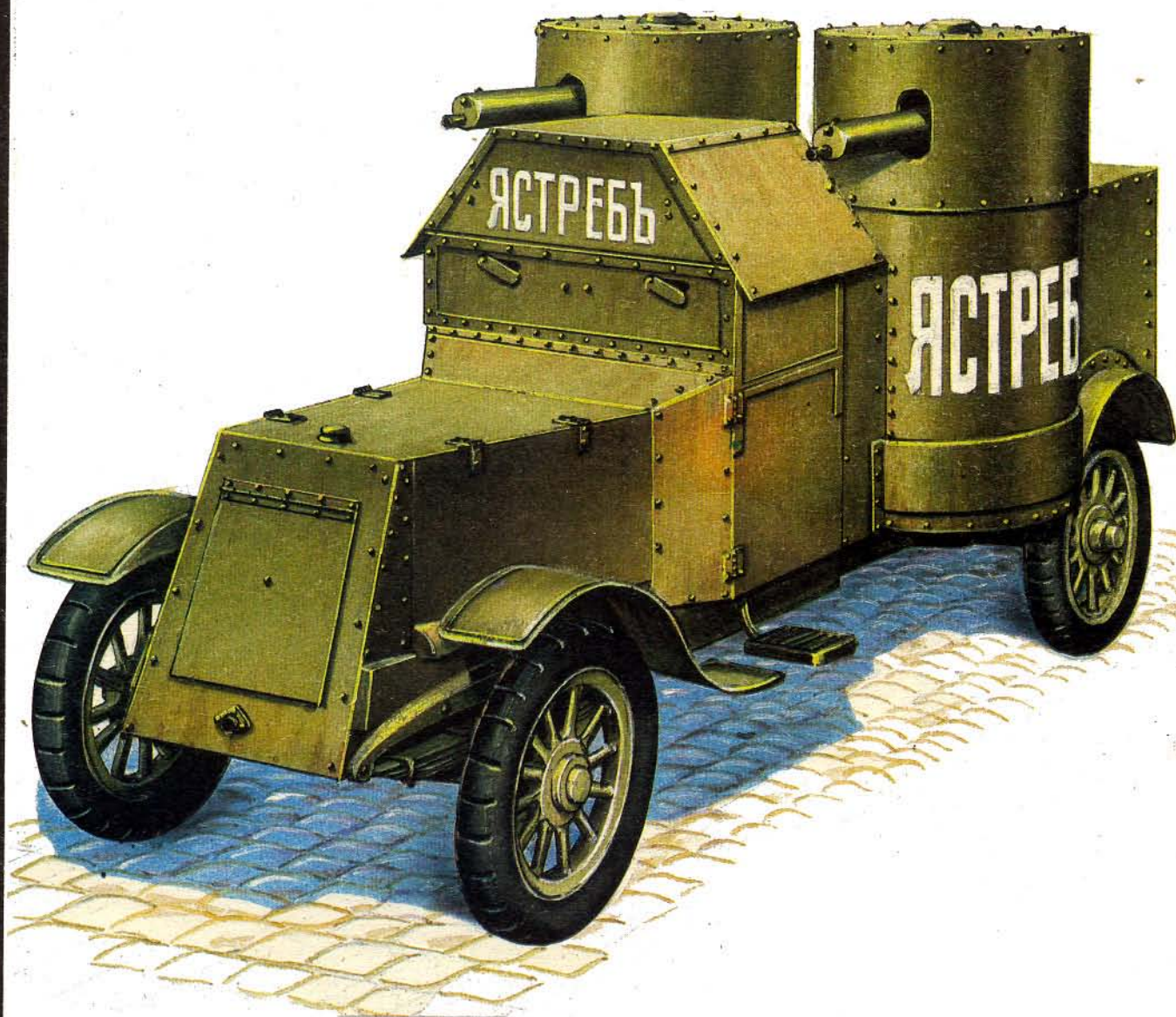


Броневые автомобили «ОСТИН»



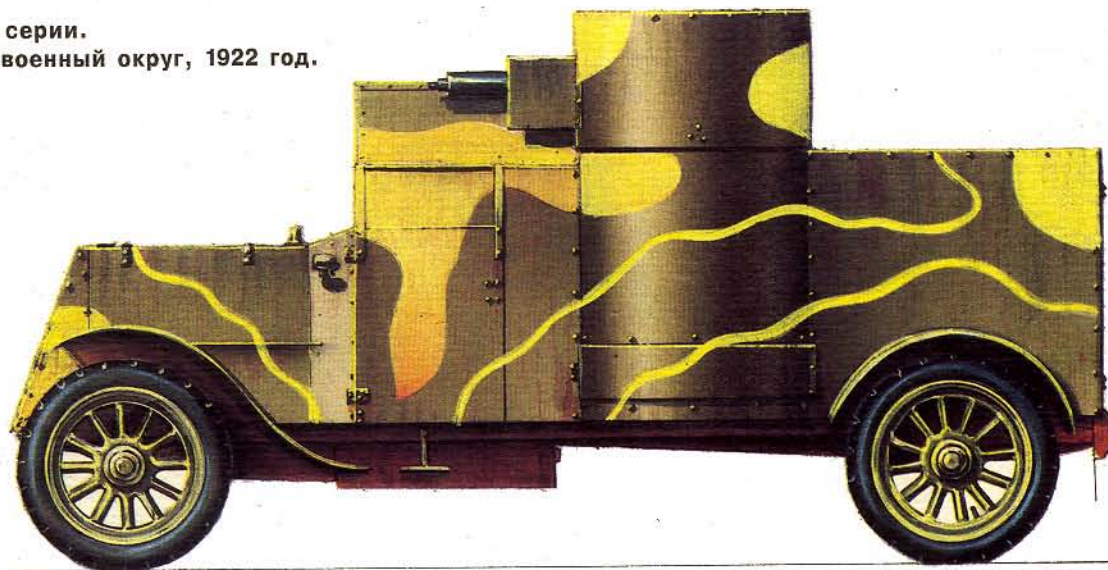
ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»



«ОСТИН» 1-й серии.
19-й автомобильный пулеметный взвод,
июль 1915 года.



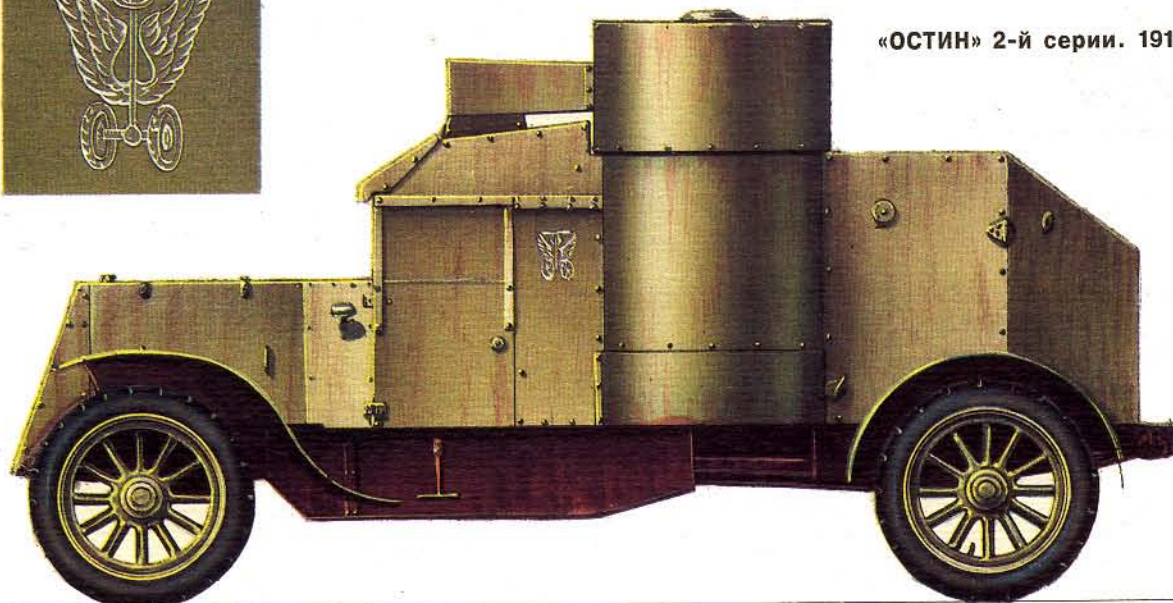
«ОСТИН» 1-й серии.
Московский военный округ, 1922 год.



Эмблема
броневых частей
Русской армии.



«ОСТИН» 2-й серии. 1916 год.



Приложение к журналу
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»

**М.БАРЯТИНСКИЙ,
М.КОЛОМИЕЦ**

БРОНЕАВТОМОБИЛИ «ОСТИН»

№ 1(10) • 1997 г.

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ по печати.
Рег. свидетельство № 013231 от 18 января 1995 г.

Издается с июля 1995 г.

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ — редакция журнала
«Моделист-конструктор» в форме АОЗТ

Главный редактор **А.С.РАГУЗИН**

Ответственный редактор **М.Б.БАРЯТИНСКИЙ**

Ведущий редактор **Л.А.СТОРЧЕВАЯ**

Оформление **Т.В.ЦЫКУНОВОЙ**

Компьютерная верстка **Е.Н.БЕЛОГОРЦЕВОЙ**

Обложка: 1 — 4-я стр. — рис. М.Дмитриева.

Графика М.Коломийца и М.Дмитриева.

✉ 125015, Москва, А-15, Новодмитровская ул., д.5а,

«Моделист-конструктор»

☎ 285-80-46, 285-27-57

Подп. к печ. 30.12.96. Формат 60х90¹/₈. Бумага офсетная № 1. Печать офсетная. Усл.печ.л. 4. Усл. кр.-отт. 10,5. Уч.-изд.л. 6,0. Заказ 3428.

Чеховский полиграфический комбинат

Адрес: 142300, г. Чехов Московской обл., ул. Полиграфистов, 1.

Перепечатка в любом виде, полностью или частями, запрещена.

ВНИМАНИЮ НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ!

В 1996 году вышли в свет следующие выпуски **«БРОНЕКОЛЛЕКЦИИ»**:

№ 1 — монография **«ЛЕГКИЕ ТАНКИ БТ-2 И БТ-5»** (11 чертежей и рисунков, 52 фотографии, цветные рисунки вариантов окраски);

№ 2 — справочник **«БРОНЕТАНКОВАЯ ТЕХНИКА ГЕРМАНИИ 1939—1945»** (43 чертежа, цветные рисунки вариантов окраски);

№ 3 — монография **«СОВЕТСКИЕ ТЯЖЕЛЫЕ ПОСЛЕВОЕННЫЕ ТАНКИ»** (17 чертежей и рисунков, 52 фотографии, цветные рисунки вариантов окраски);

№ 4 — справочник **«БРОНЕТАНКОВАЯ ТЕХНИКА ВЕЛИКОБРИТАНИИ 1939—1945»** (35 чертежей и рисунков, цветные рисунки вариантов окраски);

№ 5 — монография **«ЛЕГКИЙ ТАНК БТ-7»** (9 чертежей и рисунков, 54 фотографии, цветные рисунки вариантов окраски);

№ 6 — монография **«ТАНКИ КАЙЗЕРА. ГЕРМАНСКИЕ ТАНКИ 1-й МИРОВОЙ ВОЙНЫ»** (22 чертежа и рисунка, цветные рисунки вариантов окраски).

Если вы по каким-либо причинам не смогли оформить подписку на журнал **«БРОНЕКОЛЛЕКЦИЯ»** или сделали это слишком поздно, то пропущенные номера можно приобрести в редакции. Для этого нужно отправить письменную заявку по адресу:

**125015, Москва, А-15, Новодмитровская ул., 5а,
редакция журнала «Моделист-конструктор».**

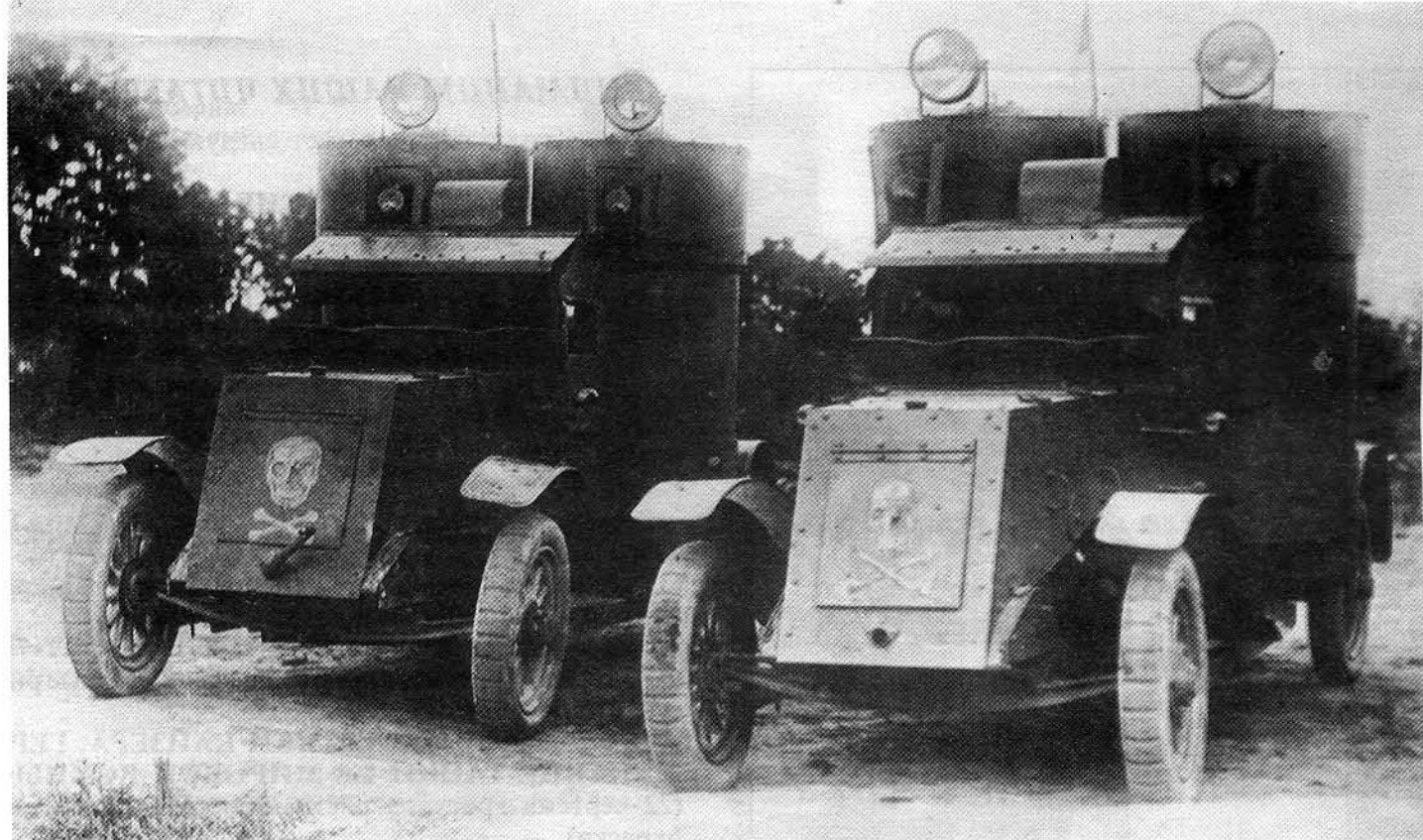
По ее получении за вами будет зарезервирован нужный номер и сообщена его стоимость с учетом почтовых расходов. Не забудьте прислать и пустой конверт с обратным адресом — это ускорит получение ответа.

Вместе с тем настоятельно рекомендуем оформить подписку, поскольку только это гарантирует получение всех номеров «Бронекolleкции». Подписка принимается в любом отделении связи.

**Наш индекс по каталогу
ЦРПА «Роспечать» — 73160.**

Редакция благодарит всех читателей, приславших фотографии и другие материалы, позволяющие пополнить наш редакционный архив. Особую признательность мы выражаем **В.И.ВАСИЛЬЕВУ** из С.-Петербурга, **В.А.ГРИГОРЬЕВУ** из Нижнего Тагила, **В.Э.ХЕЙКЕНЕНУ** из п. Вознесенье Ленинградской обл. и **А.М.БАТКО** из дагестанского г. Кизляр.

Редакция и впредь будет благодарна каждому читателю, откликнувшемуся на наши публикации. Сеем уверить, что ни одно письмо не останется без внимания, ведь ваше мнение — наиболее ценная информация для нас.



К началу первой мировой (или, как ее тогда называли, Великой) войны ни одна армия мира не имела в своем составе броневых частей. И вот, спустя всего три недели после ее начала, в России, абсолютно прозаически, совершилось событие, ставшее этапом в развитии бронетанковых войск.

19 августа 1914 года по приказу военного министра было начато формирование 1-й автомобильной пулеметной роты — первой в мире броневой части! К октябрю 1917 года по их числу и организации, качеству броневых машин и тактике их использования Русская армия не только не уступала, но во многом и превосходила армии других воюющих государств. Лишь по количеству броневых автомобилей Россия незначительно уступала Англии.

Самыми же массовыми броневиками Русской армии стали «остины». За период с 1914 по 1919 год было изготовлено около 250 боевых машин трех английских и одной русской серий. Простые по конструкции и надежные в эксплуатации (по тому времени, разумеется), эти бронеавтомобили хорошо зарекомендовали себя на фронтах первой мировой, а затем и гражданской войны в России. Они использовались в различных климатических условиях от Белоруссии до Дальнего Востока и от Архангельска до Средней Азии и Кавказа, и повсюду с неизменным успехом. Лучшей модификацией «Остина» стали машины последней — русской серии, спроектированные инженерами Путиловского завода. По совокупности боевых и эксплуатационных качеств русский «Остин» можно смело назвать лучшим броневым автомобилем первой мировой войны.

БРОНЕАВТОМОБИЛИ «ОСТИН» АНГЛИЙСКОЙ ПОСТРОЙКИ

Первыми на русском фронте бронеавтомобили применили немцы. Во время боев в Восточной Пруссии в августе 1914 года они использовали легкобронированные автомобили, вооруженные пулеметами. Эти машины, придававшиеся небольшим конным отрядам, используя разветвленную сеть дорог, проникали на фланги и в тыл наших войск. Причем действовали они настолько успешно, что это вызвало появление специального приказа командующего Северо-Западным фронтом генерала Жилинского, в котором определялись меры по борьбе с германскими броневиками.

В качестве ответного шага стихийно стали появляться и русские броневики. Так, например, офицер 5-й автомобильной роты штабс-капитан Бажанов в середине августа 1914 года щитами от трофейных германских пушек забронировал грузовик итальянской фирмы SPA. Машина, вооруженная двумя пулеметами, принимала участие в боях совместно с частями 25-й пехотной дивизии 1-й армии.

Своими силами изготовила броневики и 8-я автомобильная рота. 18 сентября 1914 года она была отправлена на фронт, имея в своем составе

две броневые машины на шасси легковых автомобилей «Кейс».

Информация о фактах успешного применения броневиков на фронте как русскими, так и немцами, а также сведения о появлении бронемашин у союзников по Антанте побудили Военное министерство России к постановке вопроса о развертывании заводского производства этих боевых машин.

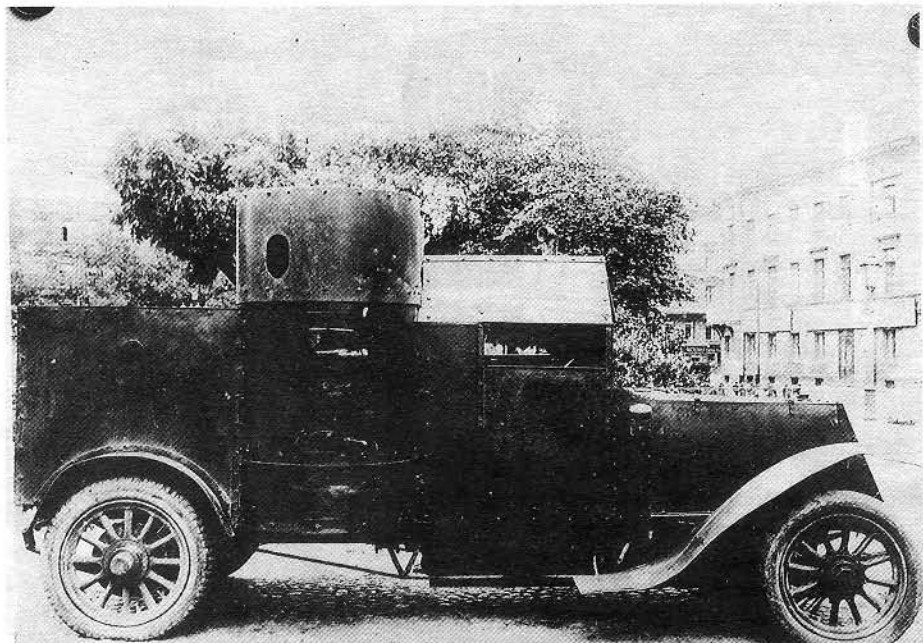
17 августа 1914 года военный министр генерал-адъютант Сухомлинов вызвал к себе лейб-гвардии Егерского полка полковника Добржанского и предложил ему сформировать бро-

нированную пулеметную автомобильную батарею. 19 августа своим разрешением приступить к постройке броневых машин военный министр «положил начало существованию блиндированных автомобилей и формированию роты».

