



Максим Коломиец

# БРОНЕАВТОМОБИЛЬ «ОСТИН»



**ПРЕДТЕЧА БРОНЕТАНКОВЫХ ВОЙСК РОССИИ**



**Максим Коломиец**

---

# **БРОНЕАВТОМОБИЛЬ «ОСТИН»**

---

**ПРЕДТЕЧА БРОНЕТАНКОВЫХ ВОЙСК РОССИИ**



Стратегия КМ  
Москва  
2018

УДК 623.438  
ББК 68.513  
К61

В оформлении переплета использована иллюстрация  
художника *В. Петелина*

- Коломиец, Максим Викторович.**  
К61 Бронеавтомобиль «Остин». Предтеча бронетанковых войск России / Максим Коломиец. — Москва : Эксмо : Яуза, 2018. — 144 с. — (Война и мы. Танковая коллекция).

ISBN 978-5-04-092684-8

История бронетанковых войск нашей страны начиналась не с танков — у ее истоков стояли бронированные автомобили. Они появились в составе русской армии в годы Первой мировой войны — уже в октябре 1914 года на фронт убыла первая в мире броневая часть.

Для обеспечения армии этим новым видом боевой техники русское военное ведомство приступило как к изготовлению бронемашин на отечественных предприятиях, так и к их закупке за рубежом. Наиболее удачными для русского фронта оказались бронированные автомобили английской фирмы «Остин» — в 1914—1917 годах в Россию поставили 168 машин такого типа, и еще 50 было забронировано на Путиловском заводе в Петрограде в 1919—1920 годах.

«Остины» стали основным и наиболее массовым типом бронеавтомобиля в России не только в годы Первой мировой, но и в ходе Гражданской войны, причем использовались они всеми воюющими сторонами, а трофейные машины впоследствии служили в армиях Польши, Германии, Румынии, Эстонии, Латвии и Австрии. В Красной армии «Остины» использовались до 1931 года. Эти машины воевали в Европе в составе британского королевского танкового корпуса, а также использовались английскими частями в Месопотамии и Индии.

Данная книга представляет собой полную историю производства, службы и боевого применения бронированных автомобилей этого типа. В ней также рассказывается о судьбе «ленинского» броневика — единственного сохранившегося до наших дней образца бронеавтомобиля «Остин».

**УДК 623.438  
ББК 68.513**

**ISBN 978-5-04-092684-8**

© Коломиец М.В., 2018  
© ООО «Стратегия КМ», 2018  
© ООО «Издательство «Яуза», 2018  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2018

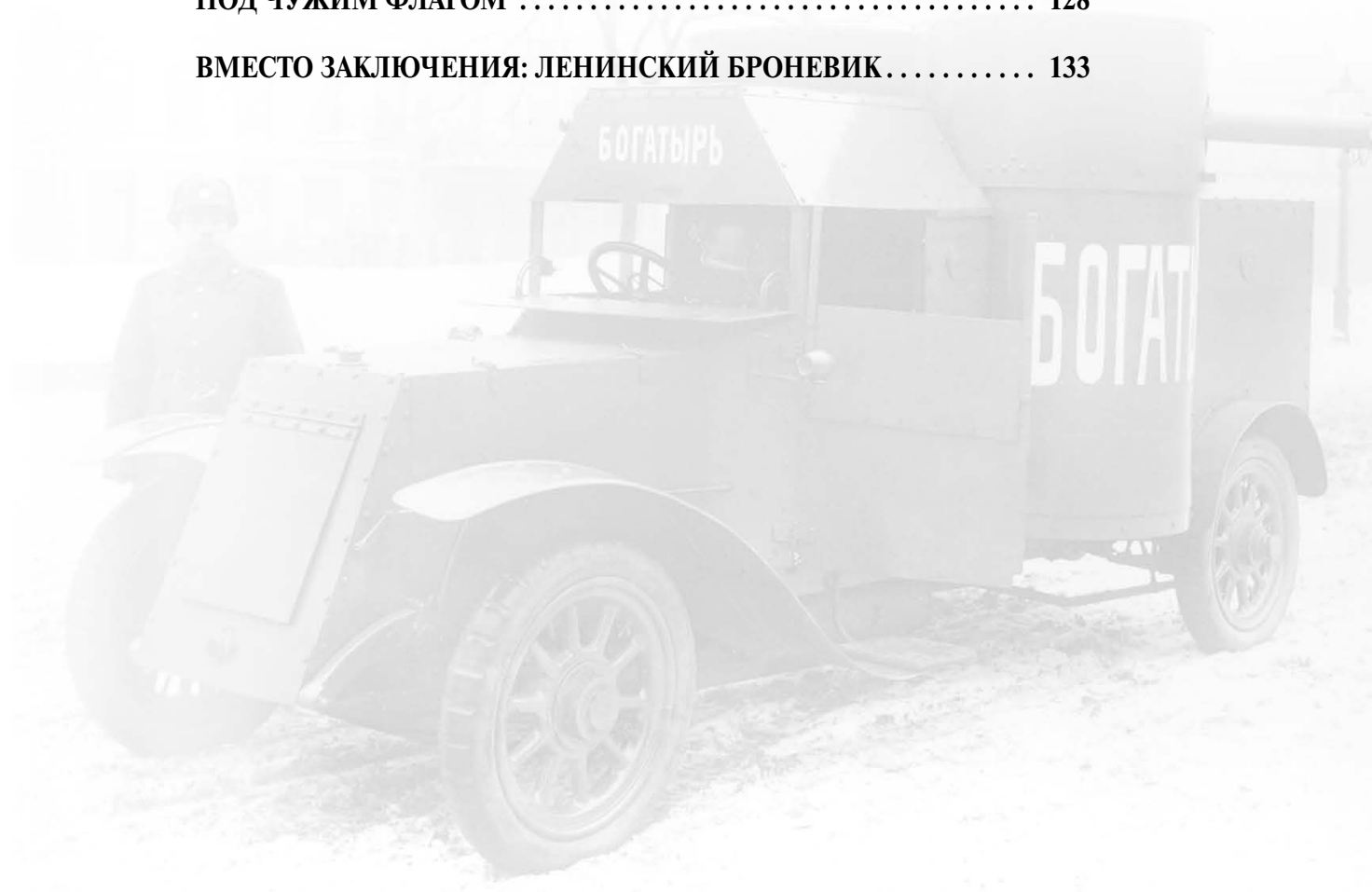




# СОДЕРЖАНИЕ

---

ВВЕДЕНИЕ.....	5
ОТ ОВЕЦ – К АВТОМОБИЛЯМ.....	6
«ОСТИНЫ» В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ .....	17
БРОНЕВЫЕ АВТОМОБИЛИ ФИРМЫ «ОСТИН» .....	26
В БОЯХ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ .....	80
В ОГНЕ ГРАЖДАНСКОЙ.....	97
ПОД ЧУЖИМ ФЛАГОМ .....	128
ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ: ЛЕНИНСКИЙ БРОНЕВИК.....	133



**Бронеавтомобиль «Остин» 2-й серии «Кавказец» из состава 46-го автопулеметного отделения русской армии, вид спереди. Юго-Западный фронт, октябрь 1916 года. (РГАКФД).**



# ВВЕДЕНИЕ

---

Данная работа посвящена броневым автомобилям «Остин», составлявшим основу парка бронемашин России и СССР отечественных вооруженных сил в 1915–1929 годах. Эти машины активно участвовали в боевых действиях Первой мировой и гражданской войн на территории России, а затем стали настоящей «учебной партией» для личного состава броневых сил Красной Армии, из которых впоследствии родились танковые войска нашей страны.

В начале книги автор счел необходимым кратко рассказать о самой фирме Остин, ее основателе и владельце Генри Остине, о типах выпускаемых ей с момента создания и до конца Первой мировой войны автомобилях. Особое внимание уделено сотрудничеству компании «Остин» с Россией перед Первой мировой войной и в военные годы.

Львиная доля повествования посвящена непосредственно броневым автомобилям «Остин». Предпринята попытка разобраться, на базе каких автомобилей изготавливались бронемшины «Остин» различных серий, а также чем эти шасси отличались между собой.

Отдельно приведена информация о разработке проекта и изготовлении бронемашин на шасси «Остин» в России, даны уточненные данные по изготовлению бронемашин на Ижорском и Путиловском заводах.

Значительный объем посвящен боевому применению броневых автомобилей «Остин» в годы Первой мировой и Гражданской войн. В ходе последней «остины» наиболее активно использовались в кампании в Северной Таврии — боевых действиях Красной Армии против Русской армии Врангеля летом — осенью 1920 года. Именно в этих боях бронемшины применялись наиболее активно и успешно за весь период Гражданской войны.

В заключение приведена информация по истории «ленинского» броневика —

«Остин», с которого якобы выступал В.И. Ленин после возвращения в Петроград в апреле 1917 года. И хотя Ленин выступал не с этой машины, сохранившейся благодаря этому событию «Остин» русской бронировки несомненно является уникальным военно-техническим памятником истории нашей страны.

К сожалению, недостаток информации на сегодняшний момент не позволяет четко определить, о каком типе «Остины» идет речь в том или ином документе. Как правило, идентификация производится по номеру двигателя, но далеко не всегда это возможно сделать из-за разночтений в первоисточниках. Возможно, с этим вопросом получится разобраться в будущем.

Автор благодарен всем, кто помогал в написании данной работы. Прежде всего, хочется сказать огромное спасибо моему коллеге из Германии Станиславу Кирильцу, который оказал огромную помощь не только материалами и документами, но и ценными советами и замечаниями.

Автор выражает благодарности: Василию Бочарову за информацию по истории «ленинского» броневика «Остин», который в настоящее время находится в экспозиции Военно-исторического музея артиллерии, инженерных войск и войск связи в Санкт-Петербурге, Константину Дукальскому, Александру Кацкевичу и Ренэ Леволлу за предоставленные фотографии, а также Андрею Крапивному, Сергею Ромадину и Валентину Юшко за помощь в работе.

Отдельное спасибо моим японским коллегам Казунори Йошикава (Kazunori Yoshikawa) и Норихито Комацу (Norihito Komatsu) за помощь информацией по броневым автомобилям «Остин» в японской армии.

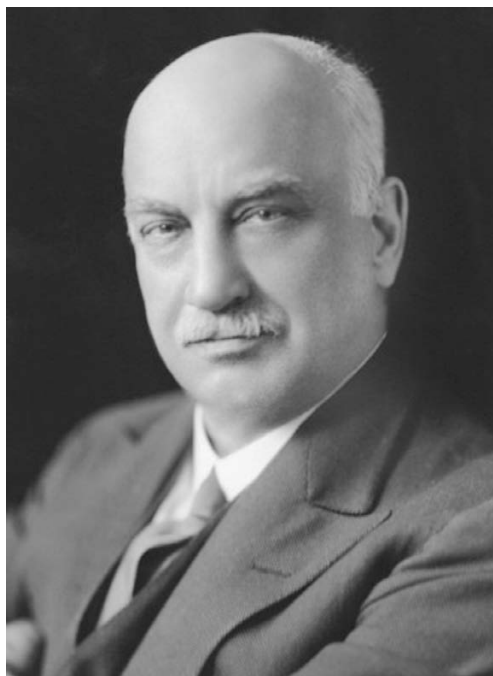
Свои замечания, уточнения и дополнения вы можете направить по адресу: 1945maks@mail.ru

# ОТ ОВЕЦ – К АВТОМОБИЛЯМ

Наименование «Остин» у любителей бронетехники в нашей стране ассоциируется прежде всего с броневиками периода Первой мировой и Гражданской войн. Между тем, автомобильная марка «Остин» без сомнения относилась к пионерам британской автомобильной промышленности, просуществовав на авторынке более 80 лет.

Основатель фирмы Герберт Остин (Herbert Austin) родился 8 ноября 1866 года в центре Англии, в графстве Бэкингемшир в семье фермера. Уже в пять лет у мальчика обнаружили большие способности к рисованию. Причем он легко мог изобразить без циркуля правильную окружность, или выполнить схематический чертеж повозки или дома. Его талант рисовальщика развивался и во время обучения в гимназии в Ротерхаме и коммерческом училище в Брамптоне. В последнем он изучал архитектуру — именно благодаря способностям к техническому рисованию, родители решили, что Герберт должен стать архитектором.

По исполнению 16 лет мальчик уговорил родных отпустить его вместе с дядей (братом матери) в Австралию, где дядя работал управляющим в инженерной фирме в Мельбурне.



**Основатель фирмы  
The Austin Motor  
Company Герберт  
Остин.**

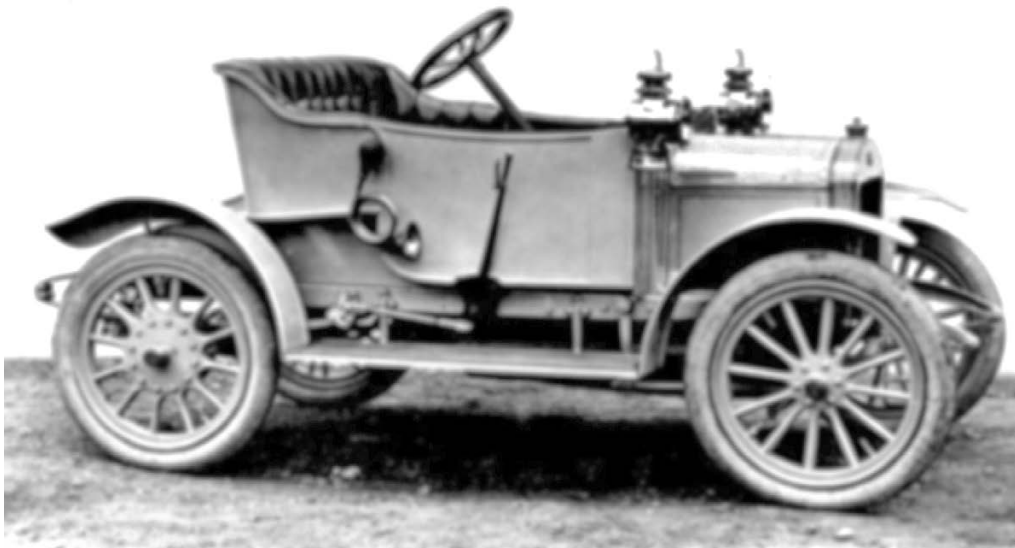
С 1883 года Герберт работал в небольших австралийских компаниях, которые занимались выпуском токарных и сверлильных станков, печатных машин и двигателей фирмы «Кросслей». Параллельно с работой он посещал художественную школу Хоффа в Мельбурне, где показал себя лучшим учеником. Он даже участвовал в конкурсе на проект моста через реку Ярра в Мельбурне, и хотя не получил первое место, представленный Гербертом вариант был отмечен как один из самых оригинальных.

В 1886 году Остин поступил на работу в сталелитейную компанию Лэнгленда, которая находилась в Мельбурне. Как он впоследствии вспоминал, именно в этой компании он получил хорошую подготовку как механик. В следующем году Герберт женился на Хелен Дрон, родители которой переехали в Австралию из Шотландии. Позже у них родились две дочери и сын, который погиб во время Первой Мировой войны.

После свадьбы Герберт вместе со своим другом, Ричардом Пикап Парки, начал разработку новых машинок для стрижки овец для изобретателя по имени Фредерик Йорк Уолсли (Frederick York Wolseley). Последний еще в 1875 году получил патент на спроектированную им машинку для стрижки овец. Чтобы доказать полезность своего изобретения и усовершенствовать его конструкцию, Уолсли купил в штате Новый Южный Уэльс большую станцию для стрижки овец (станцией в Австралии называли крупные овечьи пастбища, к тому времени Австралия являлась крупнейшим поставщиком овечьей шерсти) на которой стрижка велась механическим способом. Фредерик Уолсли считался признанным специалистом в вопросах машинной стрижки овец, и в 1887 году он основал компанию по машинной стрижке овец — Wolseley Sheep Shearing Machine Company — в Сиднее. Следует сказать, что Австралия стала первой страной мира, которая к 1915 году полностью перешла на машинную стрижку овец.

Остин активно работал с этой компанией, причем предложил ряд усовершенствований, которые улучшали работу механической стрижки. Его предложения были приняты компанией «Уолсли», руководство которой предложило Герберту должность инженера.





**Автомобиль «Остин» 7 HP, оснащенный одноцилиндровым двигателем мощностью 9 л.с., изготовленный в 1909 году. Это была первая бюджетная модель, изготовленная фирмой «Остин». Иллюстрация была приведена в каталоге фирмы за 1909 год.**

Его первым заданием в новой должности стало изучение работы машинок на станции в Авоке. Занимаясь этим, Остин разработал и запатентовал на свое имя несколько механизмов и устройств, улучшавших конструкцию машинок. В марте 1893 года он обменял свои патенты на акции кампании «Уолсли», став, таким образом, одним из ее акционеров. Через несколько месяцев Фредерик Уолсли предложил ему возглавить отделение кампании, находившееся в Великобритании.

Прибыв с семьей на родину в ноябре 1893 года Остин начал активную работу по продаже машинок для стрижки на новом месте. Из-за низкого качества ранее выпущенной продукции, проданной ранее, клиенты были недовольны, что грозило фирме серьезными финансовыми проблемами. Остин предложил выкупить все негодные машинки — хотя это и потребовало значительных денежных сумм, но повысило престиж фирмы. Он много работал как над улучшением конструкции, так и над нахождением новых рынков сбыта. Для уменьшения затрат компания «Уолсли» открыла мастерские по сборке машинок в Бирмингеме — именно здесь производились основные комплектующие для них, и теперь не требовалось тратить деньги на перевозку деталей из одного города в другой.

Успехи в производстве машинок для стрижки овец побудили руководство компании «Уолсли» расширить номенклатуру продукции. В 1897 году началось изготовление оборудования для переработки хлопка, а также металлообрабатывающих станков. Один из

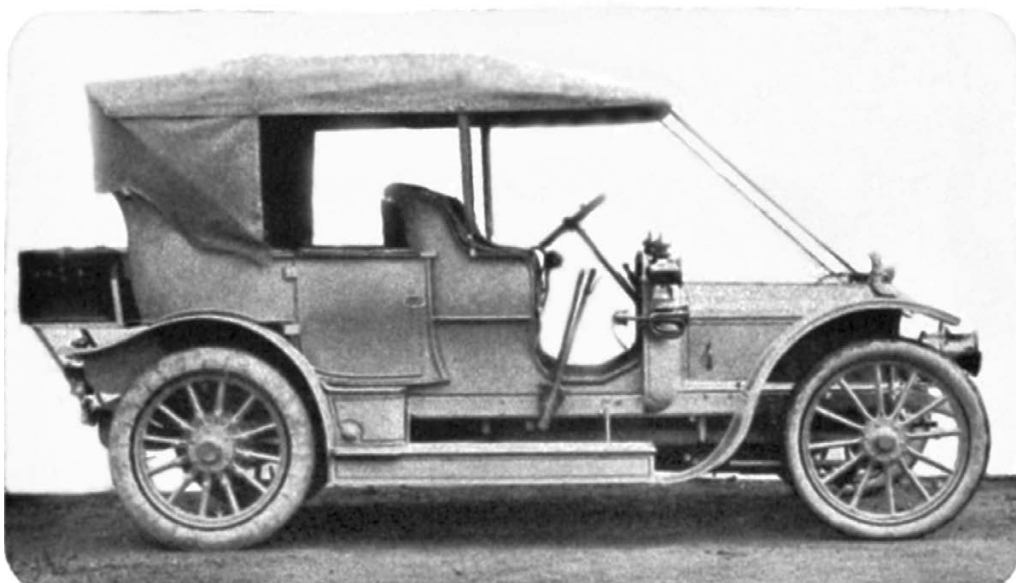
них — токарный вертикальный полуавтоматический — был выставлен на международной выставке в Париже и получил высокую оценку.

Генри Остин был большим поклонником велоспорта, и поэтому в течение трех лет был агентом по их продаже в Австралию. Он даже спроектировал велосипед собственной конструкции.

В 1886 году, узнав о постройке Карлом Бенцем первого в мире автомобиля с двигателем внутреннего сгорания, Остин становится фанатом этого нового вида техники. Опыт длительных поездок во время его работы в Австралии помог ему оценить выгоды, которые сулило использование автомобилей вместо конных экипажей. Остин предложил правлению компании «Уолсли» начать проектирование и производство автомобилей, но получил отказ. Однако он продолжал работу самостоятельно, и в 1898 году был построен первый автомобиль конструкции Остина. Это была трехосная машина оснащенная двигателем мощностью 2 л.с. и двухступенчатой коробкой перемены передач, которая помимо шофера могла перевозить двух пассажиров, также был разработан вариант и для четырех пассажиров. В июне 1898 года Остин на своем автомобиле с двумя пассажирами проехал 400 километров, при этом средняя скорость составляла 13 км/ч. Существенных поломок машины не было, и правление «Уолсли» выделило средства на постройку четырехколесного автомобиля.

Такая машина, изготовленная по проекту Остина в 1899 году, получила неофициальное название «Тележка Уолсли». Она оснащалась

**Автомобиль «Остин»  
10НР, сменивший  
в производстве  
модель 7 НР,  
оказался более  
востребованным.  
На фото,  
опубликованном  
в английской  
прессе, поздний  
вариант машины,  
оснащенный  
двигателем  
мощностью 16 л.с.**

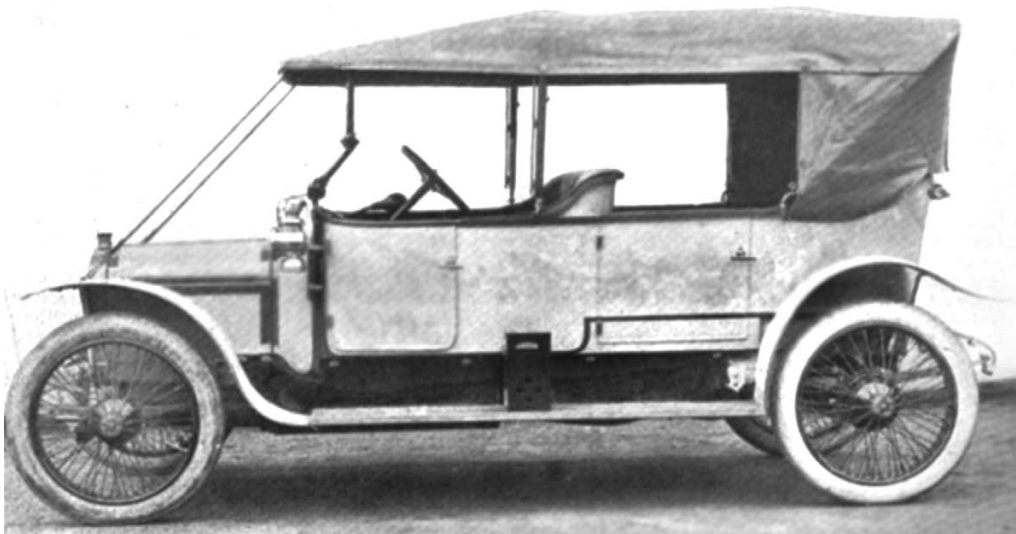


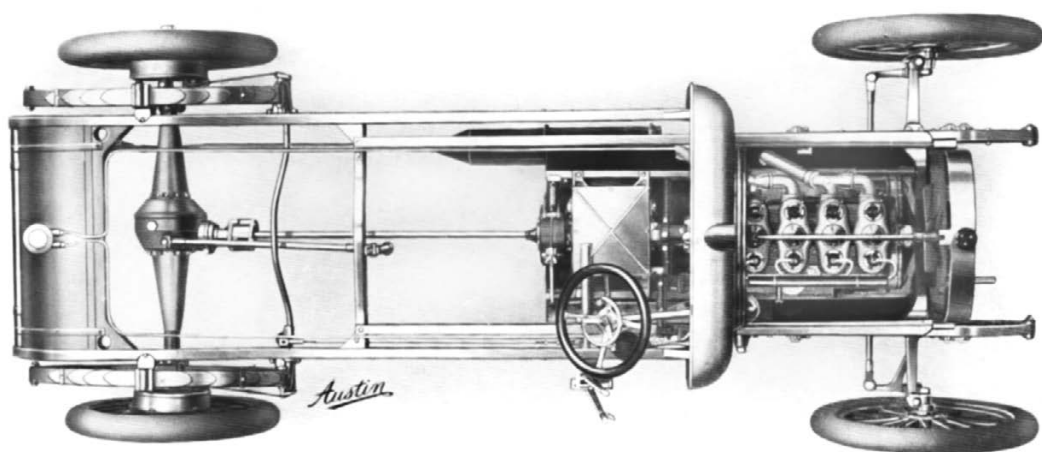
горизонтальным одноцилиндровым двигателем мощностью 3,5 л.с. В апреле следующего года этот автомобиль, за рулем которого был Герберт Остин, участвовал в автомобильном марафоне по Англии и Шотландии протяженностью в 1000 миль. Из 65 автомобилей до финиша дошло 35, причем Остин занял первое место в своем классе, получив серебряную медаль от автоклуба Франции, и премии в 10 фунтов стерлингов.

Несмотря на такие успехи, совет директоров компании «Уолсли» не спешил налаживать выпуск автомобилей. Остин обратился за помощью к Хайрему Максиму (изобретателю знаменитого пулемета Максима), с которым был хорошо знаком. Максим, сам заядлый поклонник автомобилей, был членом

совета директоров компании Vickers, Sons and Maxim, Ltd., которая на тот момент являлась одной из крупнейших по производству оружия и морских судов. Максим предлагает выкупить у «Уолсли» все изобретения Остина по автомобилям. В результате, в январе 1901 года на средства «Виккерса» была основана компания Wolseley Tool & Motor Car Co Ltd., генеральным директором которой назначают Остина. Новая фирма была ориентирована на проектирование и изготовление автомобилей, для их сборки был куплен завод в пригороде Бирмингема. Одновременно Остин оставался членом правления компании «Уолсли» по стрижке овец, имея 33% ее акций (основатель компании Фредерик Уолсли умер в 1890 году).

**«Остин» модель  
10НР первых  
выпусков  
с 10-сильным  
двигателем.  
В отличие  
от автомобиля  
на предыдущем  
фото, эта машина  
имеет колеса  
со стальными  
спицами так  
называемого  
«велосипедного»  
типа.**





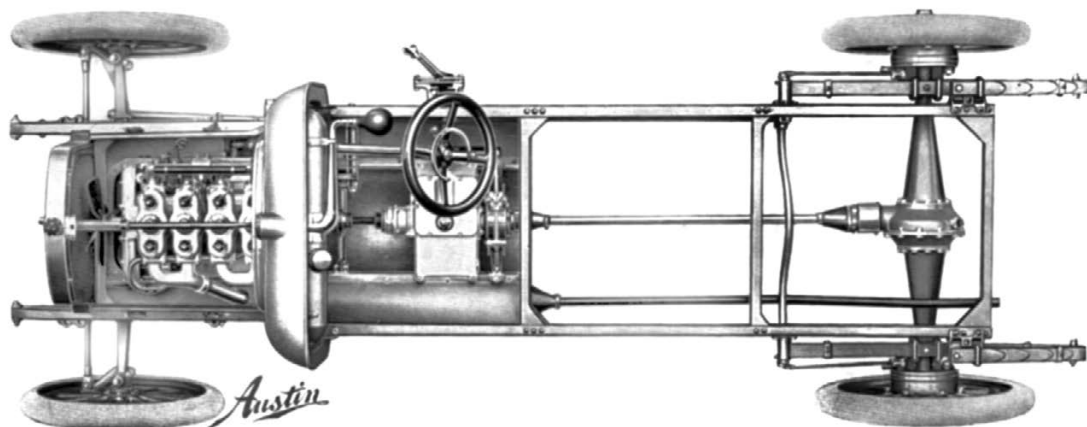
15 h.p. AUSTIN CHASSIS.

Новая фирма успешно работала на зарождающемся автомобильном рынке: если за 1901 год ее товарооборот составил 22368 фунтов стерлингов, то за 1903-й — уже 171136. Она выпускала несколько типов машин, наиболее известным из них был легковой автомобиль с горизонтальным 2-цилиндровым двигателем мощностью 10 л.с. Кроме того, в 1902—1903 годах были изготовлены четыре гоночных машины с двигателями в 30 л.с., которые участвовали (правда, без особого успеха) в марафонах Париж — Мадрид и Париж — Вена. Одну из машин вел Герберт Остин. Он был большим поклонником автогонок. В 1904 году собрали три автомобиля с мощными 96-сильными двигателями. Но и эти машины не смогли победить в гонках.

В 1905 году отношения между Остином и руководством Vickers, Sons and Maxim, Limited испортились. Причиной было чрезмерное увлечение Остина гонками (спортивная программа фирмы оказалась довольно затратной), а также то, что он настаивал на использовании на всех производимых автомобилях двигателей с горизонтальным расположением цилиндров. Это не только усложняло конструкцию машин, но и удорожало их.

В результате, председатель правления компании Vickers, Sons and Maxim, Ltd. Альберт Виккерс направил Остину письмо, в котором просил последнего уйти в отставку. Уладив все вопросы с компанией, в июне 1905 года Остин расторгнул свой контракт

**Шасси моделей 15 HP (вверху) и 10 HP (внизу), фото которых были приведены в каталоге фирмы «Остин», представленном на автомобильной выставке в ноябре 1912 года.**



10 h.p. AUSTIN CHASSIS.

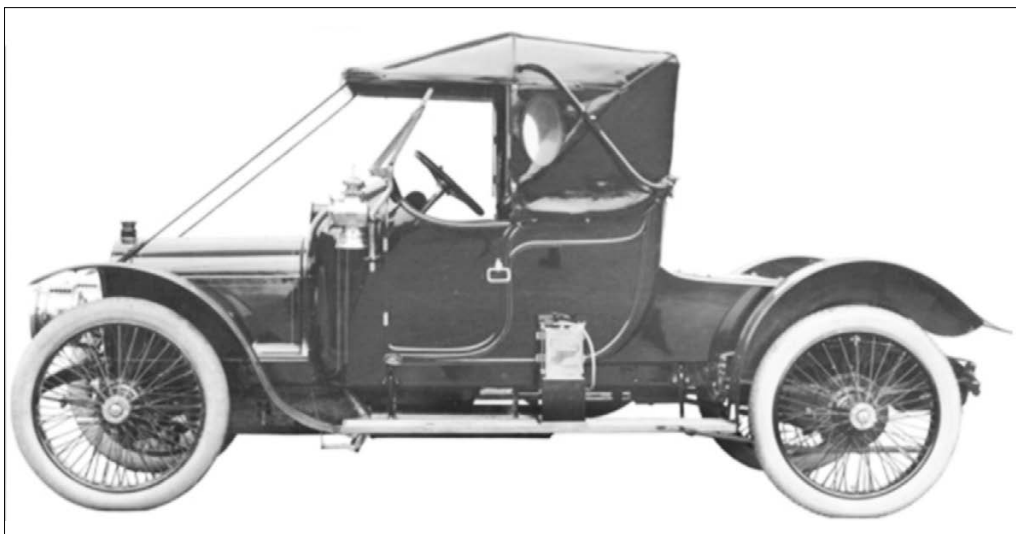
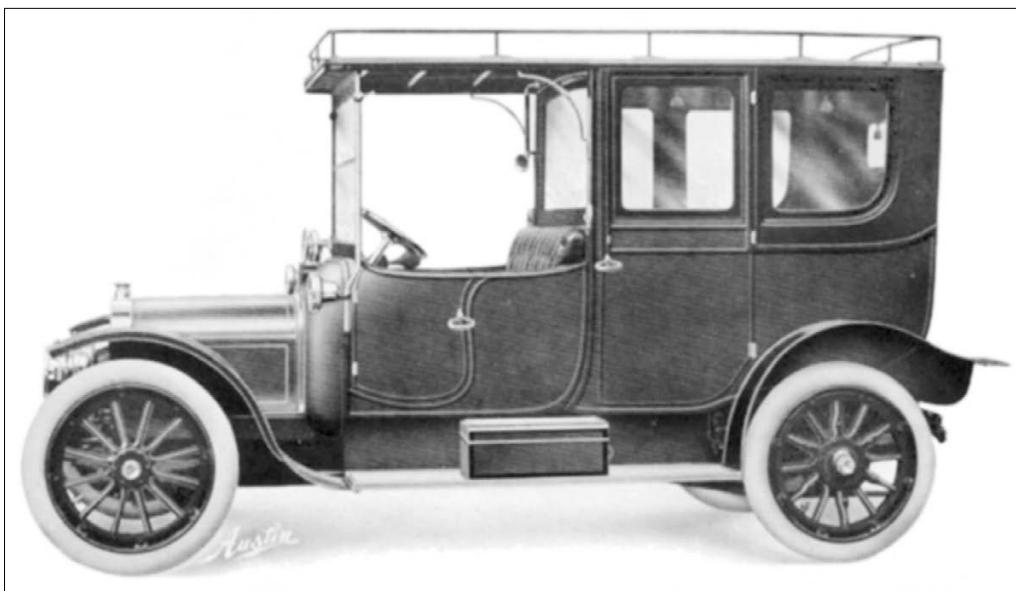
с «Виккерсом». Забегая вперед следует сказать, что фирма Wolseley Tool & Motor Car Co Ltd., которая впоследствии объединялась с другими компаниями и меняла название, выпускала легковые автомобили под маркой «Уолсли» до конца 1975 года.

Уйдя в отставку, Герберт Остин решил начать собственное автомобильное производство, основав летом 1905 года фирму Austin Motor Company. Для открытия компании требовалось 15000 фунтов, в то время как у Остина было всего 7750. Однако за годы работы в компании «Уолсли» он заслужил репутацию талантливого инженера и удачливого предпринимателя, поэтому достать недостающие средства у друзей не составляло для Остина большого труда. Большую часть

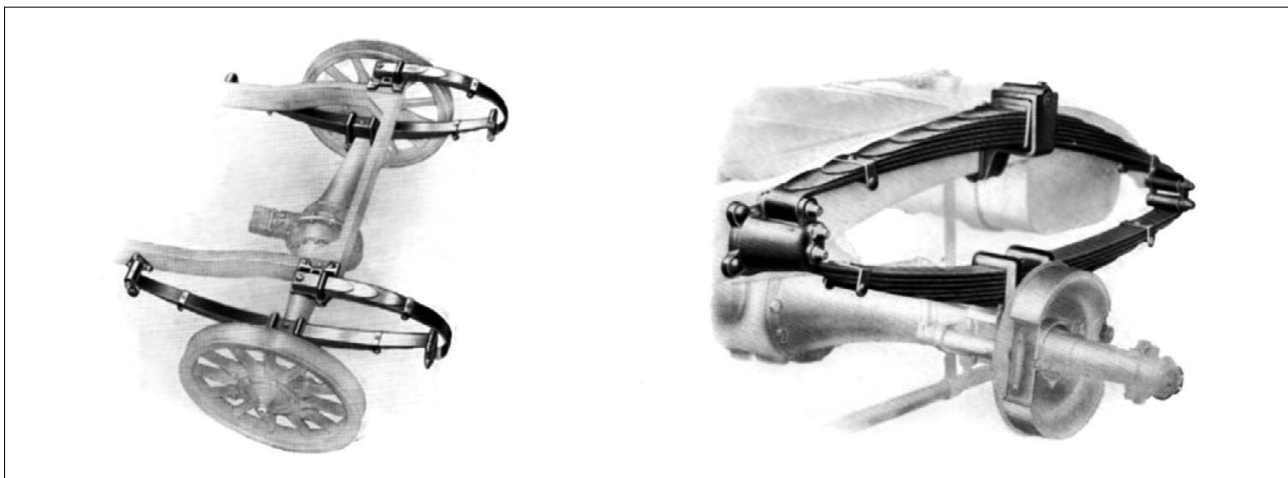
необходимой суммы предоставил сын старого друга Остина капитан Фрэнк Кайсер.

К работе над проектированием автомобиля собственной разработки Остин привлек чертежника и конструктора Джея Хэнкока, с которым был знаком по совместной работе в Wolseley Tool & Motor Car Co Ltd. Вскоре Хэнкок уже работал над чертежами в доме Герберта Остина в Бервуд-Гров — своего помещения у Austin Motor Company еще не было. Проект первого автомобиля «Остин» был готов к концу октября 1905 года и представлен на автомобильной выставке «Олимпия», проходившей с 17 по 25 ноября того же года. Так как стенд на этой выставке стоил немало, Остин договорился со своим знакомым Харви Ди Кросом, который яв-

**Образцы продукции,  
предлагаемой  
фирмой «Остин»  
в каталоге за ноябрь  
1912 года: вверху  
автомобиль  
«Whitehall»  
(Whitehall —  
резиденция  
правительства  
Великобритании)  
на шасси модели  
15 HP, внизу  
автомобиль  
«Ascot» (Ascot —  
английский город,  
традиционное место  
проведения скачек)  
с двухместным  
кузовом фаэтон  
также на шасси  
15 HP.**







лялся импортером автомобилей марки «Мерседес», и разместил чертежи своей машины в углу павильона Кроса. Несмотря на отсутствие образца, чертежи привлекли покупателей, в результате чего Austin Motor Company получила несколько заказов на изготовление автомобилей своей конструкции.

Для сборки автомобилей Герберт Остин купил помещение заброшенной типографии в Лонгбридже, в 12 километрах от Бирмингема. Место было удобным — в ста километрах находился порт Бристоль, который с Бирмингемом связывала железная дорога, проходившая через Лонгбридж. В апреле 1906 года из ворот бывшей типографии вышел первый автомобиль, который обозначался как «Остин» 25-30 HP. Машина оснащалась 4-цилиндровым двигателем мощностью 23 л.с. При этом цилиндры отливались каждый отдельно, и имели боковые распределительные валы. При сборке двигателя цилиндры устанавливались в один ряд. Автомобиль имел четырехскоростную коробку скоростей и цепную передачу на задний мост. С апреля по октябрь 1906 года было продано 23 автомобиля «Остин 25-30 HP», а до начала 1908 года — 65. Кроме того, в 1906 году фирма Austin Motor Company изготовила четыре автомобиля «Остин» 15-20 HP, которые отличались от модели 25-30 HP двигателем меньшей мощности (13 л.с.) и использованием карданного вала вместо цепной передачи.

В ноябре 1906 года фирма «Остин» участвовала в автомобильной выставке «Олимпия» в Лондоне, где имела свой стенд. На нем представлялись два автомобиля (15-20 HP и 25-30 HP), а также два шасси. Выставленный лимузин 25-30 HP продавался по цене 800 фунтов.

В ноябре 1908 года публике был представлен автомобиль «Остин» 15 HP, оснащенный

моноблочным 4-цилиндровым двигателем мощностью 20 л.с и объемом 2,5 литра. Производство автомобилей с моноблоком велось до 1911 года, за это время удалось продать 213 таких машин. В 1911 года на этой модели стали устанавливать двигатели объемом 2,8 литра, собранные из отдельных цилиндров. Изготовление автомобилей «Остин» 15 HP прекратилось в 1915 году.

В 1907 году в производство запустили «Остин» 18-24 HP с 4-цилиндровым двигателем мощностью 32 л.с. и объемом 5,3 л. Это была самая удачная модель компании, созданная до Первой мировой войны. Выпуск машин 18-24 HP прекратился в конце 1913 года — к этому времени было продано 1566 автомобилей. В ходе производства в их конструкцию вносились изменения: в 1908—1909 годах они оснащались двигателем в 27 л.с. объемом 4,4-литра и имели колесную базу 2743 или 3200 мм, а машины сборки 1910—1913 годов имели двигатель в 30 л.с. объемом 4, 8 л и базу 3023 или 3251 мм.

В ноябре 1913 года на автомобильной выставке «Олимпия» компания Austin Motor Company представила новый автомобиль — «Остин» 30 HP, который должен был заменить в производстве модель 18-24 HP, выпускавшуюся уже шесть лет. Новый автомобиль получил 4-цилиндровый двигатель объемом 6 л и мощностью 30 л.с., улучшенные тормоза и систему управления, также внесли изменения в крепление коробки перемены передач и подвеску. Выпуск модели 30 HP начался в 1914 году, и продолжался до 1916 года, но масштабов производства 18-24 HP не достиг: после начала Первой мировой войны изготовление легковых автомобилей на фирме «Остин» резко снизилось.

В ноябре 1913 года на автомобильной выставке «Олимпия» фирма «Остин» представ-

**Запатентованные варианты подвески автомобилей «Остин», помещенные в каталоге фирмы за ноябрь 1912 года: слева на 3/4-эллиптических рессорах для модели 10 HP, справа на эллиптических рессорах для модели 15 HP. Аналогичная конструкция на эллиптических рессорах позднее использовалась для автомобилей 20 HP и 30 HP.**

**Цех сборки автомобилей фирмы «Остин», ноябрь 1913 года: слева стоит готовая продукция, справа разные типы шасси. Обратите внимание, что шасси стоят на колесах без покрышек. Крайнее шасси имеет подвеску заднего моста на полуэллиптических рессорах – такое решение позже было применено на броневиках «Остин» 2-й серии (фото из архива Я. Магнуского).**

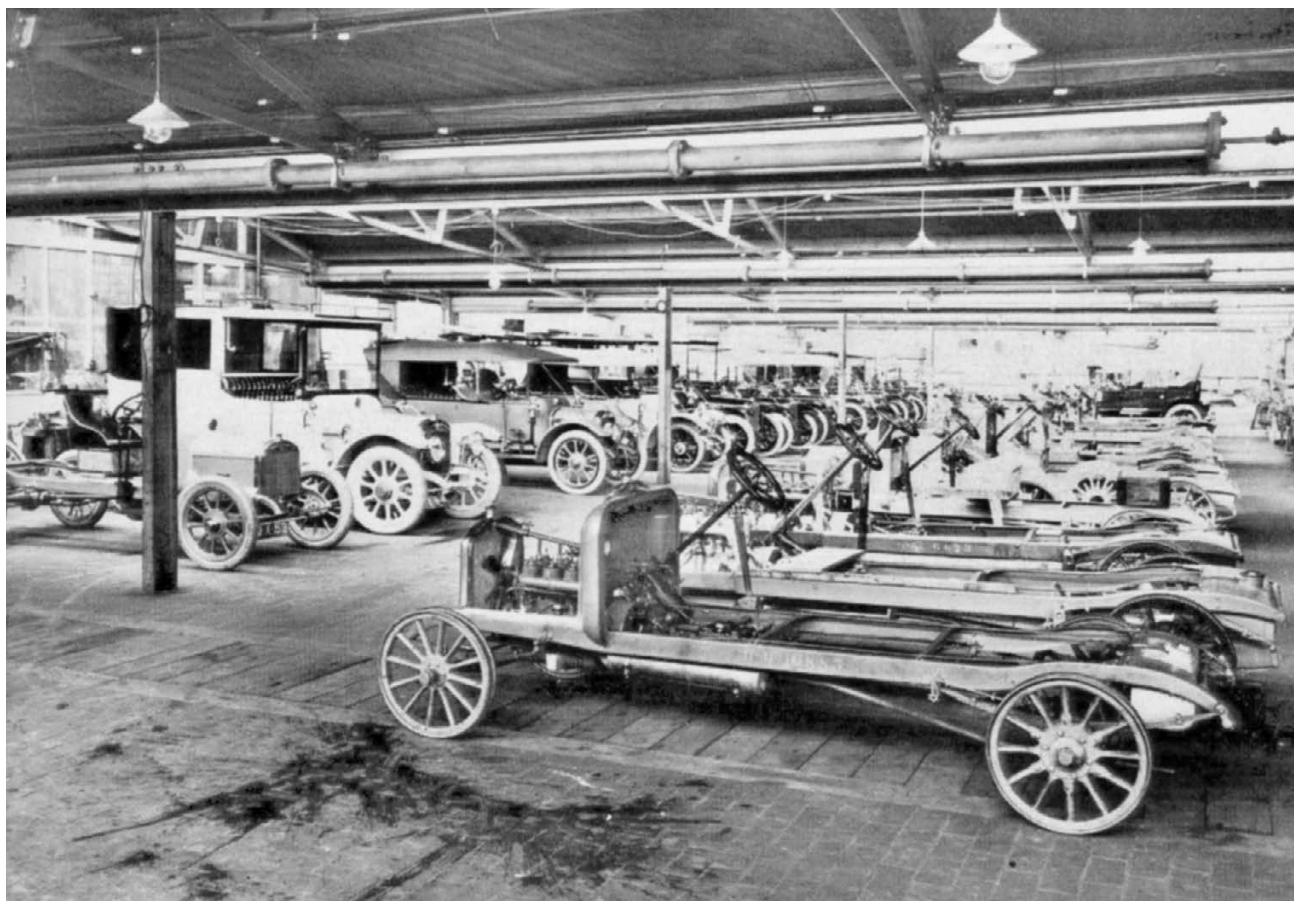
вила новую модель легкового автомобиля – 20 HP, которая, по сути, представляла собой уменьшенный вариант модели 30 HP, и оснащалась двигателем в 20 л.с. объемом 3,16 л. «Остин» 20 HP являлся единственным легковым автомобилем, который выпускался компанией Austin Motor Company в течение всей войны, до 1919 года. Правда, объемы производства в военные годы были невелики.

Фирма «Остин» выпускала, и более мощные автомобили, правда в небольшом количестве. Так, с 1907 по 1913 год изготовили 152 автомобиля с 4-цилиндровым двигателем мощностью 38 л.с. Повышение мощности по сравнению с моделью 25–30 HP было произведено за счет увеличения диаметра цилиндра. Кроме того, внесли ряд изменений в конструкцию коробки перемены передач. «Остины» 40 HP считались «скоростными» автомобилями.

Также на выставке в ноябре 1907 года фирма «Остин» представляла модель с 6-цилиндровым двигателем в 55 л.с. объемом почти в 9 литров. Мощность двигателя была увеличена за счет добавления еще двух цилиндров к 4-цилиндрованному двигателю,

цилиндры располагались вертикально. Всего к 1913 году изготовили 14 машин модели 60 HP. Кроме того, существовала версия 50 HP, имевшая 6-цилиндровый двигатель мощностью 41 л.с. Количество таких автомобилей неизвестно, но едва ли их количество превышало число изготовленных машин модели 60 HP. Отличительной особенностью «остинов» 60 HP и 50 HP от других автомобилей этой марки, был удлиненный (для размещения шести цилиндров) капот.

Кроме легковых автомобилей с двигателями мощностью 20–40 л.с., компания выпускала и более «бюджетные» модели. Первой из них стал «Остин» 7 HP, представленный публике в ноябре 1909 года. Это был небольшой двухместный автомобиль, имевший одноцилиндровый двигатель мощностью 9 л.с. Машина стоила 150 фунтов (для сравнения – модель 18–24 HP в то же время продавалась за 350 фунтов), и позиционировалась как дешевое и доступное транспортное средство. Однако в 1900–1911 годах удалось продать всего 162 таких автомобиля, после чего их выпуск прекратили. В 1910 году модель 7HP сменил в производстве авто-





мобиль 10НР, оснащенный 4-цилиндровым двигателем мощностью 10 л.с. и 3-скоростной коробкой перемены передач. Спустя два года машину модернизировали, установив на ней более мощный двигатель в 16 л.с. и 4-скоростную коробку передач. Всего с 1910 по 1915 год включительно было продано 1336 таких машин.

Следует сказать, что любое легковое шасси «Остин» могло по желанию заказчика оснащаться кузовами различных типов (торпедо, кабриолет, купе, фэтон, ландоле и т. п.) и иметь различную отделку салона. В рекламном проспекте фирмы за 1912 год говорилось:

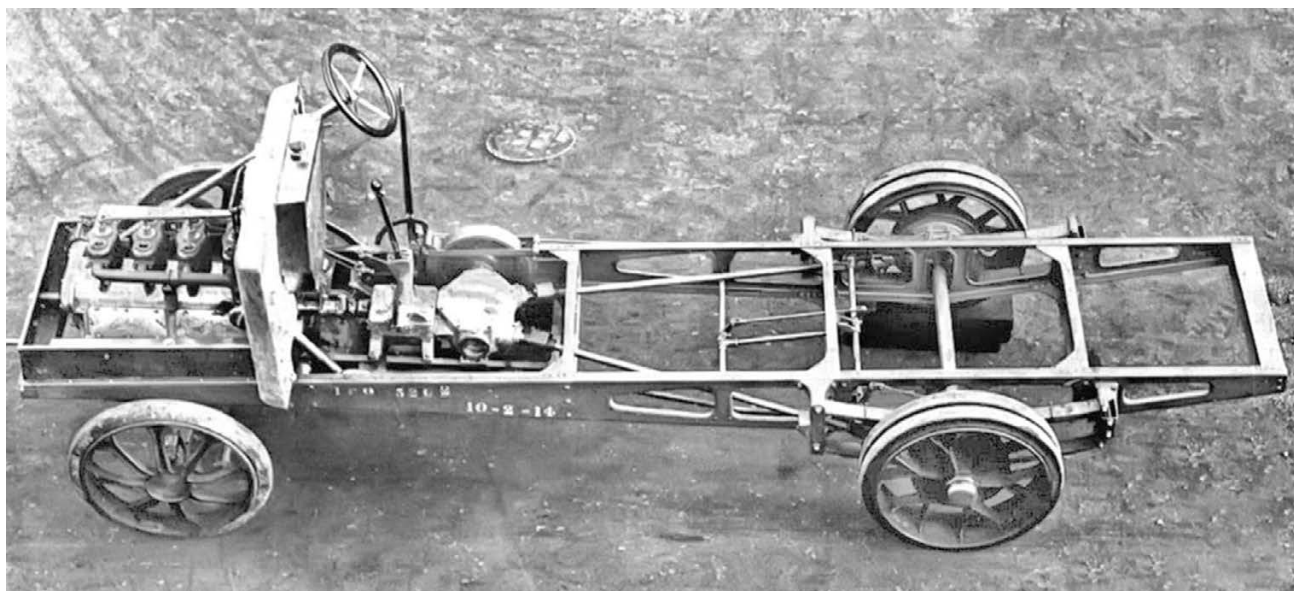
«Мы имеем большой запас тщательно выдержанной древесины, которая уже много лет сушится в естественных условиях. Все используемые при изготовлении кузовов материалы являются самыми лучшими, которые только можно получить.

Окраска осуществляется в исключительно благоприятных условиях в помещении, находящемся в юго-западной части города Бирмингем, и исключающем попадание на автомобиль пыли и дыма от других фабрик. Цвета кузова и его отделка осуществляются по желанию клиентов».

В середине 1912 года Герберт Остин решил заняться проектированием грузовиков. На автосалоне «Олимпия» в ноябре 1912 года было представлено два образца грузоподъемностью 2—3 и 5 т, оснащенные двигателями в 20 и 30 л.с. Машины имели облегчен-

ную штампованную раму и литые чугунные колеса со сплошными резиновыми шинами (в России их называли грузоленты или грузошины). В качестве силовой установки использовался стандартный 4-цилиндровый «остиновский» двигатель мощностью в 20 или 30 л.с. (в зависимости от грузоподъемности), а вот радиатор устанавливался не перед ним, а за ним, перед местом водителя. Из-за такой компоновки капот имел характерную форму с сильно скошенной передней частью. Но самым интересным была конструкция привода задних колес. Вращение передавалось от коробки передач со встроенным в нее дифференциалом к коническим редукторам каждого ведущего колеса двумя карданными валами. Остин предложил грузовики своей конструкции британской армии, и в сентябре 1913 года одна машина участвовал в маневрах, которые проводила 4-я пехотная дивизия в Мидлендсе. Грузовик хорошо себя показал, и английские офицеры направили вышестоящему командованию хвалебный доклад об этой машине. В результате, в 1914 году военное ведомство Великобритании выдало фирме «Остин» заказ на грузовые автомобили, хотя и цена одной машины была довольно высокой и составляла 600 фунтов для 2—3 тонной и 745 фунтов для 5-тонной версий. После начала Первой мировой войны заказ увеличился, и к 1919 году английская армия получила 2000 грузовиков «Остин».

**Легковой автомобиль «Остин» модель 20 НР из состава Военной автомобильной школы. Петроград, зима 1916 года. У машины офицеры в колоритных меховых шубах (из коллекции Ренэ Леволла).**



*Шасси грузового автомобиля «Остин» 2–3-тонного, вид сверху. Хорошо виден оригинальный привод на задние колеса при помощи двух карданных валов и размещение радиатора за двигателем. На балке шасси виден его заводской номер и дата: 10–2–14 (из журнала «Автомобиль»).*

*Грузовой 2–3-тонный автомобиль фирмы «Остин». 1914 год (из коллекции Я. Магнуского).*





К 1914 году на заводе фирмы «Остин» работало 2150 человек, предприятие по объемам выпуска приближалось к 1000 автомашин в год (в 1913 году изготовили 882 автомобиля, из них 295 модель 10 НР). Для дальнейшего развития производства в феврале 1914 года совет директоров и акционеры фирмы «Остин» (Герберт Остин, Харви Ди Крос, Фрэнк Кайсер, Альберт Болл, Х. Маркс, Ф. Гудвина и П. Картер) приняли решение о преобразовании фирмы в публичную компанию (то есть компанию, акции которой обращаются на фондовом рынке свободно и без ограничений). С этого времени фирма стала именоваться The Austin Motor Company Ltd., и ее уставной капитал увеличился до 50000 фунтов.

После начала Первой мировой войны все ресурсы компании «Остин» привлекли для выполнения оборонных заказов, необходимых для английской армии. Были получены государственные заказы на производство снарядов, самолетов, авиационных двигателей и много другого. Для из выполнения пришлось в спешном порядке строить

новые цеха, набирать новых рабочих, обеспечивать их жильем. В результате, к концу 1918 года в компании «Остин» трудилось более 20000 человек (из них большое число женщин), для проживания которых соорудили три рабочих поселка. Были организованы крупные сталелитейные и механические цеха, а также начато собственное производство ткани, которая использовалась для оклейки самолетов. Для испытания последних южнее завода соорудили взлетно-посадочную полосу. Всего за 1914—1918 года фирма «Остин» произвела около восьми миллионов снарядов калибра от 210-мм до 83,8-мм, 650 орудий, 2000 самолетов, 2500 авиационных двигателей, 3251 автомобиль, а также электрогенераторы, электродвигатели, насосные станции, дистанционные трубки и взрыватели для снарядов, повозки для пулеметов Льюиса и многое другое.

За заслуги в обеспечении армии Великобритании и ее союзников вооружением в годы войны, Герберт Остин в 1917 году был произведен в Рыцари-Командоры Ордена

**Реклама  
автомобилей  
«Остин»,  
продаваемых  
московским  
отделением  
«Торгового дома  
Джемс Э. Белл»,  
1913 год.  
Предлагаются  
автомобили с 4  
и 6-цилиндровыми  
двигателями  
(журнал  
«Автомобиль»).**

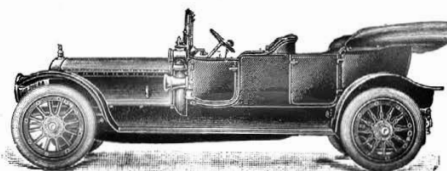
**Лучшие  
Автомобили**



**для русских  
дорогъ.**

## МОДЕЛИ 1912 года ОСТИНЪ получены

10 НР.	63-5	89	м/м.	4	цил.
15	„	89	114	„	„
18/24	„	111	127	„	„
40	„	120	127	„	„
50	„	111	127	„	6 цил.



**ТРЕБУЙТЕ  
КАТАЛОГИ.**

**Торг. Домъ ДЖЕМСЪ Э. БЕЛЛЬ съ С-ми, Москва**

Покровка, М. Успенский пер. № 6. Адресъ телегр. Москва-Локомобиль. Тел. 48-27.

**Иллюстрация из английского журнала 1915 года с изображением автомобиля «Остин», оснащенного 6-цилиндровым двигателем. Хорошо виден удлиненный капот машины. Автомобиль принадлежал профессору Константину из Петербурга.**

Британской империи, а также был награжден бельгийским орденом Леопольда I (высшая государственная награда Королевства Бельгия). В 1918–1924 годах Остин был членом английского парламента от консервативной партии. В 1936 году получил титул барона (Остин I из Лонгбриджа). Герберт Остин умер в 1941 году от сердечного приступа. Ему было 74 года.

После окончания Первой мировой войны фирма «Остин» переживала трудные времена: государственные оборонные контракты были аннулированы, и компания осталась с 20000 работников и почти без заказов. Завод вновь вернулся к своей основной продукции — выпуску легковых автомобилей. В апреле 1919 года в серию запустили «Остин» 20/4 с 4-цилиндровым двигателем мощностью 45 л.с., который позже сменила аналогичная модель 20/6 с 6-цилиндровым двигателем. Всего до 1930 года произвели более 15000 таких автомобилей.

В 1922 году фирма выпустила легковой автомобиль «Остин» 7, который на долгие годы стал символом марки. Это была недорогая машина с двигателем в 7,3 л.с (позже мощность увеличили до 10 л.с.), которая быстро

завоевала популярность не только в Англии, но и за рубежом. До начала Второй мировой войны из ворот фирмы «Остин» вышло более 220000 «семерок», которые прозвали «малыш Остин».

Фирма производила и другие легковые автомобили, номенклатура которых к 1939 году составляла более дюжины вариантов. С 1919-го по сентябрь 1939 года фирма «Остин» произвела более 800000 автомобилей, львиную долю из которых составляли легковые машины.

В годы Второй мировой войны компания «Остин» выпускала грузовики, часть из которых поставлялась в СССР, легковые машины, а также самолеты, в том числе и бомбардировщики «Ланкастер».

В 1952 году The Austin Motor Company Ltd. прекратила свое существование как самостоятельная компания — она слилась с фирмой Morris Motors, образовав корпорацию British Motor Corporation (BMC), производившую автомобили под маркой «Остин». В 1966 году BMC объединилась с Jaguar в British Motor Holdings, который два года спустя вошел в состав British Leyland Motor Corporation.



**A RUSSIAN PROFESSOR'S ENGLISH CAR: PROFESSOR C. DE KRONSTCHOFF'S SIX-CYLINDER AUSTIN LANDAULETTE.**

Professor C. de Kronstchoff, of St. Petersburg, has invested in a six-cylinder Austin landaulette, a car which is giving him every satisfaction.

В 1986 году марка «Остин» стала частью Rover Group под контролем британского правительства, а годом позже на выпускаемых автомобилях перестали использовать логотип «Austin», хотя сами автомобили завод производил. Последний автомобиль «Остин» был изготовлен 1989 году.

В 1994 году British Aerospace, в состав которого к этому времени входила корпорация Rover Group, продала последнюю концерну BMW. После ряда дальнейших перепродаж права на Rover Group (и использование марки «Остин») выкупила китайская компания Nanjing Automobile Group.

