

Семен  
Федосеев



# ПЕРВЫЕ ТАНКИ

«ДЬЯВОЛ ИДЕТ!»

БРИТАНСКИЕ «РОМБЫ» ПЕРВОЙ МИРОВОЙ

УДК 94  
ББК 63.3(0)  
Ф 32

Оформление серии

*П. Волкова*

В оформлении переплета использована иллюстрация художника

*В. Петелина*

Федосеев С.Л.

Ф 32 Первые танки. Британские «Ромбы» Первой Мировой /Семен Федосеев. – М.: Стратегия КМ : Яуза : Эксмо, 2013. – 128 с.: илл. – (Война и мы. Танковая коллекция)

ISBN 978-5-699-68307-9

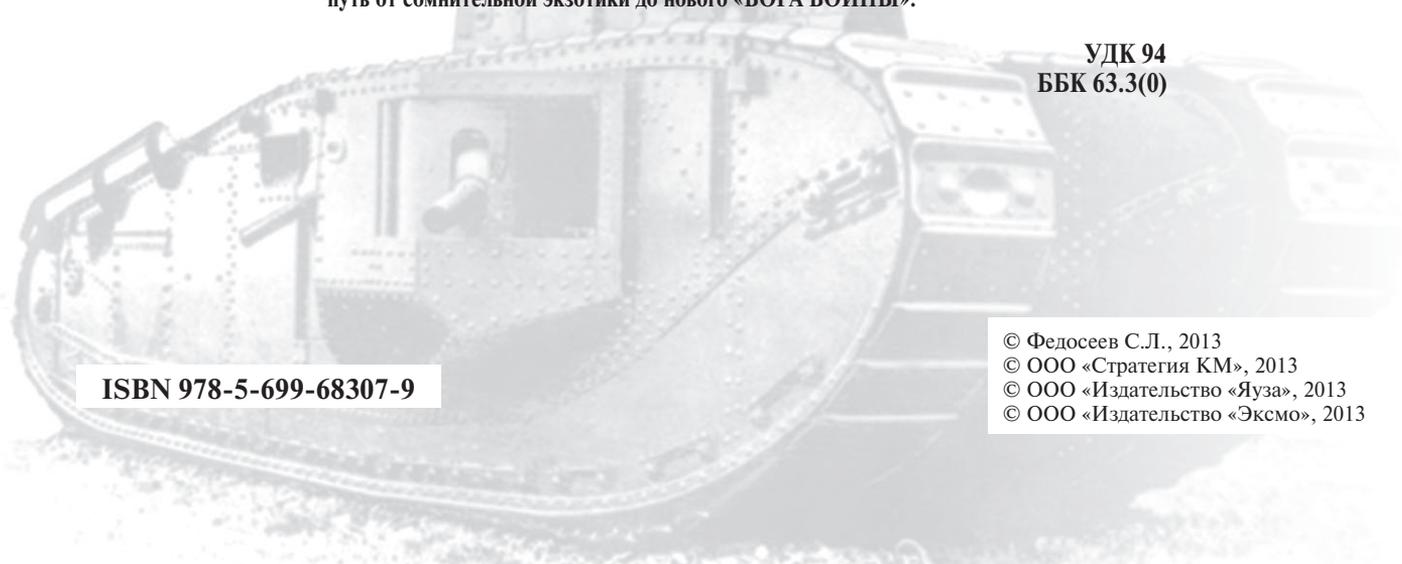
«ДЬЯВОЛ ИДЕТ!» – в панике кричали германские солдаты, увидев первые танки 15 сентября 1916 года в сражении на р. Сомме. В тот день атака 32 британских танков Mk I позволила прорвать немецкую оборону и овладеть укрепленными пунктами, которую английская пехота безуспешно штурмовала больше месяца.

Эта книга восстанавливает подлинную историю рождения «чудо-оружия», совершившего настоящую революцию в военном деле. Знаете ли вы, что на первых танках красовалась надпись «Осторожно, Петроград!» – из соображений секретности их выдавали за емкости для воды, якобы заказанные Россией, а русские журналисты поначалу переводили слово «tank» буквально – как «лохань». Знаете ли вы, что на заре танкостроения эти машины подразделялись на «самцов», «самок» и «гермафродитов» (первые были вооружены пушками, вторые пулеметами, а третьи имели смешанное вооружение), что своим рождением танки обязаны не военному министру Великобритании лорду Китченеру, который обозвал показанную ему новинку «дорогой, нелепой игрушкой», а первому лорду Адмиралтейства У. Черчиллю, взявшему новоявленное «чудо-оружие» под свое крыло. Чутье не обмануло будущего премьера – за неполные три года первые танки, прозванные за характерную форму «ромбами», прошли колоссальный путь от сомнительной экзотики до нового «БОГА ВОЙНЫ».