1-ю автомобильную пулеметную роту сформировали всего за полтора месяца. Она насчитывала 9 броневиков: 8 пулеметных на шасси легкового автомобиля «Руссо-Балт С» и один пушечный на шасси 5-тонного грузовика «Маннесман-Мулаг». 19 октября 1914 года после «напутственного молебствия» на Семеновском плацу в Петрограде рота отправилась на фронт.

В октябре 1914 года «Государю-императору благоугодно было пожаловать Кавказской Туземной конной дивизии один грузовик, с тем, чтобы он был покрыт броней и оборудован для установки на нем 3 пулеметов». Машина эта, построенная в конце 1914 года на Ижорском заводе, конструктивно была подобна пулеметным броневикам 1-й автопулеметной роты.

Однако успехами в постройке первых бронемашин на русских заводах в Военном министерстве особенно не обольщались. Мощности единственного в России завода, производящего автомобили — Русско-Балтийского вагонного, не хватало для



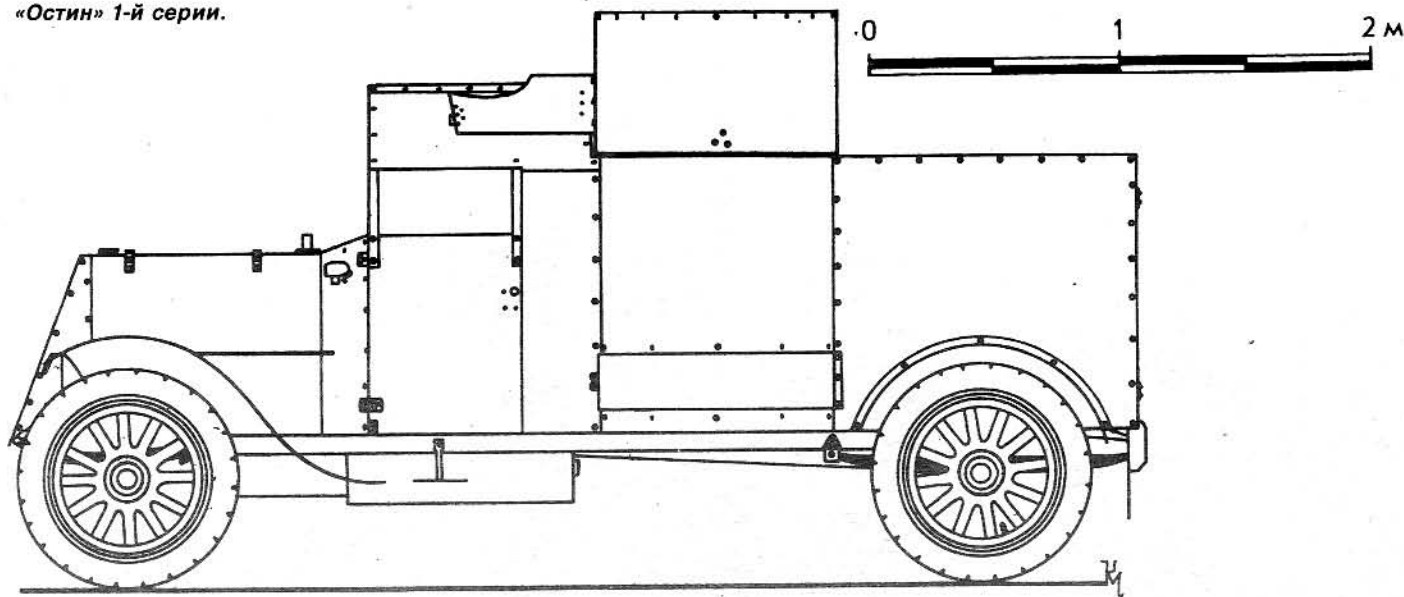
«Остин» 1-й серии перед Михайловским манежем в Петрограде. Боковые щитки водительской кабины опущены, пулеметы в башнях не установлены.

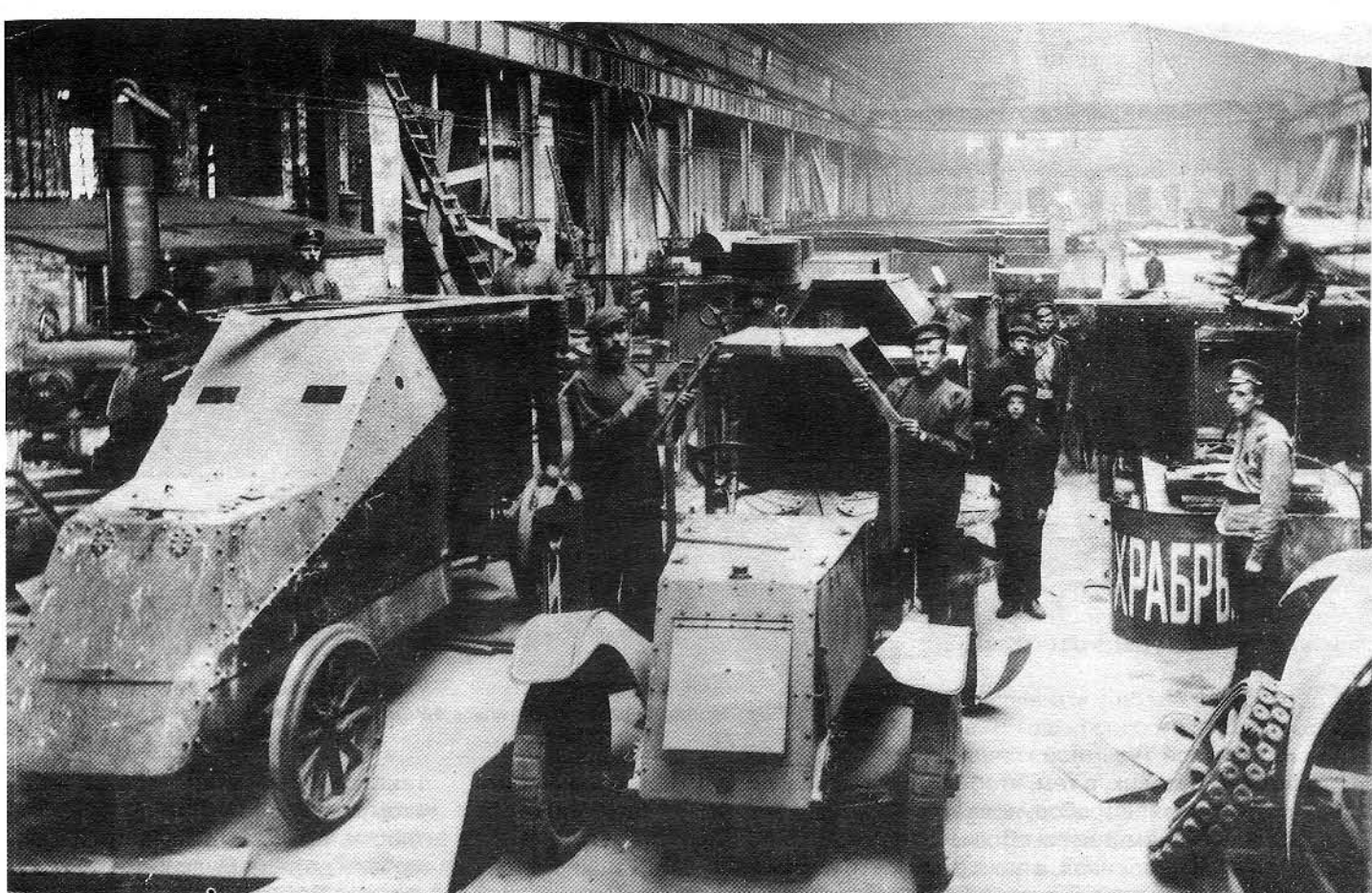
покрытия нужд армии в транспортных машинах, что уж там говорить о броневых. Поэтому в августе того же 1914-го приказом Сухомлинова образовали специальную закупочную комиссию во главе с командиром Запасной автомобильной роты полковником Секретевым. Комиссия отбыла в Англию для закупки автомобильной техники и имущества, в том числе и броневых автомобилей. Перед отъездом члены комиссии совместно с офицерами Главного военно-технического управления (ГВТУ) Генерального штаба разработали

тактико-технические требования к этому виду боевой техники. В частности, приобретаемые бронеавтомобили должны были иметь горизонтальное бронирование (то есть крышу), а пулеметное вооружение состоять минимум из двух пулеметов, установленных в двух вращающихся независимо друг от друга башнях.

Ничего подобного комиссия в Англии не обнаружила. В тот период — осенью 1914 года — англичане бронировали все подряд без какой-либо системы, но... без горизонтальной защиты и башен. Имевший и то и

«Остин» 1-й серии.





Перебронировка «остинов» в цехе Ижорского завода. В центре — броневик «Храбрый» 6-го пулеметного автомобильного взвода. Английские колеса с «пупырчатыми» покрышками демонтированы и вместо них установлены русские. Слева — броневик конструкции штабс-капитана Мгеброва на шасси «Уайт». Весна 1915 года.

другое самый массовый британский броневик 1-й мировой войны — «Роллс-Ройс» — появился только в декабре и при этом оснащался лишь одной башней с одним пулеметом.

Разработать проект броневика, соответствующего русским тактико-техническим требованиям, в

довольно сжатые сроки взялись инженеры фирмы Austin Motor Co. Ltd.

Базой для него послужило легковое шасси этой же фирмы, так называемого «колонийного» (colonial) типа, с двигателем мощностью 30 л.с. На двигателе устанавливался карбюратор «Клейдиль» и магнето

«Бош». Передача на задний мост осуществлялась с помощью карданного вала, система сцепления — кожаный конус. Коробка передач имела 4 скорости вперед и одну — назад. Колеса — деревянные, размер шин — 895x135. Машина чистым весом 166 пудов защищалась броней толщиной 3,5 — 4 мм, изготовленной на заводе «Виккерс». Вооружение включало два пулемета «максим» в двух вращающихся башнях, размещенных в поперечной плоскости. Экипаж состоял из командира — младшего офицера, водителя — ефрейтора и двух пулеметчиков — младшего унтер-офицера и ефрейтора.

29 сентября 1914 года фирма «Остин» получила заказ на 48 бронемашин этой конструкции, каждая из которых обошлась русской казне в 1150 фунтов стерлингов.

Прибытие «остинов» в Россию позволило начиная с 21 декабря 1914 года приступить к формированию

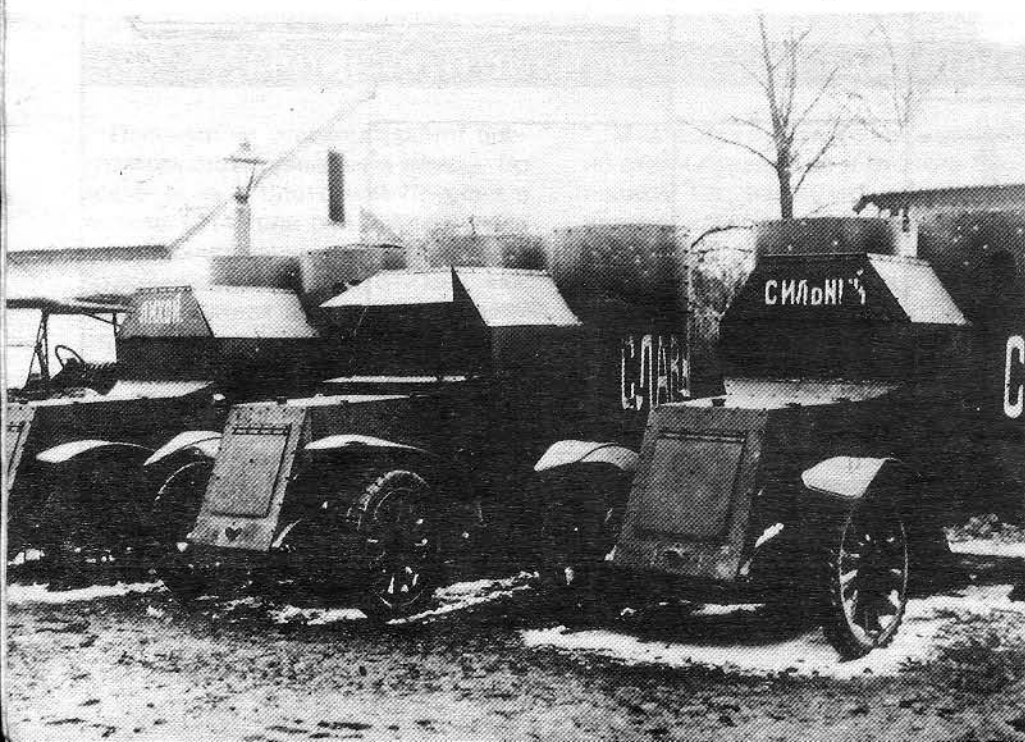
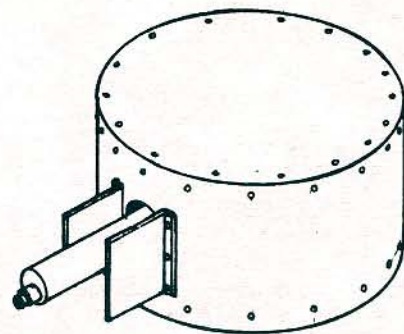
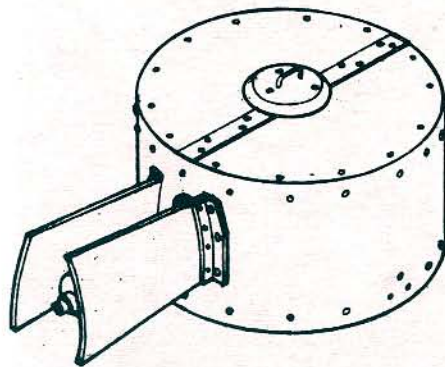
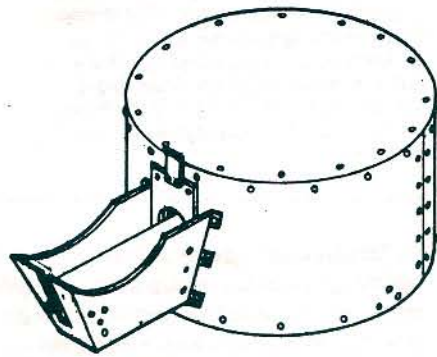


Фото из коллекции М. Барятинского

Броневики 8-го пулеметного автомобильного взвода, г. Ломжа, 25 февраля 1915 года. Башни «Сильного» и «Славного», защищенные 7-мм броней, во вмятинах от пуль, подбашенные основания из 4-мм брони — в пробоинах.



Варианты бронирования пулеметов.

пулеметных автомобильных взводов. Первоначально оно шло по штату № 19, и каждый взвод имел три броневомобиля типа «Остин», 4 легковых автомобиля, три мотоцикла без коляски и один с коляской, грузовой автомобиль, автомастерскую и автоцистерну. Личный состав — четыре офицера и 45 — 46 нижних чинов. По этому штату сформировали восемь взводов — с 5-го по 12-й.

В России бронемшины этих взводов были частично перебронированы 7-мм броней. Броню заменили на башнях и на переднем листе корпуса. В таком виде «остины» пошли в бой. Однако первые же столкновения с противником выявили недостаточность этой меры.

«22 февраля в 7 часов утра автомобили 8-го взвода подошли к противнику на 900 шагов и открыли огонь. Противник немедленно открыл пулеметный огонь, которым броня автомобилей была пробита в нескольких местах. На «Сильном» был убит поручик Рубец и ранен шофер,

после чего автомобиль ушел. На «Славном» двумя пулями ранен шофер, убит подпоручик Иогансен и ранен штабс-капитан Цорн».

Начиная с машин 13-го взвода все «остины» 1-й серии поступали на

Ижорский завод и подвергались полной перебронировке. Только после этого их передавали в войска. Броневики, уже отправленные на фронт, постепенно отзывались в Петроград для замены брони. Само собой ра-



«Остин» 6-го пулеметного автомобильного взвода и его экипаж. На колесах машины английские покрышки. 1915 год.

RAC Tank Museum



Фото из коллекции М. Коломийца

зумеется, что увеличение толщины брони влекло за собой рост массы боевых машин. Это отрицательно сказывалось на их и без того невысоких динамических характеристиках. Кроме того, на отдельных броневиках замечался прогиб швеллеров рамы. Существенным недостатком была и форма крыши водительской кабины, которая ограничивала сектор обстрела пулеметов вперед. Тем не менее «остины» «пришлись

Боевые машины, офицеры и нижние чины 9-го пулеметного автомобильного взвода в гараже Михайловского манежа в Петрограде перед отправкой в Действующую армию. 1915 год.



«Остины» 18-го пулеметного автомобильного взвода. Машины не имеют броневой защиты пулеметов. На «Редком» (справа) шины английского образца, на «Ратном» (слева) — русские «гусматики». Тарнополь, май 1915 года.

РГАКФД



РГАКФД

Бронеавтомобиль «Адский» 15-го взвода, замаскированный ветками. Обращает на себя внимание броневое прикрытие колес. Юго-Западный фронт, июнь 1915 года.



Фото из коллекции Г. Петрова

Броневи́к «Алчный» 15-го взвода во время боевых стрельб на полигоне Офицерской стрелковой школы. 1915 год.

ко двору». Отчасти из-за того, что ничего лучшего все равно не имелось, отчасти потому, что и на этих весьма несовершенных по современным понятиям машинах можно было воевать.

Боевой опыт использования как 1-й автопулеметной роты, так и новых взводов выявил потребность в пушечном броневи́ке для усиления пулеметных машин.

Начиная с того же 13-го взвода при формировании вступил в действие штат № 20, по которому число пулеметных броневи́ков сокращалось до двух, но во взвод вводилось пушечное отделение в следующем составе: бронеавтомобиль «Гарфорд» постройки Путиловского завода, легковой автомобиль, мотоцикл и грузовик. По этому штату было сформировано 22 взвода (№ 13 — 24, 26 — 28, 30 — 36). Первые восемь взводов тоже получили «гарфорды», но при этом «остины» из них не изымались.

Формированием первых пулеметных автомобильных взводов занималась Офицерская стрелковая школа, начальник которой генерал-майор Филатов проявил большой интерес к броневому делу. Весной 1915 года для этой цели в Петрограде была сформирована Запасная броневая рота (командир — капитан Халецкий). Разработкой проектов новых пулеметных бронеавтомобилей при Военной автомобильной школе стал заниматься вновь созданный Броневой отдел.

Всего же к концу лета 1915 года бронеавтомоби́лями «Остин» 1-й серии и «Гарфорд» укомплектовали девятнадцать взводов, включавших 46 пулеметных и 19 пушечных машин.

Бронемашина «Пылкий» 19-го пулеметного автомобильного взвода в боевом положении — боковые щитки подняты, заслонки смотровых щелей опущены. Тарнополь, июль 1915 года.

Уже в 1915 году начали вырабатываться тактические приемы использования бронеавтомобилей. Пулеметные автомобильные взводы находились в оперативном подчинении генерал-квартирмейстеров армейских корпусов, а в боевом отношении могли придаваться дивизии или полку. Применялись они для непосредственной поддержки пехоты и кавалерии как в наступлении, так и в обороне. Пулеметный и орудийный огонь велся броневиками прямой наводкой с места или с коротких остановок. Существенный отпечаток на тактику применения броневииков накладывала их ограниченная проходимость по пересеченной местности. Маломощные двигатели и не слишком надежная ходовая часть позволяли им двигаться только по сухим дорогам, твердому грунту и укатанному снегу.

Ремонт вышедших из строя машин осуществлялся силами самих взводов, автомобильных рот и Западной броневой роты. В отдельных случаях для этой цели привлекались промышленные предприятия.

Особенностью броневых частей Русской армии был добровольный принцип комплектования личным составом. Причем он распространялся и на офицеров и на нижние чины. Среди последних был высок процент сверхсрочнослужащих и вольноопределяющихся из высококвалифицированных рабочих-слесарей, механиков и шоферов. Комплектование броневых взводов добровольцами привело к тому, что уже в 1915 году они стали своего рода ударными частями Русской армии. В пользу последнего свидетельствуют и факты проявления личным составом броневых частей массового героизма.

В июне 1915 года, например, 14-й пулеметный автомобильный взвод, приданный 14-му армейскому корпусу



су Юго-Западного фронта, принимал участие в тяжелых боях в Галиции, прикрывая отход наших войск. «В бою 20 июня, после того как шофер был ранен, а помощник его убит, желая спасти остальных членов экипажа, младший унтер-офицер Василий Скрипник самоотверженно стрелял из пулемета до тех пор, пока не был сам убит и взорван автомобиль». О подвиге ефрейтора Сергея Антипина в наградном листе 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 сгорел в взорвавшемся автомобиле».

