



# Страницы истории

Молодое Советское правительство, испытывая в первые годы становления смертельную угрозу со стороны международного империализма, создало боеспособную Рабоче-Крестьянскую Красную Армию для защиты революционных завоеваний. Примечательно, что с первых же дней существования РККА в ее составе были сформированы автоброневые части, подразделения и органы управления ими. С учетом общей экономической обстановки в стране постепенно накапливался и совершенствовался опыт дальнейшего наращивания мощи, применения автоброневых сил и искусства управления ими.

## Краткая хроника тех далеких событий

Отсчет истории Главного автобронетанкового управления ведется с момента создания Управления механизации и моторизации РККА (УММ РККА).

**Положение об УММ введено в действие приказом РВС СССР от 22 ноября 1929 г. № 367/82.** Новое управление формировалось на базе автомобильного отдела Военно-технического управления РККА и секции механизации НТК ГАУ, а также автомобильного отдела и автотракторной секции НТК ВТУ и Инспекции бронетанковых частей РККА. Управлением механизации и моторизации РККА до апреля 1934 г. руководил командарм 2-го ранга (в последующем командарм 1-го ранга) Халепский Иннокентий Андреевич.

Начальник УММ РККА был непосредственно подчинен народному комиссару по военным и морским делам. Ему подчинялись механизированные соединения и части, не входящие в состав военных округов, а по вопросам специальной технической службы — все механизированные войска РККА.

УММ РККА под руководством И. А. Халепского и его заместителя К. Б. Калиновского проделало большую работу по формированию механизированных войск и созданию автобронетанковой техники, непосредственному претворению в жизнь «Системы танко-тракторно-авто-бронетанкового оружия», которая определила и обосновала дальнейшие

**Главное автобронетанковое управление Министерства обороны Российской Федерации (ГАБТУ Минобороны России) — структурное формирование (орган военного управления) Министерства обороны Российской Федерации (Минобороны России).**

Подчинено начальнику тыла Вооруженных Сил — заместителю Министра обороны России.

Главное автобронетанковое управление является основным заказчиком и поставщиком бронетанковой (БТТ) и военной автомобильной техники (ВАТ) в войска

пути развития автобронетанковой техники.

22 ноября 1934 г. УММ РККА было преобразовано в **Автобронетанковое управление (АБТУ)** и существовало до реорганизации — декабря 1942 года. В истории управления тридцатые годы занимают особое место. В этот период создавались бронетанковые войска и осуществлялся заказ на разработку и производство передовой по тому времени бронетанковой техники. В период с 1929 г. по 1937 г. был поставлен на крупносерийное производство первый отечественный танк МС-1, принятый на вооружение в 1927 году. По заданию управления создавались танки Т-26, БТ-2. В тридцатые годы они и их модификации стали основными танками.

С 9 апреля 1936 г. АБТУ находилось в подчинении Главного управления вооружения и технического снабжения, а после его упразднения — 26 июля 1937 г. — подчинялось непосредственно наркомку обороны.

Но с 11 октября 1939 г. АБТУ опять перешло в подчинение только что вновь организованного Управления военно-технического снабжения, хотя ненадолго.

Автобронетанковое управление РККА возглавляли:

- с апреля 1934 по апрель 1936 гг. — командарм 1-го ранга **Халепский Иннокентий Андреевич**;
- с апреля 1936 по июнь 1937 гг. — комдив **Бокис Густав Густавович**;

- с июня 1937 по июнь 1940 гг. — генерал армии **Павлов Дмитрий Григорьевич**.

Уже 26 июня 1940 года АБТУ преобразовано в **Главное автобронетанковое управление Красной Армии (ГАБТУ КА)**, с новой структурой из четырех управлений (боевой подготовки, бронетанкового, автотракторного и управления ремонта и эксплуатации) и трех отделов (мобилизационно-планового, финансового и кадров). Начальник ГАБТУ КА одновременно являлся начальником автобронетанковых войск Красной Армии и по этой линии осуществлял руководство начальниками АБТВ военных округов. А 24 августа 1940 г. начальнику ГАБТУ дополнительно были подчинены все военные учебные заведения, готовящие специалистов для АБТВ, в том числе: Военная академия механизации и моторизации, бронетанковые, танко-техническое, автомобильные училища, курсы усовершенствования.