УДК 94  
ББК 63.3(0)

ISBN 978-5-699-68307-9

© Федосеев С.Л., 2013  
© ООО «Стратегия КМ», 2013  
© ООО «Издательство «Яуза», 2013  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2013



# СОДЕРЖАНИЕ

---

ВВЕДЕНИЕ .....	5
ПОЯВЛЕНИЕ ТАНКОВ: ИДЕИ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ .....	6
ПРИЧИНЫ И УСЛОВИЯ ПОЯВЛЕНИЯ ТАНКОВ .....	7
НАЧАЛО РАБОТ .....	10
ОТ «ЛИНКОЛЬН № 1» ДО «БОЛЬШОГО ВИЛЛИ» .....	14
ТЯЖЕЛЫЕ ТАНКИ СЕРИИ МК I–МК IV .....	18
ТЯЖЕЛЫЕ ТАНКИ СЕРИИ МК V–МК V** .....	30
ТЯЖЕЛЫЕ ТАНКИ МК VI–МК VII .....	46
«МЕЖДУНАРОДНЫЙ» ТЯЖЕЛЫЙ ТАНК МК VIII .....	48
«ДЕСАНТНЫЙ ТАНК» МК IX .....	54
ПОЛЕЗНЫЕ ОПЫТЫ .....	56
ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРВЫХ ТАНКОВЫХ ЧАСТЕЙ .....	58
ОБУЧЕНИЕ ТАНКИСТОВ .....	63
ОБОЗНАЧЕНИЯ И ОКРАСКА ТАНКОВ.	
ЭКИПИРОВКА ЭКИПАЖЕЙ .....	65
БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ БРИТАНСКИХ ТАНКОВ .....	68
ТАНКИ В ОБОРОНИТЕЛЬНОМ СРАЖЕНИИ .....	93
В ПОСЛЕДНЕЕ ЛЕТО ВОЙНЫ .....	94
СРАЖЕНИЕ ПРИ АМЬЕН .....	95
ТАНКИ У БАПОМА .....	108
ПОСЛЕДНИЕ МЕСЯЦЫ .....	109
РЕМОНТНИКИ .....	113
ТАНКИ В ПУСТЫНЕ .....	114
БРИТАНСКИЕ ТАНКИ ВО ФРАНЦУЗСКОЙ АРМИИ .....	115
АМЕРИКАНСКИЕ ТАНКИСТЫ В БОЯХ .....	116
ПЕРВЫЕ БОИ ТАНКОВ С ТАНКАМИ .....	118
ПОСЛЕ МИРОВОЙ ВОЙНЫ .....	122

**Танк Mk IV, «подаренный» правительству Великобритании  
властями Малайзии – тогдашней британской колонии.**



# ВВЕДЕНИЕ

---

В сентябре 2016 г. исполнится 100 лет первому появлению танков на поле боя. 15 сентября 1916 г. о себе заявило новое боевое средство, которому суждено было вместе с боевой авиацией, автоматическим оружием и новыми средствами связи в корне изменить характер боевых действий, систему вооружения и организацию армий. Впрочем, тогда еще трудно было предположить, что новая боевая машина будет играть одну из ведущих ролей в истории последующих столет. Заря танкостроения, интересна не только конструкциями машин, воплощенными «в железо» или оставшимися только в чертежах и эскизах, но и обстоятельствами, кото-

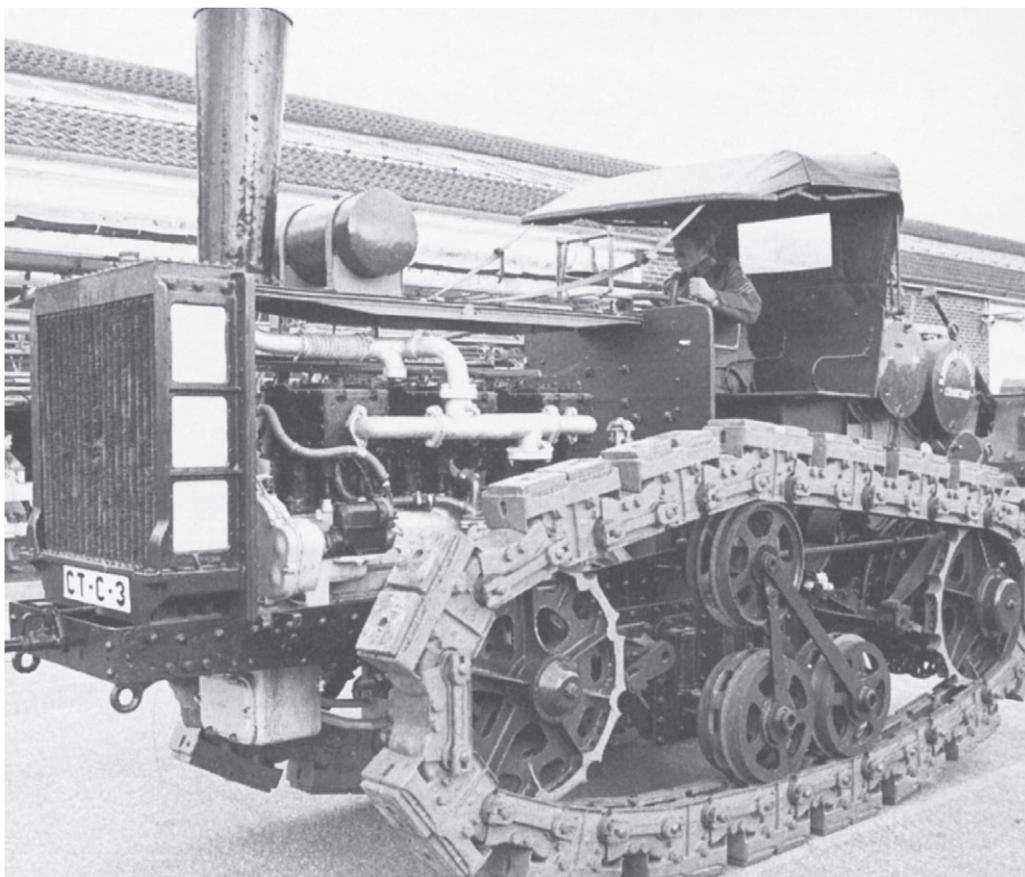
рые вызвали и которые сопровождали рождение первых танков, впервые поставленными вопросами производства, снабжения, эксплуатации и ремонта. Наконец, не лишены интереса вопросы организации и подготовки первых в истории танковых частей и, конечно, приобретенный ими боевой опыт. Попробуем рассмотреть эти вопросы на примере тяжелых британских танков, широко известных под прозвищем «ромбовидные», с которых, собственно, и начиналось боевое применение танков. Эти танки составили семейство, включившее серии Mk I–Mk IV, Mk V–Mk V\*\*, танки Mk VII, Mk VIII, Mk IX и ряд опытных машин.

