

Corporal

Випуск 9

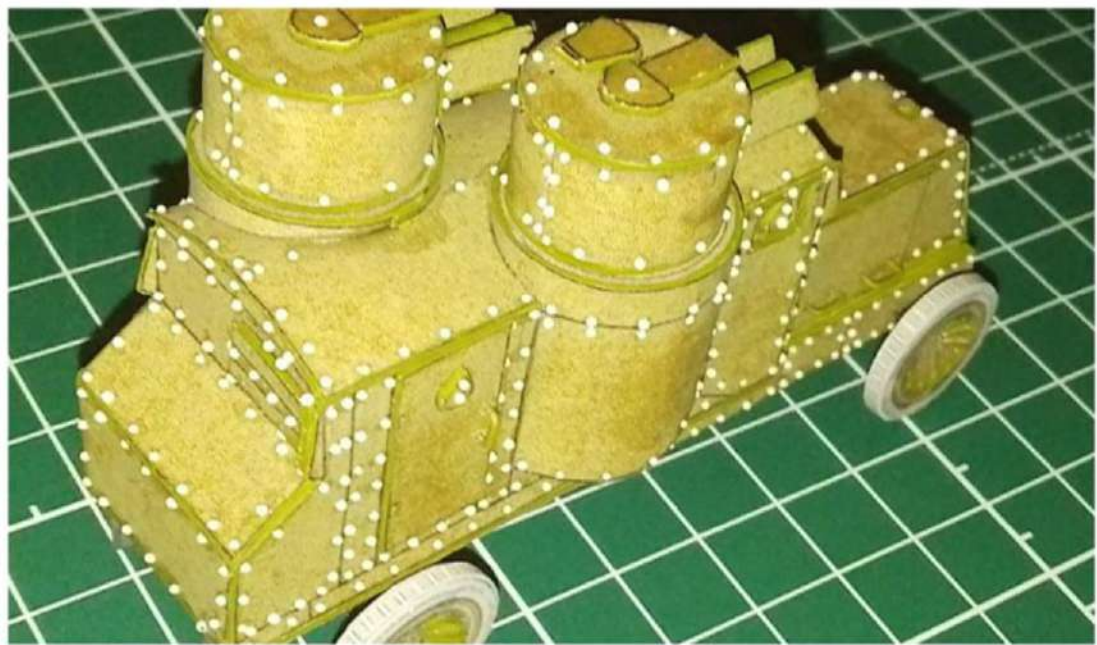
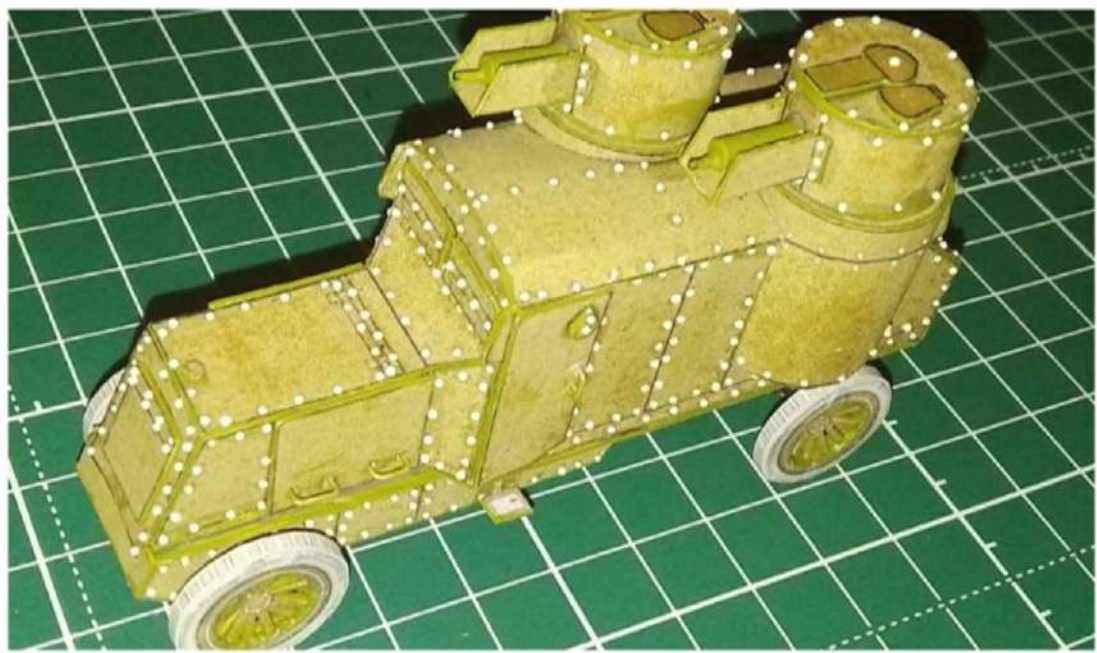
Масштаб 1:50

Designed by Лукашенко Станіслав

Не для продажу!
Not for sale!



Панцирні авта Austin-Путилівець

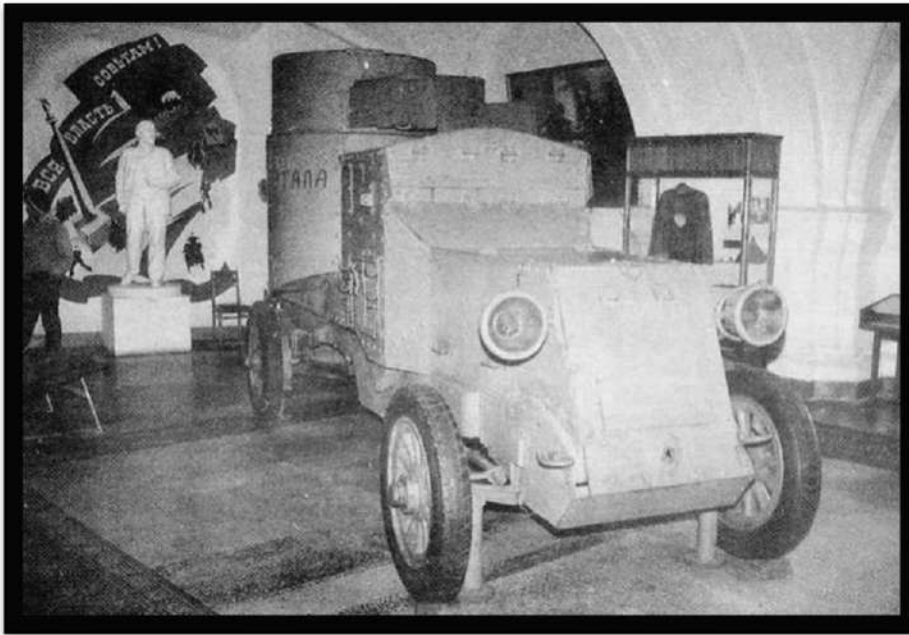


Зміст

1. Остіни-Путилівці в РККА та історія про «ленінський броневік»
 - 1.1. Остін-Путилівець Червоної армії «Гром», 55-й автопанцирний загін, Вірменія, 1921р.
 - 1.2. Остін-Путилівець Червоної армії «Чуткий», 18-й автопанцирний загін, весна 1920р.
 - 1.3. Остін-Путилівець Червоної армії «Молния», Україна, весна 1920р.
 - 1.4. Остін-Путилівець Червоної армії «Ворошилов», М. Катеринослав, травень 1920р.
 - 1.5. Остін-Путилівець Червоної армії «Враг капітала», 1-й автопанцирний загін, літо 1920р.
 - 1.6. Остін-Путилівець Червоної армії «Марс», 1920-ті рр.
2. Історія створення Остінів-Путилівців та їх служба в інших арміях
 - 2.1. Остін-Путилівець без розпізнавальних знаків
 - 2.2. Остін-Путилівець «Вѣрный» армії Врангеля, Крим, 1919р.
 - 2.3. Остін-Путилівець «Roznanczuk» Великопольського панцирного взводу армії Польської республіки, липень 1920р.
 - 2.4. Остін-Путилівець «Suur-Tõll» Автотанкового полку Естонської республіки, 1930-ті рр.
 - 2.5. Остін-Путилівець «Tasuja» Автотанкового полку Естонської республіки, 1930-ті рр.

<https://youtu.be/S9GkVeIxF4s?si=7Iz45cv1qEBidZXD>

1. Остіни-Путилівці в РККА та історія про «ленінський броневік»



До сьогодні зберігся лише один зразок панцирника Остін – це машина російського бронювання, яка зараз знаходиться в експозиції Військово-історичного музею артилерії, інженерних військ та військ зв'язку рф (на фото ліворуч).

Зберігся він тому, що багато років вважалося, що саме з цього панцирника виступав В. І. лєнін, який прибув з еміграції до Петрограда 3 квітня 1917 року. Вважалося, що виступаючи з цього Остіна, лєнін і виголосив свій знаменитий заклик: «Хай живе соціалістична революція!» Проте вивчення архівних документів показало, що Остін, що зберігся до наших днів, не має жодного відношення до В. І. лєніна. Але про все по порядку.

3 березня 1917 року було опубліковано декларацію Тимчасового уряду, серед пунктів якої був такий: «Повна та негайна амністія у всіх справах політичних та релігійних, у тому числі терористичним замахам, військовим повстанням та аграрним злочинам тощо».

А через три дні уряд підписав указ про загальну політичну амністію. Після появи цього документа російські політемігранти, у тому числі і В. І. лєнін, почали готуватися до повернення на батьківщину. Місяцем пізніше, 3 квітня 1917 року лєнін прибув із Фінляндії на Фінляндський вокзал Петрограда, де його зустрічав багатолюдний натовп: робітники, матроси, солдати. На зустрічі було і кілька автопанцирників, одна з яких і послужила лєніну імпровізованою трибуною.

Слід сказати, що точного та детального опису зустрічі лєніна на Фінляндському вокзалі не зберіглося. Через два дні про цю подію було надруковано невелику замітку в газеті «Правда», а потім і в «Известиях». Щодо численних мемуарів учасників подій, то вони часто викликають безліч питань. Наприклад, досі

немає точної цифри панцирників, які брали участь у зустрічі – їх кількість «гуляє» від двох до дев'яти штук.

