

СОДЕРЖАНИЕ

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



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



ВВЕДЕНИЕ

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

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

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

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

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

В заключение приведена информация по истории «ленинского» броневика –

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

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

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

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

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

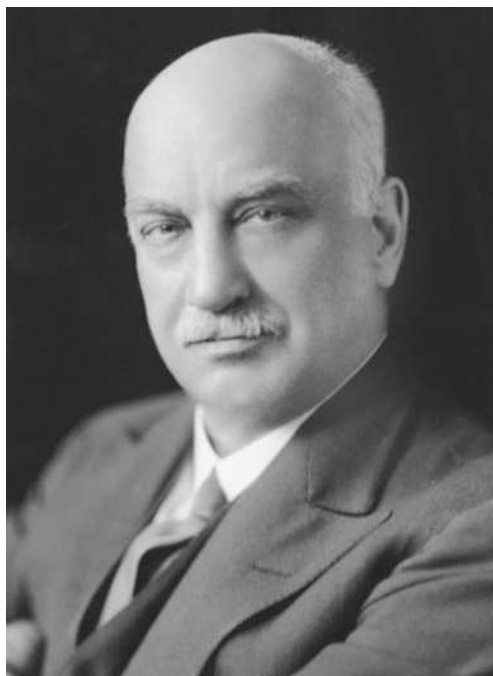
Свои замечания, уточнения и дополнения вы можете направить по адресу: 1945maks@mail.ru

ОТ ОВЕЦ – К АВТОМОБИЛЯМ

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

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

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



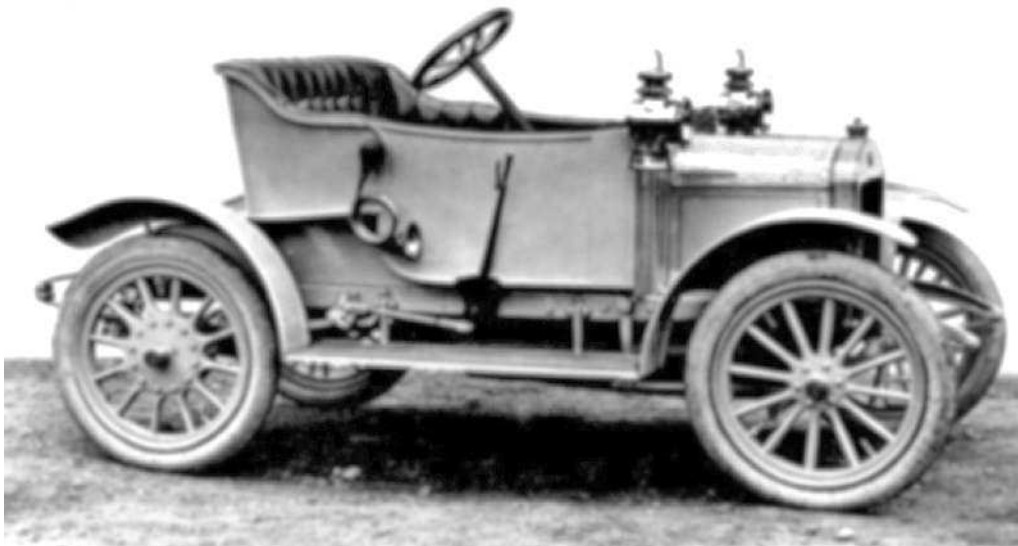
**Основатель фирмы
The Austin Motor
Company Герберт
Остин.**

