

Не для продажу!
Not for sale!

Corporal

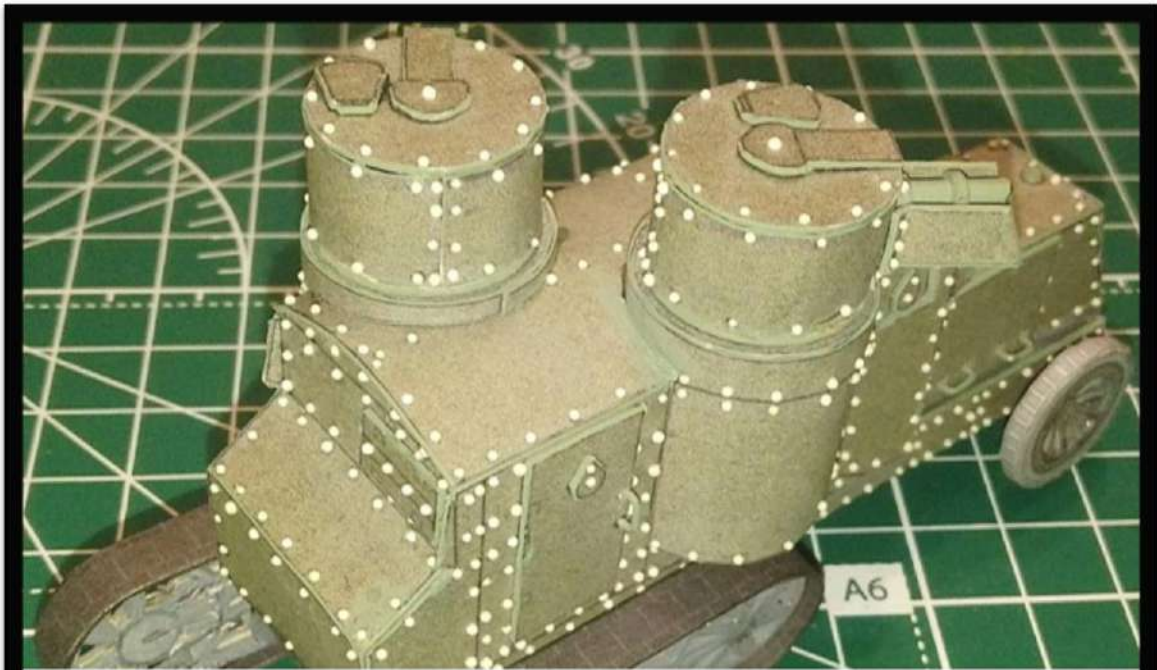
Масштаб 1:50

Випуск 10

Designed by Лукашенко Станіслав



Панцирні авта Austin-Kegresse



Зміст

Панцирні авта Остін-Путиловець-Кегресс

1. Остін М1915 на приборах Кегресса, Запасна Автопанцирна рота російської імператорської армії, 1916р.
2. Остін-Кегресс Червоної армії, 43-й панцирний загін, 1920-ті рр.
3. Остін-Кегресс «Стенька Разин» Червоної армії, 2-й панцирний загін, 1920-ті рр.
4. Остін-Кегресс «Украинець» Червоної армії, 6-й панцирний загін, весна 1920р.
5. Остін-Кегресс «Питерець» Червоної армії, 6-й панцирний загін, весна 1920р.
6. Остін-Кегресс «Путиловець» армії Польської республіки, літо 1920р.
7. Остін-Кегресс з бортовим номером «4993» армії Польської республіки, літо 1920р.
8. Остін-Кегресс кулеметний без розпізнавальних знаків
9. Остін-Кегресс гарматно-кулеметний без розпізнавальних знаків

https://youtu.be/S9GkVeIxF4s?si=eRVUW_zsKQUZ7tac

Панцирні авта Остін-Путилівець-Кегресс

1.1. ІСТОРІЯ СТВОРЕННЯ

Перший у світі напівгусеничне авто спроектував і виготовив французький підданий Адольф Кегресс, який працював у росії. Народившись у Франції 1879 року, на початку ХХ століття він перебрався до Петербургу, де 1904 року вступив механіком у моторний відділ заводу «Лесснер». У 1906 році Кегресс познайомився з начальником військово-похідної канцелярії Його Імператорської Величності князем В. Н. Орловим, який і запросив 28-річного французького фахівця на посаду завідувача технічної частини Власного Його Імператорської Величності гаража в Царському Селі.

На той час автомобілі гаража експлуатували тільки з квітня по листопад – взимку рух засніженими дорогами був практично неможливим. Кегресс, який любив швидку їзду, неодноразово скаржився на це Орлову, який якимось запропонував французу придумати що-небудь для вирішення цієї проблеми.



У січні 1909 року Кегресс на базі легкової машини французької фірми FL виготовив «автосани» для руху по снігу. *(На фото)*

Під передньою віссю були встановлені лижі, а на задні колеса одягалася гусениця

з верблюжої вовни, яку натягували спеціальними барабанами. Проведені випробування показали хороші результати, і Кегресс отримав від Орлова «добро» на проведення подальших робіт.

У 1911 році в майстернях Імператорського гаража встановили «прилади Кегресса» на 45-сильний легковик «Мерседес». На відміну від першого варіанта, гусеничний хід монтували замість задніх коліс. Тепер у його конструкції було два опорних візки, що давали змогу рівномірно розподіляти тиск машини на ґрунт, а саму стрічку виготовляли з гуми із завулканізованою в неї тканинною стрічкою. Привід від задньої осі до пари ведучих котків (по одному на борт) здійснювався двома ланцюгами. Провідні колеса за рахунок тертя приводили в рух гусеничні стрічки.

У лютому 1914 року «Руссо-Балт» із пристосуваннями Кегресса випробовували на околицях Петербургу за маршрутами Царське Село – Павловськ – Царське

Село та Царське Село – Луги – Царське Село загальною протяжністю 260 верст. При цьому машина легко рухалася цілиною, долала канави і чагарник, розвиваючи швидкість до 35 верст на годину, а шосе – до 55 верст на годину.

За результатами цих випробувань А. Кегресс 31 травня 1914 року отримав привілей (патент) № 26751 на «автомобільні сани, що рухаються за допомогою нескінченних ременів з натискними роликками і забезпечені поворотними полозами на передній осі».

*Перший зразок
напівгусеничного
панцирного авта
Остін М1915 на
«приборах
Кегресса»*



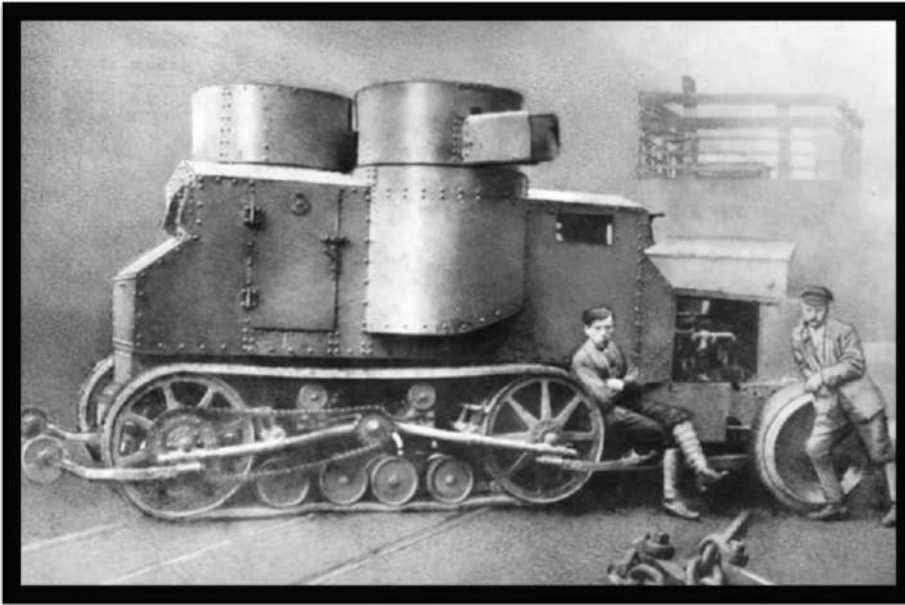
Після початку
Великої війни
Кегрессу присвоїли
звання прапорщика
російської армії,
при цьому він

продовжував роботу над вдосконаленням конструкції свого пристосування для автомобілів різних марок. Наприклад, у серпні 1915 року керівництво російського імператорського автомобільного товариства виступило з ініціативою про оснащення п'яти автівок рушієм Кегресса і формування з них автосанітарного загону. Роботи велися на Путиловському заводі під керівництвом інженера Б. Харитонова за безпосередньої участі А. Кегресса. Кегресса, як базу використовували авта французької фірми «Рено».

У липні 1916 року ці машини у складі санітарної колони імені Спадкоємця Цесаревича відбули на Північний фронт, де добре зарекомендували себе в умовах бездоріжжя та снігової цілини:

«Автосани під час досліду дійсно разюче вільно брали всі перешкоди, які були для звичайних автомобілів безумовно непрохідними».

