

No. 1. Pp. 163–192. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.jstor.org/stable/260806>.  
15. Fischer F. *Germany's Aims in the First World War*. New York: W.W. Norton & Company Inc., 1967. – 652 p.  
16. *How to Analyze Political Cartoons* – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.wikihow.com/Analyze-Political-Cartoons>.  
17. Moyle L. R. “Drawing Conclusions”: An Imagological Survey of Britain and the British and Germany and the Germans in German and British Cartoons and Caricatures, 1945–2000: unpubl. Doctoral diss. / L. R. Moyle. – Univ. Osnabrück, 2004. – 336 p.  
18. Vissering H. *Zeppelin. The Story of a Great Achievement*. Chicago: H. Vissering, 1922. – 59 p.  
19. <http://www.wwl-propaganda-cards.com/index.html>

УДК 94(477)“1917/1920”:

М.В. Моргун<sup>1</sup>, Т.С. Лушкавнюк<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Львівський державний університет внутрішніх справ,  
<sup>2</sup>Шевченківське РВ УМВСУ у Чернівецькій області

## ПЕРЕДУМОВИ СТАНОВЛЕННЯ БРОНЬОВИХ ЧАСТИН УКРАЇНСЬКИХ АРМІЙ: БРОНЕАВТОМОБІЛЬНІ ФОРМУВАННЯ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ ТА ДОСВІД ЇХ ЗАСТОСУВАННЯ

© Моргун М.В., Лушкавнюк Т.С., 2014

**Розглянуто броневих частин української армії Першої світової війни та досвід їх застосування. Вивчено передумови становлення броневих частин української армії.**

**Ключові слова:** броневих частин, Перша світова війна, українська армія.

Formation armor pieces Ukrainian army carried out taking into account the experience of combat use similar intended parts of the former Russian army and, to a large extent, using techniques inherited after the collapse of the Russian army. Therefore, it is reasonable to analyze the organizational principles armor and weapon parts of the Russian army during the First World War.

During the First World War, when fighting over a substantial period of time had maneuverable character in the Russian army have developed mobile units equipped with armored vehicles. Most of them, belonging to the South-West and the Romanian Front, was based on the territory of Ukraine or the adjoining areas.

Thus it can be argued that Ukraine in late 1917 had some starting conditions for the formation of their own armor parts. There were quite numerous broneavtomobilni combat units that were part of the Southwestern and Romanian fronts. There was also some technical base for their activities. Existing personnel was prepared as a soldier and officer. Finally, it has gained significant experience in combat use broneavtomobilnyh parts. In order to realize these opportunities and create their own full armor parts, the political and military leadership of Ukraine had to solve several priority objectives, namely to keep these units property from looting and export from Ukraine, to prevent the destruction of repair facilities, especially - railway workshops, preserve human potential broneavtomobilnyh parts. Finally, it was necessary to determine the place of armor units in the structure of the Armed Forces of Ukraine.

**Key words:** the armored cars, First world war, Ukrainian army.

Броньові частини українських армій формувалися із врахуванням досвіду бойового застосування аналогічних за призначенням частин колишньої російської армії та значною мірою із використанням техніки, успадкованої після розпаду російської армії. Тож доцільно проаналізувати організаційні засади та озброєння броньових частин російської армії періоду Першої світової війни.

За часів Першої світової війни, коли бої упродовж значного періоду часу мали маневрений характер, в складі російської армії набули розвитку рухомі підрозділи, озброєні бронеавтомобілями. Значна їх частина, що належала до Південно-Західного та Румунського фронтів, дислокувалась на теренах України чи на безпосередньо прилеглий до неї території.

Основною тактичною одиницею бронеавтомобілів у російській армії був автоброньовий взвод (з 1916 р. – автоброньове відділення). У типовому варіанті воно об'єднувало три–чотири бронеавтомобілі, як правило, один з гарматним озброєнням і два-три з кулеметним. Існували й певні відхилення від усталеної схеми, наприклад, відділення штурмових броньовиків типу „Джеффері” нараховували по десять бойових машин. Типовий взвод (відділення) мав доволі значний набір допоміжних машин: пересувну майстерню на шасі вантажівки, три вантажні автомобілі та одну автоцистерну, а також чотири мотоцикли та чотири легкові автомобілі [1, с. 5].

