

МАКСИМ КОЛОМИЕЦ



# БРОНЯ РУССКОЙ АРМИИ

Бронеавтомобили  
и бронепоезда  
в Первой Мировой войне



Максим Коломиец

**Броня русской армии.  
Бронеавтомобили и бронепоезда  
в Первой мировой войне**

«Яуза»

2008

## **Коломиец М. В.**

**Броня русской армии. Бронеавтомобили и бронепоезда в Первой мировой войне / М. В. Коломиец — «Яуза», 2008**

Символом отечественной военной мощи в XX веке принято считать танковые войска. Но так было не всегда. В годы Первой мировой войны, еще до массового появления на фронтах танков, Россия уже состоялась как великая «броневая держава». Неудачи русской армии принято списывать на «техническую отсталость» и «косность чиновников», однако что касается бронетехники – в этой области мы всегда были на лидирующих позициях. Во время Великой войны русские бронеавтомобили не уступали по качеству лучшим английским образцам, а бронепоезда вообще не имели себе равных. Технические решения, применявшиеся при их изготовлении, надолго обогнали свое время. Бронечастии русской армии комплектовались самыми грамотными солдатами. Многие из них были добровольцами. Именно поэтому команды бронепоездов и бронеавтомобилей практически не поддавались разложению и революционной агитации и до самого конца войны оставались наиболее боеспособными подразделениями русской армии. Новая книга ведущего специалиста по истории бронетехники Максима Коломийца посвящена истории, вооружению, организации и боевому применению отечественных бронечастей в годы Первой мировой войны.

© Коломиец М. В., 2008

© Яуза, 2008

# Содержание

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| ВВЕДЕНИЕ                          | 5  |
| Глава 1. Автоброневые части       | 8  |
| Первые шаги                       | 8  |
| «Русское детище»                  | 26 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 33 |

# Максим Коломиец

## Броня русской армии. Бронеавтомобили и бронепоезда в Первой мировой войне

### ВВЕДЕНИЕ

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

Однажды, когда наш 7 «А» класс участвовал в очередном школьном сборе макулатуры, среди пачек различных бумаг мне попалось несколько журналов «Нива» за 1915 год. В одном из них я увидел фото броневика с подписью «Бронированный автомобиль, действовавший с необычайным успехом против неприятеля под Лодзью и Сохачевым. По фот. нашего корреспондента». Этот снимок, весьма посредственного качества, тогда меня озадачил: оказывается, еще в Первую мировую войну наша страна имела на вооружении 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 броневого дела в России, но среди рисунков ничего похожего на найденный мною броневик не нашлось.

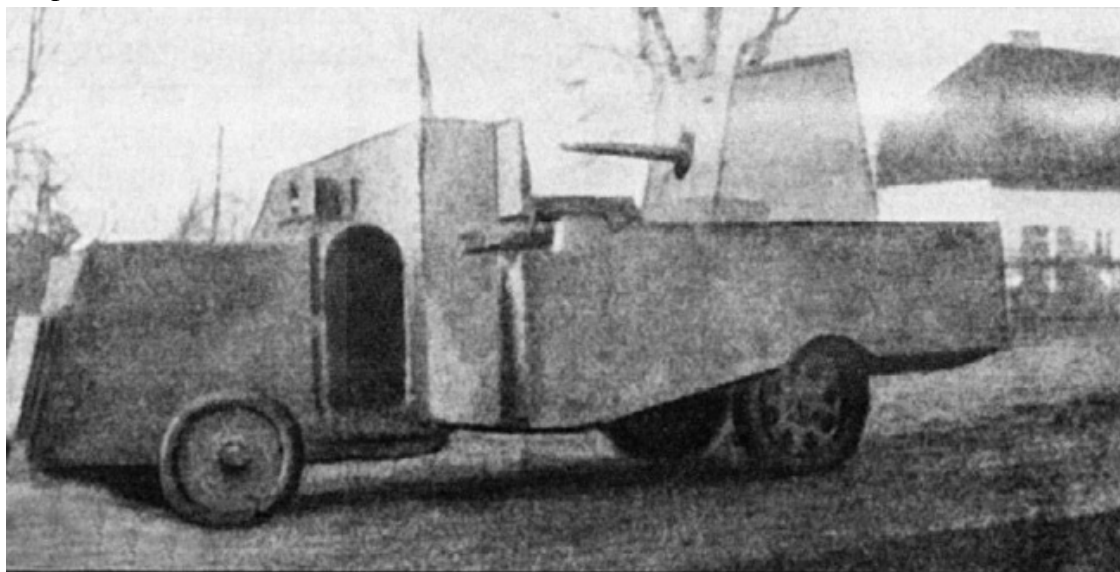
Помню, с каким нетерпением я ждал выхода книги Л. Гоголева «Бронемшины», заявленной издательством ДОСААФ на 1986 год, и как я был разочарован, купив ее: о моем броневике в ней не было ни слова. Правда, в этой работе была кое-какая ранее не встречавшаяся информация о русских броневиках Первой мировой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