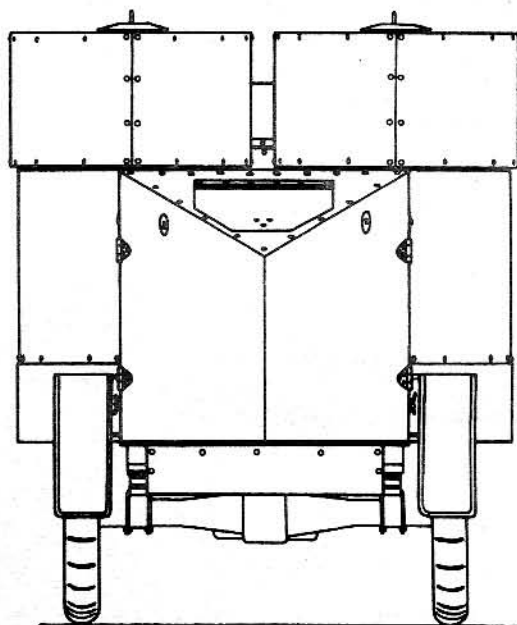
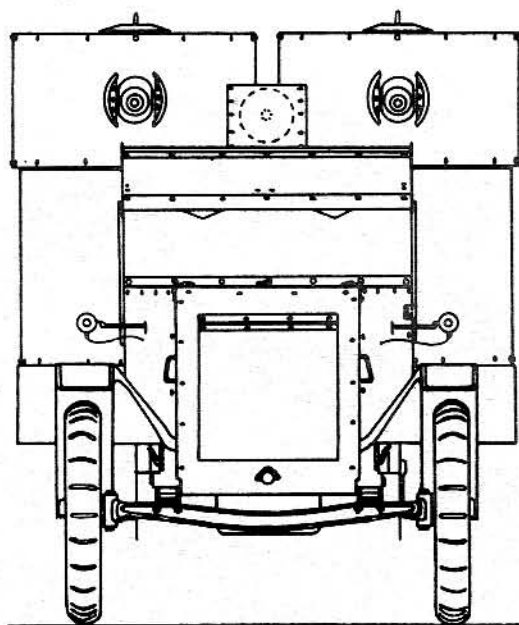
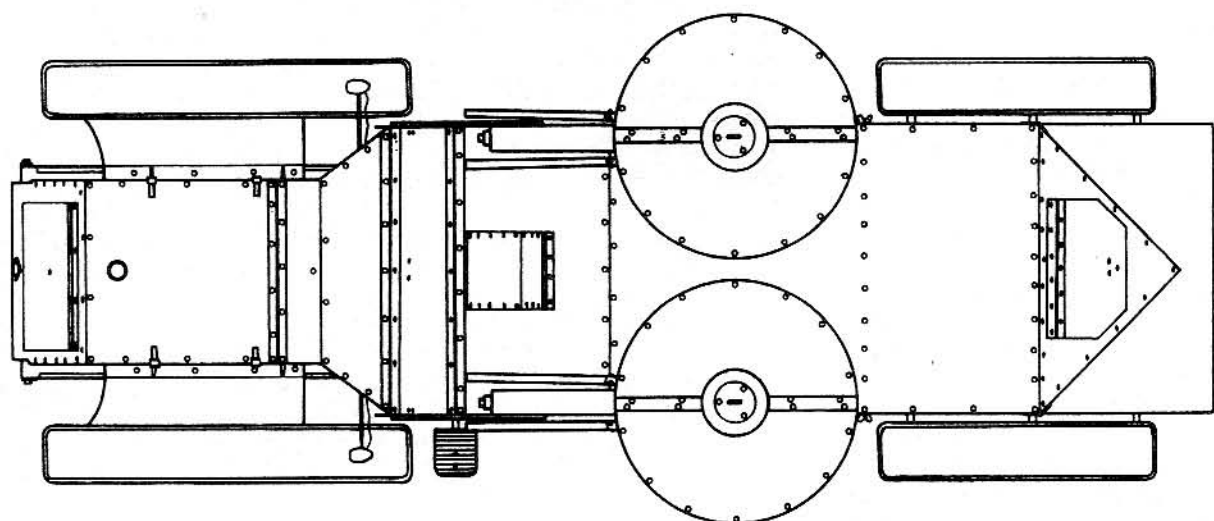
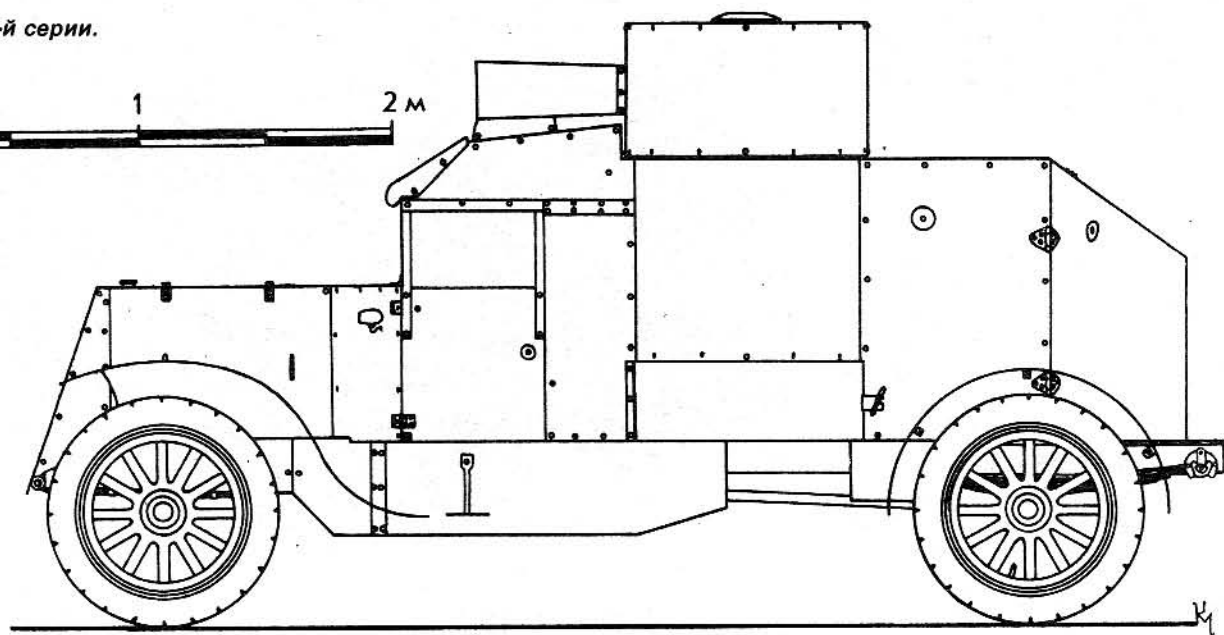
За этот подвиг младший унтер-офицер Скрипник и ефрейтор Антипин были награждены посмертно Георгиевскими крестами I и III степени соответственно.

Уже весной 1915 года стало очевидно, что заказанных в Англии бронеавтомобилей для нужд фронта недостаточно. Поэтому Англо-русскому правительственному комитету в Лондоне было поручено заключение контрактов на изготовление дополнительного числа бронеавтомобилей по русским проектам.

С июня по декабрь для Русской армии планировалось построить 236 бронемашин. Однако реально построили только 161, 60 из них — «остатки» так называемой 2-й серии.



«Пылкий» (вид сзади). Двустворчатая дверь предназначалась для посадки и высадки экипажа. Броневая защита пулеметов устанавливалась в России силами взводов или автомобильных ремонтных мастерских и имела различную форму.



«Остин» 1-й серии в походном положении — опущены боковые и откинут передний щиток водительской кабины, крышка перед радиатором приподнята.

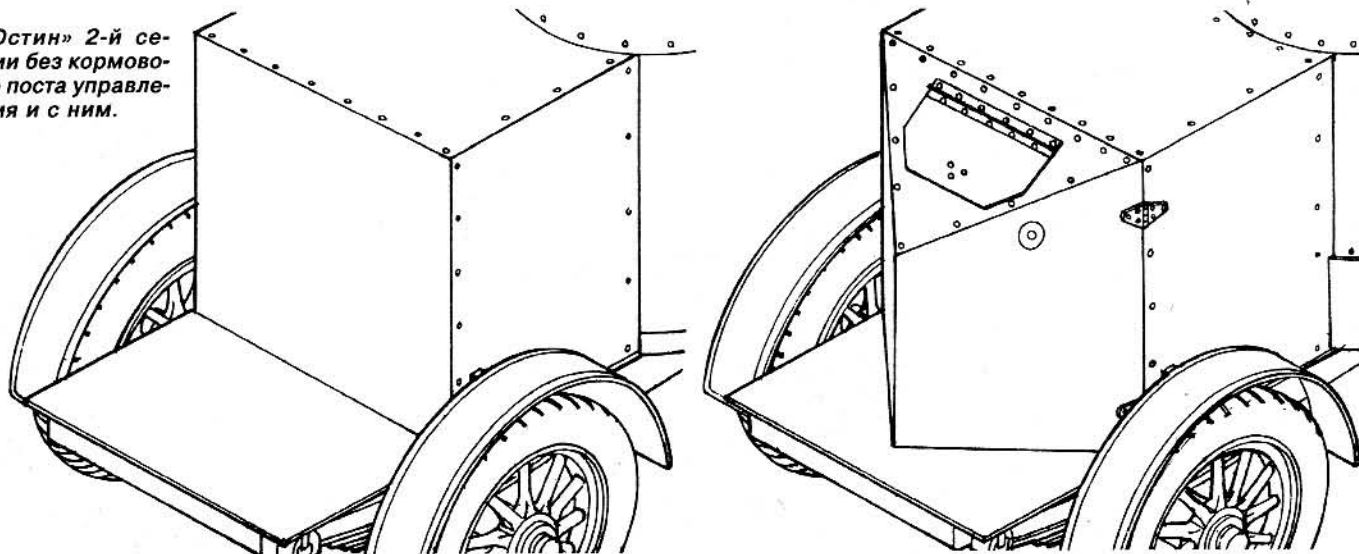
При разработке нового бронеавтомобиля — заказ на него был выдан 6 марта 1915 года — фирма учла недостатки машин 1-й серии.

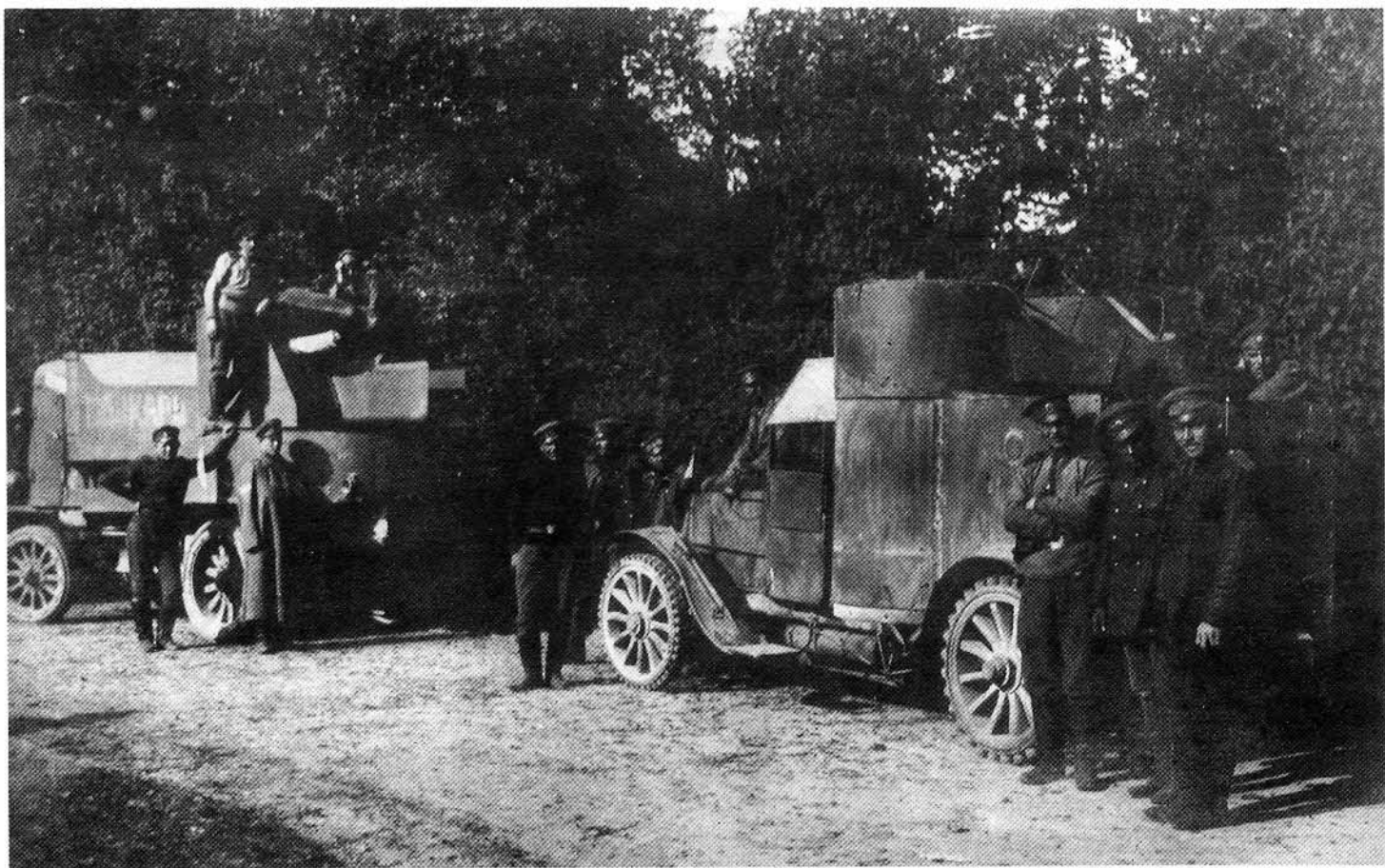
В качестве базы использовалось шасси 1,5-тонного грузовика с двигателем мощностью 50 л.с. Была усилена рама шасси, дифференциал, наконец, эти машины уже не нуждались в перебронировке. Кроме того, изменениям подверглась форма крыши корпуса, однако сам корпус несколько укоротили, что вызывало тесноту в боевом отделении. Отсутствие дверей в корме корпуса (у машин 1-й серии они имелись) сильно затрудняло посадку и высадку экипажа, так как для этого предназначалась только одна дверь в левом борту. Существенным недостатком «остинов» и 1-й и 2-й серии можно назвать отсутствие кормового поста управления. На машинах 2-й серии силами взводов и Запасной броневой роты он был установлен, при этом бронеавтомобили оборудовались и задней дверью. Вот что, например, говорится об этой работе в «Журнале военных действий» 26-го пулеметного автомобильного взвода: «4 марта 1916 года закончено второе (заднее) управление на машине «Черт». Управление аналогичное машине «Черномор» посредством троса, идущего из-под переднего штурвала к задней стенке автомобиля, где сделано рулевое колесо».



Бронеавтомобиль «Могучий» с личным составом 12-го пулеметного автомобильного взвода, 1916 год. Обращает на себя внимание форма броневых частей — черные кожаные куртки и бриджи, а также кепи с откидными ушами-клапанами. В центре, у машины — сестра милосердия.

«Остин» 2-й серии без кормового поста управления и с ним.





Боевые машины 19-го пулеметного автомобильного взвода: на заднем плане «Остин» 1-й серии, впереди — пушечный броневик «Гарфорд» — «Пушкарь». Июль 1916 года.

Наличие кормового управления позволяло броневикам применять тактику, сведения о которой можно почерпнуть из «Журнала военных действий» уже другого — 28-го взвода: «13 февраля 1916 года, после произведенной разведки, броневой автомобиль «Марс», выехав к мызе Огер в 10 часов вечера, начиная от мызы Силле, задним ходом приблизившись к противнику на расстояние 600 — 800 шагов, открыл огонь по работающим немцам из пулеметов. Выпущено 12 лент. Немцы открыли артиллерийский и ружейный огонь по машине, но безрезультатно». Бронемашина, видимо передним ходом, позволявшим развивать большую скорость, просто вышла из-под обстрела.

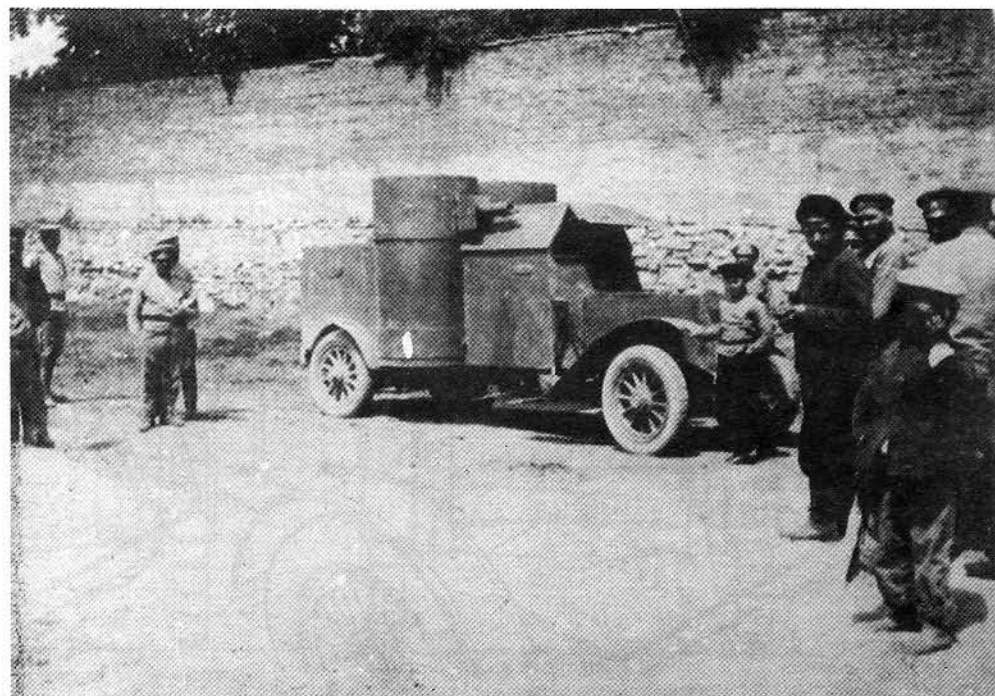
«Остины» 2-й серии пошли на вооружение начиная с ноября 1915 года. Всего же с 23 декабря 1915 года по 12 июля 1916 года на фронт отправили 56 броневиков, еще 4 машины находились в резерве, а 1 бро-

невик поступил в Собственный Его Величества гараж в распоряжение заведующего технической частью гаража прапорщика А.Кегресса для установки его «приспособления».

Первый в мире полугусеничный автомобиль Кегресс испытал еще в 1909 году. В течение последующих пяти лет, совершенствуя свой гусеничный движитель и последовательно опробовав его на автомобилях «Лесснер-Мерседес» и «Руссо-Балт»,

изобретатель добился его полной работоспособности и надежности.

В октябре 1915 года Кегресс представил на рассмотрение технического комитета ГВТУ образец, чертеж и описание автомобиля-саней своей конструкции. Комитет высказал мнение, что «крайне желательно испытать приспособление Кегресса на автомобилях разных систем, а особенно возможность его применения для броневых автомобилей».



«Остин» 1-й серии с еще одним вариантом броневой защиты пулеметов, г.Каменец-Подольский, июнь 1917 года.

В августе следующего года прапорщик предъявил полугусеничный броневомобиль к испытаниям. В течение двух месяцев — августа и сентября — машина прошла обширную программу испытаний на проходимость в окрестностях Царского Села и Могилева, а затем и на продолжительность работы во время пробега Могилев — Царское Село. Результаты превзошли все ожидания: «Автомобиль... свернул с дороги на целину, переехал придорожную канаву, 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. Перегрева-

рожью Могилевской губернии. Нагруженный по-боевому до полной массы в 332 пуда, броневомобиль преодолел 725 верст за 34 часа 15 минут при незначительных повреждениях.

Заключение комиссии гласило: «Потребность Действующей армии в автомобилях, могущих проходить по бездорожью, крайне велика и спешна, а потому, по мнению Комиссии, следует принять все меры к скорейшему изготовлению приспособления Кегресса для необходимого количества автомобилей всех типов: броневых, грузовых, легковых».

К лету 1916 года на основе применения пулеметных автомобильных взводов на фронте выявилось, что столь мелкая организация и не совсем удачная система подчинения отрицательным образом сказывается на действиях броневиков. Стала

очевидной необходимость укрупнения броневых частей.

Последний толчок для перехода на новую организацию дало участие броневомобилей в летнем наступлении Юго-Западного фронта (Брусиловский прорыв). Именно здесь наиболее негативно проявила себя взводная система, не позволявшая применять броневики массированно. Например, под Луцком на направлении главного удара действовало три взвода, каждый совершенно самостоятельно и без всякой связи друг с другом. Несмотря на их успехи, которые широко освещались в русской печати того времени, они не оказали существенного влияния на ход операции. Положительный же опыт объединения взводов в более крупную тактическую единицу был накоплен в 1-й автомобильной пулеметной роте.