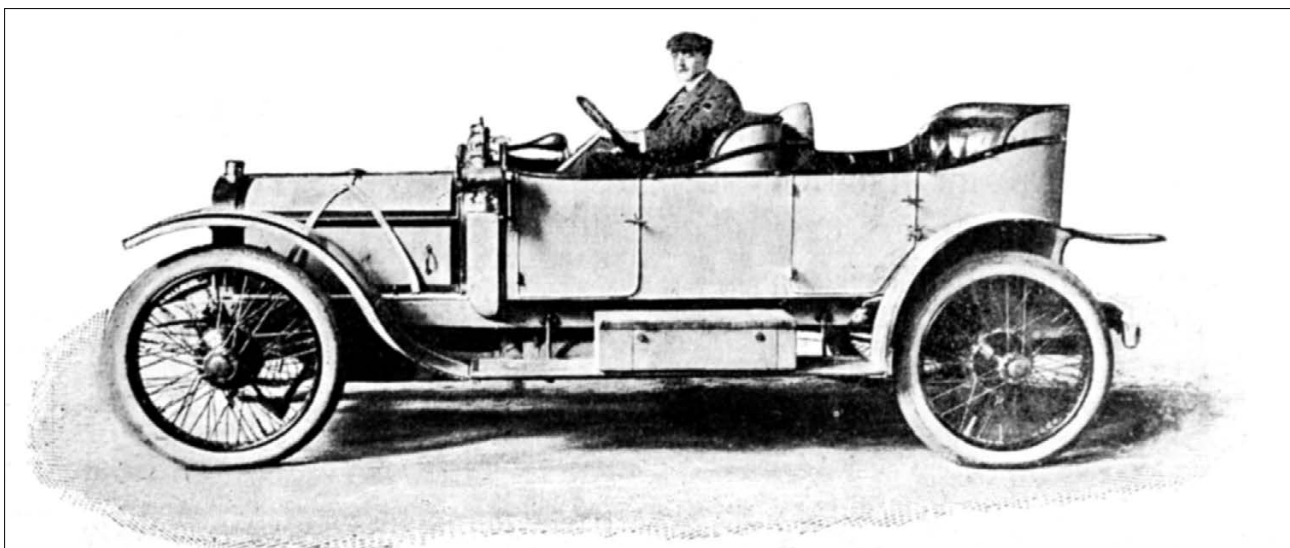
## «ОСТИНЫ» В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

Автомобили марки «Остин» были известны в России еще перед началом Первой мировой войны, но широкого распространения не получили. Например, в 1910 году в личном владении жителей Петербурга имелось четыре легковых «остина», в 1912-м шесть, а в 1913-м — восемь (учтены только частные автомобили, информация по казенным машинам не публиковалась в печати). Среди легковых «остинов», имевшихся у перербуржцев, был как минимум один модели 60 HP с 6-цилиндровым двигателем. Владелец машины был профессор Константинов. Представителем фирмы в столице сначала являлась экипажно-автомобильная

фабрика «Т-во П.Д. Яковлев», а затем Акционерное Балтийское торговое общество. В 1910 году первые три легковых «Остина» появились в Москве, к 1913-му их число увеличилось до восьми. Здесь продажу и обслуживание автомобилей вел Торговый дом «Джемс Э. Белль с Сыновьями». Кроме того, «остины» на территории Российской империи продавали на складе Товарищества «М. Гельферих-Саде» в Харькове и магазине Торгового дома «Центральный гараж» в Варшаве.

В Российской Императорской армии до начала войны автомобили «Остин» не использовались, и в испытательных автопро-

*Иллюстрация из русского журнала «Автомобиль» — английский гонщик Г. Кендель на автомобиле «Остин» модели 10 HP (из коллекции С. Кирильца).*



Г. Кендаль на автомобилѣ Аустинѣ на шинахъ Треугольникъ.

**Реклама**  
**«Торгового дома**  
**Джемс Э. Белл»**  
**1914 года –**  
**предлагаются**  
**автомобили «Остин»**  
**моделей 20 и 30 HP**  
**(Commercial Motor,**  
**Великобритания).**

бегах, которые организовывало русское военное ведомство в 1911–1912 годах, участия не принимали. Зато автомобили выступали в автопробегах на приз императора Николая II, проводившихся Императорским Российским автомобильным обществом (ИРАО) в 1910, 1911 и 1912 годах. Пробеги получили наименования «Киевский», «Севастопольский» и «Варшавский», по наиболее дальним от столицы городам, через которые пролегал их маршрут. ИРАО, проводившее эти пробе-

ги, их главной задачей считало познакомить население Российской Империи с автомобилем, поэтому маршрут пробегов каждый год менялся, чтобы пройти через новые города и населенные пункты.

«Остины», участвовавшие в этих пробегах, каких-то значительных результатов не достигли. Более того, одна машина (марки 40 HP), за рулем которой находился английский гонщик Г. Кендаль, во время «Варшавского» пробега попала в аварию. После преодоления маршрута Петербург – Ревель – Рига – Вильно – Варшава – Киев – Гомель выяснилось, что у «Остина» Кенделя лопнуло две рессоры. Механикам удалось заменить только одну, и гонщик из Гомеля двинулся в сторону Рославля вместе с другими участниками пробега. На этом участке он обогнал «Руссо-Балт», за рулем которого был известный российский автомобилист того времени А.П. Нагель. Последний позже вспоминал: «Он [Кендаль – М. К.] обошел меня ходом свыше в 100 верст в час». Таким образом, «остины» модели 40 HP не зря считались «скоростными» автомобилями. Однако на подъезде к Рославлю у автомобиля Кенделя слетела шина с заднего колеса, машину стало бросать в стороны. Гонщик пытался затормозить, но не успел – «Остин» врезался в телеграфный столб и перевернулся. Все находившиеся в машине люди (Кендаль, представитель фирмы «Остин» Д. Белль и два механика) получили серьезные травмы, и их отправили в Москву. Об этом происшествии (по сути, это одна из первых серьезных автоаварий в России) довольно много писала пресса тех лет.

К началу Первой мировой войны Российская Императорская армия имела в своем составе пять автомобильных рот и шесть различных автомобильных команд. Всего в вооруженных силах имелось 711 автомобилей всех типов (большая часть немецкого и австро-венгерского производства) и 101 мотоцикл. После начала войны согласно закону об автомобильной повинности, принятому в июле 1914 года, у частных владельцев и различных организаций в армию передали 475 грузовиков и 5362 легковых автомобилей. При этом разномарочность парка была колоссальная, а запчастей для машин катастрофически не хватало. Своими силами решить проблему автомобилизации армии Россия не могла: мощности единственного предприятия, которое выпускало автомобили, Русско-Балтийского вагонного завода (РБВЗ) в Риге – были весьма скромными (в 1913 году здесь выпустили всего 127 машин). Кроме того,

**Лучший**  
**Английский**  
**Автомобиль**



**The Premier**  
**British**  
**Automobile**

As supplied to

H.I.H. the Grand Duchess Marie Pavlovna,  
H.I.H. The Grand Duke Gavrel Konstantinovich, etc.

We build luxurious Automobiles for all purposes on  
12/14 h.p., 20 h.p., and 30 h.p. chassis.

**Open or Closed Cars for Town Work or Touring.**

CATALOGUES AND FULL DETAILS FROM THE AGENTS.

**AWARDED BRONZE MEDAL AT THE ST. PETERSBURG  
AUTOMOBILE SHOW, 1913.**

**Agents—St. Petersburg:**  
**THE BALTIC TRADING Co.,**  
21 Newsky Prospect.

**Moscow:**  
**JAMES E. BELL & SONS.**



30 h.p. "Vitesse" Phaeton.  
Фаэтонъ „Vitesse“ 30 л.с.

Поставленъ для Ея Императорскаго Высочества Великой Княгини Маріи Павловны и Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Гавріиль Константиновича.

Наша фирма строить автомобили для всѣхъ надобностей на шасси 12/14 л.с. и 30 л.с.

**Открытые или закрытые автомобили для работы въ городѣ или для туризма.**

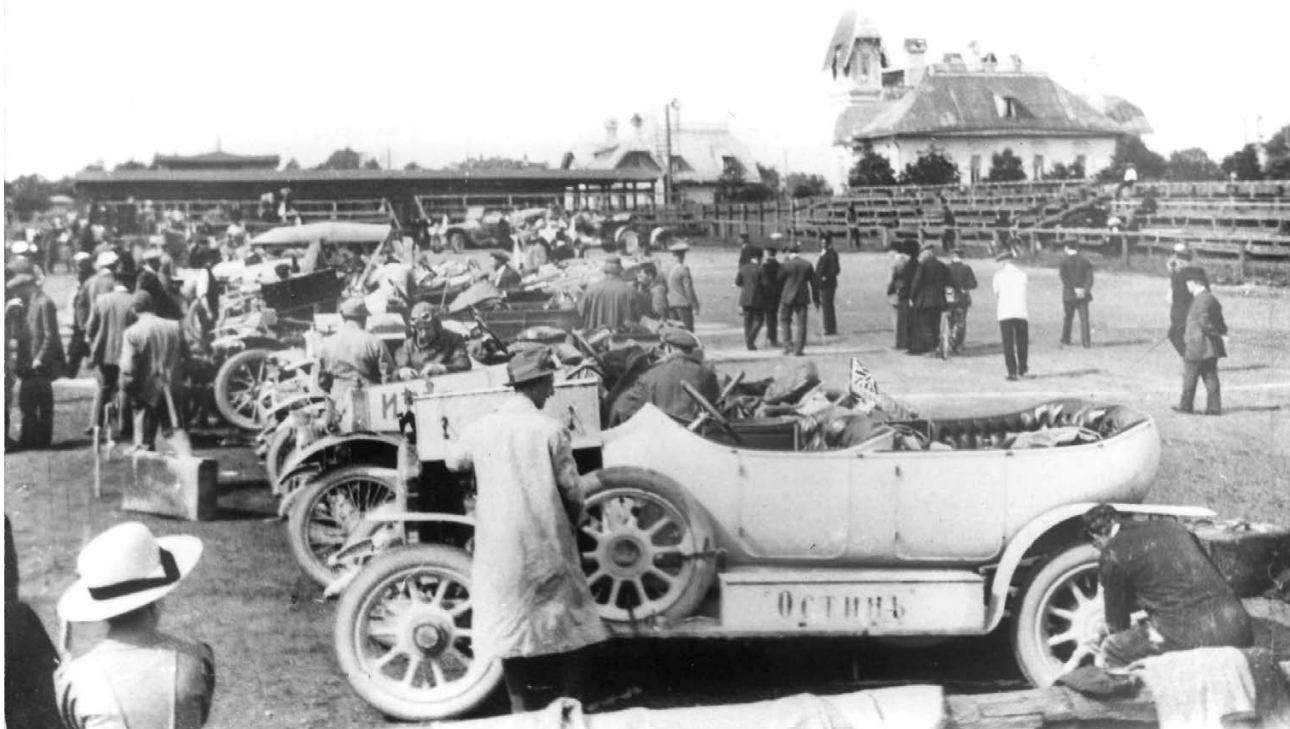
За каталогами и подробностями просить обращаться къ нашимъ агентамъ.

**НАГРАЖДЕНЫ БРОНЗОВОЙ МЕДАЛЬЮ**  
**НА АВТОМОБИЛЬНОЙ ВЫСТАВКѢ ВЪ С.-ПЕТЕРБУРГѢ, 1913.**

Агенты—Въ С. Петербургѣ: **The BALTIC TRADING Co.,** Невскій 21.  
Въ Москвѣ: **Джэмсъ Е. Белль и Сыновья.**

**THE AUSTIN MOTOR COMPANY, Ltd.,**  
**Birmingham, England.**





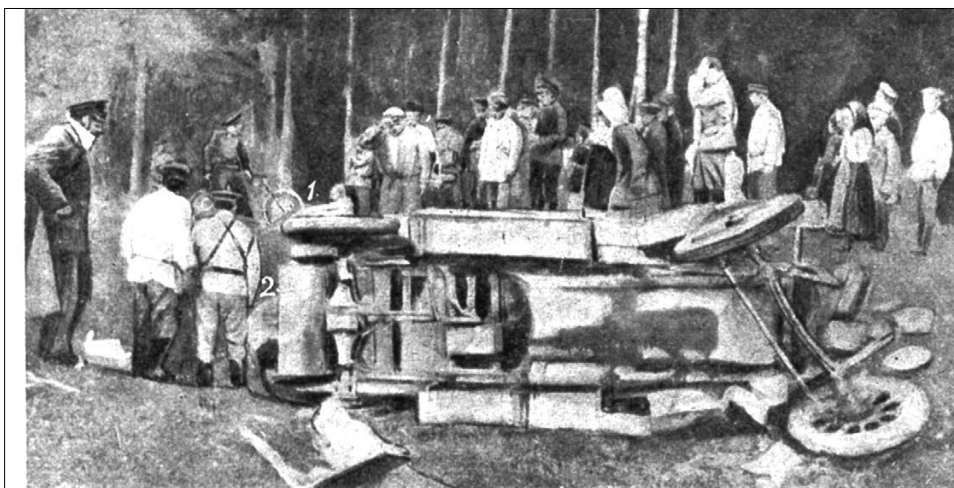
РБВЗ изготавливал главным образом легковые автомобили, а фронту требовались грузовики, автоцистерны, автомастерские и многое другое.

Для решения данной проблемы по распоряжению военного министра в конце августа 1914 года была образована специальная заку-

почная комиссия во главе с командиром Запасной автомобильной роты, полковником П. И Секретёвым. В сентябре она отправилась в Англию с задачей приобретения автомобилей для нужд армии. В июле 1914 года по расчетам Главного военно-технического управления Главного управления Гене-

**Перед началом автомобильных гонок на приз кайзера (Kaiserpreis). Германия, 1910 год. На переднем плане автомобиль «Остин» английского гонщика Г. Кенделя с двигателем в 30 л.с. (ЦГАКФФД СПб).**

**Иллюстрация из журнала «Огонек» с информацией об аварии под Рославлем «Остина» английского гонщика Г. Кенделя во время пробега на приз Николая II в 1912 году (из коллекции С. Кирильца).**



**Грандиозная катастрофа под Рославлем.**

Исковерканный автомобиль «Остин» близъ села Остоповичи, въ 11 верстахъ отъ Рославля. Вокругъ лежатъ обломки автомобиля, на переднемъ планѣ виденъ разбитый ударомъ автомобиля въ щепы телеграфный столбъ.

- 1) Англичанинъ Кендель, отброшенный черезъ двѣ сажени на другую сторону канавы.
- 2) Представитель «Остина» Д. Белль (надъ нимъ склонился урядникъ).



**A tank-wagon type (K.T. tires) and some field workshops of the recent large Russian contract handled by the Austin Co.**

**Фото автоцистерны на шасси «Остин» с двигателем 20 л.с. из числа закупленных комиссией полковника Секретёвым осенью 1914 года, помещенное в журнале «The Commercial Motors». Машина оснащена «пупырчатыми» шинами фирмы К. Т.**

рального Штаба (ГВТУ ГУГШ)\* требовалось приобрести за границей 843 автомобиля, в августе их количество увеличилось до 2749 единиц. Причем из-за большой нужды в машинах ГВТУ предлагало покупать любые автомобили, которые только можно было заказать, не выдвигая к ним каких-то особых технических требований.

Закупочная комиссия при покупке машин не только общалась напрямую с их производителями, но и прибегала к услугам посредников. Последние брали за свою работу немалые деньги: например, Британская инженерная компания, которая была, кстати сказать, рекомендована полковнику Секретёву правительством Англии, брала за свои услуги 15% от суммы контракта. И далеко не всегда высокие комиссионные гарантировали выполнение заказов в срок. Всего в 1914 году комиссия Секретёва приобрела за рубежом 1276 различных автомобилей, из которых в Россию до конца года прибыло 1216. Для оплаты этих заказов русскому правительству потребовалось 128 млн. рублей.

29 сентября 1914 года Секретёв заключил контракт с фирмой «Остин» на поставку в Россию 48 бронеавтомобилей (подробнее о них ниже) и 282 разных машины: 18 автомастерских, 16 автоцистерн с двигателями мощностью 20 л.с., 8 автомобилей-де-

по (фактически это передвижной склад автозапчастей), 140 санитарных машин (кузова для перевозки носилок с ранеными предполагалось изготовить и установить в России) и 100 2–3-тонных грузовиков (с двигателем 20 л.с.). Следует сказать, что автомастерские и депо изготавливались на 2–3-тонных грузовиках, а остальные — на легковых шасси. Заказ был выполнен в течение трех месяцев, и в ноябре-декабре 1914 года все заказанные автомобили прибыли в Россию.

Этот заказ фактически составлял четверть всех автомобилей, закупленных комиссией полковника Секретёва. Компания «Остин» получила от русского правительства весьма «кругленькую» сумму в полмиллиона фунтов стерлингов. Кроме того, было заказано запасных частей к автомобилям на 50000 фунтов. В английском издании *The commercial motor* от 31 декабря 1914 года была помещена статья «Большой контракт «Остина» для России», в котором сообщалось о заключении «одного из самых крупных, если не самого крупного» заказа на автомобили для русского правительства. Также в материале приводились кое-какие подробности о закупленных автомобилях. Например, сообщалось, что бак автоцистерны изнутри делился перегородками на три отсека (для бензина, масла и смазки), а автомастерская оснащалась генератором (с приводом от одноцилиндрового двигателя «Остин»), токарным и сверлильным станками с электроприводом, точилом, деревообрабатывающим станком, наковальней с горном и комплектом инструментов. Мастерская имела электрическое освещение. Особо подчеркивалось, что кузов сделан полностью закрытым и имеет только дверь и окна для вентиляции — это было «сделано по специальной договоренности в связи с суровым климатом, в условиях которого будут работать эти автомобили».

В заключение статьи говорилось:

«Как свидетельство великолепной организации, распространенной на заводе «Остин», следует отметить, что все из перечисленных выше автомобилей уже отправлены, и время, затраченное на выполнение заказа, составляет всего около трех месяцев.

Стоит также отметить, что сейчас эта компания занята контрактом на изготовление санитарных автомобилей с двигателем в 20 л.с., аналогичным уже построенным, для использования их в Британской армии».

Прибывшие в Россию «остины» поступили на укомплектование санитарных отрядов, а грузовиками оснастили автомобильные роты (последние по штату включали 55 грузовых и 14 вспомогательных машин). Прав-

\* Главное военно-техническое управление в составе Главного управления Генерального Штаба создали в 1913 году при переименовании ранее существовавшего Главного инженерного управления. В начале 1914 года ГВТУ реорганизовали, после чего в его составе имелось четыре отдела и два комитета. Четвертый отдел (технический) включал в себя отделения воздухоплавательное, железнодорожное, саперное и автомобильное.

да русская служба почти половины грузовых «остинов» оказалась короткой. Порядка 40 таких машин включили в состав 10-й автоторы, входившей в состав 10-й армии Северо-Западного фронта.

7 февраля 1915 года началось немецкое наступление в районе города Августов. Планом немецкого командования предусматривалось окружить и уничтожить 10-ю армию, после чего разгромить весь Северо-Западный фронт. Однако благодаря стойкости русских войск выполнить задачу немцы не смогли. Тяжелые сражения шли до 26 февраля. В ходе этих боев 10-я автотора, пыталась отойти к городу и станции Маркграбово (сейчас это Олещко в Польше). Но из-за сильных снежных заносов не сумела вытащить автомобили. Чтобы они не достались противнику, командир роты приказал уничтожить все имевшиеся 50 машин, большую часть из которых составляли новенькие грузовикив «Остин» 2–3-тонный. В книге автомобилиста Б.М. Сергеевского «Пережитое.

1914», где он описывает компанию 1914-начала 1915 года, есть небольшое упоминание об этом:

«Позднее мы узнали [...], что при спешном отходе из Маркграбово штаба 10-й армии, там были брошены все 50 машин этой автоторы, так как было признано невозможным вывезти их, ввиду снеговых заносов».

Дальнейшая закупка Россией автомобилей и других предметов вооружения и снабжения за границей требовала значительных денежных средств. Например, в октябре 1914 года необходимо было внести за уже размещенные заказы до конца года больше 250 млн. рублей, в то время как на счетах министерства финансов имелось свободной валюты в девяносто раз меньше. Выход был найден в получении займов у союзников, в частности у Великобритании. Последняя предоставила кредиты под обеспечение русским золотом и с условием, что большая часть заказов будет приходиться на военные заказы в самой Англии. На этих условиях Россия полу-

**Грузовик «Остин»  
2–3-тонный  
из состава  
1-й авиационной  
роты во время  
разгрузки  
железнодорожных  
вагонов на станции  
Псков. Лето  
1916 года  
(РГАКФД СПб).**



чила в 1915–1916 годах кредитов на 450 млн. фунтов, что составляло 4,5 млрд. рублей. Из этих сумм оплачивались заказы военного имущества, в том числе и автомобилей.

В августе 1914 года министр иностранных дел Великобритании Э. Грей предложил русскому послу в Лондоне А.К. Бенкендорфу создать смешанную англо-русскую комиссию, которая бы занималась урегулированием закупок в Англии вооружения и военного имущества. Предложение Грея нашло поддержку в России, и вскоре была создана Англо-русская комиссия по снабжению, которую возглавил представитель министерства по торговле и промышленности в Лондоне М.В. Рутковский. Также в состав комиссии вошли русские военный и военно-морской агенты (так тогда называли военных атташе) и ряд других специалистов. Чуть позже комиссию переименовали в комитет, и включили в его состав генералов Э.К. Гермониуса и Г.И. Тимченко-Рубана. Англичан в составе комитета не было. Он являлся государственной организацией, и координировал правительственные организации России в деле размещения и контроля за выполнением военных заказов за границей. Наряду

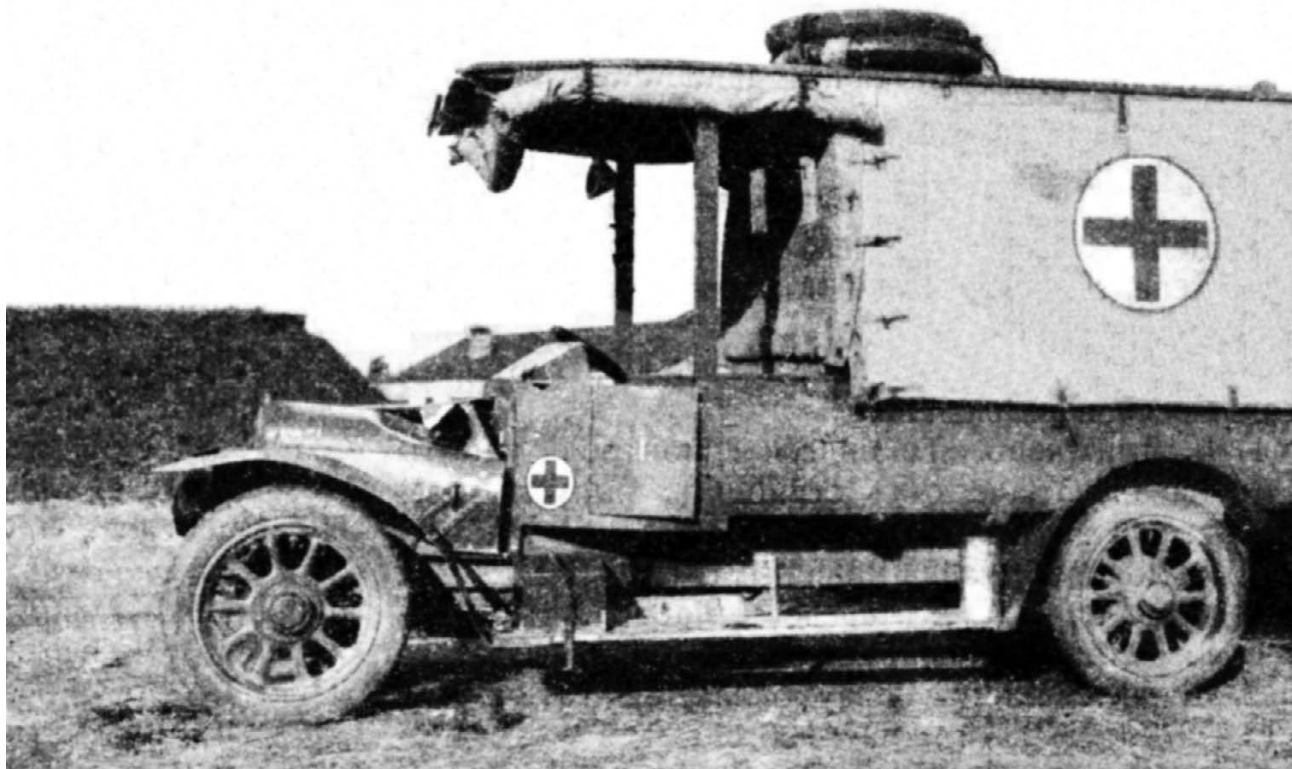
с прочим, комитет активно занимался закупками за рубежом автомобилей и броневиков, в том числе и марки «Остин».

Сама фирма «Остин» активно сотрудничала с Россией в годы Первой мировой войны. Она являлась основным поставщиком броневых автомобилей для русской армии. Забегая вперед можно сказать, что именно «остины» стали у нас в стране наиболее массовой броневой машиной сначала на фронтах Первой мировой, а потом и гражданской войн.

Что касается поставки автомобилей «Остин» в Россию, то они продолжались, но уже не в таком большом объеме как заказ 1914 года. К сожалению, пока не удалось найти точной статистики по типам и количеству отправленных авто «Остин», но кое-какие прикидки сделать можно. Так, по состоянию на 1 июля 1917 года в русской армии имелось 206 грузовых машин марки «Остин». Если прибавить к этому потерянные машины 10-й автороты (допустим 25), получим 241 единицу. Вычтя из них 126 «остинов» заказа 1914 года (100 грузовиков, 26 мастерские и депо на грузовом шасси), имеем в остатке 115 единиц. То есть порядка 115 грузовых автомобилей марки «Остин» прибыло в Рос-

**Санитарный автомобиль «Остин» с двигателем 20 л.с. из состава английской санитарной колонны, переданной Российскому обществу Красного Креста. 1916 год (ЦГАКФД СПб).**





сию с 1915-го и до июля 1917 года. В письме секретаря компании «Остин» Джонса, датированном 29 июня 1916 года, упомянуты некоторые сторонние военные заказы (то есть заказы не для британской армии), выполненные компанией в последнее время. Среди них упомянуты 40 грузовиков «Остин» и запчасти к ним для России (на сумму 42067 фунтов), а также 52 2–3-тонных грузовика и шасси с запчастями и два 5-тонных шасси без указания получателя. Возможно, их тоже отправили в Россию, во всяком случае, приведенным выше цифрам они не противоречат. Грузовики «Остин» в русской армии использовались не только в автомобильных частях, но и в авиации, а также в санитарных отрядах.

Со статистикой по легковым автомобилям несколько сложнее. Но известно, что в отчете о прибывшем из-за границы автоимуществе, поступившем на склады Военной автошколы в Петрограде с 9 по 31 марта 1917 года (всего 91 шасси и автомобиль), числится один легковой «Остин». Также имеется фотография «Остина» 20 Н. Р. в английской прессе за 1916 год с надписью примерно следующего содержания: «Очень красивый и просторный автомобиль, фотографию которого мы помещаем, является одним из многих, поставляемых известной автомобильной ком-

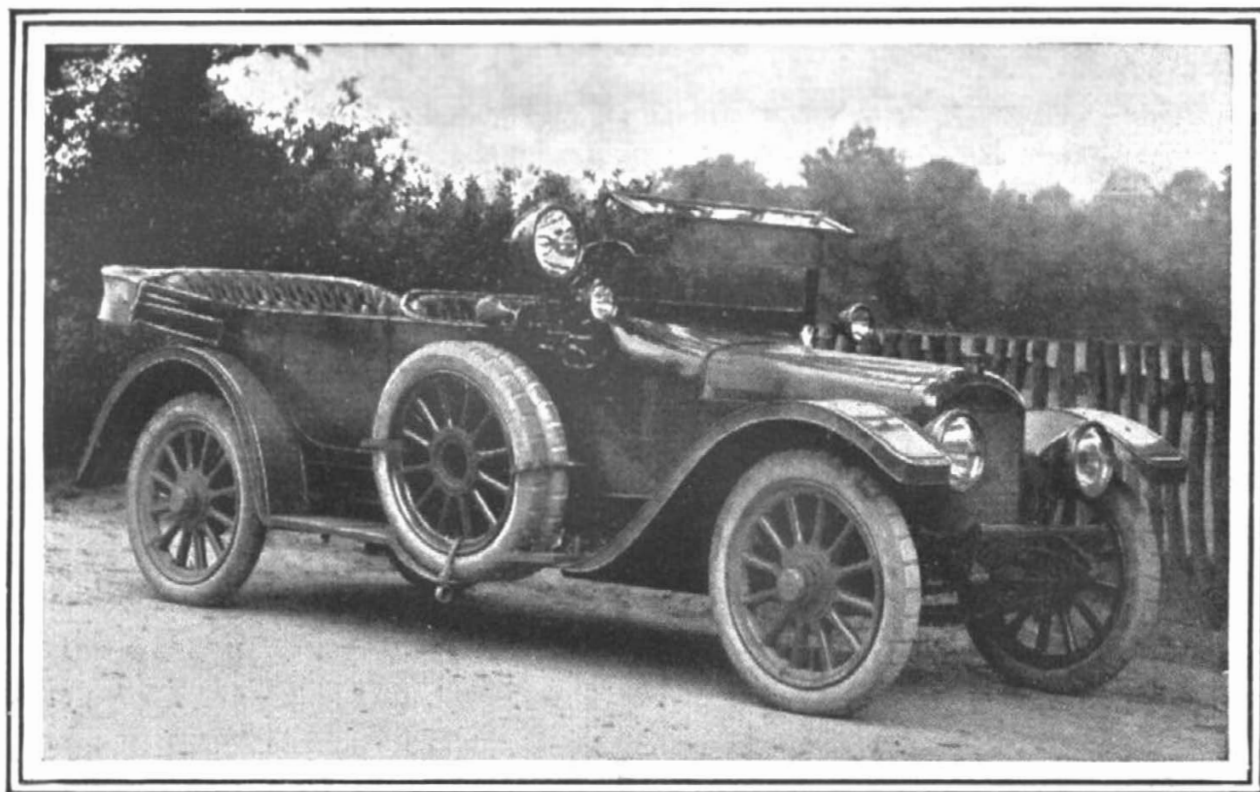
панией Austin Ltd., правительству Российской Империи, где они используются в качестве штабных машин». Кстати, фотографии 1916–1897 годов, на которых запечатлены легковые «остины» 20 Н. Р. в составе автомобильных частей на фронтах, а также с офицерами Военной автомобильной школы в Петрограде, существуют, что подтверждает наличие таких машин в России в годы Первой мировой войны.

В уже упомянутом выше письме Джонса от 29 июня 1916 года о сторонних заказах фигурирует цифра в 100 шасси с запчастями (на 68315 фунтов) для России — скорее всего, речь идет о шасси для санитарных автомобилей. Кроме того, без наименования заказчика указаны 9 шасси и 12 автомобилей 12/24 Н. Р., 22 автомобиля и 78 шасси модели 20 Н.Р. Возможно, это (полностью или частично) также русский заказ. Таким образом, закупки легковых «остинов» после 1914 года имели место, но в относительно небольших количествах.

В России «остины» использовали не только как обычные легковые или броневые машины. Имелся один автомобиль этой марки, переставленный на так называемые «приборы Кегресса» — то есть переделанный в полугусеничный. История его появления такова.

**Фото из журнала «Самоход» — санитарный автомобиль «Остин» с двигателем 20 л.с., поврежденный бомбой с немецкого аэроплана во время погрузки раненых под Остроленкой в феврале 1915 года (из коллекции С. Кирильца).**





**Фото из английского журнала 1916 года с изображением «Остина» модели 20 HP. В подписи говорилось, что такие автомобили фирмы «Остин» изготавливаются для российского императорского правительства, и используются в России в качестве штабных автомобилей.**

В августе 1914 года Императорское Российское автомобильное общество стало формировать санитарные колонны для работы на фронте. Инициативу поддержал император Николай II, и отряды получили право называться именами членов императорской фамилии.

Комплектование колонн велось на средства ИРАО и его членов, последние предоставляли для этого и свои личные автомобили. Первая санитарная колонна — имени Наследника Цесаревича ИРАО при поезде Его Императорского Высочества, имевшая пять санитарных машин и один легковой автомобиль, убыла на фронт 5 сентября 1914 года.

Осенью 1915 года, после года работы на фронте, колонна вернулась в Петроград — ее автомобили настолько износились, что не подлежали дальнейшей эксплуатации. ИРАО начало поиск новых машин для замены изношенных. Узнав об этом, Николай II, «осведомившись о таком положении дел в санитарных колоннах ИРАО и признавая их выдающееся значение в деле помощи раненым воинам, соизволил повелеть выдать новые машины в санитарную колонну имени Наследника Цесаревича». Военный министр получил соответствующее распоряжение, и в марте 1916 года ИРАО по-

лучило семь новых легковых автомобилей для передачи их в санитарную колонну имени Наследника Цесаревича. Из этих семи машин пять оснастили «приборами Кегресса», сделав их полугусеничными. Четыре из них были марки «Рено», а вот один — «Остин», причем, судя по длинному капоту с 6-цилиндровым двигателем. Долгое время фотография этого «Остина», довольно известная, кочуя от публикации к публикации, подписывалась как автомобиль «Руссо-Балт» с двигателем Кегресса. Лишь недавно исследователи Станислав Кирилец и Владислав Малофеев в своей статье убедительно доказали, что изображенный на фотографии автомобиль — не «Руссо-Балт», а именно «Остин». Как эта машина попала в Россию, установить, пока, не удалось.

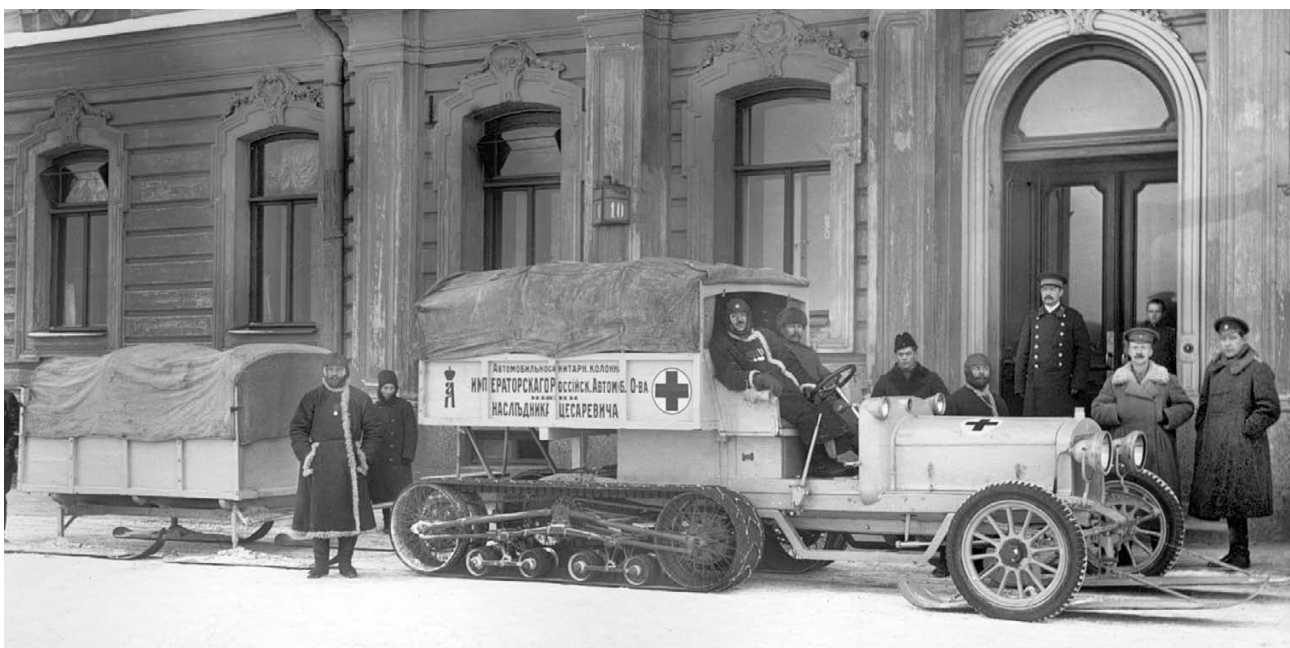
Таким образом, легковые и грузовые автомобили «Остин» не получили в России широкого распространения, хотя закупленные машины эксплуатировались довольно активно. А вот броневики на шасси «Остин», напротив, стали практически одними из первых броневых машин русской армии в Первую мировую, а в гражданскую и после ее окончания составили основу броневых сил Красной Армии, 100-летие которой мы отметили 23 февраля 2018 года. Об этих броневых автомобилях наш дальнейший рассказ.





Один из поставленных в Россию легковых автомобилей «Остин» 20 HP в Военной автомобильной школе. Петроград, 1917 год. За рулем машины прапорщик Иван Иванович Дукальский (из коллекции К. Дукальского).

Полугусеничный автомобиль «Остин» на «приборах Кегресса» из состава санитарной колонны имени Наследника Цесаревича. Петроград, зима 1916 года. Автомобиль оснащен 6-цилиндровым двигателем, на что указывает длинный капот машины (ЦГАКФД СПб).



# БРОНЕВЫЕ АВТОМОБИЛИ ФИРМЫ «ОСТИН»

Россия первой среди воюющих стран приступила к формированию автоброневых частей — уже 17 августа 1914 года военный министр В. Сухомлинов распорядился сформировать «бронированную пулеметную батарею». Возможно, этому способствовало успешное использование отдельных броневых автомобилей союзниками во Франции и Бельгии. Эти машины кустарного производства были далеки от совершенства, и ни в какие подразделения не сводились, а действовали отдельно.

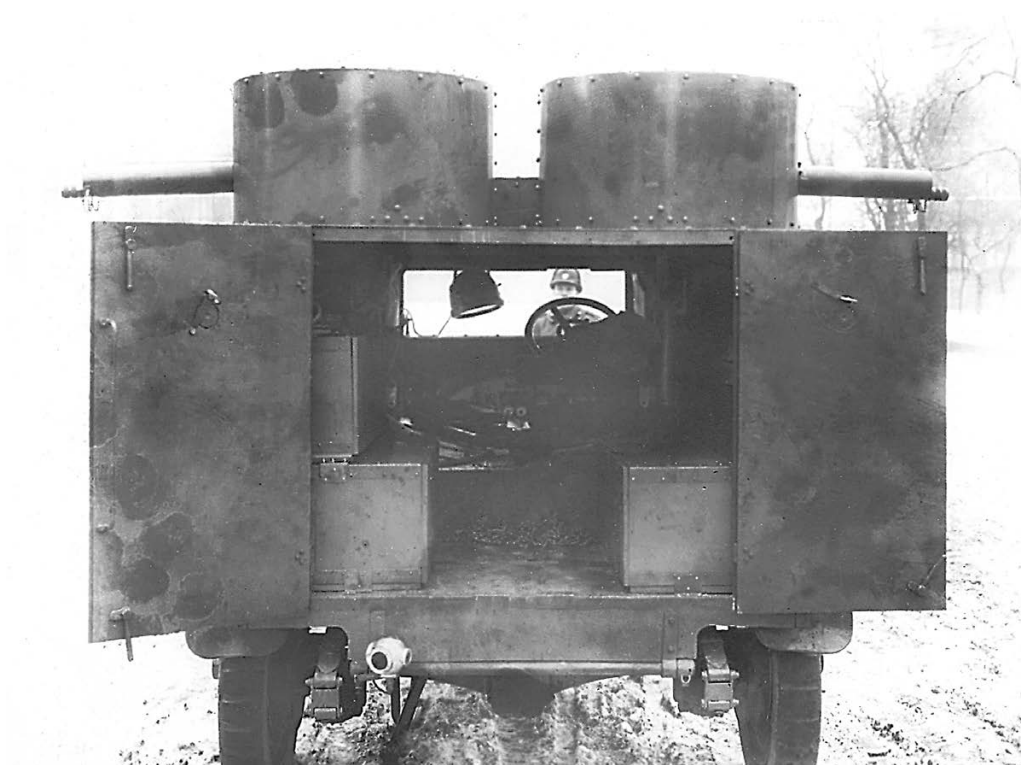
В течение шести недель в России полковником А.Н. Добржанским была сформирована 1-я автомобильно-пулеметная рота, получившая на вооружение восемь пулеметных бронемашин «Руссо-Балт» тип С и один пушечный «Маннесман-Мулаг». Бронировку автомобилей выполнил Ижорский завод, вооружение каждого «Руссо-Балта» состоя-

ло из трех пулеметов Максим, а «Маннесмана» — 47-мм морской пушки Гочкиса и двух пулеметов Максим.

Отправленная в сентябре 1914 года в Англию, закупочная комиссия полковника П.И. Секретёва должна была закупить за границей помимо грузовых, легковых и специальных машин еще и броневики. Перед отъездом члены комиссии совместно с офицерами Главного военно-технического управления Главного управления Генерального Штаба разработали тактико-технические требования к броневым автомобилям. Основными из них являлись наличие полностью бронированного корпуса, а также двух независимых пулеметных башен, обеспечивавших ведение огня по двум независимым целям одновременно. Это требование вытекало из того, как виделись командованию в первый месяц начавшейся войны предстоящие

**Броневики  
«Остин» 1-й серии,  
погруженные  
на платформы  
для отправки  
в Петроград.  
Архангельск, ноябрь  
1914 года (АСКМ).**





**Броневик «Остин»  
1-й серии  
«Богатырь» 6-го  
автопулеметного  
взвода  
на площади перед  
Михайловским  
манежем.  
Петроград, декабрь  
1914 года. Через  
открытые задние  
дверцы видны  
ящики вдоль  
бортов для укладки  
коробок с лентами  
для пулемета  
Максим (ЦГАКФД  
СПБ).**

бои: считалось, что броневик будет врываться в цепи наступающего противника, и пулеметным огнем на обе стороны поражать его.

К моменту прибытия в Англию комиссия полковника Секретёва не обнаружила ни здесь, ни во Франции броневых машин, отвечающим этим требованиям: в сентябре 1914 года на Западном фронте действовали самые различные броневики, большая часть из которых вообще не имела башен и крыши, а вооружение размещалось за щитом. А те, которые имели крышу, оснащались всего одной башней. Лишь в ходе переговоров о закупке грузовиков с английской фирмой «Остин» ее руководство согласилось принять заказ на изготовление броневых автомобилей по русским требованиям.

«Остины» 1-й серии. Как уже говорилось выше, 29 сентября 1914 года русская закупочная комиссия заключила с фирмой «Остин» контракт на поставку различных машин, в том числе и 48 бронированных автомобилей «по русской схеме». Надо сказать, что фирма «Остин» сработала очень опера-

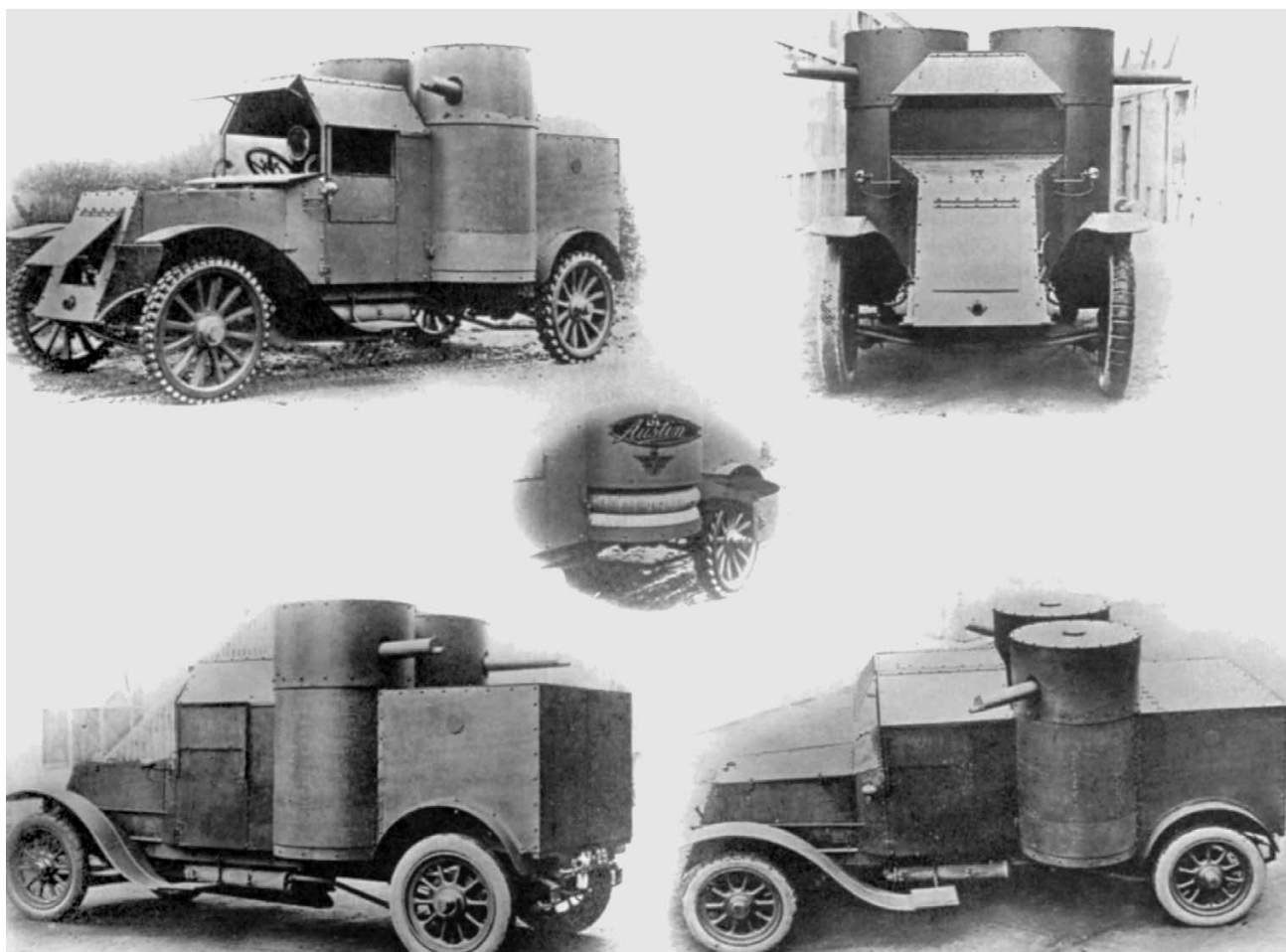
тивно — уже к середине октября была готова первая броневика, а к концу месяца — все 48 бронемашин. Они были доставлены в Россию двумя группами — 35 штук к 16 ноября и 13 — к 20 ноября 1914 года.

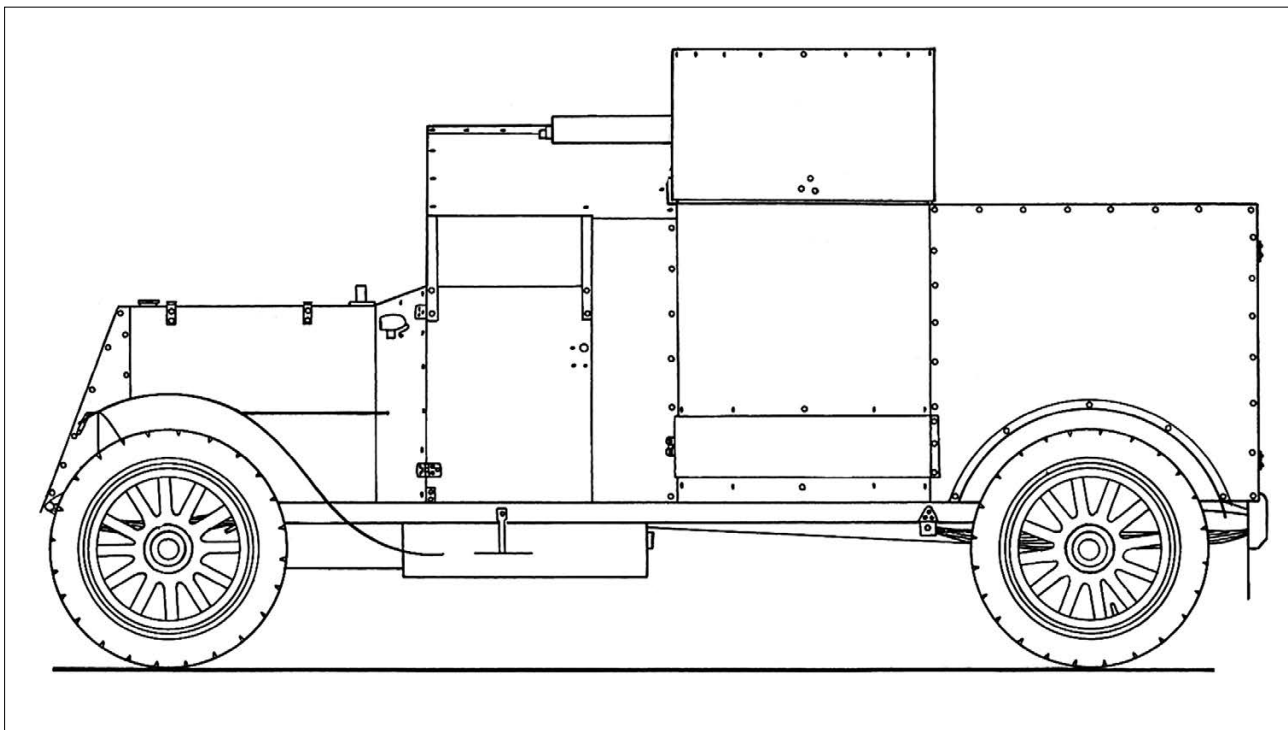
До сих пор нет единого мнения о том, на какой базе изготавливались бронеавтомобили. В некоторых источниках можно встретить упоминание о том, что это было шасси 1,5-тонного грузовика, в других указано, что для этого использовали легковое усиленное «колонияльное» (colonial) шасси. Попробуем разобраться в этом вопросе.

Что касается 1,5-тонного грузовика, то подобных автомобилей в номенклатуре продукции фирмы «Остин» просто не было. А 2—3-тонные грузовые машины с двумя карданами, выпускаемые компанией, под бронировку не использовались, что легко увидеть по фотографиям.

Теперь насчет «колонияльного» шасси. Действительно, некоторые английские автомобильные компании, например, «Sheffield-Simplex» производили автомобили такого

**Реклама  
бронеавтомобиля  
«Остин»  
первой серии,  
предоставленная  
компанией «Остин».  
В центре видна  
укладка запасных  
колес в нише  
нижней части  
корпуса (RAS Tank  
museum).**





типа. Как следует из названия, эти машины предназначались для использования в английских колониях, хотя в рекламных проспектах предлагались, прежде всего, как туристские автомобили. От обычных легковых они отличались, в первую очередь, кузовом большей вместимости с местами для укладки багажа путешественников, иногда на них ставили дополнительный бензобак. Каких-то специальных шасси для «колонизальных» автомобилей не делалось, их могли оснастить более мощным двигателем (например — 30 л.с. против 20 л.с. у базовой модели), и колесами большего диаметра (для увеличения клиренса). Но справедливости ради надо сказать, что более мощный мотор и другие колеса могли установить и на базовое легковое шасси по желанию покупателя — только плати деньги.

Однако фирма «Остин» не выпускала таких шасси, среди перечня предлагаемых ею автомобилей «колонизальные» не значатся! Откуда же взялась информация про «колонизальный» «Остин»? Ответ прост — об этом написано в ряде книг, авторы которых вероятно считали, что для броневедомости логичнее использовать «колонизальное» усиленное шасси. Первым об этом написал Б. Вандервен в своем справочнике по военным автомобилям (Vanderveen, Bart H. The Observers Army Vehicles Directory to 1940), изданном в Великобритании в 1974 году. Скорее всего, из это-

го справочника информация «перекочевала» в книгу по истории автомобилей «Остин» (R J Wyatt. The Austin 1905–1952), вышедшую в 1981 году. Упоминание «колонизального» шасси для броневинов «Остин» есть и в книге известного английского историка бронетанковой техники Д. Флетчера (David Fletcher. War cars. British armoured cars in the First World War) 1987 года издания. Вероятно из последней эта информация перешла и в другие издания. Кстати, в ходе работы над данной книгой автору удалось связаться с Д. Флетчером и задать вопрос про «колонизальное» шасси. Историк ответил, что информации по бронеавтомобилям «Остин» в Великобритании мало, и «до сих пор точно неизвестно, на каком шасси их производили». Таким образом, вопрос с «колонизальным» шасси для броневинов «Остин» можно закрыть — эта непроверенная информация появилась в литературе 44 года назад, после чего была «растиражирована» в других монографиях, статьях и интернет-публикациях.

Чтобы выяснить, что же использовалось для изготовления броневинов, следует обратить внимание на тот факт, что с момента подписания контракта с Секретёвым (29 сентября) и до постройки всех 48 бронемашин «Остин» (конец октября) прошел всего месяц. Учитывая производственные возможности того времени представляется крайне маловероятным, что за столь короткое время

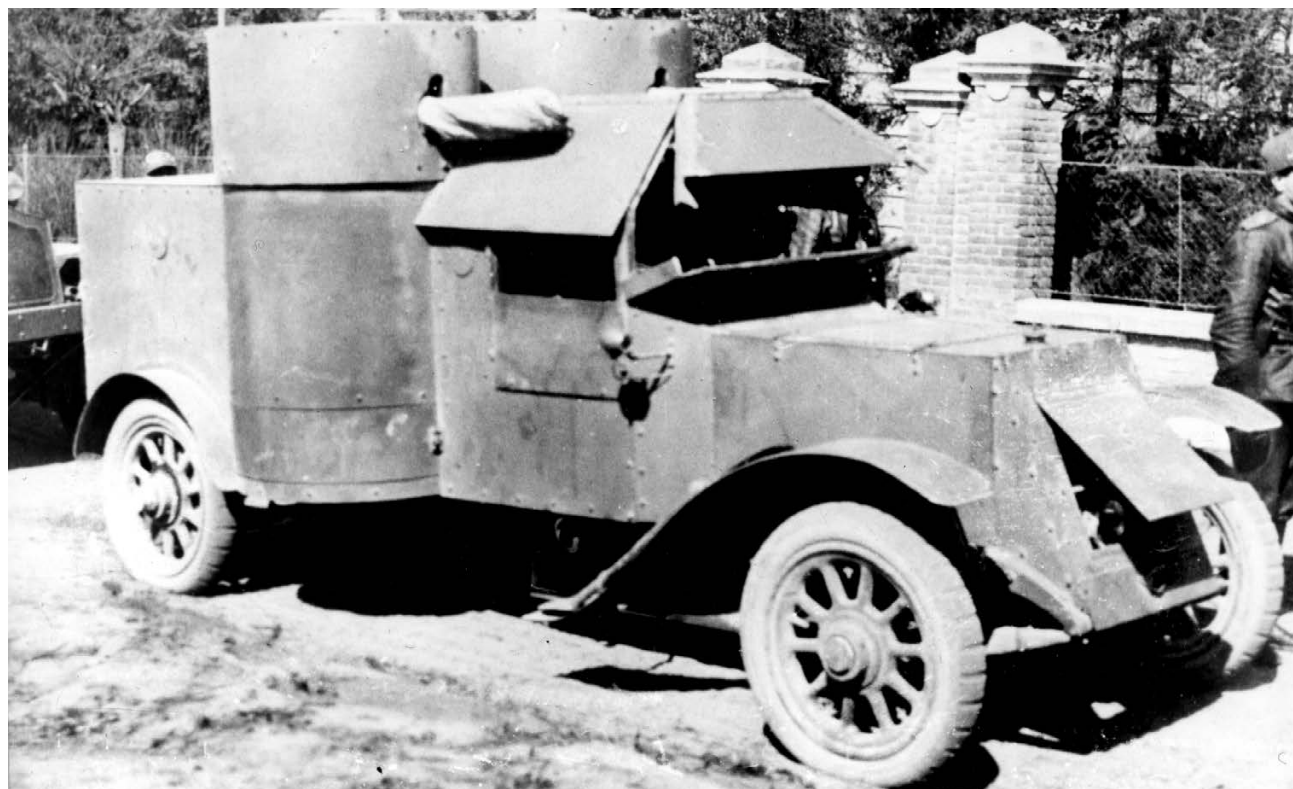
**Бронеавтомобиль  
«Остин» 1-й серии,  
боковой вид.**

**Бронеавтомобиль  
«Остин» 1-й серии  
на Юго-Западном  
фронте. Весна  
1915 года.  
Машина имеет  
дополнительные  
броневые планки  
на верхнем  
переднем откидном  
листе (РГАКФД).**

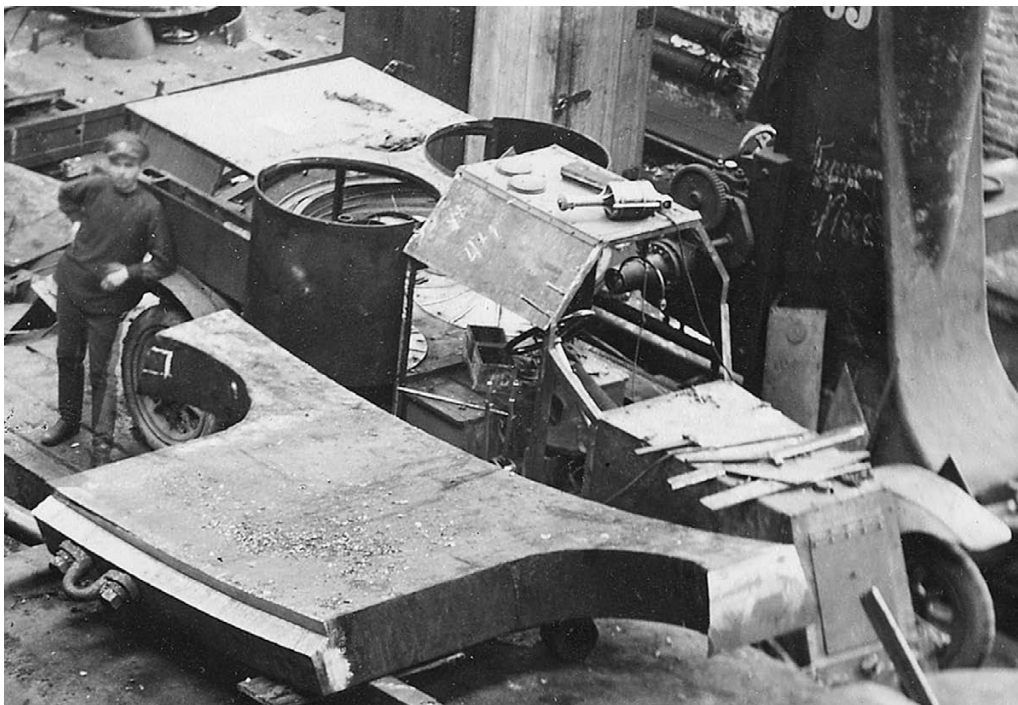
фирма «Остин» сумела разработать и изготовить какое-то шасси специальной конструкции. Так что без сомнения использовали то, что находилось на тот момент в производстве. А согласно списка автомобильных фирм с перечнем выпускаемых ими моделей машин, которые были доступны в Великобритании за период с 1913-го по 1917 год (в нем было около 360 компаний из Англии, Франции, Северо-Американских штатов, Германии, Бельгии, Италии, Австро-Венгрии и Швейцарии) в 1914 году завод «Остин» выпускал три модели легковых машин — 10 HP, 20 HP и 30 HP. 10-сильные автомобили можно сразу отбросить — они были слишком маленькими. Наиболее подходящей под бронировку оказалась модель 30 HP — она была освоена в производстве, имела наиболее мощный из производимых фирмой в то время двигателей (в 30 л.с.) и наиболее длинную базу — согласно каталога компании «Остин» 138 дюймов (3505 мм). Эти данные четко согласуются со спецификацией бронеавтомобилей «Остин», поставленных в Россию в 1914 году. По русским документам они имели двигатель в 30 л.с. и базу в 3500 м. Кстати, другие легковые модели «Остина» не проходят по базе: модель 10 HP — 20 HP — 128 дюймов (3251 мм), а снятая с производства в 1913 году 12/24 HP — 129 дюймов

(3277 мм). Таким образом, можно со 100% уверенностью сказать, что в первых 48 броневиках «Остин» применялось серийное легковое шасси модели 30 HP с 4-цилиндровым 30-сильным двигателем, карданной передачей на задний мост, четырьмя передачами вперед и одной назад и сцеплением при помощи кожаного конуса. Для броневику использовались довольно массивные деревянные колеса так называемого «артиллерийского образца» (размер шин 895 x 135). Кроме того, некоторые переделки в шасси все же пришлось провести — так, для понижения центра тяжести броневику задний мост, который на модели 30 HP крепился под нижней частью эллиптической рессоры, установили над рессорой. Не исключено, что усилили и сами рессоры, добавив дополнительные листы, но точного подтверждения этого факта у автора нет.