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

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

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

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



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

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

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

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

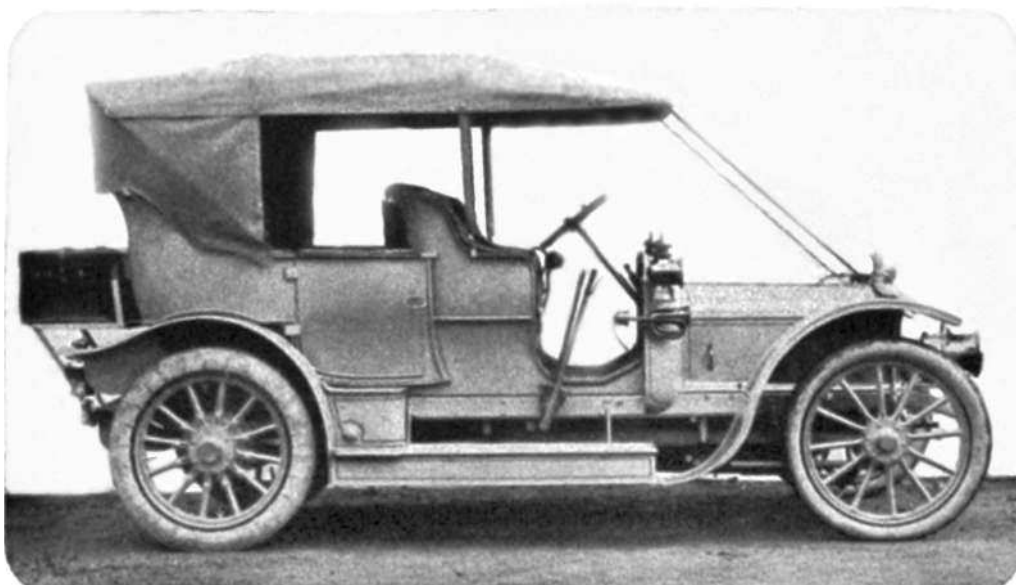
них — токарный вертикальный полуавтоматический — был выставлен на международной выставке в Париже и получил высокую оценку.