Перша спроба знайти історичний панцирник була зроблена після смерті В. І. Леніна в 1924 році. Було оголошено конкурс створення пам'ятника біля Фінляндського вокзалу, причому за завданням Ленін мав бути зображений виступаючим з панцирника. Як ілюстрація машини наводилося зображення панцирника Остін М1916 з ім'ям власним «Спартак». Цей же панцирник 16 квітня 1924 року брав участь в урочистому заході із закладання пам'ятника. Л. Л. Куликовська, яка була автором кількох брошур з історії Ленінського панцирника, у своїй брошурі «Броневи́к «Враг капітала», що вийшла 1986 року, пише таке: «До дня закладки пам'ятника В. І. Леніну організатори мітингу хотіли використовувати як трибуну для виступів історичний панцирник, але не знайшли його. Де він був, нікому з причетних до справи не було відомо. Пошук його ніхто по-справжньому не організував. На мітингу використали подібний автопанцирник Остін з ім'ям власним «Спартак».

Панцирник Остін-Путілівець на військових навчаннях Білоруської військової округи, 1929 рік.

Отже, вже на початку 1924 року доля бронемашини, з якою виступав В. І. Ленін біля Фінляндського вокзалу, була невідомою.



Ініціатором розшуку «легендарного» панцирника став Федір Антонович Биков, старший інспектор з військово-секретних замовлень, який у 1917 році був червоногвардійцем та брав участь у зустрічі Леніна на Фінляндському вокзалі. Ось що він сам писав про це у своєму листі: «У 1927 році мені довелося проводити бесіду, присвячену десятиліттю повернення В. І. Леніна з еміграції до Петрограда. Група слухачів звернулася до мене із запитанням: у якому музеї зберігається історичний панцирник, з якого виступав В. І. Ленін на площі біля Фінляндського вокзалу 16 квітня 1917 року? З'ясувавши, що в музеях цього історичного панцирника немає, я вирішив спробувати знайти його. Про свій намір я доповів горькому партії, де отримав завдання вжити всіх заходів до розшуку історичного панцирника. Для виконання цієї роботи я залучив групу колишніх червоногвардійців автобронезагону, які з радістю взялися до справи.

Вони провели 8 вечорів спогадів учасників зустрічі В. І. лєніна, колишніх червоногвардійців, оглянули понад 30 панцирників, але це було все не те, що ми шукали».

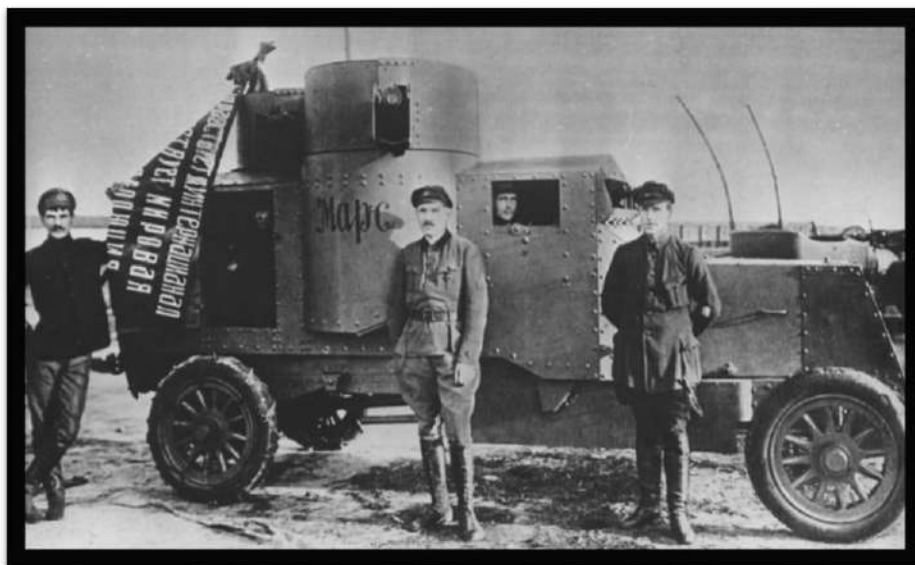
Протягом кількох років пошуки йшли повільно і без жодних результатів. 1935 року до пошуків панцирника підключилася редакція газети «Известия», потім співробітники музею Революції та архівного управління.

Пошуки активізувалися із створенням філії музею лєніна у Ленінграді (у листопаді 1937 року). В результаті на початку 1939 року панцирник був виявлений у таборах ОСОАВІАХІМу в Соснівці на околицях Ленінграда. 1 лютого 1939 року його оглянула комісія із чотирьох осіб на чолі з Биковим, яка й визначила, що саме з цього броньовика виступав В. І. лєнін біля Фінляндського вокзалу.

За роки багаторічних пошуків комісія досить точно визначила долю цього броньовика. У паспорті, складеному на цю машину, говорилося, що «машина фірми «Остін» М1915 була ввезена в росію з Англії в 1915 році і прийнята 6-м відділенням запасної автороти на складах ГВТУ на Гутуївському острові (через цей склад проходили всі автівки, що прибувають з-за кордону в росію). Машина отримала бортовий номер «б» і в 1916 була забракована для фронту і передана запасній панцирній роті для навчальних цілей в Михайлівський маніж, де бортовий номер «б» замінили бортовим номером «2».

*Панцирне авто
Остін-Путилівець з
ім'ям власним
«Марс» РККА.*

Учасники пошуків під час огляду знайденого панцирника відзначали його конструктивні особливості: наявність двох діагонально



розташованих кулеметних башт, панцирних щитків захисту кулеметів та, найголовніше, заднє кермо, виготовлене у майстернях Запасного панцирного дивізіону. З приводу цього управління один із учасників пошуків, С. І. Дегтярьов, у 1917 році начальник майстерень Запасного панцирного дивізіону, згадував наступне:

«До Михайлівського маніжу прибув із Запасної автомобільної роти панцирник Остін М1915 з баштами, розташованими по діагоналі. Для цього панцирника,

під моїм наглядом, було виготовлено та встановлено друге кермо за проектом інженера Зіммерінга. Коли я перейшов із Михайлівського маніжу начальником майстерень Запасного панцирного дивізіону на Малу Дворянську, туди ж був переведений і панцирник Остін з його залогою та інженером Зіммерінгом. На початку квітня 1917 року ремонт було закінчено, і панцирник було обладнано другим рульовим управлінням.

3 квітня 1917 року, у той день, коли з еміграції повернувся В. І. Ленін, у довіреній мені майстерні знаходилося в ремонті кілька панцирників, але жоден з них не був на ходу. Я стверджую, що єдиним панцирником, який був на ходу, був Остін з другим кермовим управлінням, і коли група солдатів довірених мені майстерень виходила зустрічати В. І. Леніна на Фінляндський вокзал, разом з ними залога Остіна вивела своє авто.

Цей броньовик служив трибуною В. І. Леніну і доставив його з Фінляндського вокзалу до штабу більшовиків. Панцирник повернувся до майстерень рано вранці 4 квітня».

За спогадами учасників зустрічі Леніна, зібраних комісією з пошуку панцирника, до Фінляндського вокзалу вийшло 9 автопанцирників: три зі складу 2-ї посиленої тилової автомобільної майстерні, 5 машин 6-го відділення Запасної автомобільної роти та панцирник майстерень Запасного панцирного. Перші три були Руссо-Балтами, заброньованими за проектом штабс-капітана Некрасова, шість інших могли бути машинами Армстронг-Вітворт, і останній був Остіном М1915.

Якщо порівняти цю інформацію з документами, все вибудовується досить логічно. Два Остіни М1915 використовувалися як навчальні машини Запасним панцирним дивізіоном. На одному з них встановили заднє кермо по проекту інженера Зіммерінга, і 13 квітня цей панцирник пройшов випробування, та й у доповіді командира Запасного панцирного сказано, що на 6 квітня 1917 року в дивізіоні було 6 панцирних авто Армстронг-Вітворт-Фіат без задніх кермових управлінь, і один Остін із заднім кермом. Таким чином, можна вважати документально підтвердженим той факт, що Ленін виступав з Остіна М1915, що використовувався як навчальна машина в Запасному панцирному дивізіоні.

Подальша доля авта склалася наступним чином. 4–5 липня 1917 року це авто несло чергування біля палацу Кшесинської, а під час наступу Корнілова на Петроград її використовував загін Червоної гвардії робітників заводу Лангензіпена (з 1922 року «Прапор праці»). Згодом Остін з бортовим номером «2» з іншими автопанцирниками (всього 9 штук) включили до автобронезагону з охорони Смольного, після розформування якого 1922 року машини передали до Петропавлівської фортеці на зберігання. Приблизно 1924 року панцирник вступив до артилерійської академії, де перебував до 1929 року. Потім Остін передали до осередку ОСОАВІАХІМу заводу імені Сталіна на Виборзькій

стороні, де його використовували як навчальний посібник. На початку 1930-х броньовик списали та вивезли до таборів ОСОАВІАХІМу під Ленінград.

Ну а що ж знайшли у Соснівці? Судячи з фото, це був панцирник Остін-Путилівець, перші з яких, як ми вже знаємо, залишили завод влітку 1919 року. Таким чином, виступати з авта, яке зберіглося до наших днів і експонується у Військово-історичному музеї артилерії, інженерних військ та військ зв'язку рф, лєнін просто не міг – на момент його приїзду до Петрограда таких панцирників ще не було. Чому ж вибір комісії з пошуку ліг на Остін-Путилівець? Швидше за все, справжній Остін з бортовим номером «2», з якого виступав лєнін, на той час був просто купою металобрухту. Оскільки пошук «легендарного» панцирника прийняв вже досить серйозний характер (про це писали газети, були передачі по радіо), вирішили видати за «лєнінський» машину новішу і більш збережену. Тому шукали Остін із заднім кермовим керуванням, а знайшовши і побачивши, що башти розташовані по діагоналі, «перенесли» це як один із відмінних чинників «лєнінської машини».

