимней формы одежды — весьма колоритных полушубков и папах. 6 декабря 1915 года состоялся Высочайший смотр ди-

135 **Бронеавтомобиль «Пежо», вооруженный 37-мм пушкой (фото из коллекции Я.Магнуского).**

136 **Государь Император на смотре Бельгийского автобронедивизиона в Царском Селе, декабрь 1915 г. (РГАКФД).**

137 **Генерал-лейтенант Шишкевич осматривает бронеавтомобиль «Морс», вооруженный 8-мм пулеметом Гочкиса. Юго-Западный фронт, 9-я армия, январь 1916 г. (РГАКФД).**



137



138

**Осмотр боевых машин  
Бельгийского броневого  
дивизиона начальником  
штаба 9-й армии генерал-  
лейтенантом Шишкевичем,  
Юго-Западный фронт,  
январь 1916 г. На фото 138  
справа стоит командирский  
броневик (PRAKFD).**

138

139



139

**Бельгийский бронедивизион  
в Збараже, август 1916 г.  
(PRAKFD).**

140

**Русские и бельгийские  
солдаты у броневика  
«Морс», Юго-Западный  
фронт, 1916 г. (фото из  
коллекции М. Коломийца).**

141



140



141

визиона в Царском Селе, а спустя месяц он прибыл на фронт. В бельгийских источниках этот дивизион официально именуется Corps Expeditionnaire des Autos-Canons-Mitrailleuses Belges en Russie (Экспедиционный корпус бельгийских пушечно-пулеметных автомобилей в России).

В штат дивизиона входили 350 человек личного состава, 13 броневых автомобилей (6 пушечных, 4 пулеметных и 3 командирских), 6 легковых машин, 20 грузовиков, 18 мотоциклов и 130 велосипедов. Основными типами броневых автомобилей были «Морс» и «Пежо».

Эти машины при массе 3,5 т вооружались двумя пулеметами «Гочкис» или 37-мм пушкой. Толщина брони колебалась в пределах от 3 до 7 мм. На броневиках устанавливался двигатель «Минерва» мощностью 35 л.с. Экипаж состоял из трех — четырех человек. Кроме боевых, в дивизионе имелись три командирских (или штабных) броневика без вооружения. Впоследствии их разобрали на запасные части для боевых машин.

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, к тому времени частично пополненную броневиками русских типов, пришлось оставить.



# «Ланчестер»

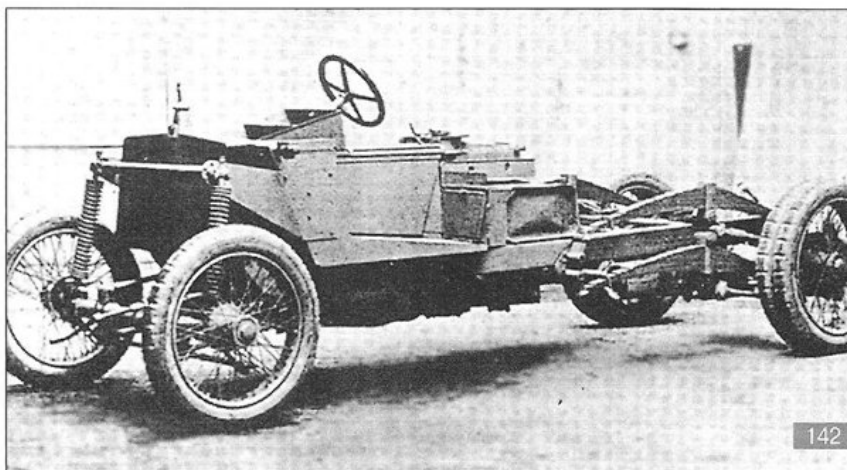
К концу 1915 года все изготовленные пушечные броневики «Гарфорд» уже были на фронте. Возникла острая необходимость в новой пушечной машине для вновь формируемых взводов. Наиболее подходящим для быстрой переделки под артсистему оказался английский бронеавтомобиль «Ланчестер».

Еще осенью 1914 года в британском Департаменте морской авиации (почему-то именно ему подчинялись бронечастии) был разработан типовой бронекорпус, который с незначительными изменениями можно было устанавливать на шасси нескольких автомобилей, например, «Роллс-Ройс», «Талбот», «Делонэ-Белльвилль». Наиболее подходящим сочли «Роллс-Ройс».

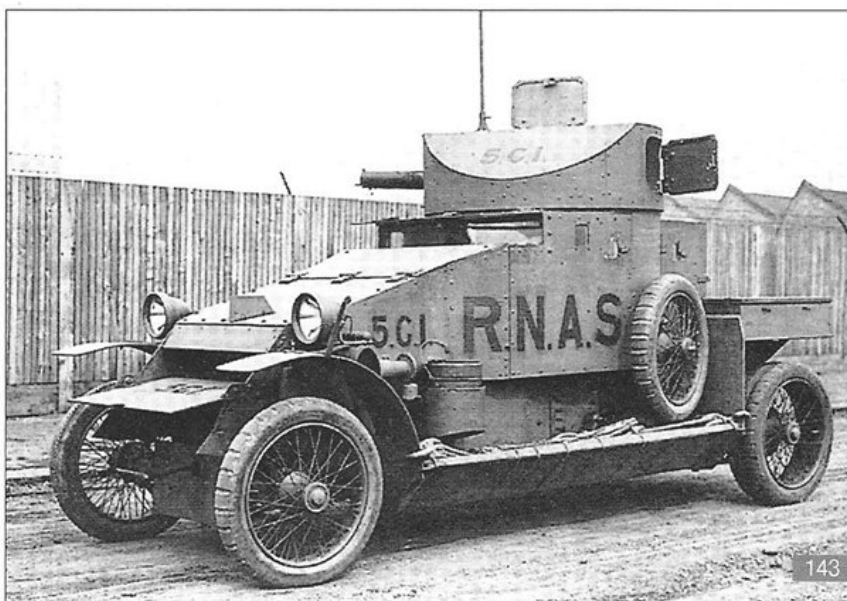
Другим типовым шасси для бронемашин стал автомобиль фирмы Lanchester Motor Co., основанной в Ковентри в 1895 году братьями Фредериком и Джорджем Ланчестерами.

Первый прототип бронеавтомобиля на незначительно измененном (усиленном) «туристском» легковом шасси построили в декабре 1914-го. В начале следующего года была изготовлена серия из 36 машин, предназначенная для вооружения трех эскадронов RNAS (Royal Naval Air Service). На серийных броневиках усилили раму и рессорную подвеску; на заднем мосту установили двоянные колеса «Рудж-Уитворт». Бронекорпус был подобен корпусу бронеавтомобилей «Роллс-Ройс», однако сильно смещенный назад двигатель позволил придать верхним листам капота наклонную форму.

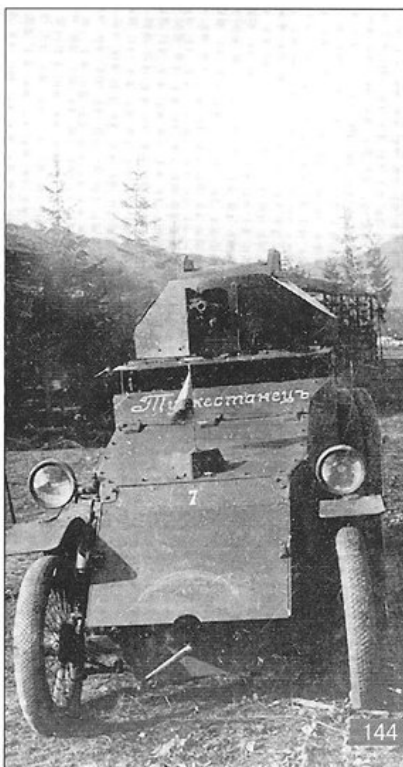
Боевая масса машины составляла 4,8 т. Вооружение — один пулемет «Виккерс». Двигатель мощностью 60 л.с. позволял броневику по хоро-



142



143



144

142 Шасси «Ланчестер», использовавшееся для бронирования (RAS TANK MUSEUM).

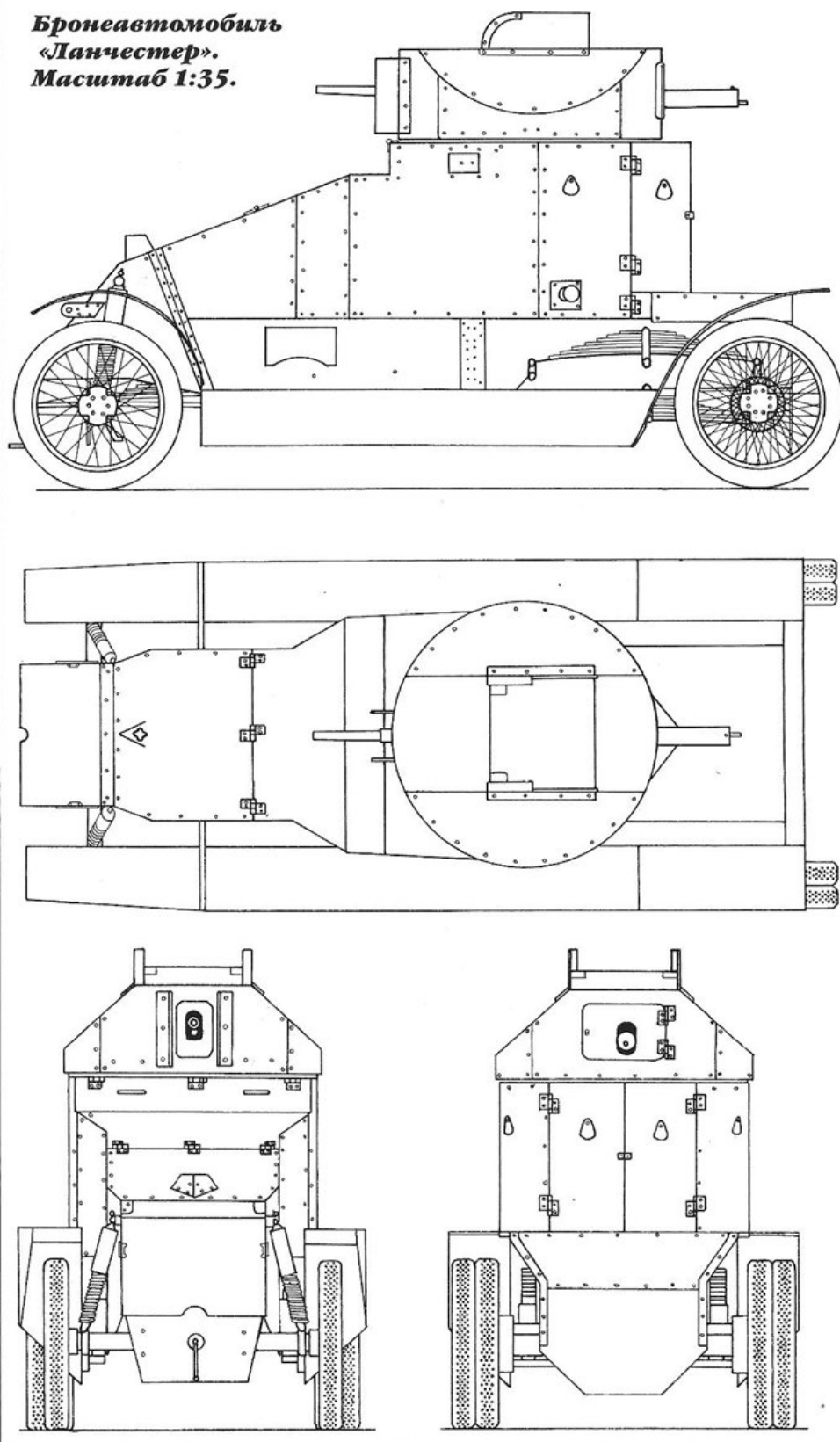
143 Бронеавтомобиль «Ланчестер» 5-го эскадрона Британской армии, 1915 г. (RAS TANK MUSEUM).

144 «Ланчестер» «Туркестанец» из состава 46-го автомобильного пулеметного взвода после перевооружения 37-мм пушкой. Юго-Западный фронт, д. Молдова, октябрь 1916 г. Хорошо виден колпак на крыше башни, установленный в России. На крыше радиатора укреплен бело-сине-красный российский флаг (РГАКФД).

шей дороге разогнаться до 60 км/ч. Подвеска передних колес на спиральных пружинах, задних — на двоянных рессорах. Толщина брони до 8 мм, экипаж четыре человека.

Стабилизация фронта на Западе послужила причиной отправки нескольких броневых эскадронов, в том числе и с «ланчестерами», обратно в Англию, где они подлежали расформированию. Часть таких машин передали Бельгии, часть была приобретена командиром 15-го эскадрона О.Локкер-Лампсоном для формируемого им броневое отряда. У него-то и были в сентябре 1915 года куплены Англо-Русским комитетом 22 машины «Ланчестер». Сразу по прибытии в Россию Комиссия по бронеавтомобилям при ГВТУ начала их исследования на предмет перевооружения пушкой. 19 декабря 1915 года Комиссия «произвела осмотр броневое автомобиля «Ланчестер» с установленной в нем 37-мм пушкой Гочкиса и проверила возможность полного кругового обстрела и стрельбы под углами склонения. Затем был произведен примерный сравнительный подсчет, насколько увеличится нагрузка автомобиля при воору-

**Броневая автомобиль  
«Ланчестер».**  
**Масштаб 1:35.**



жении одной пушкой Гочкиса взамен одного пулемета. 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 нашла, что в специальном приспособлении для вентиляции на-

добности нет. Для этой цели достаточно было приоткрывать откидную крышку башни, которую снабдили устройством фиксации в открытом положении.

В конце декабря офицер Броневоего отдела Военной автошколы капитан Бажанов представил комиссии

разработанные им чертежи помещения для пушечных патронов на бронемашине «Ланчестер». В сопроводительной записке говорилось:

«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 укладываются 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.»

Во время испытаний перевооруженного в опытном порядке броневика выяснилось, «что имеющееся в автомобиле приспособление не может 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.»

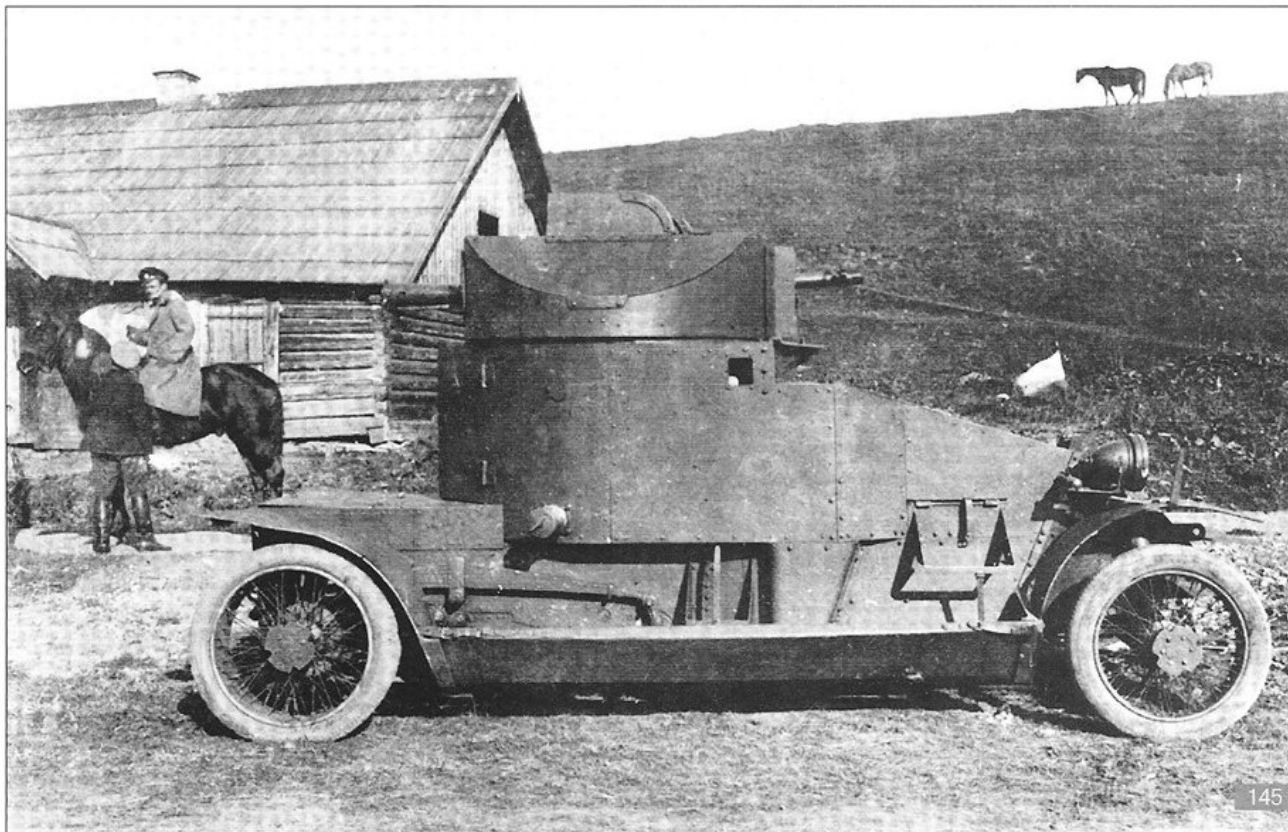
Однако специалист по орудийным установкам генерал-майор Соколов высказал мнение, что такая установка возможна при соответствующем усилении приспособлений и закреплении башни в момент выстрела, и взялся за изготовление чертежей. Кроме того, на него была возложена разработка подъемного механизма пушки, так как от использования штатных прикладов отказались.

Велись исследования, впрочем безрезультатные, и по возможности установили на «ланчестерах» 37-мм автоматической пушки Максима-Норденфельда и

37-мм траншейной пушки, изготавливаемой из учебных стволов 6-дюймовых пушек Канэ.

Начальник Офицерской стрелковой школы генерал-майор Филатов предлагал усилить боевую мощь этих броневиков двумя бомбометами, а для самообороны вооружить их ружьями-





145

**«Ланчестер» «Туркестанец».**  
Юго-Западный фронт,  
октябрь 1916 г. Кроме 37 мм  
пушки броневик вооружен  
пулеметом «Максим»  
(РГАСФД).

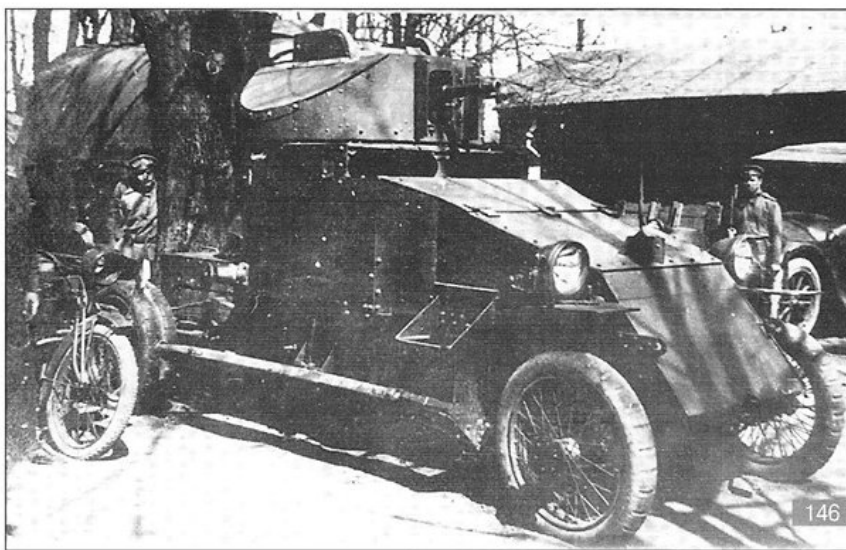
146

**Бронеавтомобиль**  
«Ланчестер», Юго-Западный  
фронт, 1916 г. (РГАСФД).

пулеметами. Филатов считал, что такое вооружение позволит не только выполнять задачи пушечного броневика, но и «развивать сильнейшее моральное действие, стреляя из бомбометов снарядами с удушливыми газами и сильное картежное действие, стреляя из них фугасными снарядами.» Однако этот проект не был реализован.

В итоге весной 1916 года 19 броневиков «Ланчестер» (две машины вернули Локкер-Лампсону, а одна осталась пулеметной) были вооружены 37-мм пушками Гочкиса. При установке на каждую пушку внутри башни надевался небольшой щит, а по обеим сторонам амбразуры крепились броневые щечки.

Небезынтересно отметить, что 10 пушек Гочкиса были получены с Центрального воздухоплавательного склада. Они предназначались для установки на самолеты «Илья Муромец», но оказались тяжелы. Еще 9 пушек поступили с Обуховского завода, их планировали установить на подводных лодках. В качестве вспомогательного вооружения на «ланчестерах» можно было



встретить пулемет «максим», — он размещался в амбразуре задней дверцы башни.

Пушечные «ланчестеры» поступили на вооружение последних десяти пулеметных автомобильных взводов (№№ 37—47). Кроме того, ими заменяли выбывающие из строя «гарфорды». При перевооружении стандартной матчастью их получили и 25-й и 29-й взводы. Причем последнему достался, и то сверх штата, единственный оставшийся пулеметный «Ланчестер», так как пушечный броневик — «Уайт» — в составе взвода уже имелся.

«Ланчестеры» действовали на фронте в кампании 1916 — 1917 годов и, в принципе, проявили себя неплохо.

К недостаткам конструкции броневика можно отнести обилие алюминиевых петель, малый дорожный просвет и систему крепления боковых листов, защищавших радиатор. Правда, в ходе боевых действий выяснилось, что могущество 37-мм пушки недостаточно для выполнения всего круга задач, стоявших перед броневиком. Слишком слабым было фугасное действие 37-мм снаряда. (У автоматической пушки Максима-Норденфельда оно хотя бы компенсировалось скорострельностью.)

В Действующую армию 37—47 взводы были отправлены в марте — августе 1916 года, причем в основном на Юго-Западный фронт.

## Английский бронедивизион

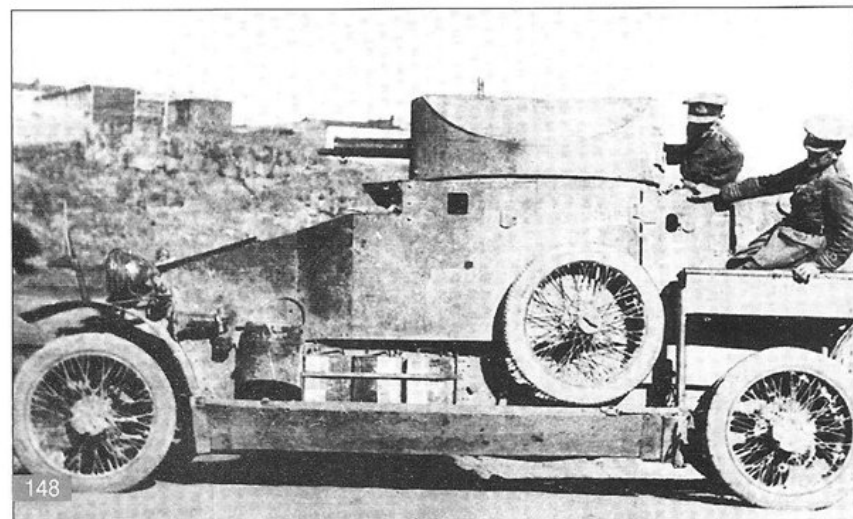


К этому времени на русском фронте появилась еще одна иностранная броневая часть — Броневой отряд Британского Адмиралтейства, сформированный офицером британского флота командором Оливером Локкер-Лампсоном на собственные средства. Отряд прибыл в Россию в мае 1916-го. В штат отряда, имевшего, кстати сказать, очень хорошее оснащение, входили: 42 офицера, 524 солдата, 28 броневых автомобилей, 22 грузовика, семь легковых и пять санитарных машин, три автомастерских, три станции радиотелеграфа, четыре автоцистерны (одна из них для воды), автокран, кухня и 47 мотоциклов.