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

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

Оказалось, что несмотря на культивировавшуюся у нас все советские годы теорию о тупости и косности царских военных чиновников, у истоков броневого дела в нашей стране стояли талантливые конструкторы, опытные инженеры и боевые командиры, отдававшие служению Отечеству всю свою энергию, все силы и знания. Генерал-лейтенант Филатов, генерал-майоры Секретев и Колобов, полковники Бутузов и Добржанский, капитаны Гурдов, Бажанов, Кондырин, Халецкий, Дзугаев, Миклашевский, штабс-капитаны Мгебров, Некрасов, Былинский, Поплавко, Мещеренинов, лейтенант флота Ульянов, прапорщики Вонлярлярский, Уля-

товский, Кегресс, Карпов и десятки других офицеров являлись цветом Русской Армии, ее славой и гордостью.



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

**Бронеавтомобиль «Маннесманн-Мулаг» (с 47-мм пушкой) 1-й автопулеметной роты.**

**Снимок из журнала «Нива» за 1915 год.**

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 бронеавтомобилей 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 Коломийцу Максиму Викторовичу или на e-mail: [magazine@front.ru](mailto:magazine@front.ru).

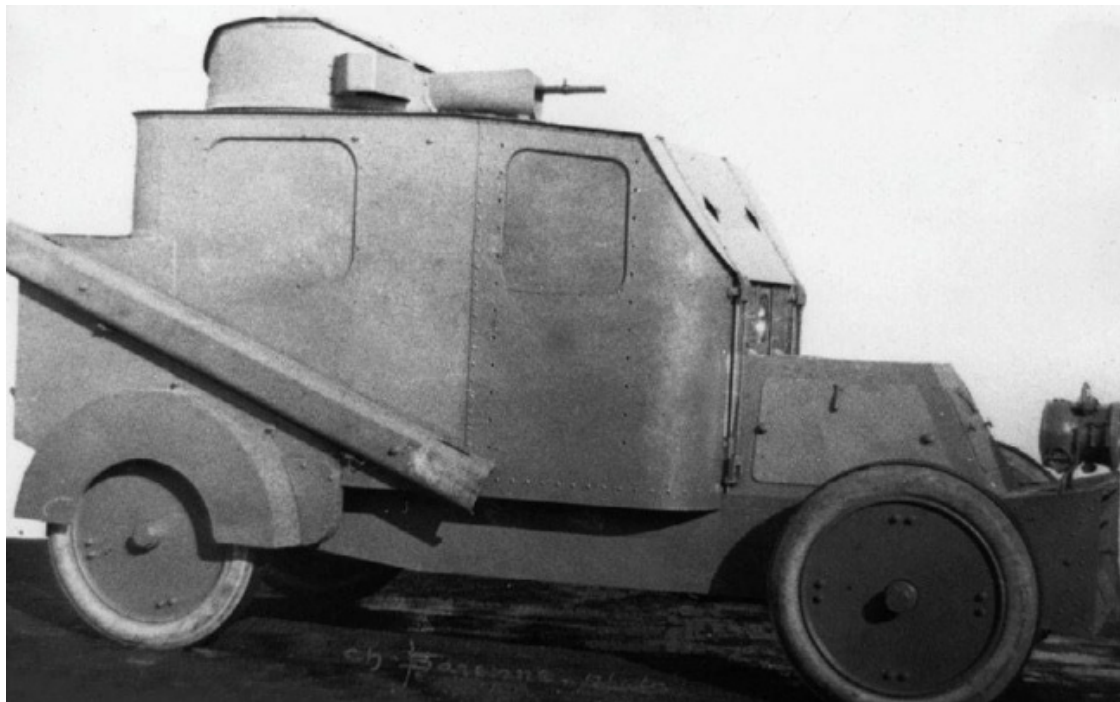
## Глава 1. Автоброневые части

### 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 броневики «зарубили». Попробуем разобраться, как же все-таки обстояло дело.