# ПОЯВЛЕНИЕ ТАНКОВ: ИДЕИ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

В поисках предшественников и прототипов танка можно погружаться глубоко в историю и в результате найти наиболее близкий аналог в боевых слонах. Кстати, именно на боевых слонах прошлого ссылались многие изобретатели первых вездеходных боевых машин, а первые танки даже именовали «механическим боевым слоном». Ведь в боевом слоне уже проявились и вездеходность, и относительная защищенность, и сочетание «огневой мощи» сидящих в «башне» стрелков с «ударной силой» самого слона. Боевым колесницам древности, чтобы считаться прототипом танка, не хватает защищенности и вездеходности. Часто упоминаемые черепахообразные «повозки, вооруженные пушками», описанные Леонардо да Винчи в 1482 г. в письме герцогу Сфорца, были, по сути, развитием давно известных закрытых повозок, толкаемых самими бойцами. Такие повозки —

римские «винеи», средневековые европейские «кошки» — использовались при штурме крепостей. Да Винчи предлагал снабдить такие повозки механической трансмиссией и вывести в полевое сражение. Эта боевая машина, как и многие другие, предлагавшиеся различными авторами (например, «Гуляй крепость» Хольцшюэра, 1558 г.), осталась не реализованной. Нашедшие себе ограниченное применение в английской армии «Тюдоровские повозки», в которых деревянная обшивка защищала лошадей и стрелков, были малоподвижны и на деле весьма уязвимы. «Танк» можно рассматривать как соединение в одной машине четырех основных элементов — универсального механического двигателя, вездеходного (желательно, гусеничного) движителя, броневой защиты и скорострельного оружия. Эти элементы не могли сойтись в одной машине ранее второй половины

**«Малый гусеничный»  
трактор «Горнсби»  
системы  
Д.Робертса  
с бензиновым  
двигателем, 1909 г.  
Обратим внимание  
на устройство  
ходовой части  
с массивными  
башмаками гусениц  
и с приподнятыми  
над грунтом  
направляющим  
и ведущим  
колесами.**



XIX века. Именно тогда появились проекты вездеходных бронированных боевых машин. Француз Э. Буйен в 1874 г. «свел» воедино стальную гусеницу, паровой двигатель, броню и вооружение в фантастическом проекте «самого грозного орудия войны», справедливо осевшем в архивах. Не привлек внимания и проект боевой машины француза Ле Вавасера 1903 года. Любопытно, что в том же году журнал «Strand Magazine» опубликовал рассказ Герберта Дж. Уэллса с описанием вездеходных «сухопутных броненосцев» (или «путешествующих крепостей»). В 1911 г. австрийский обер-лейтенант г. Бурштынь представил вполне рациональный проект «Моторгешютц», тогда же британский офицер капитан Т. Туллок предложил построить на гусеничном шасси «Горнсби» — бронированный транспортер для доставки солдат к полю боя. Причем здесь якобы и прозвучало впервые слово «tank» по отношению к бронетехнике — Туллок назвал так корпус машины.

В 1912 г. постройку бронированной гусеничной машины предлагал британскому военному ведомству австралийский конструктор Ланселот Э. де Моля. Свое изобретение он назвал «цепнорельсовой машиной», способной легко управляться и нести тяжелые грузы по пересеченной местности и канавам». Согласно проекту, машина должна была иметь упругую подвеску, специальные штыри для преодоления препятствий, поворачивать за счет изгиба гусениц в горизонтальной плоскости. К достоинствам проекта де Моля относится гусеничный обвод, припод-

нятый над опорной поверхностью в передней и задней частях. Часть чертежей и пояснений военное министерство в 1913 г. вернуло де Молю с отказом и указанием, что эксперименты с гусеничными машинами уже окончены, часть документов осталась в министерстве. В это же время подал свой проект изобретатель, увлекавшийся изготовлением механических игрушек и оставшийся в истории как «водопроводчик из Ноттингема» (его именуют также «ноттингемским слесарем» — одно другому не противоречит). Его «откопали» в архиве министерства уже после войны — вместо отзыва на проекте стояла краткая резолюция: «Этот человек — сумасшедший». Что касается де Моля, то он напомнил о своем изобретении уже во время войны — в 1916 г., а в конце 1917 го даже представил в Министерство снабжения самоходную модель в масштабе 1/8, но без результата — в 1916 г. проект даже не переслали уже действовавшему Комитету по сухопутным кораблям. Только после войны комиссия, разбиравшая вопрос об «авторстве» танка, отметила, что из всех предвоенных британских проектов (Австралия входит в Британское содружество) этот был наиболее реален и перспективен. Хотя де Моля не указывал ни двигателя, который намеревался установить на свою машину, ни вооружения, считая, что этот выбор сделают соответствующие специалисты. Де Молю даже выписали 965 фунтов стерлингов в возмещение расходов. Модель машины де Моля хранится в австралийском Военном Мемориале в Канберре.