Одночасно з розробкою проекту встановлення свого рушія на санітарних «Рено» Кегресс виступив із пропозицією виготовлення автосаней своєї конструкції для потреб армії. У жовтні 1915 року він представив на розгляд технічного комітету ДВТУ зразок, креслення і опис автосаней своєї конструкції. Комітет висловив думку, що «вкрай бажано випробувати пристосування Кегресса на автомобілях різних систем, особливо можливість їх застосування для панцирних автомобілів, що може мати велике значення».



Панцирник Остін-Кегресс на Іжорському заводі в Петрограді.

Після затвердження розроблених Кегрессом креслень навесні 1916 року в його розпорядження передали один панцирник «Остін» М1915. Машина отримала посилений варіант

гусеничного рушія, виготовленого з урахуванням збільшеної (порівняно з легковиками) маси. Для зручності випробування автопанцирника і перевезення необхідних запчастин та інструменту, задню частину бронекорпусу було демонтовано і замість неї влаштовано вантажний кузов із сидіннями. З серпня 1916 року «Остін» із рушієм Кегресса випробовувала Комісія з панцирників в околицях Петрограда. Генерал-майор Філатов у своєму рапорті про це писав:

«Автомобіль йшов по шосе з Царського Села в Пулкову зі швидкістю до 40 верст на годину. Звернув із дороги на цілину, подолав придорожню канаву глибиною близько 1,5 аршина і завширшки в 2 аршини, потім пішов зі значною швидкістю по м'якому трав'янистому ґрунту, вільно і плавно долаючи різні нерівності. ... Піднявся на Пулковську гору навпростець по схилу, по вологому рослинному ґрунту. Під час підйому шофер мав можливість місцями ставити другу швидкість. Перегрівання мотора помічено не було. Нарешті автомобіль без особливих зусиль перейшов невелике болото, де подекуди вода суцільно вкривала ґрунт. Жодних поломок помічено не було, за винятком деформації лівих напрямних дуг».

Після усунення недоліків Остін із приборами Кегресса відбув до Могилева для показу в Ставці Верховного Головнокомандувача. Тут машину продемонстрували імператору миколі II, на якого вона справила сприятливе враження, а також випробували на бездоріжжі, а також пробігом з Могилева до Царського Села. 12 вересня 1916 року командир Запасної панцирної роти направив голові Комісії з автопанцирників генерал-майору Філатову рапорт про ці випробування:

«Перше випробування було проведено в районі Могилевської губернії, за маршрутом, затвердженим генералом Кондзеровським. Кількість верст пробігу – 286, кількість годин руху – 31 година 20 хвилин, вага автомобіля з навантаженням – 332 пуди 20 фунтів (5320 кг).

*Панцирні авта
Остін-Кегресс
московської
військової округи на
маневрах, початок
1920-х років*



Друге випробування
було проведено у
складі вищевказаної
Комісії від м.

Могильова на Дніпрі
до Царського Села,

згідно із заданим маршрутом. Кількість верст пробігу – 725, кількість годин руху – 34 години 15 хвилин, вага автомобіля з навантаженням – 332 пуди 20 фунтів.

Після розгляду результатів випробувань керівництво ДВТУ затвердило план виготовлення авто на приборах Кегресса, загалом 143 легкових і вантажних машини, а також 39 панцирників. Виготовлення агрегатів доручили Путиловському заводу.

Як базу для напівгусеничних панцирників передбачалося використовувати Остіни з двома постами управління, опанцирування яких планувалося вести на Путиловському заводі. Згодом планувалося переробити таким чином всі інші панцирники цієї марки (крім М1914), а також Фіати-Іжорці.

До початку 1916 року інженери Путиловського заводу спільно з Кегрессом переробили конструкцію пристосування, випробувавши його на тому самому Остіні М1915, який вже випробовували в серпні – вересні 1916 року. Машина отримала посилені візки і дуги з роликами, а колеса на передній осі замінили розширеними, але меншого діаметра. Крім того, панцирник отримав опанцирування корми і задній пост управління за типом, прийнятим для машин цієї марки, після чого машину передали в гараж Запасного панцирного дивізіону. Подальша її доля автору невідома.

Навесні 1917 року креслення для встановлення приборів Кегресса на Остіни-Путилівці були готові і передані у виробництво. Але через революційні події встановити їх на панцирники не вдалося, хоча Путиловський завод і виготовив 34 комплекти деталей для них. Не вдалося налагодити випуск і 3-тонних напівгусеничних вантажівок Паккард – такі машини були в програмі Путилівського заводу. А ось легкові Паккарди з приборами Кегресса випускалися, причому на одному з них випробовували гусеничну стрічку з дротяних тросів, міцнішу, ніж гумова. Загалом, за різними даними, виготовили до 30 легкових напівгусеничних Паккардів.



Панцирник Остін-Кегресс з ім'ям власним «Украинец», захоплений поляками у м. Новоград-Волинський

Щодо панцирників, то до їхнього виробництва повернулися лише влітку 1919 року, коли Центробронь

уклав договір із Путиловським та Іжорським заводами на виготовлення 12 панцирників із приборами Кегресса.

Перший напівгусеничний рушій Путиловський завод встановив на шасі Остін 21 червня 1919 року, після чого його було «випробувано пробігом при навантаженні в 160 пудів; випробування дало хороший результат». Через три дні перше шасі Остін із рушієм Кегресса відправили для опанцирування на Іжорський завод.

До листопада місяця Путиловський завод виробляв установку рушіїв, Іжорський завод – опанцирування. Автомобільна робота велася попутно з роботою іншого типу на Путиловському заводі, а також і на Іжорському заводі.

Паралельно на Путиловському заводі проводили дрібний ремонт Остінів-Кегрессів № 2 і 3, які брали участь у бою. Причому ремонт вели як безпосередньо на фронті спеціально висланою для цього бригадою фахівців (6-8 листопада), так і на Путиловському заводі, куди прибули пошкоджені панцирники (16-23 листопада).

Панцирник Остін-Кегрес Війська Польського (під передніми оглядовими вікнами видно напис «Путиловец»)



Починаючи з 15 листопада, порядок роботи було змінено. Четверте шасі Остін під установку рушія Кегреса направили

на 4-й державний автомобільний завод у Петрограді, де воно «буде досконало обладнане в автомобільному відношенні» (тобто відремонтоване). Після цього шасі своїм ходом прибуло на Путиловський завод, де на нього змонтували рушія Кегреса, і відправили на Іжорський завод для опанцирування.

Іжорський завод вів опанцирування наступним чином. У цеху в постійному доробку було два готових бронекорпуси, призначених для встановлення на шасі, що прибували з Путиловського заводу. Роботи з монтажу корпусу (в документах того часу іменувався «коробкою») займали п'ять діб.

14 грудня 1919 року керуючий головною конторою Іжорського заводу направив до артилерійського відділення відділу військових заготовок Вищої ради народного господарства рСФСР доповідь:

«Згідно з телефонограмою вашою від 6 грудня ц. р. № 10570 Колегія з управління заводом при цьому подає відомості про виготовлені Іжорським заводом Броне-Кегреси в 1919 році.

Таким чином, з липня по грудень 1919 року було виготовлено 4 панцирника Остін-Кегрес. Подальший їхній випуск Іжорським заводом відбувався так: панцирник № 5 було здано 22 грудня 1919 року, № 6 – 21 січня 1920 року, № 7 – 7 лютого, № 8 – 20 лютого, № 9 – 5 червня, а решту три – у липні – серпні. Таким чином, сумарний випуск панцирників Остін-Кегрес склав 12 машин. Настільки тривалий час виготовлення панцирників у 1920 році був пов'язаний із відсутністю як запасних частин під час ремонту шасі, так і з відсутністю самих шасі, призначених для опанцирування. Наприклад, 10 березня 1920 року правління 4-го державного автомобільного заводу в Петрограді на запитання правління Іжорського заводу про те, коли будуть відвантажені шасі «Остін» для опанцирування, повідомляло таке:

«На Вашу телефонограму від 8 березня № 307/233.

Правління ПДАЗ повідомляє Вам, що ремонт шасі Остін, призначених для опанцирування, перебуває в такому стані: шасі двигун № 370 відремонтовано і прийнято комісією при Авто-Гужі, але дотепер перебуває на заводі, шасі двигун № 316 передбачено закінчити на майбутньому тижні, шасі двигун № 341 – проводиться механічний ремонт частин, а шасі № 369 визнане комісією через нестачу багатьох відповідальних частин до ремонту непридатним і підлягає розбиранню на запасні частини. Заднього рульового управління на жодній машині немає».

Не зовсім зрозуміло, про що йдеться в останньому реченні – можливо, задне кермо було просто знято кимось за непотрібністю, якщо шасі використовували як звичайний автомобіль.

Що стосується самих приборів Кегреса, то станом на грудень 1919 року на Путиловському заводі було заготовок «у вигляді поковок і відливок» на 23



комплекти рушія Кегреса для бронемашин «Остін».