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

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



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

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

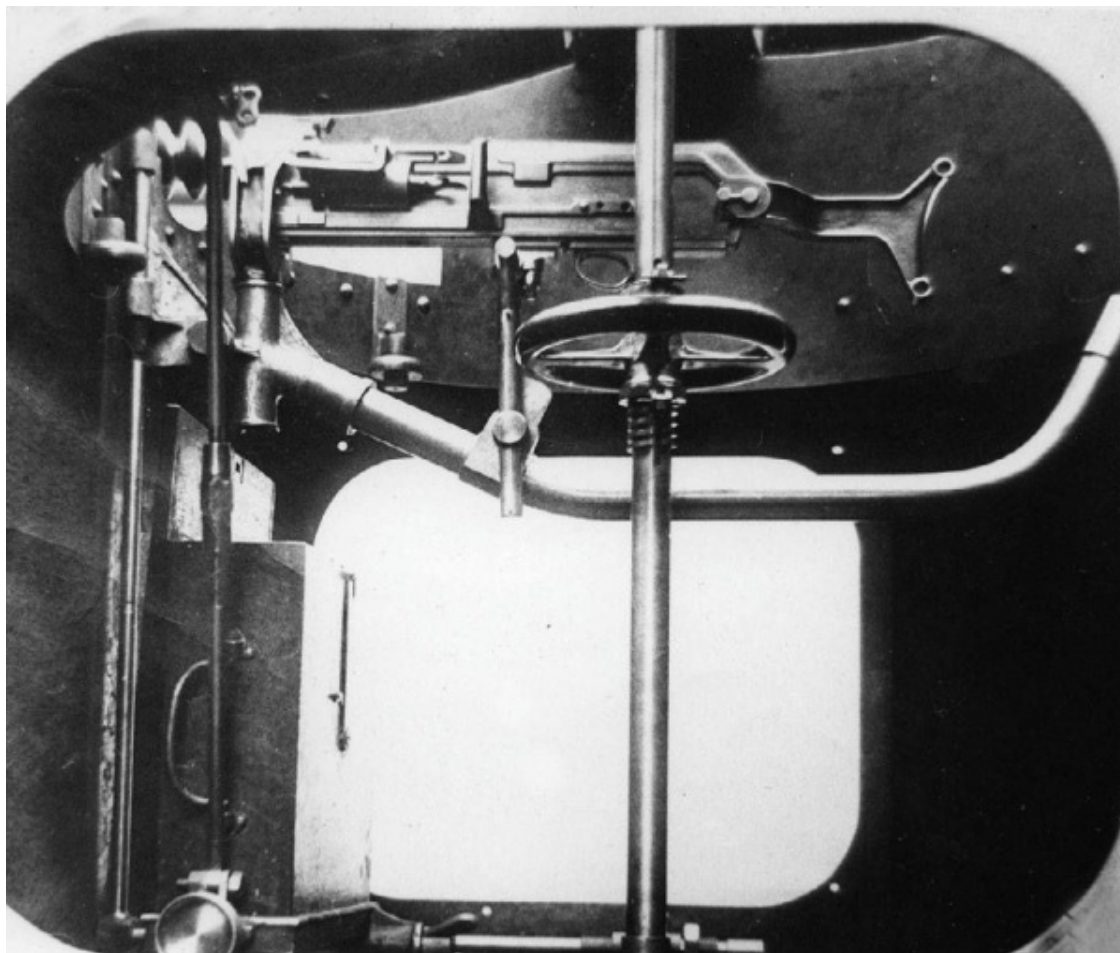


представителями Генерального Штаба Русской Армии он представлялся как директор отдела броневых автомобилей фирмы «Шаррон».