В августе 1916 года Высочайшим приказом пулеметные автомобильные взводы объединили в броневые автомобильные дивизионы из расчета один дивизион на армию. При этом взвод переименовывался в отделение с сохранением прежней нумерации. Номера дивизионов, как правило, совпадали с номерами армий. Число отделений в дивизионах было неодинаковым и зависело от



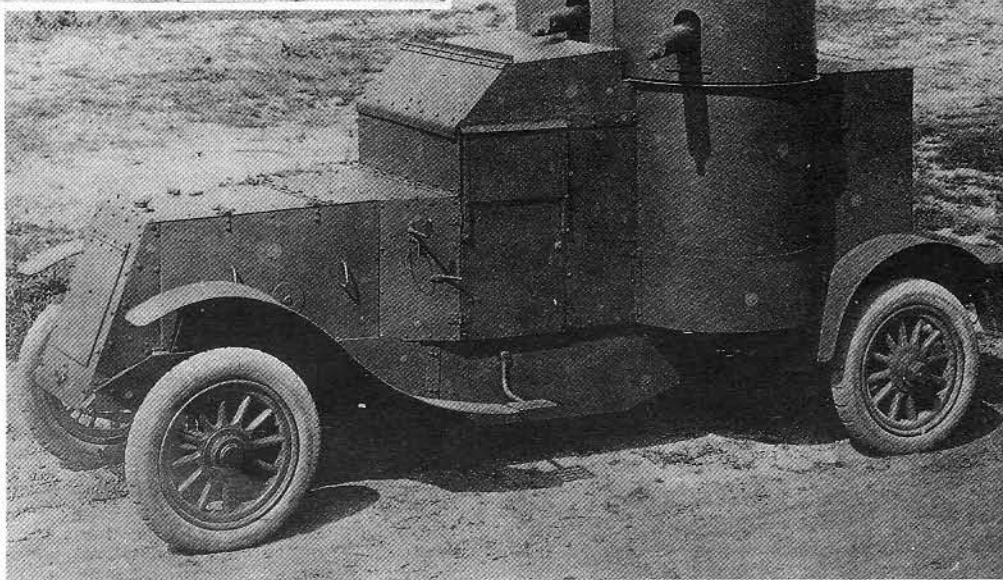
РГАКФД

Сильно переделанный «Остин» 1-й серии. Корпус броневика переставлен на другое шасси. Броневомобиль назван в честь станции Усть-Медведицкой области Войска Донского. 1-й бронеполк Донской армии, лето 1919 года.

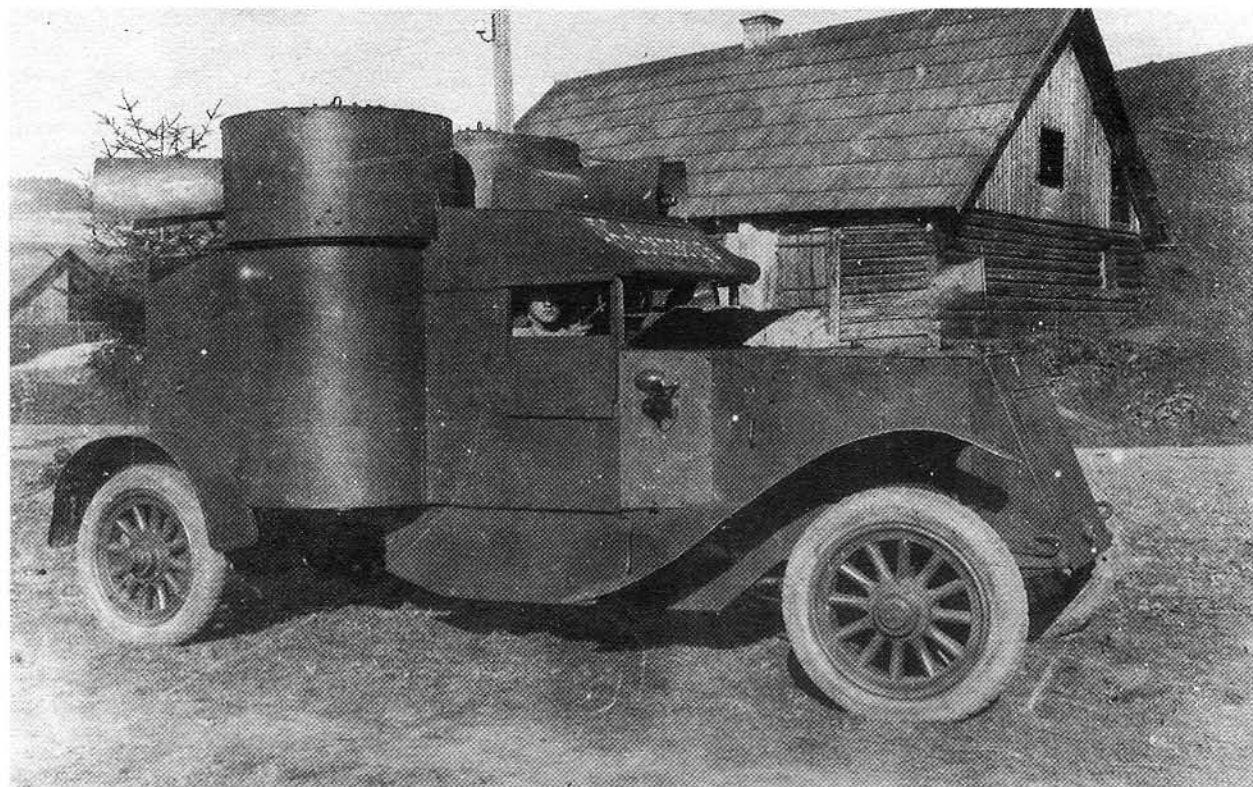
ния мотора замечено не было. Наконец, автомобиль без особых усилий перешел небольшое кочковатое болото, где местами вода сплошь покрывала почву. Никаких поломок замечено не было, за исключением погнутия левых направляющих дуг...

Пробег Могилев — Царское Село позволил проверить «приспособление Кегресса» на выносливость при движении по шоссе, после того как машина прошла 286 верст по бездо-

RAC Tank Museum



«Остин» 2-й серии. В таком виде броневомобили поступали из Англии.



«Кавказец» — «Остин» 2-й серии. Действующая армия, 46-й пулеметный автомобильный взвод, октябрь 1916 года. Броневые щитки пулеметов и колпак прожектора на крыше водительской кабины установлены в России.

РГАКФД

важности направления, на котором они действовали.

Взводную организацию сохранили там, где это оказалось целесообразным, например, на Кавказе. Запасная броневая рота была переформирована в запасной бронедивизион, функции которого остались прежними. К ремонту броневых автомобилей привлекались тыловые автомастерские: Виленская, Брестская, Бердичевская, Полоцкая и Киевская. Кроме того, была создана специальная шинонабивочная мастерская, занимавшаяся заполнением автомобильных шин пулестойкой массой (автомассой), разработанной специалистами Военной автошколы. Отечественная автомасса по своим техническим параметрам значительно превосходила аналогичную английскую. Пробег колес с ней составлял свыше 6,5 тысячи верст.

За два года войны в боях было потеряно как минимум 11 броневых автомобилей «Остин» 1-й серии, что свидетельствует о высокой интенсивности их использования на разных фронтах. Так, например, в октябре 1916 года 4-й автобронедивизион перебросили с Западного на Румынско-Черноморский фронт, где он вступил в тяжелые бои с немецкими и болгарскими (тогда Болгария воевала против России) войсками, действуя совместно с английским бронедивизионом.

«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» 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. авт.*), 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 Нарциссову выехать на своей бронемашине «Суворов» для оказания помощи «Скобелеву».

«Суворов», не доезжая до автомобиля «Скобелев», открыл огонь из пулеметов, но в это время болгарским снарядом была сбита башня и



разбиты колеса. Машина остановилась, но огонь из второго пулемета не прекратила...

Так погибли два «Остина» 1-й серии. Им на замену отделение получило два броневых автомобиля «Армстронг-Уитворт-Фиат».

В рамках программы развития бронечастей Русской армии до 1917 года в Англии 25 августа 1916 года были заказаны еще 60 броневых автомобилей «Остин» 3-й серии. В новых машинах в значительной степени учитывался опыт боевого применения «остинов» первых двух се-

Неизвестный пулеметный автомобильный взвод. Бронеавтомобиль «Остин» 2-й серии. Слева — «Ланчестер» с 37-мм пушкой Гочкиса. На крыше «Остина» — мальчик, «сын полка».

рий. Масса машин составляла 5,3 т, мощность двигателя осталась прежней — 50 л.с. Броневики 3-й серии имели кормовой пост управления и пуленепробиваемые стекла на смотровых щелях. В остальном их технические данные были аналогичны «остинам» 2-й серии. Кстати сказать, существенным недостатком всех «остинов» являлся механизм сцепления, выполненный в виде кожного конуса. На песчаных и раскисших грунтах сцепление пробуксовывало, а при возрастании нагрузок часто «горело».

Поставка «остинов» 3-й серии началась в 1916 году, к 11 февраля 1917 года от фирмы было принято уже 33 броневики, а летом того же года все машины прибыли в Россию.

Планировалось заказать в Англии еще 70 бронеавтомобилей 3-й серии, но с двускатными задними колесами и усиленной рамой, со сроком поставки к сентябрю 1917 года. Этим планам не суждено было сбыться, хотя формально заказ на маши-

Пулеметный автомобильный взвод Русской армии. Хорошо виден типовой состав взвода: пушечный броневик «Ланчестер», два пулеметных «Остина», легкие авто, мотоциклы.



Фото из коллекции М. Коломийца

ны фирма получила и какую-то их часть построила. Во всяком случае в апреле 1918-го из 16 бронеавтомобилей этого типа сформировали 17-й батальон британского Танкового корпуса. В отличие от машин, предназначенных для России, эти броневики вооружались пулеметами «Гочкис». Они приняли участие в боях во Франции летом 1918 года.

Примерно в то же время несколько машин этого типа поступили в Японию, где они состояли на вооружении до начала 30-х годов.

В апреле 1919 года шесть броневику, получивших названия «Зоркий», «Смелый», «Могучий», «Генерал Корнилов», «Генерал Алексеев»

и «Генерал Марков», англичане передали Добровольческой армии генерала Деникина. К сожалению, неизвестно, были ли это вновь изготовленные машины или уже «бывшие в употреблении». Три из них — «Зоркий», «Генерал Корнилов» и «Генерал Марков» — захватили красные.

Несколько «остинов» 3-й серии, построенных для России, по-видимому, успели в 1917 году отправить на фронт, так как впоследствии, при развале Русской армии, они оказались не только в Петрограде. В частности, один броневик этой марки имелся в войсках Петлюры в 1919 году. Назывался он соответственно — «Петлюра». Большая часть «ос-

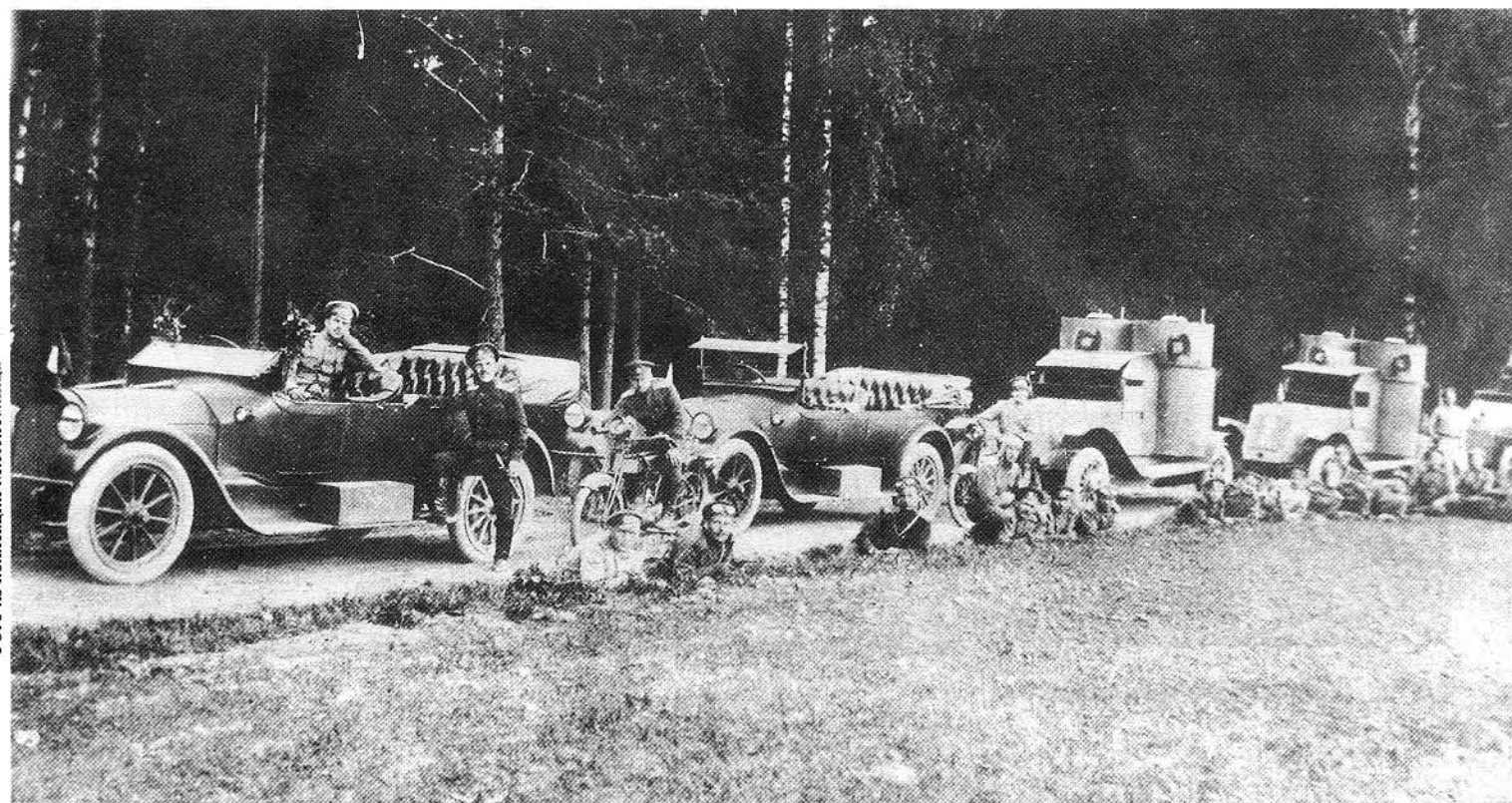
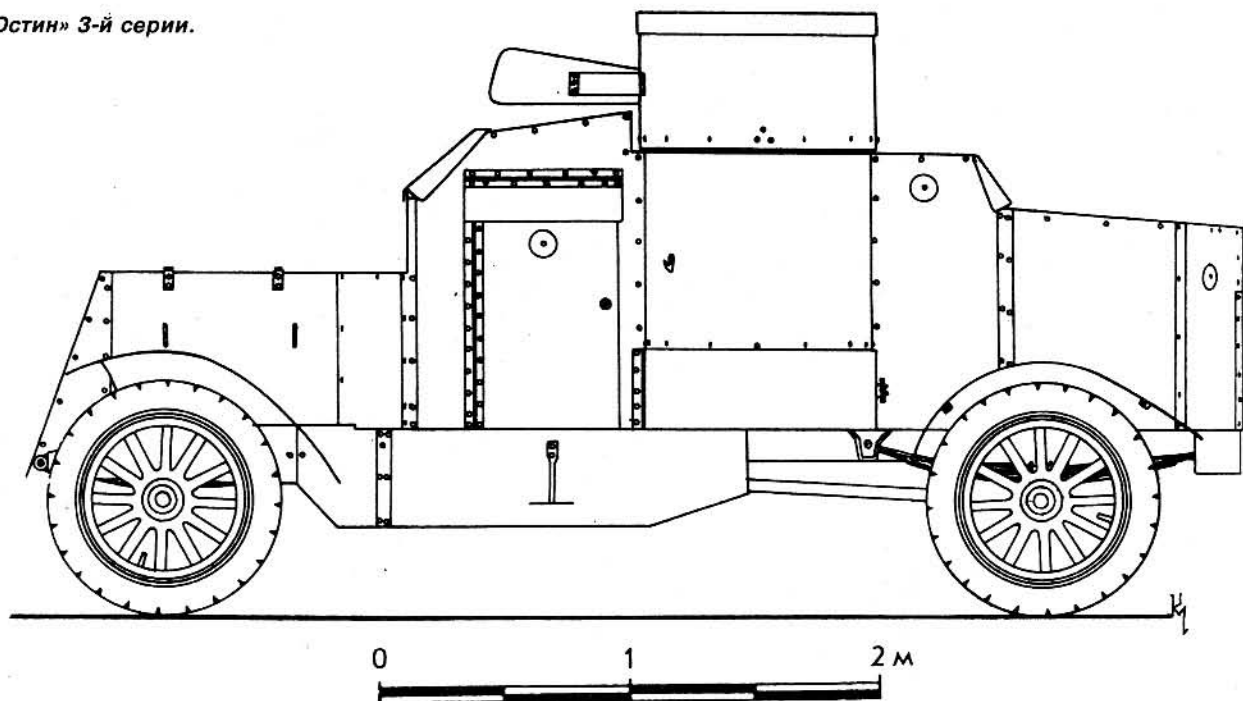


Фото из коллекции М. Коломийца



тинов» более ранних серий досталась большевикам. Так, в марте 1918-го только в Петрограде находилась 31 бронемашина этого типа, включая броневик с двигателем Кегресса, и еще 7 машин — в Московском военном округе.

«Остины» использовались в боевых действиях практически на всех фронтах гражданской войны и в различных климатических зонах. Так, например, в составе 53-го автоброневое 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 это им удалось, можно узнать из документов Управления бронечастей Туркфронта: «...В команде чувствуется и есть революционно-боевой дух и сознательная дисциплина, которая сказалась как факт при свержении Бухарского эмирата, где команда 53-го бронеполка показала себя истинными сынами Пролетарской революции, за что постановлением РВСФ отряд награжден Красным знаменем».

Еще активнее использовались броневики 48-го автобронеполка. Его

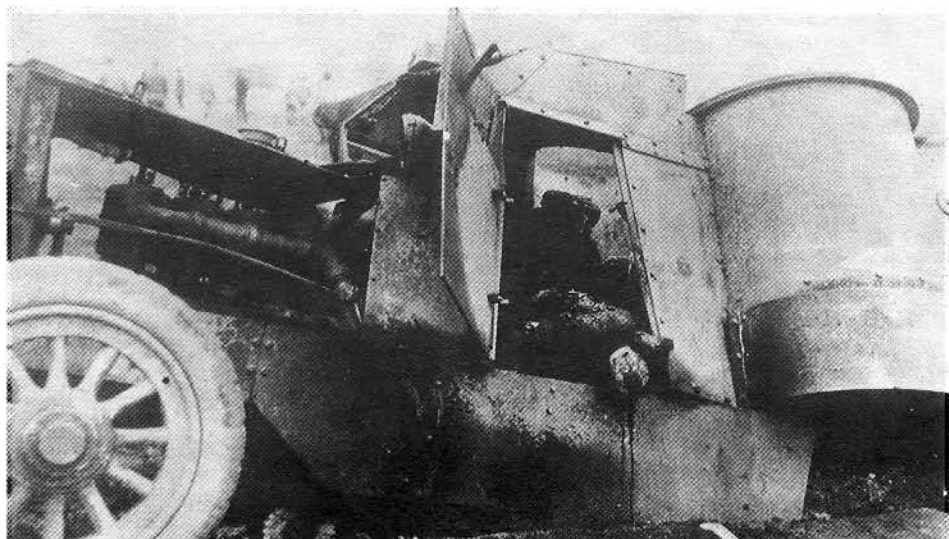
сформировали 25 февраля 1920 года в г. Дмитриевка Таганрогского округа на основании мандата командующего войсками 3-й армии. Первоначально в его состав входили самодельные броневики и грузовые автомашины, вооруженные пулеметами. Однако в мае 1920 года из реки Дон силами отряда были вытасканы четыре бронемшины типа «Остин» (как минимум одна из них — 1-й серии), брошенные при отступлении деникинцами. Их отремонтировали на заводе «Акса́й» в г. Нахичевани (ныне — район Ростова-на-Дону) и включили в состав отряда. О дальнейших событиях можно узнать из «Краткой хроники 48-го Автобронеполка».

«К 1 июля 1920 года отряд состоял из нижеследующего 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 комбронеполком тов.Жорж.

14 июля, согласно распоряжению начбронечастей 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 бронемшина «Имени тов.Свердлова» была подорвана брошенной



Разбитый «Остин» 2-й серии. Юго-Западный фронт, район Тарнополя, июль 1917 года.

Харьков, 9 марта 1919 года. Парад в честь первой годовщины Красной Армии. В парадной колонне броневых автомобилей: «Остин» 2-й серии, «Армстронг-Уитворт-Фиат» и «Остин» 3-й серии.

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 последнего скрыться.

Затем — в сентябре 1920 года отряд участвовал в разгроме бело-зеленых банд генерала Хвостикова, действовавших в районе станицы 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 рас-

РГАСФД



Броневых автомобилей «Земгалетис» армии Латвийской республики.