В августе 1941 года в штат ГАБТУ дополнительно вводится штаб АБТВ войск КА, инспекция и 7 управление.

Начальником Главного Автобронетанкового управления РККА со дня формирования и до его реорганизации являлся генерал-лейтенант танковых войск **Федоренко Яков Николаевич** (с июня 1940 по декабрь 1942 гг.).

С началом Великой Отечественной войны организационная структура



ГАБТУ непрерывно совершенствовалась, ее изменения диктовались ростом мощи и численности бронетанковых войск и количеством автомобильной техники.

24 ноября 1942 г. Государственный Комитет Обороны принимает Постановление «Об организации **Главного автомобильного управления (ГАУ) Красной Армии**» в составе штаба, управления снабжения и резерва машин, ремонтного управления и отделов: технического, кадров и финансового. Но сформировано ГАУ КА было позднее — приказом НКО от 15 января 1943 года. Подчинялось оно заместителю наркома обороны СССР по тылу. Первым начальником был генерал-майор (позже генерал-полковник) В. Е. Белокосков.

7 декабря 1942 года Постановлением ГКО Главное автобронетанковое управление КА реорганизуется в два главных управления: **Главное управление формирования и боевой подготовки бронетанковых и механизированных войск Красной Армии** и **Главное бронетанковое управление Красной Армии**. Созданием ГБТУ КА организационно завершилось выделение бронетанковых и механизированных войск в самостоятельный род войск Красной Армии.

Во главе обоих Главных управлений был утвержден командующий и военный совет бронетанковых и механизированных войск Красной Армии.

В результате реорганизации из Главного автобронетанкового управления Красной Армии выделены и переданы:

- все вопросы, связанные с организацией снабжения, эксплуатацией, ремонтом автомашин и подготовкой автомобильных кадров Красной Армии — Главному автомобильному управлению Красной Армии;
- все вопросы, связанные с организацией снабжения, эксплуатацией, ремонтом тракторов и подготовкой кадров для них — Главному управлению командующего артиллерией Красной Армии и Главному артиллерийскому управлению Красной Армии.

С 23 апреля 1943 г. ГКО передал в ведение командующего бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии самоходную артиллерию.

В последующие годы, особенно в ходе Великой Отечественной войны, незначительные изменения происходили в Управлении командующего БТ и МВ, и такая организационная струк-

тура Управления командующего БТ и МВ просуществовала практически без изменений до конца 1952 года.

Созданное в 1950 году Управление главного инженера расформируется. Входящие в его состав управления капитального ремонта и материально-технического обеспечения включаются в состав ГБТУ, а управление эксплуатации и войскового ремонта подчиняется непосредственно командующему БТ и МВ. Такая структура просуществовала недолго — до апреля 1953 года, когда ГБТУ вновь подчинили командующему БТ и МВ.

Первым командующим БТ и МВ КА был назначен генерал-лейтенант танковых войск (позже генерал-полковник танковых войск и маршал бронетанковых войск) **Федоренко Яков Николаевич** (с декабря 1942 по апрель 1947 гг.), Членом военного совета — генерал-лейтенант танковых войск Николай Иванович Бирюков.

- Далее БТ и МВ командовали:
- с апреля 1947 по 1948 гг. — маршал бронетанковых войск **Рыбалко Павел Семенович**;
- с 1948 по 1953 гг. — маршал бронетанковых войск **Богданов Семен Ильич**.

В 1952 году учреждается должность заместителя военного министра по бронетанковому вооружению, на которую назначается генерал-лейтенант танковых войск Б. Г. Вершинин, занимавший до назначения должность начальника ГБТУ. В декабре того же года Главное бронетанковое управление выводится из подчинения командующего БТ и МВ и напрямую подчиняется заместителю военного министра по бронетанковому вооружению.

В связи с изменениями задач по руководству бронетанковыми и механизированными войсками в декабре 1953 года должность командующего БТ и МВ была ликвидирована, вместо нее введена должность **начальника бронетанковых войск Вооруженных сил СССР**. При этом организационно-штатная структура Управления начальника бронетанковых войск без особых изменений сохранялась до ноября 1960 года.

Начальником бронетанковых войск были: генерал-лейтенант (с 3.08.1953 генерал-полковник) **Радзиевский Алексей Иванович** (с 1953 года до 1960) и генерал-полковник танковых войск **Полубояров Павел Павлович** (с мая 1954 по май 1960 гг.).