*Панцирник
Остін-Кегресс,
встановлений
поляками як
пам'ятник у
фортеці Модлін,
фото датовано
1939-м роком)*

1.2. РККА

Про бойове застосування напівгусеничних Остінів відомо небагато. Перші три машини (№ 1, 2 і 3) спішно направили на фронт 21 жовтня 1919 року – до Петрограда підходила Північно-Західна армія генерала Юденича. 25 жовтня Остіни-Кегресси підтримували атаки частин 2-ї стрілецької дивізії 7-ї армії на північний захід від Дитячого Села. У цих боях від артилерійського вогню білих дві машини (№ 2 і 3) зазнали пошкоджень, і їх відправили на завод для ремонту.

У лютому 1920 року на Південно-Західний фронт вибув 6-й автобронезагін, який мав у своєму складі 4 «бронь-кегресси». Загін (панцирники «Питерець», «Путиловець», «Украинець», назва четвертої машини автору невідома) надали 58-й стрілецькій дивізії РККА.

Панцирник Остін-Кегресс з ім'ям власним «Стенька Разин» на маневрах московської військової округи, початок 1920-х років

21 березня 1920 року під Новоградом-Волинським чота польських панцирників під командуванням лейтенанта Студзинського - гарматний Гарфорд-Путилівець під назвою «Dziadek»



(«Дід») і кулеметний Джеффері-Поплавко «Wnuk» («Онук») – висунувшись для відбиття атаки совітських частин, зіштовхнулися з трьома панцирниками Остін-Кегресс. Намагаючись атакувати противника, польські панцирники рушили вперед, але потрапили під артилерійський вогонь і стали відходити. Гарфорд-Путилівець, який прикривав відхід, зробив кілька пострілів з гармати, при цьому один снаряд влучив у борт одного з Остінів-Кегрессів («Українець»). Залога залишила пошкоджений панцирник, а оскільки він перебував недалеко від позицій поляків, то останні зуміли евакуювати його в тил.

Ще один Остін-Кегресс («Путиловець») із того самого 6-го автоброньовзагону РККА потрапив до рук польських частин у квітні 1920 року, під час наступу польської армії, що розпочався. Машину було залишено в Житомирі, а про обставини втрати панцирника його командир Г. Владимиров повідомляв таке:

«24 квітня ц. р. за приписом начдива 58 відбув на фронт о 5.30 у напрямку с. Кам'янка із завданням. Кам'янка із завданням – підірвати дорогу і міст від ворожих панцирників, які в кількості трьох курсували цим напрямком. Підірвати дорогу і міст було нічим, оскільки бази з підривним матеріалом зі мною не було. Добре що я взяв із собою запас – пуда два суміші (через дефіцит бензину як паливо під час Перших Визвольних Змагань використовували різні суміші, наприклад, спирто-ефірну), 20 фунтів мастила і 17 000 набоїв. А базу мені обіцяли десь через 15 хвилин вислати, але вона не прибула зовсім. Зі слів тов. Шасрутова базу не було можливості підвести, оскільки наш панцирник весь час вів бій із панцирниками противника.



*Панцирне авто
Остін-Кегресс
московської
військової округи на
маневрах, початок
1920-х років*

Потім я отримав наказ від комбрига 114-ї бригади 58-ї дивізії про здачу Житомира, і мені будь-що-будь прикрити відхід 58-ї

та 17-ї кавалерійської дивізій. Мною так і було зроблено. Але я не раз нагадував начальству, що у мене закінчується пальне, а також набої.

Коли я вступив у місто, воно було вже зайнято поляками. Мене весь час переслідували панцирники, в яких бронебійних набоїв, мабуть, не було, бо б'ють по нас, як горохом, а після відкриття вогню нашим панцирником відступають.

Поляки по вулицях міста рухалися колонами і нас прийняли за свій панцирник, підпустили нас до самого себе, поки ми не відкрили вогонь. Колона вся залягла, ми били по лежачих і їхали по трупах та конях, які були вбиті нашим вогнем, переїхали на іншу вулицю і рушили далі.

Потім через деякий час у мене не стало пального, і машина встала. Заправити не було чим, і тут кулеметники заявляють, що залишилося три стрічки. Я наказав випустити останні набої, по випуску яких команда покинула машину, а я залишився псувати мотор. Побив баки, поламав трубки, але підірвати не було чим – підривне майно залишилося на базі. Запалити також не було чим, пального не було. Команда була поранена — шофер заднього керма Шабанов у лоб, кулеметник Шаленков у руку навиліт і тією ж кулею в груди, кулеметник Барінов легко поранений у м'якоть ноги навиліт».

Автопанцирники збирання 1919-1920 гг. були розподілені за автоброневидами загонами РККА. 25 жовтня три панцирники спільно з бригадою 2-ї стрілецької дивізії в районі Царського Села успішно підтримали атаку піхоти проти військ генерала Юденича.

У РККА експлуатація напівгусеничних автопанцирників тривала до повного зносу матеріальної частини. Вони перебували на озброєнні до середини 1920-х років. Наприклад, у складі 43-го автобронезагону московської військової округи вони брали участь у навчаннях і навіть у одному з парадів на Красній площі. Поступово панцирники виходили з ладу, а оскільки ремонт рушія

(особливо стрічок) був справою трудомісткою, їх розбирали на запчастини. Проте на 1 жовтня 1930 року 4 напівгусеничні Остіна ще перебували у складі Червоної Армії. Вони зберігалися на військовому складі №37 у Москві.

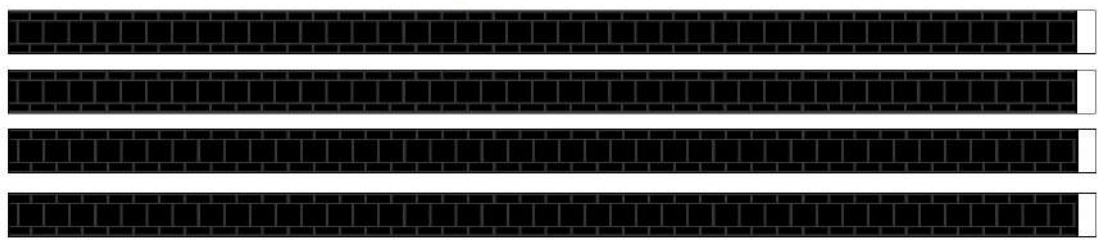
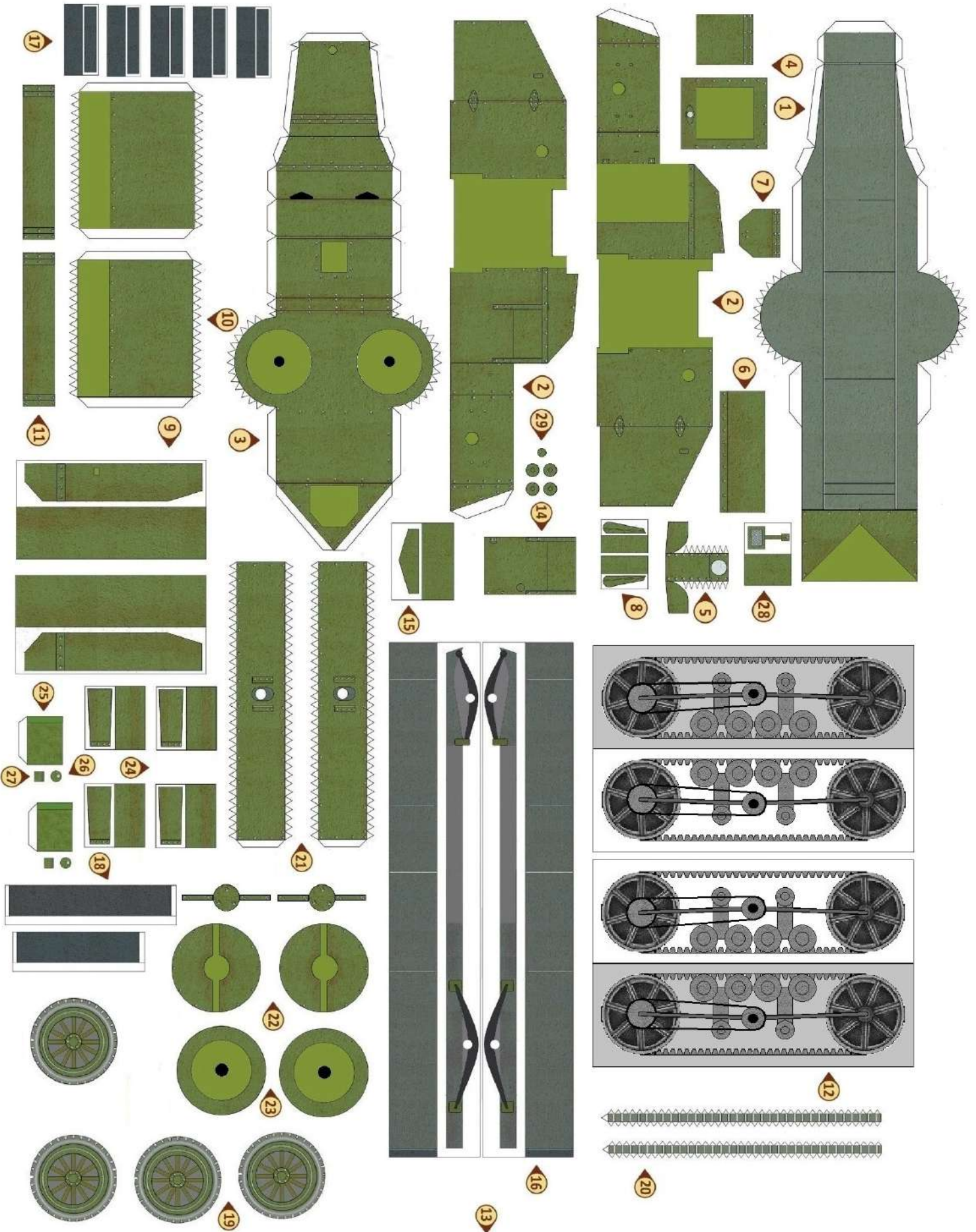
1.3. ПОЛЫЦА