Бронемашина латвийской постройки на шасси «Форд», унаследовавшая у «Остина» пулеметные башни и название. 1939 год.

разведкой стрелкового полка в 10 часов утра без боя заняли г.Гудауты.

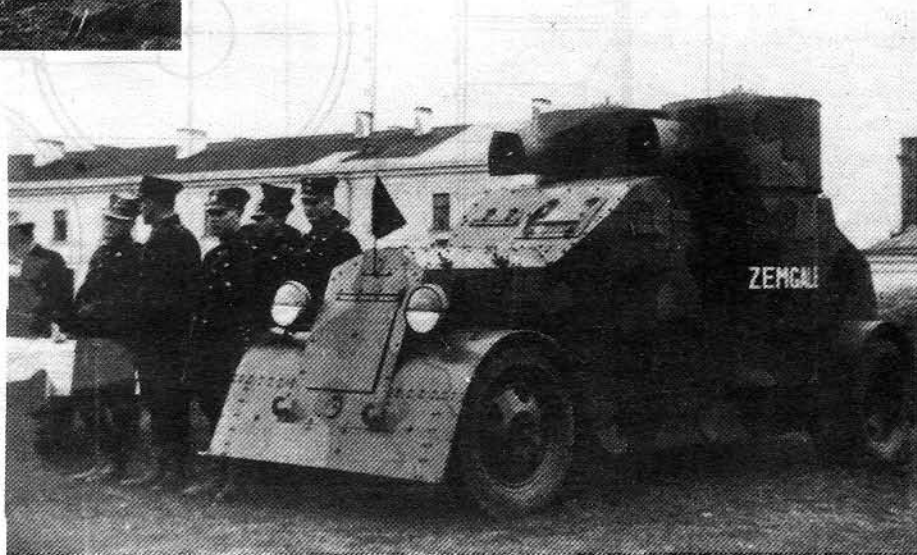
В ночь с 3 на 4 марта, подождав подхода всех частей нашей пехоты, подтянув боебазу и заправив все машины, отряд опять стал преследовать противника, отступавшего по направлению к г.Сухуму. На всем протяжении от Нового Афона до Сухума противник в панике бежал от наших броневиков, не оказывая сопротивления, и к 2 часам, несмотря на все разрушенные мосты, отряд в полном составе вступил в г.Сухум-Кале, где был встречен населением с бурными овациями».

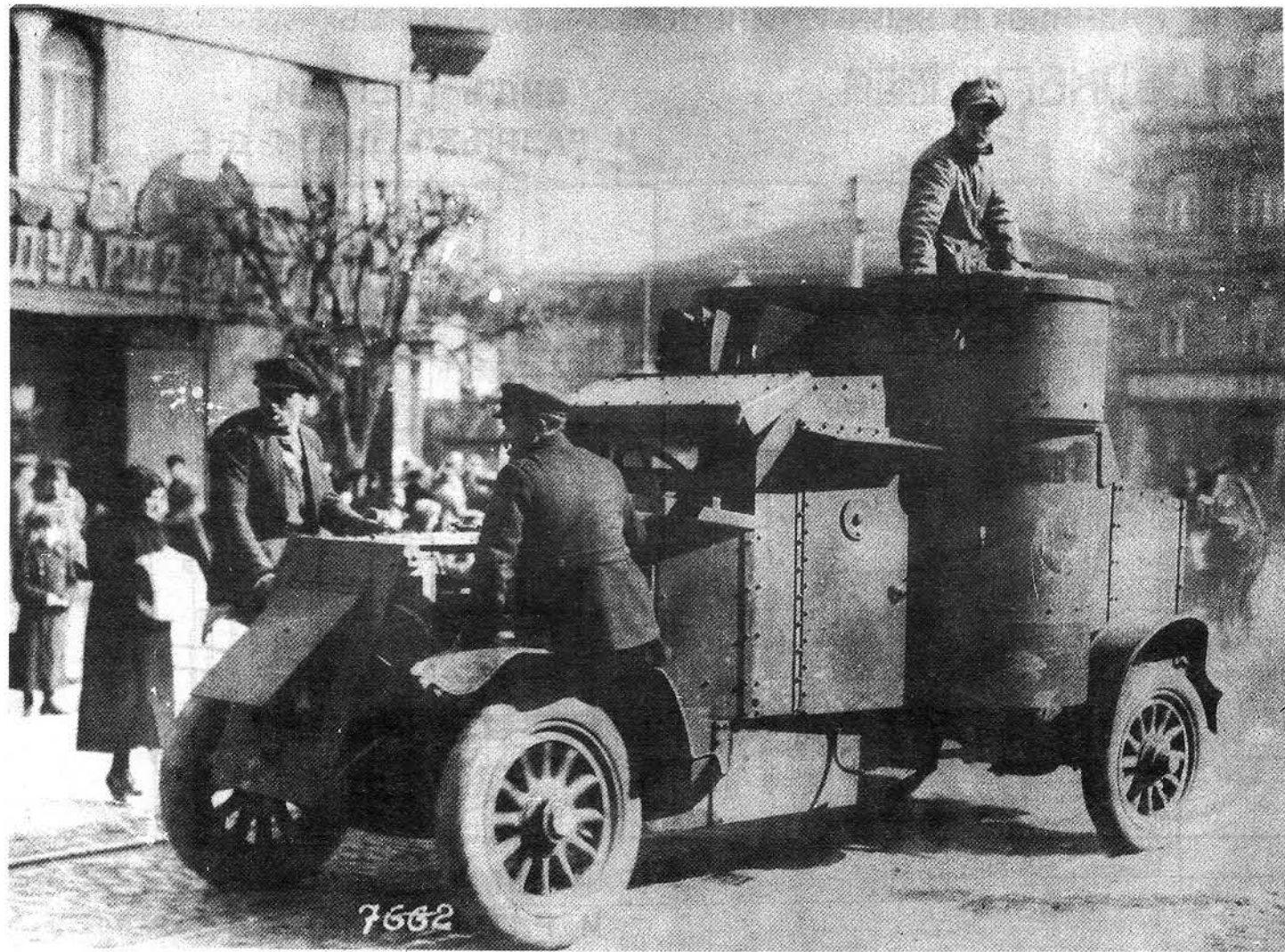
поряжение начдива 31. 15 февраля отряд был выдвинут в г.Адлер.

В ночь на 19 февраля 1921 года на основании приказа начбоеучастка комбрига 91 отряд 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 Грузию.

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

Оба фото из коллекции М.Хайрулина

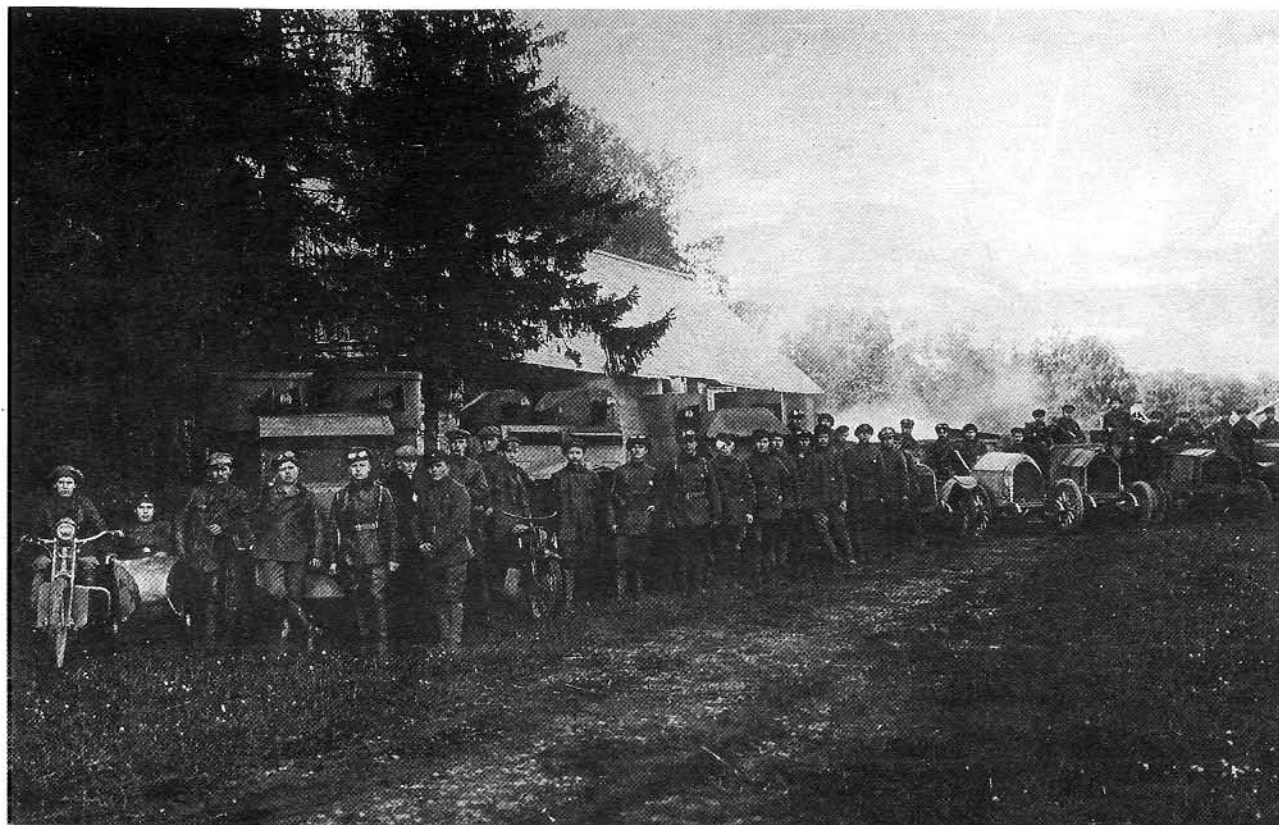




Броневи́к
Красной
Армии —
«Остин»
3-й серии —
на улицах
Киева.
1919 год.



«Остин»
3-й серии
и легкий
броневи́к
«Форд»
на параде
в Харькове.
Март
1919 года.



Летучий
бронепотряд
Красной
Армии.
Боевые
машины
слева-
направо:
«Остин»
3-й серии,
«Армстронг-
Уитворт-
Фиат»,
«Остин»
1-й серии.
Район
Ямбурга,
осень
1919 года.

Две бронемашин «Остин» (скорее всего 3-й серии) имелись в составе 28-го автобронепотряда Народно-революционной армии (НРА) Дальневосточной республики. Вместе с другими частями НРА броневики приняли участие в разгроме японских войск в Приморье.

К сожалению, в документах периода гражданской войны «остины» не разделяются по типам; не выделяются в отдельный тип и русские «остины», забронированные по проекту Путиловского завода. Поэтому крайне сложно выяснить, какое их количество находилось в Красной Армии к концу гражданской войны. Это мож-

но утверждать только ориентировочно. На конец 1921 года в автобронепотрядах, на предприятиях и складах имелось около 16 машин 1-й серии и, как ни странно, только 15 — 2-й. Остальные 78 «остин» являлись броневиками 3-й серии и русского изготовления.

Впоследствии броневики ранних



«Остин»
3-й серии —
«Атаман
Богаяевский».
Донская
армия,
Ростов-на-
Дону, лето
1919 года.



«Остин» 3-й серии
бронедивизиона
корпуса «Сечевых
стрельцов».
Зима 1919 года.
Название машины
не вызывает
сомнения в ее
принадлежности.

Музей Революции

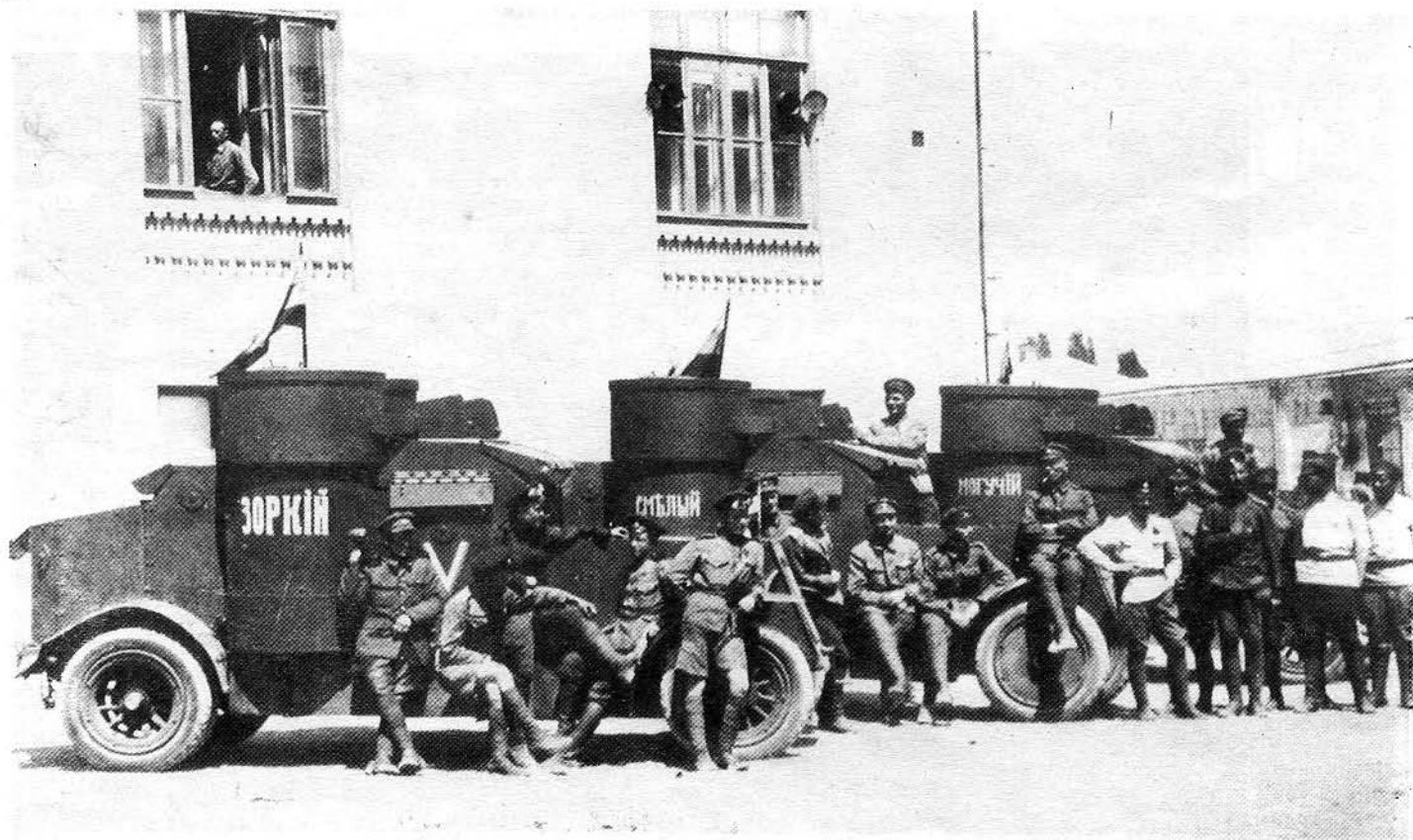
серий были в основном изъяты из автобронепотрядов, число которых сильно сократилось. На 10 декабря 1929 года в РККА еще имелось 76 броневинов «Остин» всех типов, как исправных, так и неисправных. В со-

ставе 1-го автобронедивизиона Кавказской Краснознаменной армии в 1929 году имелось, например, 12 «остинов», но вот каких? Точно можно утверждать лишь то, что в маневрах, состоявшихся в этой армии в

том же году, приняли участие три «Остина» 3-й серии.

Помимо Красной Армии, «остины» находились и в составе иностранных армий. Две бронемашин 3-й серии, отправленные в 1918 году из Петрограда на помощь финской красной гвардии, состояли на вооружении финской армии до середины 20-х годов.

Бронеавтомобили «Остин» 3-й серии (полученные из Англии) 2-го бронеотряда 2-го бронедивизиона Крымско-Азовской Добровольческой армии перед отправкой на фронт. Новороссийск, май 1919 года.



РГКФД

Белогвардейский
броневик
«Зоркий»,
захваченный
кавалеристами
1-й Конной
армии. Район
Батайска,
январь 1920 года.



РГАКФД

В начале 20-х годов 2 — 3 «Остина» получила монгольская революционная армия Сухэ Батора. Один броневик 3-й серии имелся в румынских войсках. Некоторое время в составе броненосца Латвийской республики числился «Остин» 2-й серии «Земгалетис».

В 1919 году четыре «Остина» (два 2-й серии и два 3-й) имелись в бронетанковой части «Kokampf» германской армии.

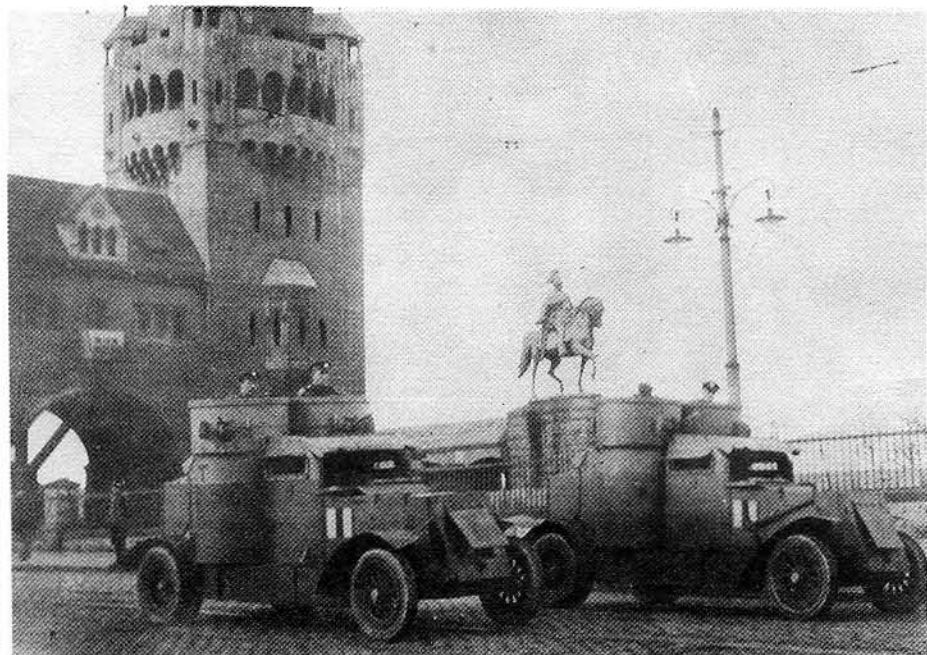
По состоянию на март 1921 года в броневых подразделениях Войска Польского насчитывалось 7 «остин». Если учесть, что поляки захватили только один путиловский «Ос-

Броневик «Генерал Марков» — трофей, взятый Красной Армией в Новороссийске 14 марта 1920 года.

«Остины» 3-й серии (из последнего 4-го русского заказа) 17-го батальона британского Танкового корпуса. 1918 год.



Фото из коллекции М. Коломийца



тин» и два «Остина-Кегресса», то все остальные были английского производства. Причем как минимум один из них — 3-й серии, захваченный в августе 1919 года у 10-го автобронеполка им. Октябрьской революции во время боев за Минск, и два 2-й серии. Кроме того, трофеями поляков стали два броневика, имевшие корпуса «остин» 1-й серии, переделанные на шасси «Уайт». В качестве учебных все эти машины использовались в Польше до конца 20-х годов.

Если учесть, что в Красной Армии все «остины» были окончательно сняты с вооружения в 1931 году, то подлинным «долгожителем» можно считать «Остин» 3-й серии, находившийся на вооружении в Австрии вплоть до 1935 года!

В 1916 году ГВТУ помимо закупки боевых машин за границей решило изготавливать броневики и в России. Для этой цели кроме 90 шасси «Фиат» предполагалось использовать и шасси «Остин», хорошо зарекомендовавшее себя в русских условиях.

25 августа 1916 года с этой фирмой заключили договор на поставку 60 шасси с двойным рулевым управлением. В остальном они ничем не отличались от ранее используемых для бронеавтомобилей «Остин» 2-й серии. (Такое же двухрулевое шасси применялось и для машин «Остин» 3-й серии.)

В России бронировку шасси поручили Путиловскому заводу, который на основании эскизного проекта Бронного отдела Военной автомобильной школы к сентябрю 1916 года подготовил рабочие чертежи. Причем, согласно заказу, из 60 броневых автомобилей 39 должны были иметь движитель Кегресса, к тому времени уже успешно опробованный на «Остине» 2-й серии.

Первоначально правление завода определило следующие сроки изго-

товления машин: «10 штук к 15 января 1917 года и дальше по 10 в месяц со сдачи последних броневику к 15 июня, при условии, что шасси будут поступать за три месяца до срока». Однако из-за того, что шасси начали прибывать в Россию только в январе 1917 года (к февралю получено около 20 штук), работы по постройке бронеавтомобилей задерживались, а после февральской революции и вовсе прекратились. «В настоящее время на Путиловском заводе стоят шасси «Остин», готовящиеся к бронировке, из которых к июлю должно быть выпущено 60 штук. Ни одно из них не забронировано и ничего не делается», — докла-

дывал 18 марта 1917 года штабс-капитан Иванов, наблюдавший за постройкой боевых машин на Путиловском заводе. Дело сдвинулось с мертвой точки только в августе, и к марту 1918 года удалось забронировать два шасси, три находилось в незаконченном виде.