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

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

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



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

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 Линевицу предложение о заказе во Франции одного бронированного автомобиля, вооруженного пулеметом, для испытаний его во фронтовых условиях. Скорее всего, Накашидзе уже знал о проекте броневых автомобилей полковника Гюйе и рассчитывал на то, что русское правительство заинтересуется новинкой. Он брал на себя роль посредника при оформлении сделки, а также финансирование доставки броневика в Россию. 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 blindирован таким образом, чтобы оградить 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 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-Виленской железной дороги представителем военных сообщений и доставляется на театр войны;
2. Провоз автомобиля и провожатого за счет казны;
3. При автомобиле будет находиться инженер-механик Биллом или Ревуар;
4. На обязанности механика будет технический надзор за автомобилем;
5. Управление машиной в бою я беру на себя.

Условия приобретения автомобиля казной:

1. После испытаний автомобиля и выполнения им предъявленных условий казна обязана приобрести автомобиль за 30 000 рублей;
2. Уплачивает инженеру-механику жалованье в размере 2000 франков (740 рублей) в месяц в течение всего времени нахождения механика на службе у казны. Срок найма зависит от распоряжения Главнокомандующего.
3. Если автомобиль удовлетворит всем требуемым к нему условиям, и Главнокомандующий будет заказывать еще автомобили, то заказ будет дан мне на тех же условиях, только с разницей, что при заказе 6 автомобилей цена та же, а при заказе 12 автомобилей – 28 000 рублей».

Генерал-адъютант Линевиц утвердил требования на бронеавтомобиль, а также условия его приобретения. Кроме того, Накашидзе получил от министерства финансов Российской Империи разрешение на беспошлинный ввоз броневики 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-квартирмейстеру Главного Штаба русской армии:

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

ловской крепости (ныне там Военно-исторический музей артиллерии, инженерных войск и войск связи. – *Прим. автора*).

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

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

«Согласно этим условиям (речь идет об утвержденных Линевицем требованиях на бронеавтомобиль. – *Прим. автора*) был заказан один бронированный автомобиль «Charroп». 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), закрываемые 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 имеются маленькие лампочки накаливания. Спереди расположены сиденья для офицера и шофера, около которых сосредоточены все механизмы и рычаги для управления, задняя же часть предназначена для пулемета, укрепленного во вращающейся башне, лежащей над крышей автомобиля.



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

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 повернуть пулемет необходимо, действуя на круг, несколько приподнять башню вверх, причем она получает возможность вращаться кругом оси, затем,

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

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

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

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



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

Довольно любопытными были результаты испытаний брони обстрелом из 7,62-мм винтовки Мосина. Для этого с машины сняли передний откидной лист брони и лист защиты одного из окон. Сначала было выпущено 5 пуль с расстояния 65 шагов (45 м) и 3 пули со 100 шагов

(70 м), которые пробili броню навывлет. При стрельбе со 150 шагов (105 м) двумя пулями одна пробila броню, а вторая попала «в такое место, где с другой стороны находилась стальная планка такой же 4,5 мм толщины», и оставила лишь вмятину. Выпущенные с 200 шагов (140 м) две пули броню не пробili, причем одна из них попала в место, где находилась планка. Для сравнения провели обстрел такого же 4,5 мм броневоегo листа, изготовленного Ижорским заводом, со 100 шагов пятью пулями – ни одна его не пробila:

«Испытание это показало, что броня, поставленная на автомобиль, по своим качествам относительно непробиваемости значительно уступает нашей стали, причем хрупкость ее подтверждает и то обстоятельство, что при пробивании ее попадающими пулями около пробоин откалывались маленькие кусочки брони».

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

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

«1. Машина дала вполне хорошие результаты:

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

б), подъемы до 18–20 град, автомобиль брал хорошо;

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

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

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

4. Необходимо отметить и целесообразное устройство охладителя машины.

Недостатки:

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

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

7. Нет полной независимости ходов.

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

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

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

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



Проанализировав предъявляемые к бронеавтомобилю требования, утвержденные генерал-адъютантом Линевицем, комиссия сделала окончательный вывод:

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

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

«Построенный мною автомобиль был приспособлен к условиям войны на Дальнем Востоке. Нынешнее политическое положение на этой окраине вовсе не дает оснований предполагать, что мы не накануне новых оснований с нашим врагом. Японское военное министерство уже два раза обращалось на наш завод с просьбой поставить ему 50 автомобилей, а комиссия китайских офицеров, приезжавшая для осмотра автомобиля, сделала нам заказ на 150 автомобилей для китайского правительства.