Для бронирования использовались изготовленные фирмой «Виккерс» бронелисты толщиной 3,4–4 мм, приклепанные к металлическому каркасу. Вооружение — два 7,62-мм пулемета Максима — предполагалось разместить в двух вращающихся башнях, которые из-за довольно высокой крыши над водителем имели ограниченные углы обстрела по ходу вперед. Вращение башен осуществлялось поворотом специальной ко-







**Перебронировка  
«Остина» 1-й серии  
на Ижорском  
заводе. Лето  
1915 года.  
На полу корпуса  
видны основания  
пулеметных колонок  
(РГАКФД СПб).**

лонки, установленной на полу на довольно массивном основании и соединенной со стенками башен двумя кронштейнами. Для снижения массы машины колонка изготавливалась из алюминия. Возимый боезапас — 10000 патронов (40 коробок с лентами) — размещался в задней части корпуса под сидениями пулеметчиков.

Для посадки экипажа из четырех человек — командира, водителя и двух пулеметчиков — служила дверь в левом борту и две двери в корме. Для наблюдения за дорогой водитель имел откидные передние стенки, а в бою — смотровые щели. Кроме того, в распоряжении команды имелись смотровые глазки, закрывающиеся броневыми заслонками. Для лучшего охлаждения радиатора броневой лист перед ним был установлен на петлях и мог открываться с места водителя при помощи специальной тяги.

«Остины» оснащались пневматическими шинами фирмы «Денлоп», а для движения на поле боя и по бездорожью броневедомобиль оснащался дополнительным комплектом колес с шинами английской фирмы К.Т. Они представляли собой одетую на обод колеса резиновую ленту с характерными «пупырышками», имеющими снаружи и внутри небольшие углубления. С внутренней стороны лента крепилась к ободу болтами, которые вкручивались в специальную пробку, вставленную во внутреннее углубление каждого «пупырышка». Такая

конструкция не боялась проколов и порезов, и улучшала сцепление с грунтом в условиях бездорожья. Минусами были большая масса колеса (по сравнению с колесами с пневматическими шинами) и снижение скорости машины при движении по шоссе. Комплект вторых колес на «остинах» хранился под полом боевого отделения, для чего в нижней части полукруглых подбашенных оснований были сделаны специальные лючки полукруглой формы. Кстати, колеса с шинами К. Т. использовались и для других машин «Остин», предназначенных для отправки в Россию, например на автоцистернах.

Броневики оборудовались электроосвещением 12 В, включавшим в себя большую фару-прожектор внутри корпуса рядом с шофером, фару перед радиатором (за откидным броневым листом), два габаритных стоп-сигнала по бортам корпуса и один на корме, а также два плафона внутри броневики. В качестве источника энергии использовались аккумуляторы и генератор.

Масса готового броневедомобиля «Остин» (без вооружения, боезапаса и экипажа) составляла 166 пудов (2656 кг), каждый из них обошелся России в 1150 фунтов стерлингов. В русских документах того времени эти броневики именовались как «Остин» 1-й заготовки (далее по тексту — 1-й серии).

Вместе с машинами в Петроград прибыл и директор завода «Остин» господин Анрик,

**Перебронировка  
«Остина» 1-й серии  
на Ижорском  
заводе. Лето  
1915 года. Слева  
видно колесо  
с «пупырчатой»  
шиной английской  
фирмы К. Т.,  
на заднем плане  
снятая бортовая  
броня с названием  
«Храбрый»  
(РГАКФД СПб).**



так как английская фирма выполнила не все требования, выдвинутые русским заказчиком (установлены латунные петли вместо стальных, отсутствовали пулеметные установки, бронезащита пулеметов и т. п.). Поэтому на доделку в России руководство «Остина» выделило по 300 рублей на каждый бронев-автомобиль. За счет этих средств мастерские Офицерской стрелковой школы изготовили установки для 7,62-мм пулеметов Максима, а также водяные бачки для принудительного охлаждения пулеметов.

Доставленные в Петроград броневики осмотрели представители русского Генерального Штаба и ГВТУ, которые предложили внести в их конструкцию ряд переделок по опыту применения бронемашин 1-й автопулеметной роты. Главным из них стало усиление броневой защиты — к этому времени стало ясно, что 4–5 мм брони для надежной защиты от пуль недостаточно. Поэтому в мастерских Военной автомобильной школы провели доработку «остинов» — листы перед радиатором, водителем, на крыше над сиденьем командира и шофера, а также на сферической поверхности башен заменили на более толстые, из 7 мм брони. Таким изменениям подверглись 24 броневика первых восьми взводов (с 5 по 12-й), отправленных на фронт

в конце 1914 года. Как вскоре выяснилось, этой меры оказалось недостаточно.

3 марта 1915 года генерал-квартирмейстер штаба Северо-Западного фронта докладывал дежурному генералу при Верховном Главнокомандующем о применении автопулеметных взводов на «остиных» в 12-й армии следующее:

«22 февраля после проведенной разведки было решено направить автомобили для содействия атаке по дороге в направлении промежутка между Сестржанкой и Монарже, и затем через лес по дороге на местечко Дзюбели.

Выйдя в 7 часов утра, автомобили подошли к противнику на 900 шагов и открыли огонь. Противник немедленно открыл пулеметный огонь, которым броня автомобилей была пробита в нескольких местах. На автомобиле «Сильный» был убит поручик Рубец и ранен шофер, после чего автомобиль ушел. На автомобиле «Славный» двумя пулями ранен шофер, убит подпоручик Иогансон и ранен штабс-капитан Цорн. Ввиду остановки машины штабс-капитан Цорн лично пробрался до наших окопов, и с наступлением темноты «Славный» был вывезен из-под огня.

Существенной пользы автомобили не принесли, так как действовали против укреплен-

ной позиции противника с несоответствующими для них целями: по редким цепям и изготовившимся к стрельбе пулеметам. Потери: убиты поручики Иогансон и Рубец, ранены штабс-капитан Цорн и четыре нижних чина».

Это печальный опыт послужил толчком для перебронировки всех прибывших из Англии «остин» более толстой броней. Работы начались в середине марта 1915 года. При этом часть машин поступала для перебронировки на Ижорский завод, часть переделывалась мастерскими Военной автошколы и Запасной броневой роты, автомастерской в городе Вильно, а также во фронтовых мастерских. В последние пункты броневой лист, башни и цилиндрические подбашенные основания доставляли с Ижорского завода. Согласно докладу командира Запасной броневой роты капитана Халецкого от 23 сентября 1915 года, объем проведенных работ был следующим:

«Взводы, формированием которых я заведовал, (с 13-го по 20-й) получили броневые

автомобили несколько улучшенные по сравнению с теми, которые имелись во взводах первого формирования, то есть, начиная с 5-го. Улучшение это состояло:

1. В постановке более толстой брони, то есть вместо бывшей ранее 4—5 мм, с коей и пошли в бой первые взвода, была установлена броня в 6—7 мм;

2. Постановке особой броневой планки против латунной петли, которой скрепляет откидную дверцу перед сиденьем шофера и офицера с броней автомобиля;

3. Были сделаны броневые укрытия для кожуха пулемета;

4. Сделано броневое укрытие для задней оси автомобиля;

5. Произведено усиление рессор.

Подобные улучшения, как мне кажется, были вызваны опытом работы автомобилей на фронте».

Следует сказать, что при перебронировке несколько менялась конструкция передней части бронекорпуса. Так, вместо нижнего откидного щита перед водителем устанавли-

**«Остин» 1-й серии «Алчный», упавший с моста. Лето 1916 года. Хорошо видна конструкция пулеметной колонки, к которой крепилась броневая башня, а также круглое отверстие в задней части крыши корпуса, закрытое крышкой, которое служило для дополнительной вентиляции. В открытых задних дверях ленты для пулемета Максим и австрийский трофейный карабин «Манлихер» (ГАРФ).**



вался неподвижный наклонный бронелист, а в верхнем откидном прорезались смотровые щели с бронезаслонками.

Модернизация часто проводилась непосредственно в автопулеметных взводах, которые своими силами устанавливали сплошную дверь в левом борту (без опускающейся верхней части), монтировали дополнительную бронезащиту на пулеметы (иногда на кожух одевалась специальная броневая труба), прорезались дополнительные «глазки» для наблюдения, крепились броневые планки для защиты рессор, нижней части башен и т. п. Некоторые взводы оборудовали «остины» смотровыми перископами для улучшения обзорности на поле боя. Встречались и варианты кардинальной переделки передней части корпуса, например «Остин» «Гвардеец» 22-го автопулеметного отделения. Естественно, что более толстая броня и установка новых деталей вызвали увеличение массы броневиков и, как следствие, перегрузку шасси. В результате, на многих машинах наблюдался прогиб рессор, рамы шасси и деформация мостов, что требовало допол-

нительного усиления этих деталей. В результате, боевая масса броневика (по сравнению с первоначальной) возросла с 3,36 т до 3,8–3,9 т. Естественно, это не лучшим образом отразилось на динамических качествах машин. Несмотря на это, «остины» 1-й серии активно использовались в боях вплоть до конца 1917 года, а затем и во время Гражданской войны.

О состоянии этих бронемашин после двух лет активной эксплуатации можно судить по акту об осмотре машин 2-го автобронедивизиона, проведенному 7 января 1917 года:

«Комиссия, назначенная по отделению генерал-квартирмейстера штаба 2-й армии... осмотрела броневые автомобили (пулеметные) 8-го отделения: «Славный», заводской двигатель № 169/623, шасси № 1939, «Сильный», заводской двигатель № 170/623, шасси № 2033, 9-го отделения «Ястреб» заводской двигатель № 169/623, шасси № 2031, «Орел» заводской двигатель № 135/623, шасси № 2021, входящие в состав 2-го броневое дивизиона, и нашли:

**Тот же «Остин» 1-й серии, что и на предыдущем фото. Лето 1916 года. Хорошо видна пулеметная колонка, а также верхний передний откидной лист, на котором написано название броневика (ГАРФ).**



1. Все предъявленные автомобили на ходу;  
2. У всех машин очень низкое шасси (главный картер не выше 6–7 дюймов от поверхности земли), то есть низкий ход, что делает совершенно невозможным движение не по шоссе.

3. В апреле 1915 года эти машины были на наших заводах перебронированы русской броней в 7 мм, непробиваемой остроконечной пулей, но зато увеличившей нагрузку пудов на 70, следствием чего явилась перегрузка машин, прогиб и слабость заднего моста, и связанная с этим поломка сателлитов и полуосей, частые прогибы рамы, оседание коробки скоростей, перекос рамы и поломка рессор.

Хотя вышеуказанные причины перегрузки по возможности устранены и машины в данное время на ходу, но все же в теперешнем состоянии машины едва ли смогут выполнить всю ту трудную боевую работу, которая от них в недалеком будущем может потребоваться. Все вышеизложенное заставляет Комиссию высказаться за возможно более скорейшую замену устаревших машин други-

ми, более совершенной конструкции этой же марки».

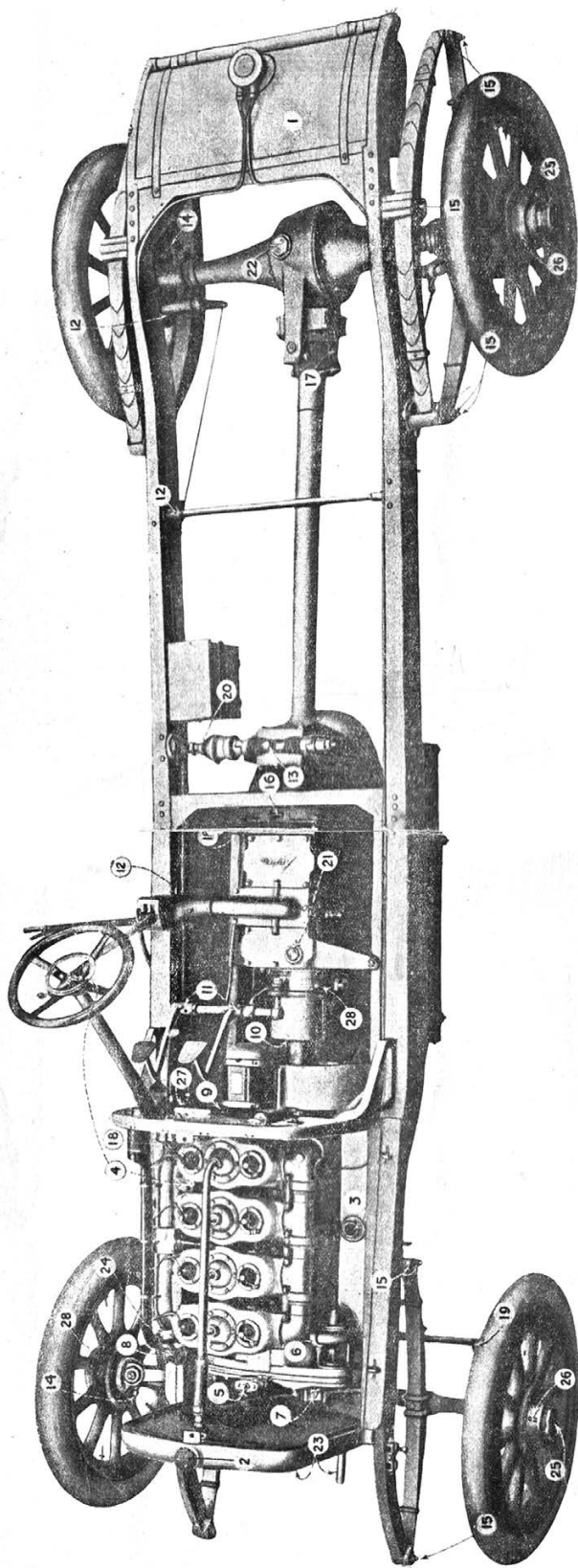
«Остины» 2-й серии. Быстрое выполнение фирмой «Остин» заказа на броневые автомобили и их приемлемые (после модернизации) боевые качества (кроме «Руссо-Балтов» Добрянского, других пулеметных бронемашин на фронте тогда не было) послужили причиной заказа Англо-Русским правительственным комитетом в Лондоне еще 50 бронемашин у фирмы «Остин». Договор был подписан 22 апреля 1915 года со следующими сроками поставки: первый броневик — к 6 мая, 20 машин — к 14 мая и 29 — к 14 июня. При этом в конструкцию броневых автомобилей вносились изменения по опыту эксплуатации «остинов» 1-й заготовки: увеличена толщина бронелистов, изменен горизонтальный угол обстрела пулеметов, вносились изменения в шасси.

Из-за сильной загрузки фирмы «Остин» военными заказами для английской армии, первые 12 броневиков новой партии отправили в Россию только в конце июля 1915 года, затем 17 машин в августе, 12 в сентябре,

**Тот же «Остин» «Алчный», что и на предыдущих фото. Лето 1916 года. Хорошо видна конструкция шасси: балки и мосты, усиленные дополнительными подкосами, защита двигателя и коробки перемены передач, крепление заднего моста к верхней части эллиптической рессоры (ГАРФ).**







## Указания для смазки шасси AUSTIN типа 50 л. с. для бронированного автомобиля.

### Ежедневно.

- 3.—Картер. — Наливать масло пока указатель показывает „FULL“ („полно“). Опорожнять картёр, каждые 1500 верст.
- Замечание: Употреблять масло, имѣющее вязкость сравнительно сурьёнаго масла при 151/2 Ц. — 367,6°.
- 4.—Рулевой механизм. — Повернуть крышки съ тавотомъ двухъ тавотницъ. — Смазывать масломъ шарниры рулевой тяги, а также рулевую стойку на верху.
- 5.—Вентилляторъ. — Повернуть тавотницу на верху вентилляторнаго вала.
- 6.—Водяной насосъ. Повернуть тавотницу.
- 7.—Механизмъ для уменьшения сжатія. — Сказать масломъ.
- 8.—Распределитель тона. — Повернуть тавотницу.
- 9.—Приводъ двигателя. — Повернуть тавотницу.
- 10.—Дисковое сцепленіе. — Налить масла въ маслянку съ крышкой.
- 11.—Педали. — Налить масла въ дефъ масленки съ крышкой.
- 12.—Руной тормазъ. — Повернуть тавотницу на рычагѣ. — Обильно смазывать оба кулачные вала. — Тоже время отъ времени капля масла на тормазное соединеніе.
- 13.—Ножной тормазъ. — Повернуть тавотницу на механизмѣ тормазъ.
- 14.—Осевая шейка. — 2 тавотницы на каждомъ концѣ шкворня. — Тоже она на каждой сторонѣ трубки задней оси.
- 15.—Двойной серги для рессоръ и болты. — Всѣ рессорные болты просверлены и снабжены въ центрѣ отверстіемъ, въ которое слѣдуетъ вдавливаетъ тавотъ при помощи специальной спринцовки.

### Еженедѣльно.

- 16.—Вдавливаетъ при помощи спринцовки тавотъ и масло въ смѣшанномъ видѣ въ карданное соединеніе черезъ крышку позади коробки передачъ.
- 17.—Вдавливаетъ при помощи спринцовки тавотъ, смѣшанный съ масломъ на карданныхъ соединеніяхъ и поворачивать тавотницу.
- 18.—Измѣритель скорости. — Вдавливаетъ смѣсь масла и тавота внутрь предохранительнаго рукава. — Повернуть тавотницу подъ приборомъ и на передаточномъ проводѣ.
- 19.—Рулевая тяга. — 2 тавотницы на шарнирахъ.

### Ежемесячно.

- 20.—Вдавливаетъ смѣсь изъ одной части масла и четырехъ частей тавота внутрь всѣхъ кожаныхъ предохранительныхъ чехловъ на соединеніяхъ рулевой тяги и ножного тормазъ.
- 21.—Коробка передачъ. — Наполняетъ масломъ до краевъ картера.
- 22.—Дифференціалъ. — Вдавливаетъ полный шприцъ смѣси тавота и масла каждые 1500 верстъ, въ отверстія винтовой пробки на верхней части коробки дифференціала.
- 23.—Пусковая рукоятка. — Нѣсколько капель масла около колыца.
- 24.—Магнето — Нѣсколько капель масла исключительно въ особая масленки каждые 750 верстъ.
- 25.—Передняя и задняя колеса. — Навиваетъ тавотомъ колпаки колеса.
- 26.—Снять колеса и смазывать ступицы и винтовые колпаки.
- 27.—Чистить бензиновымъ фильтромъ.
- 28.—Динамо. — 2 капли масла въ каждый подшипникъ, каждые 1500 верстъ.



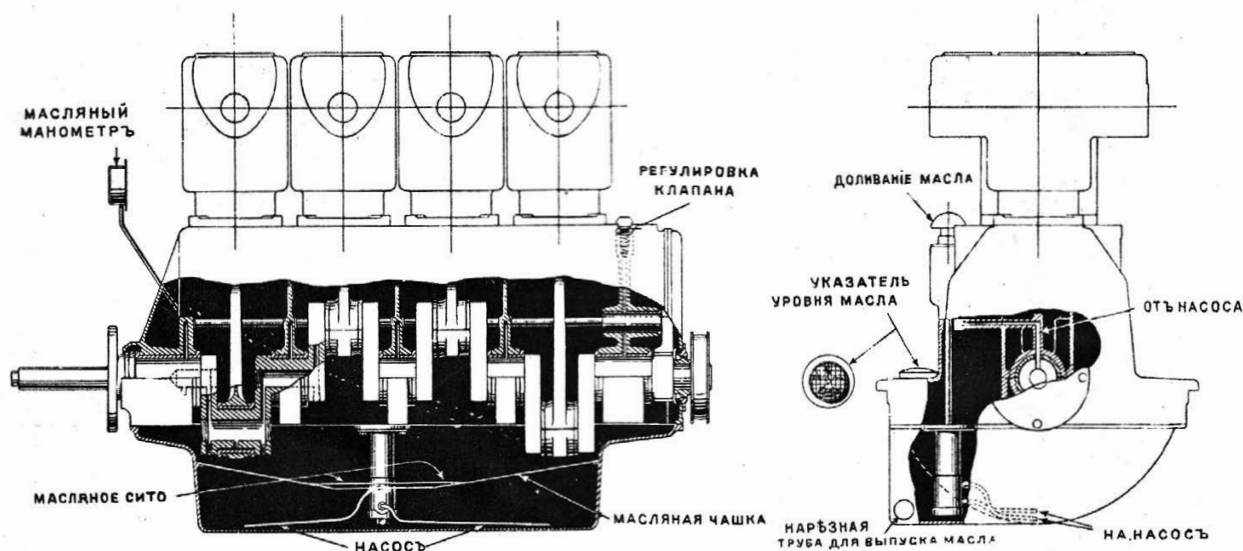


Fig. 1. Diagram of engine lubrication system.

## THE AUSTIN MOTOR CO (1914) LTD

АНГЛІЯ ENGLAND BIRMINGHAM.

7 в октябре и 2 в ноябре. Кроме того, в июле с фирмой «Остин» заключили дополнительное соглашение, по которому заказ увеличился на десять броневиков. Эти машины отправили в Россию в ноябре — декабре.

Первые «остины» 2-й серии прибыли из Архангельска в Петроград в последних числах августа, а последние из 60 заказанных — в конце декабря 1915 года. В документах того времени эти броневые автомобили назывались «Остин» 2-й заготовки (далее по тексту они именуются машинами 2-й серии). По сравнению с предыдущими броневиками выпуска 1914 года, они имели раму измененной конструкции — хотя изгиб балок в задней части (над осью) сохранился, заднюю часть балок удлинили. Не исключено, что для изготовления балок рамы использовался профиль из стали большей толщины, чем на машинах 1-й серии. Кроме того, задний мост теперь подвешивался на полуэллиптической (а не эллиптической как раньше) рессоре, и крепился к нижней части последней. Вероятно, задние (возможно и передние) рессоры усилили по сравнению с машинами 1-й се-

рии за счет увеличения толщины листов. Также броневики оснастили колесами с шинами увеличенного размера (920 x 135). В результате этих мероприятий, у нового броневика до 250 мм увеличился клиренс (200 мм у машин 1-й серии). Кроме того, «Остины» 2-й серии получили более мощный двигатель в 50 л.с. Это был форсированный вариант того же 4-цилиндрового мотора, стоявшего на машинах 1-й серии (объем цилиндров на машинах 1-й серии 111 x 152, у 2-й серии — 111 x 162).

Бронекорпус «остинов» 2-й серии собирался из 7-мм бронелистов, изготовленных фирмой «Виккерс». По сравнению с машинами 1-й серии была изменена форма крыши над шофером, что дало возможность вести огонь из пулеметов вперед по ходу машины. Правда, согласно русским документам об осмотре первых прибывших «остинов» 2-й серии, их бронекорпус в задней части укоротили на 450 мм, а также ликвидировали двери в кормовом листе корпуса. Все это привело к тесноте в боевом отделении и неудобству посадки и высадки экипаж (для этого имела только одна дверь в левом борту).

**Схема  
4-цилиндрового  
двигателя  
фирмы «Остин»  
из технического  
описания  
броневых автомобилей  
изданного  
в Петрограде  
в 1915 году  
(из коллекции  
С. Кирильца).**

**БРОНИРОВАННЫЙ АВТОМОБИЛЬ**  
**AUSTIN.**

The Austin Motor Co (1914) Ltd  
NORTHFIELD—BIRMINGHAM.  
Англія.

Масса «Остина» 2-й серии без экипажа, вооружения и боекомплекта составляла 208 пудов 20 фунтов (3336 кг).

**K.T. PNEUMATIC.**

For Commercial Vehicles, fit the

# K.T.

## PNEUMATIC.

**10,000 Miles Guaranteed for heavy vehicles up to Speed Limit.** Any weight carried and the advantages of a pneumatic all the time—that's the mission of the K.T. tyre.

**Save Vibration.      Save Your Vehicle.      Save Money.**

For resiliency, allied with durability and freedom from skid, the equal of the K.T. tyre has yet to be designed.  
Confined air only has been proved to be absolutely necessary to efficiently save the chassis from the innumerable road shocks. The K.T. tyres are the only natural non-skid pneumatics made.

Add to the life of your chassis by fitting K.T. non-skid resilient tyres. All details given in the K.T. HOOKLET and PRICE LIST, sent free on request. Address—  
**K.T. NEW PNEUMATIC TYRE & RUBBER CO., LTD.,**  
**534, Old Kent Road, London, S.E.**  
Head Office—52, Queen Victoria Street, London, E.C.

This sketch explains the unique K.T. principle. Note the pneumatic studs.

Для вооружения «остинов» 2-й серии в ноябре 1915 года на Путиловском заводе заказали 100 комплектов пулеметных станков, еще 20 изготовили мастерские Офицерской стрелковой школы. Их монтаж, установку охлаждающих бачков к пулеметам и вооружения вели мастерские Военной автошколы и Запасной броневой роты.

При осмотре новых «остинов» 2-й серии, несмотря на видимый ряд преимуществ по сравнению с машинами 1-й серии, у русских офицеров мнения разделились. Например, командир Запасной броневой роты капитан Халецкий в своем рапорте сообщал в ГВТУ:

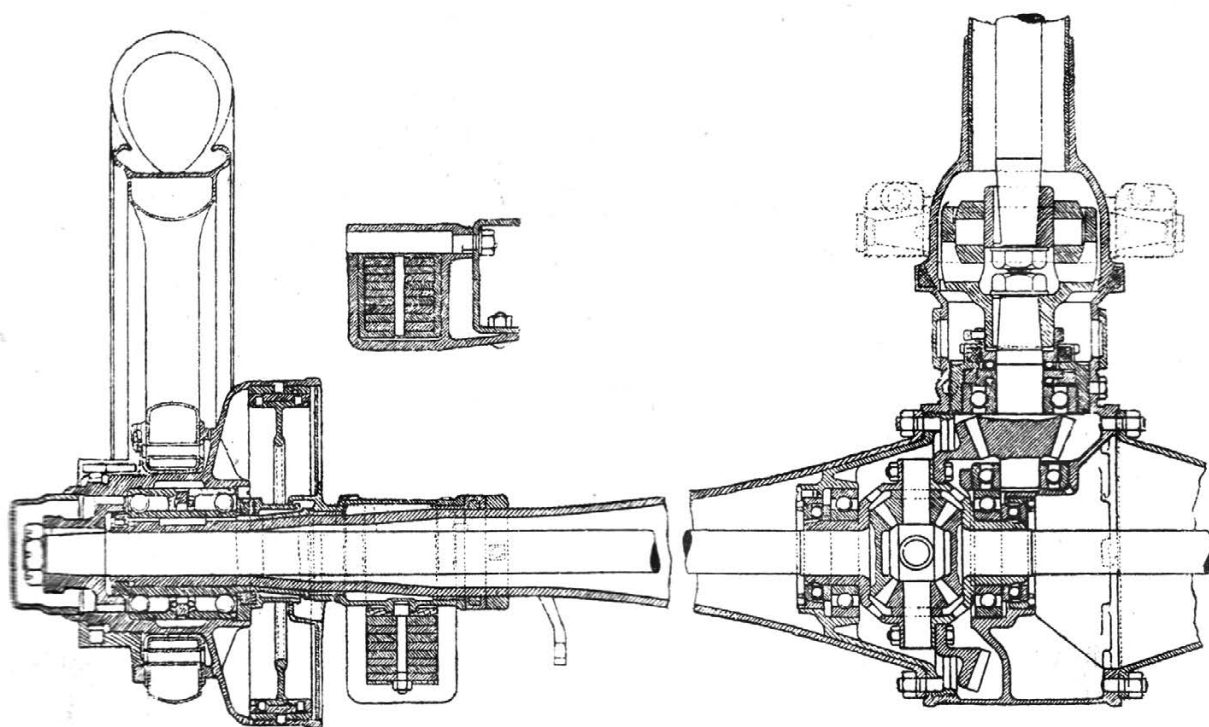
«1 сентября 1915 года я, по поручению подполковника Тернавского, вместе с командирами 7-го автопулеметного взвода штабс-капитаном Мицкевичем и 12-го взвода штабс-капитаном Лоппе, бывшим командиром 8-го взвода штабс-капитаном Цорном и прикомандированным к Военной автомобильной школе штабс-капитаном Домбровским, осмотрели 5 броневых автомобилей «Остин», доставленных в Военную автошколу в самое последнее время из Англии.

Эти машины имеют некоторые изменения по сравнению с ранее доставленными. Главным улучшением этой конструкции является, по мнению всех осматривающих, увеличение высоты хода и увеличение района обстрела пулеметных башен и, кроме того, броня на этих автомобилях, по-видимому такой толщины, какая признана необходимой на основании опыта.

Все остальные изменения, как то: уничтожение задних дверей, уменьшение внутреннего помещения автомобиля вследствие укороченной длины короба, уничтожение возможности помещать запасные колеса в нижних люках башен, совершенно неудовлетворительное приспособление для управления автомобилем при движении задним ходом и некоторые другие — являются изменением конструкции в худшую сторону, так что трудно сказать, какие стороны доминируют в новой конструкции броневых автомобилей — положительные или отрицательные».

Динамику отправки на фронт «остинов» 2-й серии можно узнать из доклада заведующего техчастью броневой школы при Запасной броневой роте капитана Комарова, датированного 31 июля 1916 года:

**Схема заднего моста броневых автомобилей «Остин» 1-й серии из технического описания бронемашин, изданного в Петрограде в 1915 году (из коллекции С. Кирильца).**



**Бронеавтомобиль  
«Остин» 1-й серии  
«Славный»  
из состава 8-го  
автопулеметного  
взвода. Лето  
1916 года. Машина  
имеет измененную  
бронировку  
передней части  
корпуса без нижнего  
откидного  
листа, а также  
переделанную  
дверь для посадки  
экипажа  
(из коллекции  
С. Кирильца).**

«Сведения о количестве бронеавтомобилей, поступивших от Военной автошколы в Запасную бронероту за время с октября 1915 года по 12 июля 1916 года:

Бронеовые автомобили «Остин» с двигателем 50 HP — 58 штук.

Из этого количества отправлено на фронт — 48 штук;

Выдано в 44, 45, 46, 47-й пулеметные взводы — 8 штук;

И в Собственный Гараж Его Величества — 1 штука.

Осталось в запасе в Гараже роты, предназначенный для отправки в 9-й взвод — 1».

Здесь следует дать некоторые пояснения. Еще две машины «Остин» 2-й серии были оставлены в качестве учебных в Петрограде. Таким образом, получаем общее количество в 60 машин, что соответствует общему количеству заказанных в Англии бронеовиков этого типа.

Бронеовик, направленный в «Собственный Гараж Его Величества» предназначался для установки полугусеничного хода конструкции прапорщика А. Кегресса, о чем будет рассказано ниже.

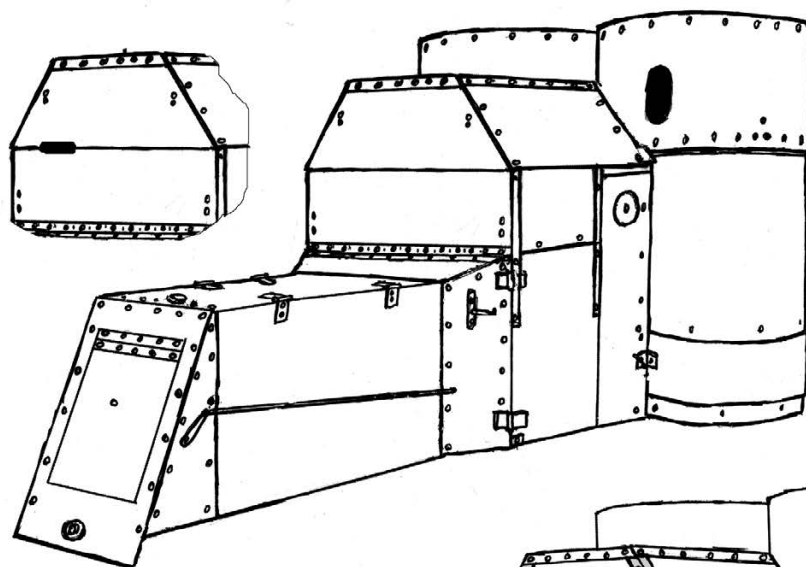
Учитывая, что всего в годы Первой мировой войны было сформировано 47 автопулеметных взводов, то легко подсчитать количество «остинов» 2-й серии, направленных на укомплектование новых бронечастей — 48 машин (по две на взвод начиная с 24-го, включая замену машин в 25 и 29-м взводах с нестандартной матчастью). Таким образом, еще 9 «остинов» 2-й серии поступили на замену потерянных или сильно поврежденных машин «Остин» 1-й серии. Достоверно известно, что их получили 5-й (две штуки), 7-й, 9-й, 12-й и 13-й (по одной) взвода. Куда направили еще три «остина» 2-й серии автору неизвестно.

Перед отправкой на фронт в корме бронеовиков были сделаны дополнительные двери. Последние имелись двух типов — как на «остинах» 1-й серии или в виде выступающего клина, чтобы хотя бы немного увеличить внутренний объем бронекорпуса. При этом «клинообразные» различались между собой размерами и размещением дверных петель.

Для наблюдения за дорогой, при движении задним ходом, на крыше корпуса перед баш-

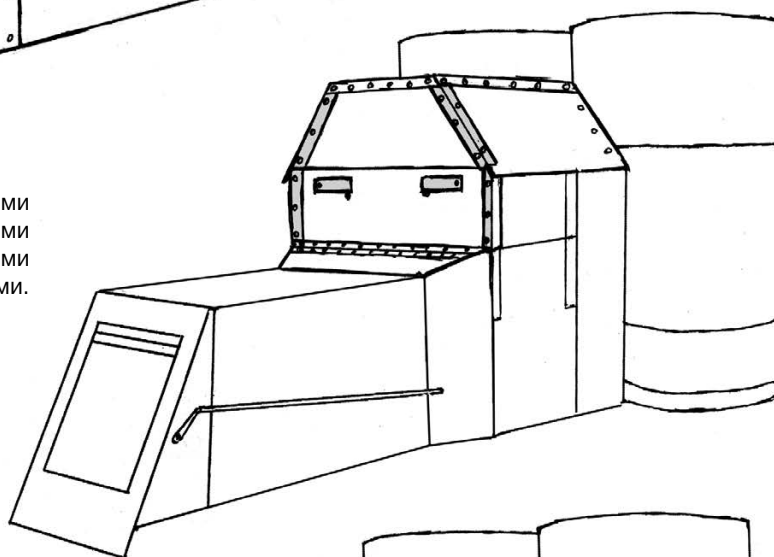


**Варианты передней части бронекорпуса машин «Остин» 1-й серии.**

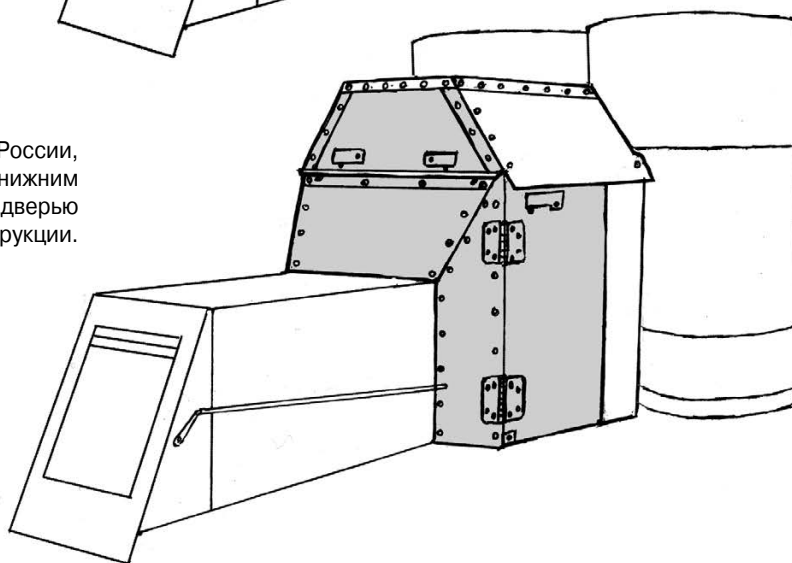


Первоначальный, с такими бронемашины поступали из Англии. Вверху дан фрагмент со смотровой щелью для водителя, прорезанной уже в России. Такие щели имели броневики 5–8-го взводов.

С дополнительными броневыми накладками и смотровыми щелями с броневыми заслонками.



Перебронированный в России, с упраздненным нижним откидным листом и дверью другой конструкции.



нями установили броневой колпак, в задней части которого имелось смотровое отверстие. Обзорность, конечно, оставляла желать лучшего, но других вариантов на тот момент не имелось. Также «остины» 2-й серии оснастили бронелистами для защиты заднего моста и карданного вала. Силами взводов на фронте броневики оборудовали бронезащитой пулеметов, а также иногда монтировали круглые броневые листы на колеса.

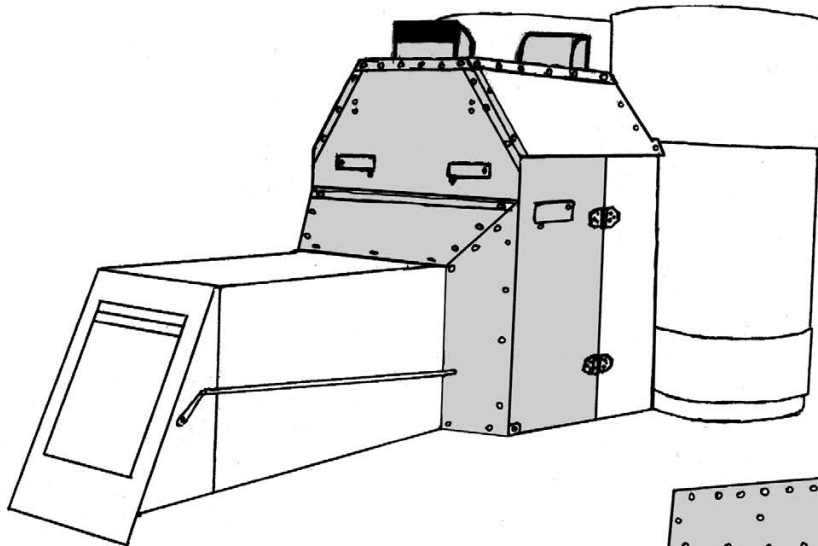
Как и в случае с машинами 1-й серии, во время боев остро встал вопрос о заднем рулевом управлении: часто во время боевых выездов, развернуть тяжелый броневик для выхода из-под огня на дороге было трудно, а порой и невозможно. При наличии второго поста водителя машина могла выезжать в бой задним ходом, а отходить передним, позволявшим двигаться с большей скоростью.

И если на «остинах» 1-й серии монтаж заднего рулевого управления затруднялся наличием дверей в корме, то у машин 2-й серии их не было. Поэтому уже к началу 1916 года на фронте силами автопулеметных взводов начали оснащать «остины» 2-й серии кормовым постом управления. Вероятно, пионером в этом деле был 26-й взвод под командованием штабс-капитана В. Поплавко. В «Журнале военных действий» этого подразделения об этом сказано так:

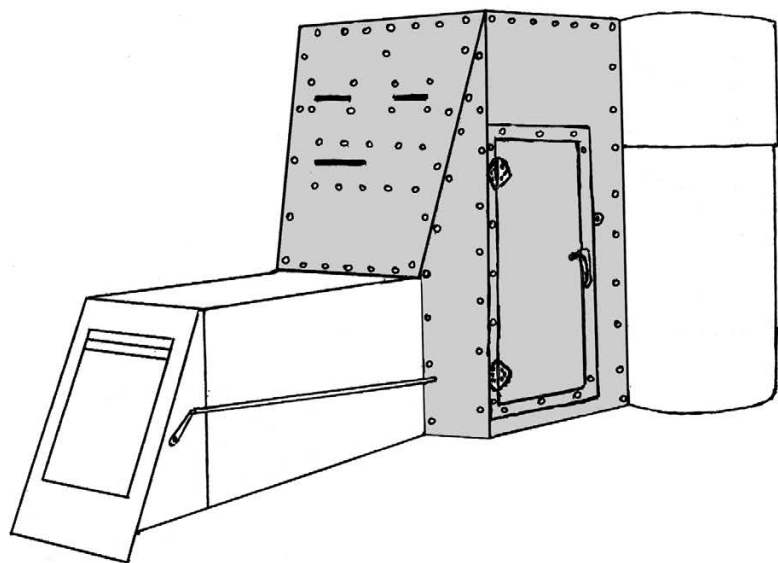
«4 марта 1916 года закончено второе (затее) управление на машине «Черт». Управление аналогичное машине «Черномор» посредством троса, идущего из-под переднего штурвала к задней стенке автомобиля, где сделано рулевое колесо».

Возможно, что небольшое количество машин оборудовали задним рулем в мастерских

**Варианты передней части бронекорпуса машин «Остин» 1-й серии.**



Перебронированный в России, с упраздненным нижним откидным листом и увеличенным верхним. В крыше установлены перископы для наблюдения за полем боя, дверь другой конструкции, открывается по ходу назад



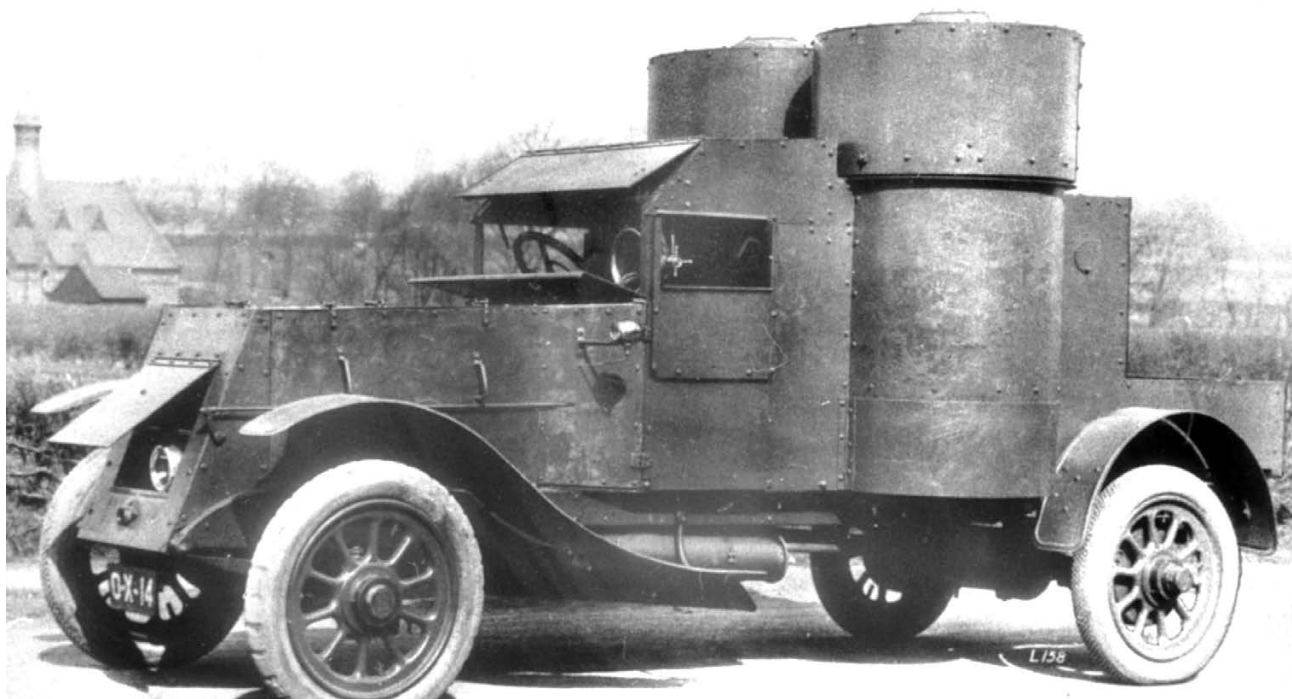
Сильно переделанный корпус бронемшины «Егеръ» из состава 22-го автопулеметного взвода.





**Бронеавтомобили «Остин» 1-й серии «Егерь» и «Гвардеец» 22-го автопулеметного взвода. 1916 год «Егерь» имеет измененную бронировку передней части корпуса и переделанную дверь для посадки экипажа, а на «Гвардейце» передняя часть бронекорпуса изменена полностью (АСКМ).**

**Испытания первого образца бронеавтомобиля «Остин» 2-й серии в Англии. 1915 год. В отличие от серийных машин этого типа, у этого образца тяга для открытия бронелиста перед радиатором еще расположена снаружи, а также несколько другая бронировка задней части корпуса (из коллекции Я. Магнуского).**





**Подготовленная к отправке в Россию первая партия автомобилей «Остин» 2-й серии перед зданием компании «Остин». Лето 1915 года. Фотография была приведена в статье, посвященной работе фирмы «Остин» в годы Первой мировой войны, опубликованной в журнале «The Commercial Motors» в 1917 году.**

Запасной броневой роты, причем проект этой установки разработал старший механик мастерских Зиммеринг. Управление смонтировали на одном из учебных «остинов» 2-й серии. В акте об испытаниях этой конструкции, прошедших 13 апреля 1917 года, говорилось:

«1. Предложенная конструкции вполне рациональна, так как даст удобство управления при заднем ходе.

2. Применение качающегося рычага вместо обычной рулевой колонки признается вполне удачным в силу крайней тесноты помещения, и возможности в любом положении рулевого управлять рычагом.

3. При испытании обнаружилось ослабление гибкой передачи тросами, повлиявшее на неодинаковость поворота вправо и влево».

Также отмечалось, что ослабление тросов легко может быть исправлено введением двух контргайк в натяжных втулках. В ходе испытаний выявилось, что радиус поворота при движении вперед составляет «22 шага, а при движении назад — 16 шагов», что соответствует 15,5 и 11 м.

Как видно, что принцип и в первом и во втором случае был одинаковым — в качестве тяг к кормовому рулю использовали троса. Однако, исходя из имеющейся у автора информации, «остинов», получивших заднее управление, было совсем не много.

«Остины» 3-й и 4-й серий. Летом 1916 года ГВТУ разработало планы по значительному увеличению парка броневых автомобилей — к 1 июля 1917 года планировалось иметь боевых машин на 70 взводов + 100% резерва для восполнения потерь, то есть 380 пулеметных и 180 пушечных машин. Для столь значительного увеличения числа броневиков принимались меры как по закупке машин

за границей, так и по их изготовлению на отечественных заводах. Естественно, в первую очередь речь шла о броневых автомобилях «Остин», хорошо зарекомендовавших себя в русских условиях.

Летом 1916 года Англо-Русский правительственный комитет провел переговоры с фирмой «Остин» относительно поставки в Россию дополнительного количества броневых автомобилей. При этом предполагалось внести в их конструкцию ряд изменений по опыту эксплуатации и боевого применения машин 1 и 2-й серий. Проект новой броневой машины разработали в короткий срок, немного времени потребовалось и на его доработку и утверждение в ГВТУ.

В результате, уже 25 августа 1916 года Англо-Русский правительственный комитет заключил с фирмой «Остин» контракт № 399-3 на изготовление 60 бронированных автомобилей «Остин», а также на поставку 60 таких же шасси для их бронирования в России (об этих машинах чуть позже). Согласно журналу № 40 Комиссии по броневым автомобилям от 7 сентября 1916 года, новый броневик должен был отличаться от предыдущих машин этой марки следующим:

«Изменения в сравнении с имеющимися у нас броневыми автомобилями «Остин» последней получки:

1. Установлен задний руль;
2. Применены пуленепробиваемые стекла;
3. Для укрытия пулеметов имеются броневые щęki;
4. В задней части имеется входная дверь;
5. В каждой башне установлено по одному фонарю, которые могут быть спрятаны в башню или выставлены наружу».

В конце августа 1916 года фирма «Остин» изготовила первый образец нового шасси

для бронирования, отличавшегося от предыдущего (2-й серии) встроенным задним рулевым управлением. В октябре началась сборка броневиков «Остин» 3-й серии, и к 11 февраля 1917 года Англо-Русский правительственный комитет в Лондоне принял 33 броневика. В апреле того же года эти машины начали прибывать в Россию.

Для ускорения боевой готовности новых броневиков технический отдел ГВТУ 22 февраля 1917 года заказал на Путиловском заводе «120 пулеметных установок по образцу работающих на фронте, к 60 бронированным «остинам», прибывающим из Англии».

Первые 9 «остинов» 3-й серии прибыли в Петроград в конце мая 1917 года, и были осмотрены представителями ГВТУ и Запасного броневого дивизиона.

Новая машина внешне представляла собой несколько измененный броневик 2-й серии с двигателем мощностью 50 л.с. Основным изменением являлся встроенный задний руль, что повышало маневренность машины на поле боя. Изменилась и конструкция рамы шасси — теперь балки в задней части не имели изгиба, как на броневиках 1 и 2-й серий, а выполнялись прямыми. Возможно, сами балки изготавливались из металлического профиля увеличенного

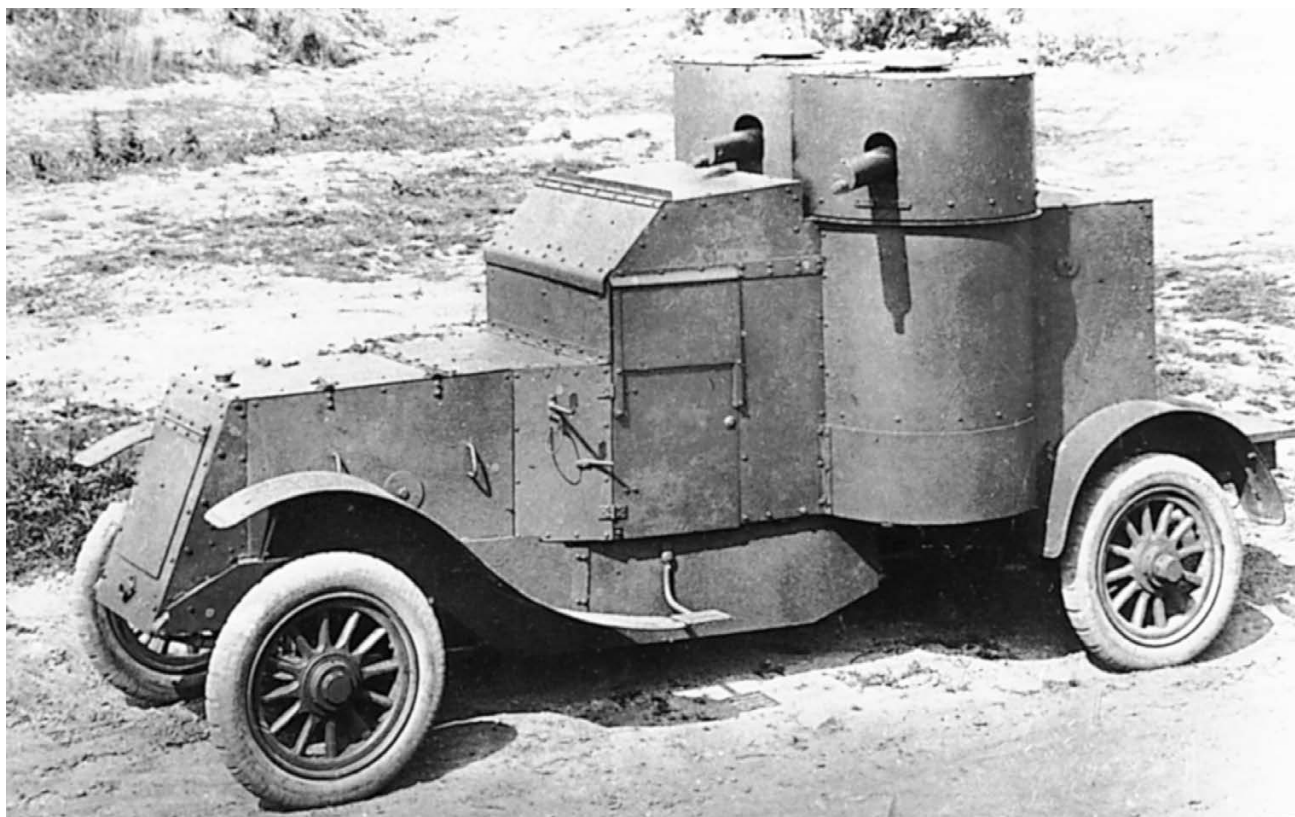
сечения или большей толщины. Задний мост подвешивался на полуэллиптических рессорах, так же как и на машинах 2-й серии.

Бронекорпус, в целом повторяющий конфигурацию машин 2-й серии (за исключением кормы) изготавливался из 7-мм брони. Для предотвращения проникновения внутрь свинцовых брызг при обстреле машины герметизация башен, дверей и люков была улучшена при помощи дополнительных планок. Для удобства посадки экипажа из пяти человек — командир, два шофера и два пулеметчика — броневик помимо двери в левом борту, получил большой люк в корме.

Машина оснащалась двумя фарами в башнях, которые выдвигались наружу через люки в крыше, одной за откидным бронелистом защиты радиатора, а также тремя стоп-сигналами — двумя на бортах и одним на корме. Кроме того, на башнях уже имелись броневые «щеки» для защиты пулеметных стволов.

Существенным улучшением «Остина» 3-й серии, по сравнению с предыдущими образцами, стала установка на нем пуленепробиваемых стекол. Они крепились перед водителями переднего и заднего постов, а также перед командиром машины. Их конструкция состояла из нескольких рядов стекла осо-

**Один из первых серийных образцов броневомобиля «Остин» 2-й серии, 1915 год. Заметны конструктивные отличия от первого образца, изображенного на странице 43.**





**Бронеавтомобиль (точнее его остатки) «Остин» 2-й серии «Усть-Белокалитвинец» из состава Донской Армии. Лето 1919 года. На этом фото хорошо видна рама машины – балки имеют изгиб сзади, так же, как и на броневиках 1-й серии, но задняя часть балок удлинена. Задний мост установлен на полуэллиптических, а не эллиптических, как у машин 1-й серии, рессорах. Этот броневик, имевший название «Жемчуг», был захвачен казаками у красных под станицей Морозовская в июне 1918 года (РГАСФД).**

бой закалки с прослойками из прозрачного целлулоида, который не позволял осколкам разлетаться при попадании пуль и осколков снарядов. Разработка этих стекол велась по требованиям русской стороны с привлечением наших специалистов. Каждый «Остин» 3-й серии имел по три комплекта уже установленных на машине, и еще по шесть комплектов давалось в запас.

Естественно, конструкция этих стекол была далека от совершенства, а прозрачность оставляла желать лучшего (за счет целлулоидных прослоек), однако это был первый в мировой практике опыт установки пуленепробиваемых стекол на бронеобъекты.

К сожалению, автору не удалось найти подробных документов по доставке «остин» 3-й серии в Россию и их отгрузке из Архангельска в Петроград. Достоверно известно лишь то, что к концу августа 1917 года в Западной броневой дивизии поступило не менее 35 таких машин, а также то, что все 60 броневигов отправили в Россию, причем последние ушли в июле 1917 года. Судя по ситуации, которая сложилась на тот момент в стране, их доставка из Архангельска могла затянуться до зимы 1917 года.

Также автору не удалось обнаружить подробных сведений об отправке «остин» 3-й серии на фронт. Но какое-то количество

машин летом — осенью 1917 года убыли для замены броневигов, потерянных в боях. Например, минимум одну машину получил 8-й автопулеметный взвод 2-го броневго дивизиона. Тем не менее, в основной своей массе эти машины поступали уже на вооружение автоброневого отрядов Красной Армии в годы Гражданской войны.

Следует сказать, что с изготовлением 60 бронемашин 3-й серии история «Остина» для Русской армии не завершилась. Дело в том, что в начале 1917 года Англо-Русский правительственный комитет обсудил с фирмой «Остин» возможность изготовления еще 70 броневого автомобилей, причем несколько измененной конструкции — с бронекорпусом по типу бронемашин, спроектированных для производства на Путиловском заводе, а также с усиленной передачей и измененным сцеплением. Последнее было связано с тем, что использовавшийся на «остинах» всех типов механизм сцепления с помощью кожаного конуса оказался не совсем удачным для использования на броневиках — при движении по тяжелым дорогам он часто просто «горел». Поэтому русский заказчик предложил английской фирме переработать этот агрегат.

18 февраля 1917 года из Лондона от генерала Гермониуса пришел ответ по поводу пе-



**Русские офицеры осматривают броневомобиль «Остин» 2-й серии на полигоне Офицерской стрелковой школы. Осень 1915 года. Виден 4-цилиндровый двигатель мощностью 50 л.с., а также заводской номер 286, нанесенный на нижней части бронирования (ВИМАИВВС).**

реговоров с «Остином» относительно нового заказа на броневики:

«Министерство снабжения заявило, что 70 броневомобилей «Остина» могут быть готовы к концу сентября при условии, что шасси и броня будут такого же типа, как это принимается на заказанные 60 автомобилей.