## ПРИЧИНЫ И УСЛОВИЯ ПОЯВЛЕНИЯ ТАНКОВ

Только позиционный тупик Первой мировой войны заставил изменить отношение к подобным проектам. Все вступившие в войну стороны стремились решить свои задачи стремительным наступлением. Но маневренный период войны закончился на Западном фронте войны в декабре 1914 г. Последний период кампании 1914 г. на западноевропейском театре характеризовался так называемым «бегом к морю» — в течение целого месяца германские войска и войска союзников

пытались опередить друг друга в обходном маневре и выиграть открытый северный фланг. Но, ни одна из сторон не имела превосходства, ни в маневренности, ни в способности преодолеть огонь противника, ни в средствах подвоза. Новые массы войск вводились в дело одинаковыми «порциями», последовательно набегали друг на друга, быстро обескровливались в горячих, но кратковременных схватках, чтобы затем вынужденно перейти к обороне, которую приходилось по-

**Полковник Эрнест  
Данлоп Суинтон.**



следовательно укреплять и прикрывать огнем и заграждениями от внезапных атак противника. Линия позиционного фронта все тянулась на северо-запад, к берегам Ла-Манша. Уже к середине ноября активные операции прекратились, противники зарылись в землю, и на всем протяжении от швейцарской границы до побережья Фландрии установился позиционный фронт со сплошными линиями постоянно совершенствуемых окопов, прикрытых проволочными заграждениями и пулеметным огнем, срывающим любые атаки. Прорыв такой обороны массами пехоты уже в этот период стоит больших потерь, занимает немало времени, давая противнику возможность подтянуть резервы и восстановить положение. Имеющиеся инженерные средства позволяют развивать и совершенствовать позиции обороны, но не дают возможности для ее прорыва. Противопоставление окопу, колючей проволоке, пулеметам и гаубицам противника массы собственной артиллерии (в том числе тяжелых орудий большой мощности, которые раньше были мыслимы только в крепостной войне и береговой обороне) и долгие — до нескольких суток и даже недель — артобстрелы с невиданным ранее расходом снарядов только усугубили проблему.

Поле боя, сузившееся до нейтральной полосы и передовых траншей, превращается в территорию, изрытую ямами и воронками, утыканную препятствиями и простреливаемую с обеих сторон. Противники развивают позиции в глубину, создают сети траншей и ходов сообщений, громоздят блиндажи и убежища, увеличивают число рядов колючей проволоки, дополняя его минами, наращивают плотность пулеметов в траншеях, тщательнее