Любопытная деталь: по донесению русского офицера, прикомандированного к Броневому отряду Британского адмиралтейства, Локкер-Лампсон за-

**Группа английских офицеров у броневых автомобилей «Роллс-Ройс». Россия, Кавказский фронт, 1916 г. (фото из коллекции С.Ромадина).**

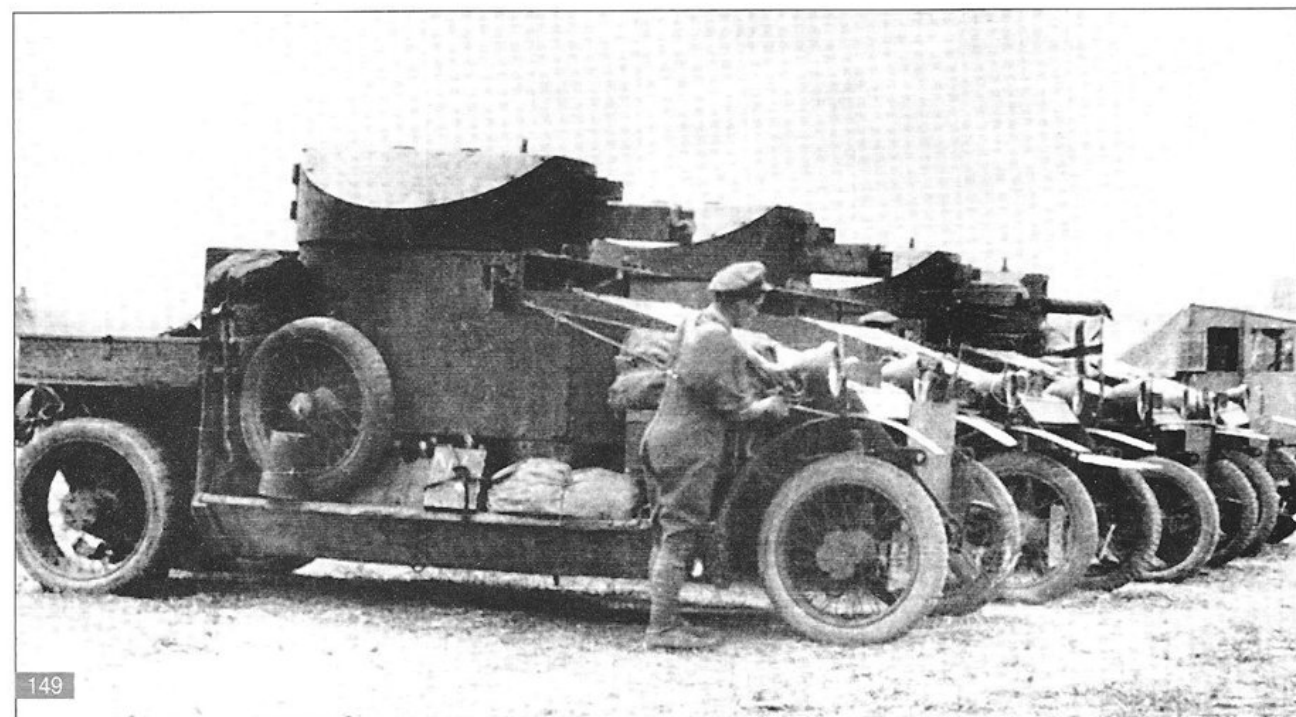
147



**Броневые автомобили «Ланчестер» Английского бронедивизиона. Три крайних машины (на фото 149) имеют бронезащиту пулеметов, установленную в России. Кавказский фронт, 1916 г. (RAS TANK MUSEUM).**

148

149





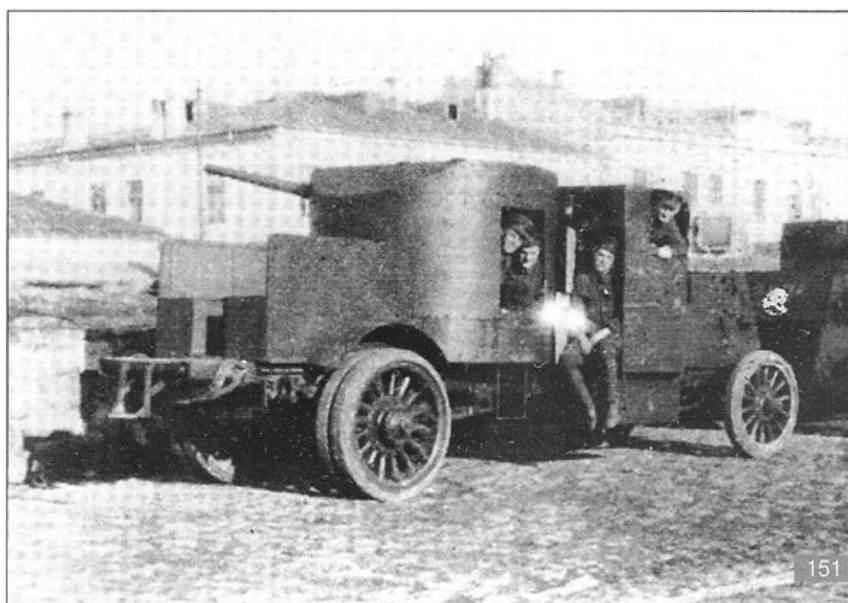
150 **Бронеавтомобиль «Пирс-Арроу» перед отправкой в Россию. Англия, 1916 г. У машины стоит группа английских военных и русский офицер. (RAS TANK MUSEUM).**

151 **Бронеавтомобиль «Пирс-Арроу» с 57 мм пушкой. Румынский фронт, 1917 г. (RAS TANK MUSEUM).**

153 **Бронеавтомобиль «Пирс-Арроу», перевооруженный 47 мм морской пушкой Гочкиса за щитом. Румынский фронт, 1916 г. (RAS TANK MUSEUM).**



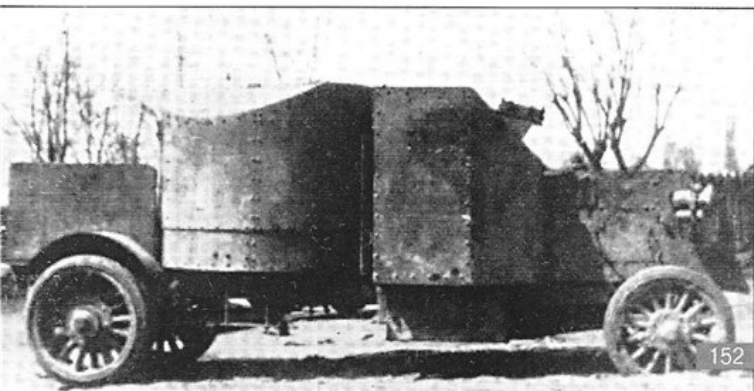
150



151

«Форд», построенные специально для этого отряда на шасси легкового автомобиля «Форд Т», имели полностью бронированную кабину и открытый кузов, в котором устанавливался пулемет за щитом.

Наибольший интерес из машин этого дивизиона представляет «Пирс-Арроу». В качестве базы для него использовалось шасси 5-тонного грузовика американской фирмы Pierce-Arrow. Три броневика 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 разработала фирма W.G. Allen & Sons в Тинтоне. За уполовиненной кабиной устанавливалась большая башня с 3-фунтовой пушкой, конструктивно подобная при-



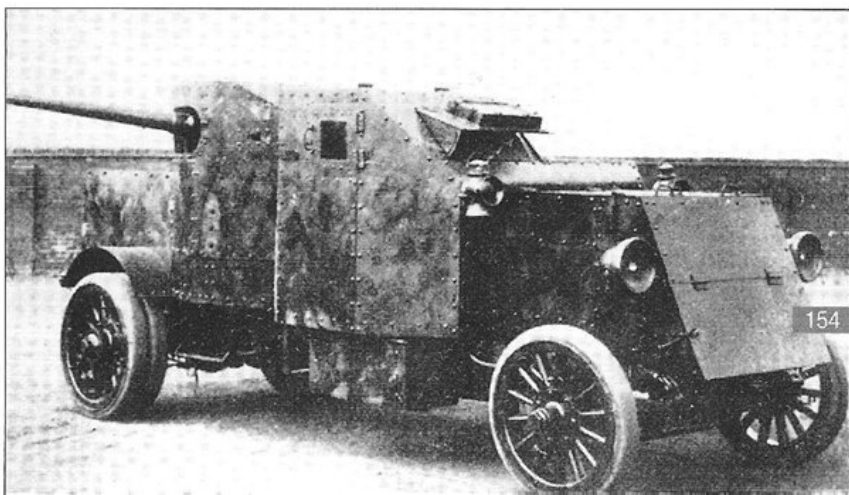
152



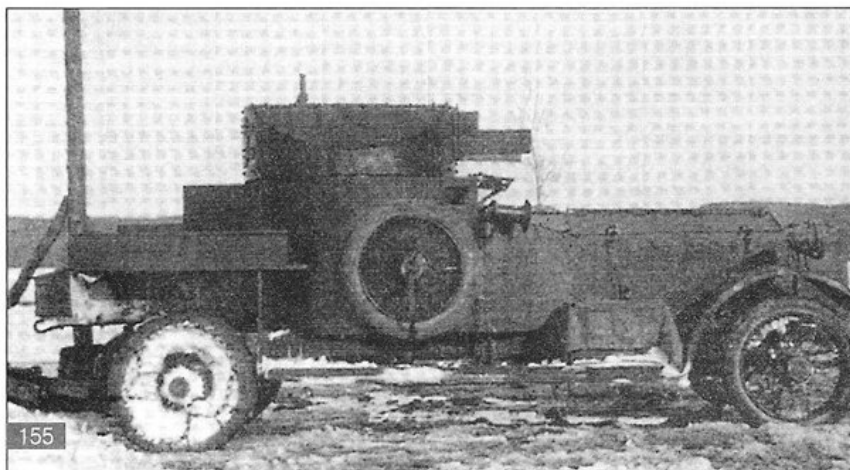
153

явил, что «личный состав солдат и офицеров отряда составлен исключительно из трезвенников, покаявшихся не употреблять горячительные напитки во время нахождения их в России».

В числе броневиков английского отряда были 12 пулеметных «ланчестеров», два «Роллс-Ройс», 11 «фордов» и четыре пушечных «Пирс-Арроу», вооруженных 57-мм пушками. Бронеавтомобили «Ланчестер» и «Роллс-Ройс» имели стандартное бронирование и вооружение, принятое в британской армии. Броневики



154



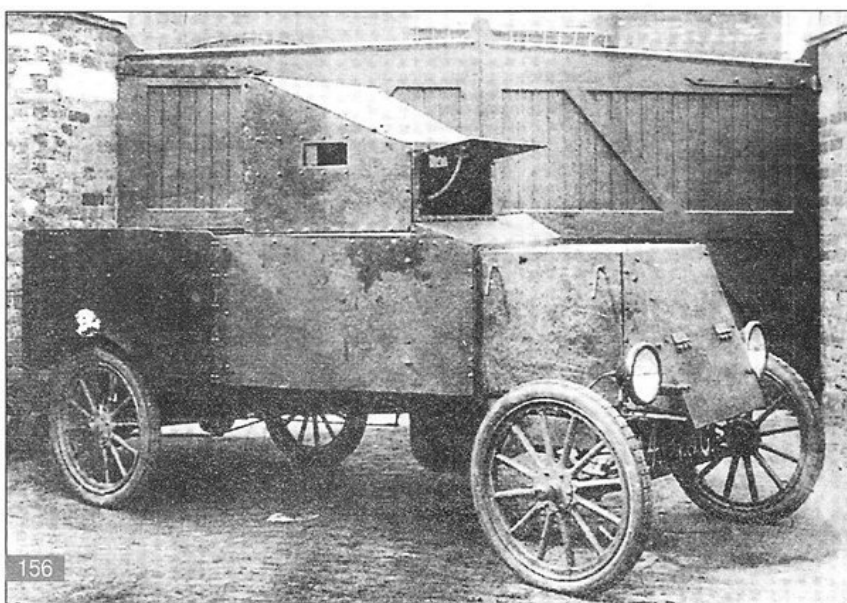
155

мененной на броневиках «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. В России одну машину модернизировали: с нее сняли башню и поставили 47-мм пушку за щитом. Это ухудшило защиту расчета, но позволило снизить массу броневика. Остальные «пирсы» предполагалось аналогично перевооружить в будущем, но до 1918 года этого сделано не было. Однако вполне допустимо, что эти мероприятия были осуществлены позднее.

В июне 1916 года английский бронедивизион отправили на Кавказ, где он находился до сентября, принимая участие в перестрелках с курдами, атаке турецких позиций у селений Пав и Кот-

гличане участвовали в тяжелых боях, прикрывая отход наших войск из Галиции.

Октябрьский переворот застал дивизион в Курске, откуда личный состав и был эвакуирован в Англию в январе 1918 года. Вся техника попала в руки красных и активно ими использовалась. В частности, «ланчестеры» в январе 1918 года направили в «революционный Южный дивизион броневых автомобилей» на Украине. В феврале 1919 года он был развернут в Броневую дивизию специального назначения при Совете народных комиссаров Украины. Машины прошли ремонт на Харьковском паравозостроительном заводе. В составе дивизиона



156

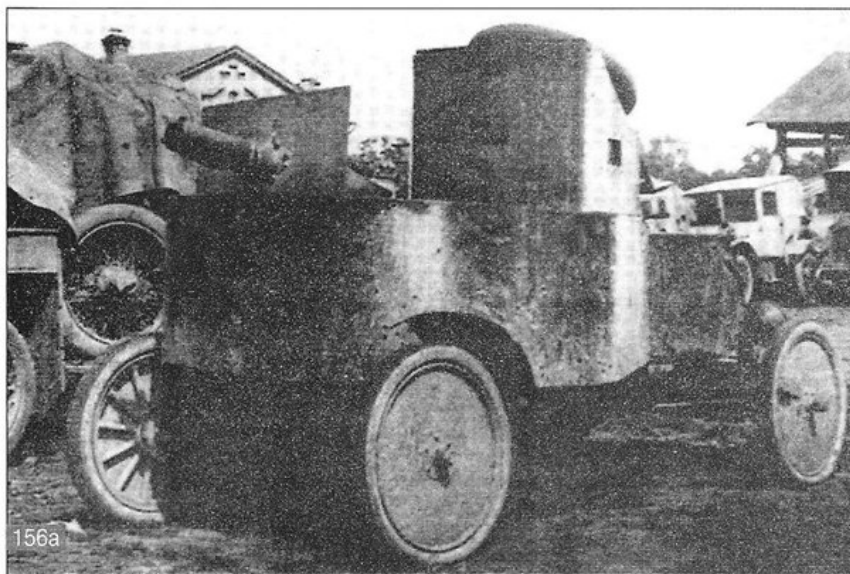
**Броневая автомобиль «Роллс-Ройс» из отряда Локер-Ломисона, Румынский фронт, 1917 г. Бронешитки защиты пулемета установлены в России.**  
(RAS TANK MUSEUM)

155

**Легкий броневая автомобиль «Форд», 1916 г.**  
(RAS TANK MUSEUM)

156

156a



156a

ни, огневой разведке при селе Чавкиз и в некоторых других боевых стычках. Ограниченный характер действий столь мощной боевой части, каковой являлся английский дивизион, объясняется условиями рельефа местности на Кавказе. Русское командование

уже осенью 1916 года перебросило дивизион 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. Летом 1917 года ан-

имелись и два пушечных «Ланчестера». Весной 1919 года дивизион принял участие в боях с частями атамана Григорьева, а летом — с махновцами.

В районе железнодорожной станции Пологи один из «ланчестеров» под командованием А.Рябцева атаковал махновский бронепоезд. В ходе артиллерийской дуэли броневик получил снаряд в башню и был выведен из строя. В это время другой «Ланчестер» выстрелом из пушки подбил котел паровоза, после чего махновцы обратились в бегство. Что касается пушечных «пирсов», то на конец 1921 года две такие машины состояли на вооружении 16-го и 43-го автобронепоездов Красной армии.



## ЖУРНАЛ № 26

### КОМИССИИ О БРОНЕВЫХ АВТОМОБИЛЯХ

#### по ГЛАВНОМУ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОМУ УПРАВЛЕНИЮ

#### 21 июля 1916 года

#### КРАТКИЙ ОЧЕРК БРОНЕВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ЗА ИСТЕКШИЙ ПЕРИОД ВОЙНЫ

Описание автомобилей	Где находятся и для чего годны
<b>I. ПУЛЕМЕТНЫЕ АВТОМОБИЛИ</b>	
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 фирмы "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 на боевые машины. 4 предназначаются к отправке в ближайший срок. Хотя и не имеют заднего рулевого управления, признаются вполне удовлетворительными.
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) Автомобиль "Армстронг-Уитворт-Фиат" (30 штук). Схема бронировки 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 бронировки (11 штук) по системе штабс-капитана Мгеброва, в виду 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 бронировки (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 броневых листов.	7) Непригодны для боевой службы на фронте. После значительных переделок могут быть использованы как бронедрезины.
8) Автомобили "Армия-Мотор-Лорие" (36 штук). Схема бронировки 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.
9) Автомобили бронированные А.А.Братолюбовым (10 — на шасси Русско-Балтийского завода, 1 "Рено" и два еще не забронированных; всего 13 штук). Общий недостаток — перегрузка и полная невозможность двигаться по шоссе и грунтовым дорогам.	9) Четыре совершенно забракованы (броня пробивается), три предназначены для работы по железнодорожному пути, остальные предполагается применить для этой цели, когда выяснятся результаты применения первых трех.
10) Автомобили 29-го взвода. Сооружены на частные средства г. Меркулева. 1) двухпулеметный на шасси "Пирс-Арроу" (гоночный); 2) двухпулеметный на шасси "Бенц" (гоночный); 3) двухпулеметный и однопушечный на шасси "Уайт" (грузовой). Автомобили забронированы 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, забронированные по системе полковника Добржанского на шасси Русско-Балтийского завода.	12) В начале войны отправлены на фронт. Ведению Комиссии не подлежали.
<b>II. ПУШЕЧНЫЕ АВТОМОБИЛИ</b>	
1) Автомобили фирмы "Гарфорд" (30 штук) на 4-тонных грузовых шасси. Забронированы на Путиловском заводе. Вооружены 3-дм противотанковой пушкой и 2-мя пулеметами. Сильно перегружены и малоподвижны.	1) Находятся на фронте и работают как боевые машины. Сильно перегружены и в автомобильном отношении малоудовлетворительны. Но эти недостатки искупаются их боевым могуществом.
2) Автомобили "Ланчестер", пришедшие в Россию как однопулеметные, переделаны в пушечные с соответствующим изменением крыши и башни и в бронировании заднего конца шасси для помещения патронов.	2) Находятся на фронте. С ведений об их работе еще не поступало.
3) Автомобили фирмы "Паккард" (30 штук) на 3-тонных грузовых шасси бронируются на Обуховском заводе и вооружаются 37-мм автоматической пушкой Максима-Норденфельда и одним пулеметом.	3) Находятся в периоде постройки; образцовый автомобиль заканчивается. Остальные предполагается закончить в 1916 году.
<b>III. АВТОМОБИЛИ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ К БРОНИРОВКЕ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ</b>	
1) Пушечные автомобили с четырьмя ведущими колесами на 3-тонных шасси "ФВД" (20 штук), вооруженные каждый одной горной пушкой 1904 года и несколькими ружьями-пулеметами. Проект составляется на Путиловском заводе.	1) Будут готовы в 1917 году.
2) Пулеметные автомобили на шасси "Фиат" (90 штук).  Бронировка по схеме Комиссии на Ижорском заводе.	2) Шасси еще не прибыли. Будут готовы к весне 1917 года.
3) Пулеметные автомобили на шасси "Остин" (60 штук).  Бронировка по схеме Комиссии на Путиловском заводе.	3) Шасси еще не прибыли. Будут готовы к весне 1917 года.
4) Пулеметные бронеавтомобили фирмы "Остин" (третьей серии, 60 штук). Должны быть забронированы по схеме Комиссии.	4) Не прибыли.
5) Броневые автомобили "Джефери" для разрушения проволочных заграждений по системе штабс-капитана Поплавко. Бронировка предполагается на Ижорском заводе (30 штук).	5) Заказ еще не дан. Предполагаемый срок готовности 20 сентября 1916 года.
6) Бронированные автомобили на приспособлении прапорщика Кегресса для езды по снегу.	6) В периоде разработки.
7) Пушечные трехколески с 3-дм противотанковой 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 Филова.

## 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-Лорие" (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 Меркулева).

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 мало-мощественной 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 броневое и автомобильное 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 Броневои комиссии.

В развитие сего испросить разрешения начальников Главного управления Генерального штаба, Артиллерийского и Военно-технического на право разработки существующего положения Броневои комиссии.

*Подлинный за надлежащими подписями.*

*С подлинным верно,  
подпоручик Никольский."*

Из этого документа можно выделить две основные тенденции развития броневое дела в России. С одной стороны, явное стремление к стандартизации парка бронеавтомобилей на основе хорошо зарекомендовавшей себя машины "Остин", причем не только за счет поставок из-за границы, но и за счет производства на отечественных





157 **Неизвестный пулеметный автомобильный взвод: броневый автомобиль «Остин» 2-й серии и броневый автомобиль «Ланчестер» с 37-мм пушкой Гочкиса. На крыше «Остина» — мальчик-сын полка (РГАСФД).**

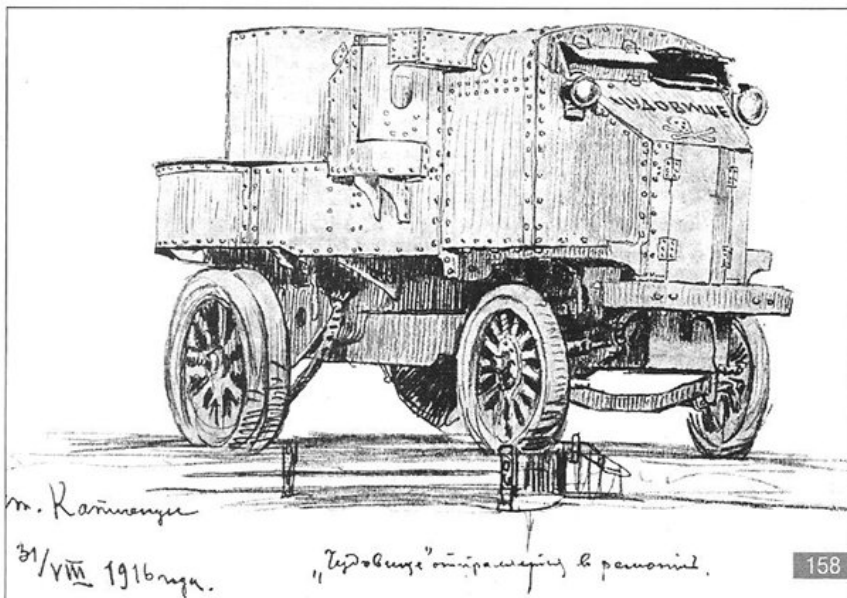
158 **«Чудовище» отправляется в ремонт, Юго-Западный фронт, ст.Катынцы, 31 августа 1916 г. Рисунок неизвестного автора (журнал «Летопись войны», №129 от 4 февраля 1917 г.).**

159 **Офицеры бронечастей во время занятий по стрельбе в Офицерской стрелковой школе, 1916 г. (фото из коллекции М.Коломийца).**



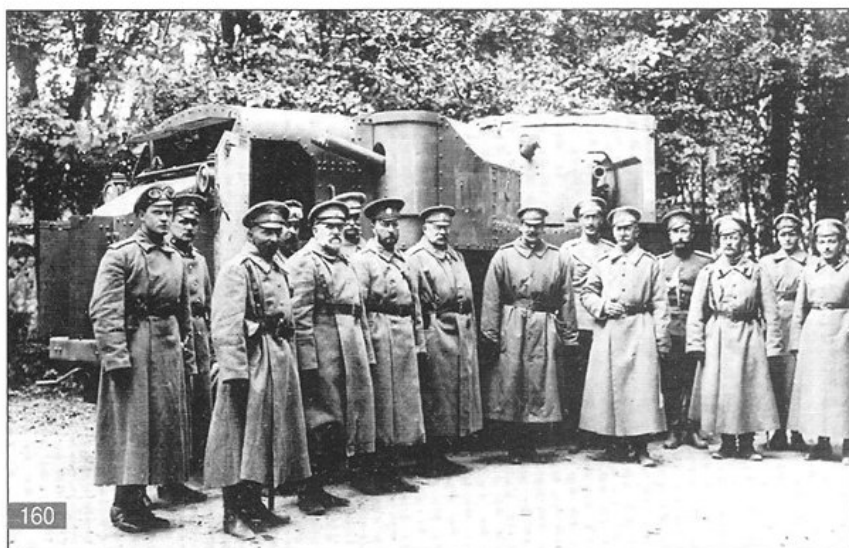
заводах. С другой стороны, желание повысить проходимость боевых машин путем использования полноприводных шасси и переоборудования построенных ранее броневиков полугусеничным двигателем прапорщика Кегресса. Как уже упоминалось выше, такой двигатель был установлен на «Остине» 2-й серии и прошел удачные испытания летом 1916 года. В октябре Техническая комиссия ГВТУ утвердила представленную Кегрессом «программу работ для дальнейшего развития изобретенных им двигателей». В 1917 году планировалось осуществить перестановку на полугусеничный ход всех «остинов» (кроме 1-й серии) как английской, так и русской постройки; разработать полугусеничный двигатель к броневым автомобилям «Фиат» Ижорского завода, «ФВД» Путиловского завода и «Паккард» Обуховского завода.

Последним толчком для перехода на



новую организацию стало участие броневых автомобилей в летнем наступлении Юго-Западного фронта (Брусиловский прорыв). Именно здесь наиболее негативно проявила себя взводная система организации, не позволявшая применять броневики массированно. Например, под Луцком, на направлении главного удара действовало три взвода, каждый совершенно самостоятельно и без всякой связи друг с другом. Несмотря на их успешные действия, которые широко освещались в русской печати того времени, они не оказали существенного влияния на ход операции. Положительный же опыт объединения взводов в более крупную тактическую единицу был накоплен в 1-й автомобильной пулеметной роте.

В августе 1916 года Высочайшим приказом пулеметные автомобильные взводы были объединены в Броневые автомобильные дивизионы из расчета один дивизион на армию. При этом взводы переименовывались в отделе-



Великий князь Кирилл Владимирович (в центре) в группе офицеров у броневика «Пушкарь». 19-й пулеметный автомобильный взвод, ноябрь 1915 г. (РГАСФД).

160

Командующий 9-й армией генерал Щербачев и командир машины подпоручик Генрих у броневика «Победа». 19-й пулеметный автомобильный взвод, август 1915 г. (РГАСФД).

161

«Громобой» после ремонта, осень 1916 г. На задних колесах установлены цепи противоскольжения. Помимо пушки появилась бронезащита и у пулеметов (РГАСФД).

162

ния с сохранением прежней нумерации. Номера дивизионов, как правило, совпадали с номерами армий. Число отделений в дивизионах было неодинаковым и зависело от важности направления, на котором действовал дивизион.

Наиболее наглядно дивизионную организацию иллюстрирует приводимая ниже таблица 3.