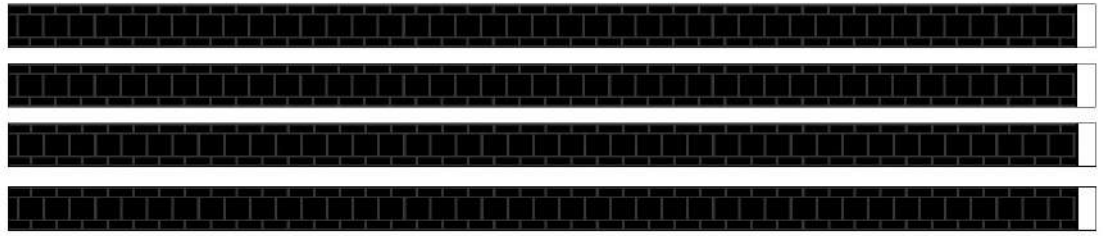
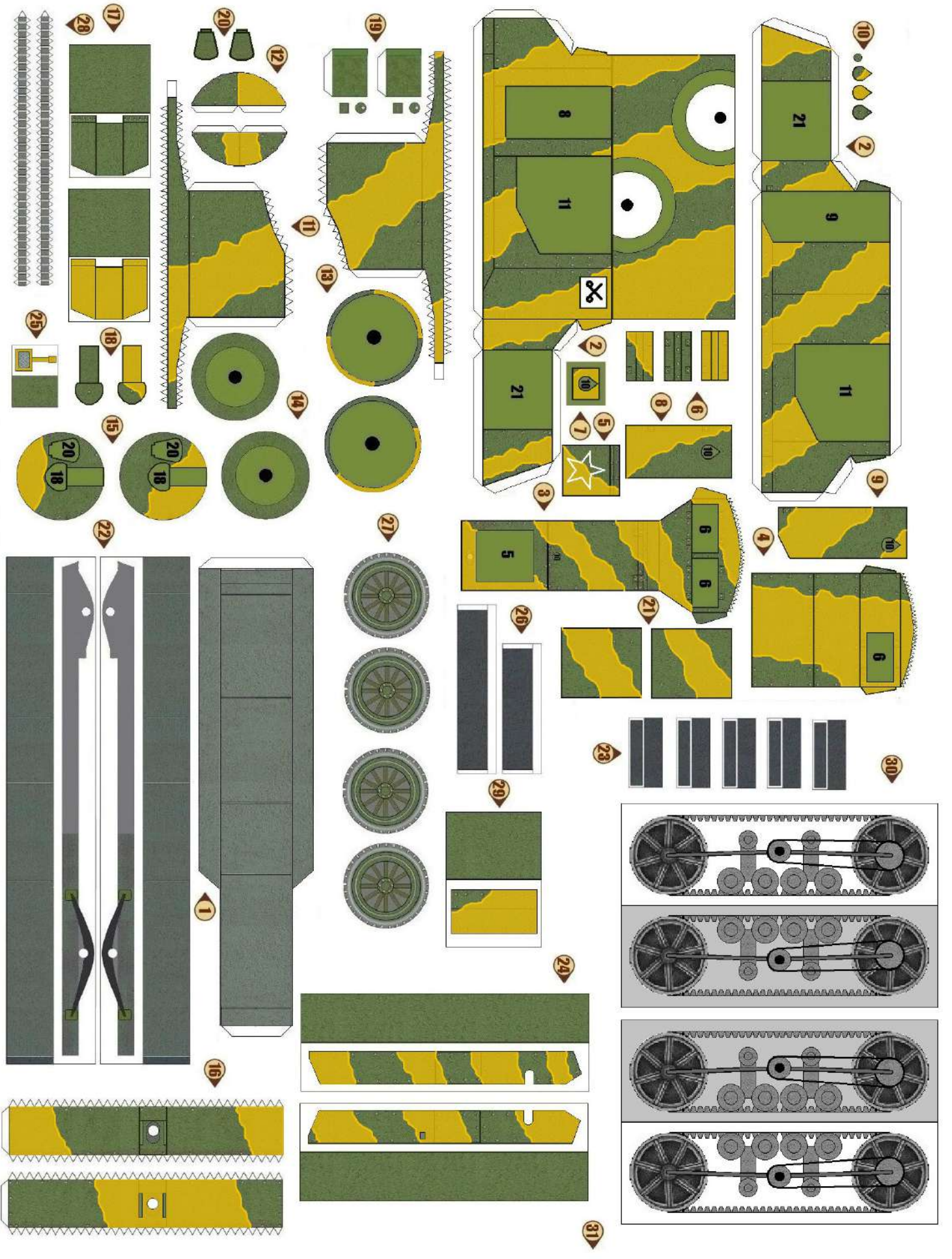
*Панцирник Остін-Кенгрес з бортовим номером 4993
Війська Польського
(колишній
«Украинец»)*

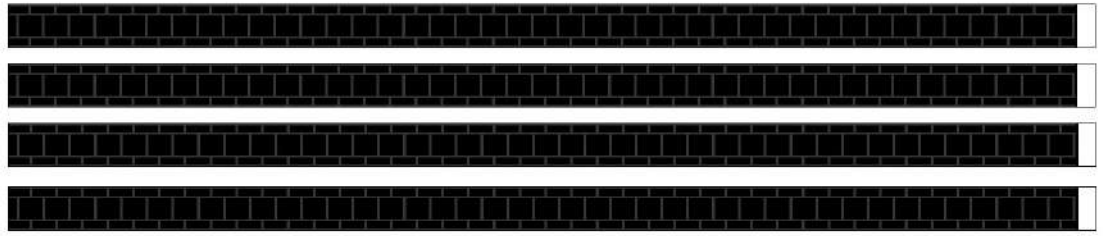
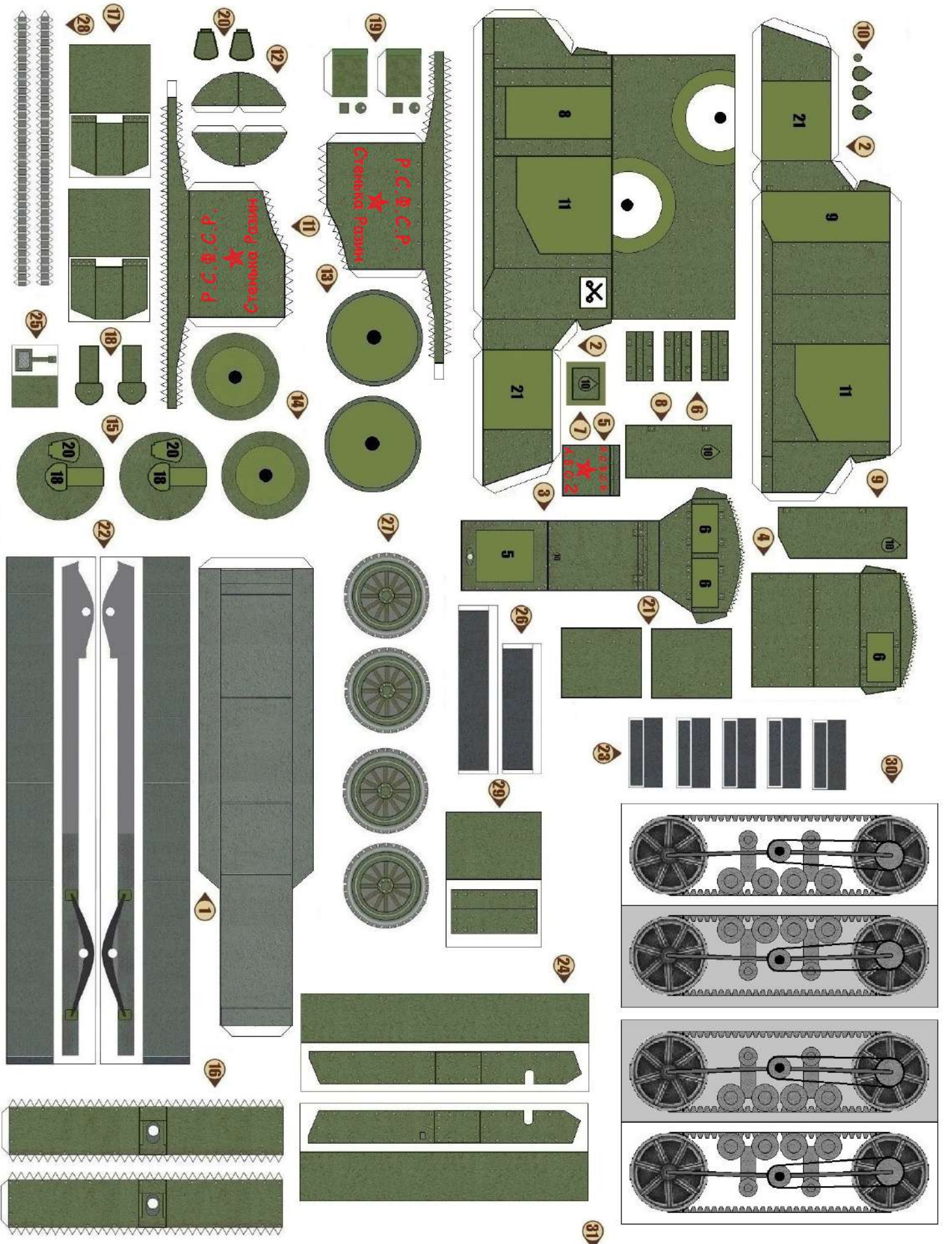
Влітку 1920 року обидва трофейні Остіни-Кегресси надійшли на озброєння польських панцирних частин, але в боях не брали