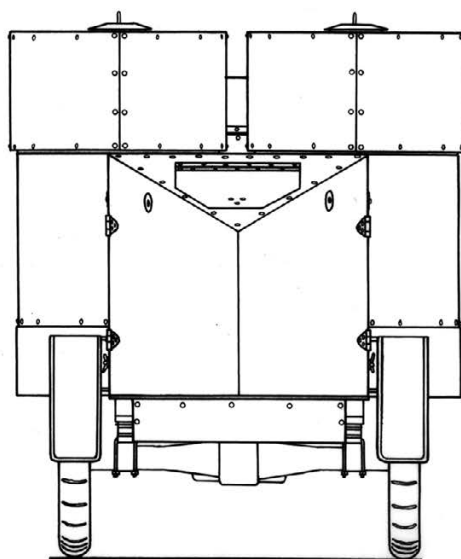
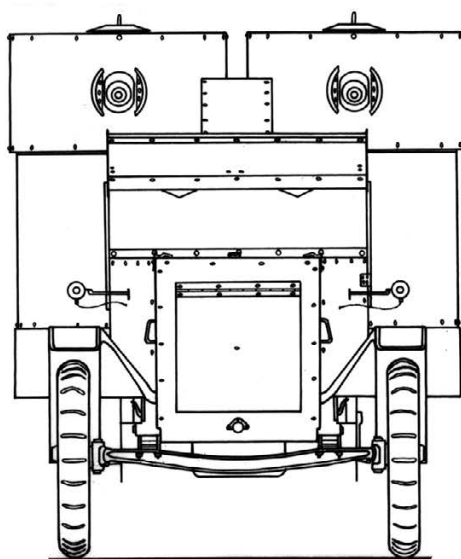
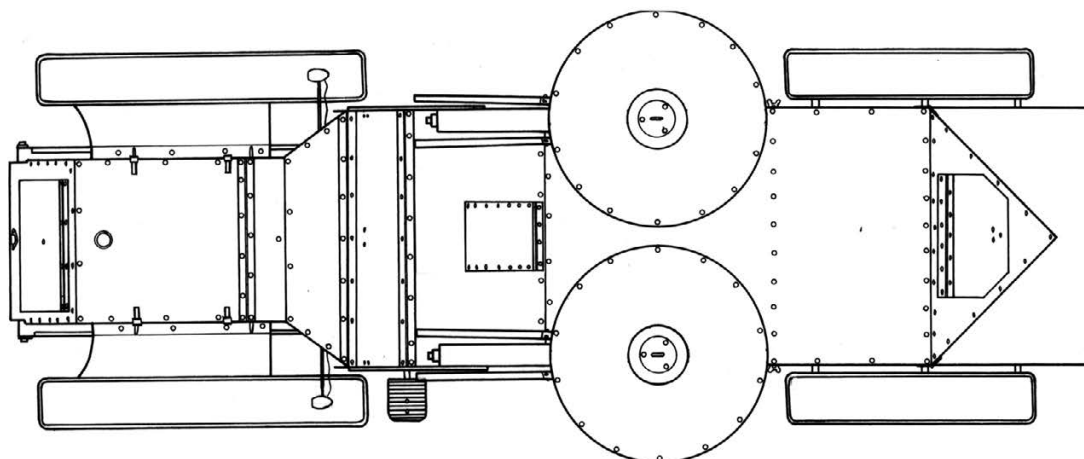
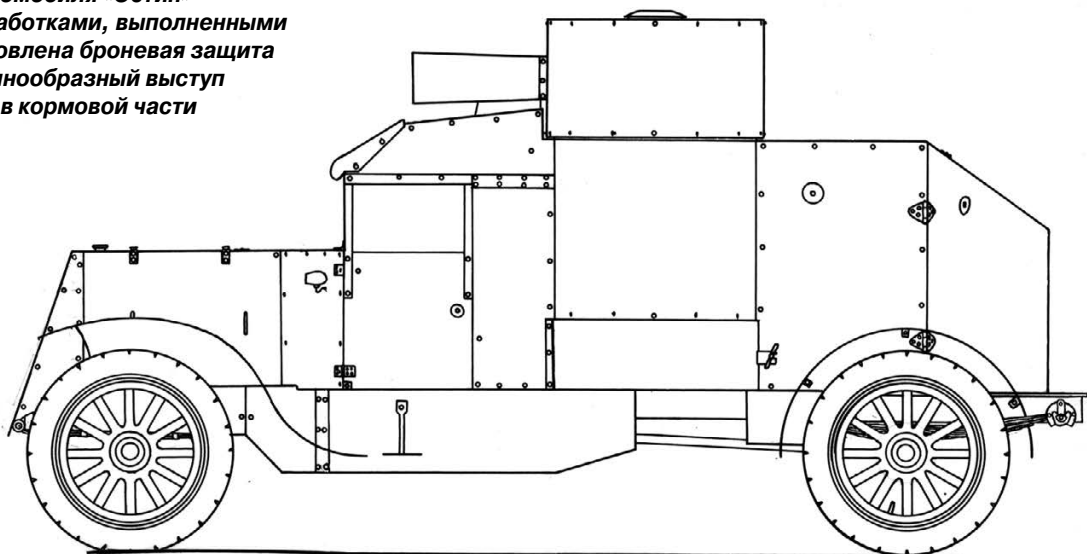
Изготовление типа шасси с двойными задними колесами, усиленной рамой, передачей 15–60 и броней Путиловского завода, не может быть организовано для такого малого количества, как 70 штук, так как очень трудно получить нужные материалы, инструменты и соответствующую броню.



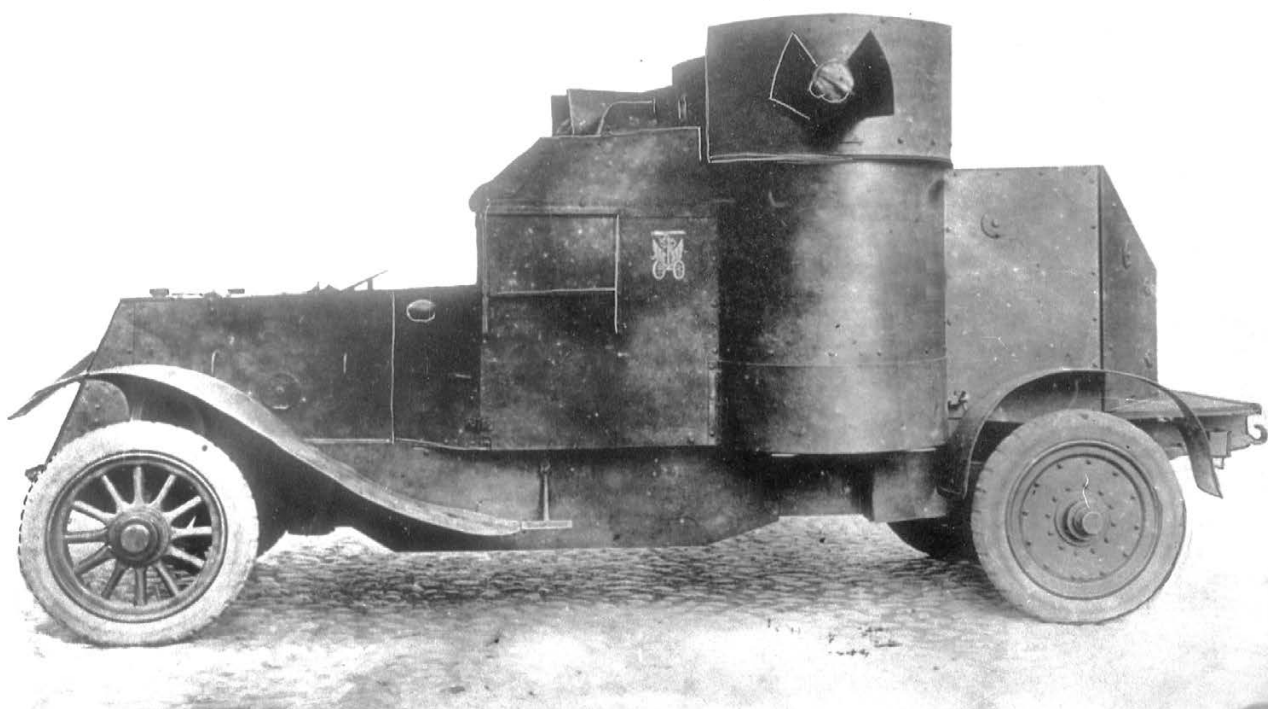
**Солдаты помогают броневомобилю «Остин» 2-й серии «Олег» из состава 36-го автопулеметного взвода, подняться по крутой дороге. 1916 год. Броневая защита пулеметов отсутствует. На борту закреплена лопата, на башнях видны шланги дополнительных баков для охлаждения стволов пулеметов при стрельбе (из коллекции С. Кирильца).**



**Схема броневомобиля «Остин»  
2-й серии с доработками, выполненными  
в России: установлена броневая защита  
пулеметов и клинообразный выступ  
из бронелистов в кормовой части  
корпуса.**







Организация изготовления нового типа возможна только при условии, что мы возьмем не только 70 автомобилей, но готовы брать после этого в течение войны еженедельно определенное количество автомобилей, приблизительно 5–6. С финансовой стороны на такие условия препятствий не встречается, так как английское казначейство согласно кредитовать заказ броневых автомобилей. В случае заказа нового типа шасси сроки сдачи первых 70-ти значительно отдалаются, и начало поставки с октября.

Прошу как можно скорее указать:

1). Следует ли согласиться на заказ 70 броневых автомобилей старого типа;

2). Следует ли согласиться на поставку броневых автомобилей нового типа в течение войны, и какую недельную сдачу указать английскому правительству».

Судя по всему, было принято компромиссное решение — об изготовлении броневых автомобилей со сдвоенными задними колесами, усиленной рамой и, возможно, новой передачей, но с бронекорпусом как на машинах 3-й серии. По непонятной причине на этих броневиках спереди установили только одно пустое стекло — в дополнительной смотровой щели в переднем листе корпуса, между щелями командира и водителя. Это ухудшило наблюдение в бою, так командиру и водителю приходилось поль-

зоваться им по очереди. Именно такие броневые автомобили фирма «Остин» начала производить во второй половине 1917 года, из чего следует, что заказ на 70 броневиков (или хотя бы часть его) был русским правительством оплачен. Однако изменившаяся ситуация в России привела к тому, что эти «остины» (условно их можно назвать машинами 4-й серии) остались в Англии. Всего фирма «Остин» изготовила 40 бронемашин 4-й серии. Они использовались английскими войсками в боях на Западном фронте, а также в Персии, Афганистане и Индии. Несколько машин попало и в Россию — в апреле 1919 года шесть таких машин прибыли из Англии в Новороссийск. Следует сказать, что они были не новыми, а из числа бронемашин, уже повоевавших на Западном фронте.

«Остин» Путиловского завода. Как уже говорилось, наряду с заказом бронемашин непосредственно у фирмы «Остин», предполагалось наладить изготовление броневиков этой марки на русских предприятиях.

25 августа 1916 года с этой фирмой заключили договор на шасси с двойным рулевым управлением — точно такое же использовалось для «остинов» 3-й серии. А уже 10 сентября представитель Англо-Русского правительственного комитета в Лондоне генерал Гермониус отправил в Петроград телеграмму

**Броневая автомобиль «Остин» 2-й серии, оборудованный задними дверями в виде выступающего клина. Петли дверей расположены в середине, сам клин короткий. На борту видна эмблема броневых частей русской армии, заднее колесо имеет бронировку (из коллекции Я. Магнуского).**

**Солдаты  
у броневика «Остин»  
2-й серии «Сибиряк»  
из состава 46-го  
автопулеметного  
отделения.  
Петроград, февраль  
1917 года. Машина  
имеет двери  
в заднем плоском  
листе корпуса –  
хорошо видны  
их петли на кромке  
бронелиста (АСКМ).**

об осмотре и испытании «образцового шасси «Остин» для бронировки в России:

«Вес самого шасси 102 пуда, нагружено было 180 пудами. Пробег был сделан из Бирмингема в Лондон на расстояние 180 верст, на прямых участках скорость была 80 верст, средняя 55 верст.

После пробега при наружном осмотре никаких дефектов найдено не было, за исключением погнутия рессор».

В этой телеграмме Гермониус запрашивал ГВТУ о том, «на какую нагрузку следует испытывать следующие шасси, дабы не было сомнений в их перегрузке». После обсуждения Комиссия по броневым автомобилям пришла к выводу о том, что испытывать шасси необходимо с 30% перегрузкой, то с добавлением к 180 еще 54 пудов. Это объяснялось тем, что шасси в Англии испытывались «по гладко асфальтированной дороге». В результате шасси «остин» перед отправкой в Россию испытывались пробегом с нагрузкой 234 пуда (3744 кг).

В России бронировку шасси поручили Путиловскому заводу, который на основании эскизного проекта Броневое отделение Военной автомобильной школы к сентябрю 1916 года разработал чертежи. Причем согласно заказу из 60 броневых автомобилей

39 должны были иметь двигатель Кегресса, к тому времени уже успешно опробованный на «Остине» 2-й серии (о полугусеничных броневиках чуть ниже). Первоначально правление завода определило следующие сроки изготовления машин:

«10 штук к 15 января 1917 года и 10 в месяц со сдачей последних броневиков к 15 июня, при условии, что шасси будут поступать за три месяца до срока».

Но из-за задержки с окончательной отработкой чертежей, а также задержки с доставкой шасси на завод, дело сильно затянулось. В пояснительной записке к таблице заказов Путиловского завода от 17 декабря 1916 года говорилось следующее:

«Заказ № 2225 для ГВТУ – 60 пулеметных броневых автомобилей «Остин». Заказ получен. Все чертежи и образец пулеметного станка в первой редакции закончены, и представлены Комиссии генерал-лейтенанта Филатова, которая внесла целый ряд изменений. Автомобильного шасси до сих пор еще нет...

Вся броня в виде заготовок должна поставляться Ижорским заводом. В виду, однако, того, что окончательно чертежи до сих пор еще не установлены и не утверждены, в составляемом проекте контракта будет оговорено-





Ein zusammengeschossenes russisches Panzerautomobil.

Mitte: Der Offizier mit der dunklen Kappe ist Ulanen-Oberleutnant Dr. Aladar Szelnar, Generalsekretär des Königl. Ungarischen Automobil-Club. — Oben und unten: Das russische Panzerautomobil von der Seite, beziehungsweise von hinten gesehen.

Австрийские офицеры осматривают разбитый в бою «Остин» 2-й серии. Несмотря на невысокое качество изображения, на фото хорошо видна пулеметная колонка для крепления башни (журнал *Allgemeine Automobil-Zeitung*, Австрия).

но, что сроки сдачи идут со дня утверждения общих чертежей».

Шасси начали прибывать в Россию только в январе 1917 года (к февралю получено около 20 штук) в результате чего работы по постройке бронеавтомобилей все больше затягивались, а после Февральской револю-

ции и вовсе прекратились. 18 марта 1917 года штабс-капитан Иванов, наблюдавший за постройкой боевых машин на Путиловском заводе, докладывал в ГВТУ:

«В настоящее время на Путиловском заводе стоят шасси «Остин», готовящиеся к бронировке, из которых к июлю должно быть

Болгары у трофейного броневика «Остин» 2-й серии «Скобелев» 24-го автопулеметного отделения. Румынский фронт, ноябрь 1916 года (из коллекции С. Кирильца).



**Бронеавтомобиль  
«Остин» 2-й серии,  
вид сзади.  
Кавказский  
фронт, 1916 год.  
Хорошо видны  
клинообразные  
двери в корме  
корпуса, петли  
расположены  
в середине, клин  
короткий. На корме  
закреплен канат  
для буксировки,  
около броневика  
стоят русские  
солдаты и офицеры  
броневого  
дивизиона  
британского  
адмиралтейства  
(ГМСИР).**

выпущено 60 штук. Ни одно из них не забронировано и ничего не делается».

Дело сдвинулось с мертвой точки только в августе, но шло весьма неторопливо. Так, 3 октября 1917 года ГВТУ составило следующую справку:

«В настоящее время на Путиловском заводе бронируются 60 броневых автомобилей «Остин», и на них же устанавливаются приспособления Кегресса. Причем опытный автомобиль, по данным Путиловского завода, будет готов не ранее 1 января 1918 года. Эти броневики составляют единственный резерв для фронта».

В результате, лишь к марту 1918 года было забронировано (но еще не окончательно доделано) два шасси и три находились в незаконченном виде.

В конструкции Путиловского «Остина» учли опыт боевого применения английских машин этой марки. Прежде всего, бронеавтомобиль получил диагонально расположенные башни и специальные зенитные пулеметные станки с углом возвышения около 80 градусов. Во избежание попадания пулеметных гильз в щель между корпусом и башней и заклинивания последней (такие слу-

чай бывали на английских «остинах») крышу сделали двухскатной. Водители переднего и заднего рулевых постов имели улучшенную обзорность при движении в бою. Корпус броневика изнутри обивался тонким войлоком для защиты экипажа от кусочков металла при обстреле. Толщина брони составляла 7,5 мм для вертикальных и 4 мм для горизонтальных поверхностей. Масса машины с экипажем из 5 человек, запасами горючего и патронов составляла 4,6 т, а скорость около 55 км/ч. Любопытная деталь: часто используемое в отечественной литературе название машин этого типа «Остин-путиловец» не встречается ни в одном документе. В 1918–1921 годах такие броневики иногда называли «русским «Остином».

Весной 1918 года все работы по бронировке «остинов» на Путиловском заводе были прекращены, несмотря на то, что была заготовлена броня и ряд других деталей. Попытки продолжить изготовление бронемашин оказались безуспешными, о чем говорится в докладе за июнь 1918 года:

«В настоящее время Путиловский завод, за неимением стали и топлива, не в состоянии выполнить данного заказа, а посему Со-



вет Центробронь\* начал переговоры с Путиловским и Ижорским заводами о передаче заказа на изготовление брони Ижорскому заводу, обладающему достаточным количеством металла и топлива, оставив Путиловскому заводу лишь изготовление арматуры».

Но дело двигалось медленно, и только 28 сентября 1918 года Центробронь заключил

с Ижорским заводом договор на изготовление 41 броневое автомобиля «Остин». В этом документе, озаглавленном «Договор на бронирование Ижорским заводом шасси «Остин», говорилось следующее:

«Тысяча девятьсот восемнадцатого года 28 сентября представителями Ижорского завода с одной стороны, и Главное Броневое Автомобильное Управление, именуемое ниже Заказчиком с другой, заключили настоящий договор в нижеследующем:

1. Ижорский завод принимает на себя бронирование шасси «Остин» из числа находящихся на Путиловском заводе в количестве 41 во всем, согласно чертежей Путиловского завода...

Бронировка должна быть выполнена в предположении, что автомобиль будет на нормальном колесном ходу, причем при надобности в постановке автомобиля на приборы Кегресса, завод обязуется соот-

**Бронеавтомобиль «Остин» 3-й серии, общий вид. Хорошо видны фары, установленные в башнях и убирающиеся внутрь. На нижнем переднем откидном листе корпуса видны обоймы с пустотелыми стеклами (АСКМ).**

\* Центробронь (Центральный совет по управлению броневыми силами РСФСР) — создан приказом Совета народных комиссаров РСФСР № 127 от 31 января 1918 года. На него были возложены задачи по формированию броневых частей, организации производства бронетехники, подготовка кадров и контроль за правильным боевым использованием бронечастей. В июне 1918 года был включен в состав Главного военно-инженерного управления (ГВИУ), затем переименован в броневое управление ГВИУ, а в марте 1919 года — в Главное броневое управление ГВИУ.



ответственно изменить бронирование. В последнем случае допустимо отдаление срока сдачи машин...

2. Ижорский завод выполняет следующие работы по бронированию: а) изготавливает все броневые листы из специальной стали и железный каркас для брони по чертежам Путиловского завода; б). производит сборку брони на болтах и заклепках по чертежам Путиловского завода; в). ставит на листы ту арматуру бронирования, где это представляется необходимым для сборки брони, как то: укрепляет петли, заслонки, визера и т. п.; г). изготавливает все те детали бронирования, которые исполняются из броне-

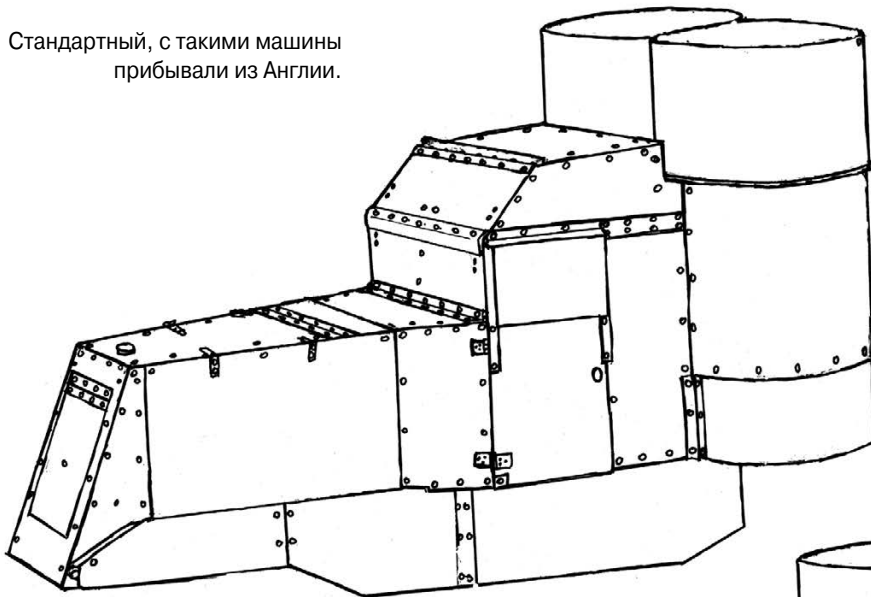
вой щитовой стали; д). все остальные детали и арматура, не указанные выше, и все другие работы по бронированию и оборудованию шасси, как то: устройство платформы, на которой устанавливается броня, деревянной обшивки, оклейка войлоком, установка пулеметных станков, сидений, устройство электрического освещения, окраска и прочие работы по чертежам, выполняет Путиловский завод.

3. Доставка машин с Ижорского на Путиловский завод осуществляется Ижорским заводом при помощи Центроброни.

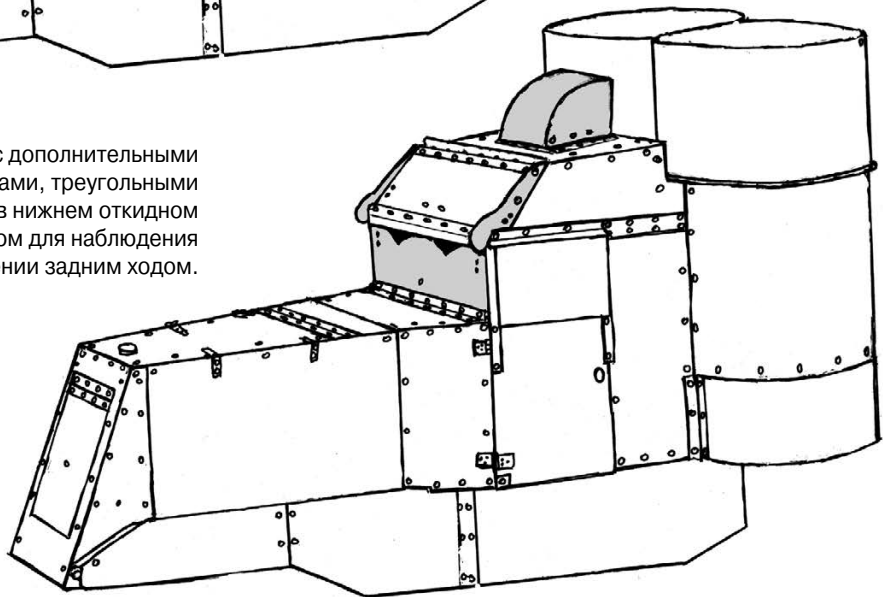
4. За указанную выше работу Ижорскому заводу уплачивается сумма, исчислен-

**Варианты  
бронекорпуса  
броневых автомобилей  
«Остин» 2-й серии.**

Стандартный, с такими машины  
прибывали из Англии.



Переделанные в России: с дополнительными  
броневыми планками, треугольными  
смотровыми щелями в нижнем откидном  
щите и с броневым колпаком для наблюдения  
при движении задним ходом.





ная по себестоимости, с включением всех нормированных декретами накладных расходов.

5. Ижорский завод обязуется предъявлять приемщику Заказчика ежемесячно не менее четырех бронированных шасси.

6. Ижорский завод не несет ответственности за точность сроков в случае несвоевременной подачи топлива, а также в случае появления непреодолимых причин, задерживающих производство и от Ижорского завода не зависящих.

7. Ижорскому заводу предоставляется право, по соглашению с Заказчиком, изменять те детали бронирования, кои по трудностям

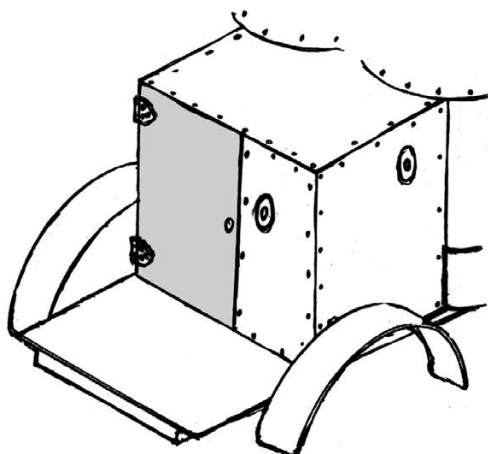
технического выполнения, вызываемым особенностям металлургической обработки изделий из специальной стали, могли бы вызвать большой брак, и отдалить сроки готовности бронирования.

8. Для производства работ по бронированию шасси «Остин» последние подаются на Ижорский завод за три месяца до частичных сроков освидетельствования приемщиком забронированных шасси.

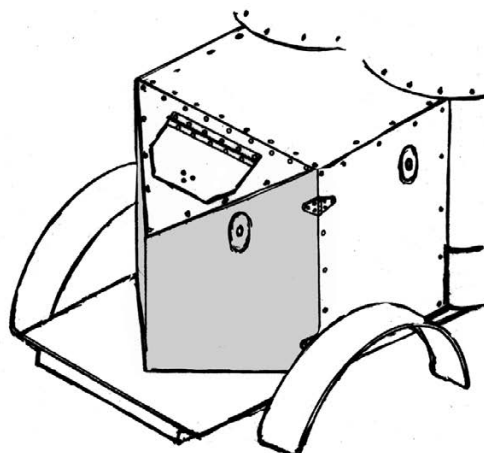
9. Означенные шасси выдаются под расписку Ижорского завода;

за все время нахождения их на Ижорском заводе до сдачи их Заказчику Ижорский завод несет полную ответственность за их со-

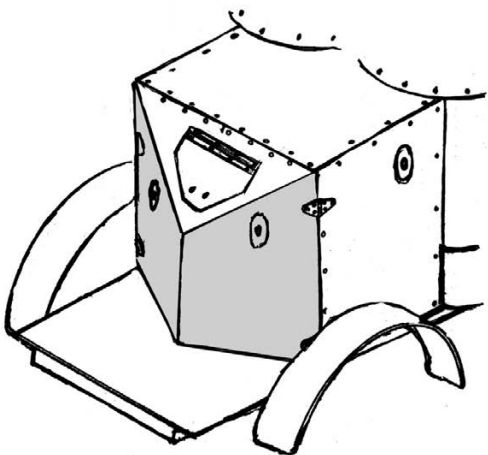
**Варианты кормовых выходов броневигов «Остин» 2-й серии.**



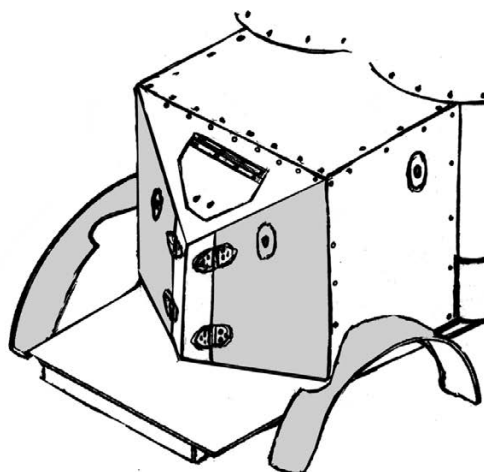
С дверью в плоском листе.



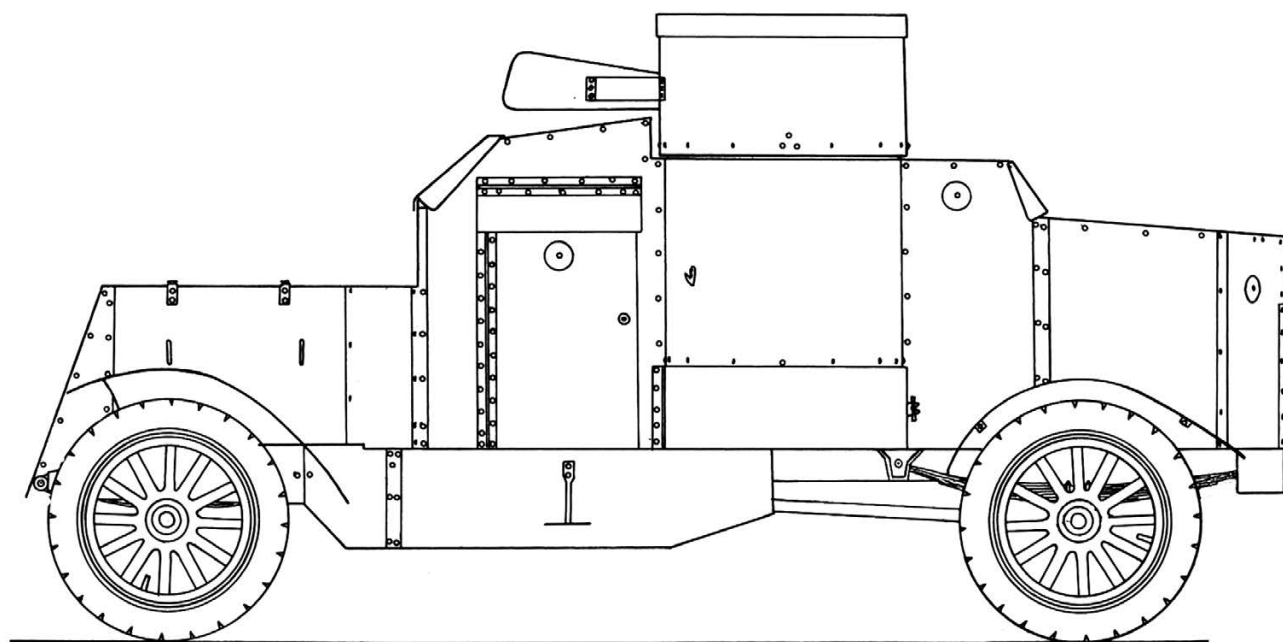
С длинным «клином» и двумя створками.



С коротким «клином» и петлями, установленными на бортах корпуса.



С коротким «клином», петлями, установленными в центре и дополнительными прорезями в крыльях задних колес.



**Бронеавтомобиль  
«Остин» 3-й серии,  
вид сбоку.**

хранность; всякие повреждения, произошедшие в шасси в период их нахождения на Ижорском заводе, исправляются Ижорским заводом или Заказчиком за счет Ижорского завода.

10. Для исполнения этого заказа Заказчик обязуется оказать возможное содействие в получении топлива, продовольствия и личного состава Ижорскому заводу, необходимого для выполнения данного заказа...

11. Заказчик при заключении данного договора выдает Ижорскому заводу аванс в размере 65% приблизительной общей стоимости бронирования, т. е. 1.000.000 руб., принимая стоимость бронирования 1 машины в 40.000 руб. Со дня внесения такового исчисляются все вышеуказанные сроки бронирования.

12. Уплата остальной части денег в размере 35% общей стоимости за каждый автомобиль отдельно будет производится Ижорскому заводу по представлению им Заказчику счета с приложением удостоверения приемщика, назначенного Заказчиком о приеме забронированного шасси «Остин».

13. окончательный расчет будет произведен между Ижорским заводом и Заказчиком по окончании всего заказа и выяснении заводской себестоимости его.

14. Настоящий контракт, как заключенный между государственными Учреждениями, оплате гербовым сбором не подлежит.

15. Подписанный контракт хранится у Заказчика, а копия с него, подписанная обеими сторонами, выдается Ижорскому заводу.

Примечание. Ижорский завод принимает от Путиловского всю листовую сталь, полученную от первого последним, сюда входит сталь прокатанная и не прокатанная, годная и брак. Кроме того количества, которое необходимо Путиловскому заводу для бронирования 5 шасси, выполняемого самим Путиловским заводом.

Количество и стоимость возвращенной Ижорскому заводу стали должно быть установлено Ижорским и Путиловским заводами и утверждено Центробронью».

Работы по бронировке «остинов» на Ижорском заводе начались весной 1919 года. Перед этим с Путиловского завода было перевезено на Ижорский 7000 пудов броневой стали (заготовки, прокат), полученной с Ижорского же завода Путиловским еще в 1917 году. Кроме того, в ходе подготовки к бронированию отказались от доделок броневиков на Путиловском заводе — все работы выполнялись на Ижоре.

Примерную динамику выпуска можно оценить по докладу старшего наблюдающего за бронированием автомобилей и поездов на Путиловском и Ижорском заводе А. Иванова, направленному в Главное броневое управление ГВИУ 25 июня 1919 года:

«Из имевшихся на заводе 21 шасси «Остин» забронировано и сдано по распоряжению председателя Комитета обороны г. Петрограда т. Зиновьева в автобронепотряд того же Комитета:

15 июня — 2 броневика;

19 июня — 3 броневика.

Из оставшихся 16 шасси 8 штук будут окончены и сданы 12 июля с. г., из готовых одно шасси на Кегрессе. Остальные же 8 штук завод обещал окончить не позднее 15 августа.

Ко всему вышеизложенному считаю необходимым доложить, что все 16 шасси поставлены на ход для самостоятельного передвижения по шоссе в случае немедленной эвакуации их, если таковая потребовалась бы. Коллегия Ижорского завода мобилизовала все технические силы завода, топливо и материалы, для окончания бронирования шасси именно в указанные сроки».

По состоянию на 26 июля 1919 года Ижорский завод изготовил 16 броневых машин «Остин», а к сентябрю — 29. После этого предприятие переключилось на изготовление броневых автомобилей «Остин» на «приборах Кегресса», о чем будет рассказано ниже.

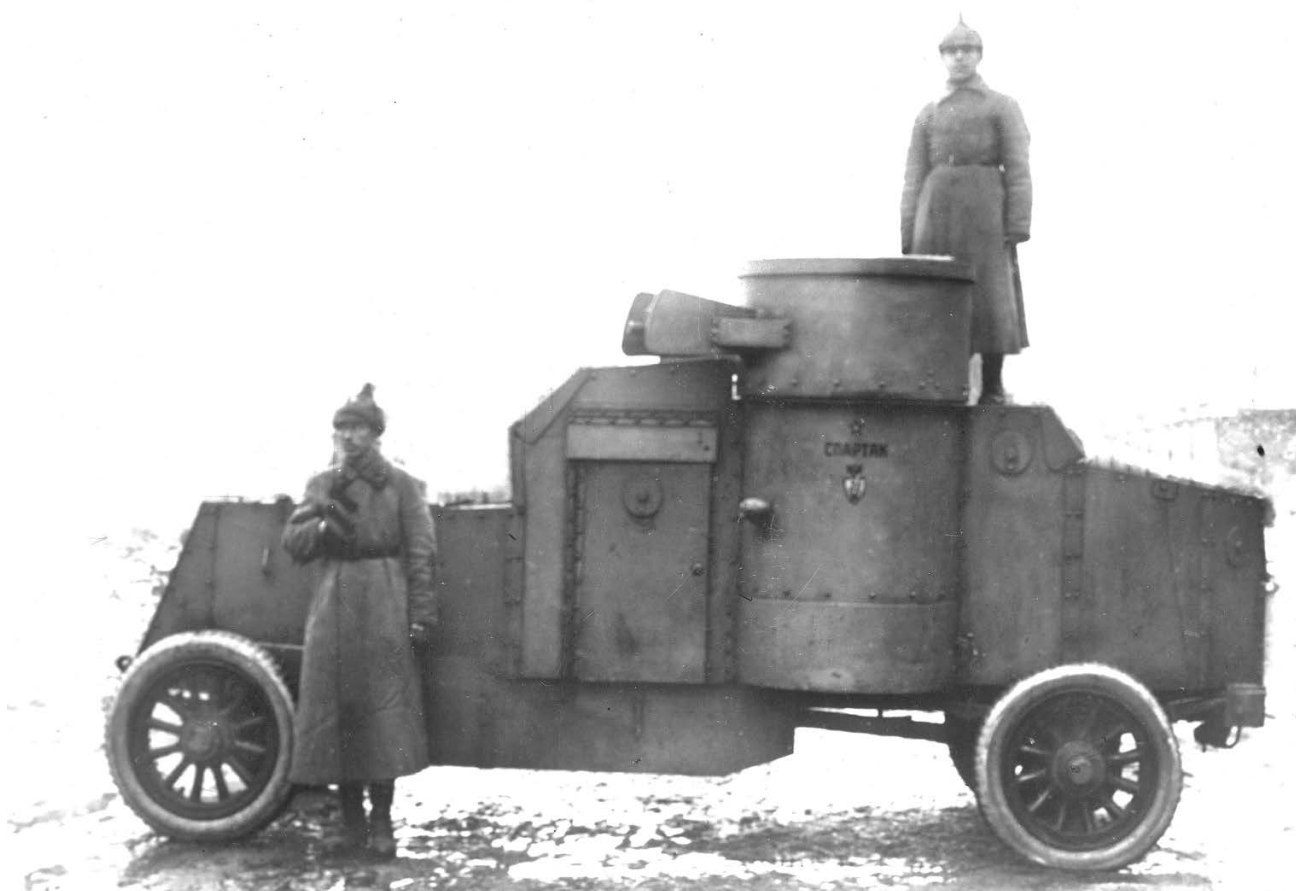
Одновременно с Ижорским, Центробронь заключил с Путиловским заводом договор на поставку пяти бронемашин «Остин», бронировка которых началась еще в 1917 году (это те самые пять машин, которые находились на Путиловском заводе в марте 1918 года в полузаконченном виде). Их сда-

ли в 1919 году. Окончательная доделка этих бронемашин затянулась практически на год, что было связано с отсутствием у Путиловского завода топлива и необходимых материалов. Таким образом, суммарный выпуск броневиков «Остин» в России составил 34 машин (на колесном ходу). При этом первые из машин этого типа появились в бронечастях Красной Армии летом 1919 года.

Следует сказать, что с оснащением «остин» Путиловского завода специальными зенитными станками, о которых упоминалось выше, также не все обстояло гладко.

Станок был разработан Путиловским заводом для бронемашин «Остин» еще в 1916 году (в советских документах они именовались «станки системы Мутшаль»). В том же году ГВТУ заключило с заводом договор на изготовление 120 таких станков, но уже в 1917 году заказ сократили до 80. В результате, до весны 1918 года Путиловский завод сумел изготовить всего около 50 зенитных станков. Заготовки на остальные (в виде полуфабрикатов, обработанных и не обработанных деталей) по договору с Центроброней от 28 августа 1918 года

**Броневая автомобиль «Остин» 3-й серии «Спартак».**  
**Ленинград, 1924 год. На борту под названием машины видна эмблема броневых частей Красной Армии (ВИМАИВВС).**



передали Ижорскому заводу. Последний собрал из них всего четыре станка, а весь задел (примерно на 30 штук) в 1920 году вновь передал Путиловскому заводу. В своем рапорте от 21 января 1921 года старший инженер Путиловского завода Шукалов предлагал «в виду большой ценности этих универсальных, редких и единственных в своем роде станков» произвести их доделку, и передать в запас броневое отдела ГВИУ для установки на бронепоезда и броневики.

Но уже через несколько дней ситуация изменилась не в лучшую сторону, о чем Шукалов сделал следующую запись:

«Согласно письма завода (Путиловского. — *Прим. автора*) № 246 от 24.01.1921 г. Предстоит закрытие артиллерийского отдела завода по недостатку топлива, и положение дела с «кегрессами» и станками меняется...

Придется повременить до выяснения общего положения дел».

Что касается изготовленных зенитных станков, то часть из них установили на броневики «Остин» и «Остин-Кегресс».

«Остин-Кегресс». Первый в мире полугусеничный автомобиль спроектировал и изготовил работавший в России французский

подданный Адольф Кегресс. Родившись во Франции в 1879 году, в начале XX века он перебрался в Петербург, где в 1904 году поступил механиком в моторный отдел завода «Лесснер». В 1906 году Кегресс познакомился с начальником военно-походной канцелярии Его Императорского Величества князем В.Н. Орловым, который и пригласил 28-летнего французского специалиста на должность заведующего технической частью Собственного Его Императорского Величества гаража в Царском Селе.

В то время автомобили гаража эксплуатировались только с апреля по ноябрь — зимой движение по заснеженным дорогам было практически невозможным. Любивший быструю езду Кегресс неоднократно жаловался на это Орлову, который как-то предложил французу придумать что-нибудь для решения данной проблемы.

В январе 1909 года Кегресс на базе легкой машины французской фирмы FL изготовил «автосани» для движения по снегу. Под передней осью были установлены лыжи, а на задние колеса одевалась гусеница из верблюжьей шерсти, которая натягивалась специальными барабанами. Проведен-

**Тот же броневедомитель «Спартак», что и на предыдущем фото. Хорошо видна задняя часть корпуса с вторым постом управления машиной. Верхний броневой лист кормы откидывался вверх, а нижний открывался вправо по ходу машины (ВИМАИВВС).**





ные испытания показали хорошие результаты, и Кегресс получил от Орлова «добро» на проведение дальнейших работ.

В 1911 году в мастерских Императорского гаража установили «приборы Кегресса» на 45-сильный легковой автомобиль «Мерседес». В отличие от первого варианта, гусеничный ход монтировался вместо задних колес. Теперь в его конструкции имелось две опорных тележки, позволявших равномерно распределять давление машины на грунт, а сама лента изготавливалась из резины с завулканизированной в нее тканевой лентой. Привод от задней оси к паре ведущих катков (по одному на борт) осуществлялся двумя цепями. Ведущие колеса за счет трения приводили в движение гусеничные ленты.

В феврале 1911 года автосани «Мерседес» совершили первый пробег в окрестностях Царского Села, а затем, после доработки конструкции, испытывались в 1911–1912 годах.

В 1913 году мастерские Императорского гаража заключили соглашение с «Русско-Балтийским вагонным заводом» (РБВЗ) на установку «приборов Кегресса» на автомобиле «Руссо-Балт» тип С, который был изготовлен в том же году.

10 февраля 1913 года автосани Кегресса участвовали в организованной Санкт-Петербургским автоклубом гонке по льду

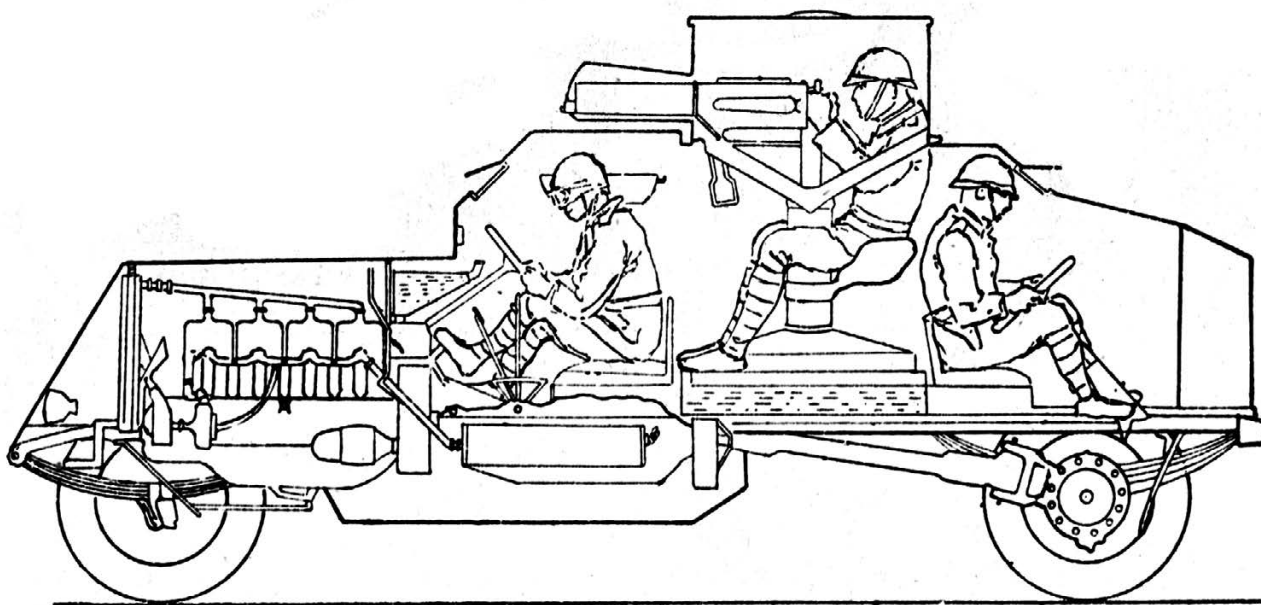
Финского залива Петербург — Кронштадт — Петербург, и вошли в пятерку машин, преодолевших дистанцию менее чем за два часа.

В феврале 1914 года «Руссо-Балт» с приспособлениями Кегресса испытывался в окрестностях Петербурга по маршрутам Царское Село — Павловск — Царское Село и Царское Село — Луга — Царское Село общей протяженностью 260 верст. При этом машина легко двигалась по целине, преодолевала канавы и кустарник, развивая скорость до 35 верст в час, а по шоссе — до 55 верст в час.

По результатам этих испытаний А. Кегресс 31 мая 1914 года получил привилегию (патент) № 26751 на «автомобильные сани, движущиеся посредством бесконечных ремней с нажимными роликами и снабженные поворотными полозьями на передней оси».

После начала Первой мировой войны Кегрессу присвоили звание прапорщика Русской армии, при этом он продолжал работу над совершенствованием конструкции своего приспособления для автомобилей различных марок. Например, в августе 1915 года руководство Российского Императорского автомобильного общества выступило с инициативой об оснащении пяти автомобилей двигателем Кегресса и формирования из них автосанитарного отряда. Работы велись на Путиловском заводе под руководством инженера Б. Харитонova при непо-

**Экипаж  
броневедомобиля  
«Остин» 3-й серии  
у своей машины.  
Лето 1919 года.  
Предположительно,  
машина из состава  
26-го автоброневедомобильного  
отряда Красной  
Армии. На борту  
корпуса нарисована  
красная звезда  
(АСКМ).**



**Схема устройства  
броневедомобиля  
«Остин» 3-й серии  
из польской книги  
по бронемашинам,  
изданной  
в середине  
1920-х годов.**

средственным участием А. Кегресса, в качестве базы использовались автомобили французской фирмы «Рено».

В июле 1916 года эти машины в составе санитарной колонны имени Наследника Цесаревича ушли на Северный фронт, где хорошо зарекомендовали себя в условиях бездорожья и снежной целины.

«Автосани во время опыта действительно поразительно свободно брали все препятствия, которые являлись для обыкновенных автомобилей безусловно непроходимыми».

Одновременно с разработкой проекта установки своего движителя на санитарных «Рено», Кегресс выступил с предложением изготовления автосаней своей конструкции для нужд армии. В октябре 1915 года он представил на рассмотрение технического комитета ГВТУ образец, чертеж и описание автосаней своей конструкции. Комитет высказал мнение, что «крайне желательно испытать приспособление Кегресса на автомобилях разных систем, особенно возможность их применения для броневых автомобилей, что может иметь большое значение».

После утверждения разработанных Кегрессом чертежей, весной 1916 года в его распоряжение передали один броневик «Остин» 2-й серии. Машина получила усиленный вариант гусеничного движителя, изготовленного с учетом возросшей (по сравнению с легковыми автомобилями) массы. Для удобства испытания броневедомобиля и перевозки необходимых запчастей и инструмента, задняя

часть броневедомобильного корпуса была демонтирована и вместо нее устроен грузовой кузов с сиденьями. 3 августа 1916 года «Остин» с движителем Кегресса испытывался Комиссией по броневедомобилям в окрестностях Петрограда. Генерал-майор Филатов в своем рапорте об этом писал:

«Автомобиль шел по шоссе из Царского Села в Пулковку со скоростью до 40 верст в час. Свернул с дороги на целину, преодолел придорожную канаву глубиной около 1,5 аршина и шириной в 2 аршина, затем пошел со значительной скоростью по мягкому травянистому грунту, свободно и плавно преодолевая различные неровности.

...Поднялся на Пулковскую гору напрямик по склону, по влажному растительному грунту. При подъеме шофер имел возможность местами ставить вторую скорость. Перегревания мотора замечено не было. Наконец, автомобиль без особых усилий перешел небольшое кочковатое болото, где местами вода сплошь покрывала почву. Никаких поломок замечено не было, за исключением погнутости левых направляющих дуг».

После устранения недостатков «Остин» с приспособлением Кегресса ушел в Могилев, для показа в Ставке Верховного Главнокомандующего. Здесь машину продемонстрировали императору Николаю II, на которого она произвела благоприятное впечатление, а также испытали на бездорожье, а также пробегом из Могилева в Царское Село. 12 сентября 1916 года командир Запасной броневой роты направил предсе-



дателью Комиссии по бронеавтомобилям генерал-майору Филатову рапорт об этих испытаниях:

«Первое испытание было произведено в районе Могилевской губернии, по маршруту, утвержденному генералом Кондзеровским. Число верст пробега — 286, число часов движения — 31 час 20 минут, вес автомобиля с нагрузкой — 332 пуда 20 фунтов (5320 кг).

Заключение испытательной Комиссии:

1. Преимущества приспособления прапорщика Кегресса заключается, главным образом, в возможности проходить по непроходимым для обыкновенного автомобиля дорогам, без дорог, через канавы, на очень крутые подъемы и спуски, по пескам и топким болотистым местам.

2. Прошедшие за время пробега повреждения указывают на необходимость упрочнить коромысла роликовых тележек, и устранить возможность перекаса приспособлений от боковых толчков.

3. Приспособление Кегресса с вышеуказанными изменениями являются вполне законченным по конструкции механизмом, и в этом виде может быть передано на заводы для изготовления.

4. Потребность Действующей Армии в автомобилях, могущих проходить по бездорожью, крайне велика и спешна, а потому, по мнению Комиссии, следует принять все меры к серийному изготовлению приспособлений Кегресса для необходимого количества автомобилей всех типов — броневого, грузовых и легковых.

Второе испытание было проведено в составе вышеуказанной Комиссии от г. Могилева на Днепре до Царского Села, согласно заданному маршруту. Число верст пробега — 725, число часов движения — 34 часа 15 минут, вес автомобиля с нагрузкой 332 пуда 20 фунтов.

Заключение Комиссии:

1. Опытный пробег Могилев — Царское Село имел своей задачей испытать приспособление Кегресса на выносливость при движении по шоссейным дорогам в дополнение к проведенному 2—6 сентября с. г. испытанию при движении по бездорожью в районе Могилевской губернии на расстоянии 286 верст.

2. Прошедшее повреждение передаточной цепи (лопнуло одно звено) таково, что дает полное основание предполагать какую-либо случайность, не зависящую

**Бронеавтомобиль «Остин» 3-й серии на улице Киева. Весна 1918 года. Возможно, машина из состава 4-го броневое дивизиона УНР, на борту закрашено прежнее название (РГАКФД).**



от приспособления, так как остальные звенья оказались исправными. При всем этом имеется полная возможность снять поврежденную цепь и продолжать движение без нее.

3. Повреждения резиновых лент указывают на необходимость более тщательно и совершенного их изготовления с расчетом на работу их при огибании шкивов. Повреждение гребня, находящегося на внутренней поверхности ленты, указывает на необходимость установить более соответствующее соотношение высоты гребня к диаметру ведущих роликов, так как главная причина срывания частей гребня заключается в надавливании на них осей роликовых тележек».

После рассмотрения результатов испытаний руководство ГВТУ утвердило план изготовления автомобилей на приборах Кегресса, всего 143 легковых и грузовых машины, а также 39 броневинов. Изготовление приспособлений поручили Путиловскому заводу.

В качестве базы для полугусеничных броневинов предполагалось использовать «остины» с двумя постами управления, бронировку которых планировалось вести на Путилов-

ском заводе. Впоследствии планировалось переделать, таким образом, все остальные броневики этой марки (кроме 1-й серии), а также «фиаты», изготовление которых вел Ижорский завод.

К началу 1916 года инженеры Путиловского завода совместно с Кегрессом переработали конструкцию приспособления, опробовав его на том же «Остине» 2-й серии, который уже испытывался в августе – сентябре 1916 года. Машина получила усиленные тележки и дуги с роликами, а колеса на передней оси заменили уширенными, но меньшего диаметра. Кроме того, броневинок получил бронировку кормы и задний пост управления по типу, принятому для машин этой марки, после чего машину передали в гараж Запасного броневое дивизиона. Дальнейшая ее судьба автору неизвестна.

Весной 1917 года чертежи для установки приспособления Кегресса на «остины» Путиловского завода были готовы, и переданы в производство. Но из-за революционных событий установить их на броневики не удалось, хотя Путиловский завод и изготовил 34 комплекта деталей для них. Не удалось

**Бронеавтомобиль  
«Остин» 4-й серии,  
общий вид.  
Обратите внимание  
на цепи, одетые  
на сдвоенные  
задние колеса  
(АСКМ).**



наладить выпуск и 3-тонных полугусеничных грузовиков «Паккард» — такие машины были в программе Путиловского завода. А вот легковые «паккарды» с приспособлениями Кегресса выпускались, причем на одном из них испытывалась гусеничная лента из проволоочных тросов, более прочная, чем резиновая. Всего, по разным данным, изготовили до 30 легковых полугусеничных «паккардов».

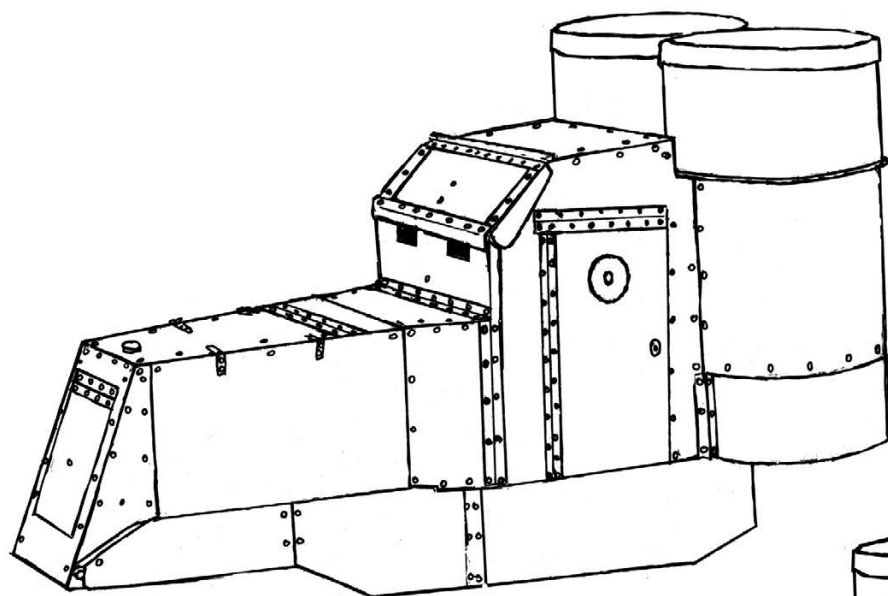
Что касается броневиков, то к их производству вернулись лишь летом 1919 года, когда Центробронь заключил договор с Путиловским и Ижорским заводом на изготовление 12 бронемашин с приспособлением Кегресса.

Первой полугусеничный двигатель Путиловский завод установил на шасси «Остин» 21 июня 1919 года, после чего оно было «испытано пробегом при нагрузке в 160 пудов, испытание дало хороший результат». Через три дня первое шасси «Остин» с двигателем Кегресса отправили для бронирования на Ижорский завод.

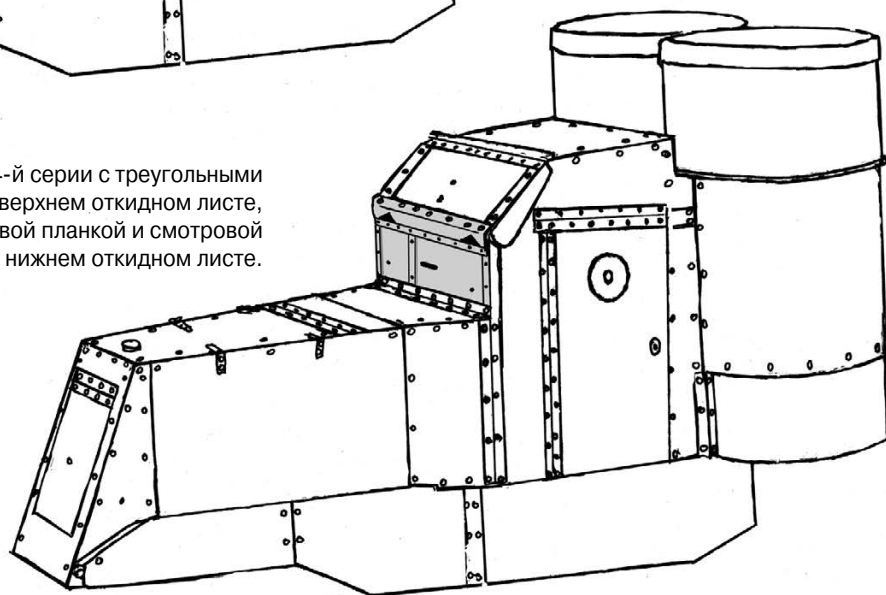
О том, каким образом шло изготовление полугусеничных броневиков, можно узнать из сводки «о выполнении работы по автобронекегрессам», направленной в Совет военной промышленности РСФСР 1 декабря 1919 года:

«Производство автобронекегрессов представляет три типа работы:

**Отличия  
бронекорпусов  
броневиков «Остин»  
3-й и 4-й серий.**



Корпус броневедомобиля 3-й серии с прямоугольными смотровыми щелями и пулестойкими стеклами в нижнем откидном листе.



Корпус броневедомобиля 4-й серии с треугольными смотровыми щелями в верхнем откидном листе, дополнительной броневой планкой и смотровой щелью в нижнем откидном листе.

**Бронеавтомобили  
«Остин» 4-й серии  
из состава  
17-го батальона  
Королевского  
танкового корпуса  
на Западном  
фронте. Лето  
1918 года. Машины  
вооружены  
7,71-мм танковыми  
пулеметами  
«Гочкис» и имеют  
сдвоенные  
задние колеса  
(из коллекции  
Я. Магнуского).**

1. Ремонт приспособленного 1,5-тонного шасси «Остин»\* под установку движителей, ремонт и регулировка мотора (часть автомобильная).

2. Заготовка деталей и установка движителей Кегресса по чертежам Путиловского завода. Работа Путиловского завода, заготовка и монтаж.

3. Бронировка производится на Ижорском заводе.

До ноября месяца Путиловский завод производил установку движителей, Ижорский завод бронирование. Автомобильная работа велась попутно с работой другого типа на Путиловском заводе, а также и на Ижорском заводе.

Шасси «Остин-Кегресс» поступали в бронировку в следующие сроки:

№ 1–13 июля 1919 года;

№ 2–9 октября;

№ 3–25 октября;

№ 4–10 ноября;

№ 5–21 ноября;

№ 6 – поступает 1 декабря.

*\* Возможно, это упоминание в дальнейшем послужило причиной утверждений о том, что броневики «Остин» были изготовлены на 1,5-тонном грузовом шасси.*

Параллельно на Путиловском заводе производился мелкий ремонт участвовавших в бою «Остин-Кегресс» № 2 и 3. Причем ремонт вели как непосредственно на фронте, специально высланной для этого бригадой специалистов (6–8 ноября), так и на Путиловском заводе, куда прибыли поврежденные броневики (16–23 ноября).