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

Первые русские «остины», изготовленные Ижорским заводом. 1919 год.

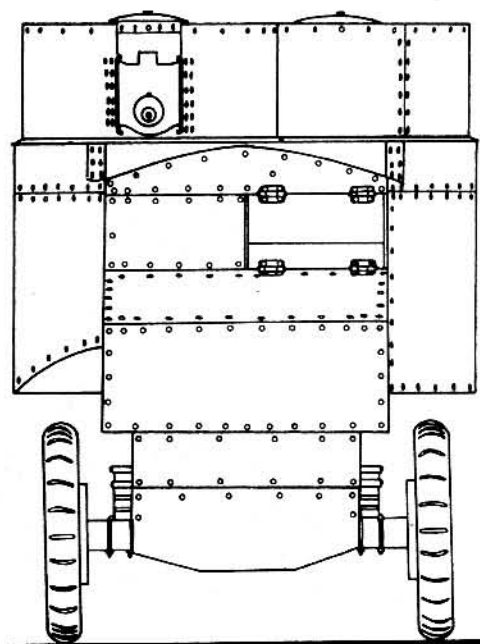
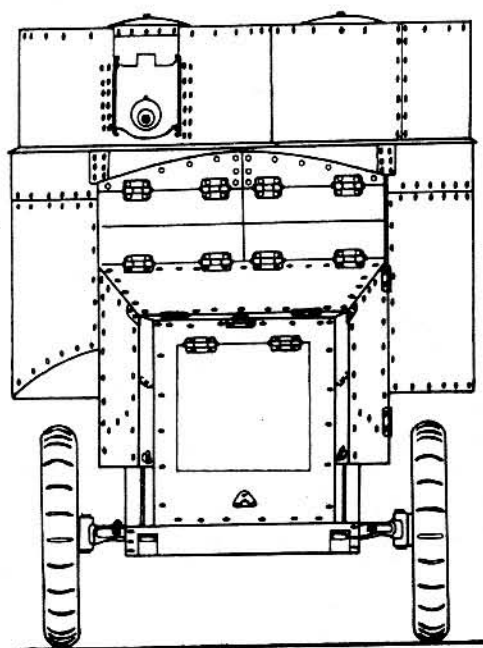
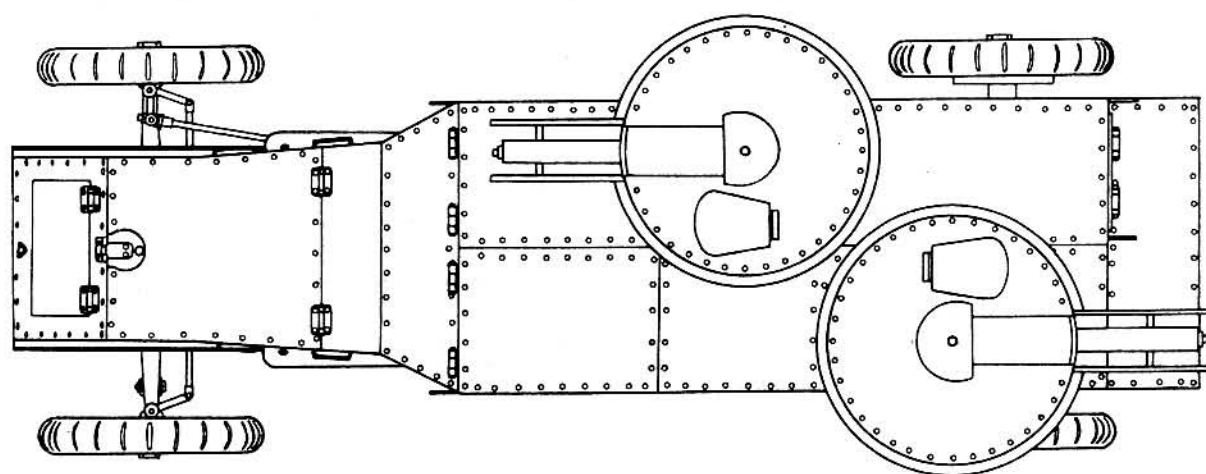
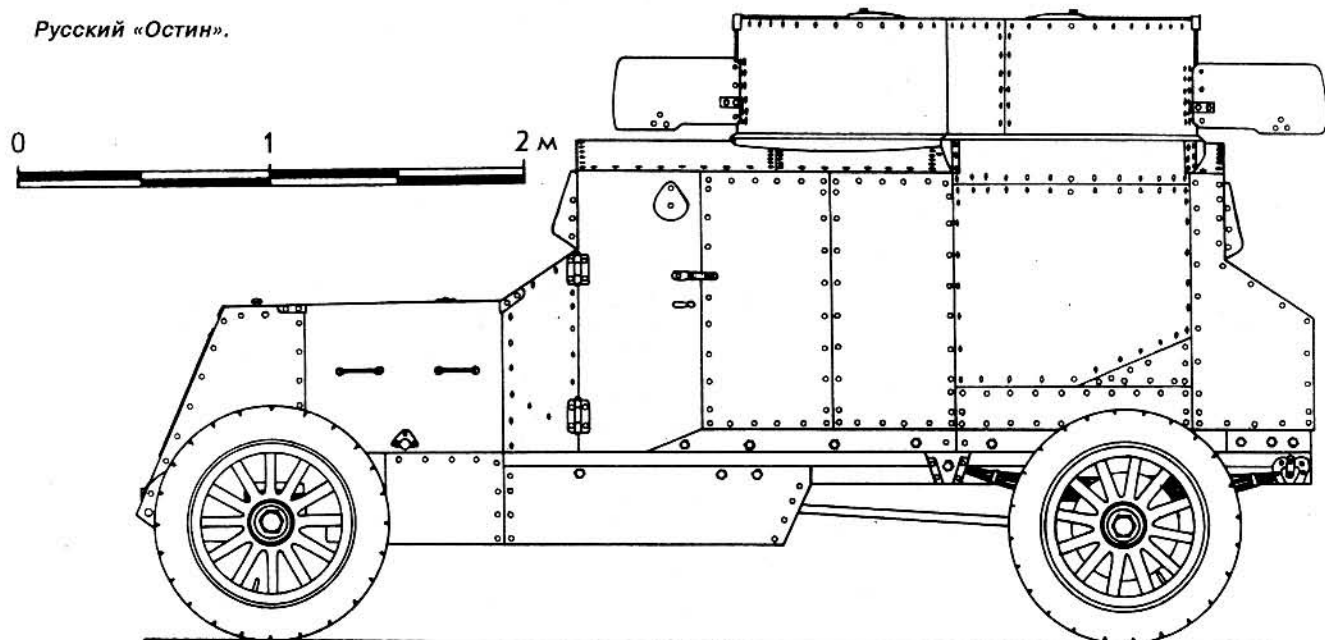
Бронеавтомобиль «Чуткий» и бойцы 18-го автобронеполка. Петроградский фронт, 1920 год.

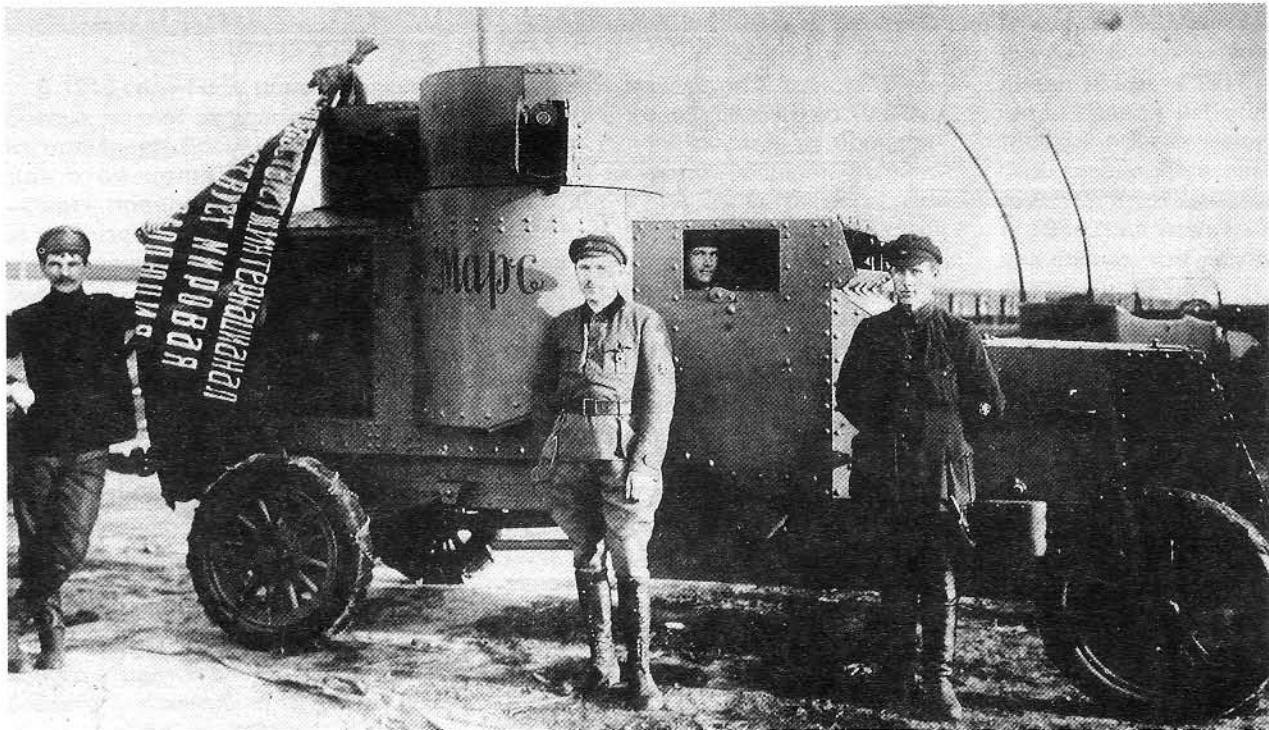


Фото из коллекции М. Коломийца



РГАКФД





РГАКФД

кие случаи бывали на английских «остинах») крышу сделали двускатной. Водители переднего и заднего рулевых постов имели улучшенную обзорность при движении в бою. Корпус броневики изнутри обивался тонким войлоком для защиты экипажа от кусочков металла при обстре-

ле. 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 5,2 т, а скорость около 55 км/ч. (Любопытная деталь: часто используемое в советской литературе

название машин этого типа «Остин-путиловец» не встречается ни в одном документе. В 1918 — 1921 годах такие броневики иногда называли «русским «Остином».)

20 декабря 1917 года открылся 2-й «Броневой съезд», депутаты которого в основном придерживались большевистской ориентации и представляли далеко не все броневики части Русской армии. Съезд избрал

1-й автобронеполк Красной Армии. 18 февраля 1920 года. Слева-направо: «Гарфорд» — «Сокол II» и два путиловских «Остина» — «Враг капитала» и «Стенька Разин».



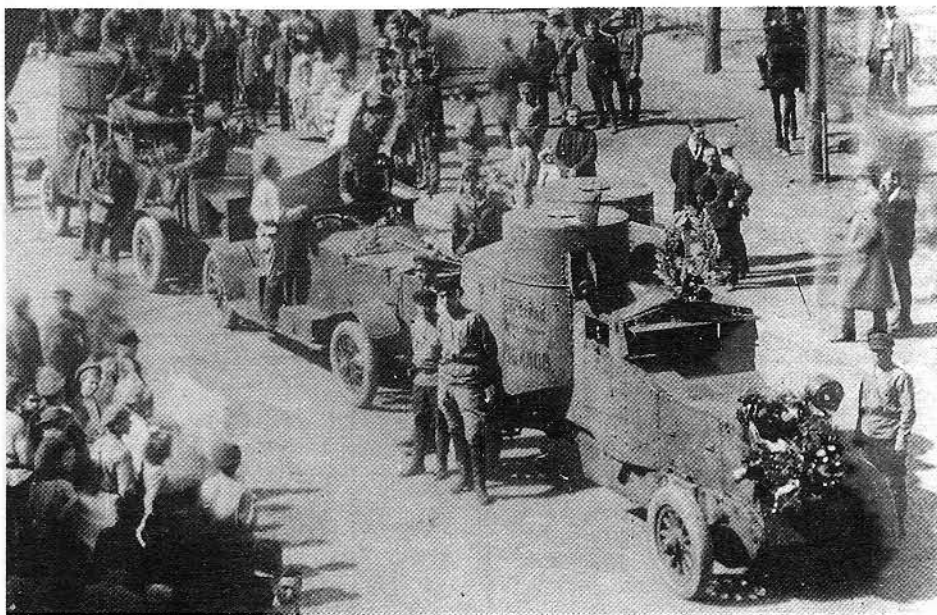
РГАКФД

исполнительное бюро, которое 31 января 1918 года распоряжением Совнаркома было преобразовано в Центральный совет броневых частей — Центробронь — для управления всеми броневыми силами РСФСР и создания красных бронепотрядов. С этой целью Центробронь занялся демобилизацией бронедивизионов и инвентаризацией их имущества.

Судя по документам этого органа, судьба дивизионов сложилась поразному: «1, 2, 3, 4-й — почти целиком достались немцам; 5, 6 и 12-й демобилизованы полностью; машины 7-го и 8-го взяты в Киеве украинцами; 9-й демобилизовал только управление; 10-й был захвачен польскими legionерами, а 30-е отделение, входившее в него, было разрушено в г.Казани, где выступило против Советской власти; 11-й дивизион демобилизовал 43-е и часть 47-го отделений, а остальные были захвачены в Дубно, Кременце и Волочиске и украинизированы. Что касается дивизионов Особого назначения и Особой армии, то они были полностью украинизированы».

Эти данные относятся к началу марта 1918 года.

В апреле Центробронь направил в Совнарком доклад о состоянии бронесил Красной Армии: «В настоящее время на учете Центробронь имеется 270 бронемашин, разбросанных по разным городам Российской республики. Исправных и боевых машин из этого числа наберется не более 150, каковое количество находится частью в броневых отрядах, частью в ведении различных организаций: Совдепах, штабах и пр. Понятно, что машины эти, будучи оторваны от надлежащего технического присмотра и не будучи собраны в правильно организованные отряды, не представляют из себя



боевых единиц и количество их с каждым днем все более и более уменьшается. Для устранения указанных недочетов Советом Центробронь приглашен В.А.Халецкий, на обязанности коего будет разработать проект организации броневых отрядов и обслуживания ими армии (впоследствии Халецкий — бывший член Комиссии по броневым автомобилям — командовал танковой школой Добровольческой армии в Екатеринодаре. — *Прим. авт.*).

ГВТУ в свое время был дан наряд Ижорскому заводу на бронирование 90 шасси «Фиат», из коих 36 машин были получены с завода в готовом виде в 1917 году. В 1918 году Сове-

том Центробронь был заключен контракт с Ижорским заводом на бронирование остальных 54 шасси по цене 30 тыс. руб. за штуку...

ГВТУ был, кроме того, дан заказ Путиловскому заводу на бронирование 60 шасси «Остин». В настоящее время Путиловский завод за неимением стали и топлива не в состоянии выполнить данный заказ, а посему Совет 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.

**Бойцы 55-го автобронепотряда
Красной Армии и турецкие солдаты у броневика «Гром» (русский «Остин»). Снимок сделан после случайного боевого столкновения. Армения, 1921 год.**



Наименование частей	Фамилии комиссаров	Броневые машины		Место расположения
		пушечные	пулемет.	
БРОНЕВЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ОТРЯДЫ:				
1-й	—	—	4	Ямбург
2-й	Сидоров	—	2	Разбит под Казанью
3-й	Тацетурнов	2	1	Свияжск
4-й	Балобин	1	1	Новоузенск
5-й	Поленов	—	2	Тула
6-й	Вершинин	1	4	Астрахань
7-й	Евсеев	—	3	Иркутск
8-й	Дукин	1	1	Царицыно
9-й	Солодов	1	3	Смоленск
10-й	Долбе	1	2	Витебск
11-й	—	1	2	Смоленск
13-й	Егоров	—	3	Астрахань (в ремонте)
14-й	Беретти	—	—	Разбит
15-й	Ермоленко	—	3	Тамбов
16-й	Демин	—	2	Тамбов
17-й	Ходаков	—	2	Калуга
18-й Летучий	Бизенков	1	1	Москва
19-й	Федорович	—	5	Неизвестно где
20-й Орловский	Горохов	2	3	Орел
21-й	Малиновский	—	2	ст.Ртищево, Саратовской губ.
22-й	Сотничук	—	2	Поворино
Петроградский	—	2	11	Петроград
Московский	—	—	—	—
запасной	Абалов	3	12	Москва
26-й	Бабич	1	1	Ярославль
27-й	Жестков	1	1	Свияжск
28-й	Гандзюк	—	2	Астрахань
30-й	Лысенко	—	2	Арзамас
ОТДЕЛЬНЫЕ МАШИНЫ:				
в Твери в распоряжении ЧК	—	—	1	Тверь
в Вологде, в распоряжении местного Совдепа	—	—	1	Вологда
в распоряжении наркомвоенмора тов.Троцкого	1	—	1	—
в Мценске из 20-го отряда	—	—	2	Мценск
в г.Вольске	—	—	1	Вольск
на Чехословацком фронте из 5-го отряда	—	—	1	—
в распоряжении Порт-Петровского Исполкома	—	—	1	Порт-Петровск
в распоряжении астраханского губкомиссара	—	—	2	Астрахань
в распоряжении 1-й дивизии внеочередного формирования РККА	—	—	1	—
в распоряжении т.Зусманович	—	—	1	—
в распоряжении Ревсовета 5-й армии	—	—	1	—
в распоряжении автокомиссара Туркестана Долотова	—	—	2	—
в распоряжении начальника обороны тов.Каменщикова	—	—	1	ст.Пенза
в распоряжении московского Летучего отряда особого назначения	—	—	1	—
в распоряжении Латышской советской бригады	—	—	1	—
в распоряжении Тамбовской ЧК	—	—	2	—

Поэтому в настоящее время является необходимым:

а) отпустить в распоряжение Центроброни 1 млн. 620 тыс.руб. для возможного окончания бронирования шасси «Фиат» на Ижорском заводе;

б) предоставить Центроброни право передать часть заказа на бронирование автомобилей «Остин» с Путиловского завода на Ижорский.

Кроме того, Совет Центроброни надеется получить до 50 шасси «Фиат» в г.Москве с завода АМО и, исследовав их на предмет годности к бронированию, предполагает отдать их в бронировку одному из поволжских заводов, так как считает Петроград неблагонадежным местом для этой цели».

Начиная с лета 1918 года броневики начинают применяться в боях гражданской войны. Применяться эпизодически, как в составе различных подразделений — «бронеколонн», «партизанских особого назначения отрядов», так и отдельными машинами. Наряду с этим предпринимаются первые попытки придания бронечастям более или менее стройной организации, сведения их в автобронеотряды. Насколько это удалось Центроброни, можно судить по «Сведениям о состоянии броневых частей Российской Советской Федеративной Республики по состоянию на 1-е сентября 1918 года», представленным в таблице.

«Сведения» весьма характерные для тогдашней российской действительности. Помимо трех десятков разномастных бронеотрядов, самые крупные из которых находились в Москве и Петрограде и не очень спешили в бой, 21 бронемашина находилась в ведении различных организаций и «товарищей». Ну скажите на милость, разве мог «автокомиссар Туркестана» иметь под рукой меньше двух броневинов или разве могла обойтись без них тамбовская ЧК? Из подобной неразберихи и вытекала соответствующая организация боевых действий, которую иллюстрирует рапорт командира 1-го отделения Летучего бронеавтоотряда Николаева:

«Доношу до Вашего сведения, что 1-е отделение Летучего бронеотряда, состоящее из броневой машины типа «Остин», пушечной типа «Гарфорд», грузовой машины «Уайт» и мотоциклета типа «Клено», находится в распоряжении командира Московской Особой Советской пехотной бригады тов.Рачецкого. Район воен-



Боевые машины автобронеотряда 1-й Конной армии в ремонте. Слева — английский «Остин» 2-й серии с оборудованным в России кормовым постом управления, справа — русский «Остин». 13 сентября 1924 года.

ЦМВС

ных операций — г.Новохоперск. Бронемашина типа «Остин» вследствие поломки и ввиду невозможности произвести на месте надлежащего ремонта отправлена во вверенный Вам отряд. Грузовая машина «Уайт» при моем отсутствии и без моего распоряжения по приказанию командира полка тов.Топотадзе 5-го сентября с.г. была взята из моего отделения для вывоза зерна из хутора Нижне-Моховое. Вследствие порчи мотора и приближения неприятеля к вышеупомянутому хутору во время отступления машина «Уайт» была оставлена неприятелю.