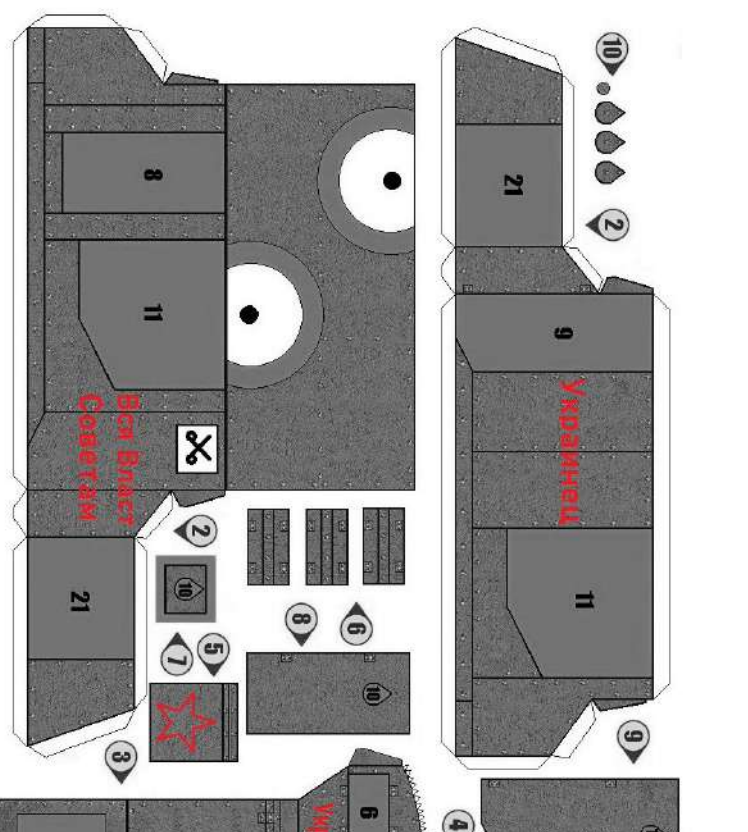
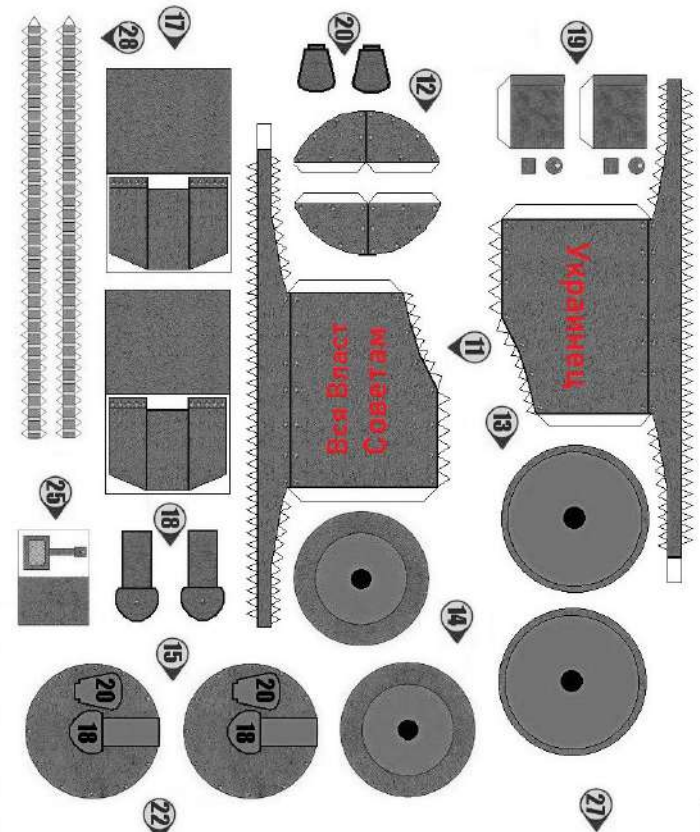
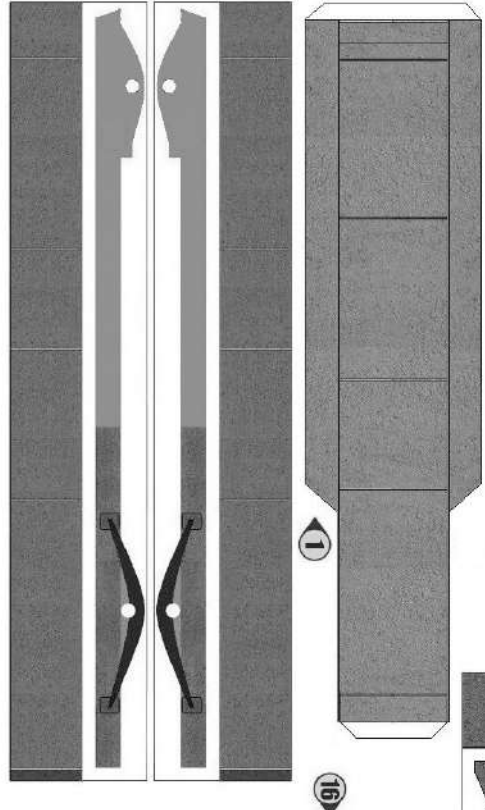
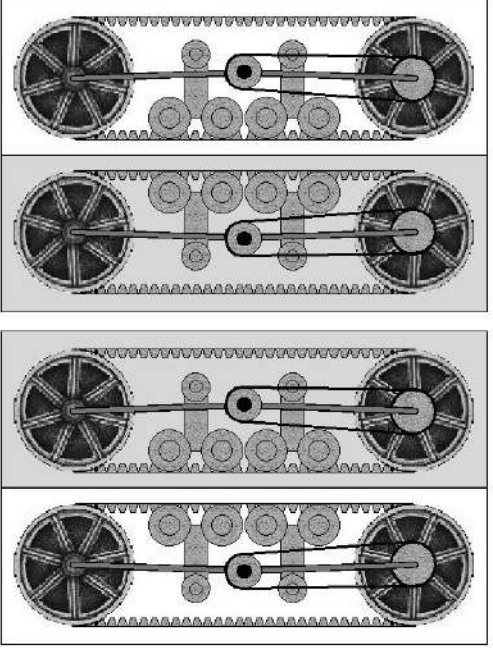
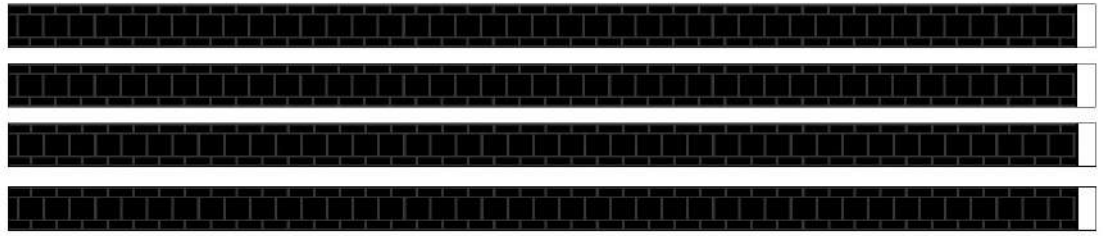
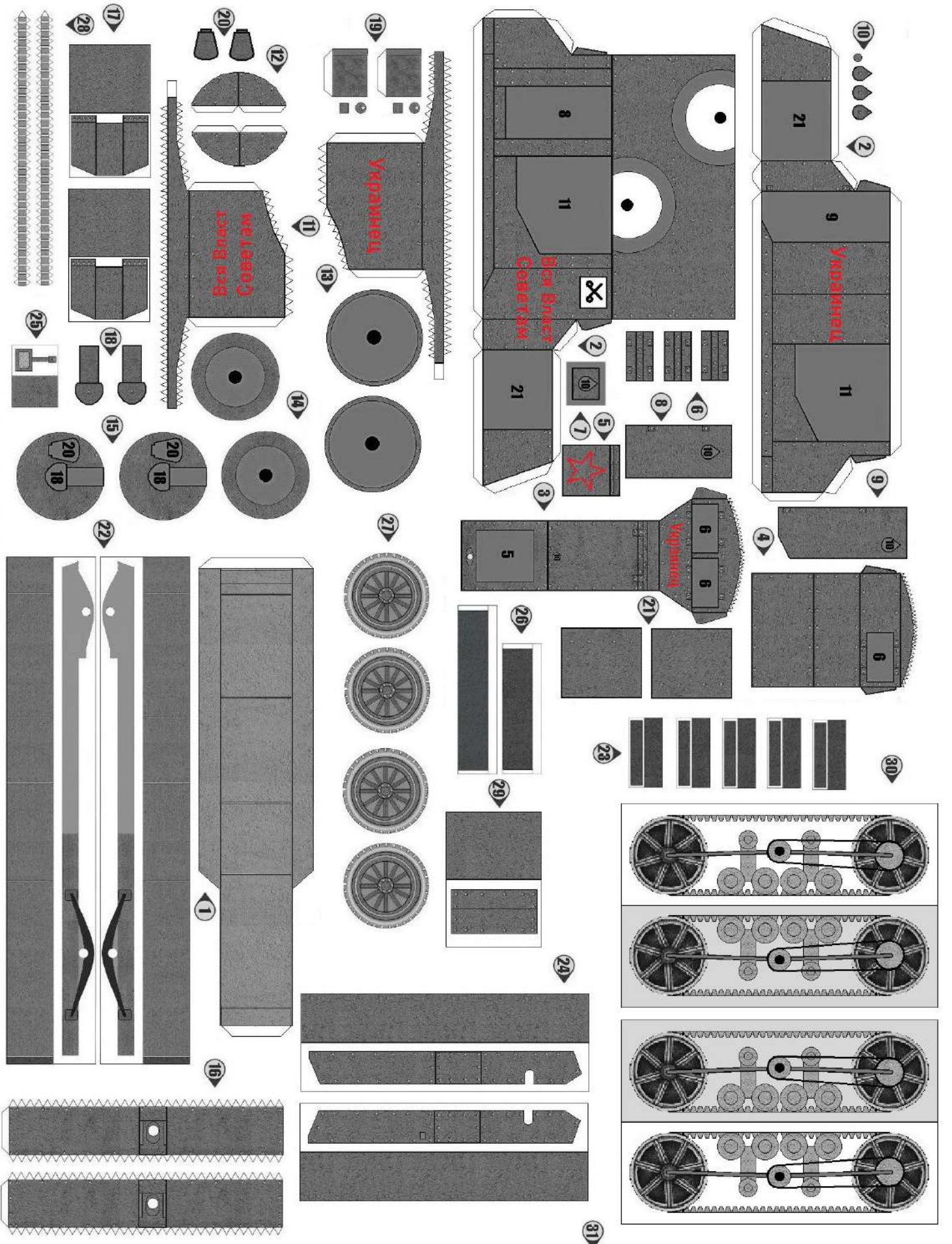