В связи с тем, что к началу 60-х годов был создан Главкомат Сухопутных войск, к ведению которого отошли

вопросы комплектования личным составом и боевая подготовка, подготовка командных кадров, Управление начальника бронетанковых войск в ноябре 1960 г. преобразуется в **Управление начальника танковых войск**. В его состав влилось и расформированное ранее Главное бронетанковое управление со всеми своими организационными структурами. В таком виде Управление НТВ практически без значительных изменений просуществовало до июля 1980 года.

После проведенной в 1960 г. реорганизации на новую должность — начальником танковых войск — переназначили генерал-полковника танковых войск (позднее маршал бронетанковых войск) **Полубоярова Павла Павловича**, которую он сохранял за собой до мая 1969 г. В 1969–1977 годах начальником танковых войск был маршал (позднее главный маршал бронетанковых войск) **Бабаджаниян Амазасп Хачатурович**.

С 1978 по 1980 гг. Управление начальника танковых войск возглавлял генерал-полковник **Потапов Юрий Михайлович**.

Просуществовав без значительных изменений более двух десятилетий, Управление начальника танковых войск в июле 1980 года было преобразовано в **Главное бронетанковое управление (ГБТУ) МО**, которое в свою очередь в неизменном виде функционировало до декабря 1994 года, когда произошло объединение ГБТУ и ГЛАВТУ.

После реформирования Управления НТВ в ГБТУ генерал-полковник **Потапов Юрий Михайлович** стал начальником нового Главка, который он возглавлял с 1980 по 1987 гг.

В 1987 г. к командованию Главным бронетанковым управлением приступил генерал-полковник **Галкин Александр Александрович**. Он был начальником ГБТУ вплоть до 1995 г., до объединения ГБТУ с ГЛАВТУ, и после создания новой структуры — ГАБТУ — возглавил ее

**Главное автомобильное управление (ГАУ) Красной Армии** за время своего существования также претерпело существенные изменения в названии и подчиненности.

Оно было сформировано во исполнение Постановления ГКО от 24 ноября 1942 года № М2537 приказом НКО от 15 января 1943 года в составе штаба, управления снабжения и резерва машин, ремонтного управления и отделов: технического, кадров и финансового.



Начальником Главного автомобильного управления КА был назначен генерал-майор (позже генерал-полковник) **Белокосков Василий Евлампиевич** (январь 1943 г. – октябрь 1943 г.).

Далее, с октября 1943 по 1946 гг. ГАУ КА возглавлял генерал-лейтенант **Тягунов Иван Петрович**.

В январе 1946 года Главное автомобильное управление Красной Армии (ГАУ КА) преобразовано в Автомобильное управление Вооруженных Сил СССР с подчинением начальнику тыла ВС. Генерал-лейтенант Тягунов Иван Петрович после реорганизации возглавил новую структуру.

С мая 1947 года по октябрь 1949 года — генерал-лейтенанта **Сосенкова Александра Андреевича**.

В 1949 году на базе Автомобильного управления ВС и Тракторного управления Главного артиллерийского управления формируется **Главное автотракторное управление (ГАВТУ)** Вооруженных Сил, подчиненное заместителю министра обороны. Таким образом, произошло объединение автомобильной и тракторной служб в единую автотракторную службу.

ГАВТУ с октября 1949 года по январь 1951 года руководил генерал-полковник **Сусайков Иван Захарович**.

В январе 1951 г. в этой должности его сменил генерал-майор **Дацюк Александр Иосифович**, командовал ГАВТУ до мая 1952 г. Его сменил генерал-полковник **Коровников Иван Терентьевич**, которому пришлось в течение одиннадцати лет (с мая 1952 г. и до августа 1963 г.), оставаться начальником Главка, осуществлять реорганизацию автотракторной службы в Вооруженных Силах страны.

В 1953 году Главное автотракторное управление (ГАВТУ) было преобразовано в **Автотракторное управление (АВТУ)** МО СССР.

В 1961 году Автотракторное управление (АВТУ) МО СССР реформировалось в **Центральное автотракторное управление (ЦАВТУ)** МО СССР.

Генерал-полковник Коровников Иван Терентьевич был начальником и АВТУ, и ЦАВТУ (с 1961 по август 1963 гг.).