Тим часом знайдений Остін-Путилівець має свою історію, причому дуже цікаву. За документами, актами про огляд та реставрацію відомо, що цей панцирник має двигун № 2116. З документів Головного Панцирного управління ГВІУ, панцирник з таким номером двигуна, що отримав назву «Ворог капіталу», був виготовлений Іжорським заводом у червні 1919 року – тобто це один із перших випущених Остінів-Путилівців! Відразу із заводу машина надійшла в автобронезагін комітету оборони м. Петрограда, звідки на початку липня її передали до 28-го автобронезагону, у складі якого в серпні вона вибула на фронт. Але в боях не брала участі – через недбалість командира загону панцирник було зламано і в серпні відправлено на ремонт до Петрограда.

Після відновлення, у лютому 1920 року «Ворог капіталу» вступив до 1-го автобронезагону, у складі якого брав участь у боях з поляками влітку-восени 1920 року. Панцирник продовжував службу в РККА до 1930 року, після чого його передали в ОСОАВІАХІМ. Потім він опинився на сміттєзвалищі, де його знайшли та визначили як «лєнінський» панцирник. У лютому 1940 року, згідно з актом про огляд, на панцирнику були відсутні бічні щити захисту двигуна, радіатор з вентилятором, кришка картера коробки зміни передач, свічки, панель приладів, сидіння шоферів і кулеметників та інші деталі. Після реставрації автопанцирника на автобазі президії Ленради 22 січня 1940 року в урочистій обстановці панцирник встановили на постамент біля музею В. І. лєніна в Ленінграді.

Під час Другої Світової війни панцирник зняли з постаменту та закотили до гаража у внутрішньому дворі Мармурового палацу. Він повернувся на своє місце у 1945 році.

1972 року було проведено реставрацію панцирника – знаходження на вулиці протягом багатьох років негативно позначилося навіть на опанцированій машині. На 57-му ремонтному заводі Міністерства Оборони СРСР панцирник розібрали, очистили від старої фарби та іржі до металу, заґрунтували, знову фарбували, змастили механізми. Для очищення фарби було залучено фахівців Ленінградської науково-дослідної криміналістичної лабораторії Міністерства юстиції РСФСР, які у березні 1972 року, «розмивши» фарбу корпусу, виявили чотири шари фарби. На самому нижньому, який у документах криміналісти позначили як «темно-салатний», було виявлено і перший із нанесених на машину написів «Ворог капіталу».



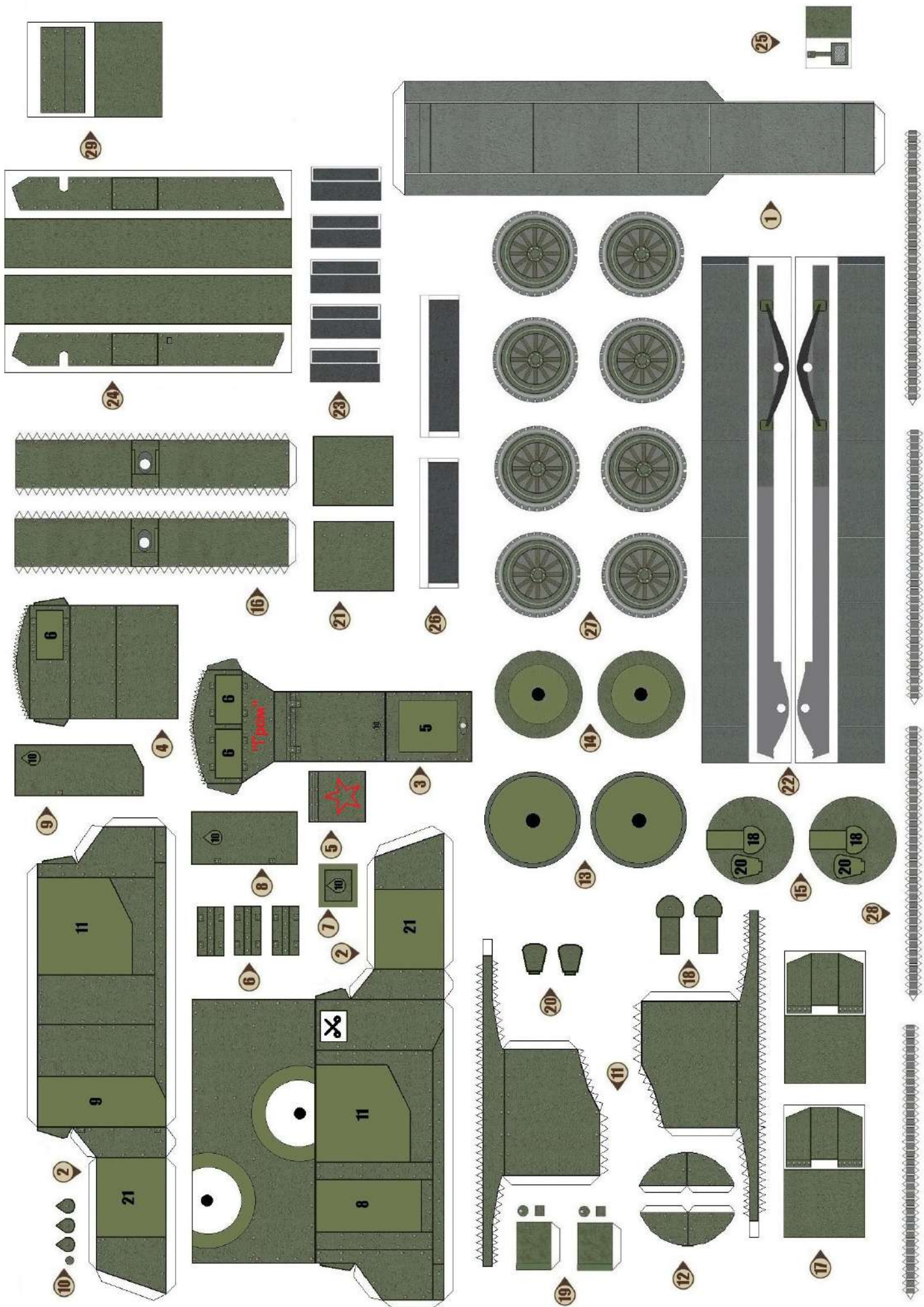
*Панцирне авто
Остін-Путилівець з
ім'ям власним
«Гром» зі складу
55-го
автопанцирного
загону РККА та
турецькі вояки,
Вірменія, 1921 рік.*

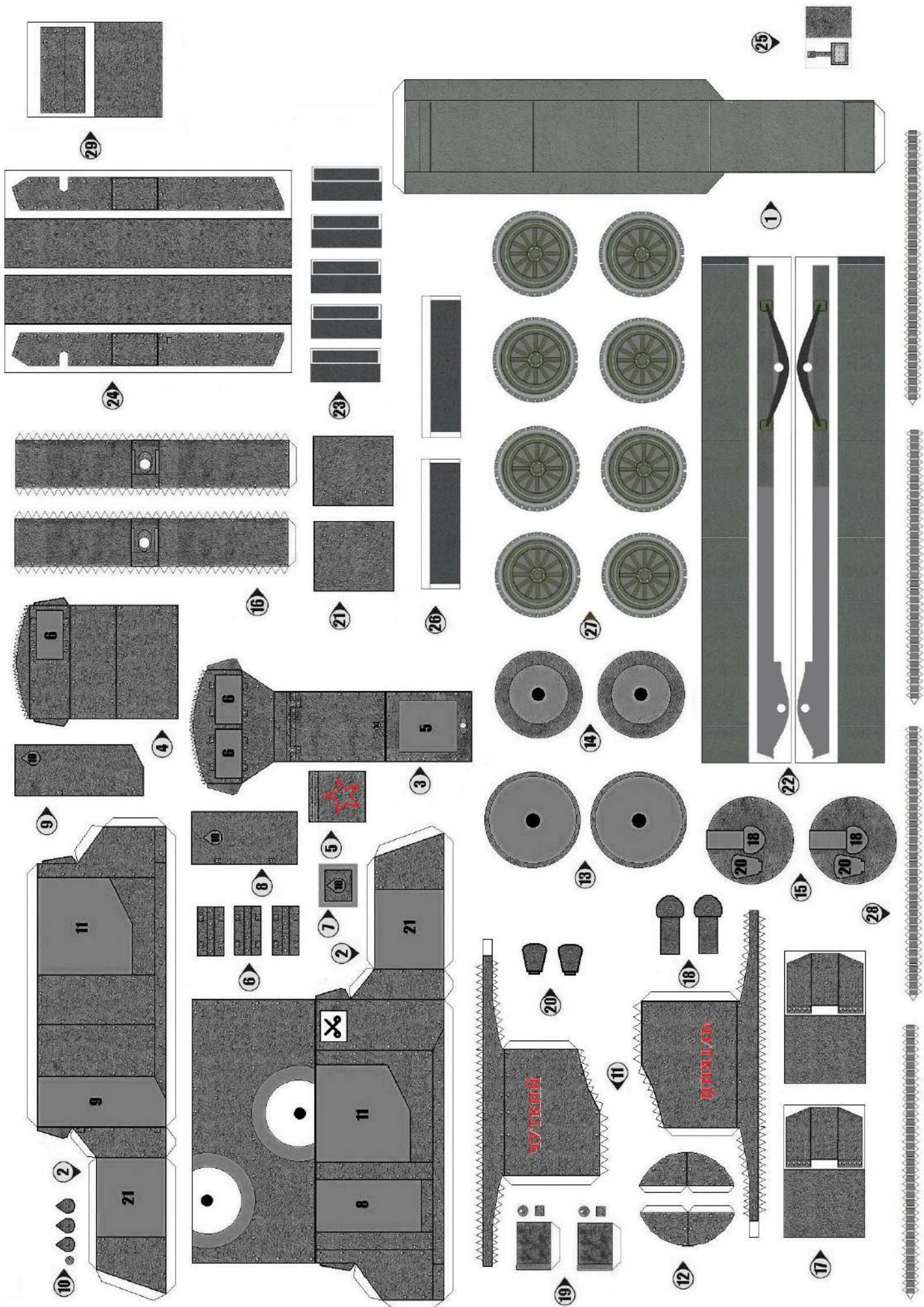
У травні-квітні
1972 року деталі
бронекорпусу
передали з 57-го
заводу на
Канонерський