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

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

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

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

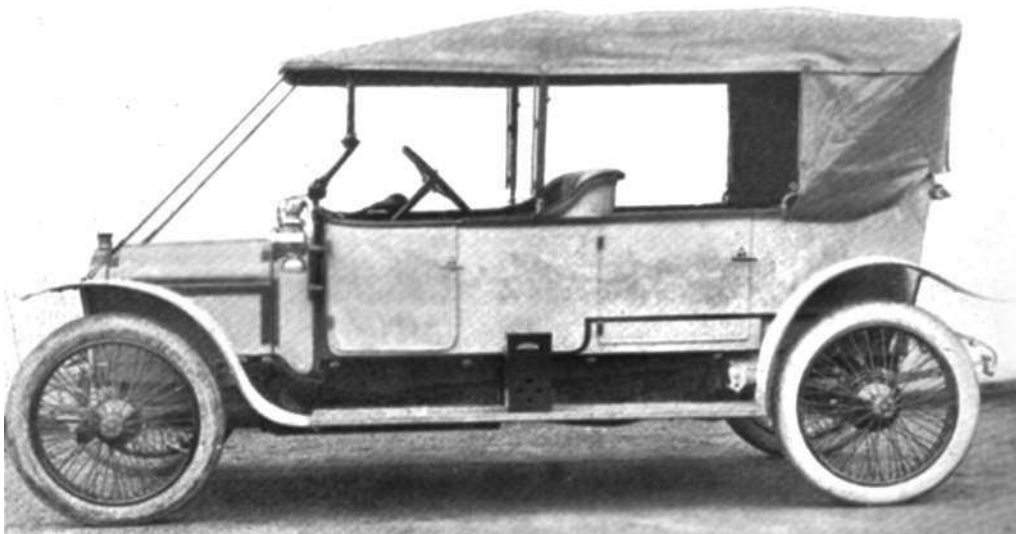


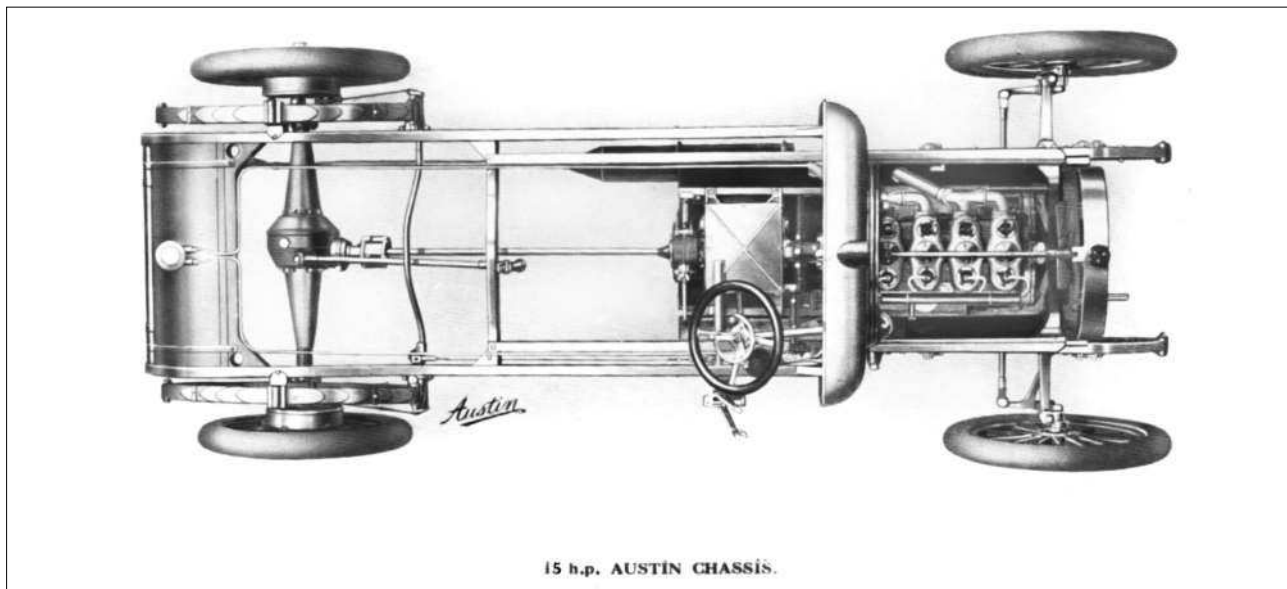
горизонтальным одноцилиндровым двигателем мощностью 3,5 л.с. В апреле следующего года этот автомобиль, за рулем которого был Герберт Остин, участвовал в автомобильном марафоне по Англии и Шотландии протяженностью в 1000 миль. Из 65 автомобилей до финиша дошло 35, причем Остин занял первое место в своем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

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

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

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





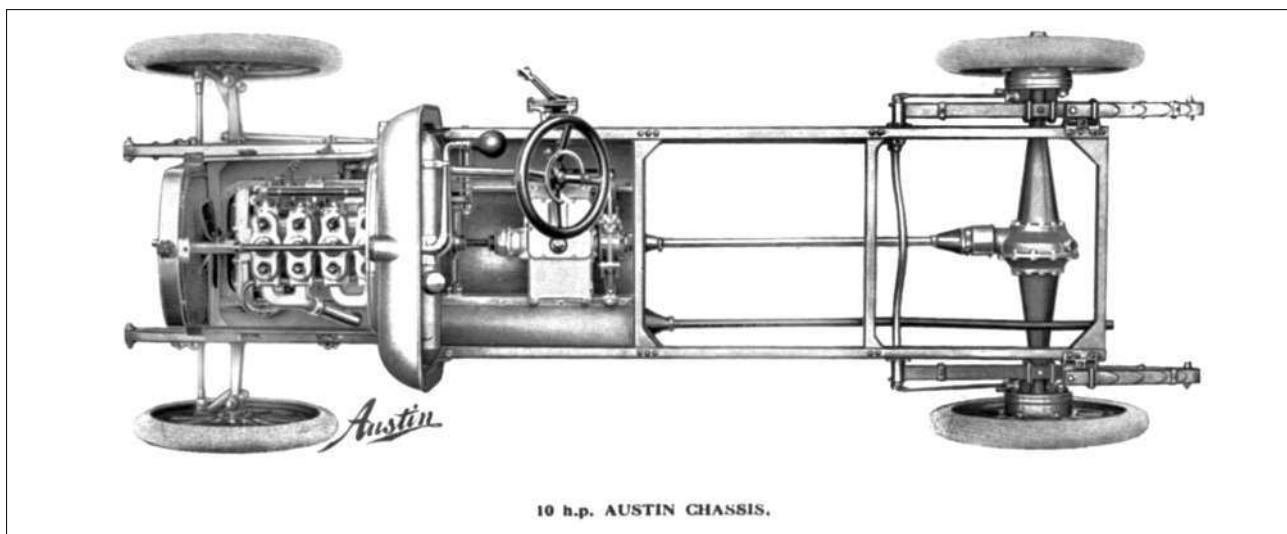
15 h.p. AUSTIN CHASSIS.