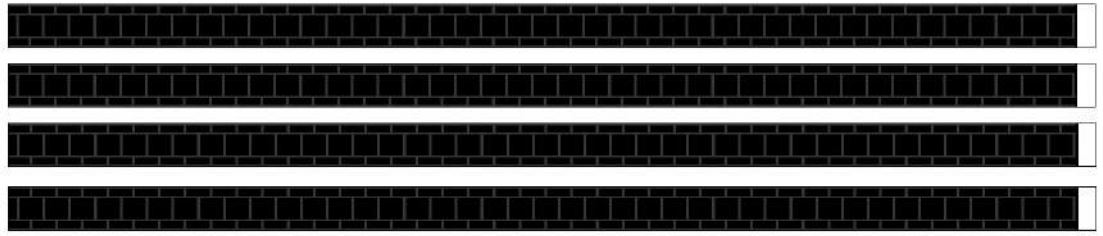
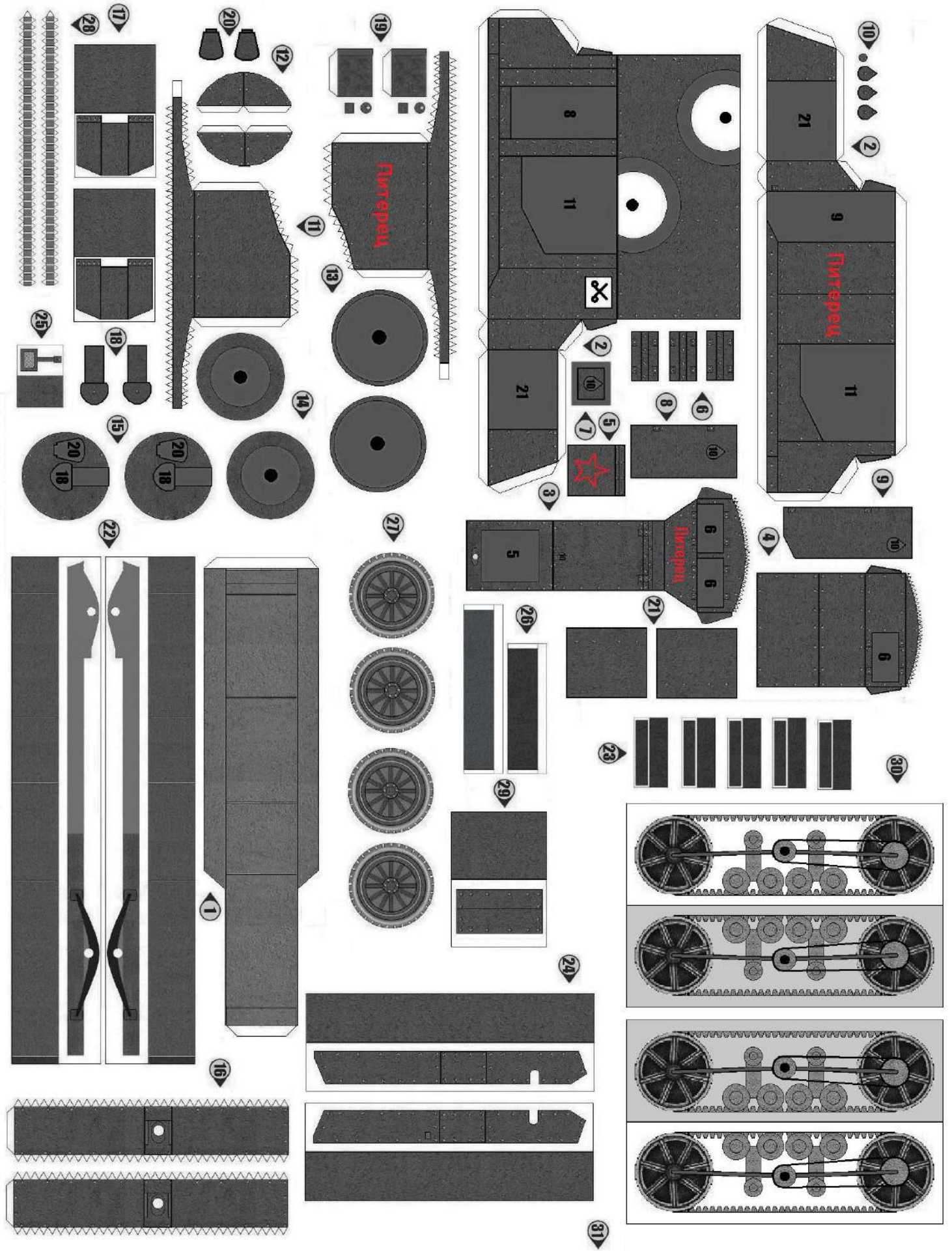
участі. З 1926 панцирники використовувалися в якості навчальних, а в 1928 були списані через складнощі з ремонтом рушія. Один з них розібрали, а другий у 1931 році передали до фортеці Модлін, де його було встановлено як пам'ятник. При захопленні Модліна німцями у вересні 1939 року Остін-Кегресс все ще знаходився там. Його подальша доля невідома.