Вплоть до 1963 года Главное автомобильное управление подчинялось и начальнику тыла, и министру Вооруженных Сил, и Главнокомандующему сухопутными войсками, а с 1963 года — только министру обороны.

С августа 1963 г. по сентябрь 1970 г. ЦАВТУ возглавлял генерал-полковник **Бурдейный Алексей Степанович**.

С сентября 1970 г. по 1982 г. ЦАВТУ МО командовал генерал-полковник технических войск **Смирнов Александр Тимофеевич**, которого сменил генерал-полковник **Балабай Иван Васильевич**.

В декабре 1982 года Центральное автотракторное управление (ЦАВТУ) МО СССР было переименовано в **Главное автомобильное управление (ГЛАВТУ)** МО СССР.

Начальником нового управления стал генерал-полковник Балабай Иван Васильевич и руководил им с 1982 по сентябрь 1989 г.

В сентябре 1989 г. начальником ГЛАВТУ стал генерал-полковник **Попов Василий Федорович** и занимал эту должность до сентября 1991 г. С 1991 по 1995 гг. главную автомобильную службу МО РФ возглавлял генерал-полковник **Зазулин Николай Афанасьевич**.

В декабре 1994 – январе 1995 гг. под руководством начальника ГЛАВТУ МО генерал-полковника Зазулина Николая Афанасьевича и начальника ГБТУ МО генерал-полковника Галкина Александра Александровича произошло объединение двух главков — ГЛАВТУ и ГБТУ — в один главк — **Главное автобронетанковое управление (ГАБТУ)** МО РФ, которое просуществовало фактически до наших дней.

Начальником ГАБТУ был назначен генерал-полковник **Галкин Александр Александрович**.

20 ноября 1996 г. его заменил генерал-полковник **Маев Сергей Александрович**, который совмещал две должности, являясь начальником эксплуатации вооружения и военной техники ВС РФ — начальником ГАБТУ МО РФ (до 2004 г.).

Должность начальника эксплуатации вооружения и военной техники Вооруженных Сил РФ была учреждена в связи с преобразованием 17 управления (технического обеспечения) МО РФ в Управление эксплуатации и ремонта вооружения и военной техники ВС РФ (УЭР ВВТ). Начальник ЭВ и ВТ подчинялся статс-секретарю — первому заместителю министра обороны РФ через начальника эксплуатации вооружения и военной техники ВС РФ — начальника Главного автобронетанкового управления.

В последующем ГАБТУ возглавляли:

- с 2004 г. по ноябрь 2007 г. — генерал-полковник Полонский Владислав Александрович;
- с 2007 г. по июль 2009 г. — генерал-лейтенант Ершов Николай Федорович;
- с июля 2009 г. — генерал-лейтенант Шевченко Александр Александрович.

ГАБТУ является основным заказчиком и поставщиком автомобильной (АТ) и бронетанковой (БТТ) техники в войска.

### День военного автомобилиста

День военного автомобилиста — профессиональный праздник военнослужащих и гражданского персонала автомобильных войск Российской Федерации, а также всех тех военнослужащих и военнообязанных, кому по долгу службы приходится или приходилось управлять теми или иными транспортными средствами.

Эта дата отмечается в России ежегодно 29 мая, она утверждена приказом Министерства обороны Российской Федерации 24 февраля 2000 года № 100.

Дата для праздника была выбрана не случайно. В этот день в 1910 году согласно указу императора Николая II в Санкт-Петербурге была образована первая в Российской империи учебная автомобильная рота. Основной задачей роты была подготовка специалистов для автомобильных частей русской армии. За короткий срок она фактически стала центром автотехнического обеспечения войск Российской армии и явилась прообразом всей будущей организации автомобильной службы и системы автотехнического обеспечения Вооруженных Сил. Автомобильная рота стала первым испытательным, исследовательским и учебным автомобильным центром в России. Возглавил роту незаурядный человек капитан **Пётр Иванович Секретев**, сыгравший впоследствии большую роль в формировании первой автомобильной пулемётной роты.