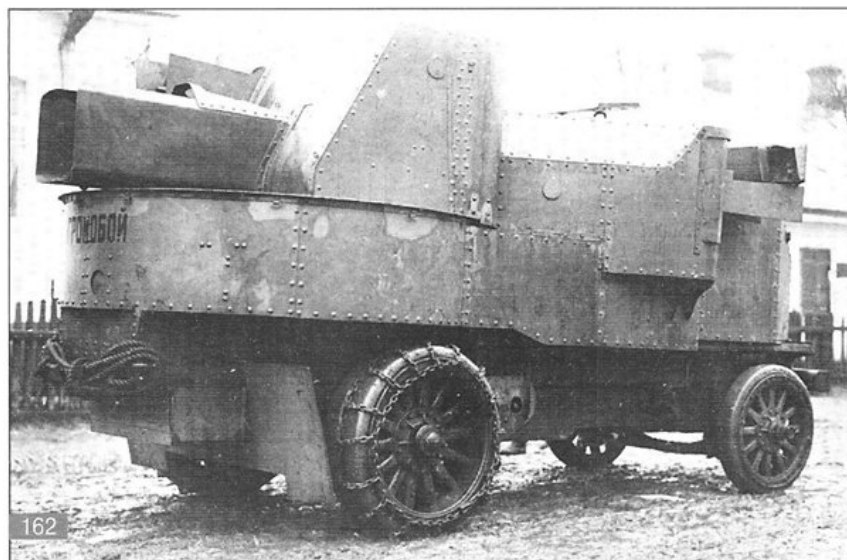
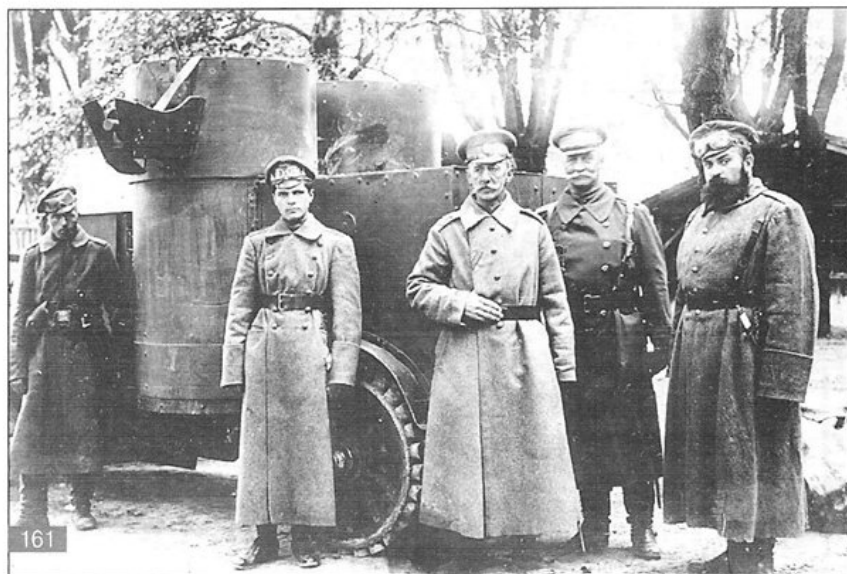
Таким образом, по состоянию на 1 сентября 1916 года на русско-германском фронте оперировали 12 линейных броневых автомобильных дивизионов (Особый броневой дивизион не путать с Броневым дивизионом особого назначения капитана Поплавко. Последний прибыл на фронт позже и в таблицу не

включен.), Бельгийский бронедивизион и Броневой отряд британского Адмиралтейства. Взводную организацию сохранили там, где это было целесообразно, например, на Кавказе. Запасная

броневая рота была переформирована в Запасной бронедивизион, функции которого остались прежними. К ремонту бронеавтомобилей привлекались тыловые автомастерские: Виленская,

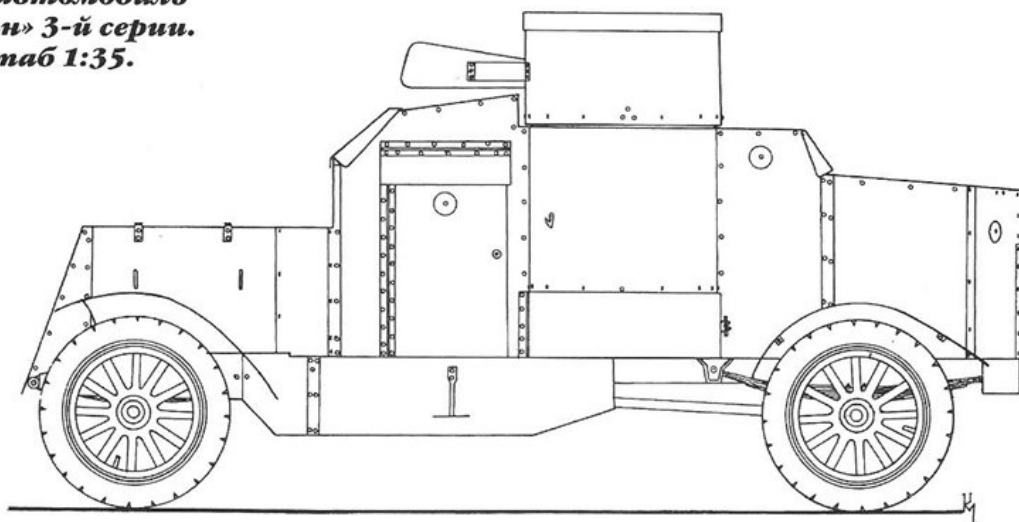
Таблица 3

дивизиона	отделений	Армия, пункт дислокации штаба дивизиона	Фронт
1	1, 2, 3, 4, 33	?	С
2	8, 9, 44	2 А	3
3	7, 23	3 А	3
4	14, 24, 21, 39	4 А	3
5	10, 11, 37, взвод бронекатеров	5 А, Двинск	С
7	5, 19, 26, 31, 45	7 А	Ю-3
8	15, 20, 42	8 А, Ровно	Ю-3
9	17, 18, 22, 27, 46	9 А	Ю-3
10	30, 40	10 А	3
11	6, 25, 32, 34, 38, 43, 47	11 А, Дубно	Ю-3
12	12, 13, 28	12 А	С
Особый	16, 36	Особая А, Луцк	Ю-3
Бельгийский	—	11 А	Ю-3
Английский	—	Кавказская А	—
—	29, 35, 41	Кавказская А	—





**Бронеавтомобиль  
«Остин» 3-й серии.  
Масштаб 1:35.**



Брестская, Бердичевская, Полоцкая и Киевская. Кроме того, была создана специальная шинонабивочная мастерская, которая занималась заполнением автомобильных шин пулестойкой массой (автомассой), разработанной специалистами Военной автошколы. Заметим, что отечественная автомасса по своим техническим параметрам значи-

163

**Офицеры на испытаниях  
новых броневиков на полиго-  
не Офицерской стрелковой  
школы, осень 1916 г. (фото  
из коллекции Г.Петрова).**



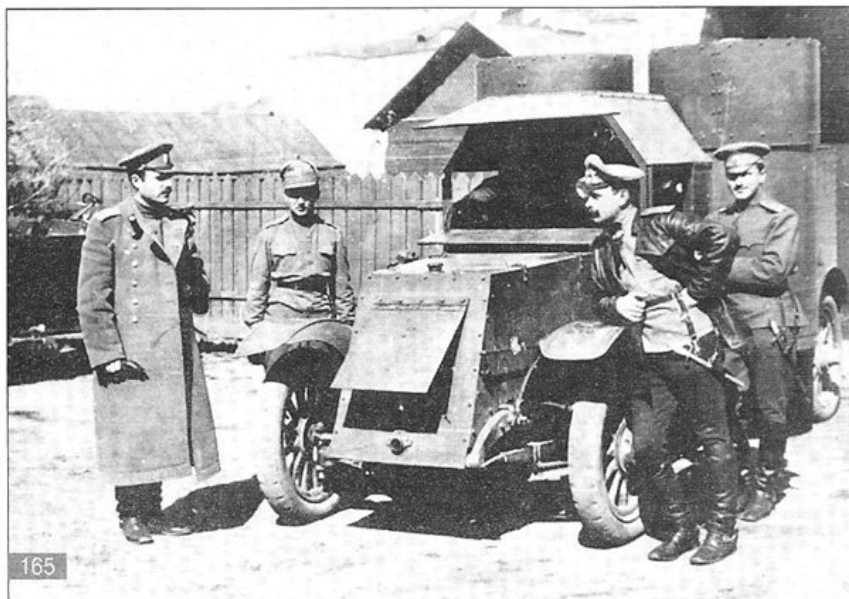
163

164

**Бронеавтомобиль «Чудо-  
вище», 26-й пулеметный  
автомобильный взвод,  
зима 1916 г. (РГАКФД).**



164



**Офицеры и солдаты одного из автопулеметных взводов перед отправкой на фронт, Офицерская стрелковая школа, 1916 г. (фото из коллекции Г.Пертова)**

165

166

**Пулеметно-автомобильный взвод Русской армии, 1916 г. Хорошо видно типовой состав взвода: пушечный броневик «Ланчестер», два пулеметных «Остина» 2-й серии, легковые авто, и мотоциклы (РГАКФД).**

167



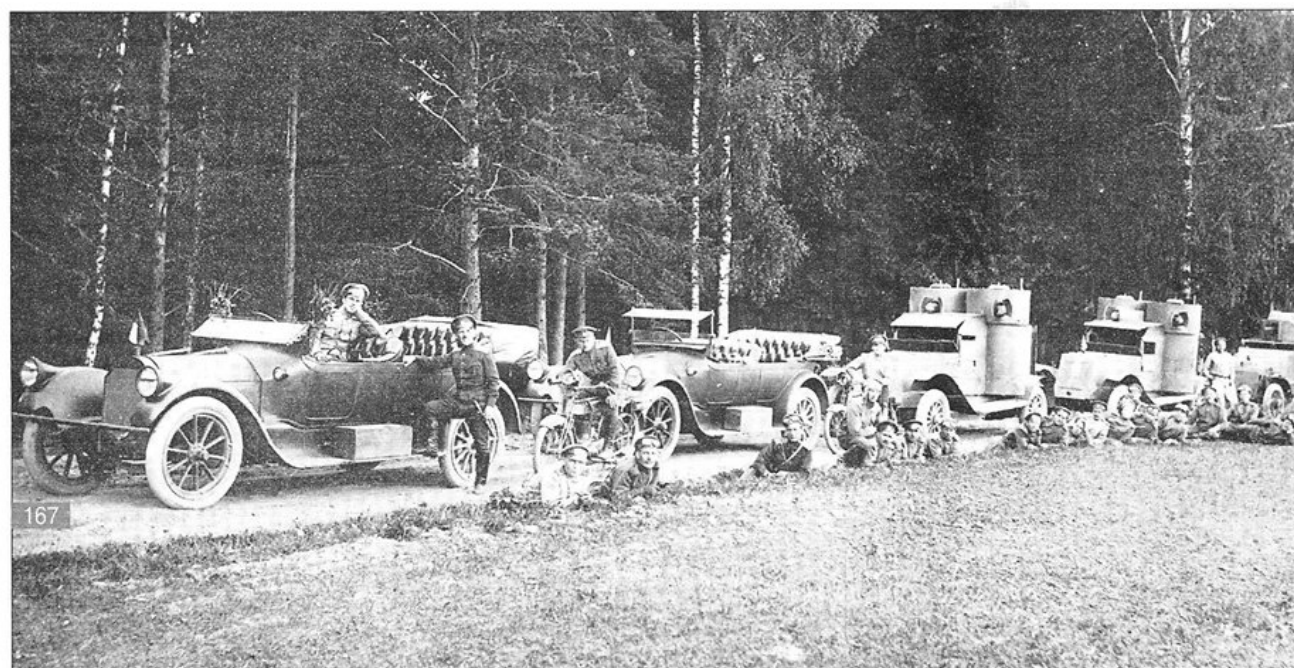
тельно превосходила аналогичную английскую, и пробег колес с русской автомассой составлял свыше 6,5 тыс. верст. Все приходившие из-за границы броневые автомобили получали покрышки с отечественным наполнителем.

За два года войны в боях было безвозвратно потеряно, как минимум, 11 броневых автомобилей "Остин" 1-й серии, что свидетельствует о высокой интенсивности их использования на фронтах. Так, например, в октябре 1916 года 4-й

автобронедивизион перебросили с Западного на Румынский фронт, где он вступил в тяжелые бои с немецкими и болгарскими (тогда Болгария воевала против России) войсками, действуя совместно с английским бронедивизионом. Вот одно из свидетельств — запись в журнале боевых действий 24-го броневых автомобильного отделения:

"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" 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 эскадром, приказал выехать в бой и вытащить на буксире "Скобелева" двумя английскими пулеметными машинами ("Ланчестерами. — Прим. авт.), 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



167





бронемашине "Суворов" 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..." Так, героически сражаясь, погибли два "Ости-на" 1-й серии. Им на замену отделение получило два броневедомоля "Армстронг-Уитворт-Фиат".

В рамках программы развития бронечастей Русской армии до 1917 года в Англии 25 августа 1916 года были заказаны еще 60 броневедомолей "Остин" 3-й серии. В них в значительной степени был учтен опыт боевого приме-

ных и раскисших грунтах сцепление пробуксовывало, а при возрастании нагрузки часто "горело".

Изготовление "Остинов" 3-й серии началось в конце 1916 года, а к 11 февраля 1917 года от фирмы было принято уже 33 броневедомоля. Доставка машин в Россию завершилась летом того же года.

Планировалось заказать в Англии еще 70 броневедомолей 3-й серии, но с двухскатными задними колесами и усиленной рамой (срок поставки — сентябрь 1917 года). Этим планам не суждено было сбыться, хотя формально заказ был выдан и фирма какую-то часть машин построила. Во всяком случае в апреле 1918 года из 16 броневедомолей этого типа был сформирован 17-й батальон британского Танкового корпуса. В отличие от машин, предназначавшихся для России, эти броневедомоля вооружались пулеметами "Гочкис". Они приняли участие в боях во Франции летом 1918 года. Примерно в то же время несколько машин этого типа получила Япония, где они состояли на вооружении до начала 30-х годов.

Несколько "Остинов" 3-й серии, построенных для России, по-видимому, успели в 1917 году отправить на фронт, так как впоследствии при развале Русской армии они оказались не только в Петрограде. В частности два броневедомоля этой марки имелись в войсках Петлюры в 1919 году. "Остины" более ранних серий разошлись "по рукам" сравнительно равномерно, хотя основная их часть досталась большевикам. Так, в марте



нения машин первых двух серий. Масса машин составляла 5,3 т, мощность двигателя осталась прежней — 50 л.с. Броневедомоля 3-й серии имели кормовой пост управления и пуленепробиваемые стекла на смотровых щелях. В остальном их технические данные были аналогичны "Остинам" 2-й серии. Кстати сказать, существенным недостатком всех "Остинов" являлся механизм сцепления с помощью кожаного конуса. На песча-

1918 года только в Петрограде находилась 31 бронемашин этого типа, включая броневедомоля с двигателем Кегресса, и еще 7 машин — в Московском военном округе.

Из фигурирующих в журнале боевых машин особого внимания заслуживают броневедомоля, предназначавшиеся для разрушения проволочных заграждений, и бронированные трехколески. История их появления такова.

168 **Неизвестный автопулеметный взвод. Юго-Западный фронт, 1916 г. (фото из коллекции М.Маслова).**

169 **Экипаж броневика «Могучий» 12-го автопулеметного взвода. Западный фронт, 1916 г. У машины стоит сестра милосердия (фото из коллекции С.Ромадина).**

170 **Красногвардейцы у «Остина» 3-й серии. Петроград, 1918 г. (ЦМВС).**





171

## Бронеавтомобили штабс-капитана Поплавко

9 ноября 1915 года на Юго-Западный фронт убыл 26-й автопулеметный взвод под командованием штабс-капитана Виктора Поплавко. В его составе находилась сверхштатная полубронированная машина под названием "Чародей". Она была построена по проекту В.Поплавко на шасси двухтонного полноприводного грузовика Jeffery Quad 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



172

**Застывший броневик  
вытаскивают при помощи  
другого — однотипного,  
октябрь 1916 г.  
(фото из коллекции  
М.Коломийца).**

171

**Бронеавтомобиль «Джеф-  
фери» во время испытаний  
по преодолению проволоч-  
ных заграждений на поли-  
гоне Офицерской стрелковой  
школы, октябрь 1916 г.  
На подножке машины —  
штабс-капитан Поплавко  
(фото из коллекции  
М.Коломийца).**

172

173



173



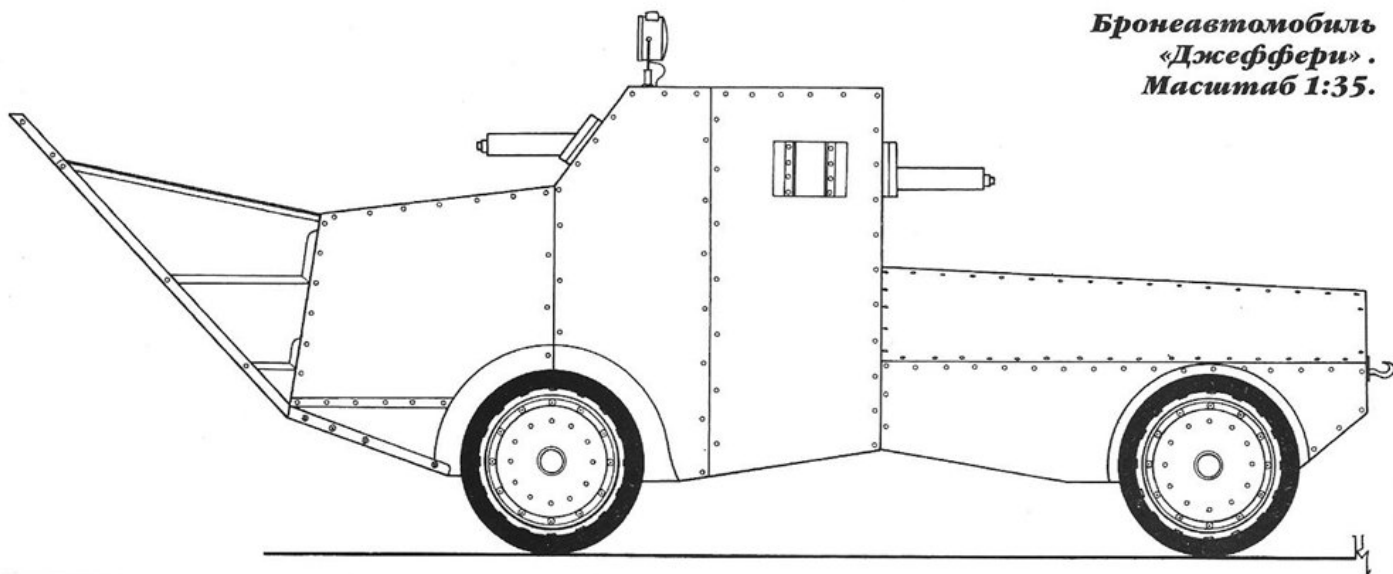
непосредственного участия в боях "Чародея" не предполагалось, он имел броню, прикрывающую мотор и кабину лишь спереди и с боков.

Вскоре, учитывая лучшую проходимость "Джефферы" по сравнению с основной частью взвода, Поплавко решил использовать свое детище в качестве инженерной машины разграждения. Для этого на "Чародей" установили лебедку, два якоря-кошки с тросами и легкий разборный мост, служивший для преодоления окопов и рвов. 27 января 1916 года подпоручиком Устиновым было проведено первое испытание. С помощью "кошек", заброшенных за заграждение, машина прорвала четыре ряда колючей проволоки и растащила рогатки, укрепленные проволокой к де-



174

**Бронеавтомобиль  
«Джефферы».  
Масштаб 1:35.**



174

**«Джефферы» Броневое дивизиона особого назначения.  
Юго-Западный фронт,  
июнь 1917 г. (РГАКФД)**

ревям. Работая над усовершенствованием "Чародея", Поплавко 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, и при этом оно не мешало дальнейшему движению. Испытанный в конце апреля, "Джефферы" 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 "Джефферы" в армии и дать мне кузнецов. Через две недели по получении всего будут созданы отряды "СЛОНЫ 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 броневином, автомобили переходят через 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 четырех рядов кольев "толщиной до 2,5 вершков, прочно вбитых в землю на 1/2 — 3/4 аршина". Затем, также без особого труда, дважды прорвала аналогичное заграждение, густо оплетенное колючей проволокой. В обоих случаях был проделан проход по ширине броневику, при-

годный для движения пехоты. Кроме того, демонстрировалась наводка легкого моста для движения "Чародея" через окоп или канаву. "Результаты испытания поразительны!" — доносил в Ставку полковник Полянский.

В начале июня 1916 года штабс-капитан Поплавко вместе с "Чародем" уехал в Петроград, где его машина прошла всесторонние испытания на Инженерном полигоне. По их результатам Комиссия по броневым автомобилям постановила спешно изготовить 30 таких машин на Ижорском заводе. Заказ на постройку был выдан ГВТУ 8 августа 1916 года, а в конце сентября все броневики сдали заказчику.

6 октября они демонстрировались членам Особого совещания по обороне государства и представителям Генерального Штаба.

Серийные машины в соответствии с требованиями ГВТУ 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 грузовой платформы, ус-



**Броневики, захваченные немцами в боях под Тарнополем — два «Джеффери» и «Ланчестер», 1917 г. (фото из коллекции В.Скавыша).**

175

танавливался невысокий броневой корб для запасных частей, горючего и боеприпасов. В случае необходимости в нем могло перевозиться несколько пехотинцев. Вооружение броневика состояло из двух пулеметов Максима на подвесных станках Соколова. Для стрельбы имелись четыре амбразуры. 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 бандажми для движения по грунту. Двигатель мощностью 32 л.с. позволял броневому автомобилю 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, еще до окончания постройки боевых машин, был Высочайше утвержден штат Броневомого 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 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 совместно с одной из стрелковых дивизий в частной наступательной операции. В процессе подготовки к ней, 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. Но чтобы до начала общего наступления войск Юго-

Западного фронта, намечавшегося на весну 1917 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 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 1917 года в Запасной броневой дивизион.

В начавшемся 16 июня 1917 года наступлении войск 11-й армии машины Бронедивизиона Особого назначения для прорыва проволочных заграждений не применялись. Действуя как обычные броневики, «Джеффери» оказали большую помощь 17-му армейскому корпусу, прикрывая его отход во время прорыва немцами 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 мызой Езерна, прикрывая эвакуацию имущества. С наступлением темноты, прорвавшись через обьютую огнем Езерну и уничтожив склад боеприпасов, который не сумели вывести, машины отошли к Тарнополю.

8 июля 1917 года все три отделения прикрывали переправы на р.Серет и шоссе Тарнополь — Ново-Заложце. Не имея связи с пехотой, при отходе не оказывавшей 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 отступающими войсками пулеметы и орудия. В ходе непрерывных двухдневных боев два броневика были разбиты огнем немецкой артиллерии, а три 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 эффективности действий «Джеффери» в июльских боях стала их повышенная проходимость и подвижность (за счет поворота передних и задних колес) по сравнению с другими типами броневых автомобилей. Особенно это сказалось в боях 7 — 8 июля, когда из-за дождей грунтовые дороги стали практически непроходимыми для автомашин. Однако выявились и серьезные недостатки в системе бронирования и вооружения «Джеффери». Так, боевое отделение сильно нагревалось от расположенного 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. авт.), лишь при условии совместной работы одновременно не менее двух таких броневиков».

В годы гражданской войны «Джеффери» применялись на всех фронтах в основном в составе бронеполков Красной армии. Но уже в середине 1920 года большинство из них заменили «фиатами» или «остинами». Это было вызвано не только неудачным размещением вооружения, но и сложностью ремонта этих машин. К 1922 году в Управлении броневых сил РККА числилось 13 броневиков «Джеффери», большая часть которых предназначалась для разбронирования.

Летом 1917 года пять «Джеффери» захватили немцы в районе Тарнополя. Два из них участвовали в боях в Берлине в 1919 году.

Два таких броневика достались летом 1919 года польским войскам в качестве трофеев. После ремонта в варшавских мастерских одна из этих машин под названием «Wnuk» («Внук») использовалась в боях на советско-польском фронте. Этот броневомой автомобиль находился в составе польской армии до конца 1922 года.

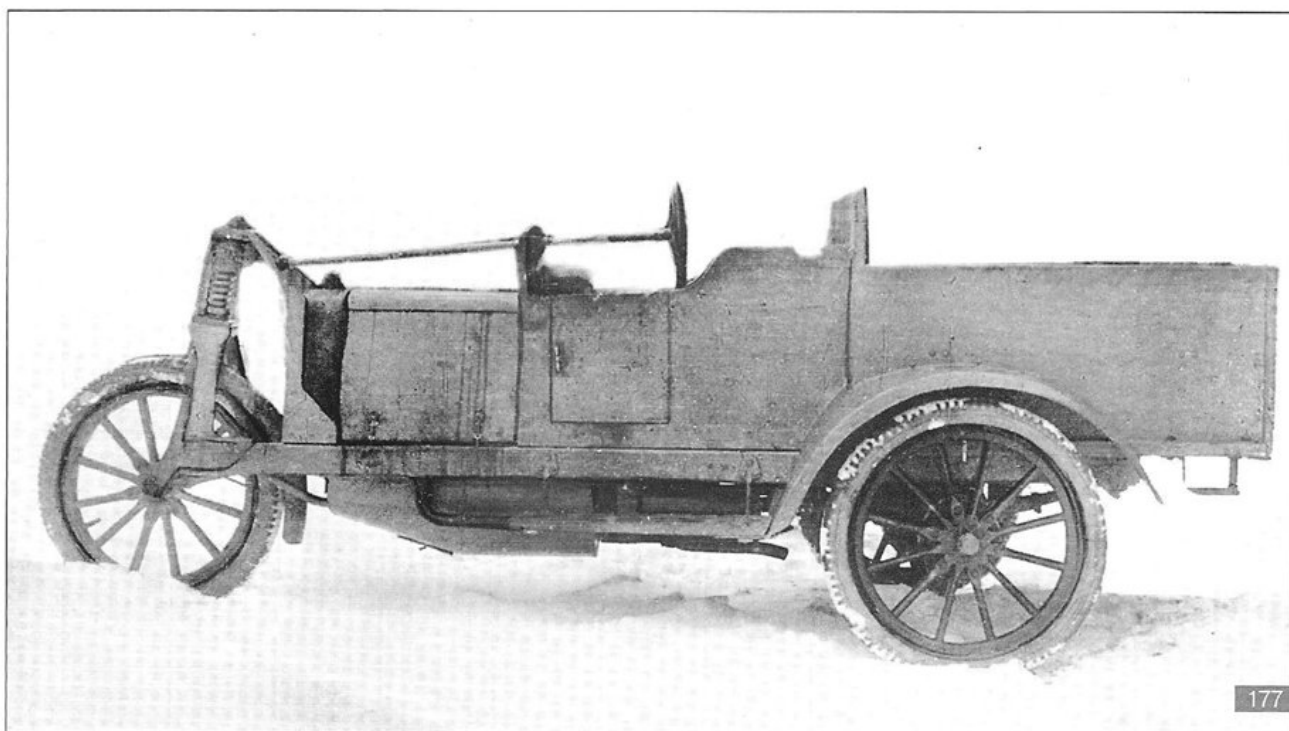


## Бронеавтомобили генерал-майора Филатова

Примерно в то же время, когда Поплачко проектировал своего "Чародея", начальник Офицерской стрелковой школы генерал-майор Филатов разработал проект легкого трехколесного броневи́ка, вооруженного 3" противотанковой пушкой. В декабре 1915 года постройка этой машины началась в мастерских школы в Ораниенбауме. Чуть позже здесь же приступили к изготовлению аналогич-



176



177

**176** Во время стрельб на полигоне Офицерской стрелковой школы. Для придания машине большей устойчивости при стрельбе использовались откидные сошники. Полигон Офицерской стрелковой школы, 1916 г. (фото из коллекции М. Коломийца).