Особовий склад типового взводу (відділення) бронеавтомобілів нараховував близько 50 осіб, з них чотири офіцери. Комплектувалися ці частини як офіцерами, так і рядовим складом на добровільних засадах. Велике значення при підборі особового складу надавалось і морально-психологічним якостям та міцному здоров'ю: умови перебування в замкненому просторі бронеавтомобіля були вкрай важкими, температура всередині сягала 50–60 градусів за Цельсієм, а гуркіт кулеметів та шум двигуна створювали надмірне акустичне навантаження. Такими ж важкими були й умови служби на бронепоездах [2, 19, 20].

На початку 1916 р. у складі російської армії налічувалось 36 автоброньових взводів. Більше третини з них (13) знаходились на теренах України, перебуваючи у складі армій Південно-Західного фронту – 7-ї (5 взводів), 8-ї (2), 9-ї (1), 11-ї (4) та Гвардійського загону (1 взвод) [3, с. 35]. До кінця року сформували ще 11 взводів, більшість з яких було скеровано на Південно-Західний фронт.

У серпні 1916 р. автоброньові частини російської армії пройшли реорганізацію. На підставі досвіду Брусилівського прориву було визнано недоцільним збереження взводної організації як такої, що не забезпечувала масового використання бронеавтомобілів на ключових відтинках фронту. Тож взводи, відтепер реорганізовані у відділення, були об'єднані у броньові автомобільні дивізіони, що ввійшли до складу кожної армії (номери дивізіонів збігались з номерами армій). Станом на 1 вересня 1916 р. на Південно-Західному фронті було п'ять дивізіонів, що об'єднували 22 автоброньових відділення (з 47-ми відділень, які мала на той час російська армія) [3, с. 74, 75].

На 1 вересня 1916 р. на території України знаходилось 73 бронеавтомобілі (51 кулеметний і 22 гарматні). В 1917 р. кількість броньових частин, розмішених в Україні чи на безпосередньо прилеглий території, суттєво збільшилась. У зв'язку з розгортанням Румунського фронту сюди перекинули 4-й броньовий автомобільний дивізіон (чотири відділення), а також сформували 6-й дивізіон. У жовтні 1916 р. на Південно-Західний фронт прибув автоброньовий дивізіон особливого призначення (30 бронеавтомобілів). Отже, на жовтень 1917 р. у складі Південно-Західного та Румунського фронтів знаходилось сім броньових автомобільних дивізіонів (7-й, 8-й, 11-й і Особливий – в арміях Південно-Західного фронту, 4-й, 6-й та 9-й – Румунського), а безпосередньо командуванню Південно-Західного фронту підпорядковувався дивізіон Особливого призначення. До складу автоброньових дивізіонів не входили окремі броньові батареї для стрільби по повітряному флоту, на озброєнні кожної з яких знаходилось по чотири зенітні самохідні установки (ЗСУ). Ці батареї підпорядковувались начальникам артилерії армій [4, с. 82, 83].

Загальне керівництво бронеавтомобільними частинами в російській армії здійснювало Головне військово-технічне управління (ГВТУ) Генерального штабу. В його структурі функціонувала Комісія з броньових автомобілів, на яку покладались технічні питання. Готували екіпажі бронемашин у дислокованій в Петрограді запасній броньовій роті (згодом – запасному броньовому дивізіоні) [2, с. 56].

Досвід боїв Першої світової війни переконливо показав доцільність використання бронеавтомобілів для виконання доволі різноманітних завдань. Під час наступу їх використовували для прориву ворожої оборони, при відступі бронеавтомобілі були незамінними в ар'єргардних боях. Однак суттєвим обмежувальним фактором була низька прохідність тогочасних броньовиків, що

змушувала їх триматись шосейних чи добрих ґрунтових шляхів. Значно збагатила тактичний досвід громадянська війна – маневрений характер бойових дій створював широкі можливості для бойового застосування броневих автомобілів [2, с. 223–226].