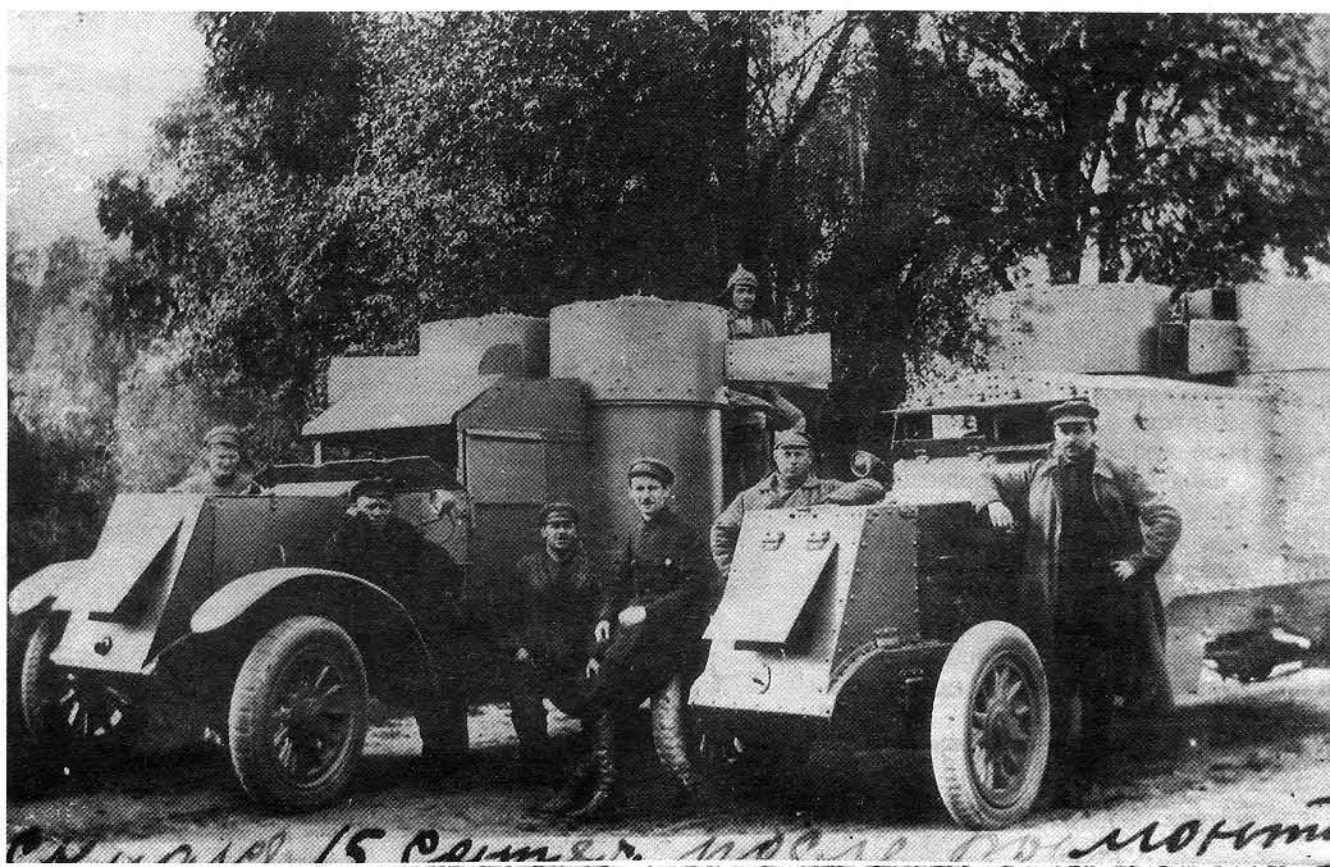
В настоящее время в отделении осталась бронемашина типа «Гарфорд», которая находится в неисправности, вследствие чего вышеупомянутая машина стоит на открытой платформе вагона и держит обстрел на линии Поворино — Колоно».

Стремясь привести организацию бронечастей к общему знаменателю, 13 ноября 1918 года Реввоенсовет утвердил штат автоброневоего отряда (АБО). Его боевая часть состояла из 4 броневиков — 3 пулеметных и одного пушечного, причем последний мог заменяться пулеметным. Кроме того, в отряде имелось 5 гру-

зовых и 4 легковых автомобиля, автоцистерна, автомастерская, 4 мотоцикла и 6 велосипедов. Личный состав состоял из 100 человек. Бронепотряд по командной линии подчинялся командиру части или соединения, которым был придан, а по линии снабжения — броневому отделу военно-инженерного управления фронта или округа, в пределах которого отряд находился. Подготовка рядового состава для службы в броневых частях осуществлялась в учебной команде при гараже формирования автоброневых отрядов в Москве. В феврале 1920 года она была развер-

ЦМВС

Те же бронеавтомобили после ремонта. На оригинале фотографии надпись: «Сымаля 15 сентября после ремонта».



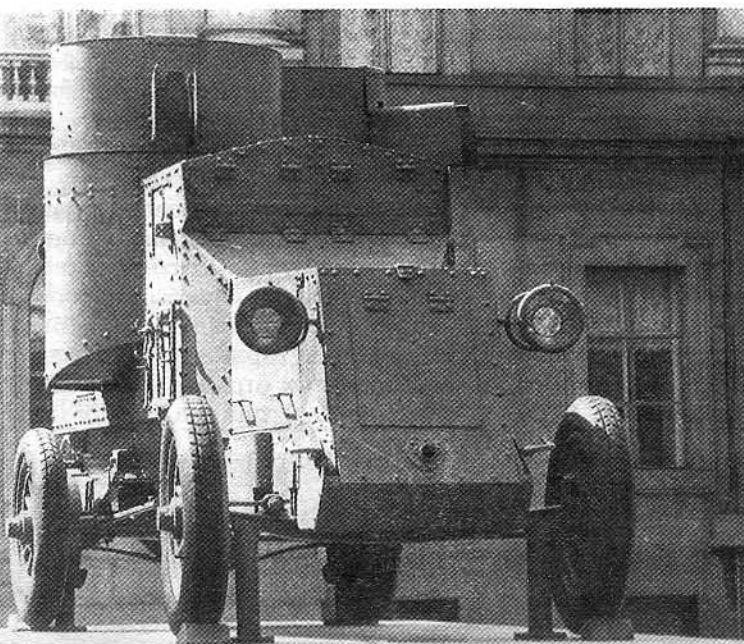
Сымаля 15 сентября после ремонта

**Русский «Остин»
на маневрах
Белорусского
военного округа.
1929 год.
Машина имеет
нехарактерную
деталь для
данного типа —
крылья над
колесами.**



РГАКФД

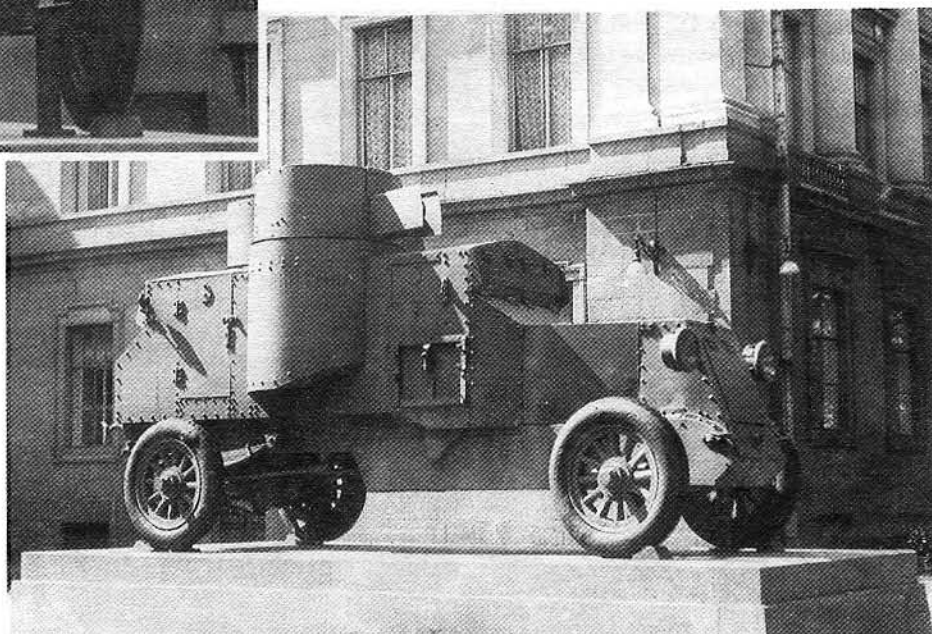
Бронеавтомобиль «Враг капитала», восстановленный в 30-е годы, перед зданием музея В.И.Ленина в Ленинграде, 1986 год. Вопреки устоявшейся версии В.И.Ленин не выступал с этой машины в апреле 1917 года, поскольку броневик был изготовлен двумя годами позже.



и автомобилей, пригодных для бронирования. Поэтому первоначально единственным источником пополнения бронечастей служили трофейные машины. Так, например, к 1 августа 1918 года Донская армия располагала всего двумя броневиками, отбитыми у красных и отремонтированными на предприятиях Новочеркасска. Для пополнения парка там же в сентябре месяца был забронирован 5-тонный грузовик «Пирс-Арроу», впоследствии хорошо показавший себя в боях. Предполагавшаяся постройка еще шести броневых машин не состоялась из-за отсутствия на

нута в Запасную бригаду по формированию автобронеполков. Подготовка командных кадров бронесил Красной Армии началась с создания в апреле 1918 года ускоренных броневых курсов, а на их базе в начале 1919 года в Москве сформировали Броневую школу.

Белое движение, зародившееся на окраинах России, первое время не имело ни броневых автомобилей, ни возможностей для их изготовления в заводских условиях. Это объясняется отсутствием в местах формирования Белой армии военных складов, крупных промышленных предприятий

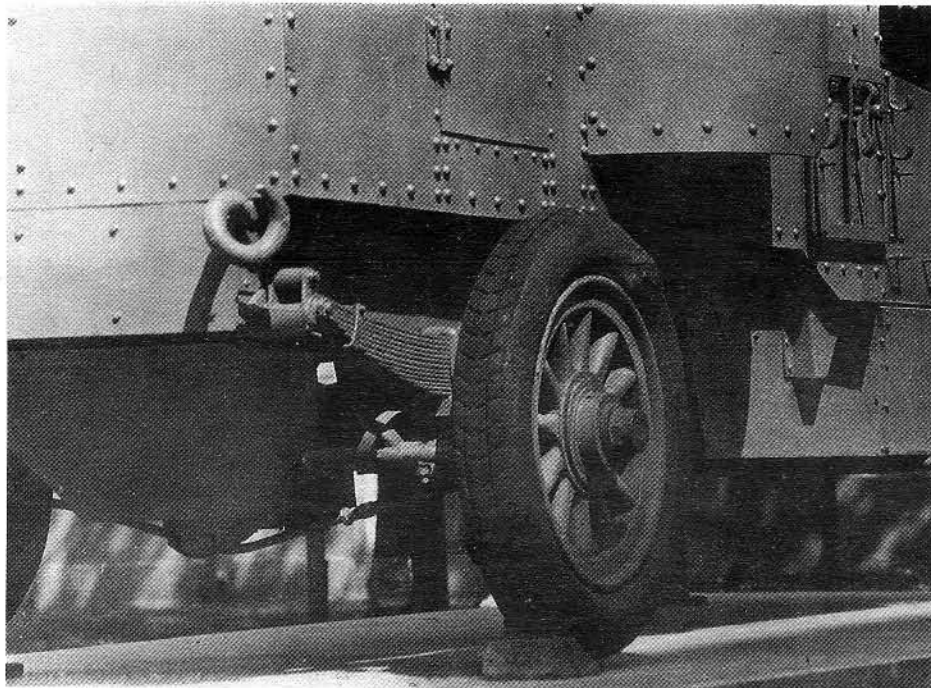


Оба фото М.Барятинского

Дону исправных и надежных грузовиков. Вообще, по донесению командующего Донской армии, «работа по ремонту броневиков была весьма тяжела, вследствие полного отсутствия необходимых материалов и рабочих». Не лучше обстояло дело и в войсках генерала Деникина, имевших в конце сентября 1918 года только шесть броневых автомобилей.

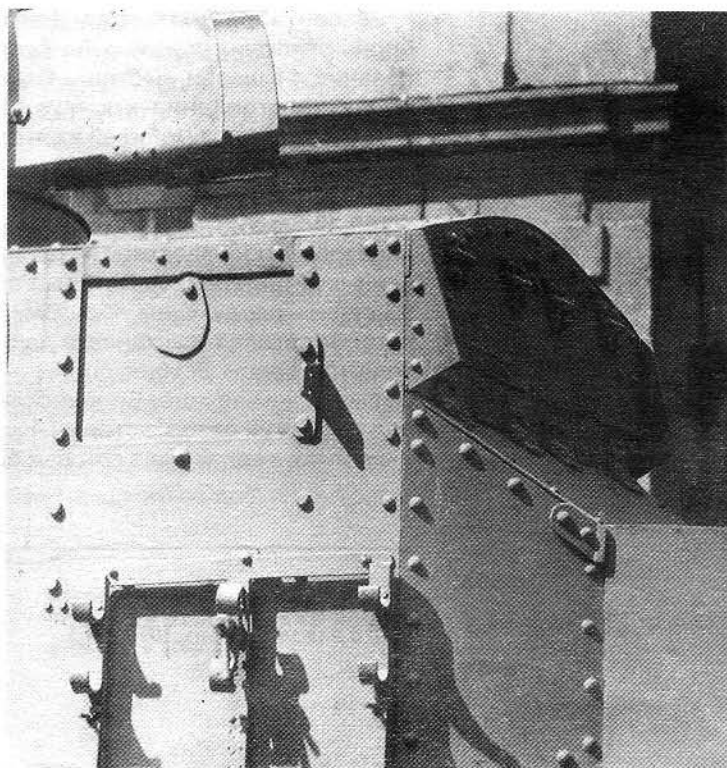
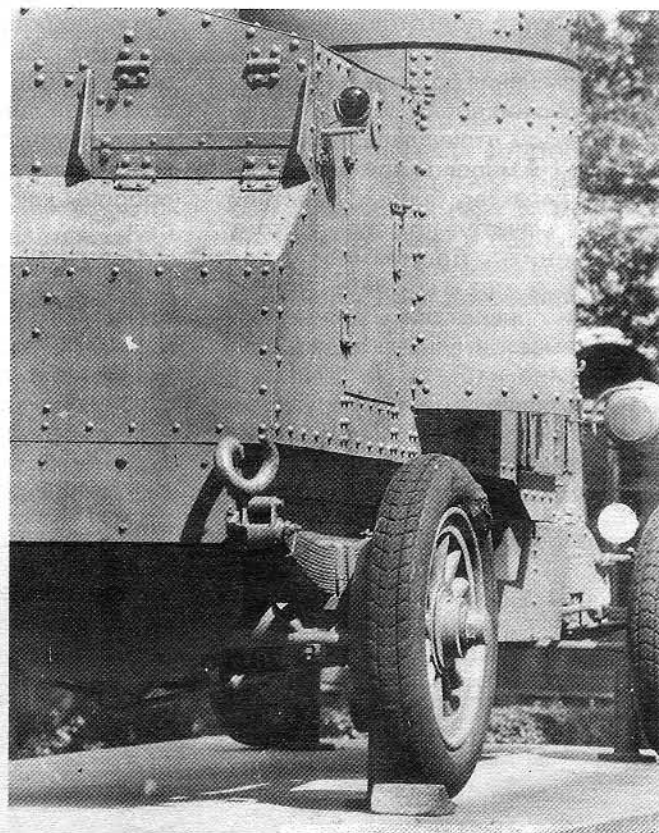
По мере расширения отвоеванной у красных территории и освобождения крупных городов Добровольческая армия получила возможность строить броневики собственными силами. Осенью 1918 года в Тихорецких железнодорожных мастерских забронировали три машины: «Россия», «Генерал Алексеев» и «Диктатор». Это были так называемые «суррогатные» броневики, построенные из подручных материалов с использованием деталей от разбитых серийных броневых автомобилей. В качестве базы применялись шасси грузовиков «Бурфорд», «Джеффри» и «Уайт». Такое пополнение парка позволило командованию Добровольческой армии уже к концу 1918 года сформировать первый броневой автомобильный дивизион в составе управления и 4 отрядов по две машины в каждом.

К началу 1919 года броневые силы сторон окончательно оформились, при этом они полностью копировали организацию броневых частей Русской армии. Правда, белые сохранили дивизионную структуру, а красные, по существу, вернулись к взводной организации, что было несомненным шагом назад. Последнее

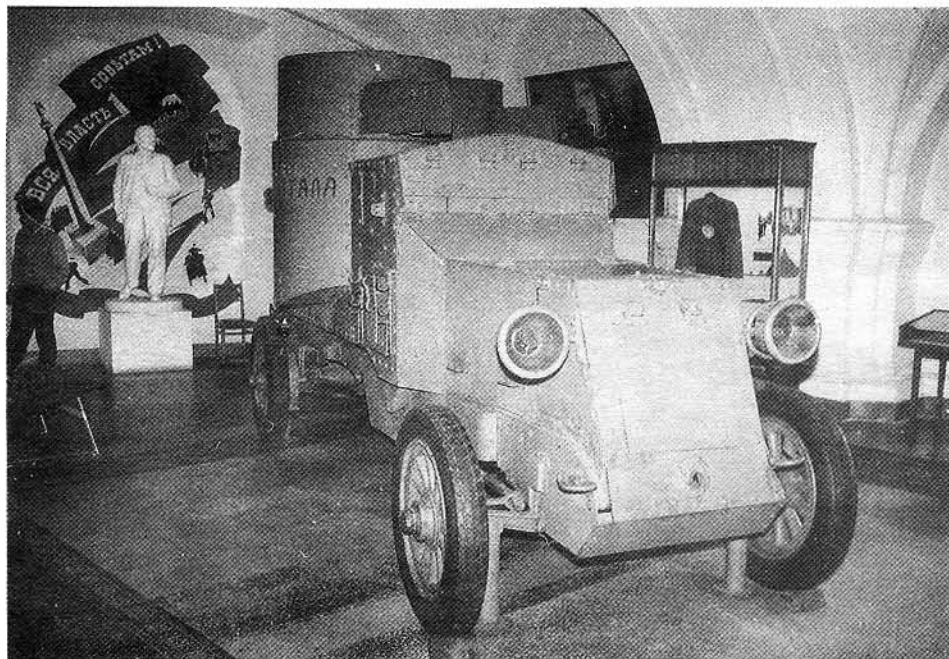


Правое заднее колесо, рессора и оригинальной формы буксирный крюк. Обращает на себя внимание большое количество круглых рельефных заклепок (на всех трех фото — броневик «Враг капитала»).

Двустворчатый люк кормового поста управления. В правом борту сзади дверь для посадки второго водителя.



◀ *Боковой люк водителя с откидной заслонкой бойницы, двустворчатый передний люк прикрыт с боков броневыми щечками. Смотровых щелей машина не имела, наблюдение осуществлялось приоткрыванием верхней и нижней створок.*



Броневомобиль «Враг капитала» в помещении Военно-исторического музея артиллерии, инженерных войск и войск связи в С.-Петербурге, где он ныне находится.

обстоятельство можно объяснить отсутствием у красных достаточно количества подготовленных командных кадров. Что касается тактики применения броневомобилей в гражданской войне, то она коренным образом отличалась от тактики периода 1-й мировой войны. Маневренный характер боевых действий привел к значительно более частому применению броневиков для совместных атак с конницей. Кроме того, они привлекались для выполнения самостоятельных задач: осуществление набегов на фланги и тылы противника с целью нарушения управления, разгром баз снабжения и нарушение коммуникаций. На броневые отряды возлагались задачи за-

хвата во вражеском тылу важнейших узлов дорог и других важных объектов и удержания их до подхода своих войск. Выполнение этих задач облегчалось частым отсутствием сплошной линии фронта (в отличие от 1-й мировой войны) и слабым инженерным обеспечением линии обороны как с той, так и с другой стороны.

Примером взаимодействия броневиков и конницы могут служить действия 32-го автобронеполка Красной Армии под командованием Войткевича совместно с 4-й кавалерийской дивизией в районе ст. Казанская в сентябре 1919 года. Преследуя противника, автобронеполк ворвался в отходящие колонны конного кор-

пуса генерала Савельева и своим огнем нанес серьезное поражение противнику, захватив при этом 5 орудий и много пулеметов. В ходе преследования бронеполк вместе с конницей захватил исправный бронепоезд противника и большое количество военного имущества.