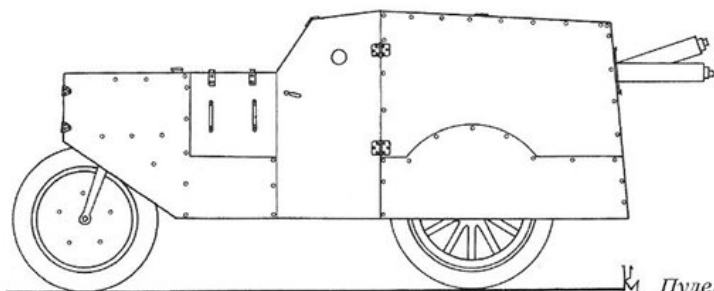
**177** Трехколесное шасси, использовавшееся для бронирования (фото из коллекции С. Ромадина).

**178** Офицеры осматривают трехколесную вооруженную 3" горной пушкой обр. 1909 года. Полигон Офицерской стрелковой школы, осень 1916 г. (фото из коллекции М. Коломийца).

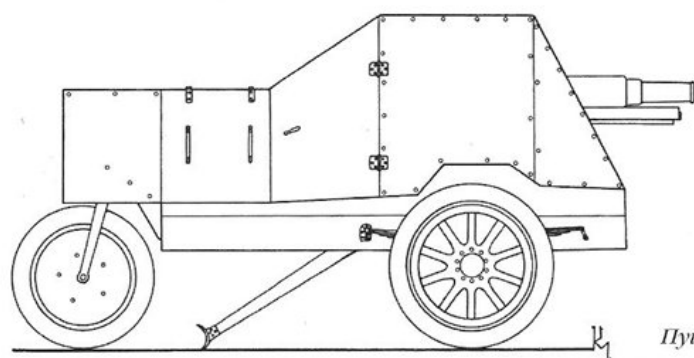


178

**Трехколесные бронеавтомобили.  
Масштаб 1:35.**



Пулеметный



Пушечный

ных машин, вооруженных двумя пулеметами.

В апреле 1916 года были готовы пушечный и девять пулеметных бронеавтомобилей. Они имели полностью бронированный корпус из брони толщиной 4—6 мм, установленный на трехколесное шасси специальной разработки. Для изготовления шасси использовались задний мост, карданный вал, колеса и некоторые другие части с легковых автомобилей, не подлежащих ремонту. Поворот осуществлялся с помощью 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). Вооружение броневику размещалось в задней части корпуса, а боеприпасы — в специальных стеллажах вдоль бортов. Экипаж состоял

**Офицер Бельгийского броневозного дивизиона со своими русскими коллегами у пулеметной трехколески. Офицерская стрелковая школа, 1916 г. (фото из коллекции Г.Петрова).**

179



179

83

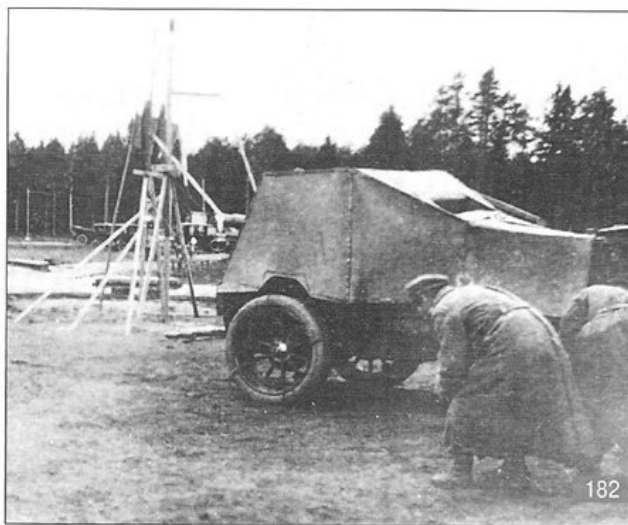




180



181



182

180

*Пулеметные трехколески на полигоне. Прекрасно видны управляемые передние колеса (фото из коллекции М. Коломийца).*

181

182

*Стрельбы из пулеметной (фото 181) и пушечной (фото 182) трехколесок, 1916 г. (фото из коллекции М. Коломийца).*

183

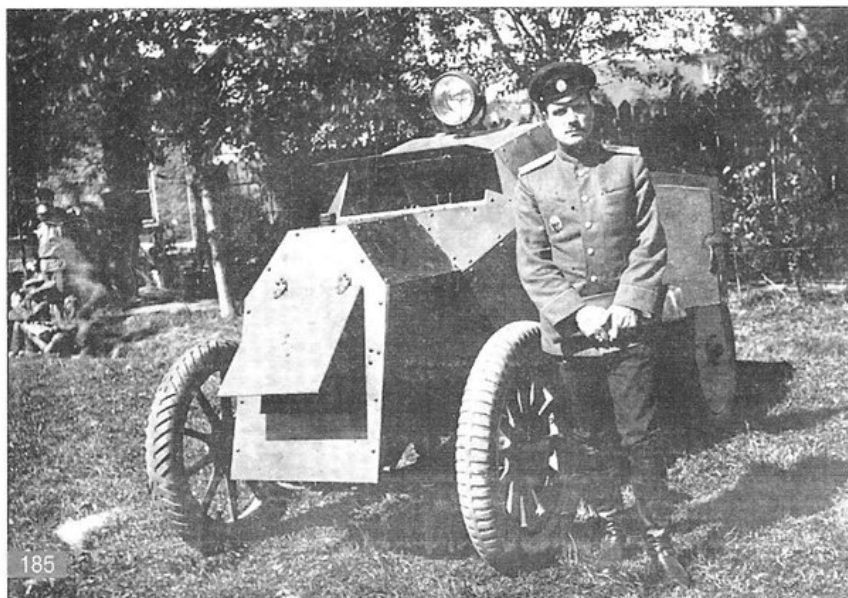
*Группа офицеров и нижних чинов — участников испытаний — рядом с пулеметной трехколеской, 1916 г. (фото из коллекции М. Коломийца).*



183



184



185



186

из 3—4 человек. Для устойчивости при стрельбе пушечная машина имела под днищем опускающийся сошник.

Автор проекта генерал-майор Филатов считал, что благодаря небольшому весу 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 бронеавтомобилей позволила бы быстро наладить их массовое производство. По концептуальному решению трехколесные броневики являлись прообразом танкеток, получивших широкое распространение в начале 30-х годов.

22 апреля 1916 года трехколески были осмотрены членами Комиссии по бронеавтомобилям и руководством ГАУ, причем «означенные лица нашли трехколесные автомобили в принципе очень удачными и выразили желание произвести над ними широкие опыты.» Испытания, проведенные в мае—июне, показали, что трехколесные броневики

**Пулеметная трехколеска на испытаниях, 1916 г. (фото из коллекции Г.Петрова).**

184

**Прапорщик Улятовский рядом со своим бронеавтомобилем (фото из коллекции М.Коломийца).**

185

**У гаража Офицерской стрелковой школы, 1916 г. На переднем плане трактор «Аллис-Чалмерс», на заднем — пулеметная трехколеска (фото из коллекции Г.Петрова).**

186





187

187 Пулеметные трехколески перед очередным этапом испытаний, 1916 г. (фото из коллекции М. Коломийца).

188  
189  
Офицеры и солдаты у броневика прапорщика Улятовского, Офицерская стрелковая школа, 1916 г. (фото из коллекции Г. Петрова).

очень маневренны, подвижны и устойчивы. Однако пушечный автомобиль получился несколько перегруженным (масса 2,6 т) по сравнению с пулеметными

лагались лежа. Позднее пулемет заменили 3" противотанковой пушкой, что, однако, привело к перегрузке броневика, масса которого достигла 3 т.

Что касается трехколесок, заказанных Ижорскому заводу, то первая из них прошла испытания 13 октября 1916 года. Подтверждая идеи Филатова, машина уверенно передвигалась по песку и вспаханному полю. Конструктивно она не отличалась от машин Офицерской стрелковой школы, но была легче (масса 1,4 т), имела один пулемет и двигатель конструкции Ижорского завода. Пока точно нельзя сказать, сколько броневиков из

заказанных двадцати было построено. Достоверно известно, что до конца 1916 года их изготовили 8 единиц. Однако, есть основания считать, что в течение 1917 года весь заказ был выполнен.

В октябре 1916 года по распоряжению Главного управления Генерального Штаба трехколесные бронемашинки отправили на фронт для испытаний. 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, в боях машины показали себя хорошо.

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 броневое 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-го. Последние сведения об этих машинах относятся к февралю 1922 года, когда в Управлении броневых сил РККА еще числились четыре трехколески.



188

(масса 1,8 т) и как следствие — обладал худшей проходимостью. Поэтому предпочтение отдали пулеметному варианту. Заказ на постройку двадцати таких машин улучшенной конструкции был выдан Ижорскому заводу в июле того же года.

В это же время по проекту прапорщика Улятовского в мастерских Офицерской стрелковой школы построили небольшой четырехколесный броневый автомобиль. Шасси для него собрали из деталей разбитых автомобилей. Первоначально эта машина имела один пулемет в задней части корпуса, причем для уменьшения ее габаритов пулеметчики распо-



189

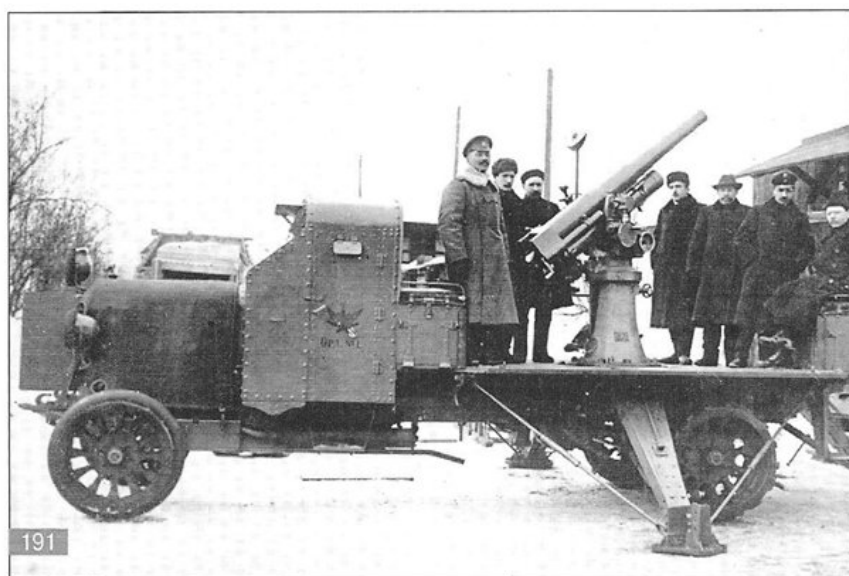
## Зенитные бронесамомобили

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-т грузовике. Заинтересовавшись этим, ГАУ Русской армии начало вести переговоры о приобретении этой артсистемы для испытаний в России, впрочем безрезультатные.

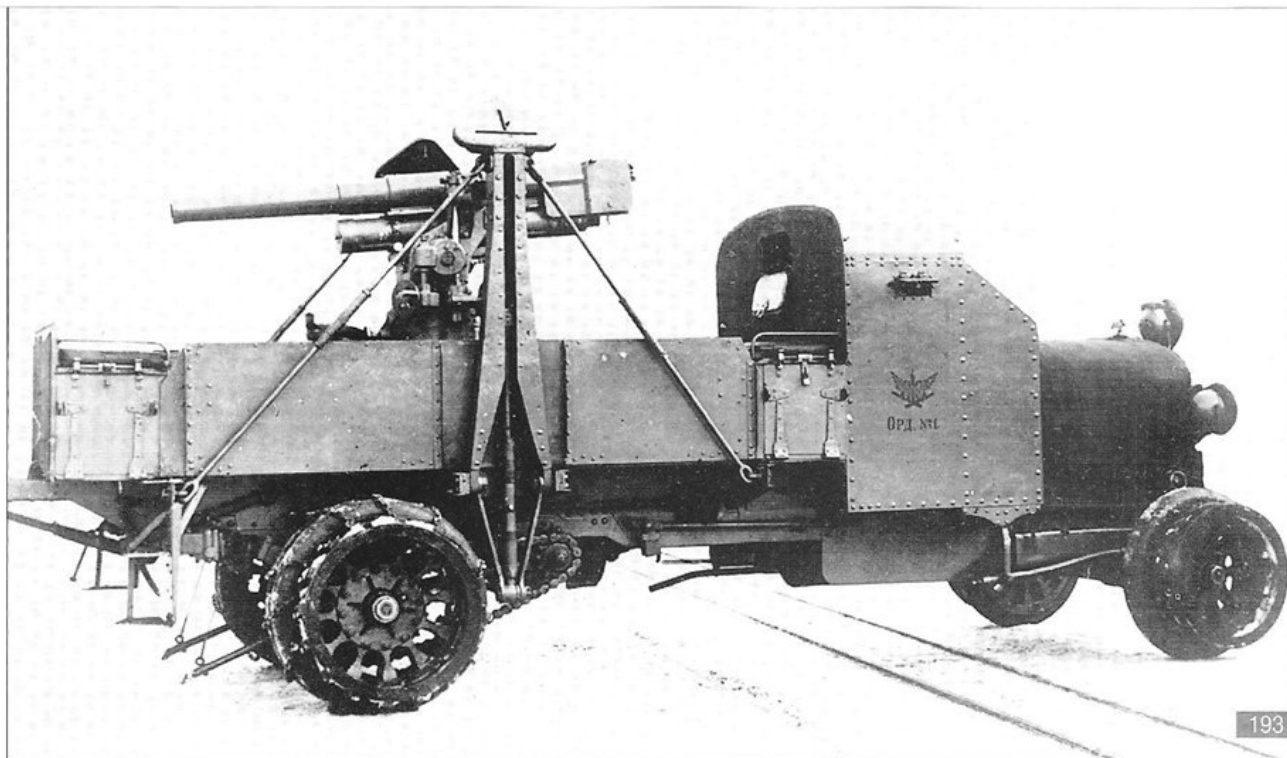
К началу Первой мировой войны на Путиловском заводе в Петербурге создали 3-дюймовую "противоаэростатную" пушку на неподвижной установке.

**Расчет 3" зенитной пушки в боевом (фото 190) и походном (фото 191) положении, март 1915 г. (ВИМАИВВС).**

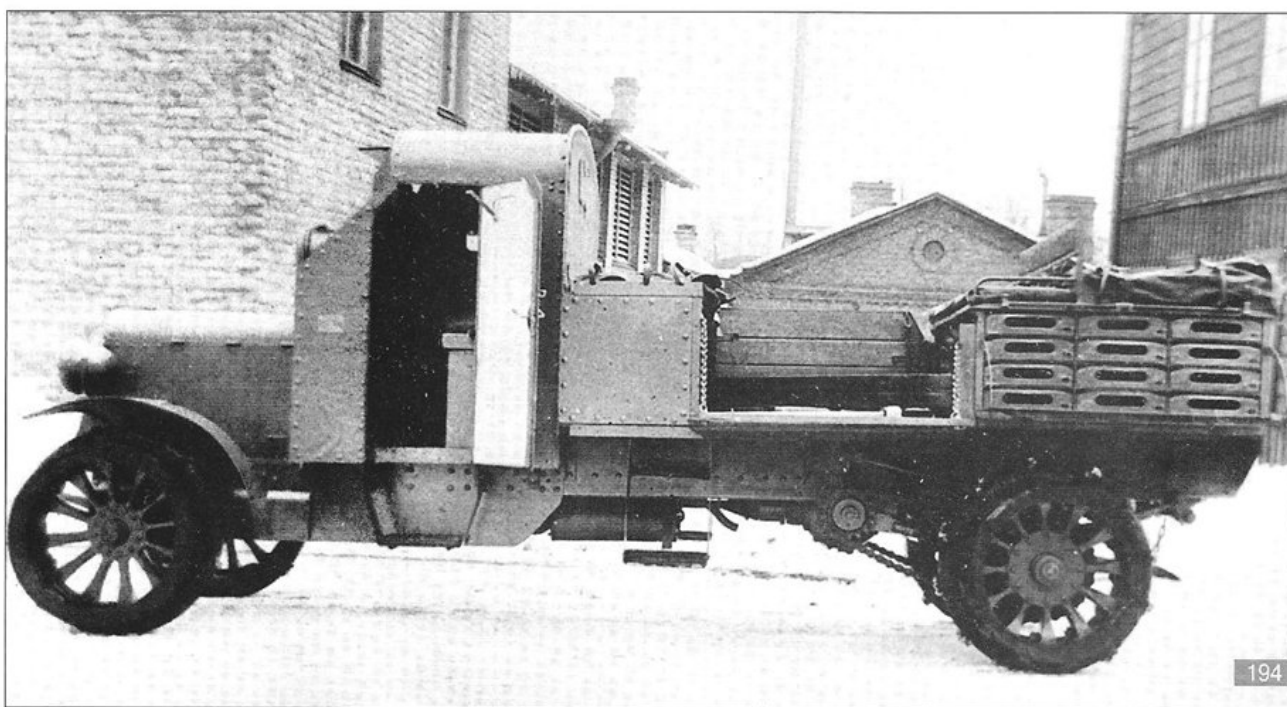
**Группа сотрудников Путиловского завода, принимавшая участие в испытаниях 3" зенитной полуватоматической пушки обр. 1914 года. Справа сидит конструктор артсистемы Лендер, крайний слева — командир батареи и конструктор установки полковник ГАУ Тарнавский (ВИМАИВВС).**







193



194

193 Бронированная зенитная установка на шасси «Руссо-Балт» тип «Т» (фото из коллекции М.Коломийца).

194 Бронированный зарядный ящик на шасси «Руссо-Балт» тип «М» (фото из коллекции С.Ромадина).

195 1-я отдельная бронированная батарея для стрельбы по воздушному флоту на фронте. 12-я армия, апрель 1915 г. (фото из коллекции М.Коломийца).



195



196



197

**Император Николай II осматривает 76 мм зенитную батарею на шасси небронированных 5-тонных грузовиков «Уайт», 1916 г. (РГАКФД).**

196

197

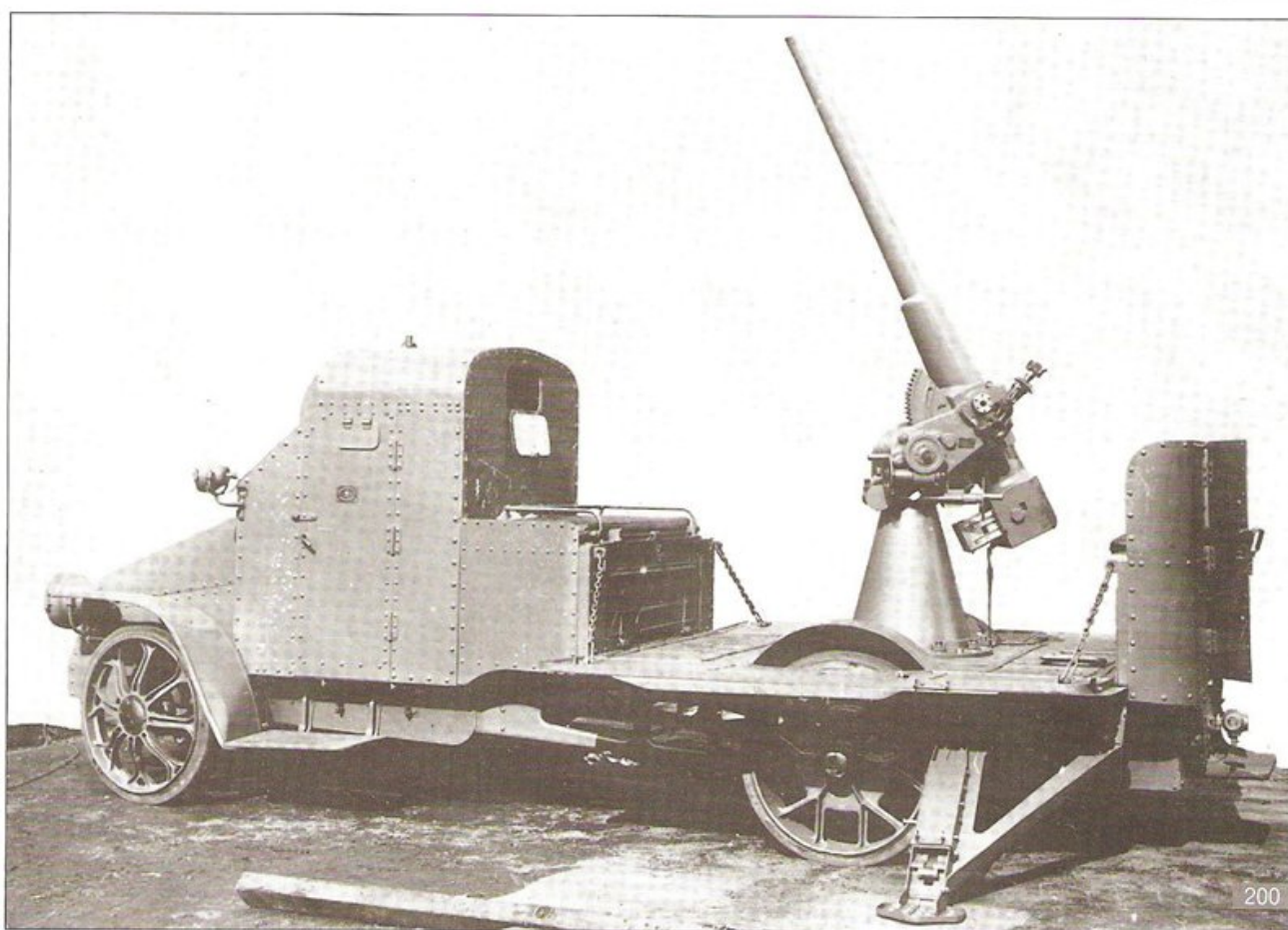
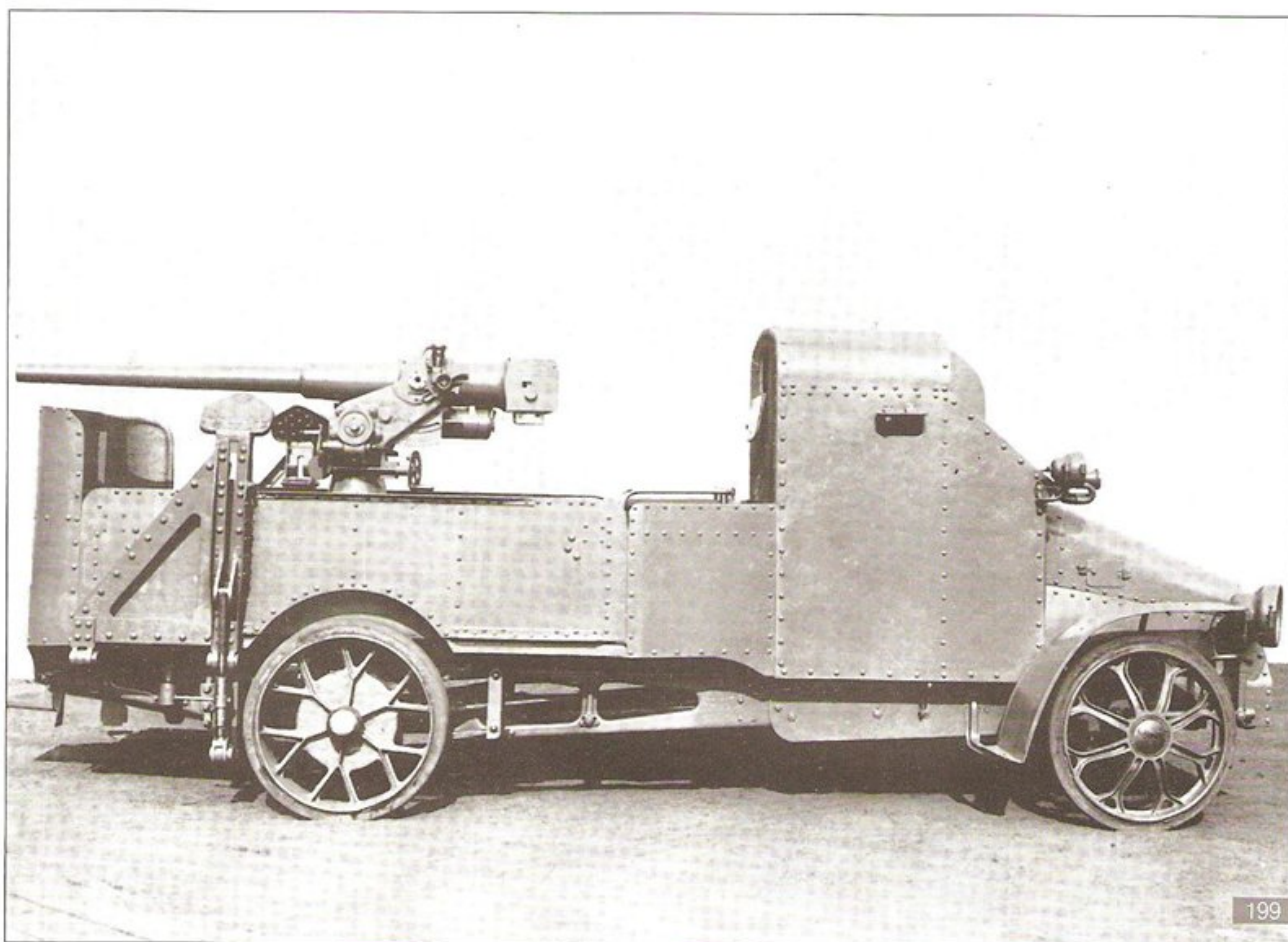
Артсистему разработал инженер-технолог завода Лендер, а сама установка, прицельные приспособления и рассеивающий механизм были сконструированы офицером ГАУ капитаном Тарнавским. Поэтому в документах того времени орудие официально именовалось "З" противозенитной пушкой системы Лендера-Тарнавского".