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

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

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

тем более, что в случае возникновения военных действий мы, за неимением автозавода, будем поставлены в невозможность получить бронированные автомобили из-за границы.

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

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

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



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

Распоряжением начальника Генерального Штаба от 21 июля 1906 года бронированный автомобиль было «приказано передать в распоряжение штаба Красносельского военного лагерного сбора на время с 24 июля с. г». Для проведения испытаний приказом командующего войск гвардии и Петербургского военного округа была создана специальная комиссия под председательством командира лейб-гвардии 1-го стрелкового Его Величества батальона генерал-майора Розеншилд-Паулина в составе командира батареи Константиновского артиллерий-

ского училища полковника Беляева и подполковника Генерального Штаба Княжича. Вряд ли поводом для проведения испытаний послужили сомнительные сведения Накашидзе о заказах на броневики других стран. Скорее всего, по мнению автора, командование Русской Армии хотело получить полные сведения о бронированной новинке, так как в приказании комиссии указывалось, что «испытания следует проводить исключительно с тактической целью». Таким образом, это можно рассматривать как второй этап, так как в марте – мае бронеавтомобиль изучался главным образом с технической стороны.



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

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

«Ограниченное время, данное для испытаний, а главное, весьма незначительный район маневров, не превышающий площади 40–50 кв. верст при возможной скорости движения автомобиля 60 верст в час, весьма ограничивали круг его действий, а поэтому Комиссия признала, что испытания далеко не полны и желательно поставить их на более широкую ногу.

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

- а) для широкой разведки в тылу и на флангах противника;
- б) для прорыва с разведывательной целью сквозь цепь противника;
- в) для службы связи в сфере огня противника, особенно при значительном развитии сети путей;

г) для расстройств кавалерийских частей, идущих в атаку. Опыт в этом направлении был проведен на военном поле против полков 2-й Гвардейской кавалерийской дивизии. Автомобиль пошел навстречу атакующим в две линии частям, причем направился на фронт одного из эскадронов первой линии (гусар) и во фланг эскадрона 2-й линии (конно-гренадер), в обоих случаях, открывши пулеметный огонь с 200 шагов. При приближении автомобиля лошади бросились в сторону, а если бы был настоящий пулеметный огонь, то расстройство было бы произведено огромное. Атака не имела бы никакого успеха, если бы против фронта ее появились

одновременно несколько автомобилей, причем расстроенные части противника сделались бы легкой добычей нашей конницы, сохранившей сомкнутость и порядок.

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

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

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

б) для различных вспомогательных целей при партизанских действиях;

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

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

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

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

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

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

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

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

6) Шины колес следует по возможности прикрыть броней.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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





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

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

«Произведенные на полигоне опыты стрельбы из пулемета во время движения показали, что рассчитывать вести наступление, пользуясь огнем из пулеметов, находящихся на автомобиле, нет возможности из-за недостаточной меткости. На применение пулеметов на автомобилях, по-моему, надо смотреть только лишь как пригодные для обороны.

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

Видимо, это заключение послужило причиной того, что в декабре 1907 года военное ведомство Российской Империи приняло решение «испытать броневую автомобиль при крепости Выборг, в районе которого встречаются извилистые дороги и крутые подъемы». Для этого предполагалось отремонтировать машину, находившуюся на хранении на Петербургском артиллерийском складе, а затем передать ее в распоряжение главного инженерного управления.

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

По сообщению начальника войск гвардии начальнику Генерального Штаба от 20 августа 1908 года, в ходе этих учений броневая автомобиль испытывался в качестве машины для несе-

ния службы связи и «передачи приказаний на большие расстояния», при этом машина действовала без пулемета. Однако выводы оказались неутешительными: «Броневого автомобиль в его настоящем виде, вследствие чрезмерной тяжести, для вышеуказанных целей служить не может». При этом штаб Петербургского военного округа предлагал переделать автомобиль «на более легкий тип» (т. е. разбронировать), взяв все расходы за свой счет.