Маневрені можливості броневих автомобілів значною мірою залежали від радіуса їх дії, що визначався місткістю паливних баків – 70–80 л. Цього вистачало приблизно на 4 години роботи, що давало броневим автомобілям змогу діяти на віддалі 45–60 км від бази. Особливо яскраво переваги броневих автомобілів проявились при веденні маневрених бойових дій. Під час бойових дій у 1918–1920 рр. нестача і погана якість паливно-мастильних матеріалів, а з іншого боку – зношеність матеріальної частини змушували іноді вдаватись до таких неординарних заходів, як перевезення панцирних автомобілів на марші упряжками з 6–8 коней. Своїм ходом машини йшли лише безпосередньо в бій [5].

Броня захищала панцирників від стрілецької зброї, однак не гарантувала захисту від артилерії. Тому живучість броньовиків залежала не лише від броні, але й відносно високої швидкості, яка дозволяла стрімко долати небезпечні ділянки та виходити з-під обстрілу. Саме з цією метою більшість типів броневих автомобілів, що використовувала російська армія, обладнували другим постом керування в кормовій частині машини. Завдяки цьому машина могла впевнено рухатись заднім ходом.

З огляду на відсталість автомобільної промисловості Російської імперії більшість броневих автомобілів імпортували або ж виготовляли в Росії з використанням імпортованих шасі. Серед найпоширеніших типів кулеметних броневих автомобілів зазначимо англійські „Остін”, „Армстронг-Вітворт” та французькі „Рено”.

Броневі автомобілі „Остін” в російській армії використовували у кількох модифікаціях, які відрізнялись переважно потужністю двигуна та товщиною броні. У всіх варіантах це були двобаштові бойові машини, озброєні двома кулеметами „Максим” калібру 7,62 мм. Броневі автомобілі 1-ї серії були замовлені англійській компанії „Austin Motors Co. Ltd.” ще влітку 1914 р. у кількості 48 одиниць [1, с. 4]. Базою для них слугувало шасі легкового автомобіля „Остін” з двигуном потужністю 30 к.с. Товщина броні була відносно невеликою – 3,5–4 мм, тож вже після прибуття в Росію машини 1-ї серії перебрюювали товстими листами (7 мм). Поставки броневих автомобілів „Остін” 1-ї серії почались в грудні 1914 р. У боях Першої світової війни було втрачено щонайменше 11 таких машин [1, с. 12]. Більшість же вцілілих знаходилось за межами України, хоча частина ще використовувалась на Румунському фронті і, ймовірно, деякі з них потрапили до українізованих формувань на Півдні України.

Броневі автомобілі „Остін” 2-ї серії будувались на шасі 1,5-тонної вантажівки і мали двигун потужністю 50 к.с. Хоч виробник і застосував посилений броньовий захист, але в Росії ці машини все одно дообладнували – на них встановлювали кормовий пост керування, що підвищувало маневреність під час руху заднім ходом (наприклад, при виході з бою). Із серпня 1915 р. в Росію було поставлено 60 „Остінів” 2-ї серії. На фронті вони з’явились у грудні того самого року [3, с. 56].

Броневі автомобілі „Остін” 3-ї серії почали надходити в Росію в другій половині 1916 р. На відміну від попередника, вони мали кормовий пост управління заводського виготовлення, а також куленепробивні шиби в оглядових щілинах. До літа 1917 р. в Росію надійшло 60 таких броньовиків, але більшість з них на фронт не потрапила, а була в Петрограді захоплена більшовиками. Однак якась частина „Остінів” 3-ї серії потрапила і до Українського війська – відома фотографія такого броневих автомобіля з назвою „Петлюра” зроблена в Києві взимку 1918–1919 рр. [1, с. 20].

Доволі значна кількість броньовиків типу „Остін”, що були поставлені в Росію, а це загалом 168 одиниць, зробили їх дуже поширеними під час боїв 1917–1920 рр. Тільки на території України, крім українських армій, їх використовували білогвардійські й більшовицькі частини, а як трофеї – німецька армія (два броньовики 2-ї і два 3-ї серій) та польська (щонайменше п’ять машин) [6, с. 47; 7, с. 9–12].