Начиная с 15 ноября, порядок работы был изменен. Четвертое шасси «Остин» под установку движителя Кегресса направили на 4-й государственный автомобильный завод в Петрограде, где оно «будет совершенно оборудовано в автомобильном отношении» (то есть отремонтировано). После этого шасси своим ходом прибыло на Путиловский завод, где на него смонтировали движитель Кегресса, и отправили на Ижорский завод для бронировки.

Предполагалось что, начиная с 1 декабря 1919 года, Путиловский завод будет изготавливать по три движителя в месяц, причем «в настоящее время на заводе находятся три шасси «Остин», а еще три отданы автомобильному заводу».

Ижорский завод вел бронировку следующим образом. В цеху в постоянном заделе имелось два готовых бронекорпуса, предназначенных для установки на прибываю-





**Шасси «Остин» с кормовым постом управления перед отправкой в Россию. 1917 год. Такие же шасси использовались для изготовления броневых автомобилей «Остин» 3-й серии (АСКМ).**

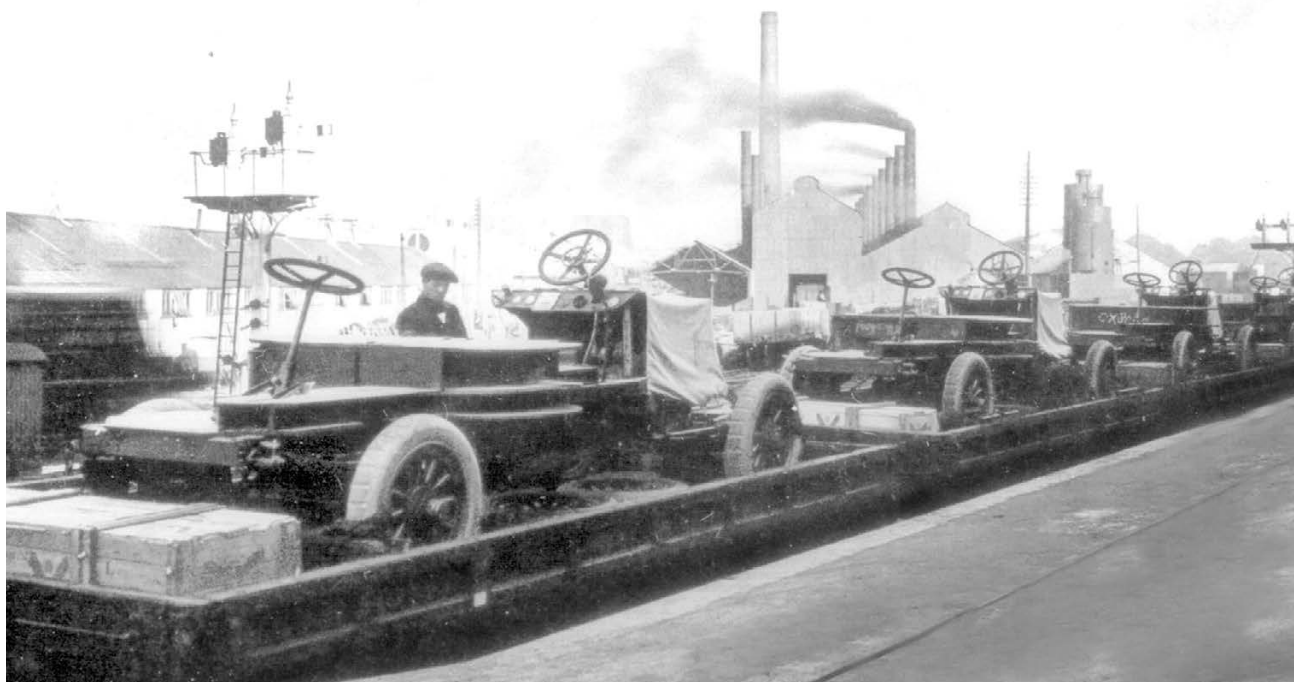
щие с Путиловского завода шасси. Работы по монтажу корпуса (в документах того времени именовался «коробкой») занимали пять суток.

14 декабря 1919 года управляющий главной конторой Ижорского завода направил в артиллерийское отделение отдела военных за-

готовок Высшего совета народного хозяйства РСФСР доклад:

«Согласно телефонограмме вашей от 6 декабря с. г. № 10570, Коллегия по управлению заводом при сем представляет сведения о изготовленных Ижорским заводом броне-кегрессах в 1919 году

Наименование изделий	Когда прибыл	Какие произведены работы	Когда убыл
Брон. автомобиль «Остин» с двигателем «Кегресс» № 1 зав. № двиг. 2127	13 июля	Вновь забронирован, снабжен стартером, баком охлаждения, бензиновым баком, съемными ременными сиденьями для пулеметчиков, 2-мя пулеметными установками для зенитного обстрела	23 июля
Брон. автомобиль «Остин» с двигателем «Кегресс» № 2 № 72019	9 октября	Авт. вновь забронирован и снабжен: магнето «Бош» за № 2477024, карбюратором «Зенит» № 06241, стартером № 428, полным оборудованием электр. освещения: 1 прожектором, 2 пер. лампами, 1 задней лампой, 2 пулеметами системы Максим, запасным бензиновым баком, аккумулятором и двумя ременными сиденьями	19 октября
Брон. автомобиль «Остин» с двигателем «Кегресс» № 3 зав. № двиг. 2137	25 октября	Авт. вновь забронирован и снабжен: магнето № 2468159, стартером, динамо-машиной, аккумулятором, фарой, переносной лампочкой, двумя баками для горючего, двумя баками для охлаждения пулеметов, двумя пулеметными зенитными установками, корзинками на них, ременными сиденьями для пулеметчиков, двумя сиденьями для шоферов, тремя пулеметами Максим и пулеметными лентами.	2 ноября
Брон. автомобиль «Остин» с двигателем «Кегресс» № 4 зав. № двиг. 2136	10 ноября	Авт. вновь забронирован и снабжен: магнето «Сименс» № 184714, стартером, динамо-машиной, аккумулятором, фарой, переносной лампочкой, двумя баками для горючего, двумя баками для охлаждения пулеметов, двумя пулеметными зенитными установками, корзинками на них, ременными сиденьями для пулеметчиков и 3-мя сиденьями для шоферов	26 ноября
Брон. автомобиль «Остин» с двигателем «Кегресс» № 5 зав. № двиг. 2127	21 ноября	Бронируется	



**Железнодорожные платформы с шасси «Остин», оснащенные кормовым постом управления, перед их отправкой в порт Ньюпорт для погрузки на корабли и транспортировки в Россию. 1917 год.**

**Первые пять «остинов» русской бронировки перед зданием заводоуправления Ижорского завода. Июнь 1919 года. На машинах мелом нанесены номера от 1 до 5 (музей Ижорского завода).**







Таким образом, с июля по декабрь 1919 года было изготовлено 4 броневика «Остин-Кегресс». Дальнейший их выпуск Ижорским заводом шел следующим образом: броневик № 5 был сдан 22 декабря 1919 года, № 6—21 января 1920 года, № 7—7 февраля, № 8—20 февраля, № 9—5 июня, а остальные три в июле — августе. Таким образом, суммарный выпуск броневиков «Остин-Кегресс» составил 12 машин. Столь длительное время изготовления бронемашин в 1920 году было связано с отсутствием как запасных частей при ремонте шасси, так и с отсутствием самих шасси, предназначенных для бронирования. Например, 10 марта 1920 года правление 4-го государственного автомобильного завода в Петрограде на вопрос правления Ижорского завода о том, когда будут отгружены шасси «Остин» для бронирования, сообщало следующее:

«На Вашу телефонограмму от 8 марта № 307/233. Правление ПГАЗ сообщает Вам, что ремонт шасси «Остин», предназначенных для бронирования, находится в следующем состоянии: шасси двигатель № 370 отремонтировано и принято комиссией при Авто-Гуже, но до сего времени находится на заводе, шасси двигатель № 316 предполагается закончить на будущей неделе, шасси двигатель № 341 — производится механически ремонт частей, а шасси № 369 признано комиссией за недостатком многих ответственных частей

к ремонту непригодным и подлежит разборке на запасные части. Заднего рулевого управления ни на одной машине не имеется».

Не совсем понятно о чем идет речь в последнем предложении — возможно, задний руль был просто снят кем-то за ненадобностью, если шасси использовали в качестве обычного автомобиля.

Что касается самих «приборов Кегресса», то на декабрь 1919 года на Путиловском заводе имелось заготовок «в виде поковок и отливок» на 23 комплекта двигателя Кегресса для бронемашин «Остин».

В письме наблюдающего за работами по изготовлению этих броневиков Павлова говорилось, что «после выпуска 12 «кегрессов»... шасси исчерпываются, и «Кегрессы» будут устанавливаться на броневые автомобили «Остин», действующие на фронте.

Одновременно с изготовлением полугусеничных бронемашин, велись работы по выяснению возможности усиления вооружения «Остин-Кегрессов». В вышеупомянутом донесении в Совет военной промышленности от 25 ноября 1919 года говорилось, что «Ижорским заводом делаются испытания грузоподъемности подвижности готового «Кегресса» на предмет установки вместо двух пулеметов двух орудий 37-мм системы Гочкис».

В начале 1921 года были сделаны попытки вернуться к изготовлению броневиков

**Экипаж «Остина» русской бронировки «Чуткий» из состава 18-го автоброневоего отряда Красной Армии. Весна 1920 года. Обратите внимание, что весь экипаж в кожаном обмундировании (РГАКФД).**

**Бронеавтомобиль  
«Остин» русской  
бронировки  
«Враг капитала»  
из состава  
1-го автоброневых  
отряда Красной  
Армии. Зима  
1920 года.  
На задние колеса  
надеты цепи  
противоскольжения,  
через открытые  
бронестворки  
в корме видна  
установка фары  
(АСКМ).**

«Остин» с двигателем Кегресса. Так, старший инженер Путиловского завода Шукалов в своем рапорте от 21 января 1921 года сообщал:

«О приборах Кегресса.

Приборы легкого типа (для легковых автомобилей «Паккард». — *Прим. автора*) имеются готовые в количестве 4-х комплектов, больше заготовок этого типа нет.

Телеграммой от 10 сего месяца известил тов. Котовского (начальник управления броневых сил РККА в 1919–1921 годах, не путать с известным героем Гражданской войны Григорием Котовским. — *Прим. автора*) о наличии готовых приборов, и просил немедленно выслать 4 готовых легковых «Паккарда» для оборудования, каковое займет две недели на машину.

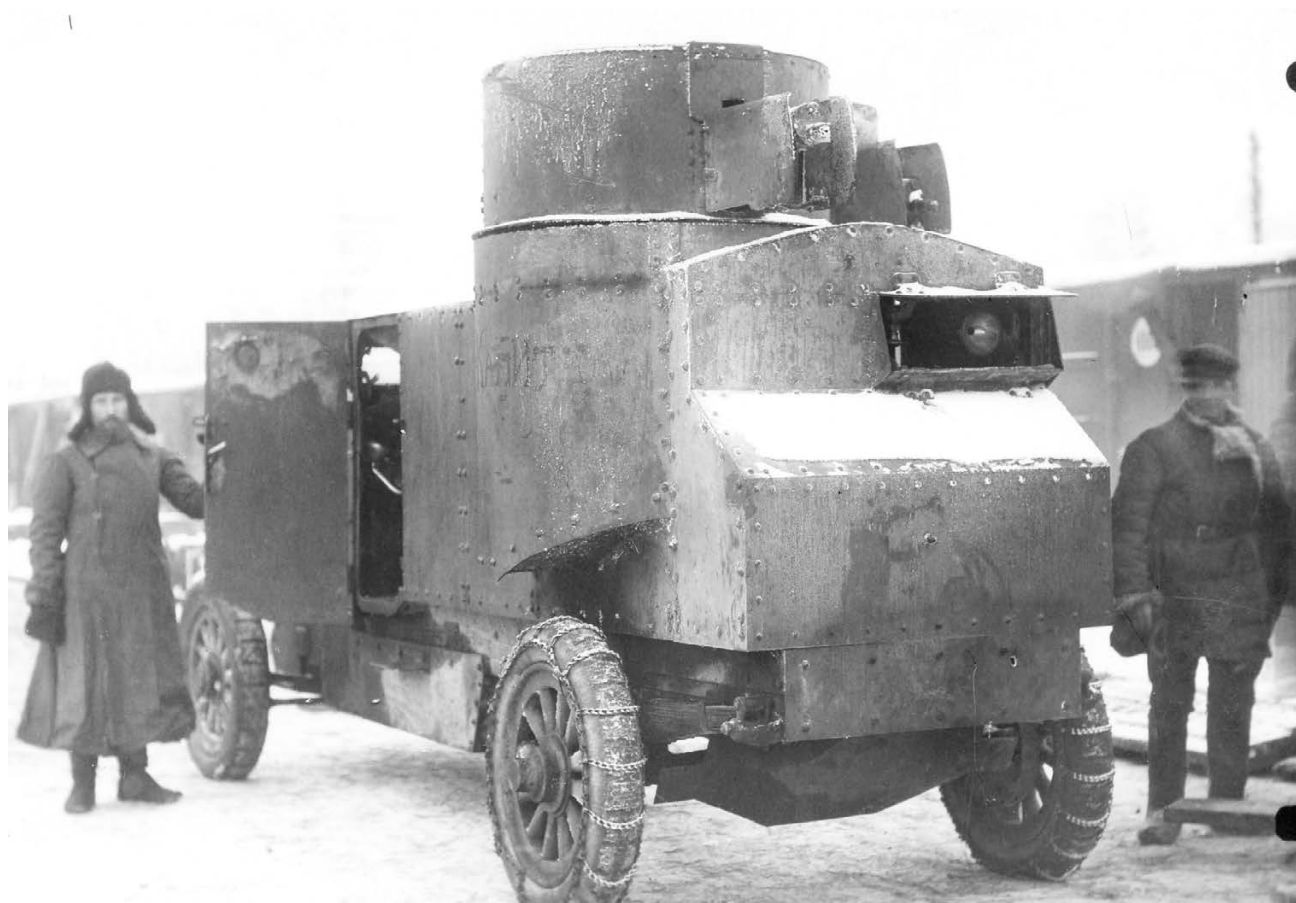
Приборы же для броневых «остинов» собраны в количестве двух комплектов, и имеется заготовок на 22 машины. Из всех «остинов» выпущено на приборах Кегресса 12 штук...

Таким образом, применение этих ценных приборов может быть произведено лишь к существующим в бронечастях машинам.

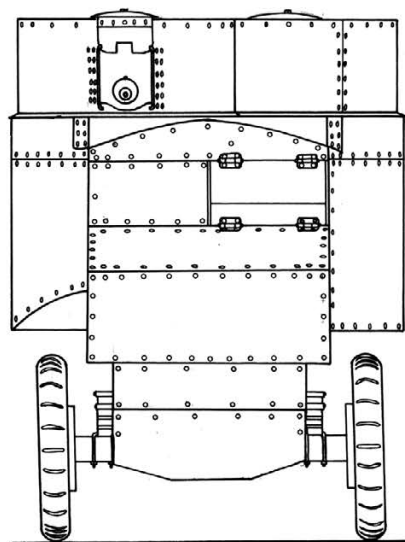
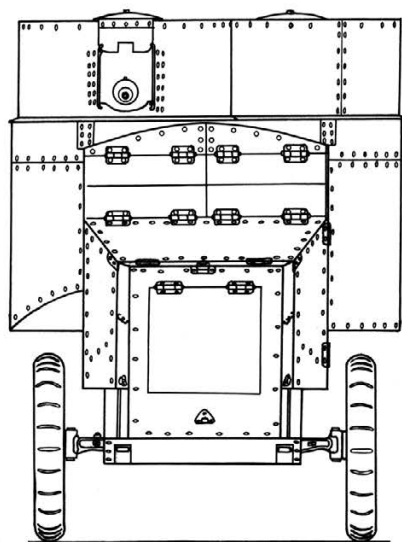
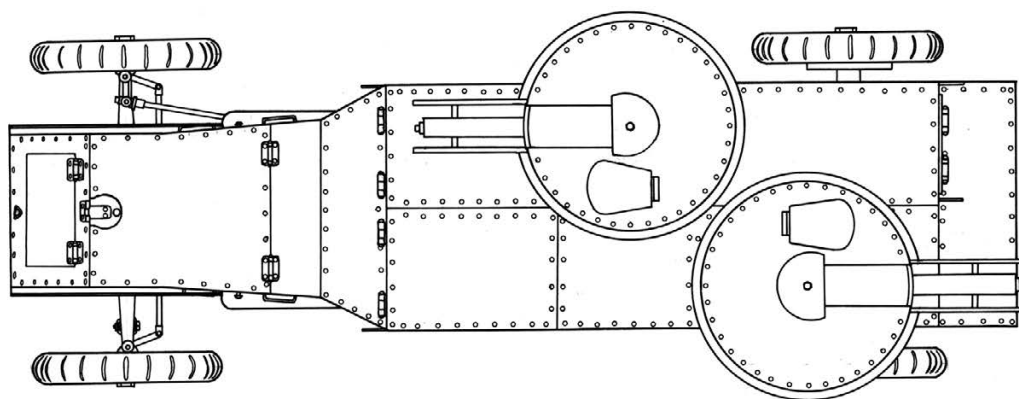
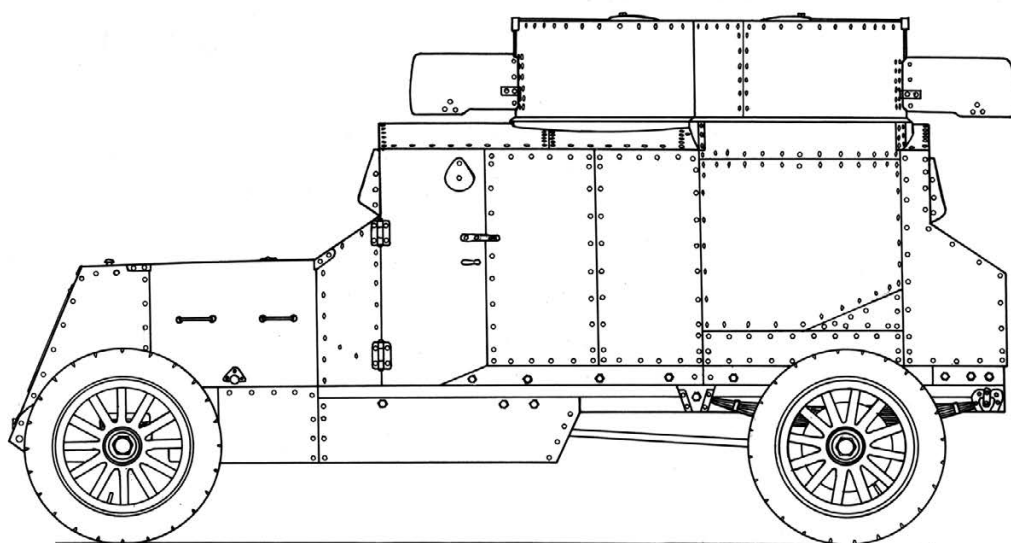
Предлагаю известить броневой отдел ГВИУ о положении дела с тем, чтобы броневые части отправляли из дивизионов по два броневики «Остин» в месяц на своем ходу для замены приборами Кегресса, поручив общее наблюдение за работами наблюдающему в Петрограде инженеру А.А. Иванову. Изготовление 22 приборов Кегресса входит в программу Путиловского завода на 1921 год».

Но как уже говорилось выше, 24 января 1921 года было принято решение о закрытии артиллерийского отдела завода (где велись работы по «Кегрессам» и зенитным пулеметным станкам) из-за недостатка топлива. В результате, все дальнейшие работы по оснащению «остинов» полугусеничным двигателем были свернуты окончательно. Таким образом, в 1916–1920 годах в России изготовили всего 13 броневииков «Остин-Кегресс» — один английской (2-й серии), и 12 русской бронировки.

О боевом применении полугусеничных «остинов» известно немного. Первые три машины (№ 1, 2 и 3) спешно направили на фронт 21 октября 1919 года — к Петрограду.



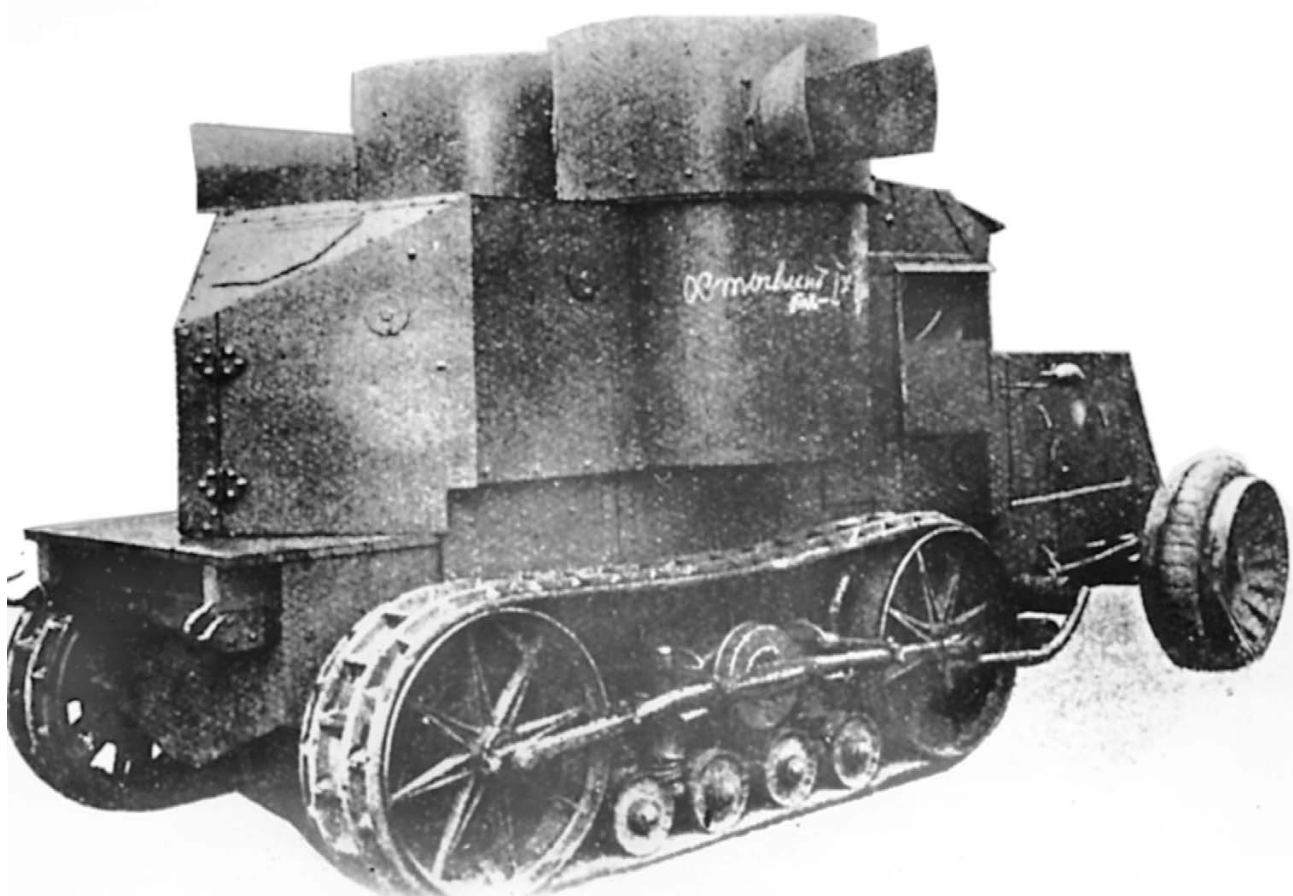
*Общие виды броневедомобиля «Остин» руской бронировки.*





**Демонстрация первого образца бронеавтомобиля «Остин» 2-й серии с приспособлением Кегресса Николаю II и великому князю Николаю Николаевичу в районе Могилева. Лето 1916 года. Броневик оснащен кузовом с сиденьями в кормовой части корпуса, конструкция двигателя отличается от устанавливаемых на серийных броневиках (ГАРФ).**





ду подходила Северо-западная армия генерала Юденича. 25 октября «кегрессы» поддерживали атаки частей 2-й стрелковой дивизии 7-й армии северо-западнее Детского Села. В этих боях от артиллерийского огня белых две машины (№ 2 и 3) получили повреждения, и их отправили на завод для ремонта.

В феврале 1920 года на Юго-Западный фронт убыл 6-й автобронеполк, имевший в своем составе 4 «бронекегресса». Полк (броневики «Питерец», «Путиловец», «Украинец», название четвертой машины автору неизвестно) придал 58-й стрелковой дивизии Красной Армии.

21 марта 1920 года под Новоград-Волынским взвод польских бронемашин под командованием лейтенанта Студзинского — пушечный «Гарфорд» под названием «Dziadek» («Дед») и пулеметный «Джефери» «Внук» («Wnuk») — выдвинувшись для отражения атаки советских частей, столкнулись с тремя броневиками «Остин-Кегресс». Пытаясь атаковать противника, польские броневики двинулись вперед, но попали под артиллерийский огонь и стали отходить. Прикрывавший отход «Гарфорд» произвел несколько

выстрелов из пушки, при этом один снаряд попал в борт одного из «Остин-Кегрессов». Экипаж оставил поврежденный броневик, а так как он находился недалеко от позиций поляков, то последние сумели эвакуировать его в тыл.

Еще один «Остин-Кегресс» («Путиловец») из того же 6-го автобронеполка Красной Армии попал в руки польских частей в апреле 1920 года, в ходе начавшегося наступления польской армии. Машина была оставлена в Житомире, а об обстоятельствах потери броневика его командир Г. Владимиров сообщал следующее:

«24 апреля с. г. по предписанию начдива 58 отбыл на фронт в 5.30 по направлению д. Каменка с задачей — подорвать дорогу и мост от неприятельских броневиков, которые в количестве трех курсировали по этому направлению. Взрывать дорогу и мост было нечем, так как базы с подрывным материалом со мной не было. Хорошо что я взял с собой запас — пуда два смеси (из-за дефицита бензина в качестве топлива во время Гражданской войны использовались различные смеси, например спирто-эфирная. — Прим.

**Тот же броневик «Остин» с приспособлением Кегресса, что и на предыдущих фотографиях, после переделки. Машина оборудована кормовыми дверями в виде выступающего клина, клин длинный. Петли дверей расположены в середине (музей Ижорского завода).**

**Бронеавтомобиль  
«Остин» русской  
бронировки  
с приспособлением  
Кегресса в цеху  
Ижорского  
завода. 1919 год.  
Конструкция  
приспособления  
отличается  
от первого образца,  
установленного  
на броневике  
«Остин» 2-й серии  
(АСКМ).**

*автора*), 20 фунтов масла и 17000 патронов. А базу мне обещали где-то через 15 минут выслать, но она не пребыла совсем. Со слов тов. Шасрутова базу не было возможности подвести, так как наш броневик все время вел бой с броневиками противника.

Потом я получил приказание от комбрига 114-й бригады 58-й дивизии о сдаче Житомира, и мне во что бы то ни стало прикрыть отход 58-й и 17-й кавалерийской дивизий. Мною так и было сделано. Но я не раз напоминал начальству, что у меня на исходе горячее, а также патроны.

Когда я вступил в город, он был уже занят поляками. Меня все время преследовали броневики, в которых бронебойных патронов наверняка не было, потому что бьют по нам, как горохом, а по открытии огня нашим броневиком отступают.

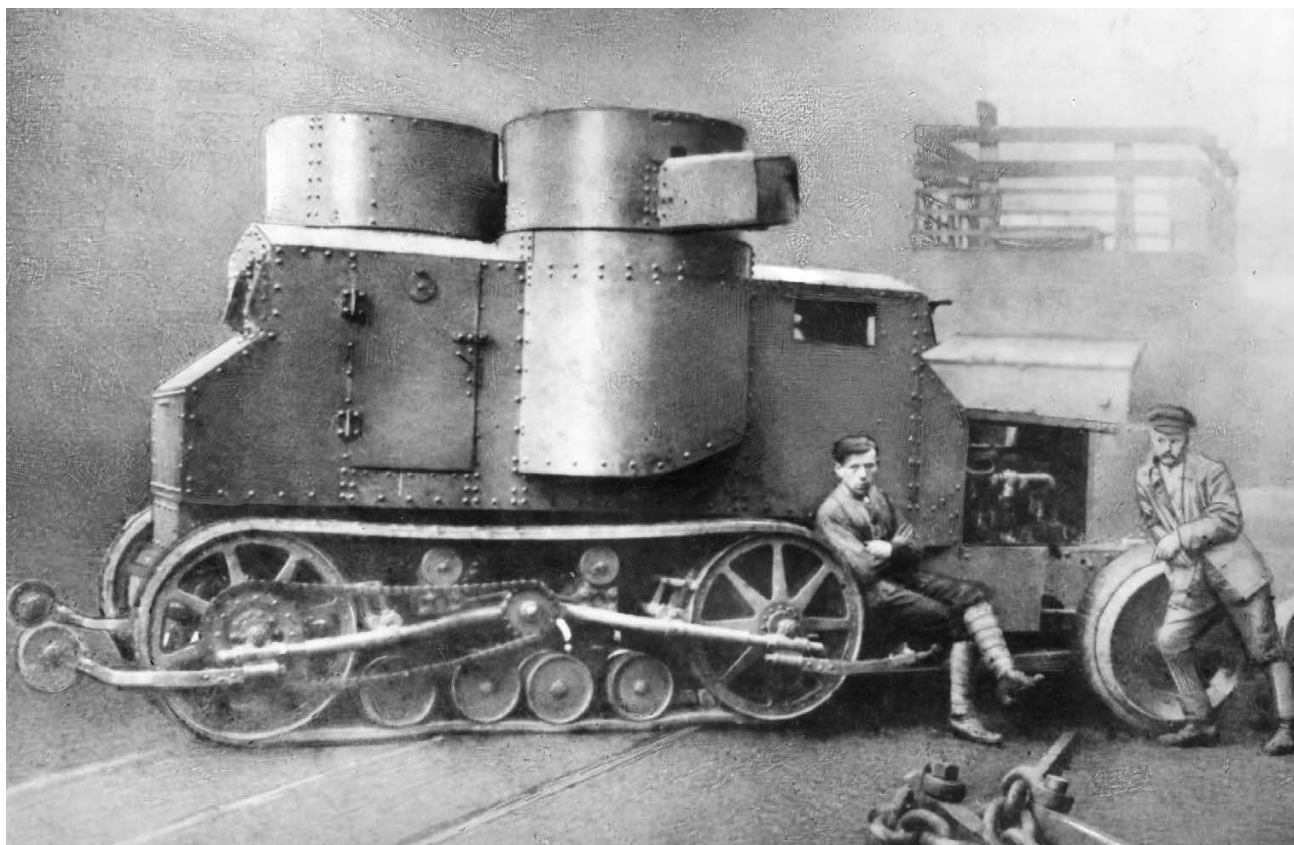
Поляки по улицам города двигались колоннами, и нас приняли за свой броневик, подпустили нас вплотную к себе, пока мы не открыли огонь. Колонна вся залегла, мы били по лежащим и ехали по трупам и лошадям, которые были убиты нашим огнем, переехали на другую улицу и двинулись дальше.

Потом через некоторое время у меня не стало горячего, и машина встала. За-

правлять было нечем, и тут пулеметчики заявляют, что осталось три ленты. Я приказал выпустить последние патроны, по выпуску которых команда покинула машину, а я остался портить мотор. Побил баки, поломал трубки, но взорвать было нечем — подрывное имущество осталось на базе. Зажечь также было нечем, горячего не было. Команда была ранена — шофер заднего руля Шабанов в лоб, пулеметчик Шаленков в руку навyleт и той же пулей в грудь, пулеметчик Баринов легко ранен в мякоть ноги навyleт».

Летом 1920 года оба трофейных «кегресса» поступили на вооружение польских бронечастей, но в боях не участвовали. С 1926 году броневики использовались в качестве учебных, а в 1928 году были списаны из-за сложностей с ремонтом двигателя. Один из них разобрали, а второй в 1931 году передали в крепость Модлин, где он был установлен в качестве памятника. При захвате Модлина немцами в сентябре 1939 года «Остин-Кегресс» все еще находился там. Его дальнейшая судьба неизвестна.

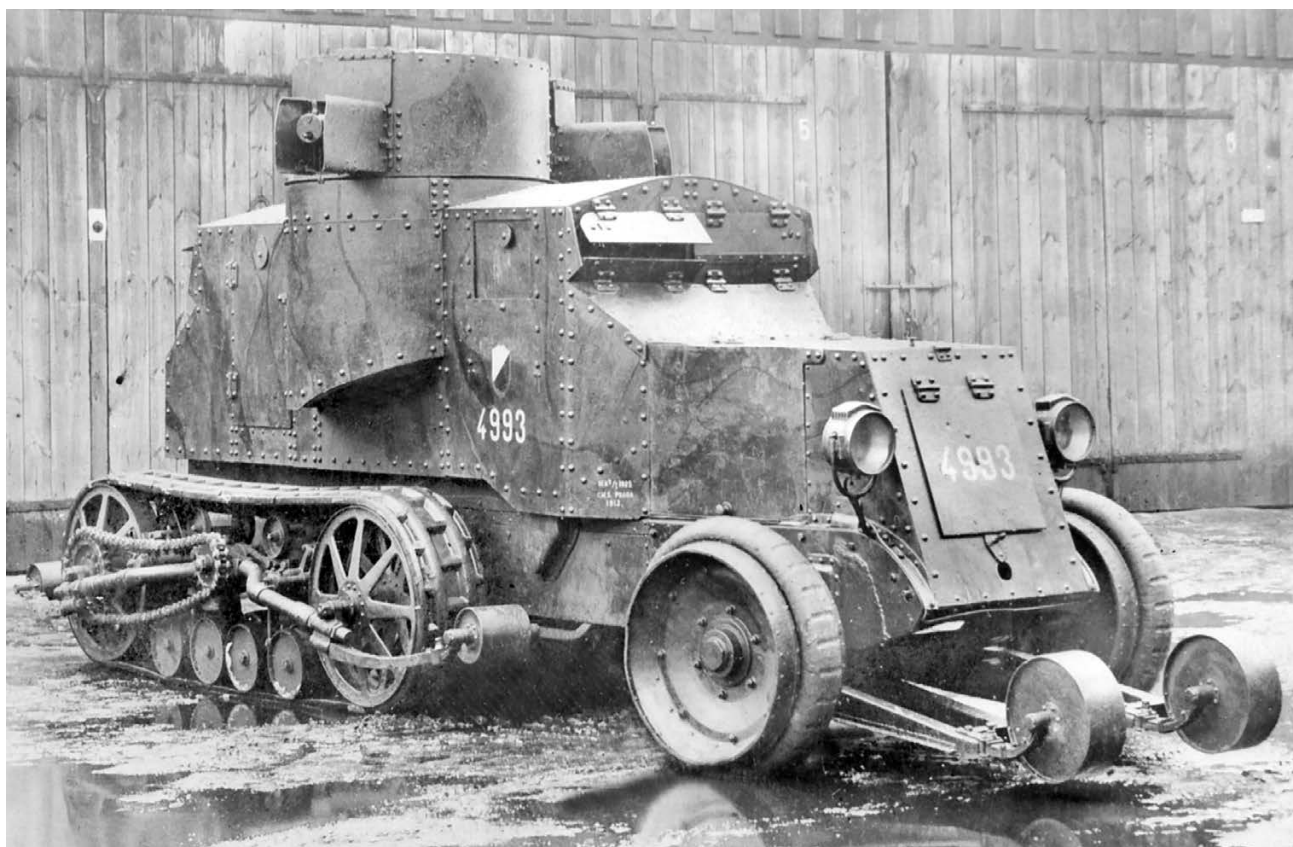
Что касается броневиков «Остин-Кегресс», оставшихся в бронечастях Красной армии, то они состояли на вооружении до середины







**Бронеавтомобиль «Остин-Кегресс» «Украинец» из состава 6-го автоброневоего отряда Красной Армии, подбитый огнем польского бронеавтомобиля «Гарфорд» в бою 21 марта 1920 года под Новоград-Волынским (их коллекции Я. Магнского).**



**Один из трофейных «Остин-Кегрессов» на службе в польской армии, предположительно 1923 год. Броневи́к имеет камуфляжную окраску, регистрационный номер 4993 и бело-красный щиток на борту. Машина оснащена наружными фарами (из коллекции Я. Магнского).**

1920-х годов. Например, в составе 43-го автобронеотряда Московского военного округа они участвовали в учениях и даже в одном из парадов на Красной площади. Постепенно броневики выходили из строя, а так как ремонт двигателя (особенно лент) был делом трудоемким, то их разбирали на запчасти. Тем не менее, на 1 октября 1930 года 4 полугусеничных «остина» еще числились в составе Красной Армии. Они находились на военном складе № 37 в Москве.

Модернизации и переделки. В ходе Гражданской войны бронемашин «Остин» часто подвергались различным переделкам. Это было связано, прежде всего, с ремонтом поврежденных машин и отсутствием тех или иных агрегатов и узлов.

Например, 28 мая в руки чехословацкого корпуса попал сильно переделанный «Остин» 1-й серии. Машина имела всего одну башню и пулемет в лобовом листе корпуса. Где была проведена эта переделка, автору неизвестно. Скорее всего, броневик получил повреждение в боях и потерял одну башню.

Кроме того, часть корпуса с башнями от «Остина» 2-й серии в бронечастях Донской армии использовали для изготовления броневика «Ермак» на шасси грузовой машины «Пирс-Арроу». А башни от «Остина»

3-й серии смонтировали на суррогатном броневом автомобиле «Россия» Добровольческой армии.

Частым явлением была замена заднего моста «остинов» на другой, причем наиболее частым вариантом являлось использование такового от 1,5-тонного грузовика «Уайт» (последние закупались русским правительством в годы Первой мировой войны в значительных количествах). Например, в составе 5-го броневом автомобильного отряда 2-го бронедивизиона Русской армии Врангеля на июль 1920 года числился бронеавтомобиль «Свирепый» марки «Остин», «родной» задний мост которого был заменен на мост грузовика «Уайт». Также практиковалась перестановка бронекорпусов «остинов» на другие шасси, например, на те же 1,5-тонные «уайты». Две таких машины (с бронекорпусами «остинов» 1-й серии) захватили поляки в 1920 году.

Еще одной проблемой, возникшей в годы Гражданской войны, стало обеспечение «остинов» шинами с гусматиком. Единственная шинонабивочная мастерская, заполнявшая камеры автомассой, не боявшейся проколов и пробоин, находилась в Петрограде. Она обеспечивала броневики шинами с гусматиком в годы Первой мировой войны,

**Польский  
«Остин-Кегресс»,  
установленный  
в крепости Модлин.  
Фото сделано  
немцами после  
захвата крепости  
в сентябре  
1939 года  
(из коллекции  
Я. Магнуского).**

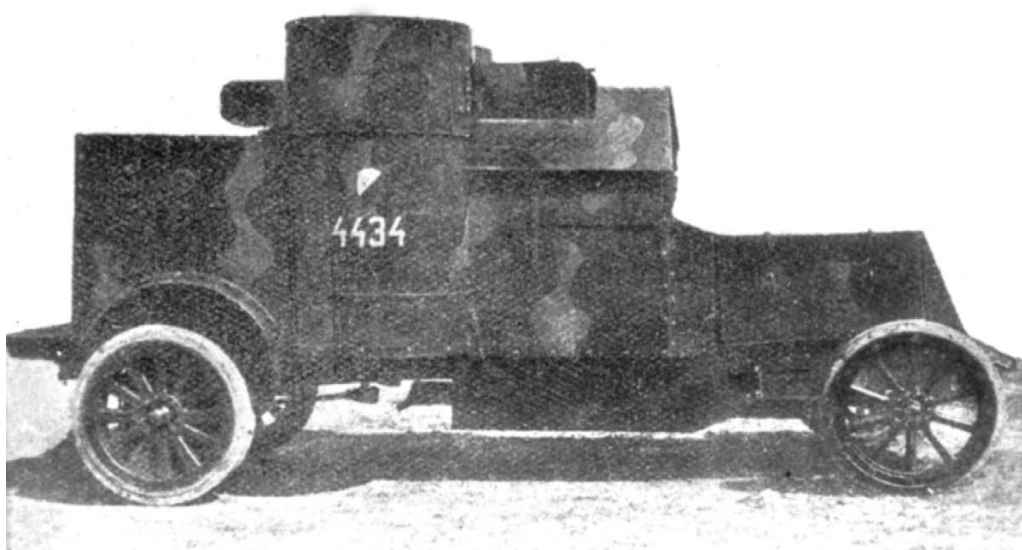




**Бронеавтомобили «Остин-Кегресс» на учениях Московского военного округа. 1923 год. На верхнем фото колонна броневиков на привале, на нижнем «Остин» поддерживает пехоту в учебной атаке. Броневики имеют двухцветный камуфляж, предположительно зелено-желтый, на передней машине на верхнем фото на борту различимо название (РГАКФД).**



Корпус  
броневедомобиля  
«Остин» 1-й серии,  
переставленный  
на шасси  
1,5-тонного  
грузовика «Уайт».  
Две таких машины  
были захвачены  
поляками в ходе  
боев с частями  
Красной Армии  
в 1919–1920 годах  
(из коллекции  
Я. Магнуского).



Учения войск  
Московского  
военного округа,  
предположительно  
1921 год. На фото  
броневедомобиль  
«Остин-Кегресс»  
из состава  
2-го автоброневедомобильного  
отряда Красной  
Армии.  
На бронелисте  
перед радиатором  
видна красная  
звезда и надпись  
2 АБО, на борту  
красная звезда,  
название машины  
«Степьяк Разин»  
и надпись РСФСР  
(РГАСФД).



а после октябрьского переворота стала работать для нужд бронемашин Красной Армии. Однако мощности мастерской не хватало для удовлетворения всех потребностей, к тому же часто доставка шин на фронт превращалась в настоящую проблему. Поэтому и красные, и особенно белые, очень часто ставили на «остины» колеса с грузошинами из литой резины. Такая мера снижала скоростные возможности броневику, но часто это был единственный способ ввести поврежденный броневик в строй. Особенно страдали от отсутствия шин с гусматиком броневагны белые. Например, 18 июля 1920 года начальник танковых и автоброневых сил Русской армии Врангеля полковник Бочаров получил следующее донесение:

«Гусматические шины большого числа бронемашин заменены грузошинами, вследствие чего, как показал опыт последнего времени, происходит гибельное расшатывание всей конструкции машины, что может явиться причиной скорого выхода из строя большого количества бронемашин. Прошу сообщить, какие меры приняты к скорейшему снабжению броневику достаточным количеством гусматиков».

Выше уже упоминалось, что существенным недостатком всех бронемашин «Остин» было сцепление при помощи кожаного конуса, который часто «горел» при движении по плохим дорогам. В результате требовалась частая смена ферродо конуса даже при очень опытном уходе за машиной.

Попытки как-то исправить этот недостаток предпринимались еще в ходе Первой мировой войны, но никаких серьезных результатов получить не удалось. «Мучения» экипажей «остинов» со сцеплением продолжались и в ходе Гражданской войны, несмотря на попытки усовершенствования конструкции. Так, 6 ноября 1920 года на Западном фронте испытывалось предложение тов. Маршевицкого «Усиленный конус броневика «Остин». В своем заключении инспектор бронесил фронта сообщал следующее:

«Рассматривая ниже усиление конуса, считаю нужным добавить, что броневагны «Остин», имеющие такое переустройство, при работе на Южном фронте дали блестящие результаты». В чем конкретно состояло данное усиление, автору обнаружить не удалось.

Еще одной модернизацией «остинов» в годы Гражданской войны являлось усиление вооружения бронемашин. Особенно активно данные работы велись в бронечастях

армии Врангеля. Чаще всего броневики помимо двух пулеметов, вооружались 37-мм пушкой Гочкиса, установленной в лобовом листе рядом с водителем. Это позволяло успешно бороться с броневику красных. В армии Врангеля имелось как минимум два таких «Остина»: «Свирепый» (5-й броневой автомобильный отряд 2-го бронедивизиона) и «Стережущий» (русского изготовления). Причем последний, помимо дополнительно установленной 37-мм пушки имел еще один пулемет в корме корпуса. Еще один «Остин» (также русской бронировки) армии Врангеля — «Усть-Белокалитвинец» — имел дополнительный пулемет в корпусе.

**Переделанный «Остин» с одной башней и пулеметом в лобовом листе корпуса. Машина использовалась чехословацким корпусом в боях 1919–1920 годов (из архива С. Кирильца).**

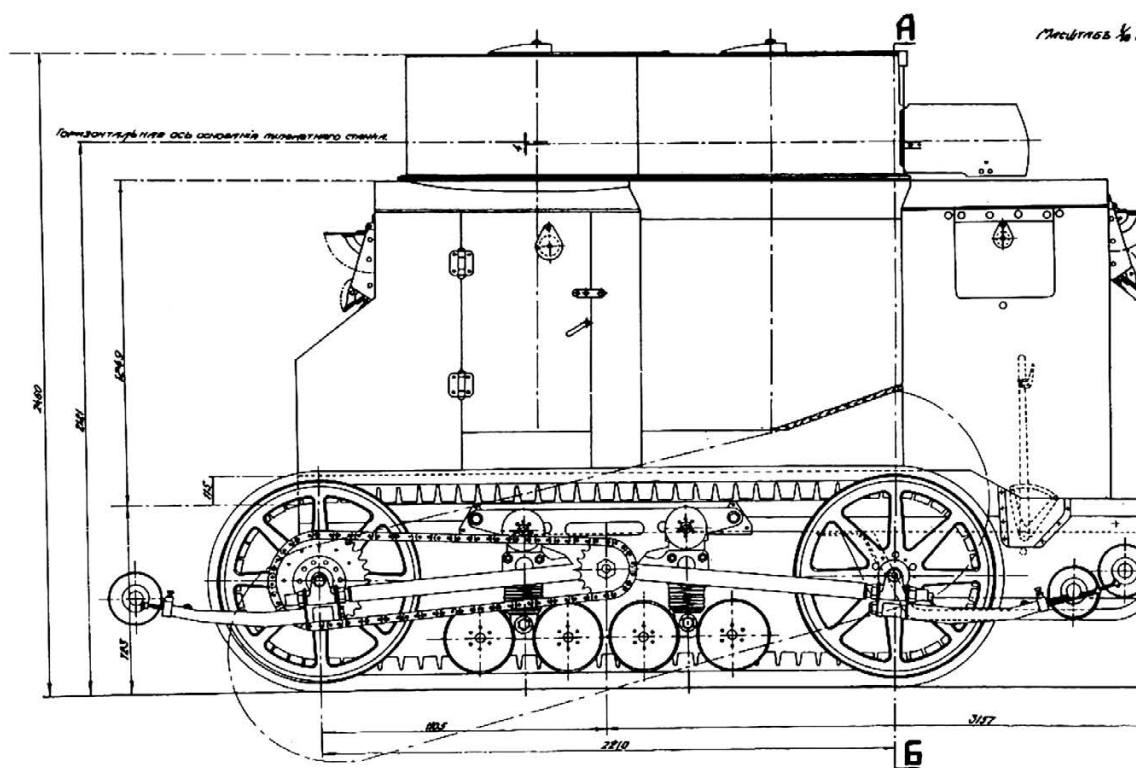




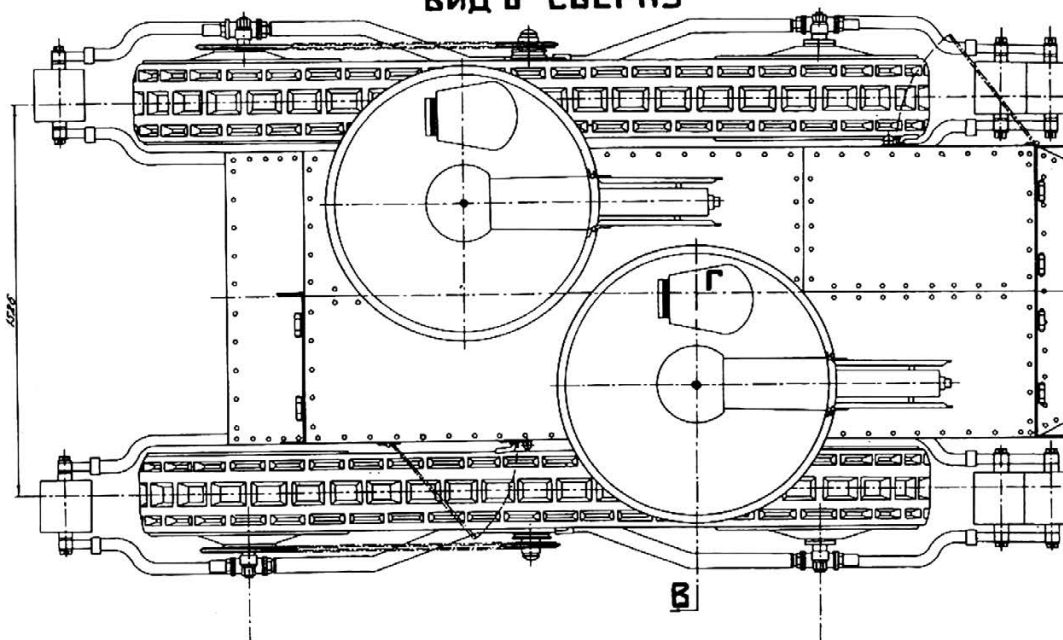
Заводской чертеж  
броневедомобиля  
«Остин» русской  
бронировки  
на приборах  
Кегресса.

Чертеж № 472612

# БРОНИРОВАННЫЙ АВТОМОБИЛЬ „ОСТИНЪ“ СЪ ДВУМЯ ОБЩІЙ ВИДЪ НА



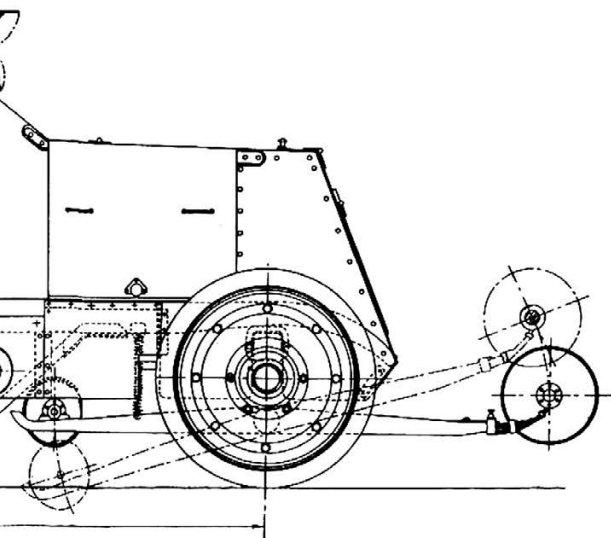
## ВИДЪ СВЕРХУ



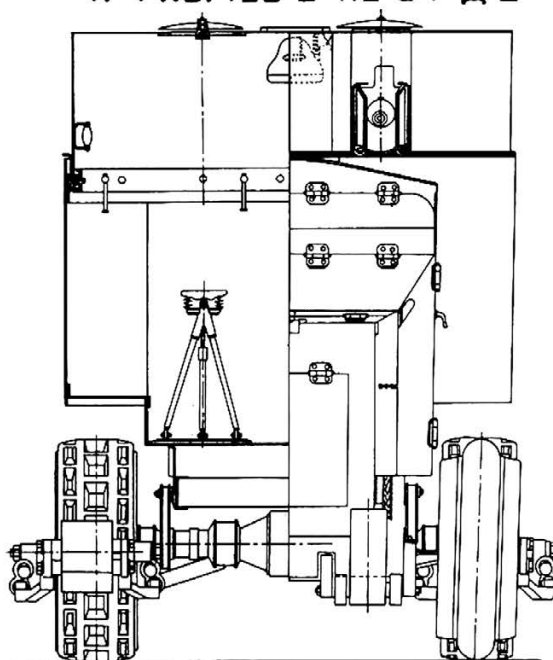


Я ПУЛЕМЕТАМИ РАЗРАБОТАННЫЙ ПУТИЛОВСКИМЪ ЗАВОДОМЪ.

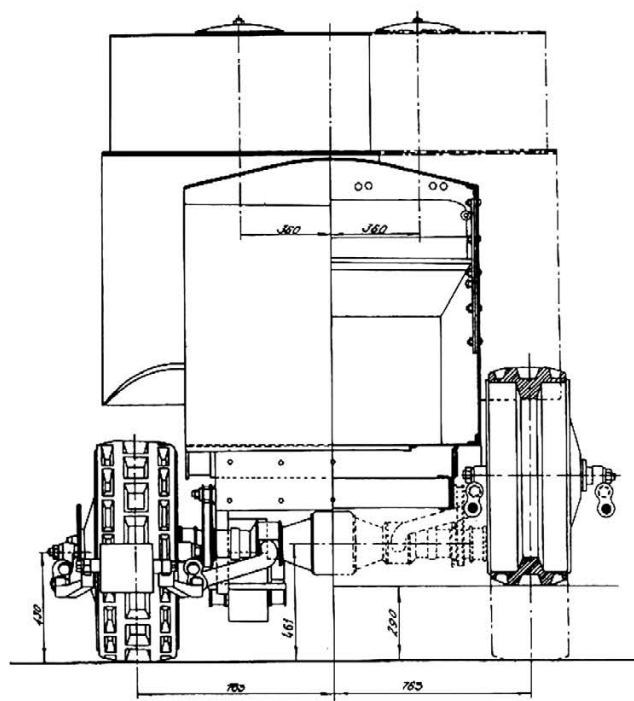
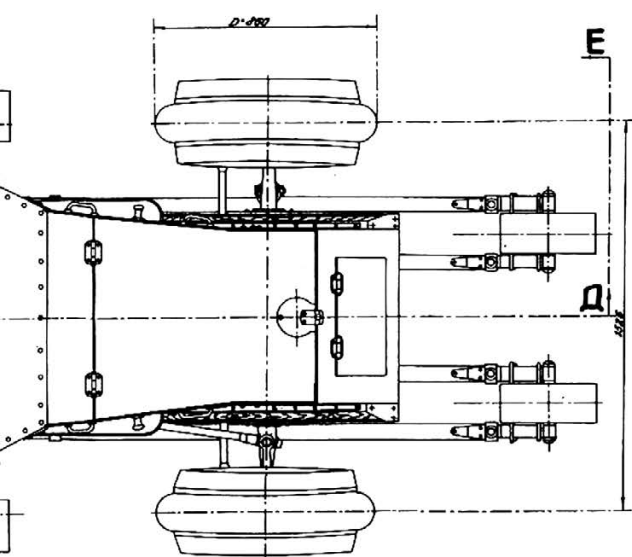
ПРИБОРАХЪ „КЕГРЕССА“



ВИДЪ СПЕРЕДИ  
И РАЗРѢЗЪ ПО В-Г-Д-Е



ВИДЪ СЗАДИ  
И РАЗРѢЗЪ ПО А-Б.



# В БОЯХ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ

**Солдаты  
и офицеры 19-го  
автопулеметного  
взвода у броневика  
«Пылкий». Юго-  
Западный фронт,  
Тарнополь,  
июль 1915 года.  
Обратите внимание  
на оригинальную  
конструкцию  
бронешитков  
защиты пулеметов  
(РГАКФД).**

Получив от генерала Секретева телеграмму о закупке в Англии 48 бронемашин «Остин», автомобильное отделение ГВТУ совместно с представителями Военной автошколы и Офицерской стрелковой школы приступили к разработке штата для формирования автоброневых частей. В начале декабря 1914 года был Высочайше утвержден штат № 19 автомобильного пулеметного взвода, который включал в себя три пулеметных броневика «Остин», четыре легковых автомобиля, один 3-тонный грузовик, автомастерскую, автоцистерну и четыре мотоцикла, из них один с коляской. При этом каждому броневика придавалось по одному легковому автомобилю и мотоциклу без коляски для обслуживания. Личный состав взвода включал четырех офицеров (по штату командир — штабс-капитан, и три младших офицера — подпоручики) и 46 унтер-офицеров и рядовых.

В марте 1915 года появился штат № 20, по которому число пулеметных «остин»

во взводах уменьшалось до двух, а вместо третьего включалось пушечное отделение, состоящее из вооруженного орудием броневика «Гарфорд», а затем «Ланчестер». Кроме того, для улучшения снабжения боевых машин добавили еще три грузовика — два 1,5–2 тонных и один 3-тонный. Таким образом, по новому штату автопулеметный взвод включал в себя три броневика, четыре легковых автомобиля, два 3-тонных и два 1,5–2 тонных грузовика, автомастерскую, автоцистерну и четыре мотоцикла. По штату № 20 сформировали 35 взводов (№ 13–47), при этом первые взводы с «остинами» (№ 5–12) также получили пушечные броневика и дополнительные грузовики, но третья пулеметная машина из их состава не изымалась.

Первые бои, проведенные «остинами», для броневиков оказались не очень успешными. Так, 3 марта 1915 года генерал-квартирмейстер штаба армий Северо-Западного фронта докладывал в Ставку:





**Бронеавтомобиль «Остин» 2-й серии («Кречет» или «Кондор») из состава 39-го автопулеметного взвода. Западный фронт, лето 1916 года. На бронелисте перед радиатором нанесена цифра 1, хорошо видны фары за приоткрытым листом перед радиатором и справа от водителя. Обратите внимание на крюк для буксировки машины, смонтированный на передней оси броневики (из архива Александра Ефремовича Савичева).**

«В 12-й армии автопулеметные взвода приданы Гвардейскому корпусу. 19 февраля 7-й взвод обстрелял позиции противника у Залесье, повреждений от огня не было, но при обратном возвращении одна машина в темноте наскочила на падшую лошадь и получила повреждение.

19-го же февраля 8-й взвод под командой штабс-капитана Цорна двинут был в распоряжение начальника 23-й пехотной дивизии; в семи верстах от Ломжи одна машина влетела в канаву, сломала радиатор и вернулась обратно в Ломжу».

Такие неудачи объяснялись как неопытностью экипажей машин, так и малым временем, отпущенным для подготовки. Для примера — если полковник Добржанский имел возможность подобрать опытный личный состав и провести с ним занятия, то при формировании новых взводов на «остинах» (с 5 по 12-й) времени на освоение новой техники практически не было. В дальнейшем, после приобретения необходимого опыта в эксплуатации «остин» и их перебронировки на Ижорском заводе, действия автопулеметных взводов стали значительно успешнее.

В ходе операций на различных участках фронта броневики оказывали значительную помощь своим частям, часто выполняя поставленные задачи ценой собственной гибели.