В августе 1914 года ГАУ заказало Путиловскому заводу 12 таких пушек — их предполагалось установить на автомобили. В декабре, после изготовления



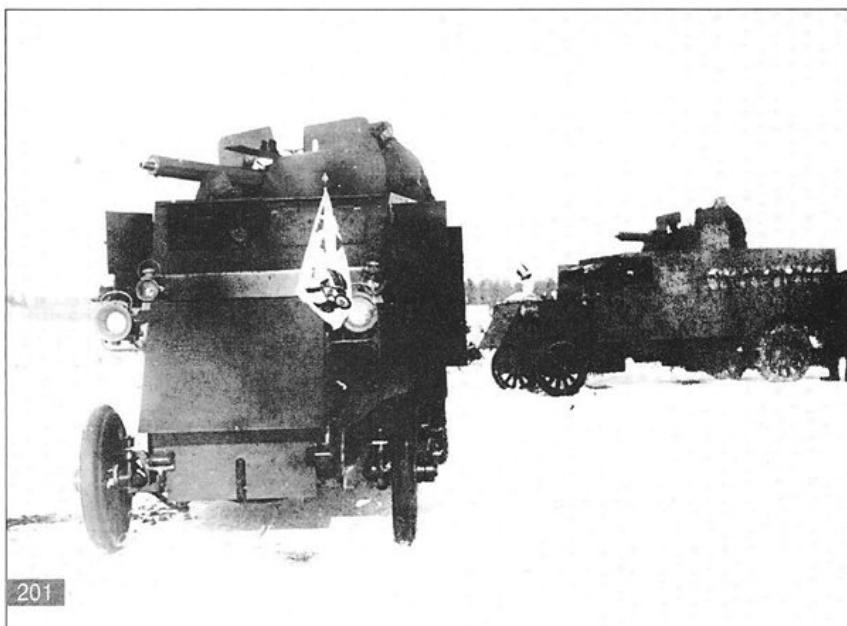
198





первых четырех орудий, начались их испытания и одновременно формирование зенитной автомобильной батареи. Работы велись под руководством капитана Тарнавского, "единственного на тот момент строевого офицера, все-сторонне знакомого с этим орудием и принимавшего самое активное участие в его проектировании и изготовлении".

В качестве базы для установки артсистем использовались специально построенные 5-тонные грузовики Русско-Балтийского завода "Руссо-Балт" тип "Т". Орудие устанавливалось в кузове, снабженном опускающимися при стрельбе упорами, а двигатель и кабина были бронированы. 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-Балт" тип "М". Они тоже имели бронированную кабину и служи-



**57-мм пушка Гочкиса  
на бронированном шасси  
«Остин», 1915 г. (РГВИА).**

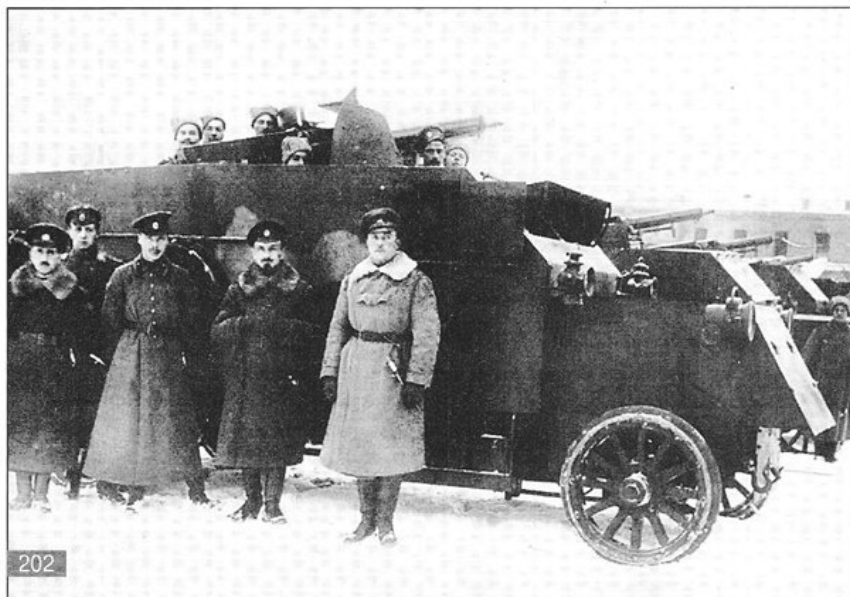
199

200

**Броневомобиль «Пирлесс»  
2-й отдельной брониро-  
ванной батареи для  
стрельбы по воздушному  
флоту, декабрь 1916 г.  
(ВИМАИВВС).**

201

202



ли 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, батарею под командованием капитана Тарнавского отправили на фронт, где, судя по документам, она действовала весьма успешно.

Так, 30 мая 1915 года ее огнем был подбит немецкий самолет над г.Пултуском. 12 июня 1916 года, находясь в составе 5-й армии, батарея подверглась налету десяти германских самолетов, три из которых подбила (по тем временам отличная результативность!). Батарея находилась на фронте до 1917 года, дальнейшая ее судьба неизвестна. (Кроме бронированных, 76 мм зенитные орудия устанавливались и на небронированные 5-тонные грузовики «Уайт». В 1915—1917 годах в России сформировали несколько таких батарей).

Помимо «Руссо-Балтов» для брониро-

ванных зенитных установок применялись и другие автомобили. Так, в ноябре 1914 года Путиловский завод приступил к "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. Однако осуществить это не удалось: все 57 мм/40 клб. пушки Гочкиса погибли во время пожара в Брест-Литовске. 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 года 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 служили 3-тонные грузовые автомобили фирмы Peerless с двигателем 32 л.с. Открытый сверху корпус был склепан из 8-мм брони. Посередине его находилась тумбовая установка 40-мм автомата "Виккерс", который мог вести огонь на 360° по горизонту и от -5° до +80° по вертикали. Экипаж состоял из пяти 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 — январе 1917 года из них сформировали 1-ю, 2-ю, 3-ю и 4-ю Отдельные бронированные батареи для стрельбы по воздуш-



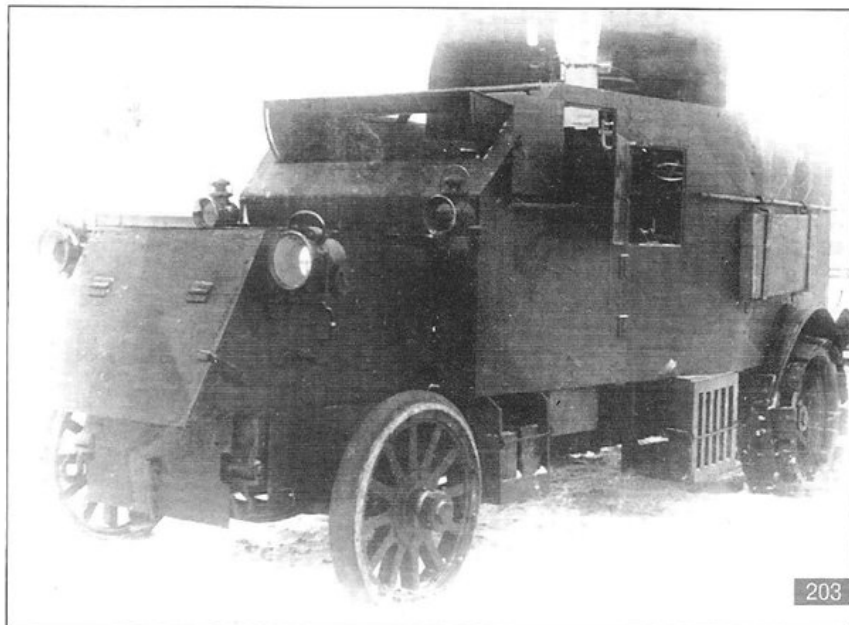
203 Броневомобиль «Пирлесс», январь 1917 г. (ВИМАНВВС).

204 Зенитные бронеавтомобили «Пирлесс» во время демонстрации. Царское Село, 24 марта 1917 г. (фото из коллекции С.Ромадина).

206 Броневомобиль «Пирс-Арроу» с горной пушкой обр. 1904 г. (фото из коллекции М.Барятинского).

207 Броневомобиль «Пирс-Арроу» в латвийской армии (фото из коллекции М.Барятинского).

208 «Гарфорд» «Уралец», захваченный поляками в 1920 г. Видна более длинная база шасси (фото из коллекции Я.Магнуского).



ному флоту. Для прикрытия расчета орудия машины получили щит 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.

О боевой эффективности «Пирлессов» можно судить по приводимой ниже выдержке из сохранившегося «Журнала военных действий 3-й отдельной брони-

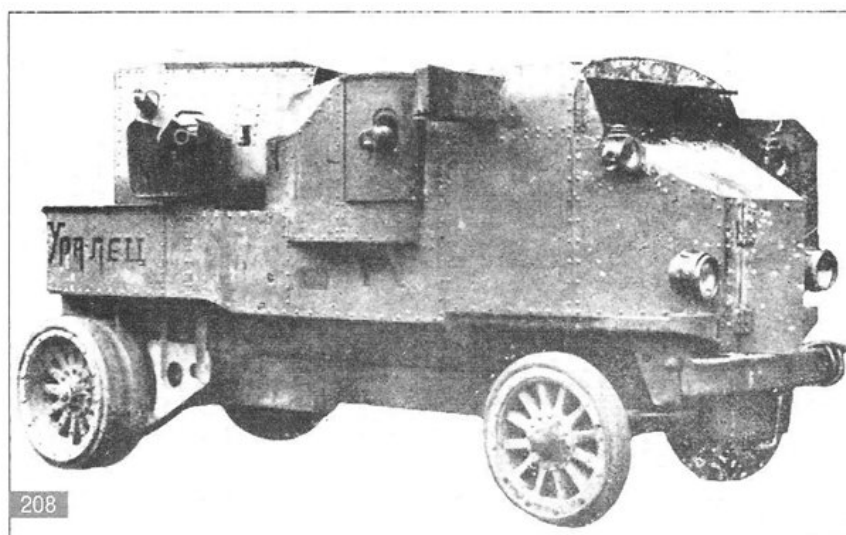
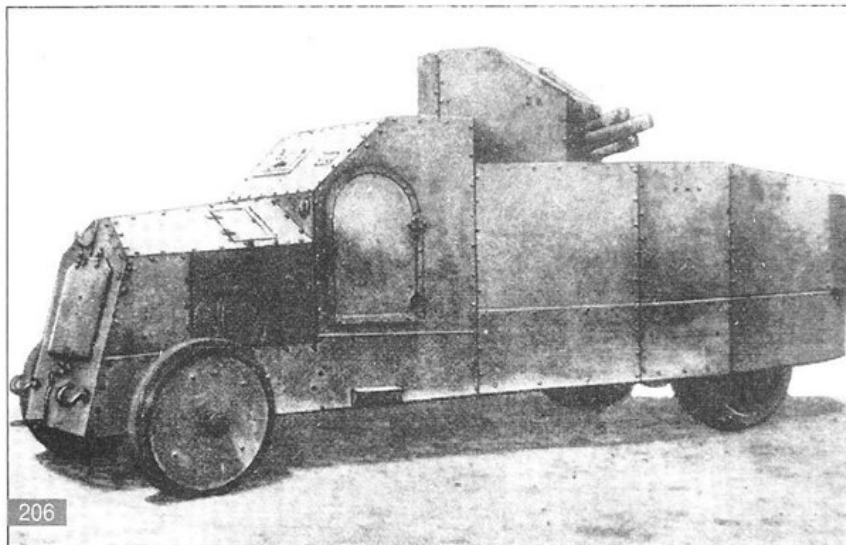
рованной батареи с 31 мая по 30 июня 1917 года». Эта батарея 20 мая 1917 года прибыла на ст.Синявка в распоряжение 15 сибирской дивизии 9-го армейского корпуса 2-й армии. С 22 мая орудия батареи включились в боевую работу, прикрывая свои наземные части.

«22 июня. В 19.30 вторым взводом был удачно обстрелян неприятельский самолет в районе расположения наших батарей. По нему сделано 147 выстрелов бризантными гранатами и трассерами, аппарат был подбит и, прекратив работу мотора, стал заметно спускаться вниз, оставляя за собой густую полосу дыма.

23 июня. В 7.20 утра вторым взводом был удачно обстрелян неприятельский самолет, летевший над расположением 42 артбригады. После сделанного по нему 170 выстрелам аппарат был подбит и стал круто спускаться вниз, оставляя в воздухе широкий след, а к моменту падения обволокся густым дымом.» Результат, как говорится, не требует комментариев.



## Бронеавтомобили Морского ведомства



Проявило интерес к бронеавтомобилям и Морское ведомство, сформировавшее в конце 1916-го Бронированный отдельный автомобильно-артиллерийский дивизион Морской крепости Петра Великого (г.Ревель) и Морской запасной бронедивизион.

Первыми бронемашинами, поступившими на вооружение бронечастей Морского ведомства, стали два бронированных грузовика "Пирс-Арроу", построенные на шасси 5-тонных грузовиков американской фирмы Pierse-Arrow.

Они были построены на Ижорском заводе летом 1916 года. Их вооружение состояло из 76-мм горной пушки обр.1904 года в полностью бронированной башне и двух пулеметов "максим" в спонсонах в кормовой части кузова. Кабина машины также полностью защищалась броней.

Впоследствии оба "Пирс-Арроу" были переданы в Морской запасной бронедивизион и использовались в качестве учебных. После развала Русской армии одна машина до конца 20-х годов состояла на вооружении в Латвии, другую захватили немцы.

Стандартным же морским броневином стал "Гарфорд". 2 сентября 1915 года, когда заканчивалось изготовление последних бронеавтомобилей этого типа для пулеметных автомобильных взводов, Путиловский завод получил заказ еще на 18 машин от Морского ведомства.

При постройке "морских гарфоров" конструкция бронекорпуса не подверглась изменениям, вместе с тем есть основания полагать, что для них использовалось шасси 5-тонного грузовика с более длинной базой. Кроме того, броню корпуса увеличили до 7—9 мм, а башни до 8—13 мм. Боекомплект возрос до 60 артвыстрелов и 9000 патронов к пулеметам. Боевая масса при этом достигла 11 т.

Заказ Морского ведомства выполнили к декабрю 1916 года. Броневики в составе Броневое артиллерийского дивизиона сухопутного фронта Морской крепости Петра Великого принимали участие в боях, которые 12-я армия Северного фронта вела под Ригой.

В частности, 1-й взвод дивизиона (два "гарфорда" — "Ревелец" и "Непобедимый"), приданный 1-му Сибирскому стрелковому корпусу генерал-лейтенанта Новицкого, поддерживал 11-й и 77-й Сибирские стрелковые полки в боях у мыз Олай, Ролбум, Боренберг и Раденпрайс. Обе машины в этих боях были потеряны.



# Ижорский «Фиат»

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.

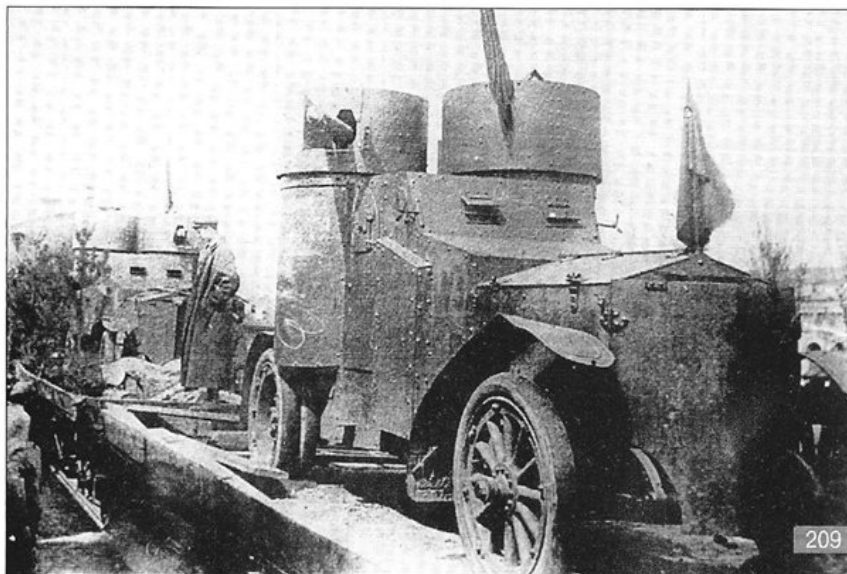
21 февраля 1916 года Англо-Русский правительственный комитет в Лондоне заключил договор с одним из заводов фирмы "Фиат", находившимся в Америке, контракт на постройку 90 шасси для бронеавтомобилей со сроком поставки к 1 ноября 1916 года.

Для этой цели в качестве базового фирма использовала свое легковое шасси, соответствующим образом доработанное и усиленное. На нем установили более прочный задний мост с двухскатными колесами, новый 72-сильный двигатель и второй пост управления. Первая партия таких машин, получивших обозначение "Фиат" тип 55, ушла в Россию летом.

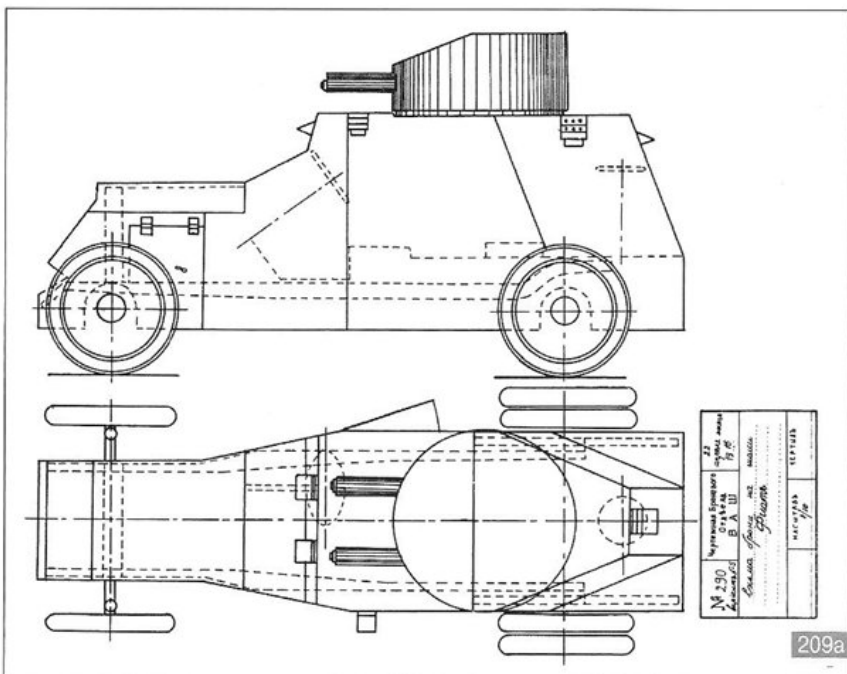
Одновременно с этим Броневой отдел ВАШ разрабатывал проект бронировки "Фиата". Первоначально было пять вариантов, отличавшихся главным образом размещением вооружения. 23 апреля 1916 года, после всестороннего обсуждения, Комиссия по броневым автомобилям утвердила наиболее удачный. Бронировку "фиатов" поручили Ижорскому заводу Морского ведомства, который к лету 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.

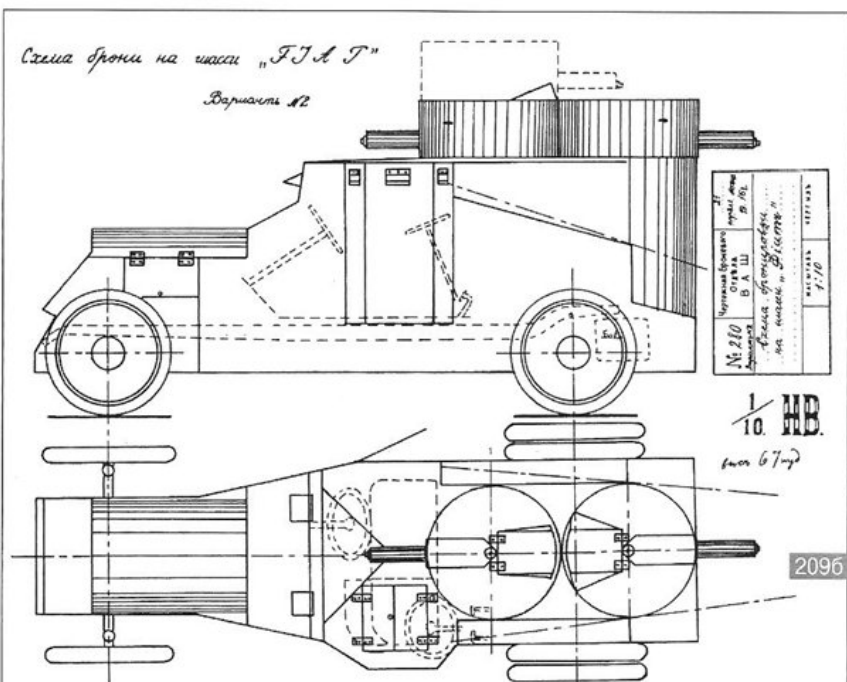
При проектировании бронекорпуса ижорского "Фиата" русские конструкторы учли накопленный к тому времени опыт эксплуатации бронеавтомобилей. Прежде всего была увеличена высота диагонально расположенных башен, снабженных специальными вентиляционными приспособлениями. Пулеметы, установленные на зенитных станках с



209



209a



209b

209

**Ижорские «Фиаты» перед отправкой на Восточный фронт, 1918 г. (ЦМВС).**

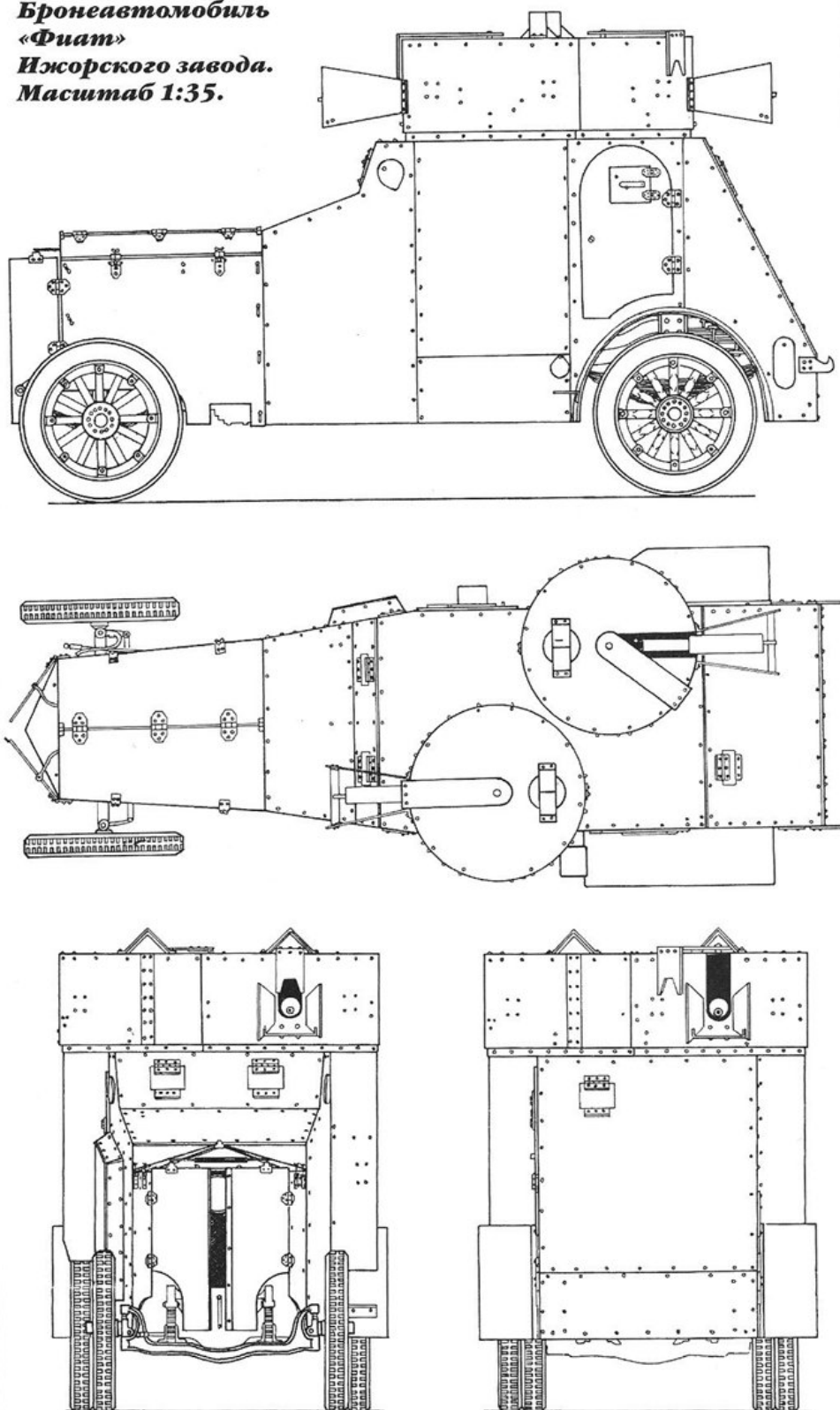
209a

**Проекты бронирования шасси «Фиат», разработанные в Броневом Отделе Военной Автомобильной школы:**

209b

**Вариант с двумя пулеметами в одной башне. Вариант с двумя последовательно расположенными пулеметами башнями (РГВИА).**

**Бронеавтомобиль  
«Фиат»  
Ижорского завода.  
Масштаб 1:35.**



углом возвышения 80 градусов, прикрывались снаружи броневыми "щеками". Для управления машиной в бою у переднего и заднего рулевых постов имелись специально сконструированные смотровые щели и круглые "глазки" в бортах. Во избежание попада-

ния 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 вер-

тикальных и 4 — 4,5 мм для горизонтальных поверхностей, масса машины в боевом положении — 5,3 т.

Испытания пробного бронеавтомобиля, проведенные 3 — 16 декабря, 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 броневиков "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 двигателя Кегресса. Решено было "выпускать" "Фиаты" без приспособления Кегресса, так как его изготовление значительно задержит выпуск броневиков". Но в перспективе предполагалась установка "кегрессов" уже на готовые машины. Поэтому прапорщику А.Кегрессу поручили "разработать установку его приспособлений на бронеавтомобиль "Фиат". Однако этот проект не был осуществлен.