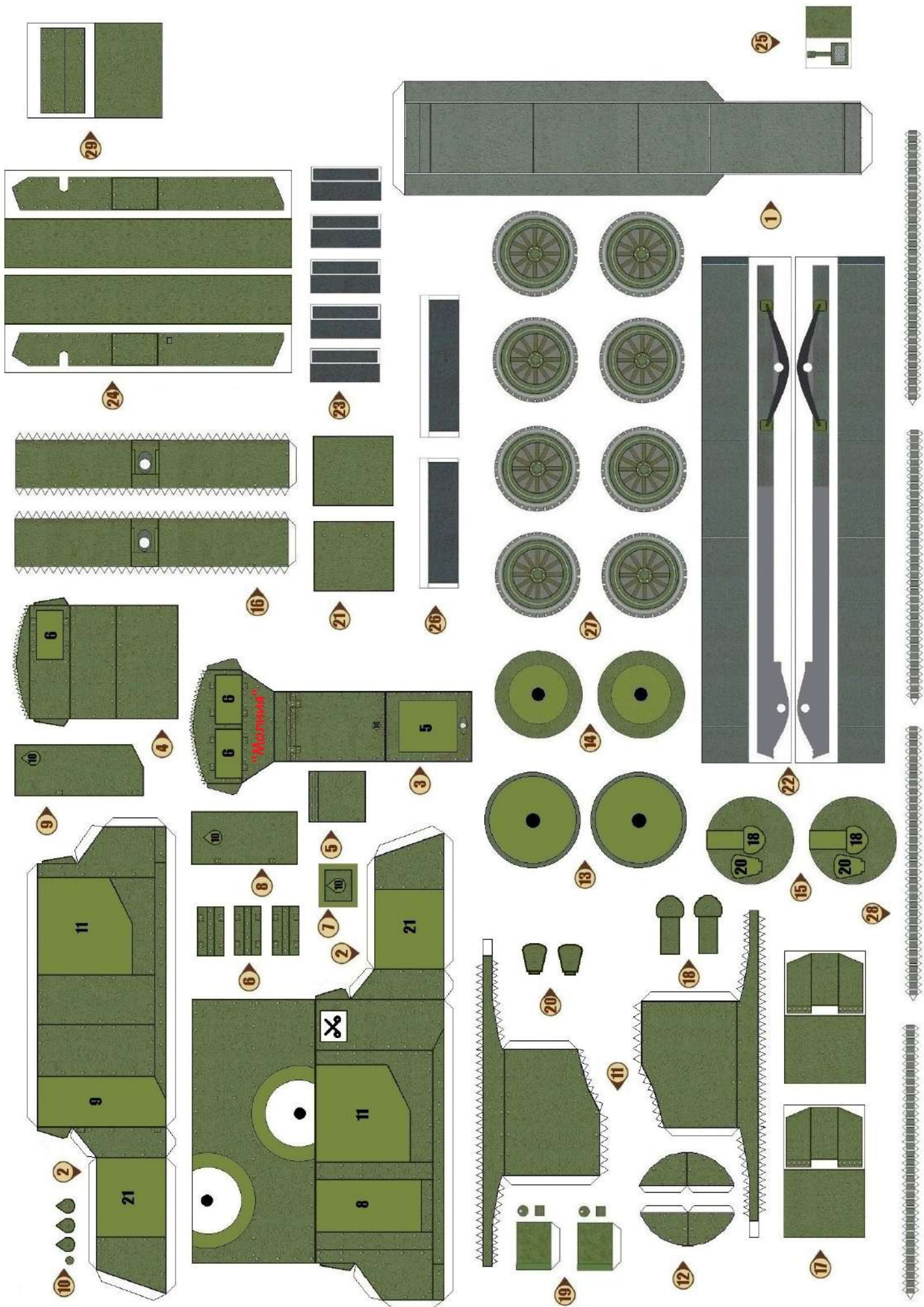
судноремонтний завод, де їх очистили, заґрунтували та пофарбували. У жовтні панцирник у розібраному вигляді доставили до музею В. І. Леніна і зібрали, тепер уже всередині будівлі музею – для кращого збереження. Урочисте відкриття експонату відбулося 6 листопада 1972 року.

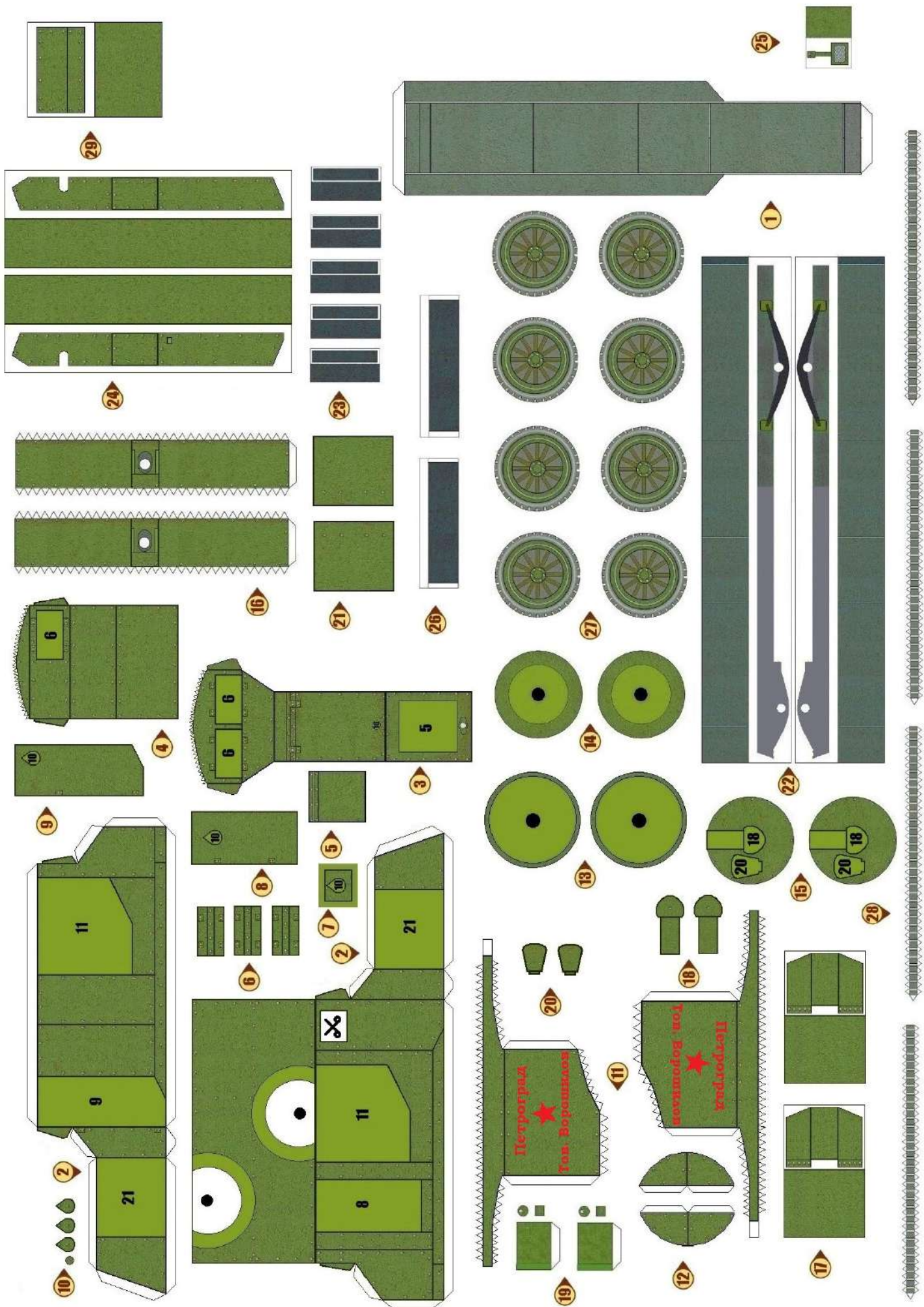
У березні 1983 автопанцирник знову відправили на реставрацію на Суднобудівний завод імені А. Жданова. Машину знову розібрали, очистили від фарби, заґрунтували, пофарбували, змастили механізми. Вирішили знову поставити панцирник на вулиці, для чого побудували новий постамент. 16 квітня 1983 року Остін «Ворог капіталу» встановили на постамент, після чого поряд з ним пройшов урочистий мітинг.