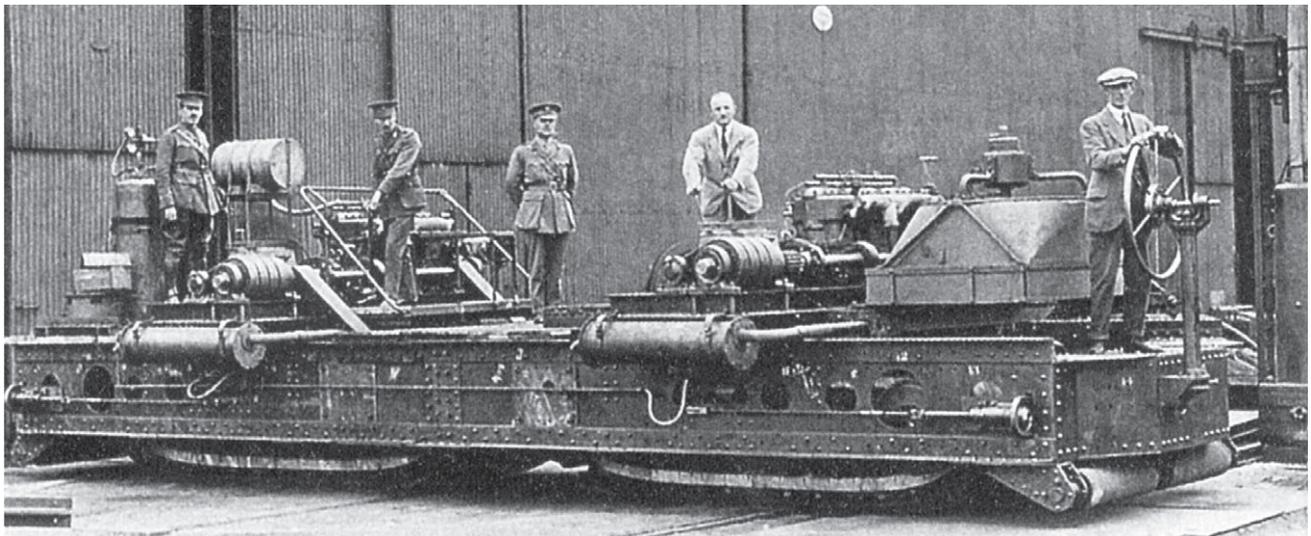
маскируют огневые точки. Не решило проблему и применение боевых отравляющих веществ, начавшееся в 1915 г., — «боевые газы» ужасали, но не потрясали фронт, расчищая от противника передовые траншеи на определенном участке, они не могли, ни перенести через них пушки и пулеметы наступающего, ни увеличить темп атаки. Воплощением позиционного тупика стали две операции 1916 года, беспрецедентные по длительности, затрате ресурсов, людским потерям и мизерности результатов — германское наступление на Верден и британское на Сомме. «Верденская мясорубка», например, длилась с 21 февраля по 21 декабря 1916 г., притянула к себе 69 французских и 50 германских дивизий и стоила более чем 162 300 человек убитыми с французской и более чем 143 000 с германской стороны (и это не считая раненных и контуженных). Наступление союзников на Сомме началось 1 июля 1916 г., артиллерия на участке прорыва достигала 3500 стволов, авиация — свыше 300 самолетов. Уже в августе в операции участвовали 51 дивизия союзников против 31 германской дивизии. За два первых месяца боев британцы потеряли около 200 тысяч человек, французы — более 80 тысяч, германцы — свыше 200 тысяч, при этом продвижение союзников в глубину обороны противника составило 3–8 км. К тому времени уже давно шла моторизация армий западных и центральных держав. Британская армия еще в 1854–1855 гг. применяла в Крыму колесные паровые тракторы, а в англо-бурскую 1899–1902 гг. использовала для доставки грузов даже бронированные «паровые дорожные поезда». Довольно рано обратил на себя внимание военных и автомобиль с двигателем внутреннего сгорания, которым планировали заменить обозных и артиллерийских лошадей. В 1907–1908 гг. британская армия испытывала гусеничный трактор фирмы «Горнсби энд Санз» системы Д. Робертса. Вскоре патенты Робертса использовала американская «Холт Мэнюфэкчуринг Компани», чьи гусеничные тракторы получили немалый успех на рынке. При весьма незначительном запасе хода гусеничные тракторы демонстрировали недоступные колесным машинам и лошадям проходимость и тяговые свойства. Английская, французская и русская тяжелая артиллерия выбрали трактор «Холт» в качестве тягача. Этим тракторам суждено было сыграть важную роль и в появлении танков. К 1914 г. британская армия планировала иметь около 900 машин, хотя реально располагала 80 грузовиками, 15 мотоциклами и несколькими гусеничными тракторами типа «Холт» (в Великобритании гусеничные трактора произво-

дились по лицензии под марками «Клейтон» и «Рустон»).

Французская армия на 1914 г. располагала 6000 автомобилей, германская — 4000 (в основном это были грузовики грузоподъемностью от 3 до 7 т). Однако имелась весьма солидная база и для срочной мобилизации гражданского транспорта, и для его производства по военным заказам. На 1 января 1914 г. количество автомобилей в разных странах составляло (округленно): в США — 300 000, в Великобритании — 245 000, в Германии — 57 000, в Канаде — 46 000, в Австрии — 13 000. В обширной России на тот момент имелось около 10 000 автомобилей, в подавляющем большинстве импортных (для сравнения — столько же автомобилей имелось тогда, скажем, в Аргентине). В 1918 г. у той же британской армии было уже 80 000 автомашин, у французской — более 90 000, у германской — 60 000. Но как, ни странно, повышая оперативную подвижность войск и тылов, автомобили и тракторы только способствовали позиционной войне — подвозились войска, боеприпасы и материалы, подтягивалась тяжелая артиллерия, производились инженерные работы по укреплению позиций и улучшению дорог. Требовалось средство, способное повысить тактическую подвижность непосредственно на поле боя, подвести защищенные броней пулеметы или легкие пушки через простреливаемую полосу «ничейной земли» к позициям противника и перенести их за передовые траншеи, проложить путь в заграждениях, прикрыть подвижным огнем атаку пехоты, уничтожить не подавленные артиллерией огневые точки противника, дойти до артиллерийских позиций противника, чтобы при-

вести его полевую артиллерию к молчанию. Переносные и колесные пехотные щиты, которые использовали воюющие армии, оказались слишком громоздки и в лучшем случае позволяли выдвинуть вперед наблюдателей, подвести к проволочным заграждениям саперов. В первые месяцы войны в Бельгии и Франции не без успеха применялись броневладельцы. Бельгийцы уже в начале войны стали использовать для целей патрулирования автомобили «Минерва», вооруженные пулеметами «Гочкис» и оснащенные прожекторами. Вскоре к вооружению добавили легкое противопульное бронирование. В начале августа 1914 г. французский кавалерийский корпус «Сордэ» реквизирует в Седане легковые и грузовые автомобили, вооружил их пулеметами «Сент-Этьен» и «Гочкис» и использовал для разведки, связи и сопровождения автоколонн. В начале сентября корпусу придали один бронированный («блиндированный») автомобиль, а в конце того же месяца — уже партию бронированных и полубронированных автомобилей, вооруженных 37 мм пушками и пулеметами. В Великобритании уже в 1914 г. начали строить пулеметные броневладельцы на шасси «Роллс Ройс» и «Делано Бельвиль». Но с установкой позиционного фронта их возможности резко упали — броневладельцы, строившиеся на обычном автомобильном шасси, были привязаны к хорошим дорогам и в условиях сплошного позиционного фронта не могли проникать в глубь расположения противника, действия же на поле боя с «мягким» грунтом, тем более изрытом воронками от снарядов, для них были немислимы. В результате броневладельцы на Западном фронте использовались ограниченно.