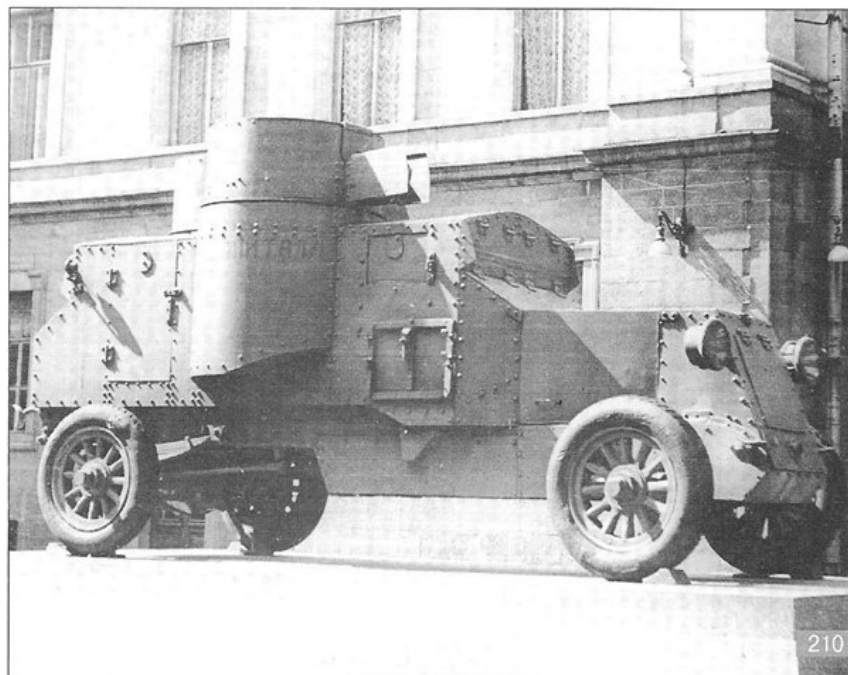
Несмотря на бурные события весны — лета 1917 года, на 4 октября состоялись работы по бронированию "фиатов" на Ижорском заводе выглядело следующим образом: "Заводом получено 50 шасси, из которых, одно сдано Кегрессу для его приспособлений и 8 английскому дивизиону. 41 имеется на Заводе, из них: 16 шасси 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 самый кратчайший срок". Всего же по состоянию на апрель 1918 года Ижорским заводом было изготовлено 47 броневиков этого типа.



## Путиловский «Остин»

Наряду с "фиатами" для постройки бронемашин на русских заводах предполагалось использовать и шасси "Остин", хорошо себя зарекомендовавшее. 25 августа 1916 года с этой фирмой заключили договор на поставку 60 шасси с двойным рулевым управлением (в остальном они ничем не отличались от ранее используемых для бронеавтомобилей "Остин" 2-й серии). Такое же двухрулевое шасси применялось на бронемашинах "Остин" 3-й серии.

В России бронировку шасси поручили Путиловскому заводу, который на основании эскизного проекта Броневое отдела Военной автомобильной школы к сентябрю подготовил рабочие чертежи. Причем согласно заказу, из 60 броневых автомобилей 39 должны были иметь движитель Кегресса, 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 дальше по 10 в месяц со сдачи последних броневиков 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 броневых автомобилей задерживались, а после Февральской революции и вовсе прекратились. "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", — докладывал 18 марта 1917 года штабс-капитан Иванов, наблюдавший за постройкой боевых машин на Путиловском заводе. Дело сдвинулось с мертвой точки только в августе, и к марту

1918-го было забронировано два шасси, а три находилось в полузаконченном виде.

К этому времени стало ясно, что из-за «отсутствия топлива, необходимого количества рабочих и национализации предприятия», Путиловский завод не в состоянии закончить изготовление «Остинов».

Поэтому производство передали на Ижорский завод, где их изготавливали с лета 1919 года по весну 1920 года.

«Остины» Путиловского завода не успели повоевать в годы Первой мировой войны. Но зато приняли самое активное участие в боях братоубийственной гражданской войны.

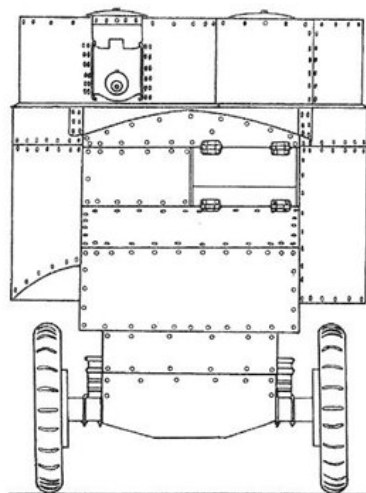
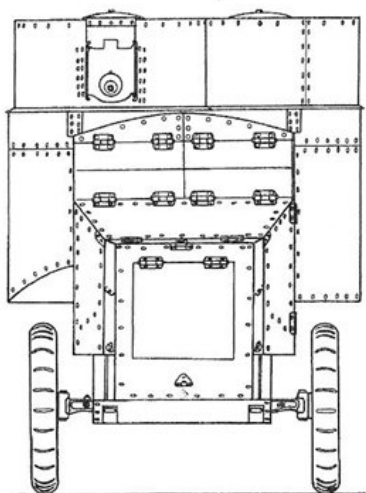
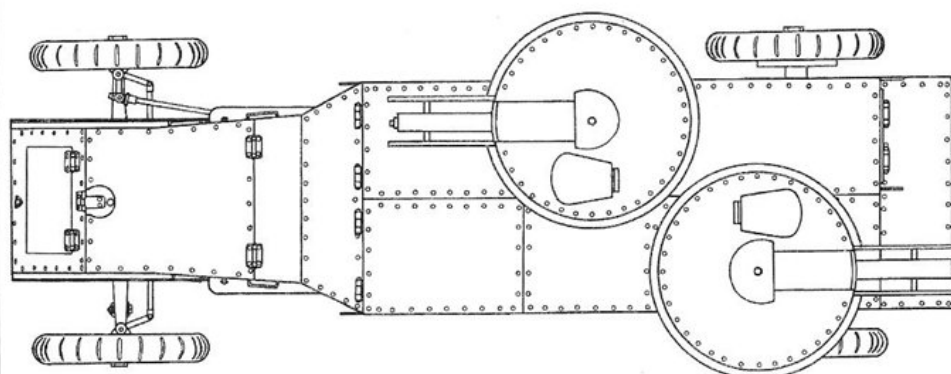
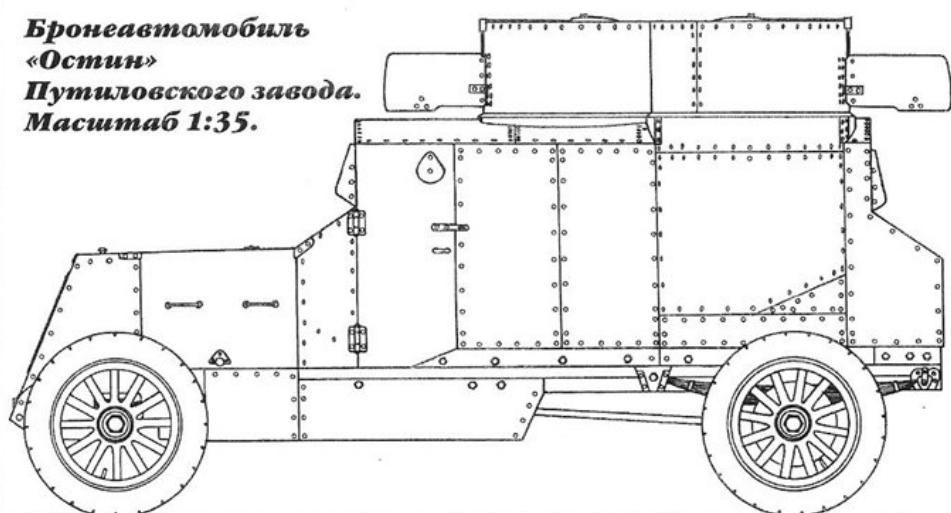
В конструкции путиловского "Ости-

210: **«Стальная трибуна вождя», 1990 г. (фото М.Барятинского).**

211: **Шасси «Остинов» с двойным рулевым управлением перед отправкой в Россию. Англия, 1916 г. (фото из коллекции Я.Магнусского).**



**Бронеавтомобиль  
«Остин»  
Путиловского завода.  
Масштаб 1:35.**



(Любопытная деталь: часто используемое в советской литературе название машин этого типа "Остин-путиловец" не встречается ни в одном документе того времени. В 1918 — 1921 годах такие броневики иногда называли "русским "Остином").

Один из путиловских «Остинов» сохранился до наших дней. Долгое время он считался «стальной трибуной вождя», легендарным броневиком, с которого выступал В. Ленин в апреле 1917 года.

Однако нога «вождя мирового пролетариата» никогда не ступала на эту машину: броневик покинул заводской цех только в августе 1919 года.

Следует подчеркнуть, что союзниками России по Антанте сроки поставок шасси и готовых бронемашин постоянно срывались. Об этом можно судить по результатам работы в Архангельске представителя Запасного броневого дивизиона в январе 1917 года. "Означенному представителю удалось отыскать и погрузить для отправки в Петроград пятнадцать шасси "Фиат", пять шасси "Остин" для бронирования, пять легковых "Остин" и затем случайно два грузовика и одиннадцать мотоциклеток...

Командированный представитель также выяснил, что шасси "Остин" для бронирования и готовые бронированные автомобили "Остин", которые... считали отправленными в Россию в ноябре-месяце до сего времени находятся в Англии."

Комментарии тут, как говорится, излишни.

В связи с тем, что основная масса грузов шла через Архангельск (Романов-на-Мурмане — нынешний Мурманск — только строился), а Белое море в зимние месяцы было сковано льдом, первые транспорты с заказанными шасси и бронемашинами начали прибывать только весной 1917 года.

Бурные политические события этой весны самым плачевным образом отразились на постройке бронеавтомобилей на Ижорском, Путиловском, Обуховском заводах и даже в мастерских Офицерской стрелковой школы. Волна митингов, демонстраций, большевистская антивоенная агитация практически полностью парализовали эти работы вплоть до июля 1917 года.

на" 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. Чтобы избежать попадания пулеметных гильз в щель между корпусом и башней и заклинивания последней (такие случаи бывали на английских "остинах"), крышу сделали двухскатной. Водители пе-

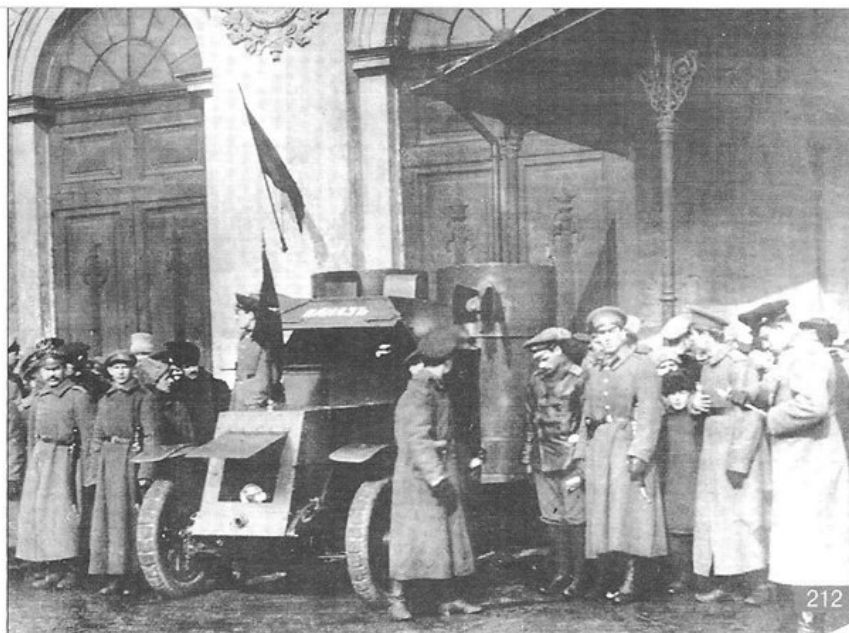
реднего и заднего рулевых постов имели улучшенную обзорность при движении в бою. Корпус броневика изнутри обивался тонким войлоком для защиты экипажа от осколков металла при обстреле. Толщина брони составляла 7,5 мм для вертикальных и 4 мм для горизонтальных поверхностей. Масса машины с экипажем из пяти человек, запасами горючего и патронов составляла 5,2 т, а скорость — около 55 км/ч.



# 1917 год

Февральская революция повлияла и на повседневную жизнь и деятельность броневых дивизионов в той же степени, что и на остальные части Русской армии. Разница, пожалуй, состояла только в том, что броневые части дольше других сохраняли боеспособность. Когда летом 1917-го начался процесс образования так называемых "частей смерти", в их числе оказались и броневые дивизионы.

В "части смерти" на добровольной основе могли записаться войсковые подразделения, части и соединения от роты или батареи до корпуса. Это были войска



212

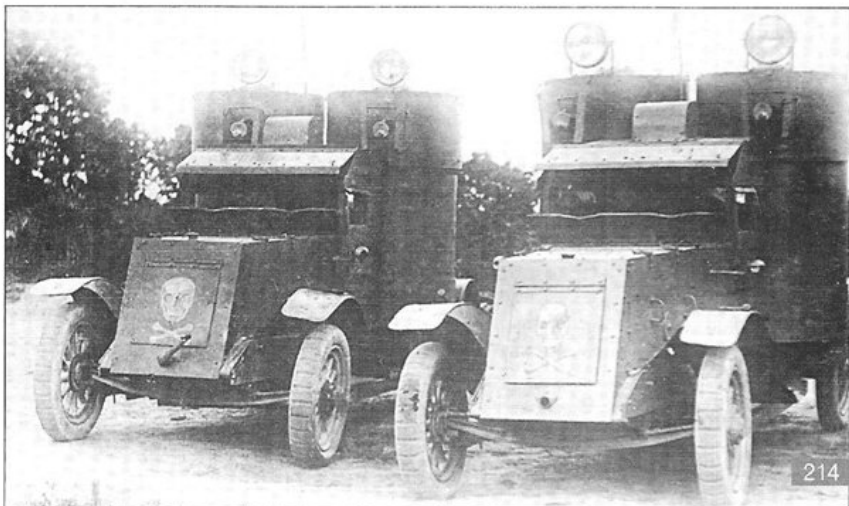


213

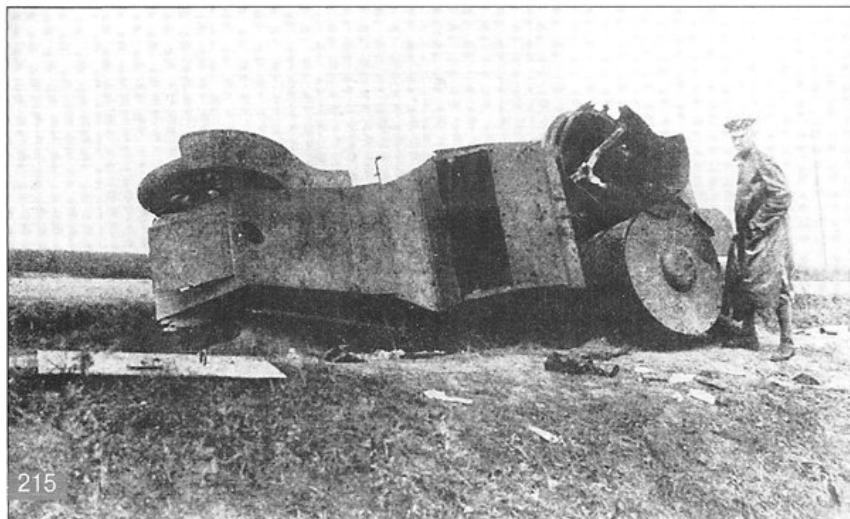
212 Броневая автомобиль «Алмаз» 21-го пулеметного автомобильного взвода перед Михайловским манежем. Петроград, февраль-март 1917 г. (из коллекции М. Коломийца).

213 Бронемашин «Олег», «Ярослав» и «Святослав» с личным составом Усиленной Петроградской автомобильной мастерской. Петроград, март 1917 г. (ЦГАКФД СПб).

214 «Остины» 9-го броневых автомобильного дивизиона «смерти», лето 1917 г. (ЦМВС).



214



**Разбитый «Остин».**  
Район Тарнополя, Юго-  
Западный фронт, июль  
1917 г. (из коллекции  
Я.Магнуского).

215

**Немцы осматривают «Лан-  
честер» 9-го броневое диви-  
зиона, подбитый в боях под  
Тарнополем, июль 1917 г.  
На лобовом листе машины  
надпись «Вперед за свободу!»  
(RAS TANK MUSEUM).**

216

**Похороны жертв Февраль-  
ской революции. В качестве  
катафалка используется  
броневая машина  
«Шеффилд-Симплекс». Пет-  
роград, март 1917 г.  
(ЦГАКФД СПб).**

217

в наименьшей степени подвергшиеся  
разложению, сохранившие боеспособ-  
ность и выступавшие за продолжение  
войны. Их образование началось 18 ию-  
ня 1917 года по почину 6-й конно-ар-  
тиллерийской батареи. "Частям смер-  
ти" присваивались особые знаки отличия  
— черно-красные шевроны и эмблема в  
виде черепа с костями вместо кокард.

В списке "доблестных могучих частей  
славной революционной армии, запи-  
савшихся в "части смерти", своими резо-  
люциями постановивших принять на се-  
бя ответственный тяжкий, но почетный  
долг умереть за Родину, не зная сомне-  
ний и колебаний в борьбе с жестоким  
врагом", которым приказом Верховно-  
го Главнокомандующего генерала Бру-  
силова присваивалось это звание зна-  
чатся 9-й, 10-й и 12-й броневые автомо-  
бильные дивизионы и 2-я отдельная



216

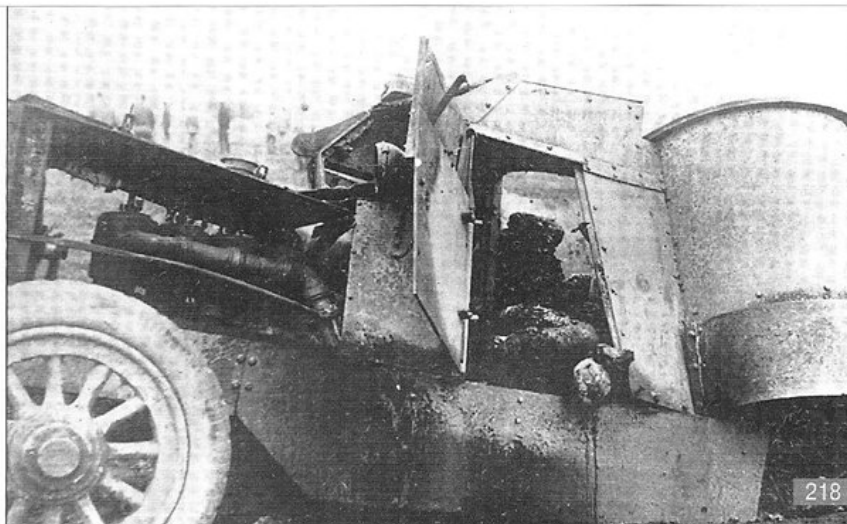


217



**«Остин» 2-й серии из состава 9-го бронедивизиона, разбитый в боях под Тарнополем. Юго-Западный фронт, август 1917 г. (фото из коллекции Я.Магнуского).**

**Броневая машина «Остин» 1-й серии из состава 5-го бронедивизиона, прибывшего с фронта для подавления большевистских выступлений. Петроград, Дворцовая площадь, июль 1917 г. (РГАСФД СПб).**



бронированная батарея для стрельбы по воздушному флоту.

Более высокая боеспособность броневых частей в полной мере проявилась во время оборонительных боев при отходе русских войск из Галиции в июле 1917 года. Здесь, в районе Тарнополя, на сравнительно узком участке фронта (прорыв немцев в полосе 11-й армии первоначально составлял 15—20 км) были сосредоточены три дивизиона — 11-й, Особого назначения и Бельгийский, насчитывавшие в своем составе около 70 броневых машин. Это был первый в истории военного искусства случай столь массированного применения броневиков на небольшом по протяженности участке фронта, причем не с целью наступления, а с целью обороны. В полосе соседних отступавших армий действовали еще четыре дивизиона: 7-й, 8-й, Особой армии и Английский.

Вот как описывает характер боевых действий в этом районе командир 11-го бронедивизиона подполковник Новиков: "С начала прорыва немцев на Тарнопольском направлении к месту прорыва были двинуты броневые машины 11-го дивизиона и своими самостоятельными действиями на двое суток задержали противника у Тарнополя. Постоянно покидаемые пехотой, не всегда даже имея под-

держку 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".

Из этого описания можно сделать вывод, что во время боев под Тарнополем броневики, подчас без поддержки артиллерии и пехотного прикрытия, самостоятельно удерживали линию фронта. Бесперывно маневрируя и атакуя противника, они сбивали темп наступления немцев, давая тем самым нашим войскам возможность отойти и закрепиться на новых позициях. До сих пор тактика применения броневых машин знала только один вид их самостоятельных действий — рейд в тыл противника и то, как правило, в сопровождении кавалерии. К сожалению, опыт массированного применения броневиков под Тарнополем уже никому было осмысливать, да и не за чем.

Реалии 1917 года были таковы, что помимо решения боевых задач на

фронте, броневые части все чаще использовались в качестве ударной силы теми или иными политическими партиями и движениями. Наиболее характерными в этом отношении выглядят события лета и осени в Петрограде. Уже в феврале по инициативе Керенского на базе Запасного бронедивизиона был сформирован Сводный отряд специального назначения из 12 броневиков для поддержки Временного правительства. Во время июльских событий отряд принял активное участие в подавлении выступлений большевиков, которые сумели вывести на улицы города четыре броневика из мастерских Запасного дивизиона.

Политическая неразбериха в тылу, усугубившаяся расформированием 22 июня Комиссии по броневым автомобилям при ГВТУ, привела к тому, что рухнула вся отлаженная система снабжения броневых частей и ремонта машин. В связи с этим в июле в Петрограде собрался "броневой съезд" из представителей фронтовых броневых частей. По его инициативе было образовано броневое отделение ГВТУ, в ведении которого предполагалось сосредоточить все вопросы броневых дел. Однако кардинальным образом улучшить положение это уже не могло.



Рассказ о бронеавтомобилях Русской армии был бы неполным без упоминания о построенных опытных образцах и предполагавшихся проектах.

Что касается последних, то не первый десяток лет из книги в книгу кочует один и тот же перечень проектов, воплотить в жизнь который помешала только «техничко-экономическая отсталость царской России да косность военных чиновников». В этой связи упоминается, как правило, проект «бронированного автовагона» В.Коновалова; разработанный в начале 1916 года И.Кузминым проект броневи́ка с шестью ведущими колесами; «боевой самоход» солдата Кириченко, в котором в качестве двигателя использовался... шагающий механизм и др. Причем всегда подчеркивалось, что эти проекты сопровождалась «выкладками, чертежами, цифрами».

В Российском государственном военно-историческом архиве есть несколько папок с вышеупомянутыми и многими другими предложениями. И никаких чертежей, выкладок и цифр — описания и, в лучшем случае, эскизы. Поражает лишь высокий инженерный уровень резолюций офицеров ГВТУ, которые не оставляли «камня на камне» от этих проектов. Отвергались они по разным причинам, порой действительно из-за слишком большой сложности и нетехнологичности и вытекавшей из этого высокой стоимости. В большинстве же случаев — из-за элементарной неграмотности. Девять десятых проектантов не имели не только высшего, но и среднего образования. Вот только один типичный пример. Некто «инженер» Яковлев представил в ноябре 1916 года в Комиссию по броневым автомобилям чертежи и даже модель боевой машины. По замыслу конструктора у нее было двенадцать ведущих колес, благодаря которым машина должна была хорошо передвигаться по местности и преодолевать различные препятствия. Яковлев предлагал вооружить машину шестью пулеметами и защитить 9 мм броней. Проект поражает воображение! Но вот только к нему приложены расчеты одного из офицеров комиссии, знавшего в отличие от изобретателя сопромат и теоретическую механику. И его вывод — машина не поедет! Мы решили проверить расчеты 80-летней давности и убедились — действительно не поедет!

Есть еще одна особенность у многих проектов — они создавались... в тюрьме. В частности, свой абсолютно безграмотный, но тем не менее часто упоминаемый в литературе проект боевой машины некий А.Васильев (тоже не инженер) разработал, сидя в тюремной камере. По законам Российской Империи для «дела государственного и имевшего военное значение», тюремное начальство было обязано предоставить заключенному бумагу и канцелярские принадлежности, а также отправить проект соответствующему адресату.

Из вышесказанного не следует, что в потоке этого «самотека» не встречались достойные проекты и опытные образцы. Конечно же, они были, но их создавали профессионалы.

Одной из интереснейших конструкций, не вышедшей из стадии прототипа, стал бронеавтомобиль «Паккард», забронированный по проекту заведующего котельной мастерской Обуховского сталелитейного завода старшего лейтенанта флота Ульянова. 1 февраля 1916

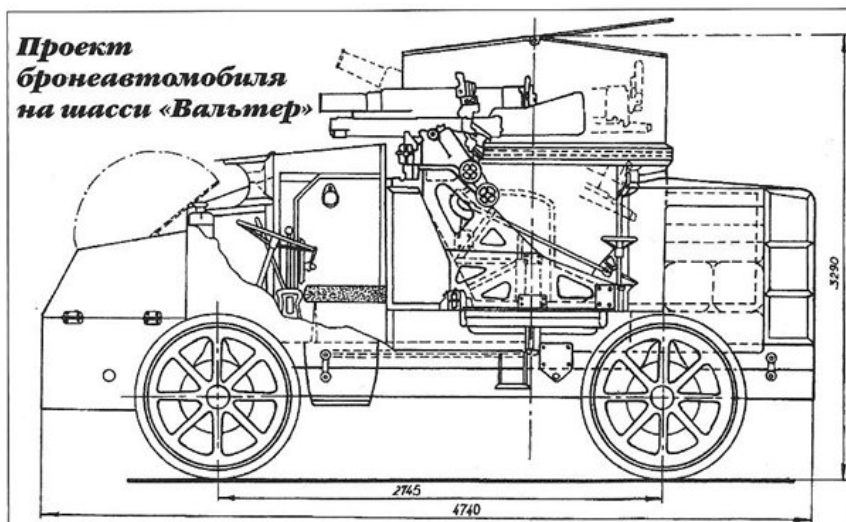
года Комиссия по броневым автомобилям дала Обуховскому заводу заказ на «проектирование и бронировку 30 автомобилей на 3-т шасси «Паккард», вооруженных 37 мм автоматической пушкой Максима-Норденфельда и одним пулеметом». 3 марта комиссия утвердила окончательную схему бронирования и вооружения «Паккарда»: «Высота броневого 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 броневого корпуса, в небольшой вращающейся башенке, установлен 3-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

## Опыты и проекты

Одновременно с «Паккардом» началась и разработка пушечного броневи́ка на полноприводном шасси. Сначала предполагалось использовать 2-тонные грузовики «Джеф-фери». Проект такой машины, вооруженной 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-арттягача

**Проект  
бронеавтомобиля  
на шасси «Вальтер»**



рикошетирования пуль от брони в бронировке почти отсутствуют вертикальные и плоские листы — все очертания 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 старшего лейтенанта Ульянова выход пробного образца можно ожидать к Пасхе.