Поряд з “Остінами” у російській армії були поширені кулеметні бронеавтомобілі “Армстронг-Вітворт”. У Росію було поставлено 40 таких машин у двох модифікаціях, які відрізнялись типом шасі: десять було збудовано на шасі “Жаррот”, а 30 – “Фіат”. Вага “Армстронг-Вітворта” першої модифікації становила близько 4 т, а другої – 5 т, але це компенсувалось потужнішим мотором “Фіата” – 60 к.с. замість 38 к.с. у “Жаррота” [3, с. 62].

Бронеавтомобілі “Армстронг-Вітворт-Жаррот” надійшли на фронт влітку 1916 р., але вже за півроку їх вивели в тил як непридатні до бойового використання. Броньовиків “Армстронг-Вітворт-Фіат” до Лютневої революції на фронт потрапило тільки 11 – сім на Південно-Західний фронт і чотири – на Румунський (по два в 4-й і 9-й автоброньові дивізіони). Решта машин лишились у Петрограді і потрапили до рук більшовиків. Один “Армстронг-Вітворт-Фіат” влітку 1917 р. в Тернополі став трофеєм німецьких військ [2, с. 206]. Із вцілілих машин деякі потрапили до української армії.

Бронеавтомобілі “Рено” надійшли в Росію влітку 1915 р. у кількості 40 одиниць. Вони вважались гіршими за англійські, оскільки не мали ні башт, ні навіть броньованого даху, а єдиний кулемет встановлювався на тумбовій установці за невеликим щитом. Російська армія використовувала їх виключно як допоміжні. У деяких автоброньових відділеннях (у т.ч. й на Південно-Західному фронті) їх застосовували для підвезення боєприпасів, а в низці автомобільних рот – для супроводу і охорони автомобільних колон у районах, прилеглих до фронтової смуги [3, с. 35–38].

Поряд із стандартними кулеметними броньовиками російська армія використовувала невелику кількість несерійних бронемашин, – як імпортих, так і збудованих в Росії, але з використанням імпортих шасі. Зокрема на теренах України застосовували такі оригінальні машини, як триколісні бронеавтомобілі проекту генерал-майора Філатова. Навесні 1916 р. в майстерні Офіцерської стрілецької школи з використанням вузлів різнотипних легкових автомобілів виготовили десять таких броньовиків. Ці машини мали невеликі розміри і масу (1,8 тонни), але озброювались двома кулеметами “Максим”, змонтованими в задній стінці кузова, а одна з машин навіть отримала 76,2-мм гармату (щоправда, її маса зросла до 2,6 тонни) [8].

Найпоширенішими гарматними бронеавтомобілями в російській армії були “Гарфорд” та “Ланчестер”. Машини першого типу будувались в Росії, на Путіловському заводі, але на шасі виробництва американської фірми “Garford Motor Truck Co.” Боєкомплект броньовика був досить значний і становив 44 снаряди та 5 тисяч кулеметних набоїв. Екіпаж машини складався з 8–9 осіб, а товщина броні становила 6,5 мм. Вага повністю спорядженого бронеавтомобіля перевищувала 8,5 тонн, але двигун мав потужність всього 30 к.с., тож динамічні якості і прохідність “Гарфорда” були доволі низькими [9, с. 33].

Двадцять два бронеавтомобіля “Ланчестер” англійського виробництва Росія придбала у вересні 1915 р. Спочатку вони мали кулеметне озброєння, але вже в Росії 19 з них були озброєні 37-мм скорострільними гарматами “Гочкіс” (окрім гармати, машина мала й один кулемет). “Ланчестер” мав масу 4,8 т., а двигун потужністю 60 к.с. забезпечував доволі високі ходові якості (максимальна швидкість по шосе – 60 км/год). Товщина броні становила 8 мм [3, с. 66–68].

Більшість “Ланчестерів” в березні-серпні 1916 р. були скеровані на Південно-Західний фронт. Крім російських частин, „Ланчестери” (лише у кулеметному варіанті) на території України використовувались британськими частинами, що діяли на Румунському фронті, а згодом – на Південно-Західному. Загальна кількість машин цього типу, що перебували на території колишньої Російської імперії, перевищувала 30 одиниць. Шість „Ланчестерів” були захоплені влітку 1917 р. німецькими військами [6, с. 51, 52]. Стосовно решти – то вони потрапили до різноманітних збройних формувань, зокрема й українізованих. Але вся техніка англійського автоброньового дивізіону (а це майже три десятки бойових машин: дванадцять „Ланчестерів”, два дуже подібних до них броньовики „Роллс-Ройс”, 11 легких бронеавтомобілів на шасі „Форд” та чотири важкі гарматні

броневих автомобілів на шасі вантажівок „Пірс-Арроу”) потрапили до рук більшовиків і активно використовувались ними в боях на території України [3, с. 69–71].