В качестве примера можно привести выписки из приказа о посмертном награждении (да, такое было не только в годы Великой Отечественной) Георгиевскими крестами пулеметчиков одной из бронемашин, действовавших в полосе 3-й русской армии:

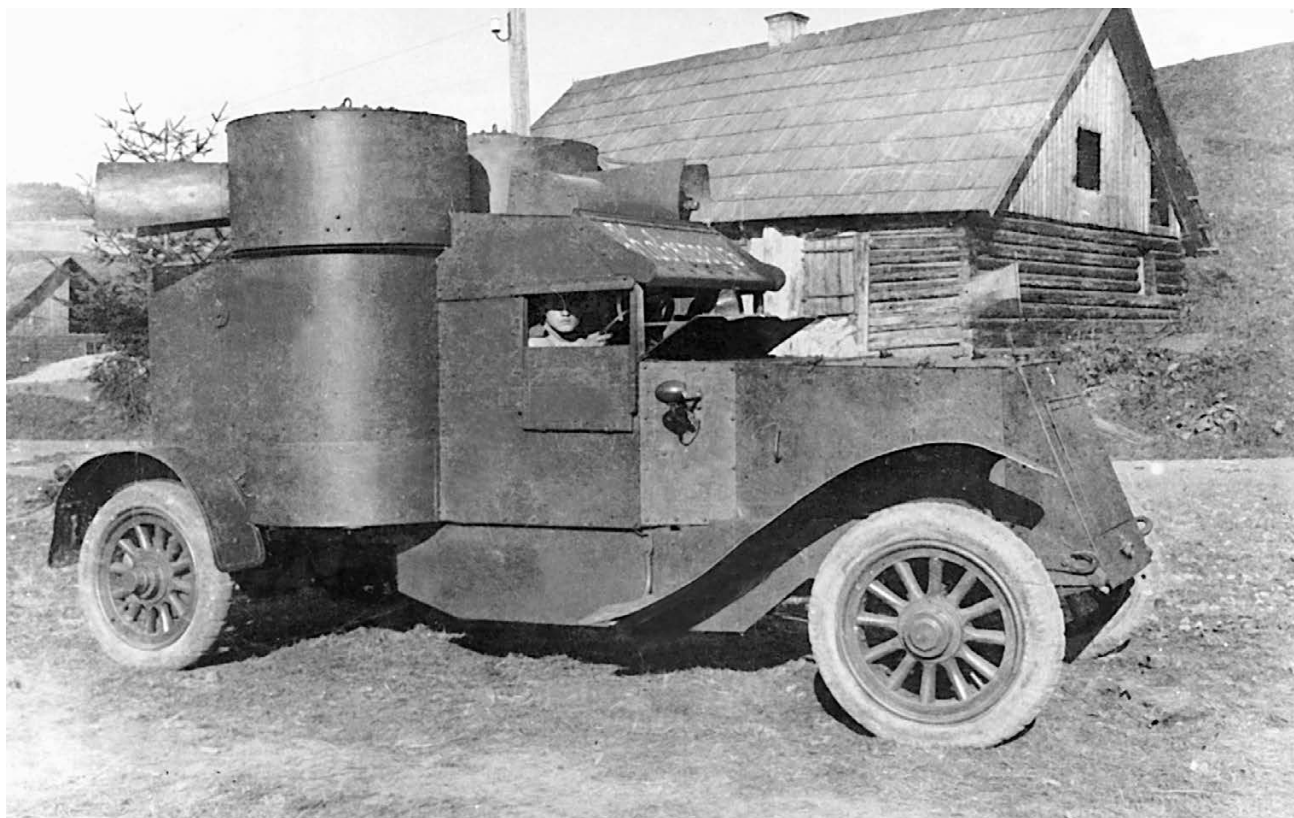
«Командир 14-го автопулеметного взвода рапортом от 12 января с. г. (1916 года. — *Прим. автора*) донес, что приказом по XXIV армейскому корпусу от 19 декабря 1915 года за № 345 награждены за выдающиеся подвиги в боях против неприятеля 14-го автопулеметного взвода младший унтер-офицер Скрыпник Василий Георгиевским крестом I-й степени № 2798 и ефрейтор Антипин Сергей Георгиевским крестом III-й степени № 99775.

О подвиге Скрыпника в приказе изложено так:

В бою 20-го июня с. г., после того как шофер был ранен, а помощник его убит, желая спасти офицера, помощника шофера и пулеметчика-ефрейтора, самоотверженно стрелял из пулемета до тех пор, пока не был сам убит и взорван автомобиль.

О подвиге Антипина в приказе говорится так:

В то время когда снарядом были вырваны передние дверцы, самоотверженно подавал патроны пулеметчику — унтер-офицеру, пока не был убит пулей в лоб и сторел во взрывавшемся автомобиле».



**Бронеавтомобиль «Остин» 2-й серии «Кавказец» 46-го автопулеметного отделения. Юго-Западный фронт, октябрь 1916 года. На верхнем листе бронирования двигателя закреплен бело-сине-красный флажок. Цвета государственного флага Российской империи были популярны в бронечастях (РГАКФД).**

А вот выписка из приказа о награждении командира броневика «Остин» 19-го автопулеметного взвода

«Высочайшим приказом, составленным в 3-й день февраля с. г. (имеется ввиду 1916 год. — *Прим. автора*) утверждается пожалование командования 11-й армии за отличие в боях против неприятеля по удостоению Местной Георгиевской Кавалерской Думы Ордена св. Великомученика и Победоносца Георгия IV степени II-го грендерского Фанагорийского Генералиссимуса князя Суворова полка штабс-капитан Поплачко, за то, что состоя в прикомандировании к 19-му автопулеметному взводу, 17 августа 1915 года у д. Теофиолка, выехав на броневом автомобиле «Победа» за наше проволоочное заграждение, и следуя дальше, наткнувшись на мост, миновать который он не мог, остановился и под сильным артиллерийским и пулеметным огнем неприятеля, подвергая свою жизнь опасности, поправил мост, после чего провел по нему свой автомобиль и дал возможность впоследствии проследовать по нему другим автомобилям. Дальнейшими своими действиями способствовал отражению противника и взятию нами 8-орудийной батареи неприятеля, наведя на него панический страх».

К сказанному следует добавить, что 19-й взвод действовал в составе 11-й армии Юго-Западного фронта.

И такие случаи были не единичными. В качестве примера можно привести выписки из донесений командира 22-го автопулеметного взвода штабс-капитана Дзюбановского, прикрывавшего отход частей 7-й армии Юго-Западного фронта летом 1915 года:

«21 августа начальник арьергарда передал, что противник наступает от деревни Сивково. Мною был выдвинут взвод в составе броневых автомобилей «Егерь» и «Гвардеец» («остины». — *Прим. автора*) за линию арьергардов. Вскоре была обнаружена наступающая колонна противника с пулеметами. Неожиданно подъехав на 60 шагов, автомобили открыли огонь, в результате чего колонна была рассеяна (разбежалась) ...

26 августа взвод в полном составе — автомобили «Егерь», «Гвардеец», «Михайловец» (последний пушечный марки «Гарфорд». — *Прим. автора*) — был выдвинут мною к деревне Скидель на поддержку отступающих цепей Мариупольского пехотного полка. Заметив машины, противник открыл по ним сильный артиллерийский и пулеметный огонь.

Мы открыли сильный ответный огонь по колонне противника, пока она не обрати-

лась в бегство, оставив на поле боя подбитые пулеметные повозки и лошадей».

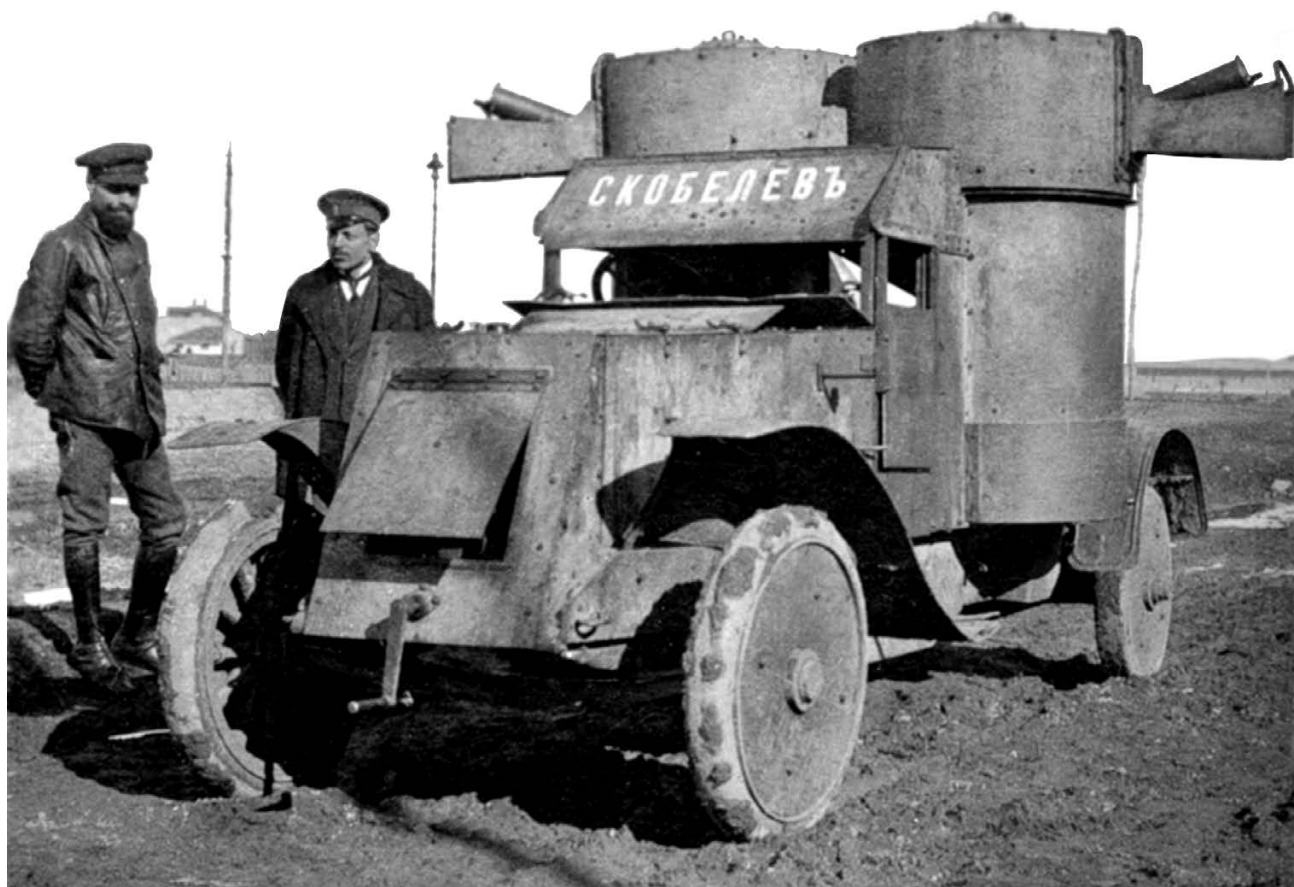
В результате активных боевых действий 22-го автопулеметного взвода русские части на этом участке отошли с минимальными потерями, заняв выгодный для обороны рубеж. За эти бои командир взвода штабс-капитан А. Дзюбановский был награжден Анненским оружием с надписью «За храбрость».

К началу 1916 года, на основании полученного боевого опыта, были окончательно выработаны тактические приемы для броневых машин. Они использовались как для непосредственной поддержки своих частей на поле боя, ведя огонь с места, коротких остановок и, реже, с хода. Естественно, что бронемашин того времени могли использоваться только по шоссе, укатанным грунтовыми или заснеженным дорогам, но при малейшей распутице или снежном покрове движение и по хорошим дорогам становилось проблематичным. Чтобы хоть как-то повысить проходимость, в бронечастях использовали единственное возможное на тот момент средство — цепи на колесах. Нередко броневики

доставлялись на передовую упряжками лошадей или волов, это не только сберегало моторесурс и без того маломощных и капризных двигателей, но и обеспечивало скрытное появление машин перед противником — шум работающего автомобильного мотора был слышен очень далеко.

Чтобы обеспечить быстрый разворот бронемашин при выходе их из боя, практиковалось устройство вблизи передовой специальных ровных площадок, которые часто выстилали досками или бревнами. Необходимость быстрого разворота для выхода из сосредоточенного огня противника послужила причиной того, что очень часто броневики шли в бой задним ходом, а отходили на исходную позицию передним, имевшим большие скорости. Для более эффективного использования этого тактического приема требовалось наличие заднего рулевого управления, работы по установке которого начались в 1916 году на «остинах» 2-й серии, сначала во взводах на фронте, а затем уже и в мастерских броневой роты. Справедливости ради следует сказать, что движение в бой за-

**Болгары у трофейного русского броневика «Остин» 2-й серии «Скобелев» 24-го автопулеметного отделения. Ноябрь 1916 года. Обратите внимание, что на этой машине установлена бронезащита колес (фото из архива С. Кирильца).**





**Еще один болгарский трофей – броневик «Суворов» 24-го автопулеметного отделения. Ноябрь 1916 года. Как и «Скобелев» на предыдущем фото, эта машина имеет бронезащиту колес (фото из архива С. Кирильца).**

дним ходом использовалось далеко не всегда — если дорога или местность позволяли совершить разворот, броневики действовали передним ходом. Это позволяло шоферу хорошо видеть дорогу и более эффективно управлять машиной.

В мае 1916 года началось наступление русских войск Юго-Западного фронта, в котором активное участие приняли и броневики. Уже 31 мая начальник автослужбы Юго-Западного фронта полковник Никонович направил в ГВТУ и Запасную броневую роту следующее письмо:

«Осмотрев лично 15 и 20-е автопулеметные взвода, принимавшие с громадным успехом участие в боях в течение недели, доношу, что в 15-м взводе убит поручик Колоб, дважды ранен командир взвода штабс-капитан Сыроболярский, ранен подпоручик Тер-Акопов. Пулеметная машина «Алчный» сильно повреждена, требует продолжительного ремон-

та, «Адский» требует замены заднего моста, боевых колес, конуса, аккумуляторов.

В 20-м взводе контужен командир взвода капитан Дзугаев, но остался в строю. На одном пулеметном разбита задняя дверца, повреждена одна башня, на другом погнут задний мост...

Ввиду громадного значения броневых машин в настоящее время, усердно прошу срочно выслать в распоряжение автоЮЗ три бронированных пулеметных машины, несколько комплектов боевых колес, конусов, аккумуляторов и других частей, которые будут возможны, а также командировать в мой резерв двух офицеров-пулеметчиков и одного артиллериста для немедленной замены офицеров взводов, выбывших из строя».

Успешно действовал 20-й автопулеметный взвод и в последующих боях. Например, 20 июня 1916 года у деревни Трилисы поручик Константин Морганадзе, на броне-







вике «Гром» под сильным огнем, после того, как «противник повел решительное наступление на левый боевой участок 24-й пехотной дивизии и имел успех, благодаря чему положение становилось угрожающим, смело и решительно атаковал противника, проорвался в глубокий тыл, и расстреливая фланг и тыл его, приостановил наступление и принудил к безудержному бегству». Благодаря поддержке броневика, русская пехота перешла в контратаку и восстановила положение.

Об интенсивности использования бронемашин в боях может сказать тот факт, что по состоянию на 15 августа 1916 года в 20-м автопулеметном взводе 54 унтер-офицера и рядового «за год боевой работы все они удостоились награждения 104 Георгиевскими орденами и медалями».

Не менее эффективно действовали летом 1916 года «остины» уже упоминавшегося 22-го автопулеметного взвода 7-й армии. Так, 26 мая во время наступления нашей пехоты на станцию Окна, выдвигающиеся по дороге у деревни Похорлюц, броневики столкну-

лись с колонной австро-венгерской пехоты, шедшей для ликвидации русского прорыва:

«По взводу был открыт сильный ружейный и пулеметный огонь. Врезавшись в противника и расстреливая его в упор, броневые автомобили заставили 400 человек с двумя пулеметами сложить оружие и сдаться. Два наших автомобиля повреждены, на «Гвардейце» убит подпоручик Михайлов».

Но сами броневые части также несли значительные потери. Например, 8 июня 1916 года в ГВТУ с Юго-Западного фронта была направлена следующая телеграмма:

«Боевая работа автоброневых частей фронта имеет громадное значение для успешного наступления наших войск, повлекла выбытие из строя броневых машин: 5-й взвод — 2 пулеметных, 15-й взвод — 1 пулеметная, 1 пушечная, 22-й взвод — 1 пулеметная. Также повреждены броневые автомобили 20 и 27-го взводов».

Учитывая, что все перечисленные части имели на вооружении «остины» 1-й серии, можно говорить о серьезных повреждени-

**Солдаты и офицеры у бронеавтомобиля «Остин» 2-й серии. Вероятно, лето 1917 года. Обратите внимание на головные уборы — трое носят пилотки, один кепку и один (возможно какой-то местный житель) колоритную шляпу (фото из коллекции С. Ромадина).**

**Солдаты и офицеры  
5-го броневого  
дивизиона  
на Дворцовой  
площади  
у броневика «Остин»  
1-й серии. Лето  
1917 года. Машина  
имеет измененную  
конструкцию  
корпуса без нижнего  
переднего  
откидного листа  
(РГАКФД).**

ях как минимум четырех бронемашин этого типа.

Уже к осени 1915 года стало ясно, что необходимо переходить к более крупным, чем автопулеметные взводы, организационным формам. В результате, приказом Начальника Штаба Верховного Главнокомандующего от 7 июня 1916 года намечалось сформировать 12 броневых автомобильных дивизионов (по числу армий). При этом автопулеметные взводы переименовывались в отделения с сохранением прежней нумерации и включались в состав дивизионов. Предполагалось, что в каждом дивизионе, которые подчинялись непосредственно штабу армии, будет от 4 до 6 отделений. Согласно объявленного в этом приказе штата, управление броневого автомобильного дивизиона включало 2 легковых и 2 грузовых автомобиля, автомастерскую, автоцистерну, 4 мотоцикла и 2 велосипеда. Личный состав управления состоял из четырех офицеров, одного — двух военных чиновников (делопроизводителей) и 56 солдат и унтер-офицеров.

Всего к середине августа 1916 года сформировали 12 дивизионов — 1 (четыре отделения), 2 (три отделения), 3 (два отделения), 4 (четыре отделения), 5 (три отделения), 7 (пять отделений), 8 (три отделения), 9 (пять отделений), 10 (два отделения), 11 (семь отделений), 12 (три отделения) и Особой армии (два отделения). При этом большая часть бронемашин находилась на Юго-Западном фронте в составе 7, 8, 9, 11-го и Особого дивизионов, имевших в своем составе почти половину отделений — 22 из имевшихся 47.

Это объяснялось более короткой и мягкой зимой в полосе Юго-Западного фронта, а также наличием густой сети дорог и местностью, пригодной для использования броневиков. Именно здесь броневые автомобили сыграли наиболее значительную роль в боях.

В отличие от Западного и Северного фронтов, где осенью активность действий броневиков сильно снижалась, на Юго-Западном они использовались практически до самой зимы.



15 сентября 1916 года офицеры 20 и 42-го отделений 8-го броневое дивизиона провели исследования дорог в районе населенных пунктов Ясинува и Дубе, в ходе чего выяснилось, что они пригодны для движения машин. В ходе подготовки атаки совместно с пехотой 15–16 сентября все дороги привели в порядок, а у Дубе построили деревянные площадки для разворота машин, а также земляное укрытие для прикрытия броневиков от артогня. В ночь на 16 сентября бронемашин «были подвезены на лошадях, дабы шумом мотора не обнаружить своего присутствия» на позиции у Дубе.

17 сентября «остины» «Адский» подпоручика Исаева и «Жемчуг» подпоручика Дюба поддерживали атаку 402-го пехотного полка. Подъехав на 10–15 м к проволочному заграждению, броневики «открыли жесткий огонь вдоль окопов», выпустив свыше 10000 патронов, и приняв весь огонь артиллерии и пулеметов, оказали содействие 402-му пехотному полку, который почти без потерь занял первую линию окопов».

Артогнем противника у «Жемчуга» было разбито заднее колесо, он оказался в воронке, где застрял. Попытка «Адского» его вытащить не увенчалась успехом, так как противник открыл по машине огонь снарядами с газами. Только через два дня, «благодаря энергичной работе подпоручика Дюбы», броневик удалось эвакуировать.

На соседнем участке 17 сентября в атаке участвовали «Остин» 2-й серии «Ахтырец» под командованием поручика Седова из 42-го отделения и «Гарфорд» «Громобой» под командованием штабс-капитана Краснопольского из 20-го.

В 15.00 бронемашин, выдвинувшись перед нашими цепями к проволочному заграждению, открыли огонь по австрийским позициям:

«Броневомобиль «Ахтырец» был весь окутан дымом от разрывов снарядов но, несмотря на это, продолжал обстрел противника до тех пор, пока дверь не была пробита большим осколком снаряда. Далее маневрируя, «Ахтырец» колесом попал в воронку,

**Офицеры и солдаты  
Запасного  
броневое  
дивизиона  
у Михайловского  
манежа перед  
выходом  
на демонстрацию.  
Петроград,  
февраль 1917 года.  
Броневомобиль  
«Остин» 1-й серии  
«Алмаз» имеет  
переделанный  
бронекорпус  
и оснащен  
смотровыми  
перископическими  
приборами  
для наблюдения  
вперед и назад  
по ходу движения  
(ГМСИР).**





**Бронеавтомобиль «Остин» 2-й серии «Олег», захваченный немцами. Лето 1917 года. Машина из состава 36-го автопулеметного отделения, бронезащита пулеметов отсутствует, установлены колеса с «пупырчатыми» шинами английской фирмы К. Т. (фото из архива С. Кирильца).**

желая вытащить автомашину, прислуга выскочила, и понесла большие потери: ранено двое, контужено двое и тяжело ранен поручик Соедов. «Ахтырец» выполнил задачу — благодаря действию его пулеметов пехота заняла первую линию окопов без значительных потерь. Штаб-ротмистр Арсеньев при помощи нижних чинов вывез автомобиль».

16 сентября 1916 года бронеавтомобили «Адский», «Жемчуг» и «Алмаз» (командиры подпоручики Исаев, Дюба и штабс-капитан Сыробоярский) были приданы 101-й пехотной дивизии. В 16.10 «Адский» и «Жемчуг», преодолев три версты совершенно открытой местности, подошли к проволочному заграждению и открыли пулеметный огонь вдоль окопов противника, выпустив за 15 минут свыше 10000 патронов. Броневики «приняли на себя весь огонь артиллерии и пулеметов противника, оказав содействие 402-му пехотному полку, который почти без потерь занял первую линию окопов. В ходе боя снаряд противника разбил заднее колесо «Жемчуга», второй снаряд отбросил броневик в воронку, где он застрял:

«Попытка вывести не увенчалась успехом. «Адскому» также не удалось помочь «Жемчугу» — с раскрытыми дверьми ему удалось с большими трудностями выйти из боя.

В 18.00 подпоручик Дзюба попытался вместе с нижними чинами вывести машину, но безуспешно. В 2.00 (17 сентября. — *Прим. автора*) повторил попытку, сильнейший артиллерийский огонь противника с удушливыми газами лишил жизни многих охотников. Только подпоручик Дзюба с надежной противогазной маской сумел проникнуть внутрь бронемашины.

Через два дня, благодаря энергичной работе подпоручика Дзюбы, «Адский» был выведен».

О характере повреждений, которые получил броневик «Адский» в этом бою, можно судить из акта об осмотре этой машины, прибывшей 11 октября 1916 года для ремонта в Петроград:

«Повреждения, полученные в бою:

Сорван передний броневой щит от каркаса;

Пробит бензиновый бак;





Тот же «Остин»  
2-й серии  
«Олег», что  
и на предыдущем  
фото, вид сзади  
(фото из архива  
Я. Магнуского).

Солдаты  
и офицеры 8-го  
автопулеметного  
отделения 2-го  
бронедивизиона  
у своих  
броневых автомобилей.  
Слева «Остин»  
1-й «Лихой», справа  
машина 3-й серии.  
Лето 1917 года.  
Фото подтверждает,  
что «остины»  
3-й серии успели  
попасть на фронт  
еще во время  
Первой мировой  
войны. В центре  
(с орденом  
Св. Георгия  
4-й степени)  
сидит командир  
отделения капитан  
В.А. Маликов  
(АСКМ).





**Австрийцы осматривают трофейный броневик «Остин» 2-й серии. Лето 1917 года. На бортах машины трехцветные бело-сине-красные кокарды – в 1917 году такие кокарды были весьма популярны у экипажей русских броневиков (фото из архива С. Кирильца).**

Повреждена крышка клапанной пружины и поврежден бензопровод;

Верхний край левой башни пробит крупным осколком снаряда, внизу той же башни пробоина меньших размеров;

Задний броневой угольник, на котором укреплены дверцы, от удара крупного осколка получил вертикальную пробоину;

В верхнем заднем подъемном щитке петля оторвана наполовину и помята;

Пробита рама шасси осколком над правым задним колесом, а под левым пулевая пробоина;

Номерной знак из жести на броневом листе, закрывавшем сзади дифференциал, размером 10 x 11 дюймов, имеет более 15 пробоин, но броневой 7-мм лист не поврежден;

Крылья над передними и задними колесами изрешечены осколками и пулями;

Труба карданного вала сильно вдавлена осколком величиной 3 x 1 см, но не пробита;

Спицы колес, ободы и шины носят следы многочисленных попаданий, но целостность колес не нарушена и, по-видимому, они годны для дальнейшей службы. Выпадения автомассы не замечено.

Из осмотра броневика можно сделать вывод, что он попал под сильный артиллерийский и ружейно-пулеметный обстрел, и вследствие пробития бензоба-

ка не мог двигаться, и был выведен из сферы огня с помощью другой машины».

Часто даже ограниченная проходимость «остин» не мешала их эффективному применению, особенно если хорошо было налажено взаимодействие со своей пехотой и кавалерией. Об этом можно судить по бою, проведенному броневиками 27-го отделения на Юго-Западном фронте 8 октября 1916 года:

«Совместными беззаветно лихими действиями 27-го броневика отделения и донских казаков, при крайне тяжелых условиях, взята сильно укрепленная деревня. Вследствие плохой дороги, машины местами выкатывали на руках под сильнейшим огнем противника. По показаниям пленных, работа броневиков произвела на них потрясающее впечатление, и много из австрийцев спрятались в деревне».

Кстати, географические условия применения броневых машин русским командованием учитывались. Так, генерал-квартирмейстер при Верховном Главнокомандующем 1 сентября 1916 года докладывал дежурному генералу Ставки:

«В настоящее время все броневые дивизионы, созданные согласно приказа Начальника Штаба Верховного Главнокомандующего № 747 закончены формированием,





и находятся в полной боевой готовности. Представляется крайне желательным использовать для боевой работы те из них, которые находятся в составе армий Западного и Северного фронтов, ввиду отсутствия условий для их надлежащего использования, а отчасти и отсутствия дорог (например, 4-й дивизион не в состоянии двигаться даже на легковых машинах), не будет ли признано возможным временно использовать некоторые из них по Вашему усмотрению в пределах Юго-Западного фронта, особенно в 7 и 11-й армиях, где характер операций и широко развитая сеть шоссе дают полную возможность использовать эти довольно могучие в настоящее время боевые единицы».

В результате, в конце 1916 года два дивизиона (4 и 3-й) перебросили в 6-ю армию новосозданного Румынского фронта (в октябре и декабре соответственно).

Вскоре машины переброшенного с Западного фронта 4-го броневых дивизиона вступили в бой, поддерживая части 36-го Сибирского стрелкового полка 4-го Сибирского армейского корпуса во время их атаки на болгарские позиции у деревни Тополупь. Русские броневые автомобили действовали здесь совместно с броневиками английского броневых дивизиона:

«17 ноября 1916 года в 16 часов была назначена общая стрелковая атака и за семь минут до начала ее броневому автомобилю 24-го отделения «Скобелев» («Остин» 2-й серии. — Парим. автора) под командой подпоручика Руднева было приказано выехать в бой.

Приблизившись к проволочным заграждениям противника, машина открыла по его окопам огонь из пулеметов. Но в это время один за другим разорвавшиеся снаряды своими осколками выбили заднюю дверцу и вывели машину из строя.

Командир отделения, видя с наблюдательного пункта гибель машины и приняв к этому времени общее командование английским броневым эскадроном, приказал выехать в бой и вытащить на буксире «Скобелева» двумя английскими пулеметными машинами («ланчестерами». — Прим автора), но эти машины выполнить данную им задачу не могли, так как у одной из них был пробит кожух пулемета, а другая, благодаря мягкому грунту приблизиться к «Скобелеву» не могла. Тогда командиром отделения было приказано поручику Нарцисову выехать на своей бронемашине «Суворов» («Остин» 2-й серии. — *Прим. автора*) для оказания помощи «Скобелеву».

«Суворов», не доезжая автомобиля «Скобелев» открыл огонь из пулеметов, но в это

**Немецкие солдаты осматривают подбитый в бою «Остин» 2-й серии. Район Тарнополя, лето 1917 года. Хорошо видно крепление задней части полуэллиптической рессоры к балке шасси, бронелист защиты заднего моста и подкосы на нем для повышения жесткости (фото из архива С. Кирильца).**



Вверху – тот же броневик, что и на предыдущем фото. Правая башня разбита прямым попаданием снаряда, хорошо видна пулеметная колонка и ее крепление к стенкам башни. Внизу тот же броневик, уже вывезенный немцами в Тарнополь. На заднем плане другие трофейные бронеавтомобили – «Джефферы», «Ланчестер», за ним еще один «Джеффери» (из коллекции Я. Магнуского).



время болгарским снарядом была сбита башня и разбиты колеса. Машина остановилась, но огонь из второго пулемета не прекратила...»

Экипажи броневиков погибли, а командир отделения капитан Грабовой был ранен. К сказанному следует добавить, что есть фото этих трофейных «остин», причем серьезных повреждений на них не заметно. А по болгарским данным, машины застряли и не смогли выбраться самостоятельно. Кстати, командир «Суворова» поручик Нарцисов в этом бою попал в плен. Интересный факт — он был единственным человеком из автоброневых частей русской армии, попавший в плен к противнику в годы Первой мировой войны.

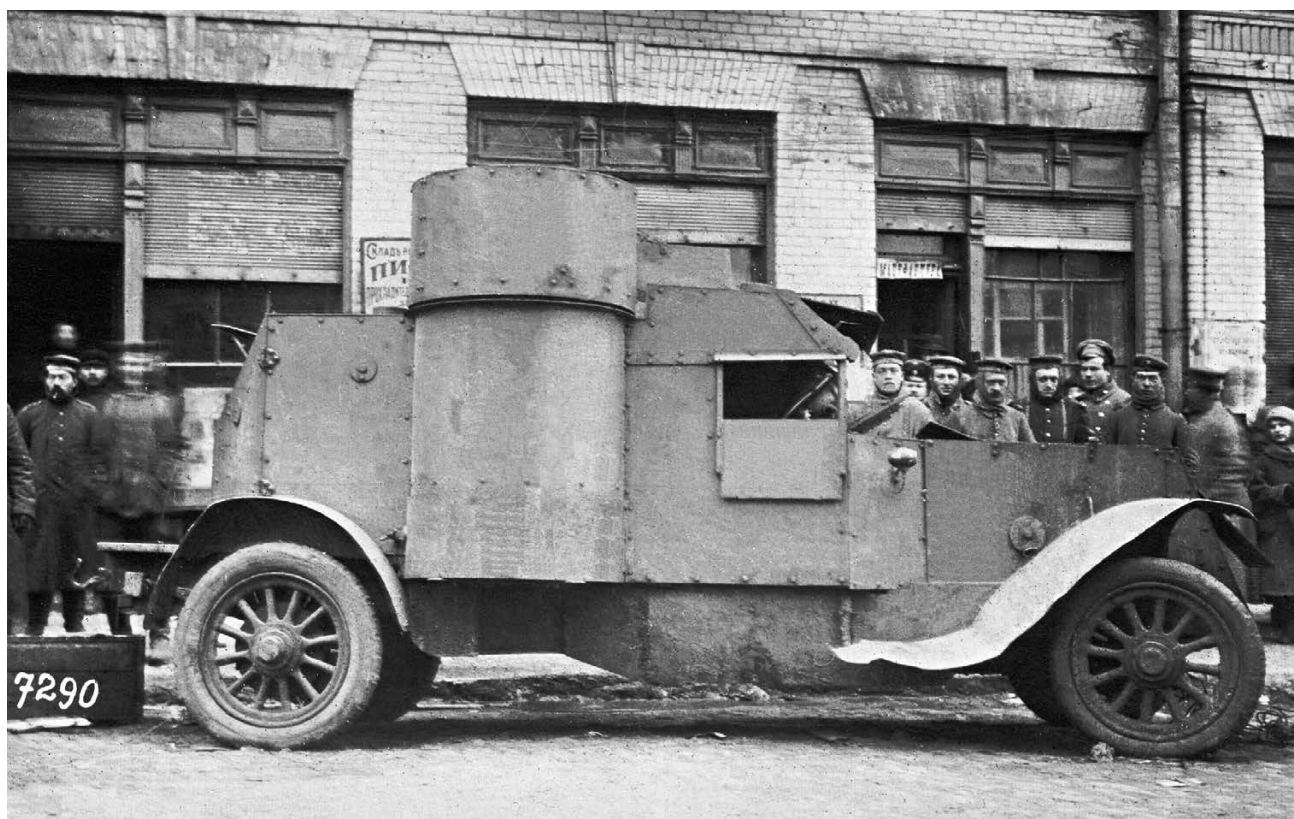
15 ноября 1916 года в штат автопулеметного отделения внесли очередное изменение. Для более эффективного использования боевых машин в бою в его состав добавили еще один пулеметный броневик. Предполагалось, что эта машина станет запасной на случай ремонта одного из бронеавтомобилей. Правда, перевести все отделения на новый штат не представлялось возможным — для этого не хватало бронемашин. Тем не менее, в первой половине 1917 года некоторые бронечасты Западного и Юго-За-

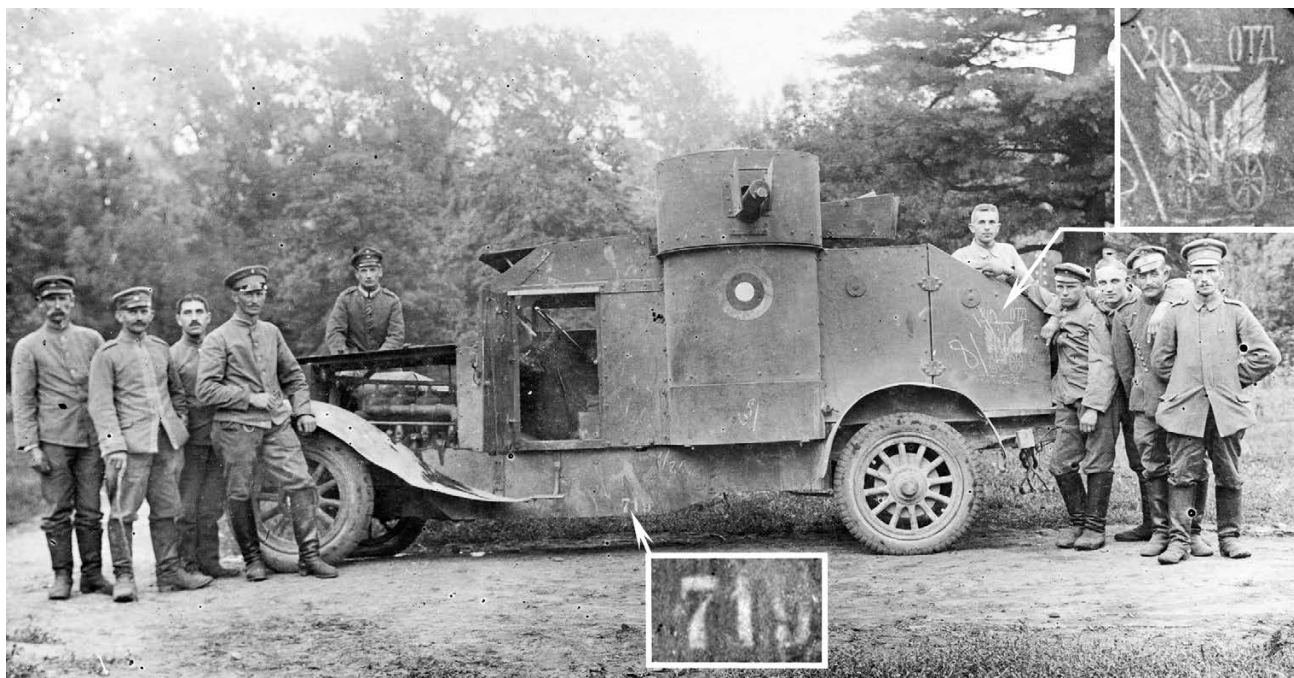
падного фронта (18, 23, 46 и ряд других отделений) получили в свой состав четвертый броневик.

Из-за отсутствия документов не всегда можно оценить количество бронемашин «Остин» в броневых дивизионах на фронтах. Но иногда это сделать можно. Например, на 20 августа 1916 года в частях Северного фронта числилось всего 42 броневых машины, из них 20 «остинов». На ту же дату бронечасты Западного фронта располагали 29 броневиками, из них 18 «остинов». Естественно, больше всего «остинов» имелось на Юго-Западном фронте — к 1 октября 1916 года здесь (с учетом машин Бельгийского бронедивизиона) числилось 92 броневых автомобиля всех типов, из которых 41 — «Остин».

Февральская революция и последовавшие за этим события внесли серьезный разлад в отлаженную систему снабжения и боевого обеспечения бронечастей. Довольно тяжелой стала ситуация с пополнением бронедивизионов новыми машинами. Причем помимо общей неразберихи в тылу, сумятицу в это вносило и Временное правительство, и представители штаба Верховного Главнокомандующего. Например, весной 1917 года в Петроград «для защиты завоеваний революции» был вызван 5-й бронедивизион, ко-

**Бронеавтомобиль «Остин» 2-й серии на улице Киева. Лето 1918 года. Машина имеет задние двери в виде короткого клина, петли установлены по краям (фото из архива С. Кирильца).**





**Немецкие солдаты у захваченного бронеавтомобиля «Остин» 2-1 серии. Лето 1917 года. На борту корпуса трехцветная бело-сине-красная заводской номер машины (719), на кормовой двери эмблема броневых частей русской армии и указание подразделения – 20 (?) отд. (АСКМ).**

торый получил дополнительное число боевых машин. Почти одновременно с этим, при инициативе Керенского и поддерживающих Временное правительство офицеров Западного броневых дивизиона началось формирование Сводного броневых отряда специального назначения из 12 бронемашин. При этом на его укомплектование, закончившееся к 5 июля 1917 года, поступили в основном «остины», прибывшие с фронта и отремонтированные в мастерских или полученные из Англии машины 3-й серии.

Кроме того, 27 июня 1917 года командующий Петроградским военным округом генерал П. Половцев получил приказание военного министра немедленно командировать на фронт в распоряжение «Верховного Главнокомандующего 16 броневиков, так как там ощущается недостаток таких машин». Для чего броневики нужны были в Ставке, было не совсем понятно, поэтому на следующий день Половцев докладывал:

«Бронеавтомобилей имеется в Петрограде: 7 машин «Рено», признанных совершенно непригодными для фронта, без пулеметных установок; 10 машин «Фиат» в мастерских оборудуются, могут быть направлены 10 июля, но без охлаждения для пулеметов; 2 машины «Остин» ожидаются из Москвы и 10 из-за границы. На 10 машин «Фиат» сделано распределение по броневым дивизионам фронта, и приемщики ожидают. Прикажете ли отменить это распределение и выслать машины в распоряжение Главковерха?»

Осталось без ответа и направленное в Главное управление Генерального штаба письмо командира 12-го броневых дивизиона, пересланное начальнику технического отдела ГВТУ 8 июня 1917 года:

«В ГУГШ поступило заявление от 12-го броневых автомобильного дивизиона, указывающее, что в Петрограде в данное время задержано 30 автомобилей. 37 таких машин направлены из Англии в Москву (из Архангельска броневики везли в Петроград через Москву, так как прямого железнодорожного сообщения между Петроградом и Архангельском тогда не было. — *Прим. автора*), где их якобы предполагается задержать. Между тем фронт в данное время ощущает острый недостаток в означенных машинах. В частности, в 12-м дивизионе 12-й армии должно быть по штату 12 машин, в 12-м отделении выбыли из строя все машины в январских боях, в 13-м одна, в 28-м лишь две устаревшей конструкции, с которыми весьма затруднительно работать. Всего в дивизионе на лицо 6 машин, а совершенно пригодных 3. Ввиду сего ходатайствую о снабжении его новыми машинами».

Тем не менее, несмотря на разного рода проблемы, автоброневые части в основной своей массе сохранили боеспособность и не поддались антивоенной агитации.

Высокая боеспособность броневых частей в полной мере проявилась во время летней кампании 1917 года. Особенно активно броневые автомобили действовали во время про-

рыва Юго-Западного фронта немцами и отхода русских частей. Из-за развала армии многие солдаты бросали оружие и отходили в тыл, фронт держать было нечем. В результате, арьергардные бои с наступающими частями противника часто велись одними броневиками, которые поддерживали не деморализованные пехотные и кавалерийские части. Сложно сказать, сколько броневиков имелось на фронте к началу летнего наступления, но на 1 мая 1917 года в его броневых частях (включая Бельгийский бронедивизион) числилось 113 броневых автомобилей, из них 32 «остина».

Особенно активно действовал 11-й бронедивизион, командир которого полковник Новиков сообщал следующее:

«Генерал-квартирмейстеру Юго-Западного фронта 15 июля 1917 года в 23.50, оперативная.

С начала прорыва немцев на Тарнопольском направлении к месту прорыва были двинуты броневые автомобили 11-го дивизиона и своими самоотверженными действиями на двое суток задержали противника у Тарнополя. Постоянно покидаемые пехотой, не всегда даже имея поддержку артил-

лерии, они своими смелыми выездами, часто по плохим проселочным дорогам, сдерживали напор немцев и увлекали за собой пехоту, продолжая до сего времени быть в линии сторожевого охранения. За время боев несколько машин было подбито прямыми попаданиями снарядов, все машины поизносились и требуют ремонта, а некоторые пришли в негодность. Тем не менее, дух дивизиона продолжает оставаться превосходным. Дабы поддержать этот дух ходатайствую о немедленном назначении 10 новых броневых автомобилей и распоряжение удовлетворить технические нужды 11-го броневых автомобилей дивизиона».

Следует добавить, что к лету 1917 года 11-й бронедивизион был самым сильным в армии — в его составе имелось 9 отделений, всего порядка 30 машин, из которых более половины «остинов». В боях с 16 июня по 15 июля 1917 года 11-й дивизион безвозвратно потерял 3 машины (из них один «Остин»), оставленных на поле боя, а еще три «остина» получили серьезные повреждения.

Не менее эффективно действовали и другие бронечасты Юго-Западного фронта, о чем свидетельствует рапорт командира

**Броневая автомобиль «Остин» 2-й серии одного из автобронеполков Красной Армии на улице Харькова. 1 марта 1919 года. На заднем плане броневые «Армстронг-Уитворт-Джаррот» и «Остин» 3-й серии (РГАКФД).**





7-го бронедивизиона, направленный начальнику ГВТУ

15 июля 1917 года:

«В 7-м дивизионе, показавшем блестящую боевую работу, разбито в боях несколько броневых машин, которые необходимо пополнить безотлагательно. Если в запасе нет вполне готовых к бою броневых автомобилей, то, по некоторым сведениям, в Петрограде находится, кроме Запасного, 5-й броневой дивизион, вызванный с фронта, которому по неизвестно чьему распоряжению из автошколы были выданы в конце мая или начале июня 5 сверхштатных бронемашин. Соболаговолите сделать распоряжение о немедленной высылке через Киев на Проскуров 7-му дивизиону 6 вооруженных и вполне готовых к бою броневиков. Обстановка исключительно боевая, ценность бронечастей требует срочности исполнения изложенного».

Следует добавить, что 7-й дивизион был вторым по численности (после 11-го), имея

в своем составе 7 отделений. На 1 января 1917 года в его составе числилось 17 бронемашин (из них 10 «остинов»), а весной он пополнился еще двумя отделениями, переброшенными с Кавказского фронта (6 броневиков). Возможно, до лета 1917 года дивизион получил еще несколько броневиков для доведения числа машин в отделениях до четырех по новому штату. В любом случае, к летней кампании 7-й бронедивизион насчитывал не менее 23 броневых автомобилей, из них не менее 14 «остинов».

Значительный процент парка бронемашин составляли «остины» и на Румынском фронте — из имевшихся здесь на 1 августа 1917 года 33 машин их было 17 штук.

Аррьергардными боями на Юго-Западном фронте практически и закончилось использование «остинов» в борьбе с внешним врагом. Зато эти машины стали активно участвовать в сражениях разгоравшейся на территории бывшей Российской империи Гражданской войны.

**Броневая автомобиль «Остин» 3-й серии из той же колонны, что и на предыдущем фото. Харьков, 1 марта 1919 года. На фото хорошо видны рамки пулестойких стекол, закрепленные на нижнем откидном листе кронштейнами. На транспаранте в передней части машины читается: «Свобода или смерть. Долой...» (РГАКФД).**





# В ОГНЕ ГРАЖДАНСКОЙ

Октябрьский переворот 1917 года и последовавший за этим развал армии привели к тому, что рухнула вся с трудом налаженная система снабжения, обеспечения и ремонта автоброневых частей. Дивизионы, находившиеся на фронтах, частично были демобилизованы красными, частично попали в руки белых, украинцев, немцев, поляков...

**КРАСНАЯ АРМИЯ.** Военное руководство Советской России уже в начале 1918 года начало работу по организации своих броневых частей. Как уже говорилось, уже 31 января 1918 года создается Центральный совет по управлению броневыми силами РСФСР (Центробронь). Первоочередной задачей нового органа стал сбор разбросанных по тер-

ритории бывшей Российской Империи бронемашин, автомобилей и мотоциклов, а также запасных частей к ним. К июню 1918 года, как следует из доклада совета Центробронь, на учете имелось около 270 бронемашин, из которых лишь до 150 были исправными. При этом исправные броневики находились как в составе различных бронеотрядов (единого штата последнего не существовало), так и в различных организациях — при штабах, в распоряжении советов, отрядов и т. п.

Естественно, при такой ситуации техническое состояние броневиков оставляло желать лучшего, да и с боевым применением машин и их снабжением имелись серьезные проблемы. Поэтому в июне 1918 года совет

**«Остин» 1-й серии  
«Спартаковец»  
одного из  
автобронепотрядов  
Красной Армии  
на улице Киева.  
1 мая 1919 года.  
На борту надпись:  
«Пролетарии  
всех стран,  
соединяйтесь!»  
(РГАКФД).**



Центробронь занялся вопросами организации броневых частей и налаживанием системы их снабжения. Для этого привлекались специалисты, имевшие опыт службы в броневых частях еще в Первую мировую войну — например, весной 1918 года для работы в совете Центробронь был приглашен бывший командир Запасного броневого дивизиона В. Халецкий.

Первые бронеотряды Красной Армии начали отправлять на фронты в начале 1918 года, при этом состав их был самым различным — в их составе могло быть от одной до 4 и даже более бронемашин разных марок. Часто очень сложно, а иногда и невозможно узнать, броневики какого типа комплектовались та или иная часть, так как в документах марки бронемашин не указывались, в лучшем случае вооружение — пушечная или пулеметная.

Первый бронеотряд Красной Армии был отправлен в Псков 26 февраля 1918 года, затем из Петрограда убыло еще шесть отрядов в Нарву и Гдов, Лемболово, Иркутск, Царицын, Москву и Воронеж. Всего в составе семи отрядов отправили 22 броневых авто-

мобиля, но, к сожалению, разбивка по маркам в документах отсутствует. Кроме того, до 15 мая 1918 года в различные районные центры Петрограда выдали 18 бронемашин, 3 отправили в Финляндию (из них один «Остин» 3-й серии), 1 в Нарву и 15 в Москву. Таким образом, с конца февраля и до середины мая 1918 года только из Петрограда было выдано и отправлено в разные места 59 броневых автомобилей.

Отправка бронемашин на различные фронты продолжалась и в дальнейшем. По мере наведения порядка в делопроизводстве, в документах появлялись и указания типов и марок бронемашин. Например, 28 мая 1918 года под Екатеринбург «на чехословацкий фронт» убыл бронеотряд из трех машин, в том числе 2 «остина» 1-й серии. 7 июля 1918 года в распоряжение 3-й Петроградской стрелковой дивизии направили 1-й Социалистический броневой отряд из пяти машин, в том числе три «остина».

В составе 1-го Красного бронеавтомобильного отряда, к 23 июля 1918 года находившегося в Гатчине, имелось пять броневинов, из них два «остина» (один из них 1-й серии).

**Бронеавтомобиль «Остин» 1-й серии, отбитый войсками Донской армии у красных. Лето 1919 года. На корме различима надпись «Тов. М...ов», поверх которой на борту нанесена эмблема Донской армии — черный треугольник в круге (АСКМ).**





<i>Количество бронемашин «Остин» в автобронеполках Красной Армии в 1919–1920 годах.</i>				
Фронт или армия	На какую дату	Количество автобронеполков	Количество бронемашин	Из них марки «Остин»
Южный	25 апреля 1919 года	8	28	5
Южный	27 мая 1919 года	13 и два отдельных броневика	48	12
Южный	1 августа 1919 года	16 и два отдельных броневика	64	14
Южный	15 декабря 1919 года	13	40	17
Восточный	16 января 1920 года	7, один броневой взвод и один отдельный броневик	22	4
Восточный	1 июня 1920 года	6	22	8
Западный	15 декабря 1919 года	14 и один отдельный броневик	46	19, из них 3 «кегресса»
Западный	1 марта 1920 года	13 и один отдельный броневик	43	16
Туркестанский	20 декабря 1919 года	4	21 (включая 3 машины, предназначенные для разборки на запчасти и 4 резервных)	8
Туркестанский	1 марта 1920 года	6 и один отдельный броневик	21	10
Кавказский	1 марта 1920 года	6	18	11
Юго-Западный	26 января 1920 года	9	34	16
Юго-Западный	13 марта 1920 года	12	42	20
Юго-Западный	15 августа 1920 года	27 и два отдельных броневика	111	51
Юго-Восточный	25 января 1920 года	3	10	4
6-я армия	28 сентября 1920 года	5	17	5
9-я армия	11 марта 1919 года	4	12	4
9-я армия	19 декабря 1919 года	4	11	6

БЕЛЫЕ АРМИИ. Наиболее активно автоброневые части использовались белыми армиями на юге России – Добровольческой, Донской, Кавказской, а также Русской. Это и понятно – местность в данных регионах способствовала применению бронетранспортеров, здесь имелась хорошо развитая дорожная сеть и предприятия, способные вести ремонт боевых машин. На других участках – севере, востоке и северо-западе – автоброневые части были малочисленные и не играли такой роли, как на юге. Поэтому основное внимание здесь уделено именно бронетанкам ВСЮРа и Русской армии.

Белое движение, зародившееся на окраинах бывшей Российской империи, перво-

начально не имело бронетанков. Так, к лету 1918 года Добровольческая армия располагала всего одним бронетанком. Поэтому единственным источником пополнения служили трофейные машины, захваченные в боях у красных. К концу лета из них удалось сформировать бронетанковый автомобильный дивизион. Он состоял из трех отрядов, каждый из которых по штату включал 4 бронетанка, из них один пушечный. Однако на деле количество машин часто было меньше штатного, да и пушечных часто не хватало.

Согласно приказу № 1 по бронетанковому дивизиону Добровольческой армии, подписанному 21 августа 1918 года, на учет принимались все имевшиеся на тот момент бронетранс-

били — 8 машин, из них половину составляли «остины»: «Кубанец» (№ 1998), «Партизан» (№ 384-659), «Мститель» (№ 372-683-16) и «Витязь» (сборный из № 235 и 278).

С образованием Вооруженных Сил Юга России (8 января 1919 года), объединивших Добровольческую и Донские армии, формируется запасной броневой дивизион, через который проходили все боевые и транспортные машины броневых частей (фактически его функции были такими же, как и у Запасного броневого дивизиона Русской армии в годы Первой мировой войны. — *Прим. автора*). К сожалению, документов броневых частей Вооруженных Сил Юга России сохранилось крайне мало.

Тем не менее, по сохранившимся приказам можно узнать, что 16 ноября 1918 года был исключен из списков броневик «Витязь», погибший под Ставрополем. 16 января 1919 года в книгу описи запасного дивизиона внесли броневик «Остин» (№ 4287) «Генерал Марков», а несколькими днями позже — «Генерал Алексеев». При этом последний хоть и значился как «Остин», но проходил

как «собранный из различных автомобильных частей броневых автомобилей». В феврале 1919 года, после ремонта, эта машина (номера у нее не было) поступила на вооружение 4-го броневого автомобильного отряда Добровольческой армии.

В марте 1919 года на учет в запасной бронедивизион приняли три трофейных «остина» № 384-659, 4287 и № 2096. Последний, названный «Генерал Корнилов», поступил на вооружение 1-го броневого автомобильного дивизиона Добровольческой армии. В конце апреля 1919 года в запасной броневой дивизион поступили шесть «остин» 4-й серии — единственные машины такого типа, отправленные из Англии командованием ВСЮР. При этом машины были не новыми, они использовались в боях на Западном фронте в составе британского Королевского танкового корпуса.

По мере продвижения войск ВСЮРа на север, росло и число захваченных у красных броневых машин, что позволило в конце марта сформировать 2-й броневой дивизион. 1 сентября 1919 года на базе автобронетанкового отряда

**Броневая машина  
«Остин» 3-й серии  
«Швидкий»  
 («Быстрый»)  
из состава одного  
из броневых  
дивизионов  
УНР. 1919 год.  
Под названием  
виден белый  
круг, в котором  
вероятно нарисован  
украинский  
«тризуб». У машины  
стоят бойцы в очень  
колоритной форме  
(фото из архива  
Я. Магнуского).**



Бронеавтомобиль  
«Остин» 2-й серии  
«Черник» из состава  
бронедивизиона  
корпуса Сичевых  
Стрельцов  
Украинской  
Галицийской армии.  
Осень 1919 года.  
На борту машины  
нарисован желто-  
голубой щиток  
с «трезубом»  
и буквами СС  
(Сичевые Стрельцы)  
в нем (из коллекции  
Я. Магнуского).



Бронеавтомобиль  
«Остин» русской  
бронировки одного  
из автоброневых  
отрядов  
Красной Армии  
в Екатеринославе.  
Май 1920 года.  
На борту машины  
читается «...отряд»,  
видна красная  
звезда и надпись  
«Ворошилов»  
(ЦМВС).





вого отряда при 3-м армейском корпусе создается 3-й броневой дивизион, а 30 сентября при штабе войск Киевской области — 4-й. Кроме того, с февраля по июль 1919 года существовал броневой дивизион войск Одесского района — 6 машин (из них 2 «Остины»), который 2 июля 1919 года перевезли в Новороссийск, в состав запасного броневого дивизиона.

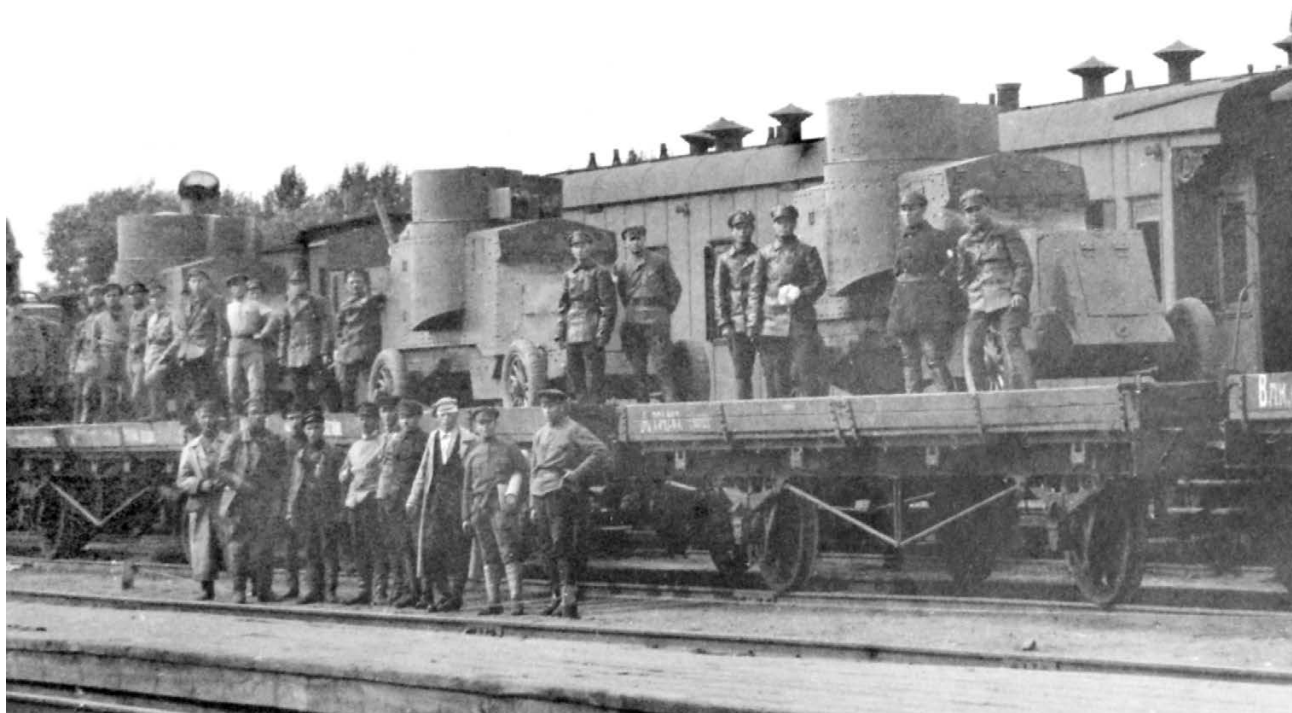
Что касается Донской армии, то броневое автомобильное дело здесь было поставлено значительно хуже, чем в Добровольческой армии. На Дону не хватало специалистов, необходимых частей и материалов, подходящих для ремонта промышленных предприятий. Тем не менее, в конце 1918 года в армии формируется бронедивизион, в составе которого на 19 апреля 1919 года числилось 7 бронемашин, из которых 5 «остинов» — «Казак», «Партизан», «Усть-Белокалитвинец», «Медведица» и «Атаман». К концу сентября 1919 года броневой дивизион Донской армии насчитывал 12 бронеавтомобилей, из которых 8 «остинов» различных серий — «Медведица», «Стерегищий», «Атаман Каледин», «Лугано-Митякинец», «Усть-Белокалитвинец», «Партизан», «Атаман Богаевский» и «Генерал Кельчевский». Однако состояние машин оставляло желать лучшего — на 29 сентября

из 12 бронеавтомобилей лишь 4 (из них три «остина») действовали на фронте, а остальные находились в ремонте.

Таким образом, с августа 1918-го по март 1920 года (до эвакуации из Новороссийска в Крым) в составе ВСЮРа существовали шесть линейных автоброневых дивизионов — 1, 2, 3, 4-й, Донской армии и войск Одесского района — и один запасной. К сожалению, как уже говорилось, документов по бронечастям белых армий практически не сохранилось. Поэтому довольно сложно (а часто и невозможно) сказать, какой марки был тот или иной броневи́к. В документах (оперсводки, сведения о боевом составе, донесения о боевых действиях) чаще всего указывалось название машины, иногда вооружение (пушечный или пулеметный) и крайне редко тип. Можно лишь сказать, что на 20 июля 1919 года в частях ВСЮР (включая учебные машины и броневики, находившиеся в ремонте) числилось 37 бронемашин всех типов, не менее 18 из них были «остины».