Из-за технологических сложностей постройка первого бронеавтомобиля была закончена лишь в начале 1917 года. Общая масса машины с экипажем из шести человек составила 341 пуд (5456 кг). Испытания, проводившиеся 17 июня 1917 года, выявили ряд недостатков в конструкции машины. Обуховский завод был обязан устранить все недоработки, однако революционные события помешали этому. Уже 25 июля 1917 года начальник Обуховского завода попросил ГВТУ об аннулировании заказа на бронировку «паккардов». Эта просьба была удовлетворена 17 октября 1917 года. Не были, естественно, осуществлены и планы переоборудования «Паккарда» двигателем Кегресса. Единственную построенную машину передали в запасной броневи́к дивизион. В 1918 году броневи́к был мобилизован Красной армией и участвовал в боях под Петроградом осенью 1919 года. К сожалению, пока не удалось обнаружить ни одной фотографии этого бронеавтомобиля.

«Вальтер», вооруженного 3" противотанковой пушкой во вращающейся башне. Однако испытания шасси показали ненадежность его конструкции. Поэтому от использования «вальтеров» отказались, отдав предпочтение более надежному 3-тонному полноприводному грузовику американской фирмы FWD. Летом 1916 года Путиловский завод получил заказ на постройку 20 таких броневи́ков. В первоначальном варианте, разработанном заводу к сентябрю 1916 года, предполагалось вооружить машины 3" горной пушкой обр.1904 года. Но из-за отсутствия свободных орудий, переданных к тому времени для вооружения кораблей, пришлось использовать другие артсистемы. Так, 15 ноября 1916 года испытывалась 3" полевая пушка обр.1902 года, установленная на небронированном шасси FWD. По результатам испытаний решено было опробовать на FWD установку 42-линейной (107 мм) пушки. Дальнейший ход этих работ неизвестен, но в конце 1917 года Путиловский завод изготовил один бронеавтомобиль на шасси FWD (правда, неизвестно, с какой артсистемой).

Неизбежно возникает вопрос — при подобном размахе строительства броневи́ков, наличии значительного количества броневых частей и успешном опыте их применения, имелись ли у русского командования планы оснащения Действующей армии танками? На этот вопрос можно ответить утвердительно.

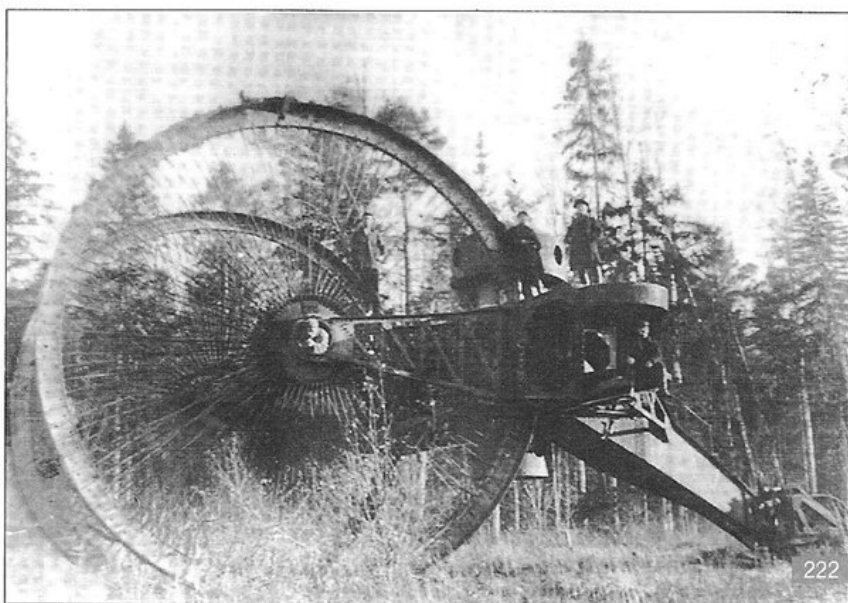


# Русские танки

Информация о применении танков союзниками не просто просачивалась, а напрямую поступала от русских военных агентов в Англии и Франции. Представители Англо-русского правительственного комитета были приглашены на демонстрацию английского танка Mk.I. Подобная демонстрация произошла и во Франции.

В январе 1917 года был утвержден новый перспективный (до лета 1918 года) план формирования броневых частей. Этим планом предусматривалось создание еще 13 дивизионов по 30 машин в каждом "с обеспечением их матчастью следующих типов: 1) бронеавтомобили по проекту Поплавко на полноприводных шасси "Джефери", "Рено", "Панар-Левассор" или FWD; 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" С.А.1. Но уже в сентябре 1917 года в Париж



220

221

**Трактор «Аллис-Чалмерс» во время испытаний на полигоне Офицерской стрелковой школы, 1916 г. (фото из коллекции М.Коломийца).**

222

**«Танк» Лебеденко, 1917 г. (фото из коллекции М.Барятинского).**



русскому военному агенту ушла телеграмма следующего содержания: "Простим 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

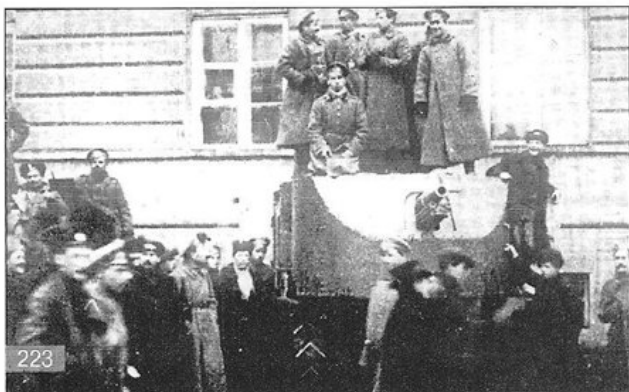
этим, месяцем позже, Временная техническая комиссия при ГВТУ, направленная в Англию для заказов грузовых, легковых и броневых машин, сообщала, что "новый тип тяжелых полевых крейсеров английской армии номер 2 значительно усовершенствован (речь идет, по-видимому, о танке Mk V.— Прим. авт.) как в отношении 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".

Ну а как обстояло дело с русскими проектами танков?

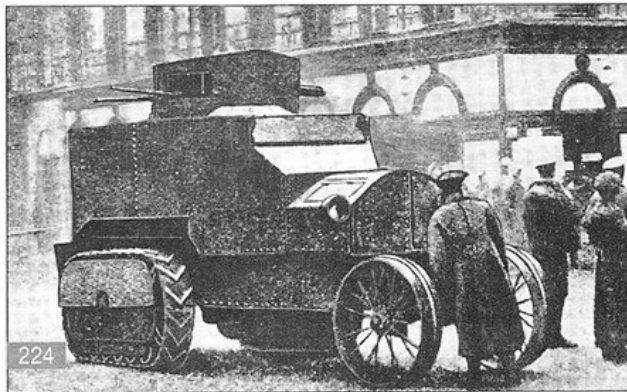
Говорить о конструкциях Пороховщикова и Лебеденко не имеет смысла. История их создания и конструкция достаточно хорошо были описаны в литературе последних лет. Да и танками, в современном понимании, назвать их нельзя.

Но существовали и другие проекты.

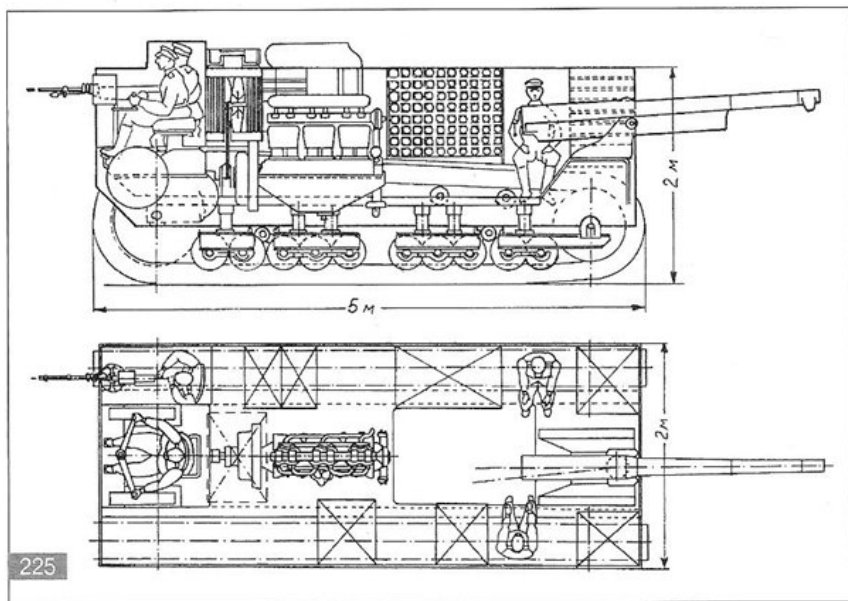
В июле 1915 года полковник артиллерии Гулькевич получил "охранное свидетельство" (говоря современным языком — патент) на изобретенный им "новый способ бронирования и вооружения тракторного самохода, могущего свободно передвигаться при самых



223



224



225

трудных условиях — по пахоте, грязи, снегу, оврагам." 3 марта 1916 года автор изобретения представил в комиссию по броневым автомобилям проект такого трактора. Одновременно Гулякевич сообщил, что на свои собственные средства он уже ведет 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 года бронировка трактора, названного "Ахтырец", была закончена.

В качестве базы для бронирования Гулякевич выбрал гусеничный трактор американской фирмы Allis Chalmers Motor Truck. Десять таких машин были закуплены Военным Ведомством весной 1916 года для испытания в качестве тягачей тяжелых орудий. Он имел 68-сильный газлиновый 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, служащие для управления тракто-

ром 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 Гулякевича. В заднем отделении размещали: запас снарядов, второй пост управления и 3" противотанковую пушку 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 семи человек масса забронированного трактора составляла 12 т, а скорость по дороге — 12 — 15 км/час. Испытания "Ахтырца", проведенные в ноябре-декабре 1916 года, показали его высокие боевые качества. В конце года Путиловский завод получил заказ на второй аналогичный образец, который так и не был построен. В апреле 1917-го "Ахтырец" передали в Запасной броневой дивизион в Петрограде.

Полковник Гулякевич предлагал массированное применение бронированных тракторов своей конструкции, придавая их по 40 единиц на армейский

**Бронированный трактор «Ахтырец» в Петрограде, октябрь 1917 г.**  
(фото из коллекции С.Ромадина).

223

**«Ахтырец» на улицах Москвы, октябрь 1917 г.**  
(фото из коллекции М.Барятинского)

224

**Проект танка фирмы «Русский Рено».**

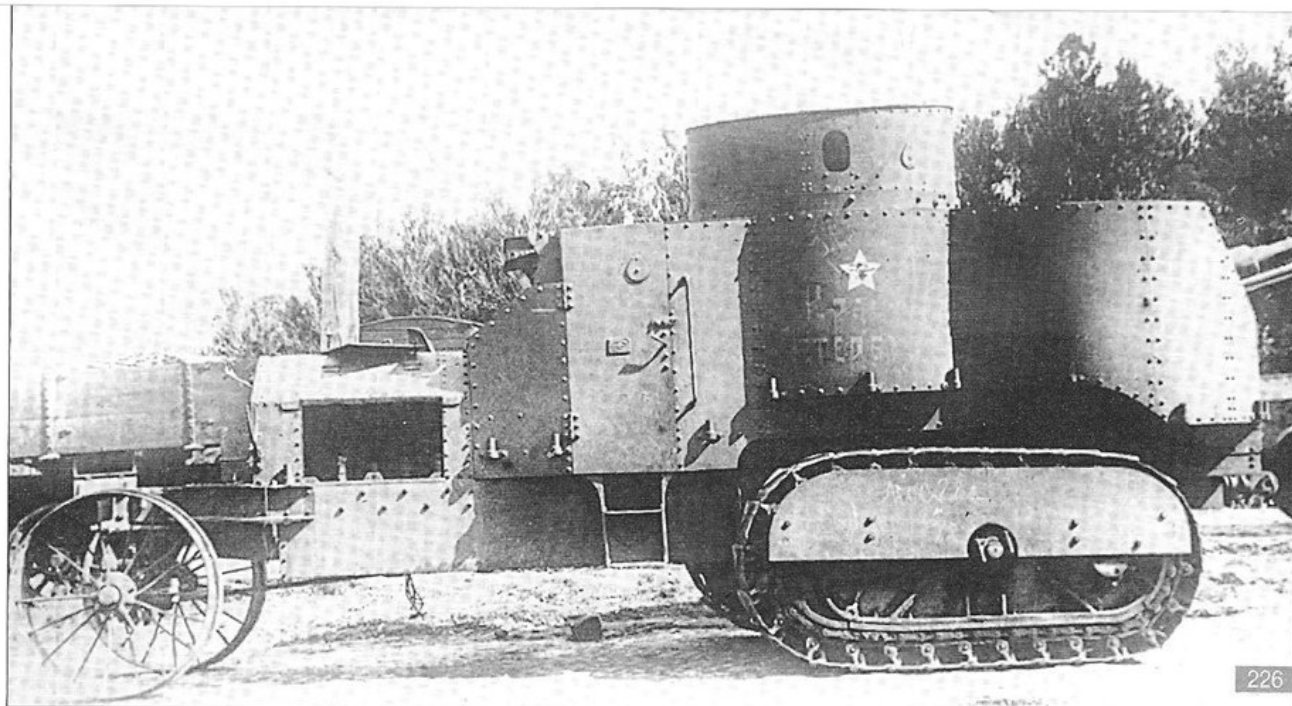
225

корпус в качестве эффективного средства прорыва укрепленных позиций противника. По его замыслу, в бою часть машин для развития успеха в глубине обороны должна была буксировать за собой 42-линейные (107 мм) пушки и боеприпасы к ним.

По конструкции и тактическому назначению машину Гулякевича смело можно считать первым русским танком. Сравнив ее с английскими и французскими танками тех лет (Mk I — III, "Шнейдер", "Сен-Шамон"), можно сделать вывод, что "Ахтырец" превосходил по ряду параметров западные образцы, особенно французские. Последние, кстати, тоже изготавливались на тракторной базе.

После октябрьского переворота 1917 года трактор Гулякевича 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 1917 года вместе с тремя другими броневыми автомобилями его отправили в Москву устанавливать власть Советов. 1 — 2 ноября трактор участвовал в боях на Кудринской площади, улицах Поварской и Бронной, поддерживая огнем отряд подпольской Красной гвардии. В сентябре 1918 года "Ахтырец" убыл в Казань, где был включен в состав 3-го автобронеполка Красной армии. В течение 1918 — 1919 годов броневик участвовал 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—1923 годах из-за





226

отсутствия запасных частей машина пошла на слом.

Был еще один заслуживающий внимания проект, известный как "танк Рыбинского завода". В советской печати о нем можно было почерпнуть следующие сведения: "Разработан в 1915 году в г.Рыбинске. Характеристики: вес 20 т, экипаж 4 человека, вооружение 107 мм пушка и крупнокалиберный пулемет, броня 10 — 12 мм, скорость 7 км/ч, размеры — длина 5 м, ширина 2 м, высота 2 м. Проект был представлен в ГВТУ 10 августа 1916 года, но как и другие аналогичные предложения, не был поддержан."

В этой информации многое неясно — во-первых, что это за безымянный Рыбинский завод, во-вторых — откуда это в России в 1915 году взялся крупнокалиберный пулемет, и, наконец, последнее — упоминаемые габариты вряд ли позволяют разместить в этой машине пушку 107 мм калибра. Однако чертеж-компоновка этого танка в печати приво-

дился, но света проливал мало, а вызывал лишь дополнительные сомнения. Высказывались даже предположения, что этот проект — чистый вымысел.

Сомнения рассеялись, когда в РГВИА было обнаружено письмо председателю Комиссии по броневым автомобилям генерал-майору Филатову, в котором сообщалось, что "Технический отдел ГВТУ препровождает, по приказанию Начальника Управления, заявление Акционерного общества "Русский Рено" от 10 августа 1916 года с чертежом бронированного трактора большой мощности." Вопрос был рассмотрен на заседании комиссии уже 19 августа 1916 года. В графе "Краткое содержание дела" имеется следующая информация: "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/час. 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." Комиссия вполне обоснованно сочла имеющиеся данные недостаточными и "свое заключение о бронированном тракторе "Русский Рено" откладывает до получения таковых."

Вот теперь все становится на свои ме-

ста. Во-первых, абсолютно точно совпадает дата, во-вторых, из соотношения роста людей, габаритов двигателя и орудия на чертеже совершенно ясно, что его калибр не превышает 75 мм (стандартная французская полевая пушка). И, наконец, последнее — правление фирмы "Рено" находилось в Париже, Петроградское отделение фирмы "Рено" — естественно в Петрограде, а вот завод "Русский Рено" — в г.Рыбинске. Описанный в журнале Комиссии по броневым автомобилям (жаль, что так коротко) "бронированный трактор" и есть "танк Рыбинского завода". К сожалению, больше никаких дополнительных сведений об этом интересном и вполне реально осуществимом проекте обнаружить пока не удалось. Одно можно утверждать точно: русский танк так и не был построен.

Нет никаких сомнений, что планы формирования новых бронечастей и оснащения их танками, равно как и планы организации производства танков в России (именно для этой цели весной 1917 года из Англии прибыла комиссия по вопросу постройки в России бронированных тракторов), были вполне реальными. Для этого имелись и промышленная база и подготовленные кадры.

Однако людей, пришедших к власти в России в ночь на 25 октября 1917 года, в тот момент меньше всего интересовали танки.

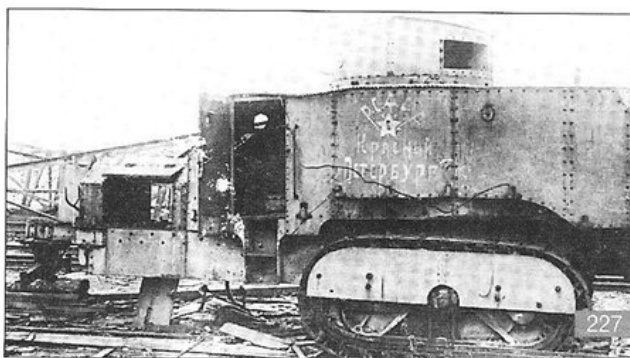
226

**Бронированный трактор «Красный Петербург», Москва, 1920 г. (фото из коллекции С.Ромадина).**

227

**«Красный Петербург» на свалке, 20-е годы (фото из коллекции М.Баятинского).**

228



227



228

**ПУЛЕМЕТНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ВЗВОДА РУССКОЙ АРМИИ 1914—1917 гг.**

№ взвода	Тип бронев-автомобиля	Номера				Название	Дата на которую при-водятся данные
		ротный	шасси	двигателя	армейский		
1	2	3	4	5	6	7	8
5	«Остин» (1) «Остин» (1) «Остин» (1) «Гарфорд»  «Остин» (2) «Остин» (2) «Жаррот»	423 437 442 20  10819 10860 3617	2036 1887 1961 —  — — —	68/612 98/621 168/623 —  256/ 262/ 1985	— — — 2186 — — — —	«Быстрый» «Бодрый» «Бойкий» «Бессмертный»  — — —	21.12.14 г. 21.12.14 г. 21.12.14 г. —  31.12.15 г. 31.12.15 г. 17.06.16 г.
6	«Остин» (1) «Остин» (1) «Остин» (1) «Гарфорд»	511 441 435 —	1895 1883 1870 —	160/623 160/621 69/612 —	— — — —	«Храбрый» «Смелый» «Бравый» «Сибирак»	21.12.14 г. 21.12.14 г. 21.12.14 г. 15.08.16 г.
7	«Остин» (1) «Остин» (1) «Остин» (1) «Гарфорд» «Остин» (2) «Рено» (пб)	422 410 439 35 3265 —	1871 1943 2032 470 — —	— 123/621 83/621 — — —	— — — — — —	«Боец» «Витязь» «Богатырь» — — —	21.12.14 г. 21.12.14 г. 21.12.14 г. 22.09.15 г. 12.10.15 г. —
8	«Остин» (1) «Остин» (1) «Остин» (1) «Гарфорд» «Рено» (пб)	409 503 515 22 1249	1873 2033 1939 451 —	55/612 170/623 169/623 — —	— — — — —	«Лихой» «Сильный» «Славный» — —	21.12.14 г. 21.12.14 г. 21.12.14 г. 25.09.15 г. 1.08.17 г.
9	«Остин» (1) «Остин» (1) «Остин» (1) «Гарфорд» «Остин» (2)	506 430 438 — —	2031 2028 1927 — —	169/623 172/623 135/623 — —	— — — — —	«Ястреб» «Сокол» «Орел» — —	21.12.14 г. 21.12.14 г. 21.12.14 г. — 13.07.16 г.
10	«Остин» (1) «Остин» (1) «Остин» (1) «Гарфорд»	440 502 939 —	1965 1925 1902 —	143/623 178/623 156/623 —	— — — 306	«Свириный» «Сердитый» «Страшный» —	21.12.14 г. 21.12.14 г. 21.12.14 г. —
11	«Остин» (1) «Остин» (1) «Остин» (1) «Гарфорд»	1009 1013 1015 —	2027 1919 1938 —	157/623 144/623 158/623 —	— — — 319	«Коршун» «Копчик» «Кречет» —	21.12.14 г. 21.12.14 г. 21.12.14 г. —
12	«Остин» (1) «Остин» (1) «Остин» (1) «Гарфорд» «Рено» (пб)	431 433 1030 34 —	1921 1908 1958 340 —	127/623 148/623 133/623 — —	— — — — —	«Мощный» «Могучий» «Меткий» «Святогор» —	21.12.14 г. 21.12.14 г. 21.12.14 г. 26.09.15 г. —
13	«Остин» (1) «Остин» (1) «Гарфорд» «Остин» (2)	403 503 15 3631	1901 2026 — —	145/623 85/621 — —	— — — —	«Жгучий» «Жадный» — —	21.03.15 г. 21.03.15 г. 21.03.15 г. 16.12.15 г.
14	«Остин» (1) «Остин» (1) «Гарфорд» «Рено» (пб)	407 1012 10 —	1976 2030 — —	155/623 164/623 — —	— — — —	«Деловой» «Дерзкий» «Добрыня» —	21.03.15 г. 21.03.15 г. 21.03.15 г. —
15	«Остин» (1) «Остин» (1) «Гарфорд» «Ланчестер»	404 406 16 —	1891 1884 — —	178/629 131/623 — —	3560 — 899 —	«Алчный» «Адский» «Грозный» —	21.03.15 г. 21.03.15 г. 21.03.15 г. 05.16 г.
16	«Остин» (1) «Остин» (1) «Гарфорд»	420 1011 12	2025 1937 732	119/621 146/623 —	— — —	«Зоркий» «Задорный» «Забайкалец»	21.03.15 г. 21.03.15 г. 21.03.15 г.
17	«Остин» (1) «Остин» (1) «Гарфорд»	424 429 23	1936 1963 705	149/623 152/623 —	— — —	«Огонь» «Оса» «Колыванец»	21.03.15 г. 21.03.15 г. 21.03.15 г.
18	«Остин» (1) «Остин» (1) «Гарфорд» «Рено» (пб) «Ланчестер»	940 1016 13 — —	1916 1889 — — —	165/623 132/623 — — —	— — — 13367 13366	«Редкий» «Ратный» «Рокот» «Ратник» «Ратмир»	21.03.15 г. 21.03.15 г. 21.03.15 г. 05.16 г. 05.16 г.
19	«Остин» (1) «Остин» (1) «Гарфорд»	411 436 18	1931 1869 445	130/623 117/621 1696	1703 1701 1705	«Пылкий» «Победа» «Пушкарь»	21.03.15 г. 21.03.15 г. 21.03.15 г.
20	«Остин» (1) «Остин» (1) «Гарфорд» «Жаррот»	421 432 11 —	1924 2029 — —	182/629 161/623 — —	734 736 899 —	«Гром» «Гроза» «Громобой» —	21.03.15 г. 21.03.15 г. 21.03.15 г. 17.06.16 г.
21	«Остин» (1) «Остин» (1) «Гарфорд» «Рено» (пб)	1010 434 — 1359	1941 1959 — —	163/623 121/621 — —	— — — 4631	«Славянин» «Алмаз» «Витязь» —	5.01.17 г. 5.01.17 г. 5.01.17 г. 5.01.17 г.
22	«Остин» (1) «Остин» (1) «Гарфорд» «Жаррот» «Рено» (пб)	911 405 — — —	1957 2034 — — —	92/621 176/623 — — —	4392 — — — —	«Гвардеец» «Михайловец» — — —	21.03.15 г. 21.03.15 г. 21.03.15 г. 17.06.16 г. 17.06.16 г.
23	«Остин» (1) «Остин» (1) «Гарфорд»	419 912 —	2035 1973 —	193/629 128/623 —	— — —	«Жемчуг» — —	21.03.15 г. 21.03.15 г. 21.03.15 г.
24	«Остин» (2) «Остин» (2)	2858 3227	— —	— —	— —	«Скобелев» «Суворов»	17.11.16 г. 17.11.16 г.