Цікавий зразок бронетехніки спроектував у 1916 р. штабс-капітан Віктор Поплавко. Використавши повнопривідне шасі вантажівки “Джеффері”, він зробив спробу створити штурмовий броневий автомобіль – свого роду колісний аналог танка. Дослідний зразок успішно пройшов випробування у серпні 1916 р. Броневий автомобіль Поплавка не мав обертової башти, натомість у закритій броньованій рубці було зроблено чотири амбразури для кулеметів, що забезпечували круговий обстріл. У машині перевозились два кулемети “Максим”, які могли переноситись залежно від потреби до тієї чи іншої амбразури. Екіпаж броневих автомобілів складався з чотирьох осіб, товщина броні становила 7 мм, а потужність двигуна – 35 к.с. [11, с. 15].

Досвід показав, що, маючи добру прохідність, ці панцирні автомобілі мали непродуману схему установки озброєння – відсутність обертової башти суттєво знижувала їх бойові можливості. Втрати були досить значними: п’ять “Джеффері” було знищено, а ще п’ять – захоплено німцями. Однак цілі машини конструкції Поплавка активно використовувались ворогуючими сторонами в 1918–1920 рр. Цікаво зазначити, що одна з цих машин, яка була захоплена чеським корпусом і використовувалась там під іменем „Яношік”, зрештою опинилась аж у Китаї, в Харбіні [12, с. 20]. Ще дві машини влітку 1919 р. захопили у Кременці та Збаражі польські війська [13, с. 29].

На теренах України застосовували й одні з перших у світі броньованих зенітних самохідних установок. На замовлення Росії в 1916 р. британський концерн “Віккерс” виготовив 16 ЗСУ на шасі 3-тонних вантажівок “Пірлесс”. Машина мала відкритий згори броньований кузов (товщина броні 8 мм), в якому було розміщено тумбову установку з 40-мм автоматичною гарматою “Віккерс” із стрічковим живленням – свого роду збільшений варіант відомого кулемета системи “Максим”. Екіпаж машини складався з п’яти чоловік, вага ЗСУ сягала 4,8 тонни, а двигун потужністю 32 к.с. дозволяв на добрій дорозі розвивати швидкість до 45 км/год [3, с. 91].

“Пірлессами” озброїли чотири окремі броньовані батареї для стрільби по повітряному флоту, які на початку 1917 р. були скеровані на фронт. Однак, бойове використання ЗСУ суттєво обмежувалось через нестачу боєприпасів – снаряди для гармат “Віккерс” в Росії не виготовлялись, а імпортувались з Англії [14, с. 44]. Відомо, що 2-га окрема броньована батарея знаходилась на Румунському фронті і вважалась однією з найнадійніших частин. Використовувались “Пірлесси” й українськими арміями, зокрема, за часів Гетьманату. Один такий броневий автомобіль взимку 1918/1919 рр. був на озброєнні корпусу Січових стрільців. Ця машина була переозброєна – з неї зняли гармату “Віккерс”, до якої не було снарядів, а натомість встановили 37-мм морську швидкострільну гармату “Гочкісс” і чотири кулемети в бортових установках [15, с. 19].

Як уже зазначалось, доволі багато російських броневих автомобілів захопили німецькі війська і активно їх використовували. У німецькій армії була й невелика кількість броньованих власного виробництва „Ерхардт” М17. Дванадцять таких машин, виготовлених у 1917 р., відрізнялись доволі високою масою – 7,25 т, але потужний двигун (85 к.с.) і наявність повного приводу забезпечували цим машинам високу прохідність. Озброєння „Ерхардтів” складалось із трьох 7,62-мм кулеметів „Максим”, проте башти не було – вогонь вівся через амбразури в нерухомій рубці та в бортах кузова. Чисельність екіпажу становила 8 осіб. У 1918 р. на території України німецькі окупаційні частини доволі ефективно використовували ці броневих автомобілі [16, с. 33–35]. Не слід виключати можливість того, що поодинокі екземпляри „Ерхардтів”, залишені німецькими військами при відступі з України, потрапили до українських частин. Австро-угорська армія броневих автомобілів на теренах України не використовувала.