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

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

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

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



10 h.p. AUSTIN CHASSIS.

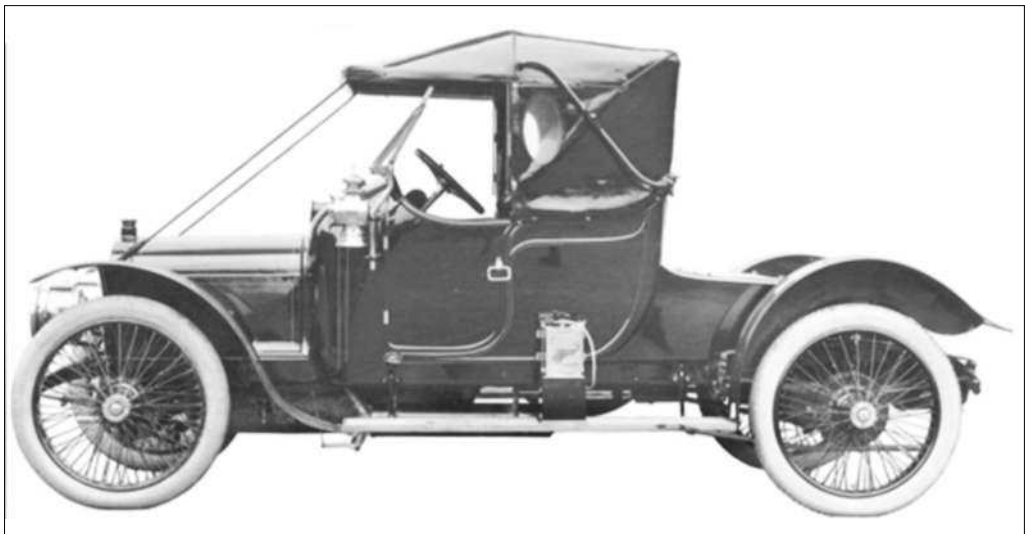
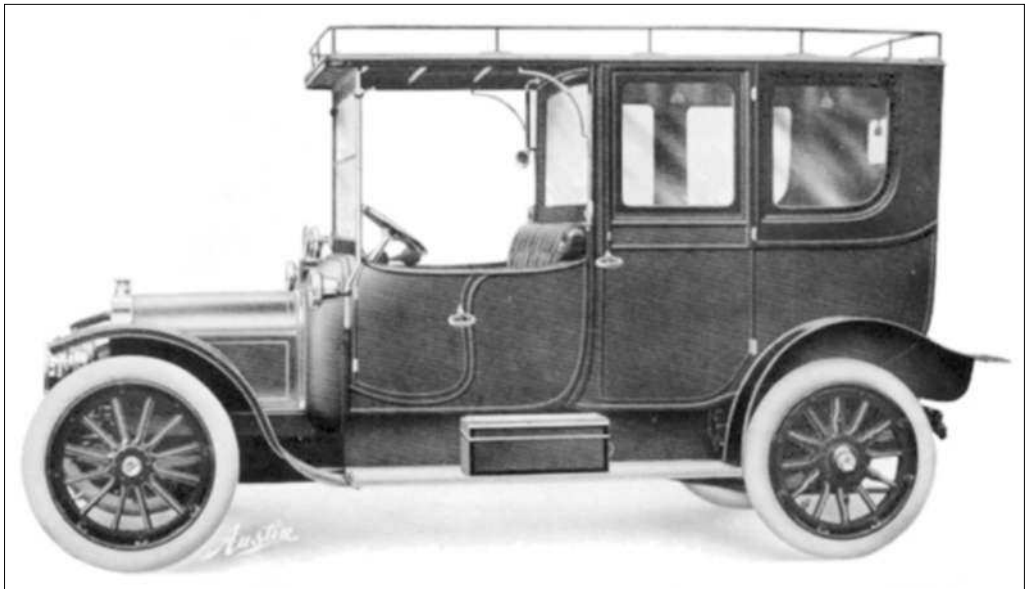
с «Виккерсом». Забегая вперед следует сказать, что фирма Wolsley Tool & Motor Car Co Ltd., которая впоследствии объединялась с другими компаниями и меняла название, выпускала легковые автомобили под маркой «Уолсли» до конца 1975 года.

