

ВВЕДЕНИЕ

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

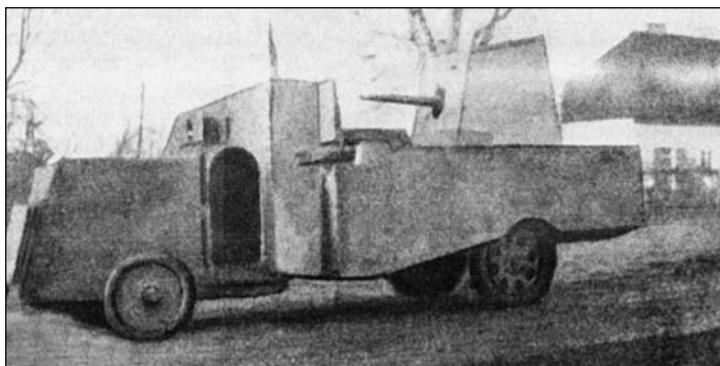
Однажды, когда наш 7 «А» класс участвовал в очередном школьном сборе макулатуры, среди пачек различных бумаг мне попалось несколько журналов «Нива» за 1915 год. В одном из них я увидел фото броневика с подписью «Бронированный автомобиль, действовавший с необычайным успехом против неприятеля под Лодзью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

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

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

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

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



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

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

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

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

по количеству броневедомств Россия незначительно уступала Англии.

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

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

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

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

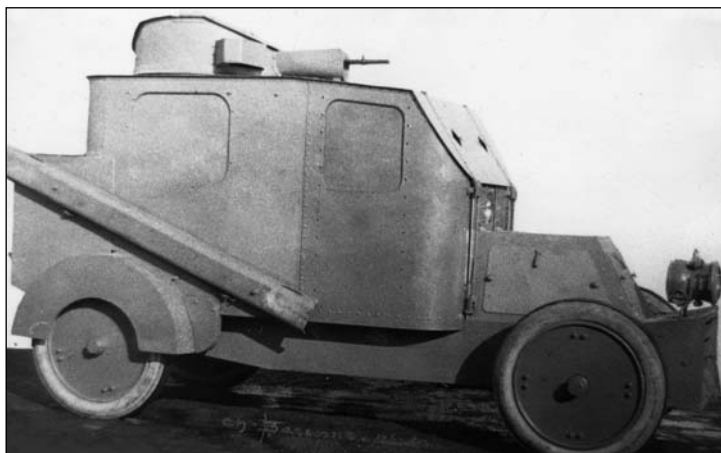
Глава 1. Автоброневые части

Первые шаги

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

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

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



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

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

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

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

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

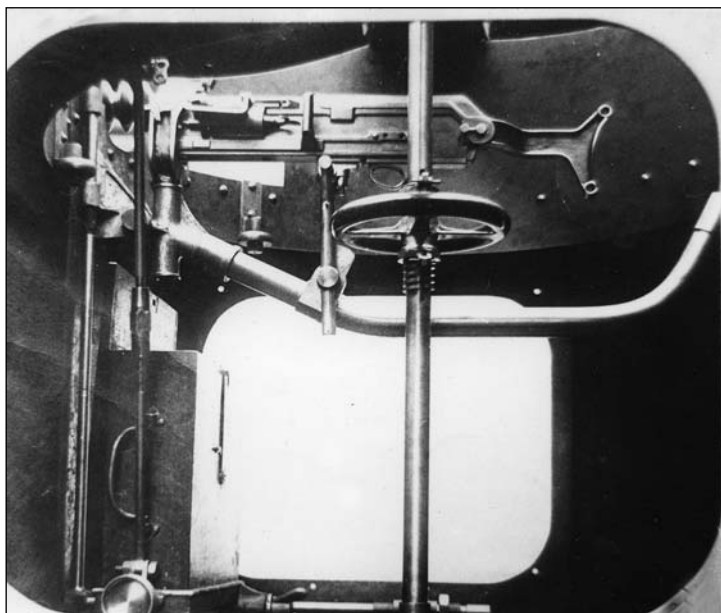
В 1905 году отставной французский полковник-артиллерист Гюйе, работавший на фирме «Шаррон», спроектировал полностью бронированный автомобиль с пулеметной башней, причем на механизм поворота башни оригинальной конструкции 13 февраля 1906 года он получил патент № 363712. В начале этого же года фирма «Шаррон»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

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

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

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

2. Вооружен 2 – 3 пулеметами;



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

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

Условия доставки:

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

2. Провоз автомобиля и провожатого за счет казны;

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

4. На обязанности механика будет технический надзор за автомобилем;

5. Управление машиной в бою я беру на себя.

Условия приобретения автомобиля казной:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

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

ОГЛАВЛЕНИЕ

ГЛАВА 1. АВТОБРОНЕВЫЕ ЧАСТИ

Введение	5
Первые шаги	9
«Русское детище»	37
Братья «Руссо-Балтов»	73
Разведывательная команда подполковника Чемерзина	75
Закупочная комиссия	82
Организация и формирование автобронечастей	85
«Остины» в Русской Армии	104
«Гарфорд» и «Ланчестер»	137
«Рено» – ящики	162
Броневики мастерской Братолюбова	166
Броневики штабс-капитана Былинского	179
Броневик прапорщика Вонлярлярского	190
Броневики конструкции штабс-капитана Мгеброва	192
Бронемашины фирмы «Армстронг-Уитворт»	210
Неудача с «Шеффилд-Симплекс»	221
Железнодорожный взвод штабс-капитана Мещеренинова	225
Бронированные «кегрессы»	234
«Слоны Ганнибала» Виктора Поплавко	243
Филатовские трехколески	251
Ижорский «Фиат» и Путиловский «Остин»	260
А что бы было дальше?	267
Бельгийский бронедивизион	284
Броневой отряд британского Адмиралтейства	289

Русские броневики в боях	296
Зенитные бронемашины	332
«Морские» броневики	338
«Вездеход» Пороховщикова	342
Танк Лебеденко	357

ГЛАВА 2. БРОНЕПОЕЗДА РУССКОЙ АРМИИ

Прелюдия	362
Первый русский бронепоезд	366
«Морской» бронепоезд	369
Бронепоезда на Кавказе	372
Бронепоезд 2-го Сибирского железнодорожного батальона	373
Бронепоезд Усть-Двинской крепости	374
«Хунхузы» генерала Колобова	376
«Генерал Анненков»	386
Бронепоезд инженера Балля	390
Проект бронепоезда ГВТУ	393
«Боевой поезд» финляндских железных дорог	394
Бронедрезины	396
Одиссея «Заамурца»	408
Приложения	423