Тобто можна стверджувати, що Україна наприкінці 1917 р. мала певні стартові можливості для формування власних броньованих частин. Тут знаходились численні броневих автомобільні бойові підрозділи, що входили до складу Південно-Західного і Румунського фронтів. Існувала й певна технічна база для забезпечення їх діяльності. Був підготовлений особовий склад – як рядовий, так і старшинський. Нарешті, був накопичений значний досвід бойового використання

броневих частин. Для того, щоб реалізувати ці можливості і створити власні повноцінні броньові частини, політичному і військовому керівництву України потрібно було розв'язати кілька першочергових завдань, а саме: зберегти майно цих підрозділів від розграбування і вивезення за межі України; не допустити руйнацію ремонтної бази, передусім – залізничних майстерень; зберегти кадровий потенціал броневих частин. Нарешті, потрібно було визначити місце броньових частин у структурі Збройних сил України.

1. Барятинский М. Броневые автомобили “Остин” / М. Барятинский, М. Коломиец. – М.: Моделист-конструктор, 1997. – 32 с. 2. Коломиец М. Броня русской армии. Броневые автомобили и бронепоезда в Первой мировой войне / М. Коломиец. – М.: Яуза, Стратегия КМ, Эксмо, 2008. – 448 с. 3. Барятинский М. Броневые автомобили русской армии 1906-1917 гг. / М. Барятинский, М. Коломиец. – М.: Техника – молодежи, 2000. – 108 с. 4. Іллічов С.Г. Матеріальна частина панцирних підрозділів українських збройних формувань в 1917–1920 рр. / С.Г. Іллічов // Вісник Національного університету “Львівська політехніка” “Держава та армія”. – 2006. – № 555. – С. 79–84. 5. Ромадин С.В. Броневые автомобили в гражданской войне в России / С.В. Ромадин // Бронетанковое вооружение. – 1995. – № 4. – С. 18–20. 6. Энциклопедия бронетанкового вооружения и техники. Колесные и полугусеничные броневые автомобили и бронетранспортеры / Сост. Г.Л. Холявский. – Мн.: ООО „Харвест” – 2002. – 656 с. 7. Magnuski J. Samochody pancernie Wojska Polskiego 1918–1939 / J. Magnuski - Warszawa: WiS. – 1993. – 176 s. 8. Бронетрехколески генерал-майора Филатова // Техника – молодежи. – 1997. – № 10. – С. 30-31. 9. Барятинский М. Броневые автомобили “Гарфорд” / М. Барятинский, М. Коломиец // Моделист-конструктор. – 1997. – № 5. – С. 33–35. 10. Барсуков Е.З. Артиллерия русской армии (1910–1917 гг.) / Е. Барсуков. – Т. 1. – М.: Воениздат МВС СССР. – 1948. – 392 с. 11. Коломиец М. “Слоны Ганнибала” Виктора Поплавко / М. Коломиец // Танкомастер. – 2001. – № 1. – С. 12–19. 12. Суславичюс Л., Мятажняя броня / Л. Суславичюс, В. Шпаковский // Танкомастер. – 2002. – № 6. – С. 17–21. 13. Tarczyński J. Pojazdy w Wojsku Polskim – Polish Army vehicles 1918-1939 / J. Tarczyński – Pruszków. – 1995. – 168 s. 14. Прищепя С.В. Батарей для стрельбы по воздушному флоту / С.В. Прищепя // Сержант. – 1997. – № 4. – С. 41–45. 15. Броневики сбивают самолеты // Техника – молодежи. – 1997. – № 11. – С. 18–19. 16. Освальд В. Полный каталог военных автомобилей и танков Германии 1900–1982 гг. / В. Освальд; Пер. с нем. Б.А. Богомолова. – М.: АСТ, Астрель, 2003. – 671 с.