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

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

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

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

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

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



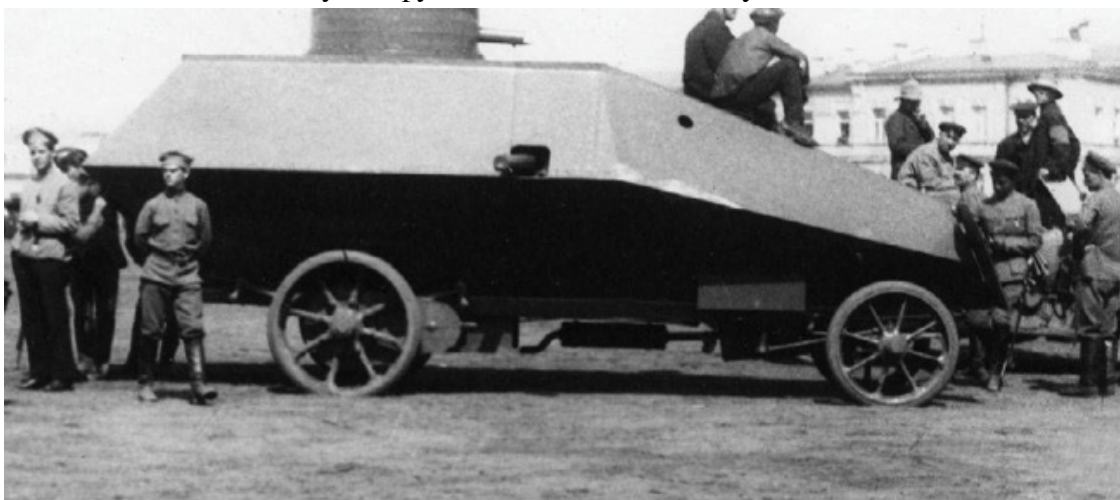
**Бронеавтомобиль «Шаррон» преодолевает грязную проселочную дорогу. Россия, 1906 год (РГВИА).**

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

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

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

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



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

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

Максимальная скорость при полной нагрузке 20 верст в час.

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

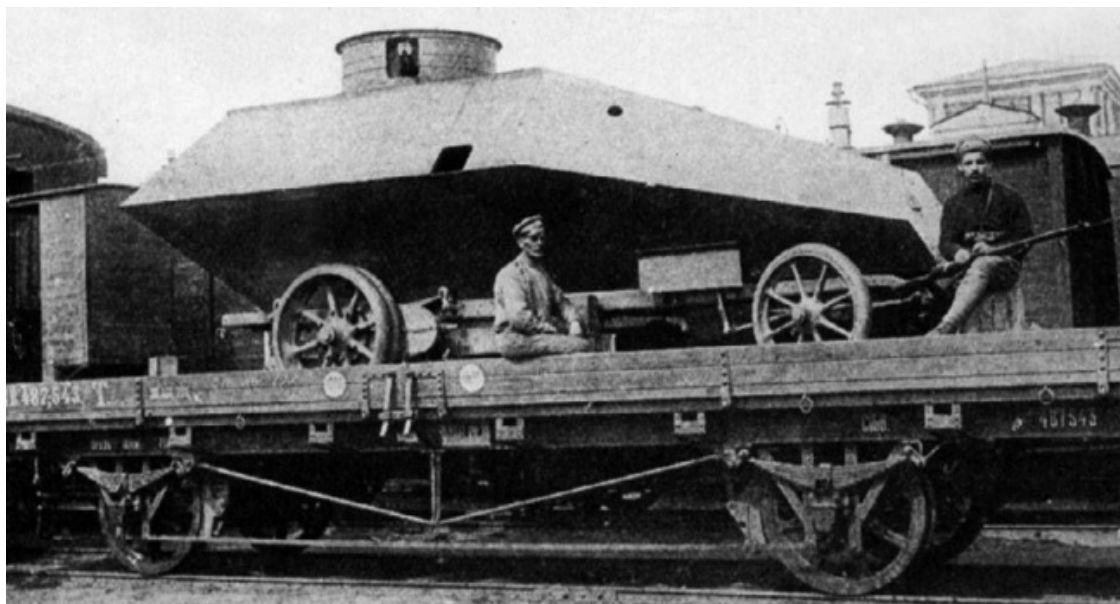
Судя по всему, перед выдачей заказа фирма «Бенц» представила управлению по постройке восточной части Амурской железной дороги эскизный проект машины, который, с небольшими изменениями, и был утвержден.