**Испытание  
вездеходного  
шасси,  
построенного  
по проекту  
Э.Б. Кромптона,  
с гусеничным ходом  
типа «Педрэйл»,  
1915 г.**

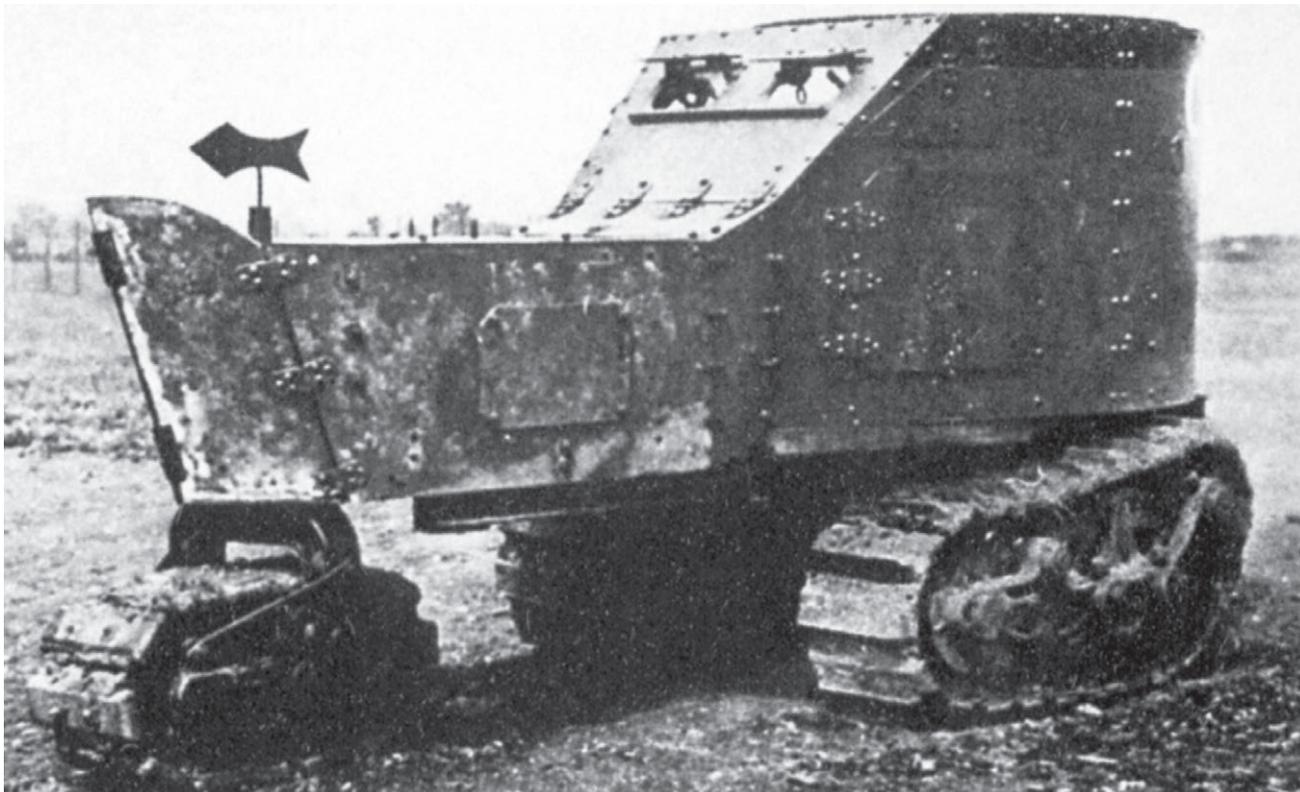


# НАЧАЛО РАБОТ

Боевая вездеходная машина теперь не казалась беспочвенной фантазией. Одним из первых в Великобритании это обосновал военный инженер, член Имперского комитета обороны подполковник Эрнест Данлоп Суинтон (Ernest Dunlop Swinton, 1868–1951 гг.), прикомандированный в сентябре 1914 г. к штабу британской экспедиционной армии во Франции в качестве военного корреспондента. Суинтон был известен и как квалифицированный военный инженер, участник англо-бурской войны, и как военный писатель (в 1909 г. он выпустил книгу рассказов о будущей войне «Зеленая кривая»), и как составитель официальной британской версии истории русско-японской войны (в 1913 г. эта его работа была удостоена Золотой медали Чесни). Еще собирая материал о русско-японской войне, Суинтон оценил действенность пулеметного огня и заграждений, теперь же имел случай пополнить материал на эту тему. Военные наблюдения вкупе с опытом инженера подвигли его уже в октябре, выступить с предложением, использовать в боевых целях гусеничное шасси трактора «Холт», испытания которого он наблюдал близ Антверпена. «Так как я находился на фронте, — писал позже Суинтон в своей автобиографии, — вся информация, которую я собирал — из официальных донесений, из госпиталей и других источников — постоянно подчеркивала тот факт, что главная сила оборонительных позиций противника, не считая артиллерии, кроется в умелом сочетании пулеметов и проволочных заграждений. Все это время я ломал голову над поисками противоядия. Через две недели у меня четко выкристаллизовалась идея бронированной машины. Она должна быть самоходной, иметь противопульную броню, вооружение, способное подавить вражеские пулеметы. Машина должна пересекать местность, несмотря на окопы, проламывать заграждения и взбираться на эскарпы. Но трудность заключалась в том, чтобы найти машину, которая удовлетворяла бы всем этим условиям, особенно последним трем. Идея молнией сверкнула у меня в голове. Американский гусеничный трактор в Антверпене! Я вспомнил его хваленые характеристики. Если эта сельскохозяйственная машина действительно может делать все, что ей приписывают, почему бы не переоборудовать ее и приспособить для наших требований. Ключом к проблеме был гусеничный трактор!» Возможно, в действительности идея формировалась несколько по-другому, но так