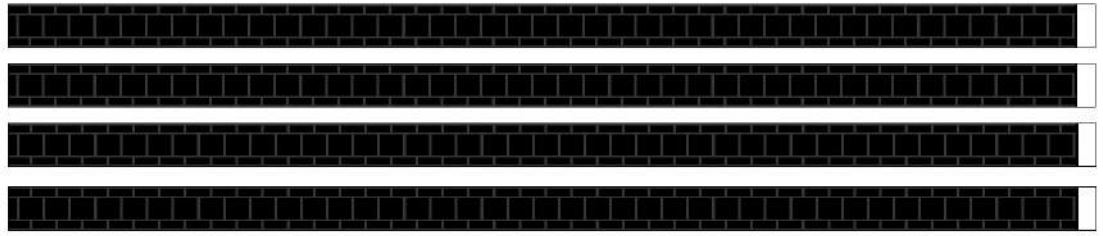
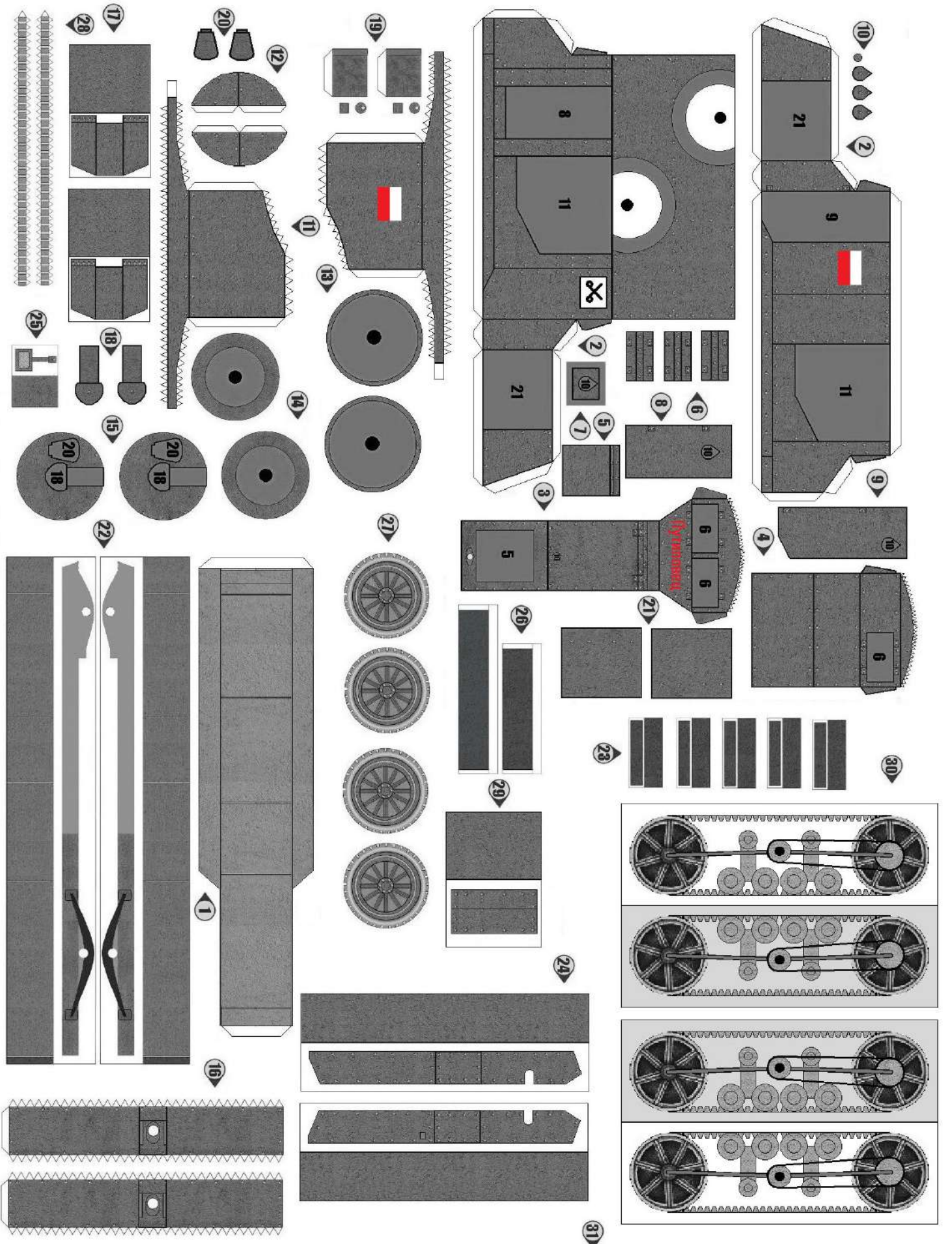


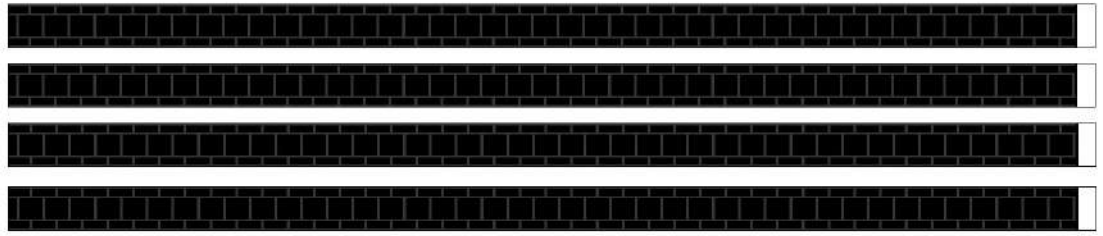
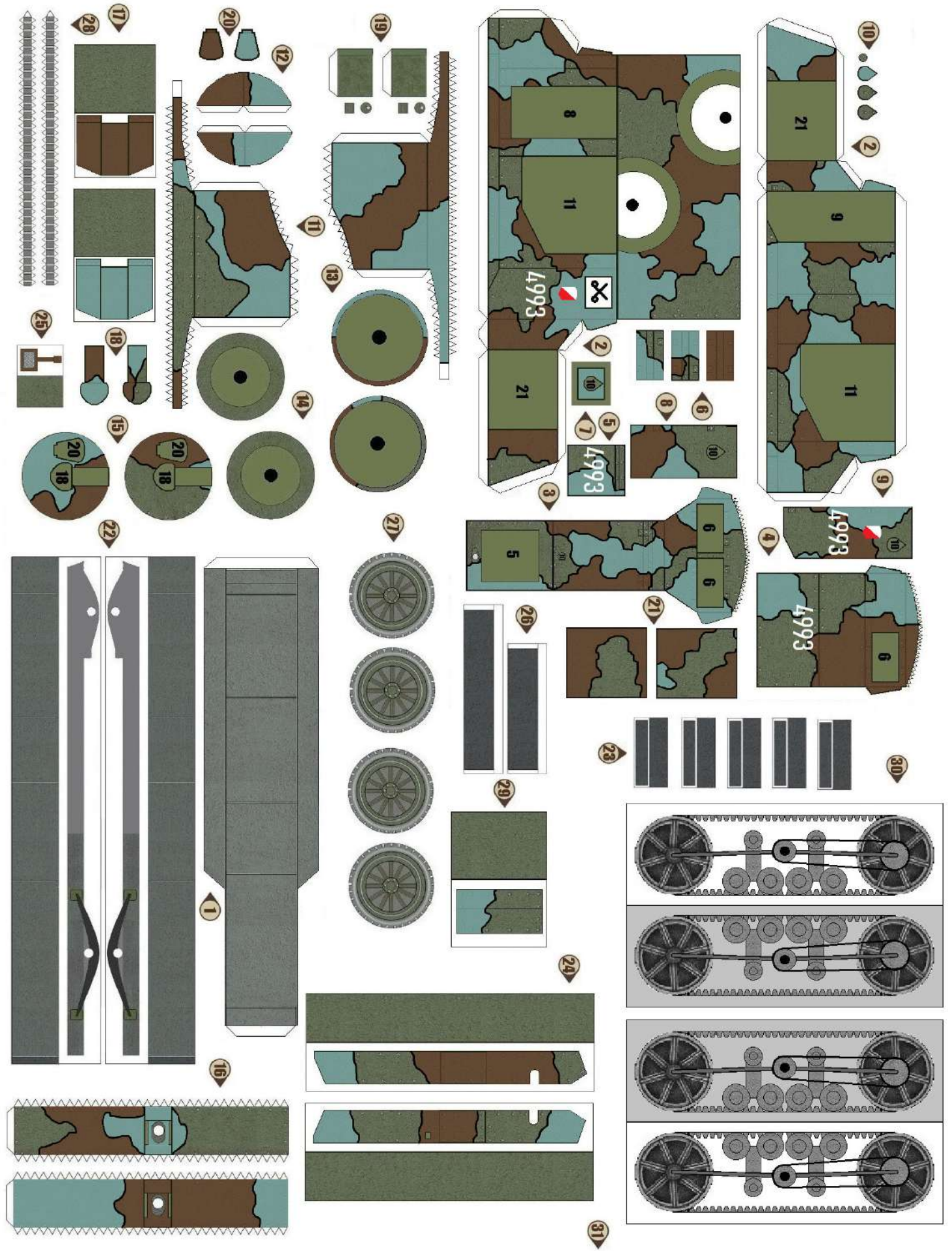