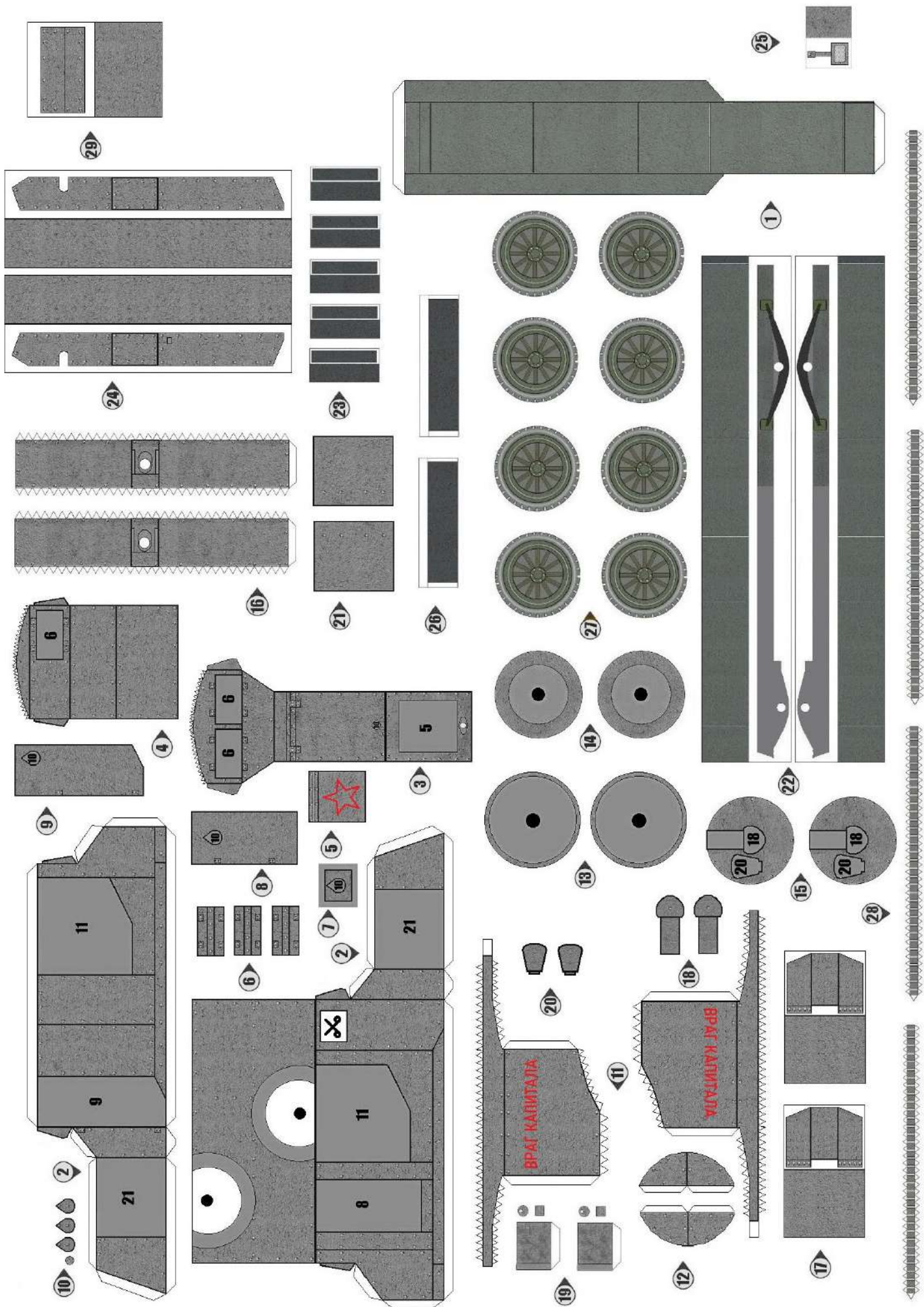
Після розвалу СРСР в 1991 році музей В. І. Леніна з Мармурового палацу перевели до Смольного, при цьому сильно «стиснувши» його в розмірах. Є відомості, що в цей непростий і «каламутний» час панцирник намагалися придбати колекціонери зі США та Фінляндії. Але в березні 1992 року з ініціативи керівництва Військово-історичного музею артилерії «безхазяйний» панцирник був перевезений до Кронверка.

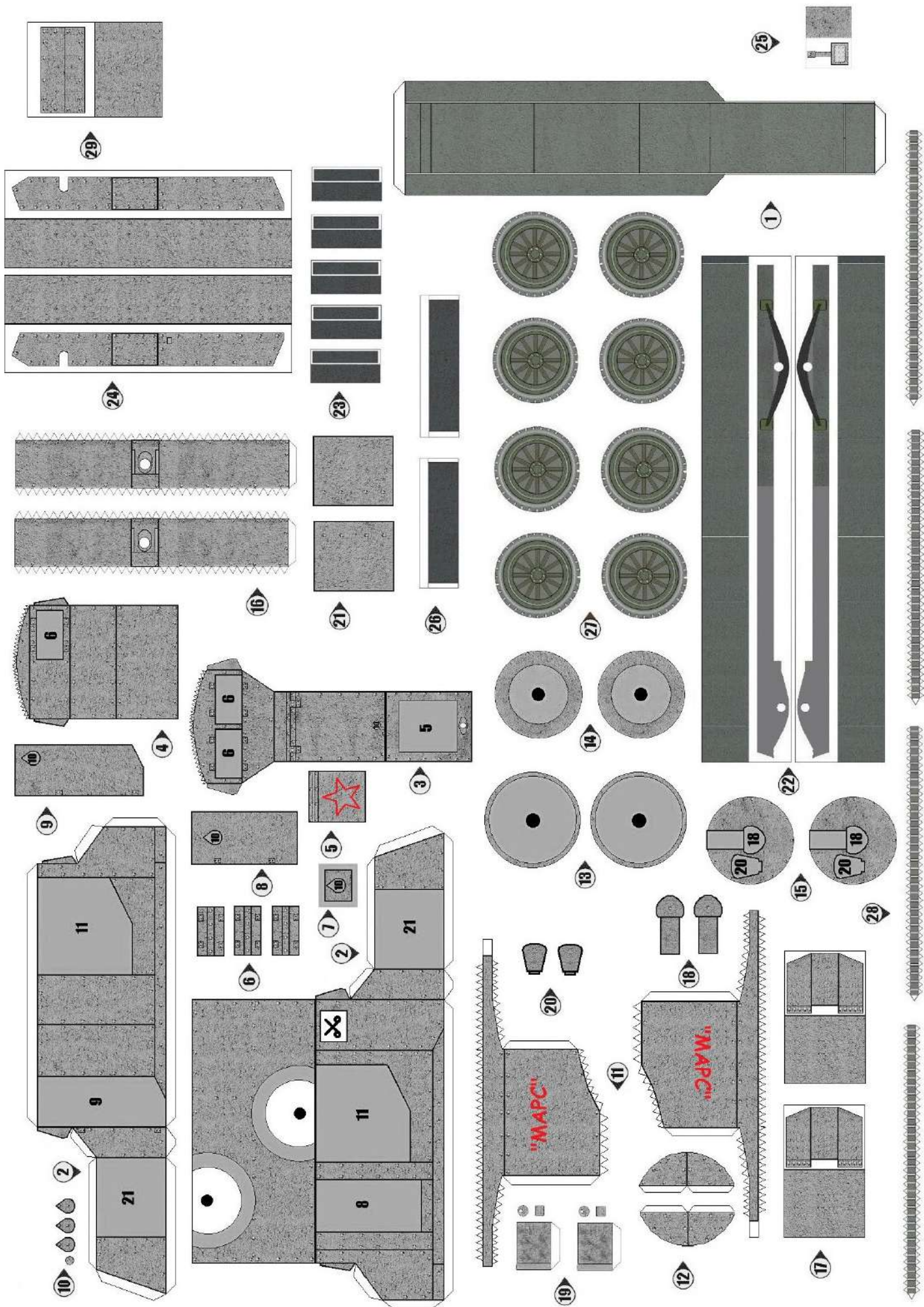












2. Історія створення Остінів-Путилівців та їх служба в інших арміях

2.1. ІСТОРІЯ



*Перші п'ять
Остінів-Путилівців
біля воріт
Іжорського заводу,
літо 1919 року*

Поряд із
замовленням
панцирників
безпосередньо у
фірми «Остін»
передбачалося

налагодити виготовлення панцирників цієї марки на російських підприємствах.

25 серпня 1916 року з цією фірмою уклали договір на шасі з подвійним кермовим управлінням – таке саме використовувалося для Остінів М1916. А вже 10 вересня представник Англо-російського урядового комітету в Лондоні генерал Гермоніус відправив до Петрограда телеграму про огляд та випробування «зразкового шасі Остін» для опанцирування в росії: «Вага самого шасі 102 пуди, навантажено було 180 пудами. Пробіг був зроблений з Бірмінгема до Лондона на відстань 180 верст, на прямих ділянках швидкість була 80 верст, середня 55 верст. Після пробігу при зовнішньому огляді ніяких дефектів знайдено був, крім погнути ресор».

У цій телеграмі Гермоніус запитував ГВТУ про те, «на яке навантаження слід випробовувати такі шасі, щоб не було сумнівів у їхньому навантаженні». Після обговорення панцирна Комісія дійшла висновку про те, що випробовувати шасі необхідно з 30% перевантаженням, тобто з додаванням до 180 ще 54 пудів. Це пояснювалося тим, що шасі в Англії випробовувалися «по гладко асфальтованому шляху». В результаті шасі Остінів перед відправкою до росії випробовувалися пробігом з навантаженням 234 пуди (3744 кг).

У росії бронювання шасі доручили Путиловському заводу, який на підставі ескізного проекту Панцирного відділу Військової автомобільної школи до вересня 1916 розробив креслення. Причому згідно з замовленням з 60 автопанцирників 39 мали мати рушій Кегреса, на той час уже успішно випробуваний на Остіні М1915. Спочатку правління заводу визначило такі терміни виготовлення машин: «10 штук до 15 січня 1917 року та 10 на місяць зі здаванням останніх панцирників до 15 червня, за умови, що шасі надходитимуть за три місяці до терміну».

Але через затримку з остаточним відпрацюванням креслень, а також затримку з доставкою шасі на завод справа сильно затяглася. У пояснювальній записці до таблиці замовлень Путиловського заводу від 17 грудня 1916 говорилося так: «Замовлення № 2225 для ГВТУ – 60 кулеметних панцирників Остін. Замовлення отримано. Усі креслення та зразок кулеметного станка у першій редакції закінчено та представлено Комісії генерал-лейтенанта Філатова, яка внесла цілу низку змін. Автомобільного шасі досі ще немає. Вся броня у вигляді заготовок має поставлятися Іжорським заводом. З огляду на, однак, те, що остаточно креслення досі ще не встановлені і не затверджені, у проекті контракту, що складається, буде обумовлено, що терміни здачі йдуть з дня затвердження загальних креслень».

*Перші Остін-
Путилівці біля
ворот Іжорського
заводу, літо 1919
року*



Шасі почали
прибувати в росію
тільки в січні 1917
року (до лютого
отримано близько
20 штук), внаслідок
чого роботи з
будівництва
автопанцирників
все більше

затягувалися, а після Лютневої революції взагалі припинилися. 18 березня 1917 року штабс-капітан Іванов, який спостерігав за будівництвом бойових машин на Путиловському заводі, доповідав у ГВТУ: «Наразі на Путиловському заводі стоять шасі «Остін», які готуються до опанцирування, з яких до липня має бути випущено 60 штук. Жодна з них не опанцирована і нічого не робиться».

Справа зрушила з мертвої точки лише у серпні, але йшла вельми неквапливо. Так, 3 жовтня 1917 року ГВТУ склало таку довідку: «В даний час на Путиловському заводі опанцируються 60 автопанцирників Остін, і на них встановлюються рушії Кегресса. Причому дослідний автомобіль, за даними Путиловського заводу, буде готовий не раніше 1 січня 1918 року. Ці панцирники становлять єдиний резерв для фронту».