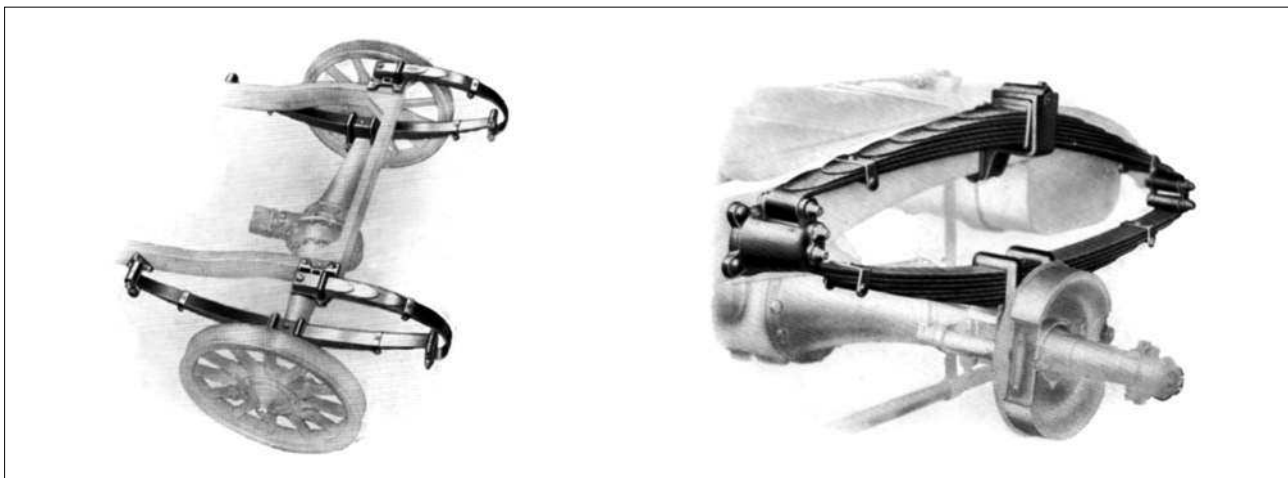
Уйдя в отставку, Герберт Остин решил начать собственное автомобильное производство, основав летом 1095 года фирму Austin Motor Company. Для открытия компании требовалось 15000 фунтов, в то время как у Остина было всего 7750. Однако за годы работы в компании «Уолсли» он заслужил репутацию талантливого инженера и удачливого предпринимателя, поэтому достать недостающие средства у друзей не составляло для Остина большого труда. Большую часть

необходимой суммы предоставил сын старого друга Остина капитан Фрэнк Кайсер.