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

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

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

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



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

В середине октября 1914 года «броневеавтобус» из Хабаровска направили в Петроград, в распоряжение Военной автомобильной школы, но машина затерялась на необозримых русских просторах. Так, 20 мая 1915 года (спустя семь месяцев после отправки) автомобильный отдел Главного военно-технического управления (ГВТУ) направил в управление по сооружению железных дорог министерства путей сообщения следующее письмо:

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

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

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

## «Русское детище»

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

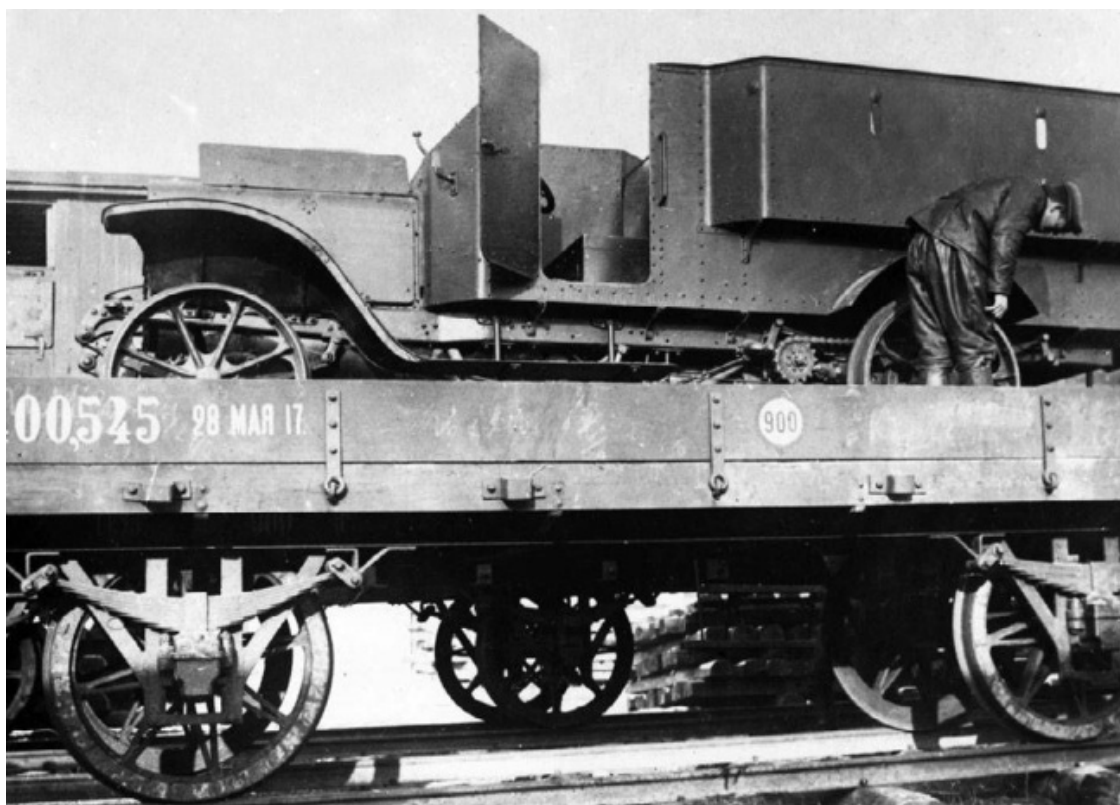
Что касается русского фронта, то пионерами в автоброневом деле тут были немцы, которые успешно использовали новый вид боевой техники в Восточной Пруссии. Подтверждением этого служит приказ командующего Северо-Западным фронтом генерала от кавалерии Жилинского № 35, датированный 19 августа 1914 года, в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

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

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

Производить порчу шоссе следует теми способами, которые будут наиболее соответствовать местным условиям, причем можно рекомендовать прорезывание шоссеиного полотна узкими и глубокими поперечными канавами, навал на шоссе срубленных на обочине деревьев, набрасывание на шоссе битых бутылок и кусков стекла, наваливание крупных камней и т. п. При рытье окопов следует их маскировать, т. е. делать их препятствиями, не ожидаемыми для автомобилей противника, идущих полным ходом.