К 5 октября 1919 года (моменту наибольшего продвижения частей ВСЮР к Москве) число броневых машин возросло — их было порядка 50. При этом пополнение шло в основном за счет трофеев.

**Бронеавтомобили «Остин» русской бронировки из состава 31-го автоброневого отряда Красной Армии направляются на фронт. 1920 год (АСКМ).**



**Русский «Остин»  
из состава  
31-го автобронепового  
отряда  
Красной Армии  
на платформе.  
1920 год.  
На подбашенной  
полукруглой  
части борта видна  
надпись «№ 31  
автобронепов  
РСФСР», а справа  
под смотровым  
лючком различим  
№ 3, порядковый  
номер броневика  
в отряде (АСКМ).**

Начавшееся 11 октября 1919 года наступление красных вынудило части белых армий после ожесточенных боев начать отход, который в марте 1920 года закончился разгромом частей ВСЮР и их эвакуацией из Новороссийска в Крым. Среди доставшихся победителям трофеев были и броневые автомобили. Благодаря документам Красной Армии можно провести некоторый анализ качественного состояния автоброневых частей ВСЮР.

Так, части 9-й армии сообщали о захваченных в районе Старочеркасской (станция в Аксайском районе Ростовской области. — *Прим. автора*), Екатеринодара (современный Краснодар), Ростова и Нахичеваня (сейчас в составе Пролетарского района Ростова. — *Прим. автора*) 13 броневых машинах, из которых было 9 «остинов». Состояние машин было разным — например, об одном броневике, найденном в Екатеринодаре, говорилось так:

«Бронеавтомобиль системы «Остин», мотора нет, коробка скоростей разбита, нет карбюратора, дифференциала, шасси покошенное, к броне не хватает двух боковин к мотору,

внизу башен не хватает дверок для аккумулятора, задней двери».

Еще 15 машины были захвачены непосредственно в Новороссийске. Из этого количества «остины» составляли практически половину — 7 машин. Согласно «Справке о состоянии броневых автомобилей, взятых в г. Новороссийске 9-й армией», это были следующие машины:

«Бронеавтомобиль «Остин» «Кубанец» № 812-150, 50 л.с. — мотор разбит, требует капитального ремонта...

Бронеавтомобиль «Остин» «Пластун» — нет мотора и многих других частей. Может быть использован только для запчастей...

Бронеавтомобиль «Остин» «Терек», 50 л.с., № 683-301 (с задним рулем). Требует капитального ремонта...

Бронеавтомобиль «Остин» «Генерал Марков» № 376-683, 50 л.с., вооружен двумя пулеметами Виккерса. Находится на ремонте на заводе «Судосталь» (пролежал две недели на дне моря) ...

Бронеавтомобиль «Остин» «Генерал Корнилов» № 325-683, 50 л.с., исправен, несет дежурство по городу...



Бронеавтомобиль «Остин» «Уманец» № 230-620, 50 л.с., мотор совершенно разбит, броня потрескалась, одна башня сбита, рама погнута. Годен только для разборки на части...

Бронеавтомобиль «Остин» «Надежный» 50 л.с. — погружен на платформу на путях в г. Новороссийск. Нет заднего моста и многих мелких деталей. Для ремонта непригоден, может быть разобран на запасные части».

Таким образом, из 28 захваченных частями 9-й армии красных в районах Ростов, Екатеринодар, Новороссийск было 16 «остинов». Не будет большим преувеличением сказать, что броневики «Остин» составляли более половины всех машин в бронечастях Вооруженных Сил Юга России.

**РУССКАЯ АРМИЯ.** Русская Армия генерала Врангеля, созданная в Крыму 28 апреля 1920 года путем реорганизации ВСЮР, в начале имела в своем составе незначительное число броневых машин. Это были броневики, находившиеся на ремонте на крымских предприятиях или отошедшие со своими частями через перешейки — эвакуировать из Новороссийска ни одного бронеавтомобиля не удалось.

Тем не менее, к началу наступления Русской Армии в Северной Таврии — 6 июня 1920 года — в ее составе имелось два броневых автомобильных дивизиона, первый насчитывал 12 машин, а второй 8. На 26 июля 1920 года в двух броневых дивизионах Русской Армии Врангеля числилось 34 бронемшины, из которых боеспособных на фронте имелось всего 12. В последующем, благодаря трофеям и изготовлению машин на крымских предприятиях, число броневигов возросло, и к середине октября 1920 года составляло 47 единиц — 23 в 1-м и 24 во 2-м дивизионах. Правда, число боеспособных машин было значительно меньше — 30 и 40% соответственно. Тем не менее, использование бронеавтомобилей армией Врангеля велось значительно активнее и успешнее, чем частями ВСЮР.

Среди трофеев белых было немало «остинов», из которых значительное число составляли машины русской бронировки, изготовленные на Ижорском заводе в 1919 году. После эвакуации Русской армии из Крыма частями РККА в ноябре 1920 года был взят на учет 41 трофейный бронированный авто-

**Бронеавтомобиль «Медведица» (в честь станции Усть-Медведецкой) броневое дивизиона Донской армии. 1919 год. Этот «Остин» 1-й серии имеет «нештатные» колеса с грузошинами, и вероятно не «родной» задний мост (РГАКФД).**



**Бронеавтомобиль  
«Остин» 3-й серии  
«Генерал Алексеев»  
из состава  
4-го броневое  
дивизиона  
Добровольческой  
армии. Весна  
1919 года.**

**По документам, этот  
броневик не имел  
номера и значился  
как собранный  
из нескольких  
машин «Остин».  
На фото видно,  
что машина имеет  
не «родные» колеса  
с грузошинами  
(из коллекции  
Я. Магнуского).**



мобиль, из них 16 типа «Остин», что составляло 40% парка. Например, среди 15 бронемашин, захваченных частями Красной Армии в Севастополе, имелось шесть броневиков данного типа. При этом часть из них имела усиленное, по сравнению с базовым, вооружение. Так, в акте об осмотре «броневых и грузовых автомашин, на предмет их пригодности к использованию» от 15 декабря 1920 года, говорилось следующее:

«1. Броневая машина «Усть-Белокалитвинец», «Остин» № 2126, (с задним рулем) — требует среднего ремонта, пулеметов — 3 (есть).

2. Броневая машина «Кавалерист», «Остин» № 2074 (с задним рулем) — требует среднего ремонта, пулеметов — 2 (есть).

3. Броневая машина «Девятый вал», «Остин» № 2227 (с задним рулем) — требует среднего ремонта, пулеметов — 2 (есть).

4. Броневая машина «Шквал», «Остин» № 2723 (с задним рулем) — требует основательного ремонта, пулеметов — 2 (есть).

5. Броневая машина «Стережущий», «Остин» № 4327 (с задним рулем) — требует капитального ремонта, пулеметов — 3 (есть), пушка Гочкиса 37-мм — 1 (есть).

6. Броневая машина «Свирепый», типа «Остин» — ремонту не поддается, годна на запчасти».

**ПРОЧИЕ БЕЛЫЕ АРМИИ.** В остальных белых армиях броневиков было мало, и их использование не было таким активным,

как на юге. Так, в составе Северо-Западной армии генерала Юденича к началу наступления на Петроград (осень 1919 года) имелось всего 4 бронемашин, из них 2 «остина». В составе Северной армии генерала Миллера был всего один броневик — «Остин» 3-й серии «Единая Россия».

Армия Комуча на 15 августа 1918 года имела в своем составе 1-й Казанский броневой дивизион. Сведений о его вооружении у автора нет, но судя по количеству личного состава (35 человек) едва ли в нем было больше двух — трех бронемашин. Возможно, что в его состав включили захваченные в Казани 6 августа 1918 года два броневика красных, из них один «Остин». Еще меньше броневых автомобилей имела Сибирская армия — на 10 сентября 1918 года она располагала лишь одной машиной в 1-м Средне-Сибирском армейском корпусе.

Русская армия адмирала Колчака на 1 июля 1919 года (момент ее максимальной численности) располагала всего тремя бронемашинами. Их типы автору неизвестны.

**УРАЛЬСКАЯ АРМИЯ.** По состоянию на 1 июня 1919 года в составе Уральской армии имелось восемь броневых машин, сведенных в броневой дивизион, состоящий из Кавказского отделения (четыре машины из них один «Остин» с названием «Безэ») и Уральского броневого отряда (4 броневика).

**ЧЕХОСЛОВАЦКИЙ КОРПУС.** Части корпуса, выступившего против большеви-

ков в мае 1918 года, также имели на вооружении броневики. Это были трофейные машины, захваченные в боях с Красной Армией. Первые три машины попали в руки чехов 28 мая 1918 года в Пензе. Среди них имелся и один «Остин», причем довольно интересный. Это был переделанный в однобашенный «Остин» 1-й серии с дополнительным пулеметом в лобовом листе корпуса. Позже в руки чехословаков попало еще несколько бронемашин различных типов. Их общее количество за все время пребывания в России не превышало 8–10 единиц, среди них, помимо однобашенного, был и один «Остин» 3-й серии. Любопытно, что оба «остина» проделали с чехословаками весь путь, и в апреле 1920 года были в Харбине проданы Китаю. Помимо этих броневиков, к этому времени на ходу оставался только одна бронемашина «Армстронг-Уитворт-Фиат».

**АРМИИ УКРАИНЫ.** Довольно значительное число броневиков имелось и в армиях Украины. Это и понятно — ведь на русском Юго-Западном фронте к осени 1917 года имелось наибольшее количество броневых частей.

Первая броневая часть войск Центральной рады Украинской Народной республики появилась в октябре 1917 года. Перебра-

сывавшийся в это время с фронта в Киев 1-й Украинский казачий полк на станции Казатин захватил часть машин одного из бронедивизионов Русской армии (предположительно 11-го), который по приказу Временного правительства перебрасывался в Киев. Это позволило сформировать 1-й Украинский броне-автомобильный дивизион войск Центральной рады. В ноябре, уже в Киеве, к ним присоединили 4 машины 19 и 26-го броневых отделений 7-го дивизиона, которые в это время находились в Киеве. В результате, в бронедивизионе Центральной рады насчитывалось 10 машин, из них не менее пяти «остинов». В январе 1918 года броневики использовались в боях в Киеве против восставших большевиков, эсеров и рабочих завода «Арсенал», которые выступили против Центральной Рады. В ходе боев две машины были разбиты, а еще три потребовали ремонта.

Кроме 1-го бронедивизиона, на стороне Центральной рады выступило 29-е отделение 7-го дивизиона Русской армии, осенью 1917 года находившееся в Харькове (4 машины, из них минимум 2 «остина»). Однако 9–10 декабря 1917 года эти броневики были захвачены большевиками.

Еще три броневика, находившиеся на ремонте в Одессе, также поступили на вооруже-

**Бронеавтомобили «Остин» 4-й серии – «Зоркий», «Смелый», «Могучий» 2-го отряда 2-го бронедивизиона Вооруженных Сил Юга России. Лето 1919 года. Броневики были получены из Англии в 1919 году, и до этого использовались в боях в составе 17-го батальона Королевского танкового корпуса (РГАКФД).**



ние войск Центральной рады. Они использовались в боях на улицах города против Красной гвардии 27–30 декабря 1917 года.

К февралю 1918 года в составе 1-го броневых дивизиона УНР числилось уже около 10 машин — помимо отремонтированных машин, он пополнился броневиками 34-го отделения 11-го дивизиона Русской армии. Сколько «остинов» было среди них неизвестно, но как минимум одна машина 3-й серии имела. Машины использовались в боях против красновардейских отрядов на Волыни и в Полесье в январе — феврале 1918 года.

1 марта 1918 года в составе Отдельной Запорожской дивизии армии УНР формируется «броневая колонна старшины Овчаренко» в составе двух бронедивизионов, всего 10 бронемашин. В составе первого было 7, а второго — 3 машины (из них 2 «остина»). В апреле-мае броневики участвовали в боях против частей красных на полтавском направлении и в Донбассе.

В апреле 1918 года началась реорганизация броневых сил УНР. Военное министерство Украины планировало сформировать 8 броневых дивизионов по две батареи из трех машин в каждой (2 пулеметных и пушечная). Комплектование техникой велось за счет бывших частей Российской императорской

армии. Однако состояние парка было весьма плачевным — на 29 апреля 1918 года в дивизионах вместо 48 числилось всего 32 бронемашин, из них исправными были не более 4–5 штук. Типы броневых автомобилей неизвестны кроме 4-го дивизиона, находившегося в Киеве: среди шести его машин было 2 «Остина» 2-й серии и один 3-й.

В ноябре 1918 года создается Директория Украинской Народной Республики, которую с начала следующего года возглавил С. Петлюра. Почти одновременно с созданием Директории, в конце 1918 года, началась и реорганизация украинской армии. К этому времени число бронемашин сильно сократилось: 3 и 8-й дивизионы (находились в Одессе и Екатеринославе) попали в руки белых, а 5 и 6-й (Чернигов и Полтава) — в руки красных. Тем не менее, в декабре 1918 года в составе 1-го Волынского корпуса войск Директории формируется Луцкий броневой дивизион (позже переименованный в 9-й), имевший к началу следующего года шесть бронемашин (из них один «Остин» 2-й серии). Позже на его вооружение поступило еще несколько машин. Дивизион участвовал в боях с красными и поляками, но к концу июня 1919 года в нем не осталось ни одной машины.

**Броневые автомобили  
«Остин» русской  
бронировки  
из состава  
1-го автоброневых  
отряда Красной  
Армии. Петроград,  
18 февраля  
1920 года. Одна  
бронемашин  
называется «Враг  
капитала», вторая  
«Стенька Разин  
(РГАКФД).**







Две бронемашины входили в состав Запорожского корпуса, но они были потеряны в мае 1919 года. Кроме того, по состоянию на 15 апреля 1919 года 4 броневика (из них один «Остин» 2-й серии «Черник» и один 3-й серии «Петлюра») имелись в Украинской Галицийской армии. Они входили в состав броневого дивизиона корпуса Сичевых Стрельцов.

**«ОСТИНЫ» В БОЯХ.** Боевое использование броневых автомобилей в годы Гражданской войны коренным образом отличалось от тактики периода Первой мировой. Благодаря маневренному характеру действий броневика использовались для атак во фланги и прорыва в тыл противнику с целью нарушения управления и коммуникаций. Кроме того, броневики применялись для захвата узлов дорог и населенных пунктов во вражеском тылу и удержания их до подхода своих частей. Очень часто броневые автомобили применялись для совместных действий с конницей или, напротив, для атак кавалерии противника. Выполнение всех этих задач в значительной степени облегчалось, в отличие от Первой мировой войны, отсутствием сплошного фронта и весьма слабым инженерным обеспечением обороны (если таковое вообще имелось).

Кстати, отсутствие сплошного фронта часто приводило к комичным ситуациям. Например, командир действовавшего под Екатеринбургом бронеотряда Хаецкий (в отряде

два «Остина» и «Фиат») во время боя 24 июня 1918 года на своем броневике «забрался в тыл противника верст на 60, потеряв всякую связь с отрядом т. Хаецкий в течение всей недели проблуждал в стане врагов, и только на восьмой день, 1 июля, найдя случайно винного спирта и заправив им свой броневик, он присоединился к своему отряду».

Кстати, проблема снабжения бронемашин горючим в течение всей Гражданской войны стояла очень остро у всех воюющих сторон. Например, бронеотряды Красной Армии чаще всего для заправки машин использовали различные смеси на спиртовой основе. Например, командир 35-го автобронеполка в 1921 году докладывал, что во время боевых действий в ходе Гражданской войны его часть ни разу не получала бензин.

Но не всегда такие рейды броневых машин заканчивались успешно нередко из-за самоуверенности своих командиров броневика, прорвавшись в тыл противника и потеряв связь со своими частями, гибли, часто вместе с экипажем. В качестве примера можно привести выдержки из воспоминаний Б. Федосенко, единственного выжившего из экипажа броневика Добровольческой армии «Витязь» (типа «Остин»). 31 октября 1918 года машина поддерживала атаку Корниловского ударного полка на село Пелагнада в районе Ставрополя. Командир броневика, капитан И. Гунько решил по опыту предыдущих боев, прорваться в село, вызвать там пани-

**Бронеавтомобиль «Остин» 3-й серии «Единая Россия» из состава автомобильного дивизиона Северной армии генерала Миллера. Архангельск, зима 1919 года. Возможно, броневик не успели отправить в Петроград в 1917 году, и впоследствии был включен в состав войск Северной армии. На колесах броневика надеты цепи для повышения проходимости (ЦМВС).**

**Бронеавтомобиль  
«Остин» 3-й серии,  
захваченный  
частями  
чехословацкого  
корпуса. 1919 год  
(из коллекции  
Я. Магнуского).**

ку и на обратном пути атаковать части красных с тыла:

«Мы выехали, и на максимальной скорости машины, быстро проскочили все цепи большевиков, совершенно потеряв зрительную связь с корниловцами. Противник вел сильный артиллерийский огонь, но в начале нас не обстреливал. А на ружейные пули, как градом колотившие броню машины, мы не обращали внимания...

Множество целей перед Пелагаидой потребовало большого расхода патронов. Густые цепи «товарищей» шли одна за другой. Подавляющая и невиданная доселе численность их была очевидна, но все же у нас всех оставалась уверенность, что вот-вот они начнут если не бежать, то отступать. Мы израсходовали массу патронов. Несмотря на термостатное охлаждение пулеметов, пар струями

выходил из пароотводных трубок. По нам начала бить артиллерия, и мы вынуждены были продвигаться вперед скачками. О том, чтобы двинуться назад, и мысли ни у кого не было.

Наши части не подходили. Мы не могли их видеть даже в бинокль. Всюду видны были только большевики. Чувствуя неладное, командир приказал включить задний руль, и двинуться назад. Но в этот момент снарядом было повреждено заднее колесо машины. Капитан Гунько приказал бережно расходовать патроны, огнем держать противника в отдалении, чтобы с наступлением сумерек оставить машину. Поручик Орловский подал нам последние две ленты с бронебойными пулями, хранившимися как неприкосновенный запас.

На фронте настало затишье. Очевидно наши отстали. Наступившие сумерки позво-





лили большевикам приблизиться к машине. В револьверные отверстия мы открываем огонь из револьверов. Я выпустил последнюю очередь, замолчал и пулемет Безклубова. «Товарищи» подошли очень быстро. Стали слышны их крики и брань: «Кадеты, выходите!»

«Господа, — обратился к нам Гунько, — прощайтесь друг с другом: я взрываю машину. Кто хочет, выходите».

«Игорь, стой, — сказал я, — я выхожу».

Я пролез в башенный люк и соскочил с броневи́ка. Не успел я сделать и пяти шагов, как взорвалась и загорелась машина. «Товарищи» хотели сразу меня расстрелять, но их начальник приказал для допроса отвести меня в штаб».

К сказанному следует добавить, что, судя по наличию люка в башне, машина была «Остином» 3-й серии.

Что касается взаимодействия бронемашин с конницей, то этот прием и красные, и белые демонстрировали весьма успешно. К примеру, машины 32-го автобронеотряда (командир Войткевич), приданного 4-й кавалерийской дивизии, в сентябре 1919 года у станции Казанская (южнее Воронежа), преследуя противника, ворвались в отходящие колонны

конного корпуса генерала Савельева, и своим огнем нанесли серьезное поражение противнику, захватив при этом 5 орудий и несколько пулеметов. В ходе преследования белых бронепоезд вместе с конницей захватил исправный бронепоезд противника и большое количество военного имущества.

Бронемашин белых использовались совместно с кавалерией не менее успешно. Вот выписка из донесения от 29 октября 1919 года о боевых действиях двух «остинов» Донской армии:

«Бронеавтомобиль «Генерал Кельчевский» участвовал в бою совместно с корпусом генерала Шкуро под деревней Алисовкой. Вырвавшись вперед, броневи́к занял несколько селений, захватив много пленных. Красные банды в панике бежали, теряя вооружение и обозы. Бронеавтомобиль «Атаман Богаевский» северо-восточнее ст. Косторной атаковал конницу Буденного и огнем пулеметов рассеял ее. Команды получили благодарность от генерала Шкуро».

К сказанному следует добавить, что «Атаман Богаевский» был «Остином» 3-й серии.

В условиях маневренного характера боевых действий броневые машины с успе-

**Бронеавтомобиль «Остин» 4-й серии «Генерал Корнилов» из состава 1-го бронедивизиона Вооруженных Сил Юга России, брошенный белыми в Новороссийске. Март 1920 года. Надпись на борту сделана в три цвета (АСКМ).**

**Бронеавтомобиль  
«Остин» русской  
бронировки  
«Враг капитала»  
из состава 1-го  
автобронеполка  
Красной Армии.  
Западный  
фронт, лето  
1920 года. Этот  
бронеавтомобиль  
сохранился  
до наших дней,  
и сегодня является  
экспонатом Военно-  
исторического  
музея артиллерии,  
инженерных войск  
и войск связи  
в Санкт-Петербурге  
(РГАСФД).**

хом применялись и для арьергардных боев. Так, 17 июля 1920 года два бронеавтомобиля «Остин» (один из 10-го, второй из 23 автоброневых отрядов, командиры машин Пюрин и Монахов соответственно), приданные 23-й бригаде 10-й пехотной дивизии Красной Армии, у деревни Малый Боблван наскочили на отходившие польские части — обоз и артиллерийскую батарею, с которыми тут же вступили в бой:

«Неожиданный огонь произвел в рядах противника замешательство. Части и обоз стали рассыпаться и уходить в лес, оставляя убитых и раненых. Этим налетом было восстановлено положение 10-й дивизии, которая попала в мешок 14-й Великопольской дивизии. Преследовать противника не представлялось возможным по причине отсутствия мостов. Кроме того, отступающая батарея, быстро развернулась, и стала в упор расстреливать броневики. 11-й снаряд попал в бронь бронемашины 23-го АБО, пробил бронь и разорвался в двигателе. Однако противник был деморализован, что позволило нам подтянуть войска, и продолжить преследование. В этом бою погиб командир броневика 23-го АБО т. Монахов, ранены шофер 23-го АБО т. Шведов и 10-го АБО т. Тимберг».

Следует сказать, что бронеавтомобили Красной Армии в ходе советско-польской войны 1920 года использовались весьма активно. При этом в боях имели место и столкновения с бронемашинами противника.

12 июня 1920 года в районе Житомира бронеавтомобиль «Жгучий» марки «Остин» из состава 21-го автобронеполка Красной армии вступил в бой с пулеметным броневином поляков:

«Машины открыли огонь со 100 сажень, после 15 минут обстрела бронеавтомобиль противника отошел еще на 50 сажень, и вновь открыл огонь по «Жгучему» («Жгучий» шел задним ходом). Завязался горячий пулеметный бой, который длился около 40 минут, после чего противник отступил».

Двигаясь за польским броневином, «Жгучий» вошел в Житомир, уже оставленный поляками, и около 20 верст преследовал бронемашины противника, после чего вернулся к своим частям.

В условиях маневренной войны 1918–1920 годов бронемашин часто переходили из рук в руки, некоторые меняли хозяев три или даже четыре раза. Небезынтересно привести фрагменты из воспоминаний И.П. Толмачева, участника Гражданской во-



йны, командира одного из красногвардейских отрядов на Дону, впоследствии начальника пулеметной школы 10-й армии. Воспоминания, несмотря на их определенную идеологическую направленность, дают представления о роли броневиков в боях, а также о способах их использования. Речь идет о бронемашине «Остин» 2-й серии под названием «Жемчуг» (название вероятно осталось еще с Первой мировой войны). Ее передали отряду Е.А. Щаденко луганские рабочие весной 1918 года.

В конце апреля начался отход правительства и войск Донецко-Криворожской советской республики из Луганска в Царицын. В ходе этого похода броневик «Жемчуг» активно участвовал в боях:

«Вечером 8 мая разведчики обнаружили в раскинувшихся вокруг Белой Калитвы оврагах скопление пехоты и конницы противника. Отряд Романовского и пулеметная команда получили приказание разгромить неприятеля.

И вот, прикрываясь темнотой, балками, оврагами мы двинулись в тыл врага. За нами ползла бронемашина «Жемчуг». Чтобы не урчал мотор, ее тянули несколько пар лошадей...

Первые ружейные выстрелы и звонкие очереди пулеметов внезапно взорвали тишину. Ожило, заметалось все вокруг, огласилось дикими криками и воплями. Обезумевшие спросонья белогвардейцы, потеряв ориентировку, сбитые с толку паническими командами, метались в тесном овраге. Их косили безжалостные очереди пулеметов, залпы винтовок, разрывы гранат. Так продолжалось до тех пор, пока там, внизу, не появился сильный, волевой человек. Вот уже с левого рукава оврага вразнобой раздались первые винтовочные выстрелы и пули завизжали над головами красногвардейцев.

Беспорядочно огрызаясь, белоказаки пятятся по оврагу, а вскоре бросаются в паническое бегство.

Части полковника Иванова, оказавшиеся в это время в другом овраге, пошли на выручку, но натолкнулись на нашу бронемашину, которая остановилась из-за неисправности. Заметив это, белоказаки бросились на броневик с криками: «Сдавайтесь, черти!» Однако пулеметчики и не думали поднимать руки. В ответ они открыли жестокий огонь. Используя неподвижность машины, солдаты подползали к ней и пытались взять на буксир. Безуспешно. Находившийся в броневике

**Бронеавтомобиль «Остин» 4-й серии (видна заднее сдвоенное колесо без одной шины) «Генерал Марков» из состава 1-го бронедивизиона Вооруженных Сил Юга России, сброшенный с пирса в море при эвакуации белых из Новороссийска. Март 1920 года (АСКМ).**





**Бронеавтомобиль  
«Остин» русской  
бронировки  
«Молния» одного  
из бронеполков  
Южного фронта.  
Весна 1920 года  
(РГАСФД).**

ке командир эскадрона Волчанский, открыв перед самым носом врагов дверку машины, швырнул в них несколько гранат. Тогда солдаты обложили машину бурьяном и пытались поджечь. Подоспевшие красноармейцы помешали им».

Бронеавтомобиль «Жемчуг» был захвачен казаками в бою у станицы Морозовская в начале июня 1918 года. Об этом эпизоде Толмачев пишет следующее:

«По приказу Ворошилова Морозовский полк занял позиции к северу от железной дороги, за хутором Любимовом. К западу от станции располагался Каменский отряд под командованием Романовского, южнее — Луганский отряд во главе с Локотешем.

Не успели бойцы отрыть себе окопы, как белые перешли в наступление. С высокой крыши элеватора за атакой противника наблюдали Ворошилов и другие командиры...

Стоявший с тыльной стороны элеватора броневик вышел из-за укрытия и двинулся навстречу неприятелю. Заметив его, насту-

пающие бросились в сторону, к железнодорожному мосту. Машина повернула туда, ведя огонь на ходу, отрезая бегущим путь к полотну. Водитель настолько увлекся преследованием, что не заметил, как дорога резко повернула влево, и вскочил на паханое поле. Мотор заглох. Ободренные белоказаки бросились к машине, пытаясь захватить ее. Экипаж открыл огонь с близкой дистанции и отогнал атакующих. Но вот смолк и пулемет — кончились патроны.

— Ну-ка, Ваня, давай попробуем завести мотор, — предложил шоферу находившийся в машине командир эскадрона Волчанский. — Я быстро открою дверцу, ты вываливайся сразу и падай, а там ползком. Если они побегут к нам, бросай все и — к дверце.

— Напрасно все это, — вмешался пулеметчик, — надо пробиваться гранатами.

В это время часто зацокали о броню пули, потом так же неожиданно смолкли и раздалось глухое удары железом — били лопатами, прикладами, вилами.

— Вылазь, черти! Все равно зажарим!







Быстро открыв дверцу, Волчанский метнул под ноги казакам пару гранат. Раздались крики, вопль. На броню со всех сторон обрушился град пуль. Они то сыпались горохом, визжа при рикошетах, то глухо клевали неподатливую сталь.

И все же Ваня еще раз рискнул вывалиться из машины и попытаться завести мотор. На этот раз он высочил удачно. Но лежа завести машину оказалось не под силу, а тут враг рядом — кричит, беснуется. Тогда он рывком вскочил и со всей силы завращал рукоять: мотор оставался мертвым. В этот момент в тело Вани впились сразу до десяти пуль, и, изрешеченный ими, он пластом рухнул на землю».

Захваченный бронеавтомобиль был переименован белыми в «Усть-Белокалитвинец» (в честь одноименной станицы) и использовался Донской армией в 1918—1919 годах.

Бронеавтомобили активно действовали и в ходе одной из последних крупных кампаний Гражданской войны в Европейской России — боевых действий Красной Армии против Русской армии генерала Врангеля летом — осенью 1920 года. Именно в этих операциях бронемашины использовались

наиболее массово и успешно, причем всеми противоборствующими сторонами. Пожалуй, не будет преувеличением сказать, что именно бои в Северной Таврии летом — осенью 1920 года стали кульминацией карьеры броневых автомобилей в Гражданской войне. Этому способствовала и местность, представлявшая собой главным образом обширную равнину с большим количеством дорог, главным образом грунтовых. Хорошая погода (достаточно сухое лето и осень 1920 года) также позволяла использовать броневики практически все время кампании.

К лету 1920 года в составе Русской армии имелось два броневых дивизиона с общим количеством 20 машин. В противостоящей белым 13-й армии красных, находившейся в Северной Таврии, имелось практически такое же количество бронеавтомобилей в шести бронеотрядах.

Успешное и быстрое наступление белых приводило к потерям в матчасти красных. Так, 12 июня 1920 года в Каховке при отходе сломался броневик «Остин» (№ 4805) из состава 43-го автобронеотряда. Экипаж пытался спасти машину, «протащив ее своими силами около двух верст до переправы».

**Бронеавтомобили Добровольческой армии перед парадом по случаю взятия Харькова. 28 июня 1919 года. Слева броневик «Остин» 2-й серии, на листе перед радиатором нанесен бело-сине-красный добровольческий шеврон и эмблема бронечастей белого цвета, на борту видно название машины. Справа «Остин» 1-й серии, на борту видно название, на бронелисте перед радиатором бело-сине-красная кокарда (РГАКФД).**

Здесь разорвавшимся снарядом был поврежден двигатель, картер и рулевая колонка. Вскоре показались наступающие танки и броневики белых, и экипаж «расстреляв мотор из револьверов и сняв замки с пулеметов», оставил машину, вплавь переправившись через Днепр.

Успешные действия Русской армии и активное использование последней бронемашин и танков, вынуждали командование

красных усиливать противостоящую врангелевцам 13-ю армию. Помимо прочего, сюда спешно стягивались и бронепоезда, как из глубины страны, так и с других фронтов. Например, в июле 1920 года с Западного фронта перебросили 8-й автобронепоезд, который 25 июля поступил в распоряжение 2-й конной армии. В составе отряда имелось три бронемшины — пушечный «Ланчестер» и два «Остина» (№ 1 и № 2). Следует



*Бронеавтомобиль «Остин» 2-й серии одного из автобронепоездов Красной Армии (предположительно 50-го). На оригинале фото над изображением черепа различимо название машины «Антихрист» (РГАСФД).*



**Учения частей  
Московского  
военного округа,  
1923 год. Слева  
«Остин» 3-й серии,  
справа русской  
бронировки,  
машина  
оборудована  
наружными фарами  
(ЦМВС).**

сказать, что броневики были довольно сильно изношены, так как участвовали в боях с начала 1920 года. Тем не менее, на новом месте машины сразу же включились в активную боевую работу. Так, в бою 30 июля 1920 года «Остин» № 2 помог «отбить девять атак 2-й бригаде 21-й дивизии, после чего 31 июля вышел из строя».

Бронеавтомобили Русской армии довольно успешно действовали во взаимодействии с кавалерийскими частями. Примером этому может служить бой 4-го отряда 2-го броневомо-го автомобильного дивизиона (два «остина»). В своем донесении об этом командир отряда сообщал:

«Доношу, что в бою 14 июля с. г. броневики отряда «Шквал» и «Витязь» под д. Большой Чокрак произвели налет на указанную деревню в составе 35 казаков, и захватили около 50 пленных и 2 пулемета.

В бою 15 сего месяца во время набега в тыл красных на ст. Нельговка и с. Зеленое, «Шквалом» и «Витязем» было оказано содействие 18-му Донскому полку, который «исключительно сверх героической» (слова командира полка) работе отряда захватил более 1000 пленных, около 30 пулеметов и 5 орудий. Отряд получил благодарность командира 18-го полка, командира 2-й бригады 3-го Донского корпуса, и начальника 3-го Донского корпуса».

Вообще, несмотря на плохое техническое состояние и сильную изношенность матчасти, бронемашины армии Врангеля оказывали существенную помощь своим войскам.

Например, командир 5-го броневомо-го отряда капитан Сафонов 9 августа 1920 года докладывал командиру 2-го броневомо-го дивизиона:

«Доношу, что машины вверенного мне отряда «Свирепый» (фирмы «Остин». — *Прим. автора*) 6, 7, 8, 9 августа непрерывно были в боях. Действовали отлично, отражая яростные атаки противника. В сегодняшнем бою у «Свирепого» пробит радиатор, но своими средствами броневики поставлен на ход. Шофер «Могучего» подпоручик Лисиченков ранен в руку но, несмотря на это, вывел броневики из боя, что считаю своим долгом отметить. «Свирепый» очень растрепан, мотор греется».

Через день броневики вновь участвовали в бою, отбив упорные атаки красных на станцию Мунталь. При этом «бронемашина «Свирепый» атаковала батарею противника и взяла орудие, с которого снят замок и панорама».

21 августа 1920 года при поддержке броневика «Шквал» (марки «Остин») в бою у деревни Н. Мунтал наступавшая пехота белых захватила около 400 пленных. В тот же день броневики «Свирепый» (также «Остин») удачной атакой захватил артиллерийскую батарею противника.

В ходе боев автобронечастей армии Врангеля пополнялись за счет трофейной матчасти. Так, 16 августа в бою в районе Покровки белые захватили броневики красных «Львица» марки «Остин». После ремонта в Симферополе машина, переименованная в «Кавалерист», поступила на вооружение 2-го броневомо-го дивизиона Русской армии.



**Бронеавтомобиль «Остин» русской бронировки на учениях Белорусского военного округа. 1929 год. Обратите внимание, что машина имеет крылья над колесами, что не характерно для броневинов этого типа (РГАКФД).**

О причинах потерь некоторых броне-машин красных можно узнать, например, из доклада командира 13-го автобронеполка. 20 сентября 1920 года при отходе 9-й кавалерийской дивизии из города Орехово пришлось оставить два броневинов: «Ланчестер» и «Остин» (№ 333–683). Они двигались по дороге, и при переправе вброд через речку Конскую застряли. Попытки вытащить броневинов успехом не увенчались, и при проходе цепей белых экипажи подорвали свои машины и отошли.

В тот же день, 20 сентября, при отступлении частей 13-й армии у деревни Терновской был подорван «Остин» «Истребитель» (№ 318–685) из состава 50-го автобронеполка: машина вышла из строя, а эвакуировать ее было нечем.

Помимо броне-машин, захваченных в боях, в ходе боев в Северной Таврии имел место более экзотический случай, когда шофер одной из броне-машин «переехал» на сторону белых. Если в авиации случаи перелетов летчиков на сторону противника были не такой уж редкостью, то случай с броне-вином, возможно, был единственным за весь период Гражданской войны. Вот что об этом вспоминал очевидец:

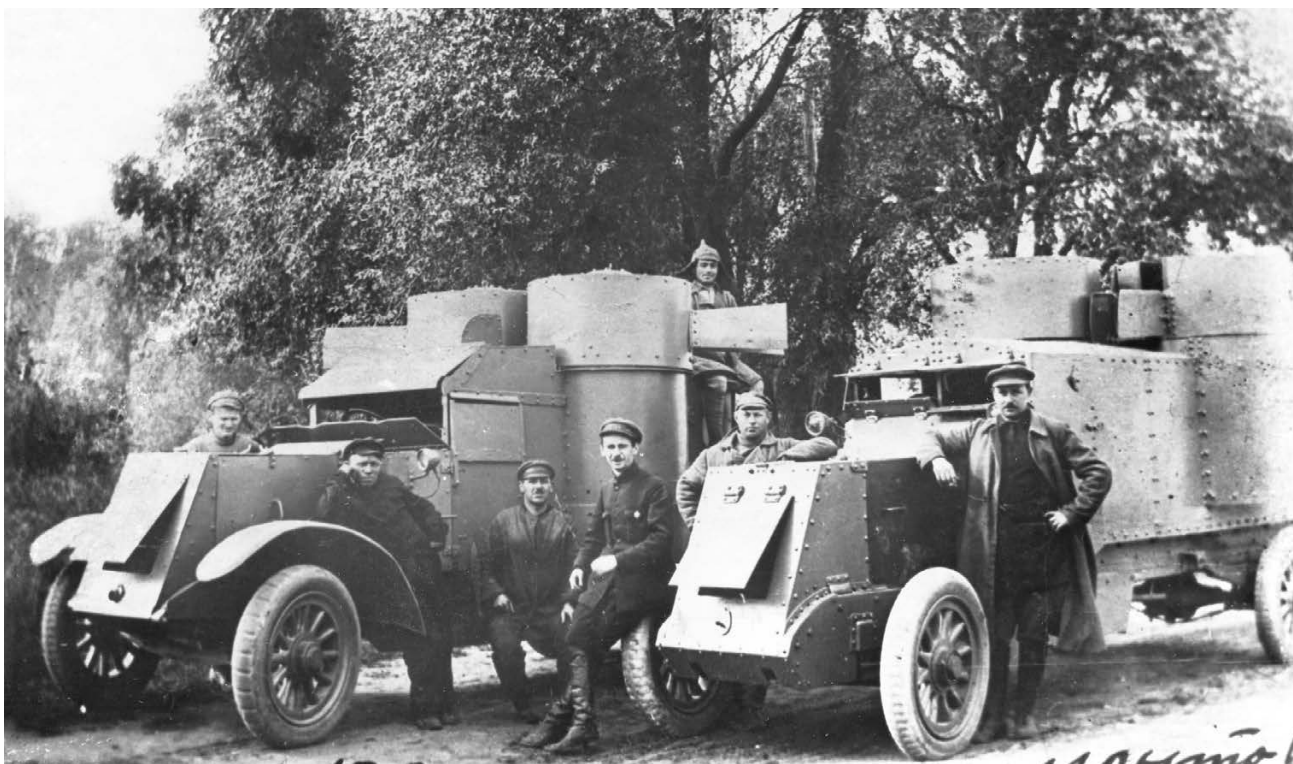
«Во второй половине дня (24 июля 1920 года. — *Прим. автора*) на всем фронте дивизии уже была полная тишина. Наруше-

на она была лишь несколькими орудийными выстрелами на участке 3-го полка по бронеавтомобилю противника, полным ходом мчавшемуся к ложине и скрывшемуся в ней. А через некоторое время он оказался с белым флагом. Этот броне-вин, называвшийся «Товарищ Троцкий», привел и сдал сотник Донского войска Кириллов. В машине лежал труп комиссара.

Вот что рассказал сотник. Он остался на Дону больной тифом. По выздоровлении он изъявил желание служить в Красной армии и, как умеющий управлять машиной, был назначен шофером на броне-вин. Но им владело желание перейти к своим — белым. Это нелегко: ему не доверяли, и никогда не оставляли одного в машине. И вот остановка в хуторе; нужно проверить машину. Улучив момент, он убивает комиссара и дает полный ход. Его «заговор в себе» осуществлен. По телеграфу генерал Врангель произвел сотника в чин подьесаула, наградил орденом Святого Николая и назначил командиром машины».

Небезынтересно привести приказ № 4104 от 26 августа 1920 года, посвященный этому событию:

«24 июля 1920 года бронеавтомобиль красных, управляемый хорунжим Кирилловым, добровольно перешел на нашу сторону, и немедленно, при деятельном участии этого



**Бронеавтомобили после ремонта. 13 сентября 1924 год. Слева «Остин» 2-й серии, справа броневик русской бронировки (ЦМВС).**

**Парад на Красной площади 1 мая 1922 года: справа два «остина» 3-й серии (оба в камуфляже), слева броневик 2-й серии «Тов. Янсон» (АСКМ).**



**Бронеавтомобиль  
«Остин» 1-й серии  
на учениях.  
1922–1923 года.  
Машина имеет  
оригинальный  
двухцветный желто-  
зеленый камуфляж  
(АСКМ).**



офицера, указанный бронеавтомобиль в рядах одного из наших славных полков, вступил в бой с коммунистами. В последующие дни хорунжий Кириллов, используя знакомые ему качества своей машины, беспрерывно участвовал в боях, чем содействовал нашей пехоте успешному выполнению боевых задач.

30 июля 1920 года, в горячем кровавом бою с насильниками-коммунистами, хорунжий Кириллов, продолжая вести свой бронеавтомобиль, пал смертью храбрых, запечатлев своим подвигом преданность своей Отчизне.

Для сохранения памяти о высоком примере святого выполнения долга перед Родиной — Россией, и в воздание доблести и храбрости, проявленных хорунжим 1-го броневомо-го автомобильного дивизиона Кирилловым в боях с неприятелем, наградить его орденом Св. Николая Чудотворца 2-й степени.

Генерал Врангель /подпись/».

В сентябре-октябре 1920 года группировка советских войск, действовавших против Русской армии, была значительно усилена: помимо имевшихся здесь летом 13-й и 2-й конной армий прибыли 6-я, 1-я конная и ряд других частей. 21 сентября 1920 года все они были объединены в Южный фронт. Возросло и число бронемашин — к концу октября здесь имелось 14 автобронеполков, не считая 7 находившихся в ремонте. Общее количество

бронемашин перевалило за 60, и еще четыре отряда перебрасывались с Западного фронта и из Москвы. И надо сказать, что действия красных броневиков к этому времени были достаточно успешными. Во многих случаях они использовались более эффективно, чем машины противника. Так, 4 октября 1920 года два «остина» 47-го автобронеполка получили задачу поддержать 9-й кавалерийский полк при атаке Константиновки и Николаевки. В ходе боя один броневик, обойдя Николаевку с востока, вынудил сдаться в плен находившегося там противника. Вторая бронемашина обошла Константиновку с северо-востока, зайдя белым в тыл. В это время кавалерия красных атаковала село в лоб:

«Инженерная рота противника, не выдержав атаки кавалерийского полка, и стала отступать, но броневик отрезал ей путь, и вся рота, состоявшая исключительно из офицеров, частью изрублена, частью истреблена, частью взята в плен во главе с командиром, при котором найдены документы».

Следует добавить, что действиями броневомобилей руководил командир 47-го автобронеполка Худяков. По донесению инспектора бронечастей 6-й армии (в ее состав входил 47-й автобронеполк) второй броневик во время боя за Константиновку уничтожил пулеметным огнем 24 офицеров.



В боях лета-осени 1920 года столкновения броневиков с броневиками уже не были чем-то редким, как в ходе польской кампании: обе стороны имели значительное число машин, которые активно использовали. Имели место и бои красных броневиков против танков белых.

10 октября 1920 года в 9.00 два «остина» 24-го автобронеполка («остины» «Черт» и «Ураган революции») провели «лихую атаку хутора Каменный Кол. Поддерживая латышскую бригаду, одна бронемашина захватила три тачанки с пулеметами и атаковала в лоб артиллерийскую батарею, при этом был ранен помощник командира полка Петр Ушаков».

На следующий день в 17.30 у хутора Цукур два этих же броневика столкнулись с двумя танками и бронемашинкой белых. В ходе боя снарядом, выпущенным с танка, у «Черта» была перебита рулевая тяга, и броневик встал. Машину пришлось оставить, ее экипаж вывез «Ураган революции».

В тот же день две машины 47-го автобронеполка атаковали хутор Федоровка, ворвались туда и захватили штаб батальона белых. При этом в донесении сообщалось, что «офицерский состав штаба не сдавался, и в количестве 6 человек был уничтожен пулеметным огнем, а командир батальона полковник Балабан тяжело ранен и взят в плен».

15 октября 1920 года бронеполк «Ураган революции» из состава 24-го автобронеполка красных у хутора Зеленый встретился

с двумя броневиками белых. В ходе боя «Урагану революции» удалось загнать один из них (марки «Остин») в яму, в которой он застрял. Захватить броневик не удалось из-за сильного артогня белых, которым машина была окончательно разбита. В этом бою получил повреждения и «Ураган революции», у него в трех местах оказался пробит радиатор, в результате чего машина вышла из строя.

16 октября 1920 года в 10.00 при подходе частей красных к хутору Третий поселок, белые выдвинули вперед броневик «Ланчестер» с 37-мм пушкой. Его атаковал находившийся здесь «Остин» «Сатана» из 24-го автобронеполка, и в ходе боя заставил «Ланчестер» отступить.

В конце октября 1920 года для более массированного использования боевых машин в составе 6-й армии создается сводная бронегруппа, в состав которой вошли броневики 3, 14, 23, 42 и 47-го автобронеполков, всего 16 бронемашин (из них 9 пулеметных и 7 пушечных). 30 октября 1920 года машины группы четыре раза пытались прорваться в Перекоп по тракту Перекоп — Каховка, но сильным артиллерийским огнем были отогнаны. В районе Ново-Константиновки (на подступах к Перекопу) пулеметные броневики белых пытались контратаковать наступающие части красных, но были отогнаны.

11 ноября 1920 года две бронемшины 3-го автобронеполка («Фиат» и «Остин») были приданы 15-й стрелковой дивизии, которая вела бои на Перекопском перешейке. В это

**Два «Остина» 2-й серии, захваченные поляками у красных в сентябре 1920 года под Малоритой (в 50 километрах юго-восточнее Бреста. На бортах броневиков видны надписи «РСФСР» (фото из архива Я. Магнуского).**





**Броневомобиль «Остин» 3-й серии в составе финской армии, начало 1920-х годов. Колеса не «родные», на бронелисте перед радиатором нанесена финская свастика, на левом борту виден номер броневика SA P2. В 1918 году финны захватили два таких броневика в боях с отрядами Красной гвардии, и эксплуатировали их до середины 1920-х годов (из коллекции Е. Муикку).**

время в результате контратаки белых части дивизии начали отступать. В ходе боя сдались противнику два батальона 134-й бригады 15-й стрелковой дивизии красных. Примерно в 7.30 утра броневики двинулись в атаку, и в ходе боя захватили одно орудие и отбили два сдавшихся в плен батальона. В дальнейшем броневики, «отрезав противнику вход в проволочное заграждение и прорвавшись в тыл, создали панику, передавили колесами много пехоты, захватили обоз и второе орудие». Всего в ходе боя броневики израсходовали 44 пулеметных ленты (11000 патронов).

В 10.30, пополнив боезапас и заправившись, «Фиат» и «Остин» выдвинулись к хутору Карпова Балка с задачей поддержать пехоту 15-й стрелковой дивизии. Здесь броневики неожиданно столкнулись с «грузомашиной», вооруженной двумя орудиями, с которой в упор был открыт огонь» (возможно, это был броневомобиль — в составе бронедивизионов Русской Армии Врангеля имелось несколько машин, вооруженных двумя пушками). В результате, «Фиат» получил попадание в башню, погиб командир броневика и один пулеметчик, а остальные члены экипажа ранены. «Остин», несмотря на полученные в этом бою повреждения (у него был разбит пулемет, переднее колесо и передний лист

брони) сумел взять поврежденный броневик на буксир и вывести в тыл.

На следующий день части Русской армии Врангеля начали отступление к портам Крыма. При этом большинство бронемашин были отведены белыми в Симферополь, Севастополь и Керчь, где они стали трофеями Красной Армии.

Два автоброневых отряда участвовали в Бухарской операции, проводимой частями Красной Армии Туркестанского фронта в августе — сентябре 1920 года с целью свержения власти эмира Сейид Алим-хана и взятия Бухары. Броневикам пришлось действовать в тяжелых климатических условиях пустынной местности и высоких температур (выше 30 градусов).

В составе 53-го автоброневомого Туркестанского отряда, помимо пушечной бронемшины «Ланчестер», имелось три броневика «Остин», из которых два — «Коммунист» и «Республиканец» — относились к 1-й серии. Несмотря на приличный возраст, этим боевым машинам пришлось активно повоевать. О том, как им это удалось, можно узнать из документов Управления бронечастей Туркфронта:

«...В команде чувствуется и есть революционно-боевой дух и сознательная дисциплина».



пина, которая сказала как факт при свержении Бухарского эмиратства, где команда 53-го бронеполка показала себя истинными сынами Пролетарской революции, за что постановлением РВС отряд награжден Красным знаменем».

Довольно активно бронемашин действовали в ходе Тифлисской операции, проведенной войсками Кавказского фронта в феврале 1921 года против Грузинской республики. В составе грузинской армии имелся броневой дивизион в составе двух исправных бронемашин (из них один «Остин» 3-й серии), 11-я красная армия располагала тремя отрядами броневиков. Небезынтересно привести фрагмент истории одного из них – 48-го автобронеполка, который интересен еще и тем, что был укомплектован трофейной техникой.

Его сформировали 25 февраля 1920 года в г. Дмитриевка Таганрогского округа. Первоначально в его состав входили самодельные броневики и грузовые автомашины, вооруженные пулеметами. Однако в мае 1920 года из реки Дон силами отряда были вытасканы четыре бронемшины типа «Остин» (как минимум одна из них – 1-й серии), брошенные при отступлении белыми. Их отремонтировали на заводе «Акса́й» в Нахичевани (сейчас

это район города Ростов-на-Дону) и включили в состав отряда. О дальнейших действиях отряда можно узнать из следующего документа:

«К 1 июля 1920 года отряд состоял из нижеуказанного количества машин: 4 броневых марки «Остин» под названием «Имени тов. Ленина», «Имени тов. Троцкого», «Имени тов. Зиновьева», «Имени тов. Свердлова», 4 вспомогательных грузовых, 3 легковых и 2 мотоциклов и команды из 101 человека, возглавляемой комбригом тов. Жорж».

14 июля, согласно распоряжению начбронеполка СКВО, отряд в указанном составе выехал в г. Таганрог в распоряжение 3-й армии для борьбы с десантом белогвардейцев под командованием полковника Неверова, высадившимся на побережье Азовского моря в районе Кривой Косы.

Во время боя за деревню Ивановку бронемашина «Имени тов. Свердлова» была подорвана брошенной бомбой. В это время со стороны неприятеля был выдвинут броневик марки «Фиат» с целью завладеть подорванным броневиком. Видя это, бронемашина «Имени тов. Зиновьева» ринулась к неприятельскому броневику и, разбив на нем сильный огонь, заставила последний скрыться.

**Броневомобиль «Остин» русской бронировки «Стенька Разин» из состава 1-го автобронеполка отряда Красной Армии, захваченный частями 14-й Великопольской дивизии в 1920 году и переименованный в «Roznanczuk». На фото машины еще присутствует советское название, а также указана дата, когда бронемашинка была захвачена – 28.5.20 (из коллекции Я. Магнуского).**

**Бронеавтомобили  
польской армии  
на параде  
в Кракове, 1922 год.  
На переднем плане  
«Остин» 3-й серии  
в трехцветном  
камуфляже, слева  
за ним «Остин»  
русской бронировки  
(бывший «Стенька  
Разин») (из архива  
Я. Магнуского).**

Затем — в сентябре 1920 года отряд участвовал в разгроме бело-зеленых банд генерала Хвостикова, действовавших в районе станции Урупской на Кубани, а затем находился в г. Армавире.

23 ноября 1920 года на основании полученного предписания начбронечастей 9-й армии № 643 отряд был погружен и отправлен в г. Сочи Кубано-Черноморской области в распоряжение начдива 31. 15 февраля отряд был выдвинут в г. Адлер.

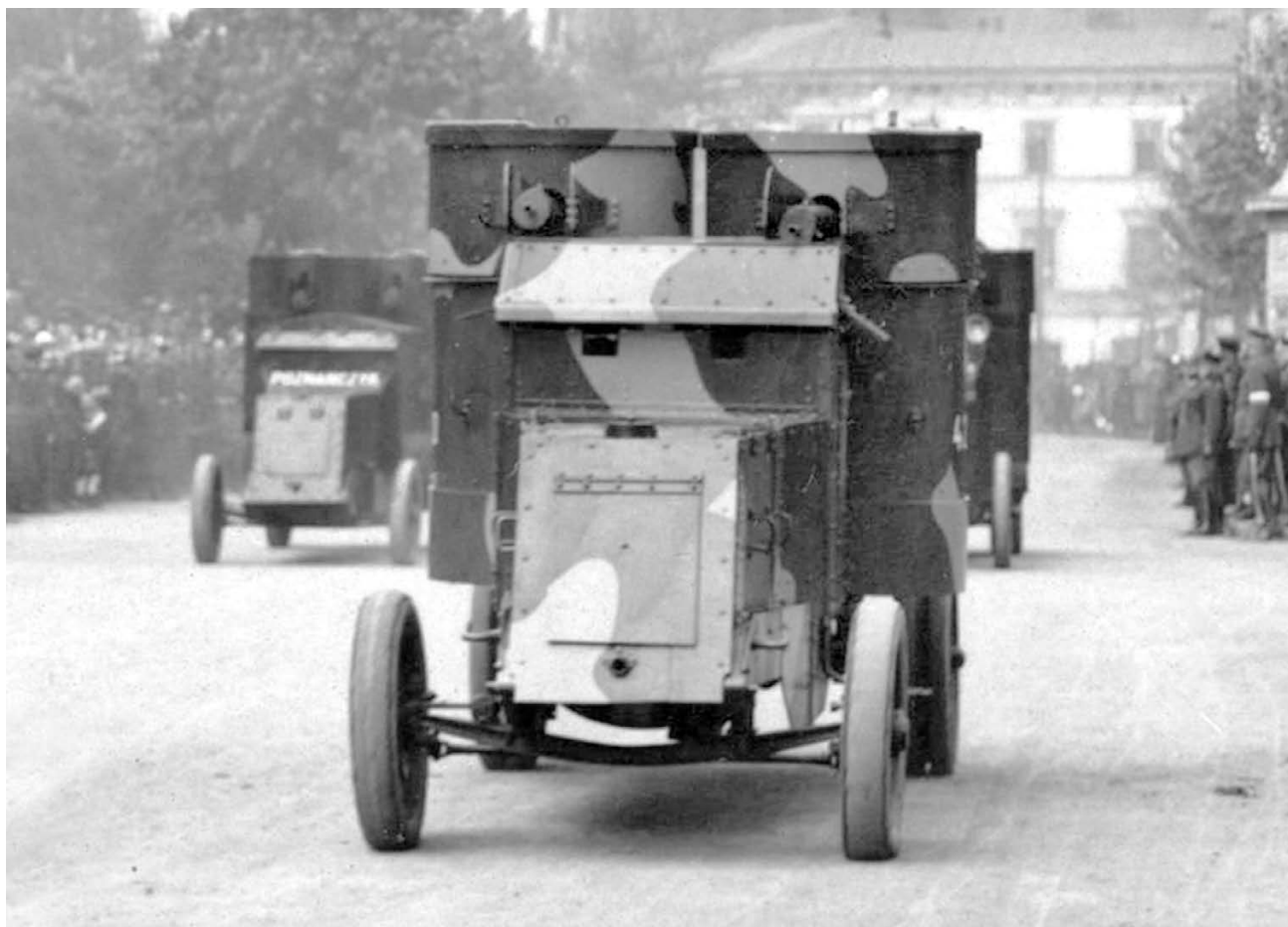
В ночь на 19 февраля 1921 года на основании приказа начбоеучастка комбрига 91 отряда под командованием тов. Жесткова в составе 3 бронемашин и всего вышеуказанного состава выступил к дер. Молдавка для наступления с частями нашей дивизии на нейтральную зону в Грузии.

После тяжелых боев на границе, где 75-мм снарядом, выпущенным с моря, был подбит броневик «Имени тов. Зиновьева», но остался в строю, 23 февраля броневики вошли в г. Гагры. 27 февраля броневики с конной разведкой стрелкового полка в 10 часов утра без боя заняли г. Гудауты.

В ночь с 3 на 4 марта, подождав подхода всех частей нашей пехоты, подтянув боебазу и заправив все машины, отряд опять стал преследовать противника, отступавшего по направлению к г. Сухуму. На всем протяжении от Нового Афона до Сухума противник в панике бежал от наших броневиков, не оказывая сопротивления, и к 2 часам, несмотря на все разрушенные мосты, отряд в полном составе вступил в г. Сухум-Кале, где был встречен населением бурными овациями.

Последними закончили Гражданскую войну машины 38-го автобронеполка Народно-Революционной армии Дальневосточной республики. К февралю 1922 года в его составе имелось четыре броневика, из них два «остины» 3-й серии. При этом сообщалось, что «один из них на гусматаках (передние «остиновские», задние «фиатовские») и один (задние колеса) на грузошинах (передние колеса «остиновские»)».

После окончания Гражданской войны в России «остины» продолжили свою службу в Красной Армии. Например, на февраль 1922 года в автобронеполках Красной



Армии числилось 160 различных броневиков, из них 79 (почти половина) «остинов». Еще 101 броневик находился в распоряжении подведомственных организаций управления броневых сил РККА. Из этого количества на долю «остинов» приходилось 22 машины, что составляло около 22%. Таким образом, из 261 броневика «остины» составляли почти 39% парка (данные без учета машин, находившихся на заводах и предназначенных для разбронирования или разборки на запчасти).

В феврале 1924 года Управление броневых сил РККА расформировали, передав его функции в ведение артиллерийского управления. С сентября того же года началось сокращение Красной Армии, при этом автобронетанковые подразделения расформировывались, а вместо них формировались броневые дивизионы по 12 машин в каждом.

Постепенно началось и сокращение бронемашин, в том числе и «остинов». Естественно, первыми выводили из эксплуатации броневики 1-й серии — они были настолько изношены, что зачастую отправляли их в ремонт

было бесполезно. Например, штаб 1-го автобронетанкового дивизиона Кавказской Краснознаменной армии 12 августа 1925 года направил в Главное артиллерийское управление следующее донесение:

«Броневик «Остин» № 01853-990 с бронировкой старого типа обр. 1914 года, без заднего руля, непригодна к боевой службе и может быть использована как учебная».

Тем не менее, «остины» оставались на вооружении Красной Армии до конца 1920-х годов, когда их стали заменять новыми бронемашинами отечественного производства БА-27.