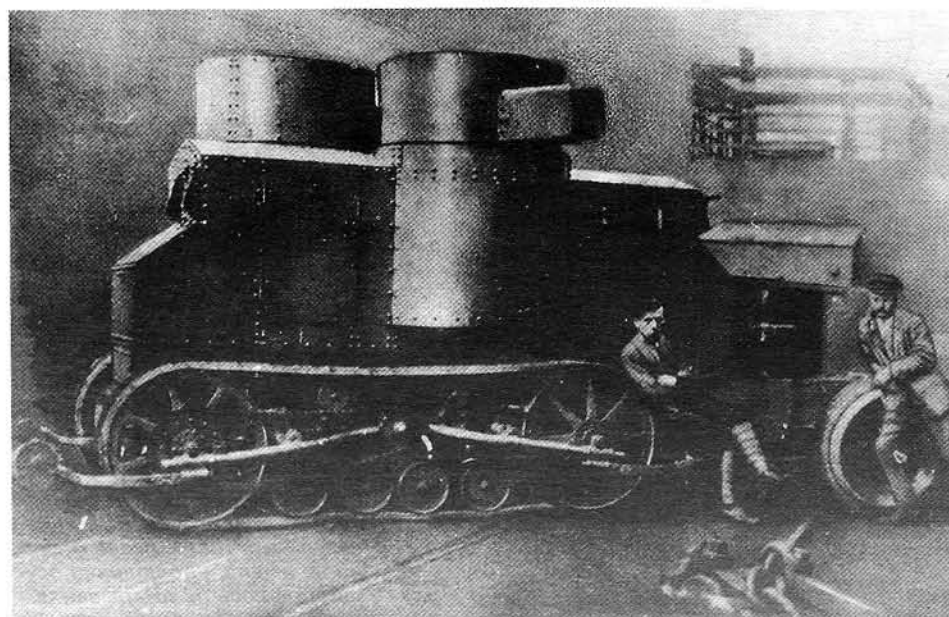
Белые тоже не оставались в долгу, демонстрируя не менее удачные действия броневиков и конницы. Так, 29 октября 1919 года «броневомобиль «Генерал Кельчевский» участвовал в бою совместно с корпусом генерала Шкуро под деревней Алисовкой. Вырвавшись вперед, броневик занял несколько селений, захватив много пленных. Красные банды в панике бежали, теряя оружие и обозы. Броневомобиль «Атаман Богаевский» («Остин» 3-й серии. — *Прим. авт.*) северо-восточнее ст. Косторной атаковал конницу Буденного и огнем пулеметов рассеял ее. Команды получили благодарность от генерала Шкуро».

В октябре 1919 года, в момент наибольшего продвижения Вооруженных сил юга России (ВСЮР) в их наступлении на Москву они уже располагали 6 линейными броневыми дивизионами и одним запасным.

В отличие от белых, пополнение броневых частей Красной Армии осуществлялось в основном за счет фабричного производства броневых автомобилей.

28 сентября 1918 года Центробронь заключил договор на бронирование 41 шасси «Остин». Однако после изготовления к концу 1919 года 33 броневомобилей их выпуск прекратили.

В 1919 году, параллельно с постройкой машин на колесном ходу, началось и производство «бронированных автокегрессов Остин». Работы велись следующим образом. Заготовка деталей и установка двигателя на шасси осуществлялась на Путиловском заводе. Бронирование вел Ижорский завод, который постоянно имел в запасе два готовых бро-



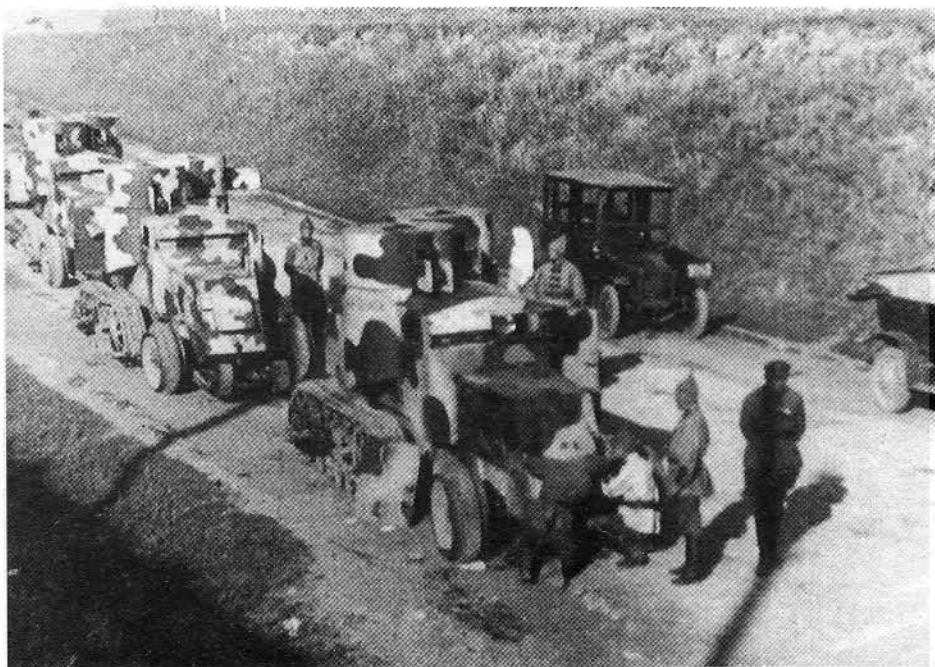
«Остин-Кегресс» в цехе Путиловского завода. Осень 1919 года.

некорпуса для установки их на прибывающие с Путиловского завода шасси. Установка корпуса занимала 5 суток. По сравнению с двигателем, испытанным на «Остине» 2-й серии, «кегрессы», ставившиеся на «остинах» русского изготовления, были несколько усовершенствованы. Первый «Остин-Кегресс» вышел на испытания 2 июля 1919 года. До конца года выпустили еще пять подобных машин. В ноябре — декабре 1919 года Ижорский завод вел «испытания грузоподъемности и подвижности готового «Кегресса» на предмет установки вместо пулеметов двух 37-мм орудий Гочкиса». Чем закончились эти эксперименты — неизвестно.

В январе — марте 1920 года, после постройки еще шести бронированных «кегрессов» их изготовление прекратили из-за отсутствия шасси. Имевшиеся на Путиловском заводе заготовки на 22 двигателя к броневым автомобилям в 1921 году планировалось установить на колесные «остины» русской постройки, но по ряду причин осуществить это не удалось.

Ввиду того, что большая часть русских «остинов» строилась в 1919 году, они начали поступать в бронеполки Красной Армии только с конца лета. Поэтому эти машины активно использовались только в боях с армией генерала Юденича и в советско-польской войне.

В октябре — ноябре 1919 года, когда Северо-Западная армия белых подошла к Петрограду, все готовые на тот момент «остины» спешно направили на его защиту. Так, 21 октября 1919 года 2-я стрелковая дивизия 7-й армии получила три «Остин-Кегресса», два из которых пришли прямо с завода. 25 октября они участвовали в атаке совместно с пехотой северо-западнее Детского Села, причем огнем батареи белых две машины получили повреждения. Несколько путиловских «остинов» действовали в составе бронеполков 7-й и 15-й армий во время контрна-



ступления против армии генерала Юденича и эстонских частей. Последние захватили две такие машины, которые состояли впоследствии на вооружении эстонской армии до середины 30-х годов.

Особенно активно использовались «остины» Путиловского завода в советско-польской войне, в ходе которой несколько машин досталось полякам. Так, 28 мая 1920 года «Остин» 1-го АБО под названием «Стенька

Разин» поддерживал атаку советской пехоты у д. Каретово в районе Бобруйска. В том бою машина попала в воронку, из которой не могла выбраться без посторонней помощи. После расстрела всех патронов и при отсутствии помощи со стороны пехоты команда оставила броневику. Он был захвачен частями 14-й Великопольской дивизии и под названием «Poznapczyk» состоял на вооружении польской армии до середины 30-х

Фото из коллекции М. Коломийца



«Остин-Кегресс» 2-го автобронеполка на маневрах Красной Армии. 20-е годы.



Фото из коллекции Я. Магнуского

Один из «кегрессов» во время ремонта в Центральных автомобильных мастерских в Варшаве, 1925 год.

годов. (Любопытно, что другой «Остин» этого же отряда, носивший имя «Враг капитала», сохранился до сегодняшних дней. Долгие годы он считался «стальной трибуной вождя» — легендарным броневиком, с которого выступал Ленин в апреле 1917 года. Однако вождь мирового пролетариата никогда не поднимался на этот броневой автомобиль: машина вышла из заводского цеха только в августе 1919 года.)

В марте 1920 года на Западный фронт убыл 6-й АБО под командованием И. Андреева. В его состав входили 4 «Остина-Кегресса» — «Украинец», «Питерец», «Путиловец» (название четвертой машины неизвестно).

21 марта 1920 года отряд поддерживал атаку 58-й стрелковой дивизии красных в районе Житомира. Но

действующий со стороны поляков броневик «Dziadek» («Гарфорд») огнем из пушки подбил два «кегресса», один из которых — «Украинец» — им удалось захватить. Еще один броневик из состава 6-го АБО — «Путиловец» — был захвачен чуть позже, 26 апреля в Житомире. По польской терминологии «остин-кегрессы» назывались «полутанками». Обе трофейные машины после ремонта служили в польской армии до начала 30-х годов, а затем были переданы в танковую школу в Модлине. Там один из них установили на постамент в качестве памятника. В 1939 году при подходе немцев броневик сбросили в Вислу.

В РККА путиловские «остины» состояли на вооружении до 1933 года, когда в 1-м автобронедивизи-

оне Кавказской Краснознаменной армии и мотоотрядах 11-й и 45-й стрелковых дивизий было еще 12 машин (не считая хранившихся на военных складах). Что касается «кегрессов», их к этому времени осталось всего четыре, из-за изношенности двигателей их предполагали переделать на колесный ход.

Причиной столь длительной службы было наличие большого количества запасных частей для этих машин, ввезенных в годы первой мировой войны. Кроме того, в процессе ремонта задний мост броневиков заменяли мостом от 1,5-тонных грузовиков «Уайт».

Как уже говорилось, один «Остин» Путиловского завода дожил до наших дней. Он экспонируется в Военно-историческом музее артиллерии, инженерных войск и войск связи в С.-Петербурге.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

- 1) Материалы Российского государственного военно-исторического архива и Российского государственного военного архива.
- 2) Деникин А.И. Очерки русской смуты. — М., Наука, 1991.
- 3) Какурин Н.Е. Как сражалась революция. — М. — Л., Государственное издательство, 1926.
- 4) Коваленко Д.А. Оборонная промышленность Советской России в 1918 — 1920 гг.
- 5) Лосик О.А. История танковых войск Советской Армии. — М., Издание ВАБТВ, 1975.
- 6) Степной К. Современные средства броневых войск. — М., Госвоениздат, 1933.
- 7) Fletcher D. War Cars. British Armoured Cars in First World War. — London, 1987.
- 8) Історія Січових стрільців 1917 — 1919. — Львів, 1937.
- 9) Magnuski J. Samochody pancerne Wojska Polskiego 1918 — 1939. — Warszawa, 1993.

Следующий номер
«БРОНЕКОЛЛЕКЦИИ»:
монография
«Тяжелый танк "Пантера"»



БРОНЕКОЛЛЕКЦИЯ

«Bronekolleksiya»
 («Armour Collection») —
supplement to
«Modelist-Konstruktor» magazine.
№ 1-1997

«AUSTIN» ARMoured CARS
by M.B.Baryatinsky and M.W.Kolomiyez

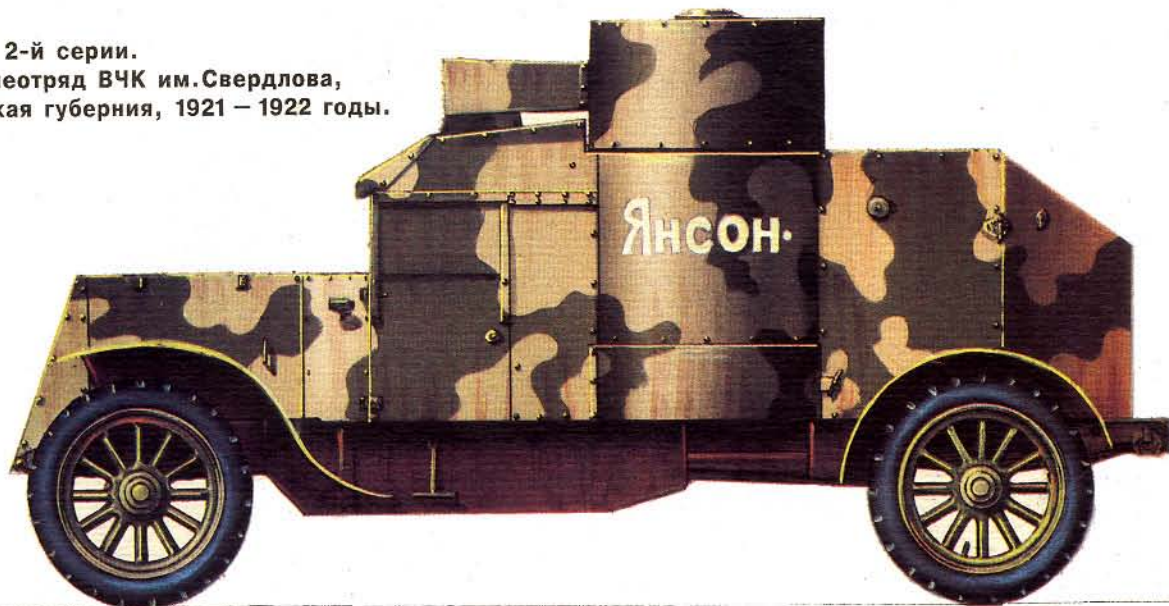
This issue contains the detailed data, plans, drawings and rare photos of the «Austin» armoured cars in the First World War and civil war in Russia.

«Bronekolleksiya» magazine includes two main types of publications: armour reference books and monographs about all the world famous armoured fighting vehicles. Issued 6 times per year.

✉ «Modelist-Konstruktor» Editorial Board, 5a, Novodmitrovskaya, Moscow, Russia, 125015

☎ (095)285-80-46, (095)285-27-57

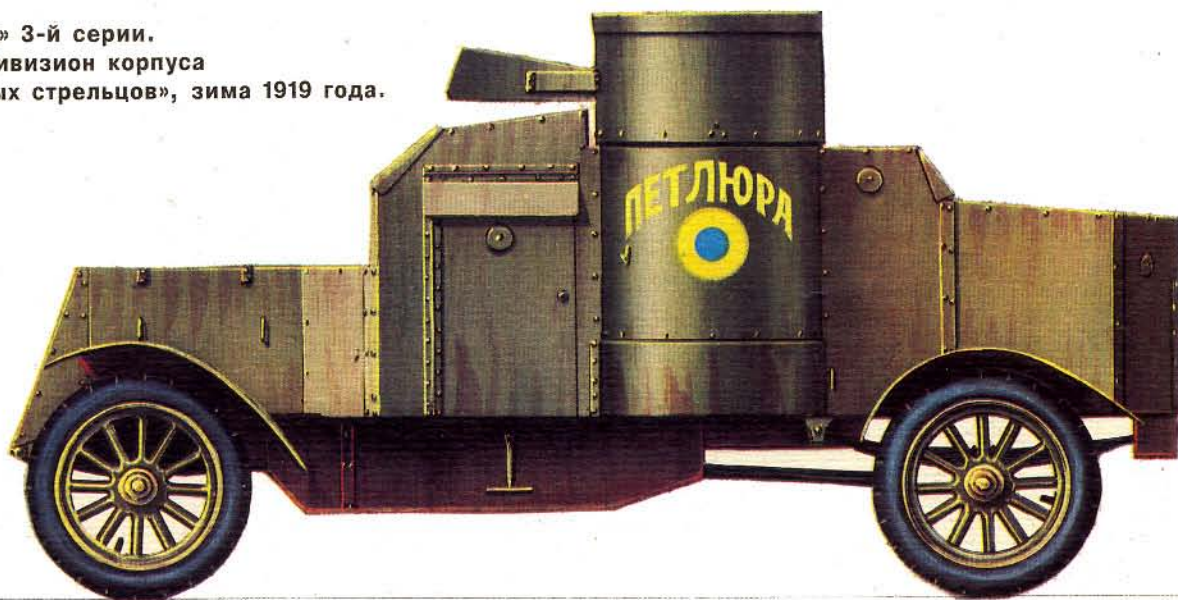
«ОСТИН» 2-й серии.
Автобронепотряд ВЧК им.Свердлова,
Тамбовская губерния, 1921 – 1922 годы.



«ОСТИН» 3-й серии.
2-й бронедивизион
Крымско-Азовской
Добровольческой армии,
Новороссийск, май 1919 года.

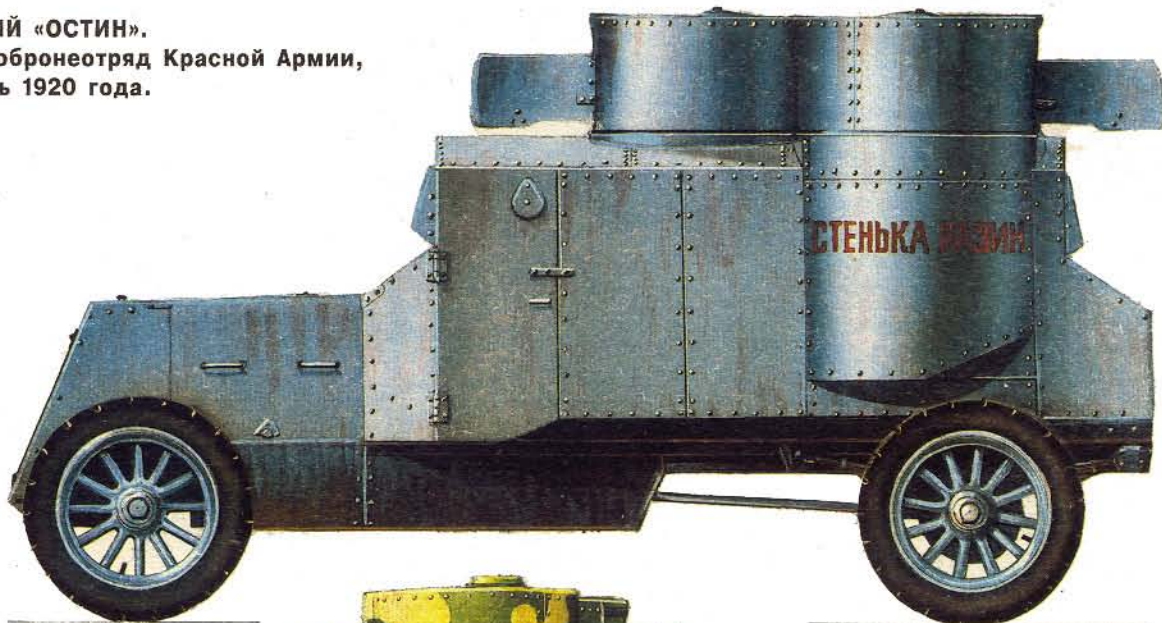


«ОСТИН» 3-й серии.
Бронедивизион корпуса
«Сечевых стрельцов», зима 1919 года.

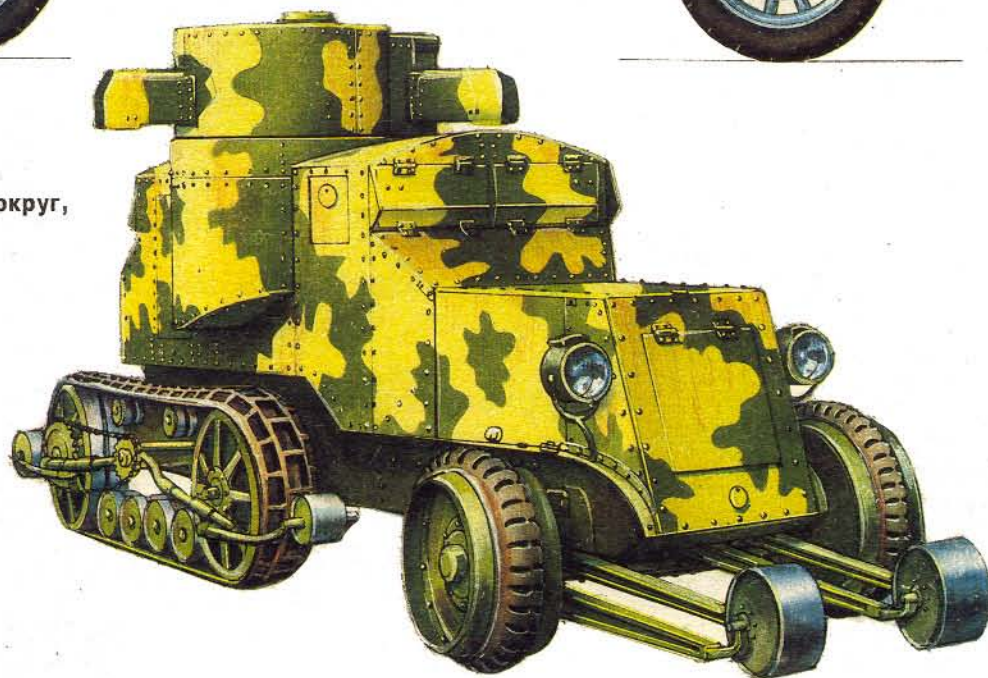


РУССКИЙ «ОСТИН».
1-й автобронепотряд Красной Армии,
февраль 1920 года.

Индекс 73160



«ОСТИН-КЕГРЕСС».
43-й автобронепотряд,
Московский военный округ,
1922 год.



«ОСТИН-КЕГРЕСС».
6-й автобронепотряд Красной Армии,
март 1920 года.
Обратите внимание: слово «власть»
на борту машины было написано
без мягкого знака.