У результаті лише до березня 1918 року було опанцировано (але ще остаточно дороблено) два шасі і три перебували у напівзакінченому вигляді.

У конструкції Путиловського Остіна врахували досвід бойового застосування англійських машин цієї марки. Насамперед, панцирник отримав діагонально

розташовані башти та спеціальні зенітні кулеметні станки з кутом піднесення близько 80 градусів. Щоб уникнути потрапляння кулеметних гільз у щілину між корпусом і баштою та заклинювання останньої (такі випадки бували на англійських Остінах) дах зробили двоскатним. Водії переднього та заднього кермових постів мали покращену оглядовість під час руху у бою. Корпус панцирника зсередини оббивався тонкою повстю для захисту залоги від шматочків металу під час обстрілу. Товщина броні становила 7,5 мм для вертикальних та 4 мм для горизонтальних поверхонь. Маса машини з залогою із 5 осіб, запасами пального та набоїв становила 4,6 т., а швидкість близько 55 км/год. Цікава деталь: назва машин цього типу «Остін-Путилівець», що часто використовується у вітчизняній літературі, не зустрічається в жодному документі. У 1918-1921 роках такі панцирники іноді називали «російським Остіном».

Навесні 1918 року всі роботи з опанцирування Остінів на Путиловському заводі було припинено, незважаючи на те, що було заготовлено броню та низку інших деталей. Спроби продовжити виготовлення панцирників виявилися безуспішними, про що йдеться у доповіді за червень 1918: «В даний час Путиловський завод, через відсутність сталі і палива, не в змозі виконати дане замовлення, а тому Рада Центробронь розпочала переговори з Путиловським та Іжорським заводами про передачу замовлення на виготовлення броні Іжорському заводу, що володіє достатньою кількістю металу і палива, залишивши Путиловському лише виготовлення арматури».

Але справа рухалася повільно, і лише 28 вересня 1918 року Центробронь уклав із Іжорським заводом договір на виготовлення 41 автопанцирника Остін.

Роботи з опанцирування Остінів на Іжорському заводі розпочалися навесні 1919 року. Перед цим із Путиловського заводу було перевезено на Іжорський 7000 пудів броньової сталі (заготівлі, прокат), отриманої з Іжорського заводу Путиловським ще в 1917 році. Крім того, під час підготовки до опанцирування відмовилися від доробок панцирників на Путиловському заводі – усі роботи виконувались на Іжорі.

Приблизну динаміку випуску можна оцінити за доповіддю старшого спостерігача за опанцируванням автомобілів та потягів на Путиловському та Іжорському заводі А. Іванова, направленому до Головного панцирного управління ГВІУ 25 червня 1919: «З 21 шасі Остін, що були на заводі, опанцировано і здано за розпорядженням голови Комітету оборони м. Петрограда т. зинів'єва в автобронезагін того ж Комітету:

- 15 червня – 2 панцирники;
- 19 червня – 3 панцирники.

З 16 шасі, що залишилися, 8 штук будуть закінчені і здані 12 липня с. р., з готових одне шасі на Кегрессі. Інші 8 штук завод обіцяв закінчити не пізніше 15 серпня.

До всього вищевикладеного вважаю за необхідне доповісти, що всі 16 шасі поставлені на хід для самостійного пересування по шосе у разі негайної евакуації їх, якщо така знадобилася б. Колегія Іжорського заводу мобілізувала всі технічні сили заводу, паливо та матеріали для закінчення опанцирування шасі саме у вказані терміни».

Станом на 26 липня 1919 року Іжорський завод виготовив 16 панцирників Остін, а до вересня – 29. Після цього підприємство переключилося на виготовлення панцирників Остін-Кегресс.

Одночасно з Іжорським Центробронь уклав з Путиловським заводом договір на постачання п'яти панцирників Остін, опанцирування яких почалося ще в 1917 році (це ті п'ять машин, які знаходилися на Путиловському заводі в березні 1918 року в напівзакінченому вигляді). Їх здали 1919 року. Остаточний доробок цих бронемашин затягнувся практично на рік, що було пов'язано з відсутністю Путиловського заводу палива і необхідних матеріалів. Таким чином, сумарний випуск панцирників «Остін» у росії становив 34 машин (на колісному ході). При цьому перші з машин цього з'явилися в бронечастинах РККА влітку 1919 року.

Слід сказати, що з оснащенням Остінів Путиловського заводу спеціальними зенітними станками, про які згадувалося вище, також не все було гладко.

Станок був розроблений Путиловським заводом для панцирників Остін ще в 1916 році (у совітських документах вони іменувалися «станками системи Мутшаль»). Того ж року ГВТУ уклало із заводом договір на виготовлення 120 таких станків, але вже 1917 року замовлення скоротили до 80. У результаті до весни 1918 року Путилівський завод зумів виготовити лише близько 50 зенітних станків. Заготівлі інші (як напівфабрикатів, оброблених і оброблених деталей) за договором із Центробронню від 28 серпня 1918 року передали Іжорському заводу. Останній зібрав із них лише чотири станки, а весь заділ (приблизно на 30 штук) у 1920 році знову передав Путиловському заводу. У своєму рапорті від 21 січня 1921 року старший інженер Путиловського заводу Шукалов пропонував «через велику цінність цих універсальних, рідкісних і єдиних у своєму роді станків» зробити їх доробку і передати в запас панцирного відділу ГВІУ для встановлення на панцирні потяги та авта.

Але вже за кілька днів ситуація змінилася в кращий бік, про що Шукалов зробив такий запис: «Згідно з листом Путиловського заводу № 246 від 24.01.1921 р. належить закриття артилерійського відділу заводу з нестачі

палива, і стан справи з «Кегрессами» та станками змінюється...
Доведеться почекати до з'ясування загального стану справ».

Що стосується виготовлених зенітних станків, то частину з них встановили на панцирники «Остін-Путилівець» та «Остін-Кегресс».

2.2. ОСТІНИ-ПУТИЛІВЦІ В БІЛОМУ РУСІ

Армія генерала Врангеля, створена у Криму 28 квітня 1920 року шляхом реорганізації ВСЮр, на початку мала у своєму складі незначну кількість панцирників.

Проте до початку наступу російської Армії в Україні – 6 червня 1920 року – у її складі було два автопанцирні дивізіони, перший налічував 12 машин, а другий 8. На 26 липня 1920 року у двох автопанцирних російської Армії Врангеля налічувались 34 панцирники, але боєздатних на фронті було всього 12. У подальшому, завдяки трофеям і виготовлення машин на кримських підприємствах, кількість панцирників зросла і до середини жовтня 1920 становило 47 одиниць – 23 в 1-му і 24 в 2-му дивізіонах. Щоправда, кількість боєздатних машин була значно меншою — 30 та 40 % відповідно.

Проте використання панцирників армією Врангеля велося значно активніше та успішніше, ніж частинами ВСЮр.

Серед білих трофеїв було чимало Остінів, з яких значну кількість становили Остіни-Путилівці, виготовлені на Іжорському заводі в 1919 році. Після евакуації російської армії з Криму частинами РККА у листопаді 1920 року було взято на облік 41 трофейний автопанцирник, при чому з них 16 типу Остін, що становило 40 % парку. Наприклад, серед 15 панцирників, захоплених частинами РККА в Севастополі, було шість авто цього типу.

2.3. ОСТІН-ПУТИЛІВЕЦЬ В ПОЛЬЩІ

Невелика кількість Остінів як трофеї служили в арміях ряду держав. Так, у 1919-1920 роках польська армія захопила 12 Остінів різних типів, з яких на березень 1921 експлуатувалося лише 7 машин. При цьому більшу частину з них складали машини англійського виробництва – поляки мали лише один Остін-Путилівець і два Остіни-Кегресси.

Остін-Путилівець було захоплено частинами 14-ї Великопольської дивізії в бою під Бобруйськом 28 травня 1920 року. Машина зі складу 1-го автопанцирного загону РККА підтримувала атаку своєї піхоти біля села Каретове. Під час бою панцирник потрапив у вирву, з якої не міг вибратися без сторонньої допомоги.



*Панцирне авто
Остин-Путилівець з
ім'ям власним
«Стенька Разін» зі
складу 1-го
автоброневого
загону РККА,
захоплений
частинами 14-ї
Великопольської
дивізії в 1920 році і
перейменований в
«Розпанцук».*

Після розстрілу всіх набоїв та за відсутності допомоги з боку піхоти залога залишила панцирник. У польській армії цей панцирник отримав назву «Розпанцук». Він діяв у складі Великопольського автопанцирного плутонгу (взводу) до завершення совітсько-польської війни. Остини служили у польській армії до кінця 1920-х років.