№ взвода	Тип бронев-автомобиля	Номера				Название	Дата на которую при-водятся данные
		ротный	шасси	двигателя	армейский		
1	2	3	4	5	6	7	8
	«Гарфорд» «Фиат» «Фиат»	— 10883 10834	— — —	— — —	— — —	«Граф Румянцев» «Минин» «Пожарский»	17.11.16 г. 9.02.17 г. 9.02.17 г.
25	«Мерседес» «Мерседес» «Ллойд» «Остин» (2) «Остин» (2) «Ланчестер»	757 787 — — — —	— — — — — —	25070 26079 262 — — —	— — — — — —	«Обуховец» «Опальный» «Орлец» — — —	07.15 г. 07.15 г. 09.15 г. 06.16 г. 06.16 г. 06.16 г.
26	«Остин» (2) «Остин» (2) «Гарфорд» «Джефери»	3598 3606 36 —	— — — —	233/— 238/— 383 —	2208 2209 2210 —	«Черт» «Черномор» «Чудовище» «Народей»	1.01.16 г. 1.01.16 г. 1.01.16 г. 1.01.16 г.
27	«Остин» (2) «Остин» (2) «Гарфорд»	2860 3228 27	1940 1368 392	200/629 186/650 —	— — —	— — «Отважный»	— — —
28	«Остин» (2)  «Остин» (2) «Гарфорд»	3622  3605 32	—  — 516	—  — —	—  — —	«Стере-гуший» «Марс» «Решительный»	— — —
29	«Бенц» «Пирс-Арроу» «Уайт» «Остин» (2) «Остин» (2) «Ланчестер»	— — 1137 1326 1327 1328	— — — — — —	1467 66952 — — — —	— — — — — —	«Серафима» — — — — —	— — 23.08.16 г. 23.08.16 г. 23.08.16 г. 23.08.16 г.
30	«Остин» (2) «Остин» (2) «Гарфорд»	— — —	— — —	— — —	5228 5229 —	— — —	17.04.16 г. 17.04.16 г. 17.04.16 г.
31	«Остин» (2) «Остин» (2) «Гарфорд»	3633 3578 426	1974 1989 —	208/— 209/— —	13313 3314 13312	— — —	17.02.16 г. 17.02.16 г. 17.02.16 г.
32	«Остин» (2) «Остин» (2) «Гарфорд»	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
33	«Остин» (2) «Остин» (2) «Остин» (2) «Гарфорд»	3560 3584 3634 450	— — — —	216/525 207/— 203/— 7044	854 855 856 853	— — — —	03.16 г. 03.16 г. 03.16 г. 03.16 г.
34	«Остин» (2) «Остин» (2) «Гарфорд»	— — —	— — —	— — —	— — —	«Дракон»	— — —
35	«Остин» (2) «Рено» (Мг) «Гарфорд»	— — —	— — —	— — —	1127 1367 1123	— — —	08.16 г. 08.16 г. 08.16 г.
36	«Остин» (2) «Остин» (2) «Гарфорд»	— 3594 —	4942 1994 —	— — 1194	— — —	«Олег» «Витязь» «Баян»	17.04.16 г. 17.04.16 г. 17.04.16 г.
37	«Остин» (2) «Остин» (2) «Ланчестер»	— — —	3610 4404 34407	184/— 183/— 1575	934 935 933	— — —	03.16 г. 03.16 г. 03.16 г.
38	«Остин» (2) «Остин» (2) «Ланчестер»	4388 4409 3592	1947 1999 —	227/— 179/— 1551	1045 1046 1047	— — —	20.05.16 г. 20.05.16 г. 20.05.16 г.
39	«Остин» (2) «Остин» (2) «Ланчестер»	— — —	— — —	— — —	— — —	«Кречет» «Кондор»	16.01.17 г. 16.01.17 г. 16.01.17 г.
40	«Остин» (2) «Остин» (2) «Ланчестер»	— — —	— — —	— — —	4288 4289 4287	— — —	24.04.16 г. 24.04.16 г. 24.04.16 г.
41	«Остин» (2) «Остин» (2) «Ланчестер»	— — —	— — —	— — —	1107 1108 1109	— — —	08.16 г. 08.16 г. 08.16 г.
42	«Остин» (2) «Остин» (2) «Ланчестер»	10263 10323 3596	— — —	249/650 243/650 1574	— — —	«Орел» «Ахтырец»	06.16 г. 06.16 г. 06.16 г.
43	«Остин» (2) «Остин» (2) «Ланчестер» «Жаррот»	10256 10272 — 4408	— — — —	253/650 239/650 — 1998	1540 1539 — —	— — — —	03.16 г. 03.16 г. 03.16 г. 04.16 г.
44	«Остин» (2) «Остин» (2) «Ланчестер»	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
45	«Остин» (2) «Остин» (2) «Ланчестер»	10821 10871 3599	— — —	247/— 263/— 1534	13323 13322 13324	— — —	02.17 г. 02.17 г. 02.17 г.
46	«Остин» (2) «Остин» (2) «Ланчестер»	10864 10876 3601	— — 1522	244/— 252/— 1558	— — —	«Сибирак» «Кавказец» «Туркестанец»	06.16 г. 06.16 г. 06.16 г.
47	«Остин» (2) «Остин» (2) «Ланчестер»	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —



**Пояснения к таблице «Пулеметные автомобильные взвода  
Русской Армии 1914—1917 гг.»**

1) Таблица составлена на основании сводок и отчетов фронтов о состоянии автомобильного парка, сдаточных ведомостей на броневые автомобили, журналов боевых действий взводов, офицерских полевых книжек.

2) Взвода с 1-го по 4-й в таблицу не вошли, так как они входили в состав 1-й автомобильной пулеметной роты и имели свою штатную структуру и нестандартную материальную часть.

3) В графе «тип броневых автомобилей» рядом с маркой машины в скобках указаны: (1) - 1-я серия, (2) - 2-я серия, (пб) - полубронированный, (Мг.) - Мгебров. Машины «Армстронг-Уитворт-Жаррот» и «Армстронг-Уитворт-Фиат» сокращенно указаны как «Жаррот» и «Фиат».

4) Ротный номер присваивался Учебной автомобильной ротой всем транспортным средствам, включая броневые автомобили. Нумерация имела сквозной характер.

5) Армейский номер присваивался всем транспортным средствам той или иной армии по схеме аналогичной ротным номерам.

6) Название машин в разных взводах иногда были одинаковыми по причине незнания или же гибели броневика и присвоения его имени вновь поступившей боевой машине. Кроме того следует учитывать, что данные приводятся не на одну дату.

7) Пустые места в графах таблицы означают отсутствие у авторов достоверных сведений на день ее составления.

**ИЗГОТОВЛЕНИЕ БРОНЕВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ  
В РОССИИ В ПЕРИОД ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

Тип броневых автомобилей	1914	1915	1916	1917	Всего
<b>Пулеметные броневые автомобили</b>					
«Руссо-Балт» (1-я АПР)	8	—	—	—	8
«Руссо-Балт» (Некрасов)	—	6	4	—	10
«Руссо-Балт» (Мгебров)	—	1	—	—	1
«Рено» (Мгебров)	—	—	11	—	11
«Рено» (Некрасов)	—	1	—	—	1
«Рено» (Вонлярлярский)	—	1	—	—	1
«Джеффри» (Поплавко)	—	1	30	—	31
«Джеффри» (Оф. стр. шк.)	—	—	—	1	1
«Фиат» (Ижорского з-да)	—	—	—	41	41
«Бенц» (Мгебров)	—	1	—	—	1
«Пирс-Арроу» (Мгебров)	—	1	—	—	1
«Изотта-Фраскини» (Мгебров)	1	—	—	1	—
«SPA»	1	—	—	—	1
«Кейс»	2	—	—	—	2
«Бурфорд»	—	—	1	—	1
«Руссо-Балт»	—	—	—	—	—
(Кавк. туз. дивизии.)	1	—	—	—	1
Трехколеска Филатова	—	—	15	—	15
БА Улятовского	—	—	1	—	1
«Берлие» (учебный)	1	—	—	—	1
«Ллойд» (Былинский)	—	1	—	—	1
<b>Броневые автомобили</b>					
для 1-й пулеметной роты	—	2	—	—	2
<b>Пушечные броневые автомобили</b>					
«Гарфорд»	—	30	18	—	48
«Уайт» (Мгебров)	—	1	—	—	1
«Мерседес» (Былинский)	—	2	—	—	2
Трехколеска Филатова	—	—	1	—	1
«Маннесман-Мулаг»	1	2	—	—	3
«Паккард» (1-я АПР)	—	2	—	—	2
«Паккард» (Ульянов)	—	—	1	—	1
«Пирс-Арроу»	—	—	—	—	—
(заказ Морского ведомства)	—	—	2	—	2
FWD	—	—	—	1	1
<b>Противозаэропланные броневые автомобили</b>					
«Руссо-Балт» (76 мм)	—	4	—	—	4
«Остин» (57 мм)	—	1	—	—	1
<b>Полугусеничные броневые автомобили</b>					
«Остин (2) - Кегресс»	—	—	1	—	1
«Аллис-Чалмерс»	—	—	—	—	—
(Гулькевич)	—	—	1	—	1
<b>Итого</b>	<b>14</b>	<b>56</b>	<b>86</b>	<b>43</b>	<b>201</b>

**ИМПОРТ БРОНЕВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И ШАССИ ДЛЯ НИХ  
В РОССИЮ В ПЕРИОД ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ\***

Тип броневых автомобилей	1914	1915	1916	1917	Всего
«Остин» 1-й серии	48	—	—	—	48
«Остин» 2-й серии	—	60	—	—	60
«Остин» 3-й серии	—	—	—	60	60
«Остин» (шасси)	—	—	5	55	60
«Рено»**	—	40	—	—	40
«Изотта-Фраскини»**	1	—	—	—	1
«Армстронг-Уитворт	—	—	—	—	—
Жаррот»	—	10	—	—	10
«Армстронг-Уитворт	—	—	—	—	—
Фиат»	—	15	15	—	30
«Шеффилд-Симплекс»	—	25	—	—	25
«Арми-Мотор-Лорис»	—	32	4	—	36
«Ланчестер»	—	20	—	—	20
«Фиат» (шасси)	—	—	16	74	90
«Пирлесс»	—	—	16	—	16
<b>Итого</b>	<b>49</b>	<b>202</b>	<b>56</b>	<b>189</b>	<b>496</b>

\* Не учтены машины английского и бельгийского бронедивизионов.

\*\* 11 броневых автомобилей «Рено» и один «Изотта-Фраскини» в 1915 году перебронированы по проекту штабс-капитана Мгеброва.

**ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ:**

1. Российский государственный военно-исторический архив.  
Фонды: Главное военно-техническое управление Русской Армии, Главное управление Генерального штаба Русской Армии, Штаб Верховного Главнокомандующего, Главное артиллерийское управление, Инженерно-технический комитет ГВТУ, Особое совещание по обороне государства, Канцелярия Военного министра, Военная автомобильная школа, 1-ая автомобильная пулеметная рота, 1-й, 2-й, 3-й, 4-й, 5-й, 9-й, 11-й, 12-й броневые автомобильные дивизионы. Броневой дивизион Особой армии.
2. Российский государственный военный архив.  
Фонды: Управление делами Народного комиссариата по военным и морским делам, Управление броневых сил РККА.
3. Российский государственный архив экономики.  
Фонды: Государственное общество машиностроительных заводов, Совет военной промышленности при ВСНХ.
4. Краткое описание броневых пушечно-пулеметных автомобилей «Гарфорд» оборудованного Путиловским заводом. - Петроград, 1915 г.
5. Fletcher D. War Cars. British Armoured Cars in First World War. - HMSO, London, 1987.
6. Gougard A. L'Aube de la Glorie. Les Autos Mitralleuses et les Chars Français Pendant la Grande Guerre. - Societe Océbur, 1987/
7. Magnuski J. Samochody pancerne Wojska Polskiego 1918-1939. - WiS, Warszawa, 1993.
8. Spielberger W.J. Die Gepanzerte Radfahrzeuge des deutschen Heeres 1904-1945/ - Motorbuch Verlag, Stuttgart. 1974.
9. White B.T. British Armoured Cars 1914-1945. - Ian Allan, London, 1964.
10. Журналы: «Броневое дело», «Нива», «Самоход», «Летопись войны».
11. Материалы из фондов Центрального музея Вооруженных Сил и музея Ижорского завода.





1

Ефрейтор 1-й авто-  
пулеметной роты.  
Октябрь 1914 г.

2

Офицер (прапорщик)  
1-й автопулеметной роты.  
Октябрь 1914 г.

3

Офицер (поручик) авто-  
броневых частей.  
Июль 1915—1917 гг.

4

Младший унтер-офицер  
1-й автомобильной батареи  
для стрельбы по воздушному  
флоту. Февраль 1916—1917 гг.

Рис. Р. Паласиос-Фернандес

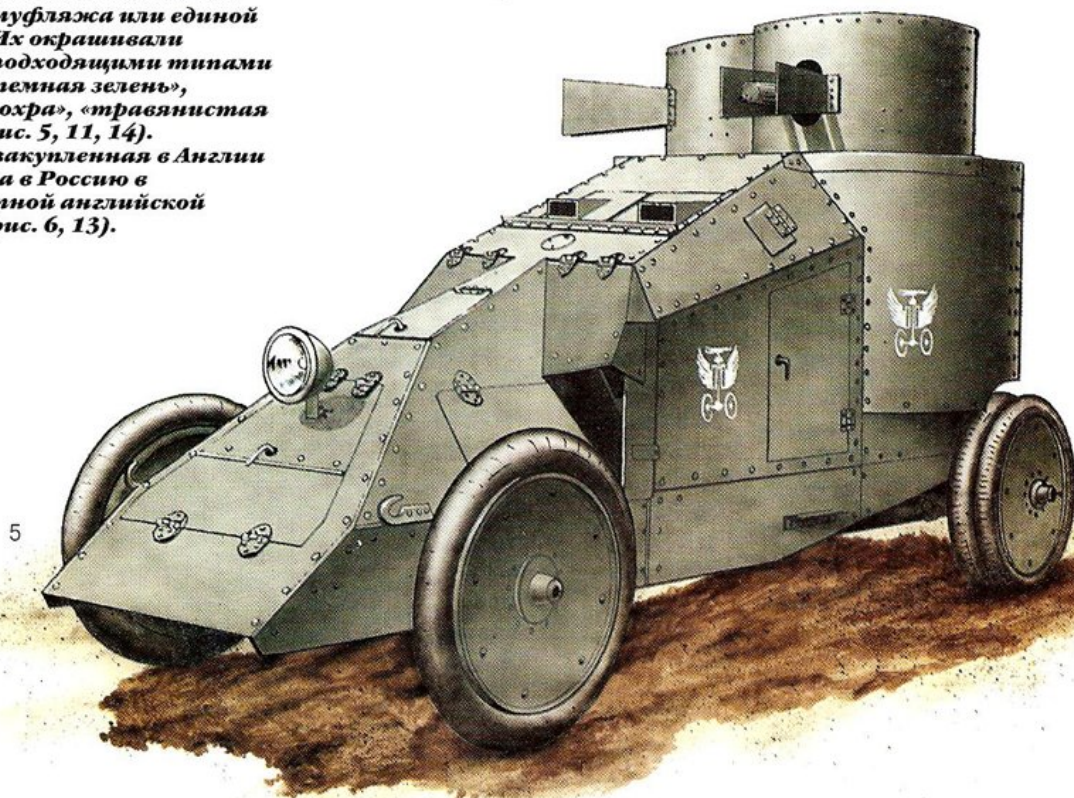
3

4

PALACIOS 97  
R



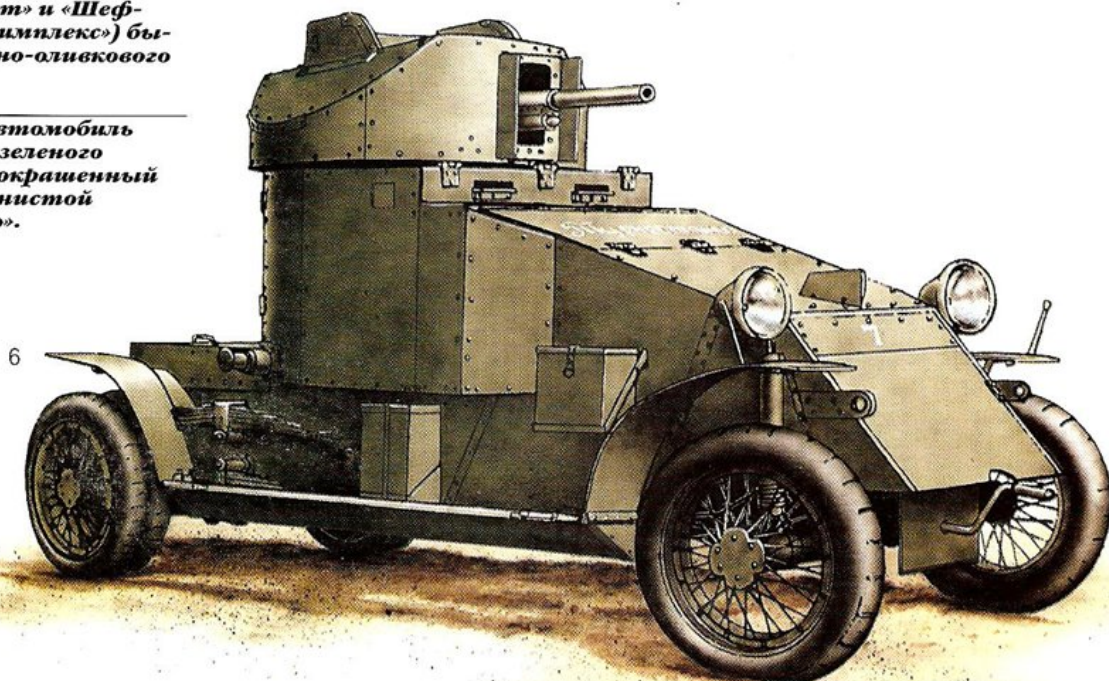
В годы Первой мировой войны русские броневые автомобили не имели камуфляжа или единой окраски. Их окрашивали любыми подходящими типами красок: «темная зелень», «желтая охра», «травянистая зелень» (рис. 5, 11, 14). Техника, закупленная в Англии поступала в Россию в стандартной английской окраске (рис. 6, 13).



5 Броневая автомобиль «Рено», окрашенный «темной зеленью».

6 Броневые автомобили «Ланчестер» (а также «Армстронг-Уитворт» и «Шеффилд-Симплекс») были темно-оливкового цвета.

11 Броневая автомобиль «Уайт» зеленого цвета, окрашенный «травянистой зеленью».







7

9



10



Эмблема отдельных бронированных батальонов для стрельбы по воздушному флоту, 1916 г.

7

Эмблема «частей смерти», 1917 г.

8

Погон полковника броневых частей, 1916 г.

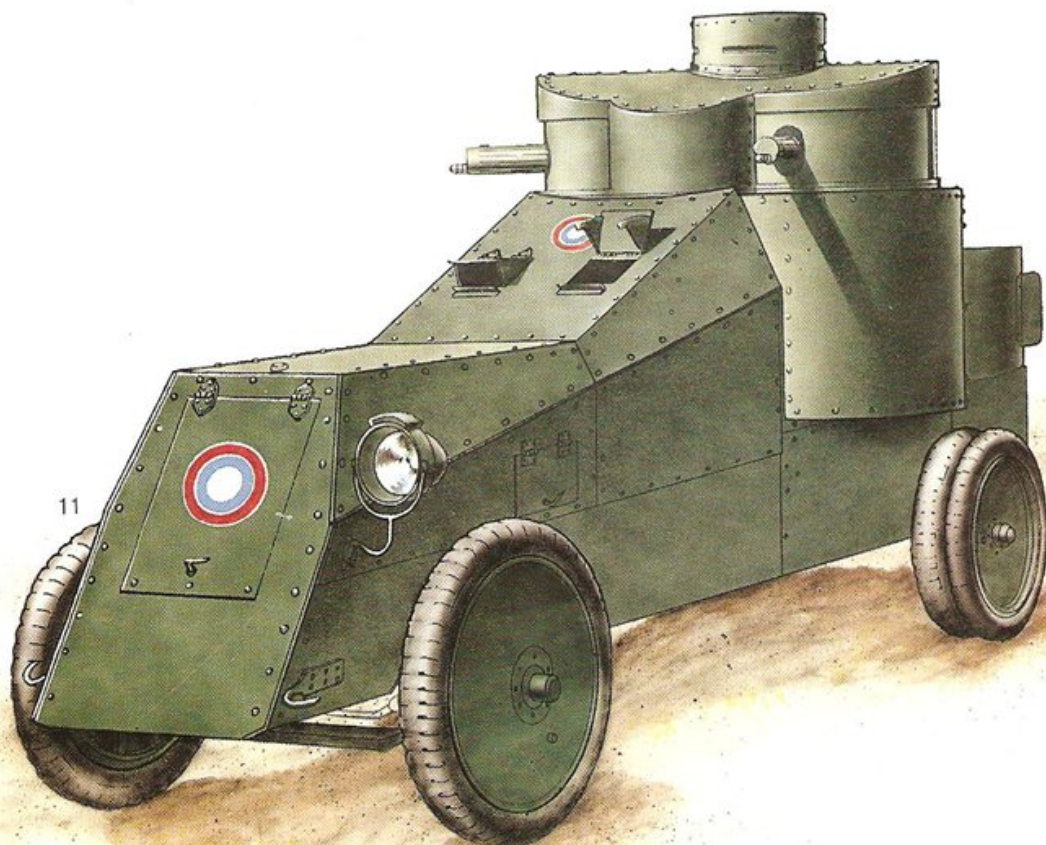
9

Эмблема броневых частей, 1916 г.

10



8



11

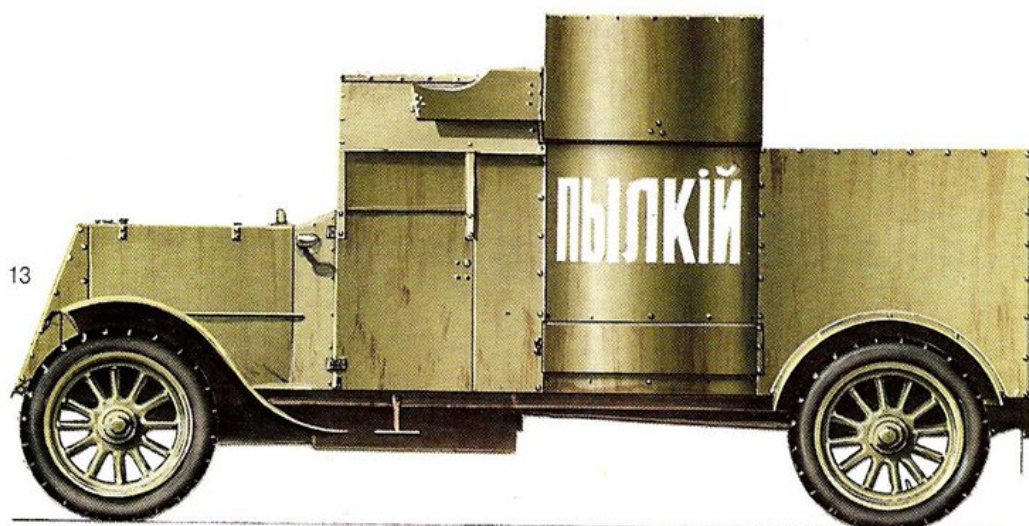
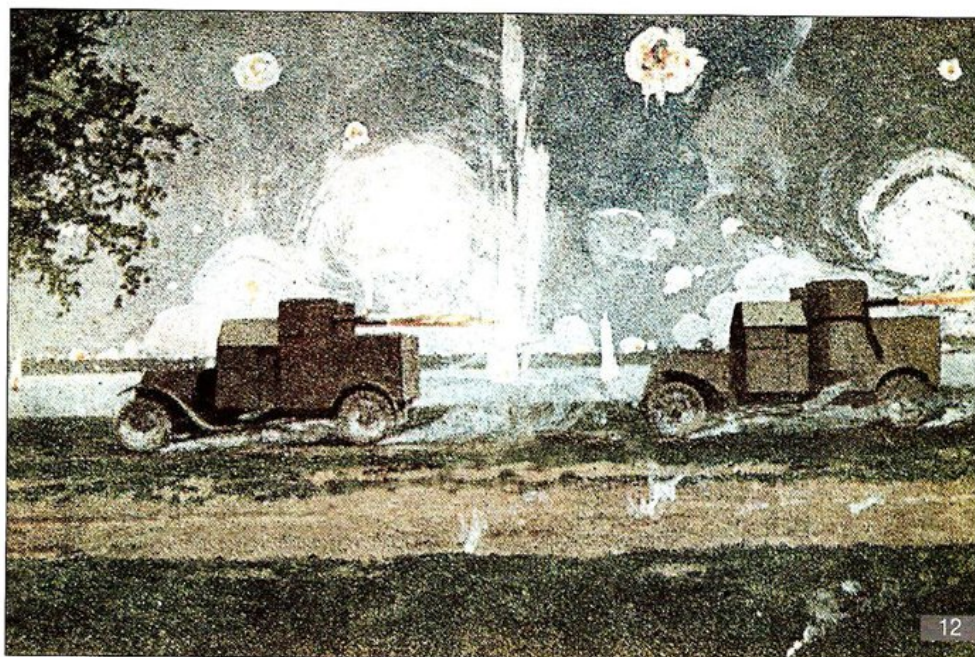


12 «Русские броневые автомобили в бою». Почтовая карточка 1916 г.

13 «Остины» 1-й, 2-й, 3-й серий окрашивались в темно-оливковый цвет.

14 Броневые автомобили «Паккард» 1-й автопулеметной роты «песочного» цвета, окрашенный «желтой охрой».

Цвет для данных рисунков подбирался на основании окраски подлинных образцов вооружения и снаряжения Русской армии времен Первой мировой войны, хранящихся в Центральном музее Вооруженных Сил и документов Российского государственного военного архива.





**Михаил Барятинский** родился в 1958 году в Москве. Много лет занимается популяризацией бронетанковой техники. С 1988 года работает в редакции журнала «Моделист-конструктор». Руководил отделом истории техники. С 1995 года — ответственный редактор и постоянный автор «Бронсколлекции» — приложения к журналу. Член Союза журналистов. Автор многочисленных статей и нескольких десятков книг, изданных в России и за рубежом.

**Максим Коломиец** в 1994 году закончил МВТУ имени Баумана и уже несколько лет работает научным сотрудником Центрального музея Вооруженных Сил. С 1997 года — выпускающий редактор журнала «Танкомастер». Максим Викторович — автор многочисленных статей и ряда книг, посвященных истории развития и боевого применения бронетанковой техники. Живет в Москве.



«Неизвестная война» — так часто называют на западе Великую Отечественную войну 1941 — 1945 гг. Для нашего же народа неизвестной по прежнему остается Первая мировая война. Неизвестно почти все — ход событий, боевые операции и сражения, герои и подвиги, вооружение и техника.

Об одном из наиболее современных в то время видов боевой техники — бронеемобилиях — идет речь в этой книге. На строго документальном, архивном материале без вымыслов и идеологических штампов рассказывается о появлении в 1906 году в России первого броневика, о разработке и изготовлении русских бронемашин, о формировании, организации и боевом применении броневых частей Русской армии. Книга великолепно проиллюстрирована — несколько сотен раритетных, никогда ранее не публиковавшихся, фотографий и восстановленных по архивным данным чертежей дают полную картину развития броневого дела в российской Империи в период Первой мировой войны, начиная с августа 1914 года и вплоть до октябрьского переворота в 1917-м.