или иначе «ключ к проблеме» был определен. Известный британский военный историк и теоретик Б. Лиддел Гарт не без иронии заметил, что американский трактор Холта дал «противоядие» против изобретения другого американца — пулемета Максима. Можно добавить, что и изобретение заборов из колючей проволоки принято приписывать американцам — точнее, американским фермерам (хотя многорядные заграждения из гладкой проволоки применялись ранее в европейских крепостях независимо от проблем североамериканского скотоводства).

Поддержки Суинтон добился не сразу. Свое предложение в виде письма меморандума он направил военному министру фельдмаршалу лорду Горацио Г. Китченеру. Тот отнесся к идее без энтузиазма и оставил письмо без ответа. Но Суинтон, в отличие от «водопроводчика из Ноттингема», имел связи и умел использовать их в интересах дела. 20 октября 1914 г. он встретился со своим хорошим знакомым, секретарем Комитета имперской обороны подполковником Морисом Хэнки, которому и изложил предложение о превращении гусеничного трактора в вездеходный бронированный «истребитель пулеметов» (armored machine gun destroyer). Хэнки также передал эти предложения лорду Китченеру, но снова без результата. Кроме того, Хэнки упомянул о предложении Суинтона среди других средств и способов преодоления наметившегося застоя позиционной войны в докладе, пересланном премьер министру Асквиту. Поступали и другие предложения. В ноябре упомянутый капитан Туллок, управляющий пороховой компанией в Чильворте, обратился к тому же подполковнику Хэнки с предложением постройки «сухопутного крейсера». В декабре адмирал Бэкон предложил «мостовой трактор» для преодоления заграждений, а коммодор Мюррей Суэттер — пехотный броневой щит на гусеничной самоходной платформе, разработанной руководителем компании «Педрэйл Трэнспорт» Б. Диплоком. Суэттер, увлекшийся гусеничными машинами еще до войны, после ее начала стал одним из руководителей Королевской военно-морской авиационной службы (RNAS), в составе которой появилась своя бронеавтомобильная служба. Эскадрилья RNAS под командованием командера Чарльза Р. Сэмсона вела наземную разведку, патрулирование района вокруг порта Дюнкерк, а также поиск сбитых летчиков с помощью легковых автомобилей, вооруженных



пулеметами. В эскадрильи эти автомобили начали бронировать, опираясь на опыт бельгийских броневладельцев «Минерва», а затем получали броневладельцы, изготовленные уже по заказу Адмиралтейства. В качестве военного корреспондента в этой эскадрильи побывал и Суинтон. Интерес Суинтона совпал с направлением работ, начатых в Адмиралтействе. В это же время полковник Рукес Э.Б. Кромптон, занимавшийся механическим транспортом еще в XIX веке в Индии, предложил «машину, переступающую окопы» — большой трактор с бронированным кузовом для перевозки через нейтральную полосу и передовые окопы противника до 50 пехотинцев. Повозка Кромптона опиралась на две пары гусениц, последовательно установленные под ее днищем, а для преодоления препятствий имела на концах ролик. Также, отвергнутый военным министерством, Кромптон обратился в Адмиралтейство. И не случайно. Из всех влиятельных членов Имперского комитета обороны подобные проекты нашли сочувствие только у первого лорда Адмиралтейства (морского министра) Уинстона Леонарда Спенсера Черчилля. Возможно, на того произвел впечатление меморандум Суинтона, пересланный ему подполковником Хэнки, успехи броневладельцев RNAS и собственный опыт участия в операции бронепоездов во вре-

мя англо-бурской войны в бытность военным корреспондентом (бывает полезно, когда корреспондентами военного ведомства оказываются профессионально подготовленные, наблюдательные и деятельные люди). 5 января 1915 г. Черчилль в письме премьер-министру Асквиту повторил часть доклада подполковника Хэнки и перечислил ряд новинок, которыми стоит заняться: паровые тракторы с «небольшим бронированным помещением, в которое можно было бы поместить людей и пулеметы для предохранения их от пуль»; подвижные щиты («и переносные, и годные для надевания, и для перевозки на колесах») и дымовые завесы. Черчилль убеждал Асквита оказать давление на военное министерство. Благодаря частому упоминанию этого письма некоторые историки даже приписывают Черчиллю авторство идеи танка. Роль сэра Уинстона в появлении первых танков, конечно, важна, но именовать его «отцом танков» — все-таки перебор. Тогда же Суинтон и Туллок в собственном докладе в военное министерство предложили строить два типа вездеходных машин, разделив их по решаемым задачам по аналогии с боевыми кораблями — «сухопутные крейсера» и «легкие сухопутные истребители». Но и для военного министерства, и для премьер-министра куда авторитетнее были мнения лорда Китченера или началь-

**Демонстрация гусеничной боевой машины на шасси трехгусеничного трактора «Киллен Страйт» и с корпусом от броневладельца «Делано-Бельвиль», 30 июня 1915 г.**

ника управления механического транспорта Кепель Холдена, не воспринимавших всерьез идеи вездеходных боевых машин.