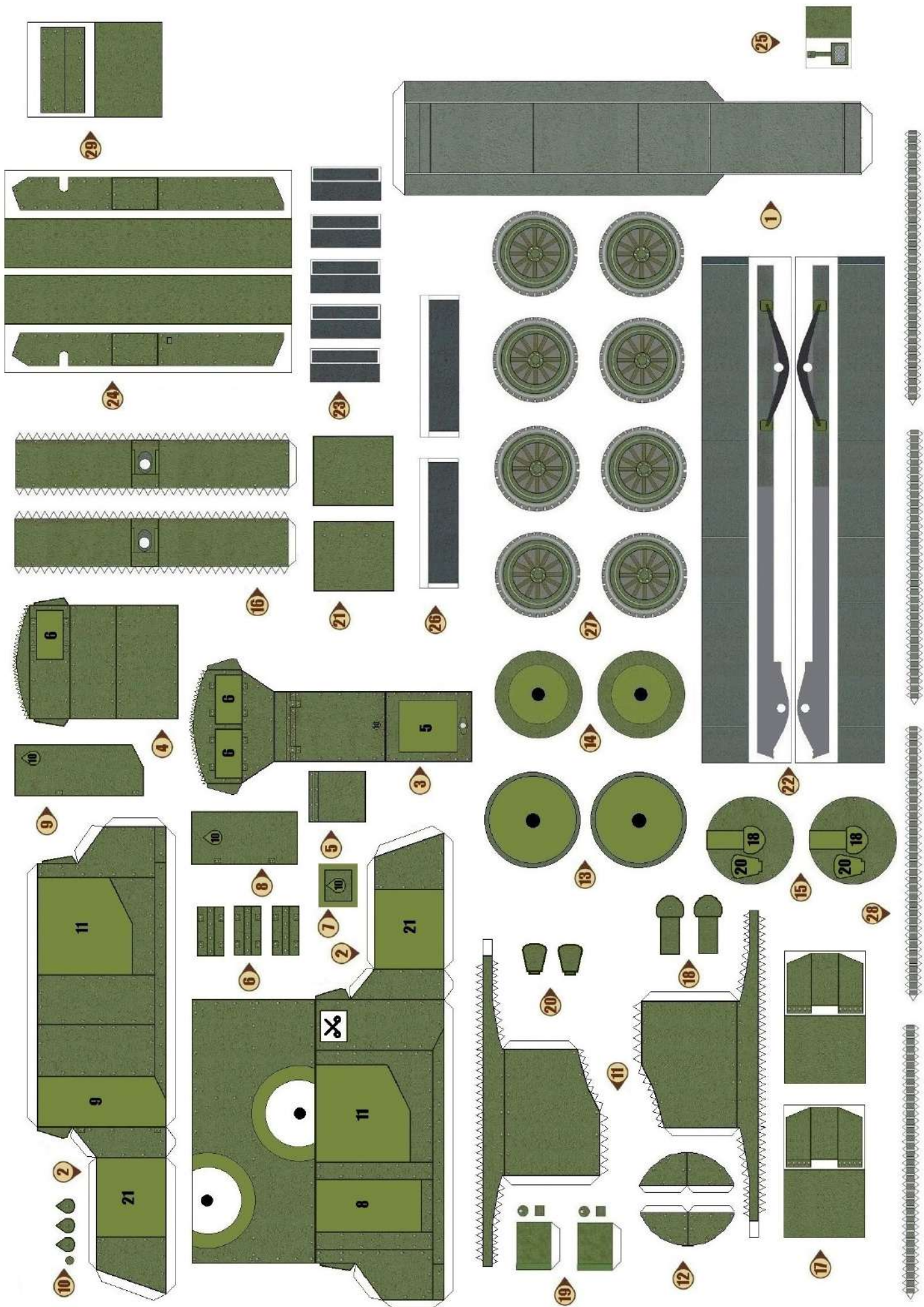
2.4. ОСТИНИ-ПУТИЛІВЦІ В ЕСТОНІЇ

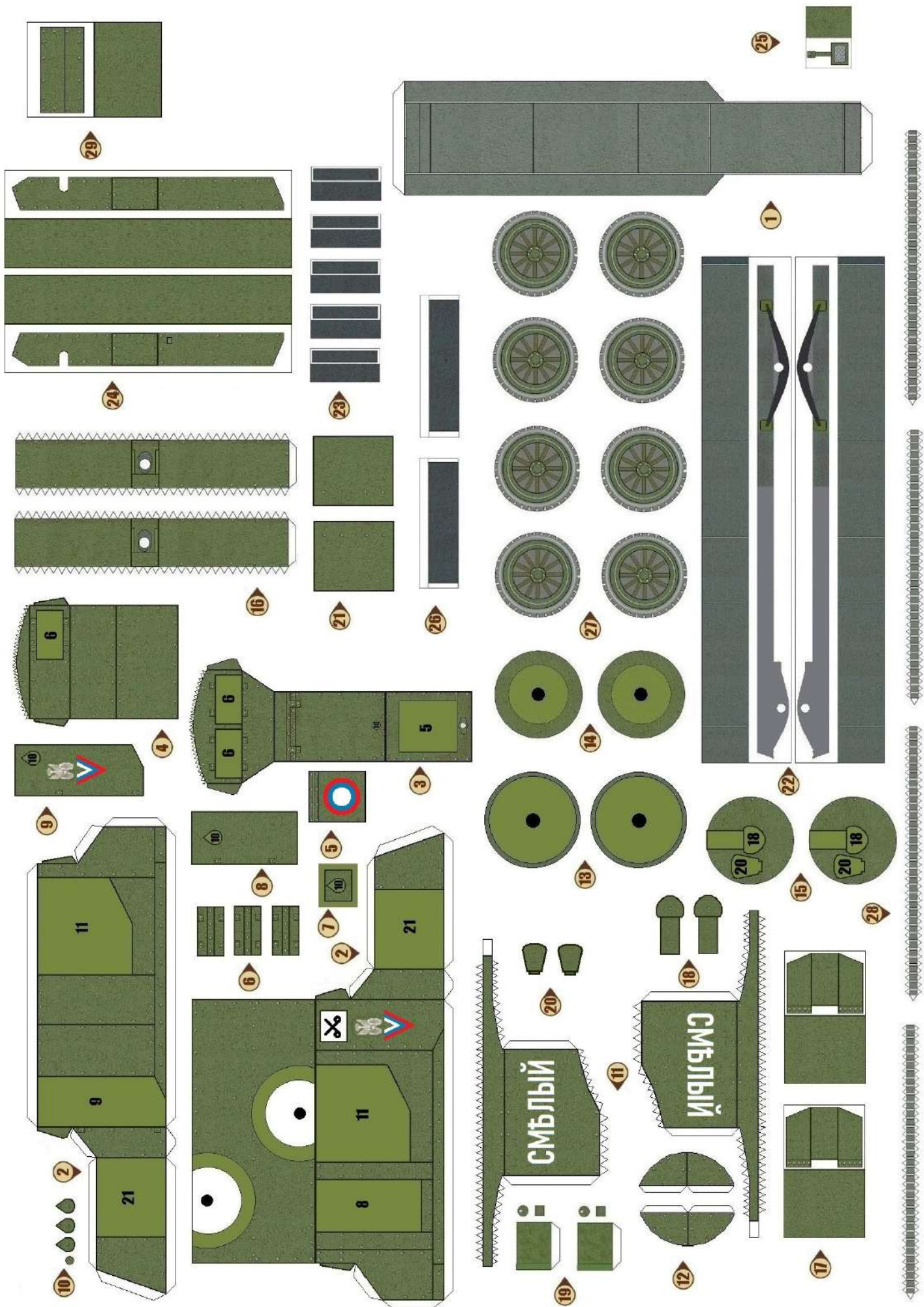
*Панцирники 2-ї
групи 1-ї бронероти
Естонського
Автотанкового
полку:*

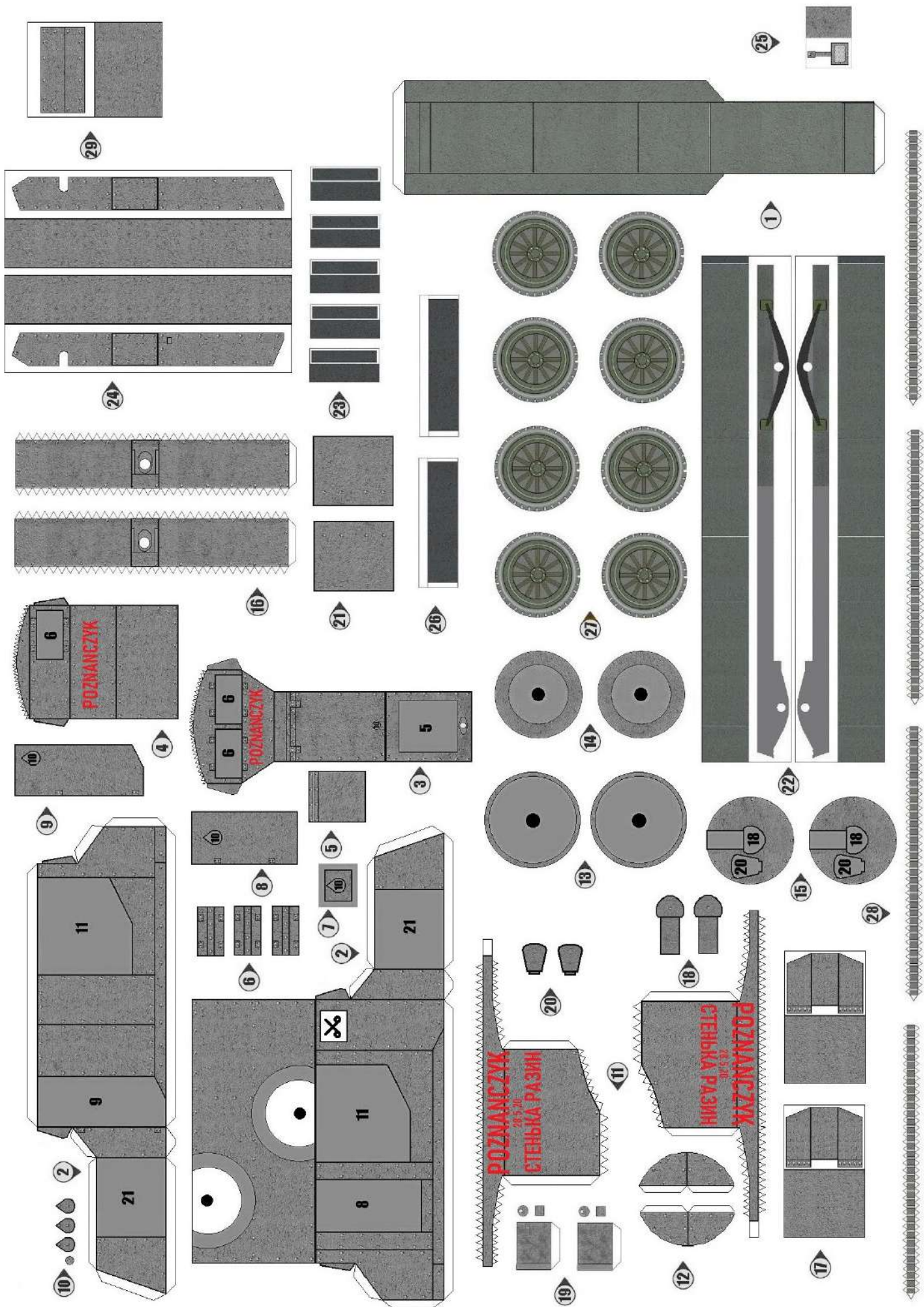
*Остини-Путилівіці з
іменами власними
«Tasuja» та «Suur-
Tõll», Фіат-Іжорець
з ім'ям власним
«Wambola» та
Пірлесс АА з ім'ям
власним «Pisuhänd», 1920-ті роки.*