В июле 1911 года учебной автомобильной ротой был успешно проведен испытательный пробег военных грузовых автомобилей. Испытывалась не только пригодность машин к военной службе, но и выносливость отдельных узлов и агрегатов. По инициативе Секретева осенью 1912 года



был проведен второй пробег грузовых автомобилей. Был получен бесценный опыт обращения с техникой производства лучших автомобильных фирм мира. По результатам обоих пробегов была проведена «заготовка» автомобилей для Военного ведомства. Комиссия приобрела 354 грузовых и 42 легковых автомобиля. Эти автомобили были распределены во вновь сформированные автомобильные роты при железнодорожных батальонах. Пробеги и маневры 1911–1912 годов дали богатый опыт в деле моторизации армии и позволили военному руководству сформулировать четкие представления об областях использования, номенклатуре, типажах и количествах автомобилей, необходимых Военному ведомству.

Стало очевидно, что армии нужны не только универсальные автомобили, но и узко специализированные. Несмотря на малочисленность в годы первой мировой войны, автомобильная техника уже тогда была признана эффективным, маневренным и весьма перспективным средством погрузки войск и грузов. Русская армия вышла из войны, имея в своем составе 22 отдельные автомобильные роты. Общий парк автомобилей в армии насчитывал в то время около 10 тысяч единиц. Индустриализация страны, создание собственной автомобильной промышленности позволили перед второй мировой войной обеспечить армию необходимым количеством отечественной автомобильной техники — на укомплектование войск было поставлено свыше 40 тысяч автомобилей. Во время Великой Отечественной войны автомобильная техника широко использовалась для оперативных и снабженческих перевозок, буксировки артиллерийских систем, монтажа и передвижения реактив-

ной артиллерии и др. Она являлась основным видом транспорта практически во всех оперативных звеньях. Роль автомобильного транспорта определялась не только гигантскими масштабами перевозок, но и тем, что он доставлял боеприпасы, горючее, продовольствие непосредственно на поле боя. Доставляя грузы в сложной боевой обстановке, днем и ночью, в распутицу и в тяжелых условиях снежных заносов, воины-автомобилисты проявляли массовый героизм и мужество.

В начале 1950 годов перед автостроителями встала новая задача — обеспечить подвижность создаваемого ракетно-ядерного вооружения. Эта задача была успешно решена — были созданы специальные колесные шасси под монтаж комплексов РСЧН, до сих пор не имеющие аналогов в мире.

С развитием вооружения и автомобильной техники непрерывно возрастал уровень моторизации войск, военная автомобильная техника стала материальной основой подвижности войск.

Автомобиль из средства подвоза стал носителем вооружения, его неотъемлемой составной частью. Специальность «военный автомобиль» — одна из самых распространенных в Вооруженных Силах РФ.

Без военных автомобилистов в настоящее время не обходится практически ни одно подразделение. Военная автомобильная техника состоит на оснащении всех видов Вооруженных Сил, родов войск, специальных войск и служб и является важнейшим составным звеном в системе ВиВТ, а также остается самым распространенным средством для монтажа, буксировки, транспортировки военной техники и перевозки воинских грузов.



### День танкиста

День танкиста — советский, российский, белорусский и украинский профессиональный праздник танкистов и танкостроителей, **отмечаемый ежегодно во второе воскресенье сентября.**

Учрежден Указом Президиума Верховного Совета СССР от 11 июля 1946 года в ознаменование больших заслуг бронетанковых и механизированных войск в разгроме противника в годы Великой Отечественной войны, а также за заслуги танкостроителей в оснащении Вооружённых Сил страны бронетанковой техникой. До 1980 года он отмечался 11 сентября, поскольку в этот день в 1944 году советские войска добились серьёзных успехов во время проведения Восточно-Карпатской операции.

Нынешняя дата определена Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 октября 1980 года «О праздничных и памятных днях».

День танкиста является одним из наиболее почитаемых праздничных дней в войсках. А некоторое время (в период с 1940-х по 1950-е годы) в крупных городах День танкиста даже отмечался торжественным продвижением танковых колонн по городу и салютом.

В этот день проходят торжества, в которых принимают участие служащие, вспомогательный персонал. Офицеры, курсанты, их родственники, друзья, знакомые и близкие собираются за праздничным столом. Звучат тосты, звон бокалов, поздравления, пожелания мира и здоровья. Командование вручает награды, медали, почётные грамоты, ценные подарки, благодарственные записки в личные дела танкистов. Особо отличившихся повышают в должностях и званиях.



Личный состав первой учебной автомобильной роты