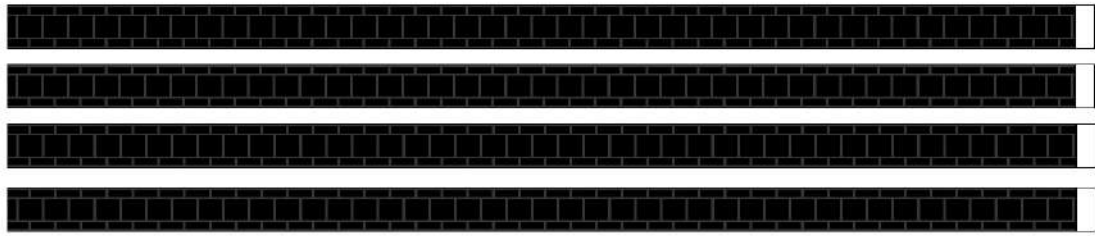
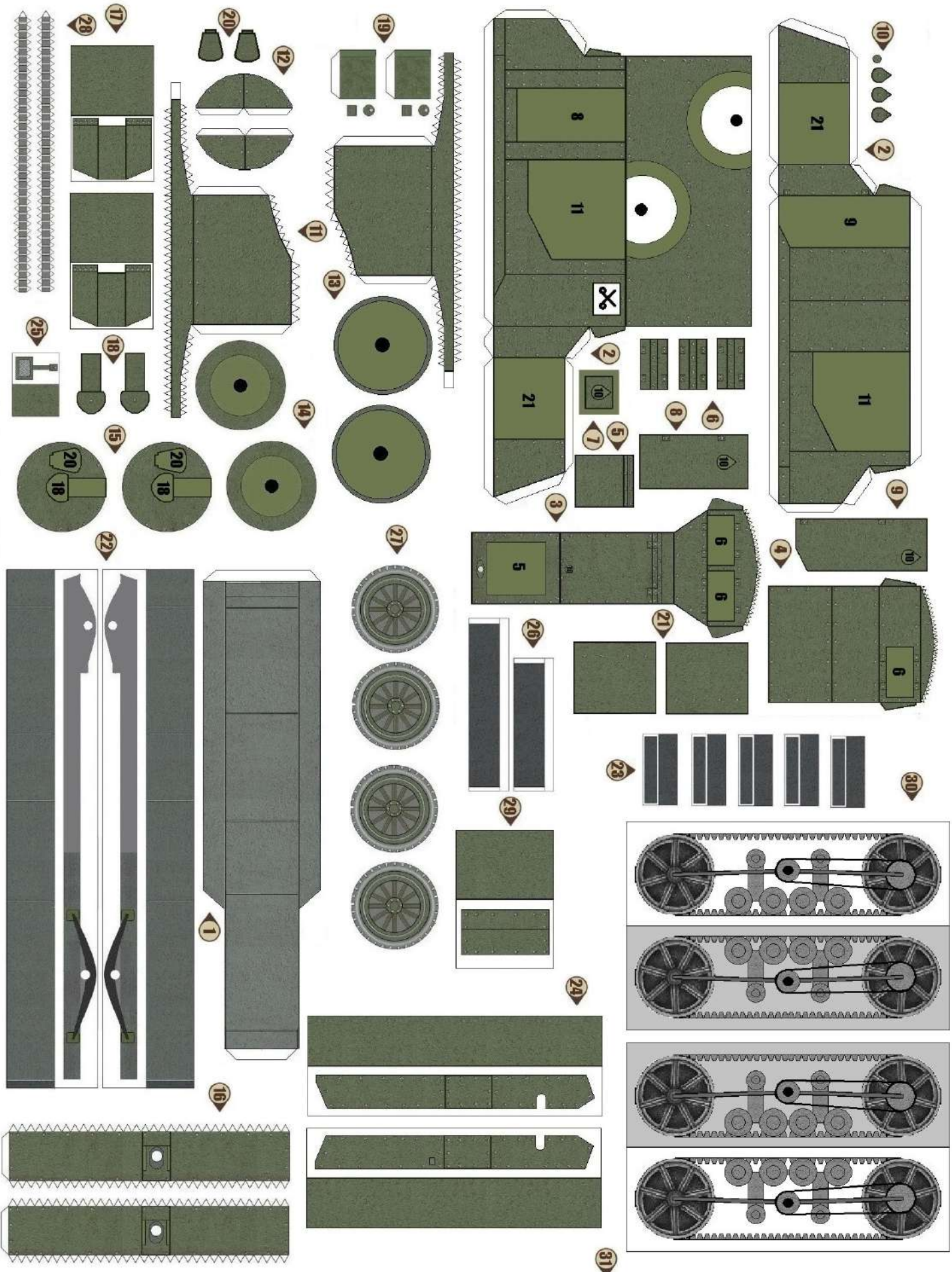


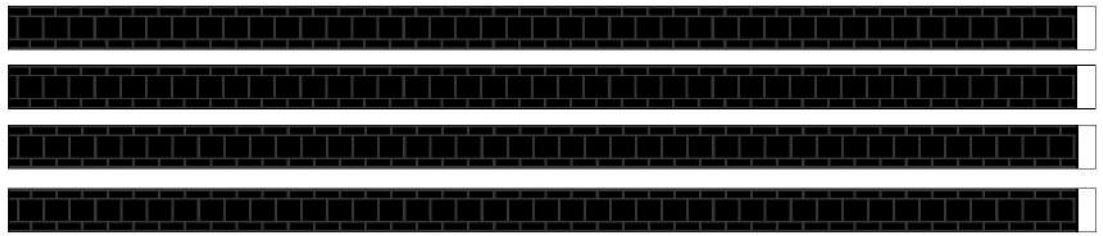
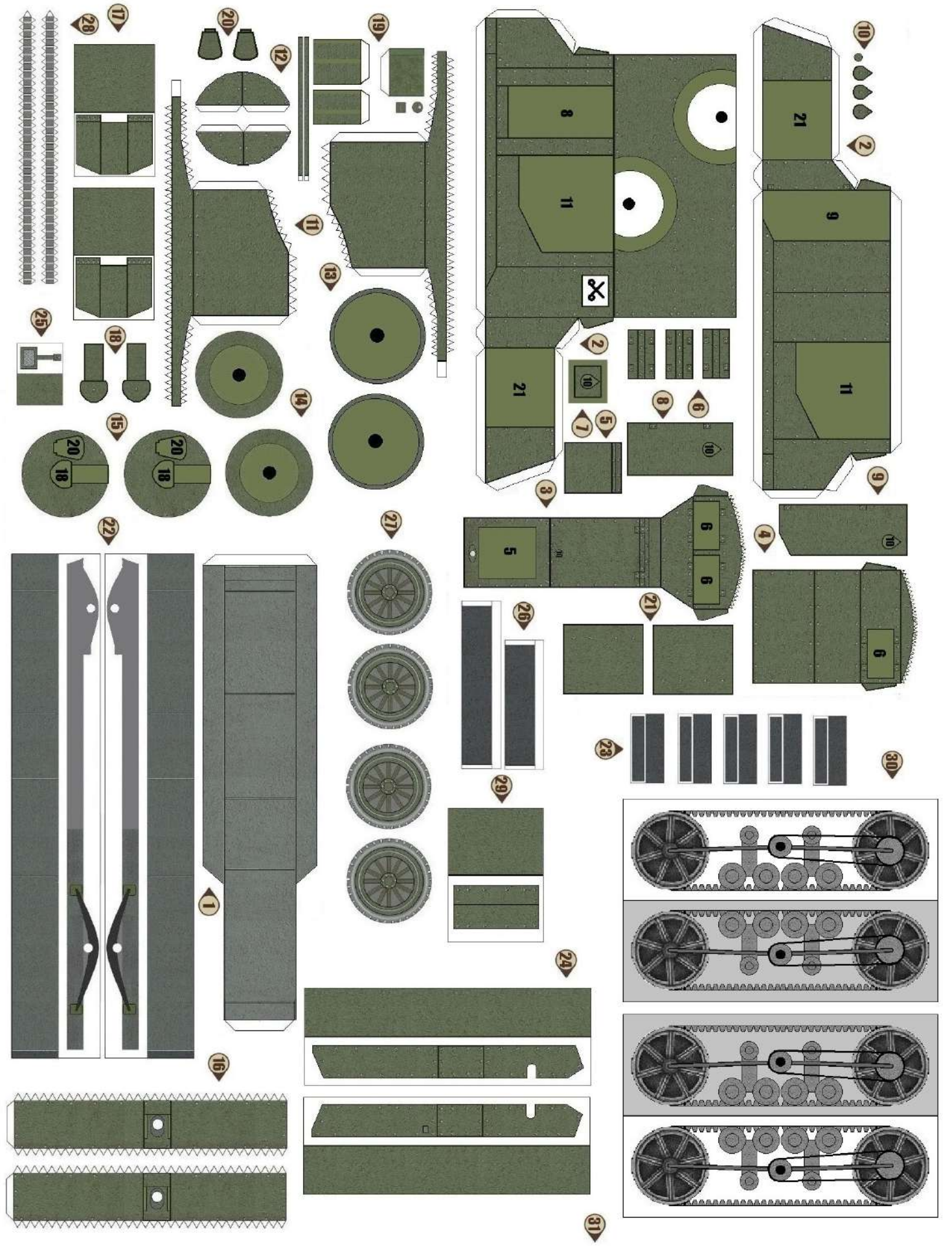












Corporal

Випуск 10

Не для продажу!
Not for sale!

Масштаб 1:50

Designed by Лукашенко Станіслав



Адольф Кегресс та
Імператорський гараж.
Створення першого
напівгусеничного
автопанцирника.



Останній з Остінів.
Бойове застосування
панцирного авта
Остін-Кегресс



Прокляття чи
благословення?
Недовговічність та
всюдихідність
підвіски Кегресса

Далі буде...