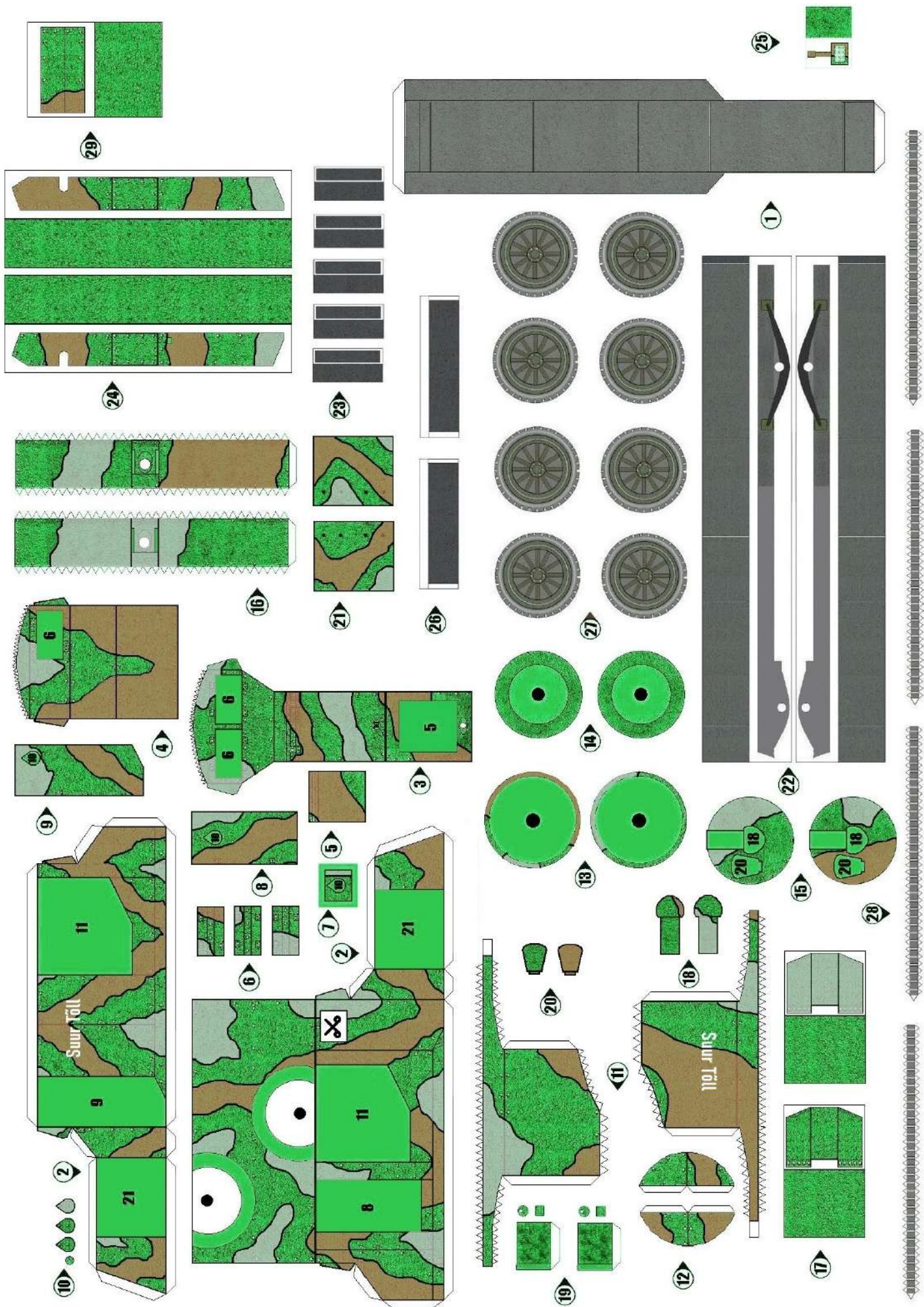


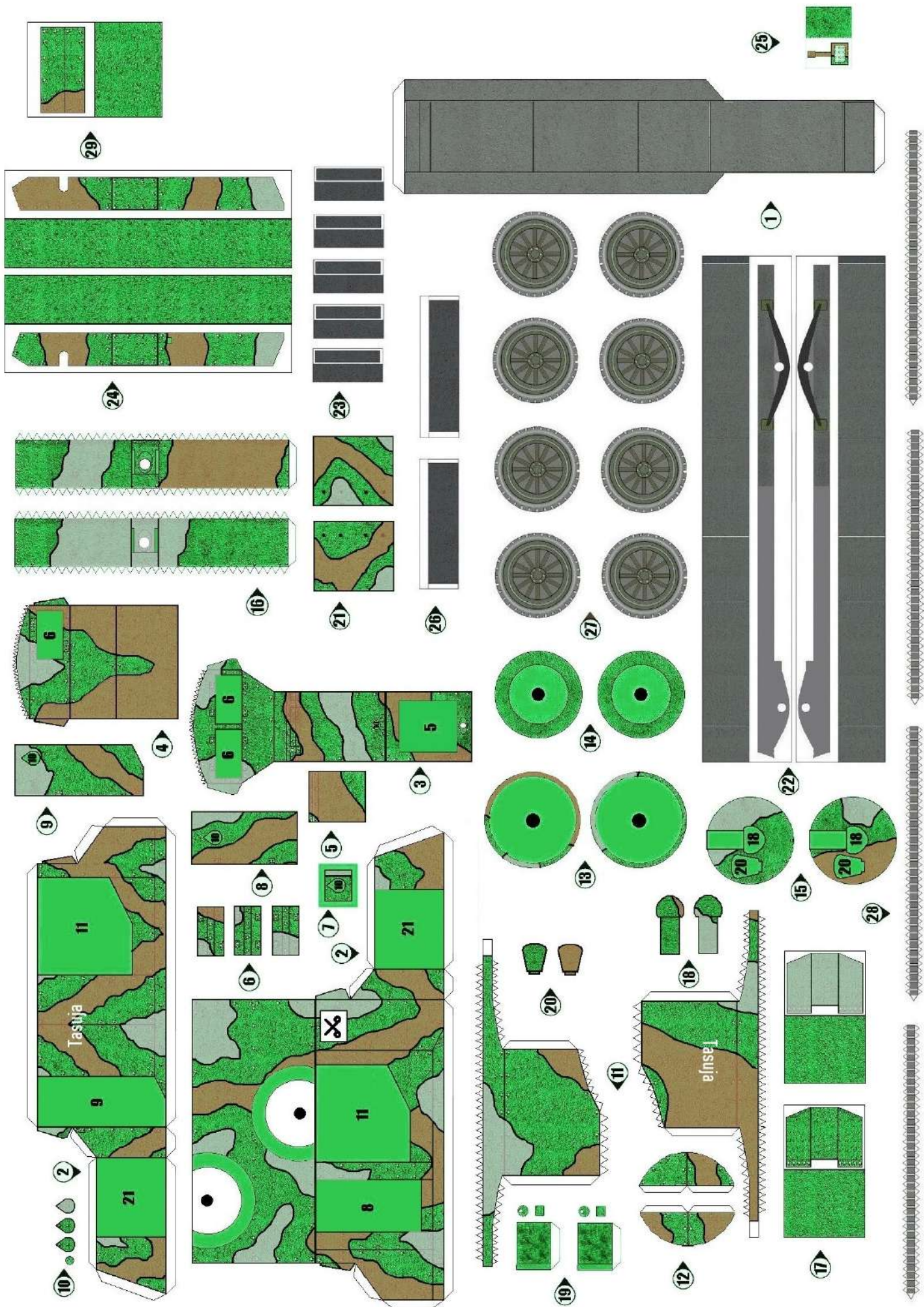
Два Остіна-Путилівця і один Фіат-Іжорець як трофеї дісталися естонцям. Машини були на озброєнні естонської армії до середини 1930-х років.











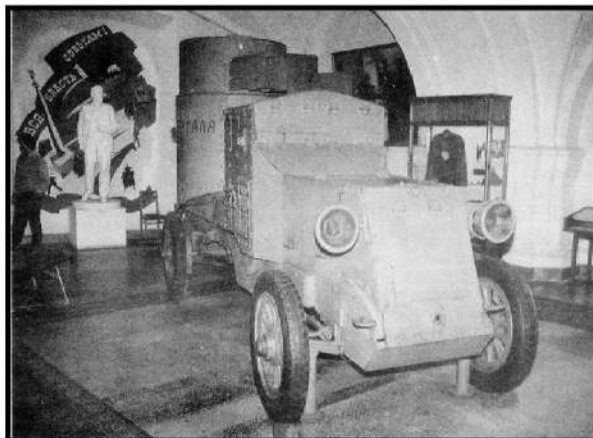
Corporal

Випуск 9

Designed by Лукашенко Станіслав

Масштаб 1:50

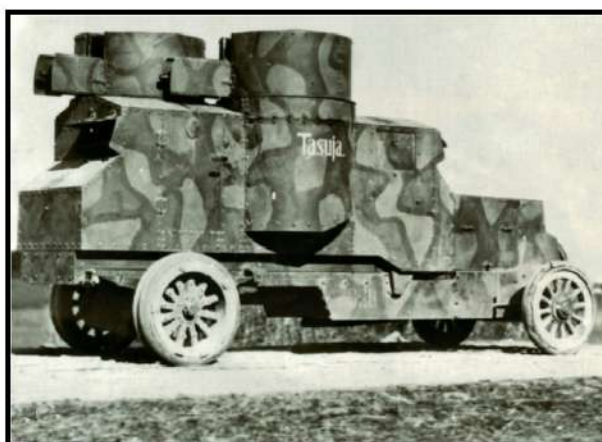
Не для продажу!
Not for sale!



"Панцирник леніна".
Вождь всесвітнього
пролетаріату виступав
не з Остіна-Путилівця?



Народжений в муках.
Остін-Путилівець –
перший панцирник
червоної імперії.



Найдосконаліший з
Остінів.
Остін-Путилівець на
теренах Перших
Визвольних Змагань.

Далі буде...