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

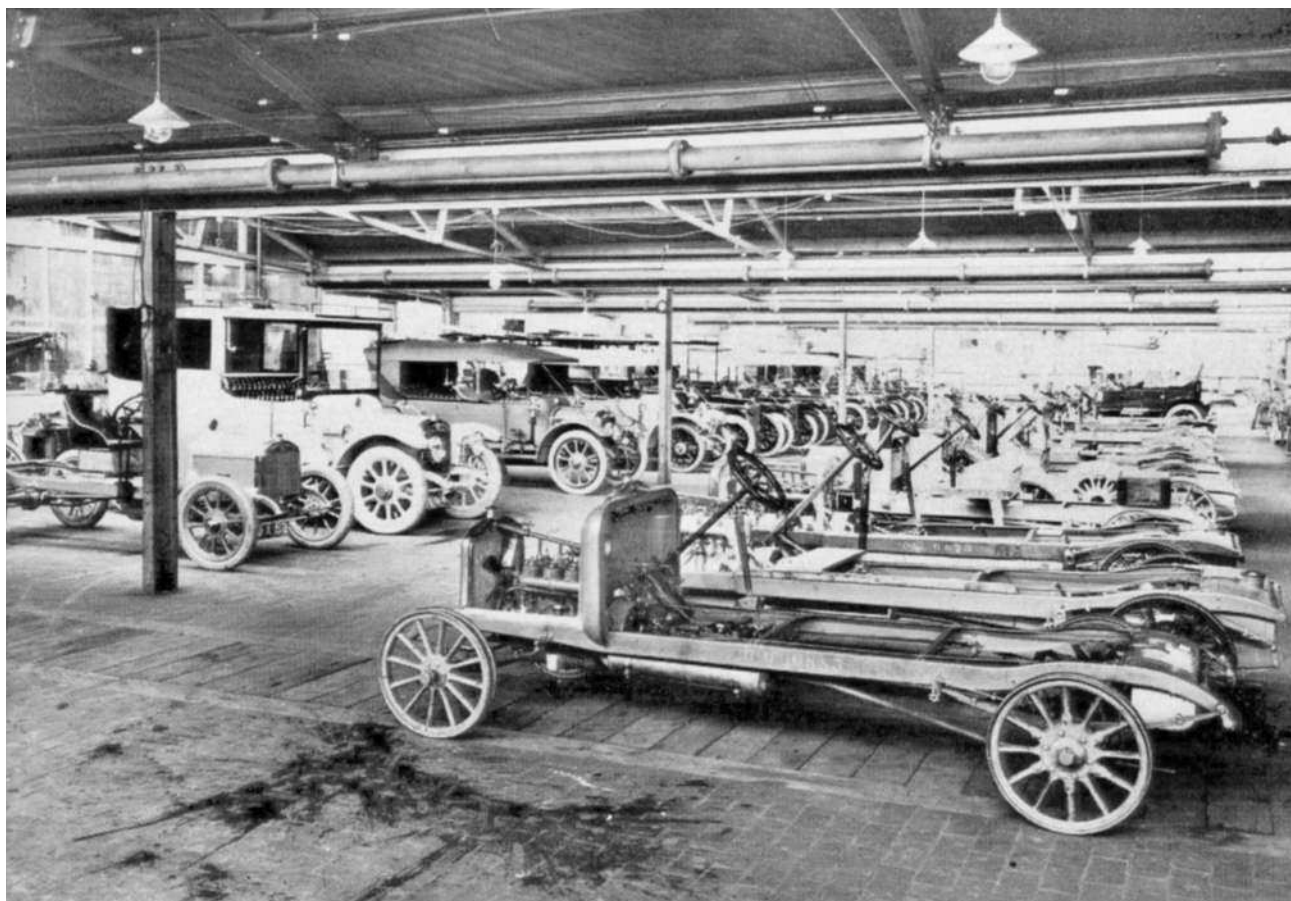
вила новую модель легкового автомобиля – 20 HP, которая, по сути, представляла собой уменьшенный вариант модели 30 HP, и оснащалась двигателем в 20 л.с. объемом 3,16 л. «Остин» 20 HP являлся единственным легковым автомобилем, который выпускался компанией Austin Motor Company в течение всей войны, до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