13 ноября 1930 года начальник управления моторизации и механизации РККА И.А. Халепский направил на имя заместителя наркома по военным и морским делам И.П. Уборевича докладную записку, посвященную состоянию автобронетанкового парка Красной Армии, в которой говорилось следующее:

«На вооружении РККА имеются броневые автомобили различных типов устаревших образцов. Автомобили русской и английской

**Немецкий экипаж трофейного «Остина» 1-й серии из состава отряда Kockampf. Весна 1920 года. Броневик имел регистрационный номер 02422 и собственное имя «Leni». Машина оснащена не штатными колесами и вооружена пулеметами MG-08 (АСКМ).**







**Трофейный  
броневомобиль  
«Остин» 3-й серии  
одного из отрядов  
фрайкора. 1919 год.**

**Под черепом  
нарисован  
авиационный  
винт – возможно,  
в экипаже  
броневика  
были летчики  
(из коллекции  
Р. Стикленда).**

бронировки, некоторые еще первых опытных образцов, не отвечающие современным тактическим и техническим требованиям. На 1 октября 1930 года таких бронемашин имелось:

1. «Ланчестер» (английской бронировки) – 8;
2. «Гарфорд» (русской бронировки с 3 дм. пушкой) – 27;
3. «Фиат» (русской и английской бронировки) – 45;
4. «Рено» (русской бронировки) – 3;
5. «Остин» (русской и английской бронировки) – 75;
6. «Остин-Кегресс» (русской бронировки) – 4.

Большинство этих машин требует капитального и восстановительного ремонта...

Ремонт указанных машин заводского порядка промышленностью не принимается, так как часть ответственных деталей как: блоки, картеры, коленчатые валы и др., в незначительном количестве из-за сложности последних нерационально ставить на производство в силу того, что приходится организовывать ремонт силами мастерских УММ РККА путем перестановки годных деталей с машины на машину.

В силу изложенного прошу Вашего разрешения вопрос с бронеавтомобилями разрешить в следующем порядке:

1. На вооружении РККА оставить бронеавтомобили «Фиат», «Остин» и «Остин-Кегресс» уже отремонтированные и поддающиеся ремонту. С бронеавтомобилями «Остин-Кегресс» снять приспособление Кегресса, далеко не совершенное, поставив их на обыкновенный ход.

2. Остальные бронеавтомобили «Фиат» и «Остин» полностью разбронировать, используя детали как запасные части, частью передать в военные и гражданские ВУЗы как экспонаты для подготовки личного состава».

К сказанному следует добавить, что из 75 «остинов» на ходу было 22 машины, 29 требовали капитального и 24 восстановительного ремонта, при этом обеспеченность этих машин запчастями составляла 70% (для примера по «фиатам» этот показатель составлял 35%, по «гарфордам» 3%).

На 1 марта 1931 года в РККА числилось уже 78 «остинов» на колесном ходу (один броневики списали) и 4 «Кегресса», которые находились в следующих частях и учреждениях: 1-й автобронедивизион Кавказской Краснознаменной армии – 12 (там же 12 БА-27), мотоотряд 11-й стрелковой дивизии (МВО) – 3 (там же 12 БА-27), мотоотряд 45-й стрелковой дивизии (УВО) – 3 (там же 12 БА-27), бронекомандные курсы (ЛВО) – 4 (из них на три машины дано разрешение на переда-





**Трофейный броневомобиль «Остин» 3-й серии на улице Берлина во время боев фрайковцев со спартаковцами (немецкие коммунисты) в январе 1919 года. На броневику написано «Броне-автомобильное отделение верных правительству войск», у двери стоит Йозеф «Зеппи» Фельтенс (Josef «Seppl» Veltjens), известный немецкий ас Первой мировой войны (35 сбитых самолетов), кавалер ордена «Pour Le Merite», высшей военной наградой Пруссии (из коллекции С. Кирильца).**

чу 2-му полку бронепоездов), Орловская танковая школа (МВО) – 1, Военно-техническая академия (ЛВО) – 1, военный склад № 37-49 обычных и 4 «Кегресса», в частях ОГПУ – 1, Московский областной совет ОСОАВИАХИМа – 2, Саратовский автодорожный институт – 1, парк культуры и отдыха – 1. Таким

образом, из 82 броневику 77 находились в военных организациях и 5 – в гражданских учреждениях. В последующие два года все броневики «Остин» были частично разбронированы, частично переданы в учебные учреждения и ОСОАВИАХИМ. Их почти 20-летняя служба завершилась.



**Три «остина» (два 1-й и один 3-й серий) в составе румынской армии. 1923 год. Две первых машины (1-й серии) ранее входили в состав 22-го автопулеметного отделения русской армии. Передний броневику назывался «Гвардеец», он имел сильно переделанный бронекорпус оригинальной конструкции (из коллекции М. Жигуряну).**

# ПОД ЧУЖИМ ФЛАГОМ

Небольшое количество «остинов» в качестве трофеев служили в армиях ряда государств. Так, в 1919–1920 годах польская армия захватила 12 «остинов» разных типов, из которых на март 1921 года эксплуатировалось лишь 7 машин. При этом большую часть из них составляли машины английской постройки — у поляков имелся только один «Остин» русского изготовления и два «Кегресса».

«Остин» Путиловского завода был захвачен частями 14-й Великопольской дивизии в бою под Бобруйском 28 мая 1920 года. Машина из состава 1-го автоброневоего отряда Красной Армии поддерживала атаку своей пехоты у деревни Каретово. В ходе боя броневик попал в воронку из которой не мог выбраться без посторонней помощи. После расстрела всех патронов и при отсутствии помощи со стороны пехоты команда оставила броневик. В польской армии этот броневик получил название «Poznanczyk». Он дей-

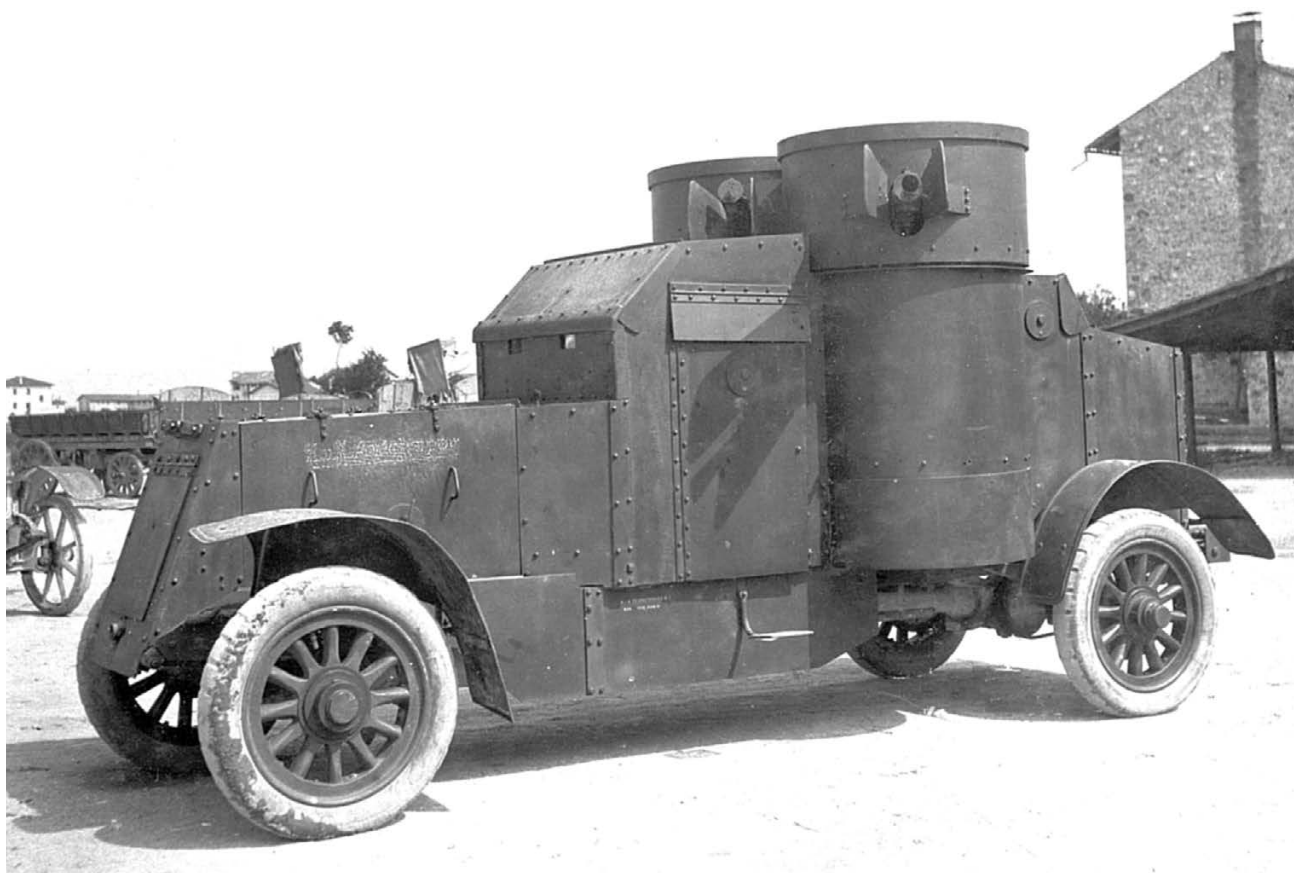
ствовал в составе Великопольского взвода броневых автомобилей до завершения советско-польской войны.

«Остины» служили в польской армии до конца 1920-х годов.

До 10 «остинов» английской постройки использовались различными немецкими подразделениями в боях 1919 года во время революционных событий в Германии. Это были машины, попавшие в руки немецкой армии летом 1917 года, а также захваченные в боях с красными и у украинских частей в 1918 году. Известно, что составе бронетанковой части Kokampf в 1919 году имелось пять «остинов» — один 1-й, два 2-й и два 3-й серии. Кроме того, броневики этого типа имелись в Гвардейском стрелковом корпусе (две машины), Морском штурмовом батальоне, а также отдельных отрядах фрайкора.

Три «остина» (из них два русской брони-ровки) в качестве трофеев достались эстон-

**Трофейный  
броневых автомобиль  
«Остин» 3-й армии  
из состава  
австрийской армии.  
Машина состояла  
на вооружении  
до 1935 года  
(Österreichisches  
Staatsarchiv).**



цам. Машины состояли на вооружении эстонской армии до середины 1930-х годов. Один «Остин» 2-й серии попал в руки латышей. Броневик, названный «Zemgalietis», использовался до середины 1930-х годов, после чего его башни использовали для постройки другой машины на шасси грузовика «Форд».

Один из двух «остинов» 2-й серии, захваченный болгарскими частями у русских осенью 1916 года в качестве учебной машины использовался до начала 1930-х годов. Еще дольше служил «Остин» 3-й серии, попавший в руки австрийцев — этот броневик эксплуатировался до 1935 года.

Румынской армии досталось три «Остина», из них две машины первой серии из состава бывшего 22-го автопулеметного отделения русской армии.

Но наиболее активно и массово использовали «остины» англичане. Как уже говорилось выше, выполняя очередной русский заказ компания «Остин» изготовили 40 машин 4-й серии, которые из-за революции в России не попали. Англичане вскоре нашли им применение.

Восемь «остинов» 4-й серии в мае 1918 году отправили в Персию, где их включили в состав эскадрона А бригады броневых автомобилей отряда генерала Л. Денстервиля, который получил задачу предотвратить возможное наступление в Индию немецких или турецких войск. Такой характер боевых действий в то время рассматривался в Великобритании вполне возможным после развала войск русского Кавказского фронта в начале 1918 года. Чуть позже сюда же прибыли еще 16 «остинов», которые поступили на вооружение эскадронов D и E той же бригады.

В начале августа 1918 года британский экспедиционный корпус (около 1500 человек) Денстервиля прибыл в Баку, имея от командования задачу обеспечить контроль порта и нефтедобычи. Однако после нескольких боев с турецко-азербайджанскими частями англичане оставили Баку и эвакуировались в Персию.

В ходе этой экспедиции до Баку дошло лишь несколько машин, остальные вышли из строя из-за сложных географических и климатических условий. В марте 1919 года

**Бронеавтомобиль «Остин» 4-й серии, закупленный Японией в Великобритании. 1919 год. Машина еще не имеет камуфляжа, на броневом листе перед радиатором нанесена белая звезда — эмблема сухопутных частей японской армии (из коллекции К. Йошикава).**





**Бронеавтомобиль «Остин» 4-й серии японской армии патрулирует улицы Владивостока. 1920 год. Машина имеет трехцветный камуфляж с черными разделительными полосами. Броневики вооружены пулеметами «Гочкис» – до продажи Японии машина использовалась в боях в составе 17-го батальона Королевского танкового корпуса (из коллекции К. Йошикава).**

британские войска вернулись в Англию, а броневики направили служить в Индию и Афганистан.

По первоначальному плану в Персию планировалось отправить все 40 «остин» 4-й серии, но начало наступательных операций на Западном фронте потребовало использование на европейском театре более подвижных броневых единиц, нежели уже имевшиеся там танки. Поэтому 16 «остин» 4-й серии поступили на вооружение 17-го батальона британского Танкового корпуса. Первоначально эта часть должна была получить танки Mk-A «Уиппет», вместо которых им дали «остины». Эти машины были вооружены 7,71-мм танковыми пулеметами «Гочкис» в типовых танковых установках.

Командиром батальона назначили полковника Д. Картера. В марте 1918 года батальон из порта Кардифф был перевезен во Францию, где в течение нескольких недель занимался боевой подготовкой в районе города Сент-Омера.

В мае 1918 года 17-й батальон направили на фронт, где он взаимодействовал с французскими и американскими частями. Броневики вели разведку, поддерживали огнем действия пехоты, несли службу боевого охранения. Их действия были весьма успешны-

ми, и заслужили высокую оценку союзного командования.

В августе 1918 года началось сражение под Амьеном, в котором принял активное участие 17-й батальон «остин». В ходе боев броневики были приданы 5-й австралийской дивизии и действовали в районе Вильер-Бретонне. Для того, чтобы бронеавтомобили более успешно преодолевали окопы и проволочные заграждения переднего края обороны противника, полковник Картер предложил буксировать «остины» танками. Эта практика себя оправдала – танк брал на буксир две бронемашины, а после выхода на дорогу за немецкими позициями они отцеплялись и действовали самостоятельно, причем довольно успешно. Так, один броневики в оперативном тылу противника захватил эшелон с припасами, а несколько других захватили две деревни в немецком тылу, удерживая их несколько часов до подхода своей пехоты. Не разобравшись что за техника используется союзниками на данном участке, немцы доложили в вышестоящий штаб о том, что англичане используют новый тип танка, имеющий скорость более 30 км/ч.

20 августа 1918 года 17-й батальон придали 3-ту танковому батальону «уиппетов», с которым броневики взаимодействовали

до конца сентября. К этому времени на ходу осталось всего шесть «остинов», несколько машин было безвозвратно потеряно. Бронеавтомобили действовали на Западном фронте вплоть до подписания перемирия 11 ноября 1918 года, но в строю было не более шести — семи бронемашин ежедневно. После окончания боев батальон разместился в Кельне, а в январе 1919 года его в срочном порядке перебросили в Дублин. Здесь батальон, переформированный в 5-ю танковую роту Королевского танкового корпуса, находился до 1921 года. В этот период «остины» заменили на броневики «Ролс-Ройс» и танки «Уиппет». На этом закончилась служба бронеавтомобилей «Остин» в британской армии.

Единственной страной, которая кроме России закупала бронемашину «Остин», стала Япония.

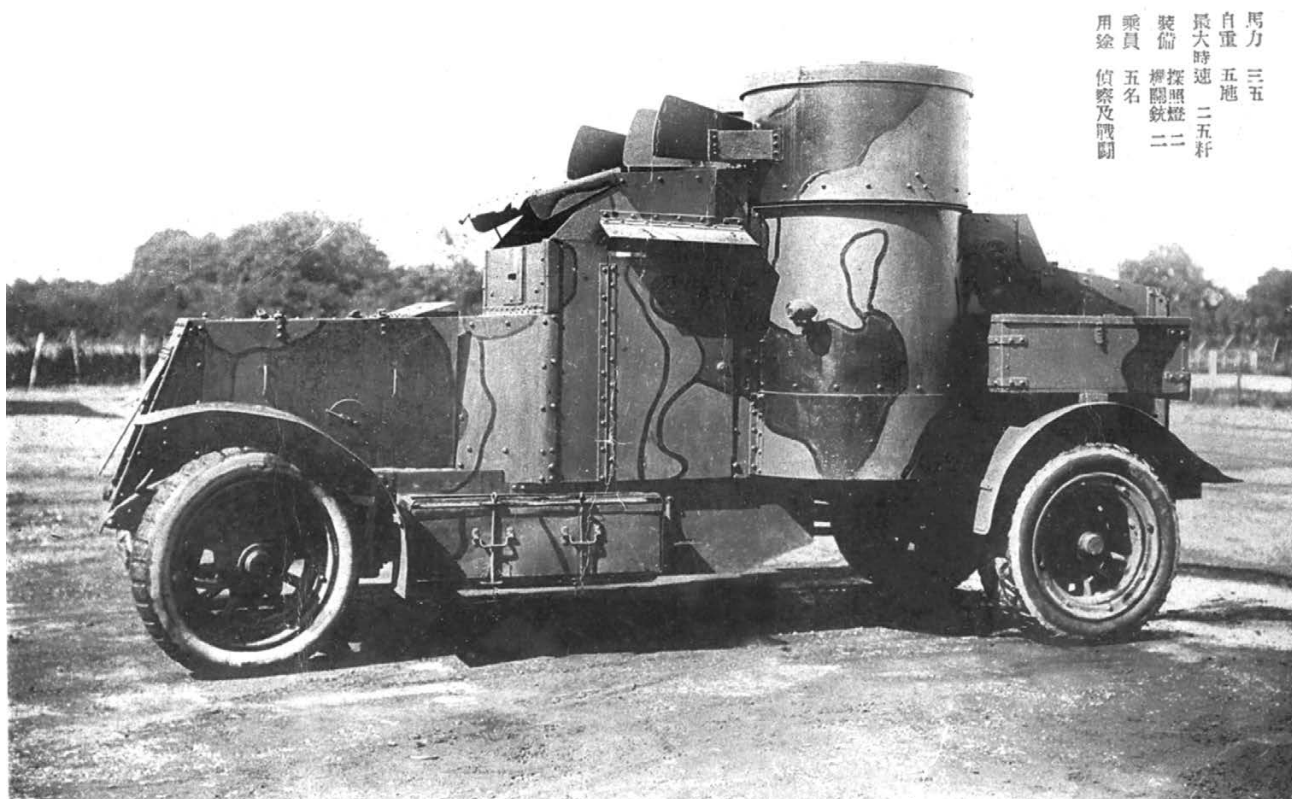
Еще в 1917 году Япония предприняла попытку закупить в Европе танки, которые к этому времени активно использовались на полях сражений. Однако и Великобритания, и Франция отказали в этом вопросе представителям «страны восходящего солнца». Лишь в самом конце Первой мировой войны англичане продали японцам один танк Mk. IV, а в 1919 году — шесть Mk. A «Уиппет». Вместе с «уиппетами» были купле-

ны и шесть капитально отремонтированных бронеавтомобилей «Остин» четвертой серии, которые до этого использовались в составе 17-го батальона британского Королевского танкового корпуса.

Следует сказать, что к этому времени на территории Дальнего Востока и Забайкалья бывшей Российской империи находился довольно значительный воинский контингент японских вооруженных сил.

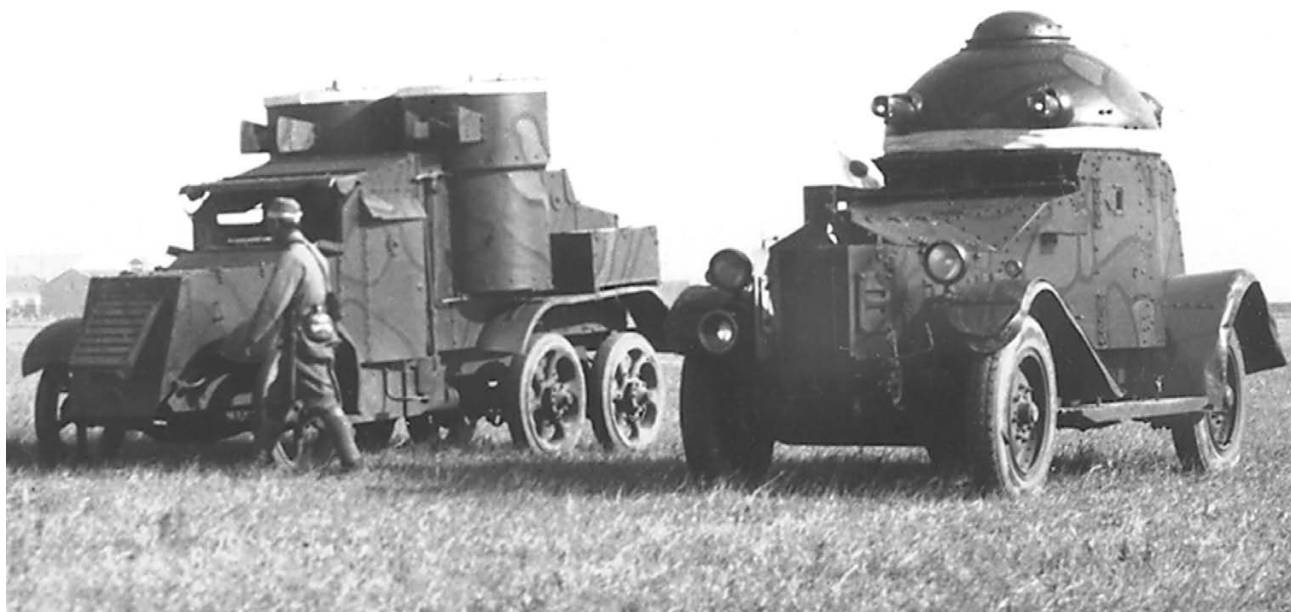
Дело в том, что уже 3 декабря 1917 года, после прихода к власти правительства большевиков и левых эсэров в октябре, на конференции стран Антанты было принято решение 1917 года о разграничении зон интересов и установления контактов с демократическими правительствами, которые организовывались на различных территориях бывшей Российской империи. 18 февраля 1918 года верховный совет Антанты, из-за отсутствия достаточного количества войск, решил поручить оккупацию Владивостока, Харбина и Китайско-Восточной железной дороги японским войскам. К осени 1918 года здесь находилась 70-тысячная группировка японских войск, а к началу 1919-го их численность достигла 150 тысяч солдат и офицеров, что составляло почти половину японских вооруженных сил. Япония оккупировала

**Бронеавтомобиль «Остин» 4-й серии из состава Автомобильной школы сухопутных войск японской армии. 1920-е годы. Хорошо виден трехцветный камуфляж машины (из коллекции К. Йошикава).**



馬力 三五  
自重 五池  
最大時速 二五軒  
裝備 探照燈 二  
乘員 五名  
用途 偵察及機關





**Бронеавтомобили на учениях японских частей, дислоцирующихся в Китае. 1933 год. Слева бронеавтомобиль Chiyoda O («Остин»), справа Vickers-Crossley. Машины имеют армейский трехцветный камуфляж с черной полосой, разделяющей цвета. Башни обернуты полосками белой ткани для отличия «своих» от «чужих» (из коллекции К. Йошикава).**

не только северную часть Китая и Приморье, но и Приамурье, Забайкалье и Северный Сахалин. Ее вооруженные силы вели активные боевые действия против красных партизан и Народно-революционной армии Дальневосточной республики. Последние японские части покинули территорию Дальнего Востока лишь в конце октября 1922 года.

Прибывшие в Японию «Остины» после кратковременных пробегов решили испытать в более суровых условиях. Так, две машины в феврале 1920 года направили в район Харбина для их проверки на морозоустойчивость. Чуть позже еще два броневики доставили во Владивосток, где они проходили испытания в составе расквартированных в городе японских пехотных частей. Использовались ли бронемшины в боевых действиях против красных партизан и частей Народно-Революционной армии Дальневосточной республики, установить не удалось.

После вывода японских войск с Дальнего Востока, бронеавтомобили «Остин» входили в состав броневых отрядов нескольких пехотных полков японской Императорской армии, где эксплуатировались совместно с английскими бронемашинами «Виккерс-Кросслей» модели 1925 года.

Из-за сильного износа и дефицита запасных частей в конце 1928-х годов бронекорпуса трех «остинов» были переставлены на трехосное грузовое шасси «Чийода»\*

(Chiyoda), которое выпускалось на заводе «Токио газ электрик» (Tokyo Gas Electric или TGE). Эти броневики получили обозначение «Чийода-О» (О — «Остин»). В 1932 году эти машины отправили в состав находившейся в Манчжурии Квантунской армии. В следующем году одну из этих машин передали Экспедиционным силам в Китае, дислоцировавшимся в городе Тяньцзинь.

Впоследствии бронеавтомобили «Чийода-О» использовались в качестве учебных машин в Манчжурии. Как минимум один из них был переставлен на более новое трехосное шасси и сильно переделан, получив пулеметные башни от танка «Тип 94». По состоянию на 1937 год этот броневик еще использовался в войсках.

Что касается обычных «остинов», не переставленных на трехосное шасси, то как минимум один из них использовался японскими войсками в боях на улицах Шанхая в феврале 1932 года. До какого времени использовались броневики «Остин» в японской армии, установить не удалось.

\* С японского языка слово «Чийода» можно перевести как «рисовое поле, существующее в течение тысячи поколений», и оно часто встречается в названиях различных местностей по всей Японии. Любопытно, что адрес дворца японского императора — Токио, Чийода район, Чийода 1—1.



# ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ: ЛЕНИНСКИЙ БРОНЕВИК

До сегодняшних дней сохранился лишь один образец броневомобиля «Остин» — это машина русской бронировки, которая в настоящий момент находится в экспозиции Военно-исторического музея артиллерии, инженерных войск и войск связи. Причем этот броневик сохранился благодаря тому, что многие годы считалось, что именно с него выступал В.И. Ленин, прибывший из эмиграции в Петроград 3 (16) апреля 1917 года. Считалось, что выступая с этой броневой машины, Ленин и произнес свой знаменитый призыв: «Да здравствует социалистическая революция!» Однако изучение архивных документов показало, что сохранившийся до наших дней «Остин» не имеет никакого отношения к В.И. Ленину. Но обо всем по порядку.

3 (16) марта 1917 года была опубликована декларация Временного правительства, среди пунктов которой был и такой:

«Полная и немедленная амнистия по всем делам политическим и религиозным, в том числе террористическим покушениям, военным восстаниям и аграрным преступлениям и т. д.».

А спустя три дня правительство подписало указ об общей политической амнистии. После появления этого документа российские политэмигранты, в том числе и В.И. Ленин, стали готовиться к возвращению на родину. Месяцем позже, 3 (16) апреля 1917 года Ленин прибыл из Финляндии на Финляндский вокзал Петрограда, где его встречала многочисленная толпа: рабочие, матросы, солдаты. На встрече присутствовало и несколько броневых машин, одна из которых и послужила Ленину импровизированной трибуной.

Следует сказать, что точного и подробного описания встречи Ленина на Финляндской вокзале не сохранилось. Два дня спустя об этом событии была напечатана небольшая заметка в газете «Правда», а затем и в «Известиях». Что касается многочисленных мемуаров участников событий, то они часто вызывают массу вопросов. Например, до сих пор нет точной цифры участвовавших во встрече бронемашин — их количество «гуляет» от двух до девяти штук.

Первая попытка найти исторический броневик была предпринята после смерти В.И. Ле-



**Броневомобиль «Остин» 4-й серии из состава 17-го батальона Королевского танкового корпуса. Западный фронт, лето 1918 года. На машине установлен красно-белый флаг танкового корпуса (АСКМ).**



**«Остины» 4-й серии  
в районе форта  
Сандеман.  
Балухистан  
(сейчас провинция  
Пакистана),  
1920 год (RAS Tank  
museum).**

нина в 1924 году, после смерти В.И. Ленина. Был объявлен конкурс на создание памятника у Финляндского вокзала, причем по заданию Ленин должен был быть изображен выступающим с броневика. В качестве иллюстрации машины приводилось изображение броневика «Остин» 3-й серии с именем «Спартак». Этот же броневик 16 апреля 1924 года участвовал в торжественном мероприятии по закладке памятника. Л.Л. Куликовская, которая являлась автором нескольких брошюр по истории ленинского броневика, в своей брошюре «Броневик «Враг капитала», вышедшей в 1986 году, пишет следующее:

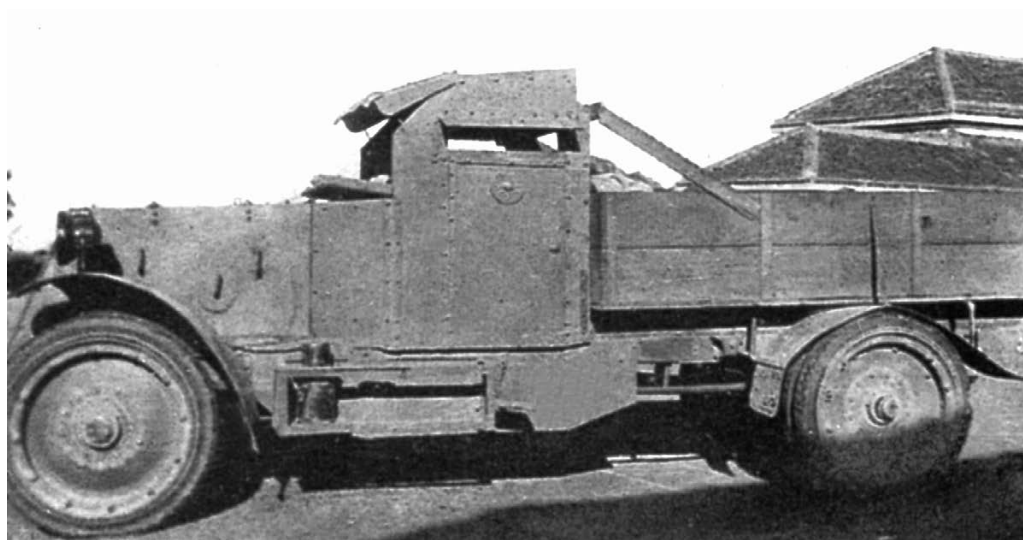
«Ко дню закладки памятника В.И. Ленину организаторы митинга хотели использовать в качестве трибуны для выступлений

исторический броневик, но не нашли его. Где он находился, никому из причастных к делу не было известно. Поиск его никто по-настоящему не организовал. На митинге использовали подобный броневой автомобиль «Остин» с именем «Спартак».

Таким образом, уже к началу 1924 года судьба бронемшины, с которой выступал В.И. Ленин у Финляндского вокзала, была неизвестной.

Инициатором розыска легендарного броневика стал Федор Антонович Быков, старший инспектор по военно-секретным заказам, который в 1917 году был красногвардейцем и участвовал во встрече Ленина на Финляндском вокзале. Вот что он сам писал об этом в своем письме:

**Как минимум  
один из «остинов»  
4-й серии,  
из числа машин  
служивших в Индии,  
переделали  
в грузовик  
с бронированной  
кабиной,  
демонтировав  
среднюю и заднюю  
часть бронекорпуса  
(RAS Tank museum).**



«В 1927 году мне пришлось проводить беседу, посвященную десятилетию возвращения В.И. Ленина из эмиграции в Петроград. Группа слушателей обратилась ко мне с вопросом: в каком музее хранится исторический броневик, с которого выступал В.И. Ленин на площади у Финляндского вокзала 16 апреля 1917 году? Выяснив, что в музеях этого исторического броневика нет, я решил попытаться разыскать броневик. О своем намерении я доложил Горкому партии, где получил задание принять все меры к розыску исторического броневика. Для выполнения этой работы я привлек группу бывших красногвардейцев бронепоезда, которые с радостью принялись за дело.

Мы провели 8 вечеров воспоминаний участников встречи В.И. Ленина, бывших красногвардейцев, осмотрели свыше 30 броневиков, но это было все не то, что мы искали».

В течение ряда лет поиски шли медленно, и без каких-то результатов. В 1935 году к поискам броневика подключилась редакция газеты «Известия», затем сотрудники музея Революции и архивного управления.

Поиски активизировались с созданием филиала музея Ленина в Ленинграде (в ноябре 1937 года). В результате, в начале 1939 года бронепоезд был обнаружен в лагерях ОСОАВИАХИМа в Сосновке в окрестностях Ленинграда. 1 февраля 1939 года его осмо-

трела комиссия из четырех человек во главе с Быковым, которая и определила, что именно с этого броневика выступал В.И. Ленин у Финляндского вокзала.

За годы многолетних поисков комиссия довольно точно определила судьбу этого броневика. В паспорте, составленном на эту машину, говорилось, что «машина фирмы «Остин» 2-го выпуска была ввезена в Россию из Англии в 1915 году, и принята 6-м отделением запасной автотроты на складах ГВТУ на Гутуевском острове (через этот склад проходили все автомобили, прибывающие из-за границы в Россию — М. К.)». Машина получила бортовой номер 6, и в 1916 году была забракована для фронта, и передана запасной броневой роте для учебных целей в Михайловский манеж, где бортовой номер 6 заменили бортовым номером 2.

Участники поисков при осмотре найденного броневика отмечали его конструктивные особенности: наличие двух диагонально расположенных пулеметных башен, броневых щитков защиты пулеметов, и, самое главное, заднее рулевое управление, изготовленное в мастерских Запасного бронепоезда дивизиона. По поводу этого управления один из участников поисков, С.И. Дегтярев, в 1917 году начальник мастерских Запасного бронепоезда дивизиона, вспоминал следующее:

«В Михайловский манеж прибыл из Запасной автомобильной роты броневик «Остин»



**«Остин» 4-й серии из числа броневиков, направленных на службу в Индию. Предположительно 1921 год. Броневик оснащен новыми колесами с шинами из губчатой резины (RAS Tank museum).**



**«Ленинский»  
броневик –  
«Остин» русской  
бронировки – везут  
с завода имени  
Жданова после  
реставрации  
к месту установки.  
16 апреля 1983 года  
(ВИМАИВВС).**

второго выпуска, с башнями, расположенными по диагонали. Для этого броневика, по моим наблюдением, было изготовлено и установлено второе рулевое управление по проекту инженера Зиммеринга. Когда я перешел из Михайловского манежа начальником мастерских Запасного броневого дивизиона на Малую Дворянскую, туда же был переведен и броневик «Остин» с его экипажем и инженером Зиммерингом. В первых числах апреля 1917 года ремонт был закончен, и броневик был оборудован вторым рулевым управлением.

3 апреля 1917 года, в тот день, когда из эмиграции вернулся В.И. Ленин, во вверенной мне мастерской находилось в ремонте несколько броневиков, но ни один из них не был на ходу. Я утверждаю, что единственным броневиком, бывшим на ходу, был «Остин» со вторым рулевым управлением, и, когда группа солдат вверенных мне мастерских выходила встречать В.И. Ленина на Финляндский вокзал, вместе с ними экипаж «Остина» вывел свою машину..

Этот броневик служил трибуной В.И. Ленину, и доставил его с Финляндского вокзала в штаб большевиков. Броневик вернулся в мастерские рано утром 4 апреля.

По воспоминаниям участников встречи Ленина, собранных комиссией по поиску броневика, к Финляндскому вокзалу вышло 9 бронемашин: три из состава 2-й усиленной тыловой автомобильной мастерской, 5 машин 6-го отделения Запасной автомобильной роты и бронеевтомобиль мастерских Запасного броневого дивизиона. Первые три были «Руссо-Балтами», забронированны-

ми по проекту штабс-капитана Некрасова, шесть других могли быть машинами «Армстронг-Уитворт», и последний был «Остином» 2-й серии.

Если сравнить эту информацию с документами, то все выстраивается достаточно логично. Два «Остина» 2-й серии использовались в качестве учебных машин Запасным бронедивизионом. На одном из них установили заднее рулевое управления по проекту инженера Зиммеринга, и 13 апреля (26 апреля по новому стилю) этот броневик прошел испытания, ну и в докладе командира Запасного броневого сказано, что на 6 апреля 1917 года в дивизионе имелось «6 броневых автомобилей «Армстронг-Уитворт-Фиат» без задних рулевых управлений, и один «Остин» с задним рулевым управлением». Таким образом, можно считать документально подтвержденным тот факт, что Ленин выступал с «Остина» 2-й серии, который использовался в качестве учебной машины в Запасном броневом дивизионе.

Дальнейшая судьба машины сложилась следующим образом. 4–5 июля 1917 года эта машина несла дежурство у дворца Кшесинской, а во время наступления Корнилова на Петроград ее использовал отряд Красной гвардии рабочих завода Лангензипена (с 1922 года «Знамя труда»). Впоследствии «Остин» № 2 с другими бронемашинами (всего 9 штук) включили в автобронеполк по охране Смольного, после расформирования которого в 1922 году машины передали в Петропавловскую крепость на хранение. Примерно в 1924 году броневик поступил в артиллерийскую академию, где находился

до 1929 года. Затем «Остин» передали в ячейку ОСОАВИАХИМа завода имени Сталина на Выборгской стороне, где его использовали в качестве учебного пособия. В начале 1930-х броневик списали и вывезли в лагерь ОСОАВИАХИМа под Ленинград.

Ну а что же нашли в Сосновке? Судя по фото, это был броневик «Остин» русской бронировки, первые из которых, как мы уже знаем, покинули завод летом 1919 года. Таким образом, выступать с машины, которая сохранилась до наших дней, и экспонируется в Военно-историческом музее артиллерии, инженерных войск и войск связи, Ленин просто не мог — на момент его приезда в Петроград таких броневиков еще не было. Почему же выбор комиссии по поиску пал на «русский «Остин»? Скорее всего, настоящий «Остин» № 2 с которого выступал Ленин, к тому времени представлял собой просто груды металлолома. А так как поиск легендарного броневика принял уже довольно серьезный характер (об этом писали газеты, были передачи по радио), решили выдать за «ленинский» машину поновее и более сохранныю. Поэтому искали «Остин» с задним рулевым управлением, а найдя и увидев, что башни расположены по диагонали, «перенесли» это в качестве одного из отличительных факторов «ленинской машины».

Между тем, найденный «Остин» русской бронировки имеет свою историю, причем весьма интересную. По документам, актам об осмотре и реставрации известно, что этот

броневик имеет двигатель № 2116. Из документов Главного броневоего управления ГВИУ, броневик с таким номером двигателя, получивший название «Враг капитала», был изготовлен Ижорским заводом в июне 1919 года — то есть это один из первых выпущенных «Остинов» русской бронировки! Сразу с завода машина поступила в автобронепотряд комитета обороны г. Петрограда, откуда в начале июля ее передали в 28-й автоброневой отряд, в составе которого в августе она убыла на фронт. Но в боях не участвовала — из-за халатности командира отряда броневик был сломан, и в августе отправлен на ремонт в Петроград.

После восстановления, в феврале 1920 года «Враг капитала» поступил в 1-й автоброневой отряд, в составе которого участвовал в боях с поляками летом — осенью 1920 года. Броневик продолжал службу в Красной Армии до 1930 года, после чего его передали в ОСОАВИАХИМ. Затем он оказался на свалке, где его нашли и определили как «ленинский» броневик.

В феврале 1940 года, согласно акту об осмотре, на броневом автомобиле отсутствовали боковые щиты бронировки двигателя, радиатор с вентилятором, крышка картера коробки перемены передач, свечи, панель приборов, сиденья шоферов и пулеметчиков и ряд других деталей. После реставрации бронемашин на автобазе президиума Ленсовета 22 января 1940 года в торжественной обстановке броневик установили на постамент у музея В.И. Ленина в Ленинграде.



**Митинг перед музеем В.И. Ленина в Ленинграде, посвященный установке на постамент отремонтированного броневика «Остин» (ВИМАИВВС).**

Во время Великой Отечественной войны броневик сняли с постамента, и закатали в гараж во внутреннем дворе Мраморного дворца. Он вернулся на свое место в 1945 году.

В 1972 году была проведена реставрация броневика — нахождение на улице в течение многих лет негативно сказалось даже на броневой машине. На 57-м ремонтном заводе Министерства Обороны СССР броневик разобрали, очистили от старой краски и ржавчины до металла, загнутовали, вновь окрасили, смазали механизмы. Для очистки краски были привлечены специалисты Ленинградской научно-исследовательской криминалистической лаборатории Министерства юстиции РСФСР, которые в марте 1972 года, «размыв» краску корпуса обнаружили четыре слоя краски. На самом нижнем, который в документах криминалисты обозначили как «темно-салатный», была обнаружена и первая из нанесенных на машину надписей «Враг капитала».

В мае — апреле 1972 года детали бронекорпуса передали с 57-го завода на Канонерский судоремонтный завод, где их очистили, загнутовали и покрасили. В октябре броневик в разобранном виде доставили в музей В.И. Ленина, и собрали, теперь уже внутри здания музея — для лучшей сохранности. Торжественное открытие экспоната прошло 6 ноября 1972 года.

В марте 1983 года броневик вновь отправили на реставрацию на Судострои-

тельный завод имени А. Жданова. Машину вновь разобрали, очистили от краски, загнутовали, вновь покрасили, смазали механизмы. Было принято решение вновь поставить броневик на улице, для чего построили новый постамент. 16 апреля 1983 года «Остин» «Враг капитала» установили на постамент, после чего рядом с ним прошел торжественный митинг.

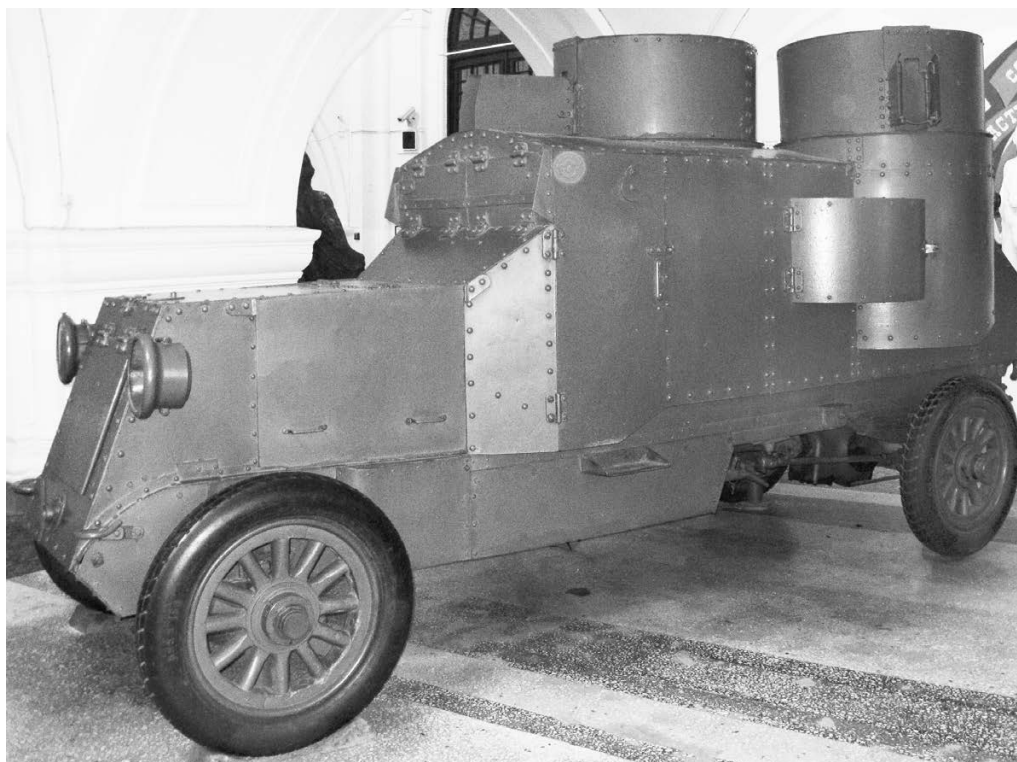
После развала СССР в 1991 году музей В.И. Ленина из Мраморного дворца перевели в Смольный, при этом сильно «ужав» его в размерах. Есть сведения, что в это непростое и «мутное» время броневик пытались приобрести коллекционеры из США и Финляндии. Но в марте 1992 года по инициативе руководства Военно-исторического музея артиллерии, инженерных войск и войск связи «бесхозный» броневик был перевезен в Кронверк. В настоящее время он экспонируется в зале инженерных войск ВИ-МАИВВС.

Таким образом, благодаря опосредованному участию В.И. Ленина до наших дней сохранился уникальный памятник инженерной и военной мысли нашей страны, броневой автомобиль с интересной боевой историей. Кстати сказать, броневых автомобилей выпуска 1918–1920 года до сегодняшнего дня во всем мире сохранились единицы. Автору известны три машины: «Остин» в ВИ-МАИВВС, «Фиат» в Центральном музее Вооруженных Сил в Москве, и «Роллс-ройс» в Королевском танковом музее в Бовингтоне, Великобритания.

**«Остин» русской  
бронировки  
«Враг капитала»,  
найденный  
на полигоне  
ОСОАВИАХИМа  
под Ленинградом.  
Февраль 1939 года  
(АСКМ).**







**Единственный сохранившейся до наших дней броневедомитель «Остин» – машина русской бронирования, изготовленная на Ижорском заводе в июне 1919 года. Броневедомитель находится на экспозиции Военно-исторического музея артиллерии, инженерных войск и войск связи (АСКМ).**

**Список известных номеров и названий броневедомителей «Остин» автотанкетных взводов (отделений) Русской Императорской Армии, сформированных в 1915–1917 годах.**

Номер взвода	Тип машины	Название или номер	Номер двигателя	Номер шасси
5	«Остин» – 1	«Быстрый»	66-612	2036
	«Остин» – 1	«Бодрый»	98-621	1887
	«Остин» – 1	«Бойкий»	168-623	1961
	«Остин» – 2	«Бесстрашный»	256	10819
	«Остин» – 2	?	262	10860
6	«Остин» – 1	«Храбрый»	160-623	1895
	«Остин» – 1	«Смелый»	160-621	1883
	«Остин» – 1	«Бравый»	69-612	1870
7	«Остин» – 1	«Боец»	—	1871
	«Остин» – 1	«Витязь»	123-621	?
	«Остин» – 1	«Богатырь»	83-621	?
	«Остин» – 2	?	?	?
8	«Остин» – 1	«Лихой»	55-612	?
	«Остин» – 1	«Сильный»	170-623	?
	«Остин» – 1	«Славный»	169-623	?
9	«Остин» – 1	«Ястреб»	—	2031
	«Остин» – 1	«Сокол»	172-623	2028
	«Остин» – 1	«Орел»	135-623	1927
	«Остин» – 2	?	?	?

Номер взвода	Тип машины	Название или номер	Номер двигателя	Номер шасси
10	«Остин» – 1 «Остин» – 1 «Остин» – 1	«Свирепый» «Сердитый» «Страшный»	143-623 178-623 156-623	1965 1925 1902
11	«Остин» – 1 «Остин» – 1 «Остин» – 1	«Кречет» «Копчик» «Кречет»	157-623 144-623 158-623	2027 1919 1938
12	«Остин» – 1 «Остин» – 1 «Остин» – 1	«Мощный» «Могучий» «Меткий»	127-623 148-623 133-623	1921 1908 1958
13	«Остин» – 1 «Остин» – 1 «Остин» – 2	«Жгучий» «Жадный» ?	145-623 85-621 ?	1901 2026 ?
14	«Остин» – 1 «Остин» – 1	«Деловой» «Дерзкий»	155-623 164-623	1976 2030
15	«Остин» – 1 «Остин» – 1	«Алчный» «Адский»	178-629 131-623	1891 1884
16	«Остин» – 1 «Остин» – 1	«Зоркий» «Задорный»	119-621 146-623	2025 1937
17	«Остин» – 1 «Остин» – 1	«Огонь» «Оса»	149-623 152-623	1936 1963
18	«Остин» – 1 «Остин» – 1	«Редкий» «Ратный»	165-623 132-623	1916 1889
19	«Остин» – 1 «Остин» – 1	«Пылкий» «Победа»	130-623 117-621	1931 1869
20	«Остин» – 1 «Остин» – 1	«Гром» «Гроза»	182-629 161-623	1924 2029
21	«Остин» – 1 «Остин» – 1	«Славянин» «Алмаз»	163-623 121-621	1941 1959
22	«Остин» – 1 «Остин» – 1	«Егерь» «Гвардеец»	92-621 176-623	1957 2034
23	«Остин» – 1 «Остин» – 1	«Жемчуг» ?	193-629 128-623	2035 1973
24	«Остин» – 2 «Остин» – 2	«Скобелев» «Суворов»	? ?	? ?
25	«Остин» – 2 «Остин» – 2	? ?	? ?	? ?
26	«Остин» – 2 «Остин» – 2	«Черт» «Черноморец»	233 238	? ?
27	«Остин» – 2 «Остин» – 2	? «Штандарт»	200-629 188-650	1940 1328

Номер взвода	Тип машины	Название или номер	Номер двигателя	Номер шасси
28	«Остин» – 2 «Остин» – 2	«Стережущий» «Марс»	? ?	? ?
29	«Остин» – 2 «Остин» – 2	? ?	? ?	? ?
30	«Остин» – 2 «Остин» – 2	? ?	? ?	? ?
31	«Остин» – 2 «Остин» – 2	? ?	208 209	1974 1989
32	«Остин» – 2 «Остин» – 2	? ?	? ?	? ?
33	«Остин» – 2 «Остин» – 2 «Остин» – 2	7 7 7	216-525 207 203	? ? ?
34	«Остин» – 2 «Остин» – 2	? ?	? ?	? ?
35	«Остин» – 2 «Остин» – 2	? ?	? ?	? ?
36	«Остин» – 2 «Остин» – 2	«Олег» «Витязь»	? ?	4942 1994
37	«Остин» – 2 «Остин» – 2	? ?	184 183	3610 4404
38	«Остин» – 2 «Остин» – 2	? ?	227 179	1947 1999
39	«Остин» – 2 «Остин» – 2	«Кречет» «Кондор»	? ?	? ?
40	«Остин» – 2 «Остин» – 2	? ?	? ?	? ?
41	«Остин» – 2 «Остин» – 2	? ?	? ?	? ?
42	«Остин» – 2 «Остин» – 2	«Орел» «Ахтырец»	249-650 243-650	? ?
43	«Остин» – 2 «Остин» – 2	? ?	253-650 239-650	? ?
44	«Остин» – 2 «Остин» – 2	? ?	? ?	? ?
45	«Остин» – 2 «Остин» – 2	? ?	247 263	? ?
46	«Остин» – 2 «Остин» – 2	«Сибиряк» «Кавказец»	244 252	? ?
47	«Остин» – 2 «Остин» – 2	? ?	? ?	? ?

<i>Сведения о названиях бронемашин «Остин» в некоторых автобронепоездах Красной Армии в 1919–1921 годах.</i>			
Номер авто- бронепоезда	Дата, на которую приво- дятся сведения	Название	Номер двигателя
1	17 февраля 1920 года	«Враг капитала» «Стенька Разин»	327-683-2116 315-683-2113
12	1 июня 1920 года	«Буря» «Большевик»	
18	17 февраля 1920 года	«Марс» «Чуткий»	2001 2111
19	23 декабря 1919 года	«Сердитый» «Рабочий»	173-623 377-623
21	12 июня 1920 года	«Жгучий» «Большевик»	2140 7954
22	8 августа 1920 года	«Львица» «Стережущий»	
24	21 сентября 1920 года	«Сатана» «Коршун»	309-683 322-683
25	10 мая 1919 года	«Спартак» «Свобода»	
26	30 августа 1919 года	«Батрак» «Пугачев»	
27	23 декабря 1919 года	«Мститель» «Беспощадный»	1964 318-683
28	12 июля 1919 года	«Враг капитала» «Пугачев»	327-683-2116 2110
30	11 октября 1920 года	«3-й интернационал» «Спартак»	367-683 394-683
33	1 марта 1919 года	«Ермак» «Марс»	
37	17 февраля 1920 года	«Отважный» «Троцкий» «Калинин»	2067 6432 2139
39	15 февраля 1920 года	«Коммунист» «Рабочий»	7373
42	29 июня 1920 года	«Большевик» «Тов. Троцкий» «Грозный мститель»	
46	10 сентября 1921 года	«Имени тов. Зиновьева» «Имени тов. Ленина» «Имени тов. Гервизе»	588-926 92-621 412-683
50	20 сентября 1920 года	«Истребитель»	318-685
53	15 февраля 1920 года	«Республиканец»	

## ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА:

1. Российский государственный военно-исторический архив. Фонды:

Главное управление Генерального Штаба, Главное военно-техническое управление, Журналы совета военного министра, Особое совещание по обороне государства, Военно-промышленный комитет, Штаб главкома армий Северного фронта, Штаб главкома армий Западного фронта, Штаб главкома армий Юго-Западного фронта, Штаб главкома армий Румынского фронта, Заведующий авточастью Северного фронта, Заведующий авточастью Западного фронта, Заведующий авточастью Юго-Западного фронта, Заведующий авточастью Румынского фронта, Заведующий авточастью Кавказского фронта, Офицерская стрелковая школа, Военная автомобильная школа, Западной броневой дивизион, 3-й броневой автомобильный дивизион, 4-й броневой автомобильный дивизион, 5-й броневой автомобильный дивизион, 9-й броневой автомобильный дивизион, 11-й броневой автомобильный дивизион, 12-й броневой автомобильный дивизион.

2. Российский государственный военный архив. Фонды:

Управление делами народного комиссариата по военным и морским делам, Управление броневых сил РККА, Управление механизации и моторизации РККА, Главное военно-инженерное управление, Секретариат наркома обороны СССР, Народный комис-

сар по военным и морским делам РВСФСР, Народный комиссар по военным и морским делам Украины, Управление армиями Западного фронта, Управление армиями Южного фронта, Управление армиями Кавказского фронта, Каховская группа войск.

3. Российский государственный архив экономики: Фонды: Совет военной промышленности при ВСНХ, Государственное общество машиностроительных заводов.

4. Центральный государственный архив Санкт-Петербурга. Фонд Государственного Ижорского завода.

5. Архив Военно-исторического музея артиллерии, инженерных войск и войск связи

6. Материалы из фондов музея Ижорского завода.

7. Коломиец М.В. Русские броневики в бою. Бронечасты Первой мировой войны. М.: «Яуза», «Стратегия КМ», «Эксмо». 2013. 176 с.

8. Толмачев И.П. В степях донских. — М.: Воениздат. 1959. 184 с.

9. Куликовская Л.Л. Броневик «Враг капитала». Лениздат. 1986. 54 с.

10. R.J. Wyatt. The Austin 1905–1952. Roadmaster Publishing. 1981.

11. David Fletcher. War cars. British armoured cars in the First World War. First Publishing. 1987.

12. Журналы: «Броневое дело», «Военная быль», «Нива», «Самоход». «Танкомастер», «Бронеколлекция».

В книге использованы фотографии из фондов Российского государственного архива кинофотодокументов (РГАКФД), Военно-исторического музея артиллерии, инженерных войск и войск связи (ВИМАИВВС), Центрального музея Вооруженных Сил (ЦМВС), Центрального государственного музея современной истории России (ЦГМСИР), Британского Королевского танкового музея, коллекций Станислава Кирильца (Германия), Януша Магнуского (Польша), Казунори Йошикава (Япония), а также из архива издательства «Стратегия КМ» (АСКМ).

Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Научно-популярное издание

ВОЙНА И МЫ. ТАНКОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

**Коломиец Максим Викторович**

**БРОНЕАВТОМОБИЛЬ «ОСТИН»**

**ПРЕДТЕЧА БРОНЕТАНКОВЫХ ВОЙСК РОССИИ**

Ответственный редактор *Л. Незвинская*

Редактор *Н. Соболюкова*

Художественный редактор *П. Волков*

Компьютерная верстка *Е. Ермакова*

ООО «Издательство «Яуза»

109507, Москва, Самаркандский б-р, 15.

Home page: [www.yauza.moscow](http://www.yauza.moscow)

Для корреспонденции:

123308, Москва, ул. Зорге, д. 1.

Тел.: +7(495) 411-68-86.

E-mail: [editor@yauza.moscow](mailto:editor@yauza.moscow)

ООО «Издательство «Эксмо»

123308, Москва, ул. Зорге, д. 1. Тел.: 8 (495) 411-68-86.

Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)

Өндіруші: «ЭКСМО» АҚБ Баспасы, 123308, Мәскеу, Ресей, Зорге көшесі, 1 үй.

Тел.: 8 (495) 411-68-86.

Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)

Тауар белгісі: «Эксмо»

Қазақстан Республикасында дистрибьютор және өнім бойынша  
арыз-талаптарды қабылдаушының

өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС, Алматы қ., Домбровский көш., 3-а, литер Б, офис 1.

Тел.: 8(727) 2 51 59 89, 90, 91, 92, факс: 8 (727) 251 58 12 вн. 107; E-mail: [RDC-Almaty@eksmo.kz](mailto:RDC-Almaty@eksmo.kz)

Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.

Сертификация туралы ақпарат сайтта: [www.eksmo.ru/certification](http://www.eksmo.ru/certification)

Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ  
о техническом регулировании можно получить по адресу: <http://eksmo.ru/certification/>  
Өндірген мемлекет: Ресей. Сертификация қарастырылмаған

Подписано в печать 20.02.2018. Формат 84x108<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.

Печать офсетная. Усл. печ. л. 15,12.

Тираж экз. Заказ

ISBN 978-5-04-092684-8



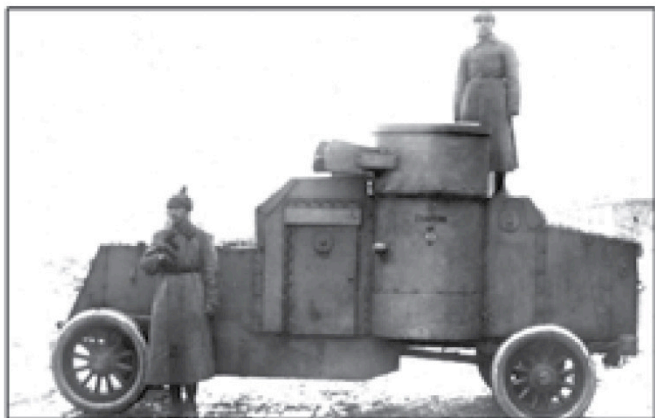
В электронном виде книги издательства вы можете  
купить на [www.litres.ru](http://www.litres.ru)

ЛитРес:

один клик до книг







История бронетанковых войск нашей страны начиналась не с танков – у ее истоков стояли бронированные автомобили. Они появились в составе русской армии в годы Первой мировой войны – уже в октябре 1914 года на фронт убыла первая в мире броневая часть.

Для обеспечения армии этим новым видом боевой техники русское военное ведомство приступило как к изготовлению бронемашин на отечественных предприятиях, так и к их закупке за рубежом. Наиболее удачными для русского фронта оказались броневые автомобили английской фирмы «Остин» – в 1914–1917 годах в Россию поставили 168 машин такого типа, и еще 50 было забронировано на Путиловском заводе в Петрограде в 1919–1920 годах.

«Остины» стали основным и наиболее массовым типом бронеавтомобиля в России не только в годы Первой мировой, но и в ходе Гражданской войны, причем использовались они всеми воюющими сторонами, а трофейные машины впоследствии служили в армиях Польши, Германии, Румынии, Эстонии, Латвии и Австрии. В Красной армии «остины» использовались до 1931 года. Эти машины воевали в Европе в составе британского королевского танкового корпуса, а также использовались английскими частями в Месопотамии и Индии.

Данная книга представляет собой полную историю производства, службы и боевого применения броневых автомобилей этого типа. В ней также рассказывается о судьбе «ленинского» броневика – единственного сохранившегося до наших дней образца бронеавтомобиля «Остин».

ISBN 978-5-04-092684-8