13 января 1915 г. в Альдершоте начали испытания двух тракторов «Холт» с двигателем мощностью 75 л.с. на предмет их способности преодолевать рвы и другие препятствия. В феврале 1915 г. на плац-параде Конной гвардии в Лондоне продемонстрировали трактор «Диплок» со щитом. А 17 февраля на полосе препятствий на артиллерийском полигоне в Шобаринесе испытали трактор «Холт» с прицепом в виде саней волокуш с 2,3 т груза. Считалось, что так имитируют полную нагрузку трактора при бронировании и вооружении. Грунт раскис от дождя, да и преодолеть траншеи трактор с прицепом просто не мог. Как не смог он преодолеть и вертикальную стенку. В результате чины военного министерства признали, что машина не прошла испытания, а сама идея не заслуживает дальнейшего рассмотрения.

Черчилль же выделил из фондов Адмиралтейства 70 000 фунтов на испытания и доработку новой машины (предполагалось построить на эти средства 18 опытных машин). Уже 20 февраля 1915 г. при Адмиралтействе создали Комитет по сухопутным кораблям, который возглавил директор Управления морского строительства Юстас Теннисон Д'Энкур. В Комитет вошли полковник Кромптон, лейтенант Альберт Дж. Стэрн (в штатской жизни – банкир из Сити, он стал секретарем Комитета), офицеры RNAS. Термин «сухопутный корабль» (landship) не стал официальным, но определение «флот» англичане применяют по отношению к парку бронетанковой техники по сию пору. Впервые Комитет собрался 22 февраля. Единства взглядов на облик будущей машины среди его членов не было, тем более что многие имели собственные проекты.

4 марта в Комитет поступил новый проект, разработанный Диплоком по идее коммодора Суэттера. «Сухопутный корабль Педрэйл» представлял собой бронекорпус, установленный на две самостоятельные гусеничные платформы, каждая с двигателем в 46 л.с. «Корабль» должен был иметь массу 25 т, противопульное бронирование, поворотную башню, поворачивать за счет поворота платформ относительно друг друга. Комитет отверг этот проект, но им вдруг заинтересовался Департамент окопной войны, было построено и испытано одно шасси, на чем история проекта и закончилась. Комитету по сухопутным кораблям пришлось рассмотреть и проект «Сухопутного крейсера» флайт-командера RNAS Генри Хеттерингтона. «Крей-

сер» впечатлял – три колеса диаметром 12 м (два передних – ведущие, заднее – рулевое), броня толщиной 80-мм, три башни по два 102-мм орудия в каждой плюс 12 пулеметов. Боекомплект составлял бы 1800 орудийных выстрелов и 60 000 патронов к пулеметам. Два дизельных двигателя по 400 л.с. должны были обеспечить машине скорость движения 8–13 км/ч. Предполагалось, что 300-тонный крейсер длиной 30 и высотой 14 м легко будет преодолевать четырехметровые рвы, вертикальные стенки высотой до шести м, брод глубиной до пяти м. Когда проект начали прорабатывать в деталях, расчетная масса достигла 1000 т, так что постройка «крейсера» выглядела чистой фантазией, к тому же гигант был бы прекрасной мишенью для артиллерии. В марте очередной высококоленный проект (диаметр колес 4,5 м) представил Кромптон, причем к работе над ним привлекли лейтенанта Вильсона и инженера Триттона (см. далее). Гигантизм был свойственен многим проектам боевых машин, предлагавшимся в то время. Этому, видимо, способствовал не ожидавшийся никем «гигантский» размах войны и масштаб применявшихся боевых средств – на поле боя работала артиллерия калибров, ранее свойственных только флоту или крепостям, а полевая фортификация заимствовала все больше черт долговременной. Неудивительно, что и противодействовать этому хотели с помощью «сухопутных крейсеров» и «подвижных крепостей». Здравомыслие, впрочем, возобладало. Тот же Кромптон, побывав вскоре на фронте, признал «Большое Колесо» бесперспективным.

Суэттер привлек к работе знакомого с гусеничными тракторами лейтенанта Роберта Френсиса Мак Фи. Разработанные Мак Фи вместе с Альбертом Несфильдом (лондонская фирма «Несфильд энд Макензи») гусеничное шасси не довели даже до рабочего прототипа, но в проекте появился высокий гусеничный обвод, что должно было обеспечить преодоление вертикальных препятствий. В конце апреля Кромптон, с согласия Суэттера, направил в США Дж. Филда для отбора гусеничных шасси. Наибольшее внимание вызвали трехгусеничный трактор «Киллен Страйт» и двухгусеничный «Буллок», аналогичный трактору «Холт». Д'Энкур и Черчилль поддержали идеи Суинтона, который, не дождавшись ответа от Китченера, 4 июня направил командующему британскими силами во Франции фельдмаршалу Джону Френчу записку «О необходимости истребителей пулеметов», в которой писал: «Эти машины должны быть бензиновыми тракторами на гусеницах. Машины этого типа могут двигаться со скоростью