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

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

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

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





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

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

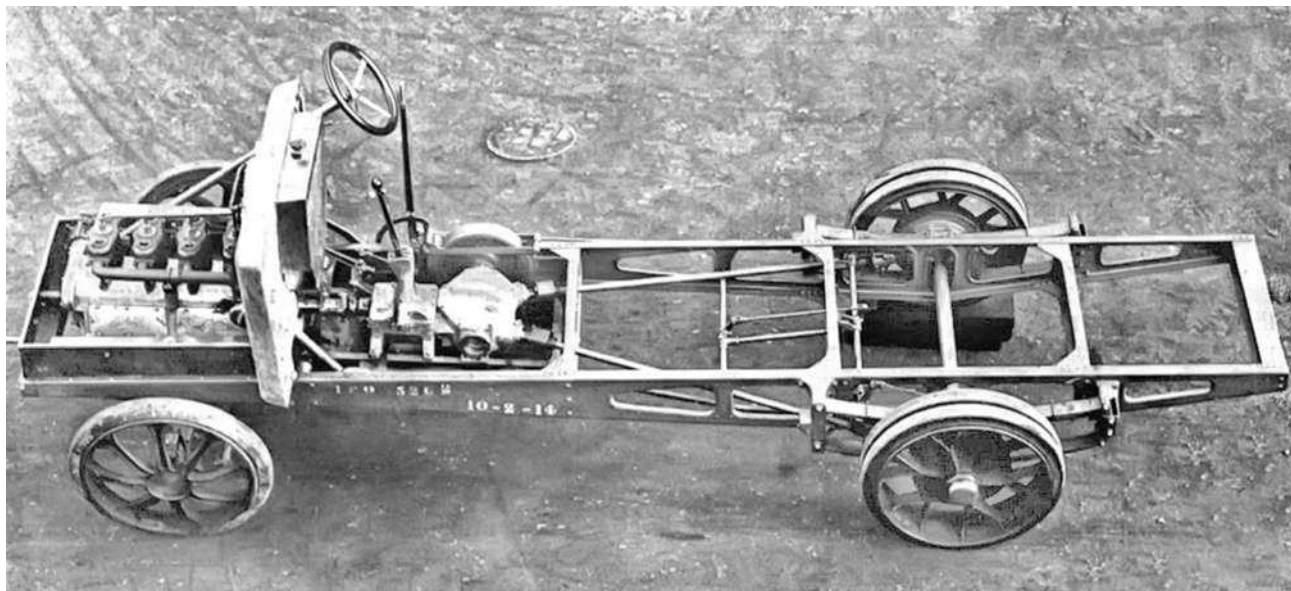
«Мы имеем большой запас тщательно выдержанной древесины, которая уже много лет сушится в естественных условиях. Все используемые при изготовлении кузовов материалы являются самыми лучшими, которые только можно получить.

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

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

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

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



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

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



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

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

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

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

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

**Лучшие
Автомобили**



**для русских
дорогъ.**

МОДЕЛИ 1912 года ОСТИНЪ получены

10 HP.	63-5	X 89	м/м.	4	цил.	
15	"	89	X 114	"	"	
18/24	"	111	X 127	"	"	
40	"	120	X 127	"	"	
50	"	111	X 127	"	6	
						<p>ТРЕБУЙТЕ КАТАЛОГИ.</p>