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

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

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

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

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

Появление немецких броневых автомобилей, а также сообщения в прессе о боевых действиях броневиков союзников во Франции и Бельгии, послужили толчком для изготовления и первых русских броневых машин. Пионером в этом стал командир 5-й автомобильной роты штабс-капитан Иван Николаевич Бажанов<sup>1</sup>.

11 августа 1914 года Бажанов по личному приказанию генерал-майора Янова убыл в 25-ю пехотную дивизию 1-й армии Северо-Западного фронта «для переговоров о приспособлении

---

<sup>1</sup> Родился в Перми в 1880 году, закончил Сибирский кадетский корпус, затем Инженерное училище с дополнительным курсом со званием механика, а после Русско-японской войны – Льежский электромеханический институт с дипломом инженера. Работал на заводах в Германии, Швейцарии, Франции. В России несколько месяцев работал на Русско-Балтийском вагонном заводе и заводе «Проводник». С 1913 года – командир 5-й автомобильной роты в Вильно.

пулемета на автомобиль. 18 августа «с грузовым автомобилем, бронированным средствами роты, с поставленными на него пулеметами», он убыл в распоряжение 25-й пехотной дивизии. В своих воспоминаниях Бажанов писал об этом так:

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

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

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

17 августа 1914 года военный министр Российской Империи генерал-адъютант Сухомлинов вызвал к себе лейб-гвардии Егерского полка полковника Александра Николаевича Добржанского<sup>2</sup>, временно прикомандированного к канцелярии Военного министерства, и предложил ему сформировать «бронированную пулеметную автомобильную батарею».

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

---

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



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

Выбор кандидатуры Добржанского для нового и сложного дела был не случаен. Служа в лейб-гвардии Егерском полку в распоряжении «императорского наместника на Кавказе по военной части», он в 1913 году командирован на Петербургский патронный завод для проектирования остроконечной бронебойной пули для 7,62-мм винтовки образца 1891 года. Идея создания броневых автомобилей, по докладу самого Добржанского, родилась у него во время командировки на заводы фирмы «Крезо» во Франции, где он «как пулеметчик... практически изучил это дело», пробыв здесь несколько месяцев. Неясно, о чем конкретно пишет Добржан-

ский, возможно он видел вооруженные пулеметами Гочкиса автомобили с частичным бронированием, изготовленные по проекту капитана Генти в 1906–1911 годах.

С началом Первой мировой войны Добржанский «стал пропагандировать в военных кругах относительно необходимости создания в армии броневых автомобилей». Видимо, в это же время на него обратил внимание военный министр Сухомлинов.

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

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

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

ВОЕННЫЙ МИНИСТРЪ.

Поручено мною  
Полковнику Забрыкан-  
скому сформиро-  
вать автомобиль-  
ную пулеметную  
батарею.

Генерал-Адъютант

Сухоминов

19 Авг. 1914.

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

Броневики защищались хромоникелевой броней «особой закалки» толщиной 5 мм (передний и кормовые листы), 3,5 мм (борта корпуса) и 3 мм (крыша). Столь малые толщины объяснялись использованием легкового шасси, которое и так оказалось перегруженным. Для большей пулестойкости листы брони устанавливались под большими углами наклона к вертикали – в поперечном сечении корпус представлял собой шестиугольник с несколько расширенной верхней частью. В результате этого удалось обеспечить пулестойкость бронезащиты машин на дистанции 400 шагов (280 метров) при обстреле 7,62-мм тяжелой винтовочной пулей: «Броня, несмотря на свою тонину... благодаря скреплению под углами, рассчитанными под углы падения пуль на 400 шагов (на это расстояние не пробиваема), что позволяет безнаказанно сметать до этого предела все попытки противника к приближению». Экипаж бронев автомобиля состоял из офицера, шофера и трех пулеметчиков, для посадки которых имелась

дверца в левом борту корпуса. Кроме того, при необходимости можно было покинуть машину через откидную крышу в задней части. Возимый боекомплект составлял 9000 патронов (36 коробок с лентами), запас бензина составлял 6 пудов (96 кг), а полная боевая масса машины – 185 пудов (2960 килограммов).



## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.