

Человечество имеет древнюю историю. Историю взлётов и падений, застоя и прогресса, великих ошибок и великих открытий, мирной жизни и, к сожалению, войн. В нашей с вами истории их было немало и каждая внесла свой след в её ход. Ни одна из них не шла без непосредственных участников боевых действий - простых солдат. По мере развития человечества, совершенствовались способы ведения войны и уже в начале XX века, на фронтах Первой Мировой войны сражались не только люди, но и машины. Наиболее актуальными были бронемшины, из-за своей компактности, подвижности и защищённости, что позволяло без больших потерь уничтожать живую силу противника и делало их незаменимыми на поле боя. Во внимание следует принять, что бронемашин было не так много и они были сложны в производстве. Их разработкой занимались такие люди, как Михаил Накашидзе, и Адольф Кегресс. Но я хочу рассказать вам о, пожалуй, наиболее известном, как в царской, так и в советской России конструкторе отечественных бронемашин, Владимире Авельевиче Мгеброве.

Для начала краткая биографическая справка. Родился изобретатель в 1886 году в Москве. В июне 1914 года проходил службу в Учебной автомобильной роте, вскоре переформированной в Военную автошколу. Именно там он разрабатывает революционную для своего времени концепцию строения и бронирования бронемшины, о которой будет рассказано позднее. Помимо разработки бронемашин, Мгебров проводил успешные работы по созданию пуленепробиваемых стёкол для смотровых приборов бронемашин и ружейных гранат, которые он предполагал использовать для борьбы с бронетехникой противника. 21 августа 1915 года изобретатель присутствовал при фронтных испытаниях своих ружейных гранат. Неожиданная атака неприятеля застала части русской армии врасплох и вынудила их к отступлению. Штабс-капитан Мгебров возглавил контратаку, которая была успешной, однако сам он получил тяжёлые ранения. В тот же день Владимир Мгебров умер от полученных ран. За мужество в бою и заслуги перед Родиной он был награждён посмертно орденом Святого Георгия Четвёртой степени.

Теперь расскажу о предпосылках появления бронемашин Мгеброва. Их было несколько. Во-первых, большинство броневиков, собранных до Мгеброва, не отвечали требованиям Российского Генштаба, конкретно:

1. Автомобиль должен быть блиндирован таким образом, чтобы оградить прислугу и стрелков от поражения шрапнельным и ружейным огнем;
2. Вооружен 2–3 пулеметами;
3. Расположение пулеметов должно быть таково, чтобы огонь можно было направлять во все стороны;
4. Шины полые, спицы спиральные пружины;

5. При стрельбе с автомобиля, стоящего на месте, работа мотора должна быть настолько плавной, чтобы не влиять на меткость стрельбы;

6. Он должен быть снабжен прибором для разрыва проволочных заграждений и откидным мостиком для переезда через рвы;

7. Вес от 1750 до 2000 кг;

8. Скорость движения по хорошей дороге 60 верст/час, по удовлетворительной 45 верст/час, по очень дурной 35 верст/час, по грязи и вспаханым полям до 15 верст/час, браться подьемы до 25 град., а при подьемах, не превышающих 15 град., скорость его должна быть не менее 35 верст/час.

Следует также учесть, что все бронемшины до Мгеброва закупались в Европе, например, во Франции (броневики фирмы Рено) и Англии. Большинство из этих машин были тяжелы в сборке, медленно передвигались по полю боя, не могли двигаться по бездорожью и их броня пробивалась навывлет. Также они не имели подвижных орудийных башен, что в разы понижало их функциональность. Всё это предвосхитило появление машин Мгеброва.

Что же сделал Мгебров?

1)Разработал концепцию рационального бронирования- установку бронелистов под значительными углами наклона, что повышало их пулестойкость.

2)На основе этой концепции разработал рикошетную броню.

3)Первым поставил подвижную башню с пулемётно-пушечным вооружением на броневик.

4)Поставил съёмные орудия на башню.

Всему этому предшествовала долгая и кропотливая работа. Первой моделью броневика, на которой были опробованы идеи Мгеброва, стала модель «Мгебров-Рено», собранной в России на Ижорском заводе. Добавление «Рено» произошло потому что впервые рациональному бронированию подверглись 11 полубронированных машин «Рено», прибывших в то время в Россию. Результаты превзошли все ожидания Генштаба.

Из протокола заседания от 2 сентября 1915 года.

«Отличительными качествами бронированного автомобиля является следующее:

1. автомобиль предназначен для шоссейных дорог;

2. он удовлетворяет заданиям Главного управления Генерального Штаба (журнал Технического комитета от 31 августа сего года за № 810).

3. бронировка его состоит из рациональной 7 м/м брони, не пробиваемой с расстояния 75 шагов бронебойной пулей, которой защищены все жизненные части автомобиля;

4. впервые осуществлена идея устройства одной вращающейся башни с двумя пулеметами, сконструированная так, что достигается независимый обстрел обоих пулеметов и, кроме того, в любой точке можно сосредоточить одновременный огонь обоих пулеметов. В башне имеется помещение и для офицера, руководящего обстрелом;

5. вес автомобиля несколько больший, чем у обычных бронированных автомобилей, это потребовало усиления шасси, выработанного на опытах.

На основании вышеизложенного генерал-майор Секретев находит, что бронированный автомобиль штабс-капитана Мгеброва заслуживает осуществления».

Но, как мы видим из доклада, Генштаб посчитал более важным подвижную башню ибо это решало застарелую проблему отечественных бронемашин, но и оценил по достоинству бронирование. Но расскажем подробнее о самих новшествах. Начнём с башни. Она имела довольно сложную форму, в плане напоминающую карточную масть «черви» и намертво приклепывалась к круглому подбашенному листу. Последний при помощи стоек соединялся с полом боевого отделения, который опирался на четыре вращающихся чугунных ролика. Для того чтобы башню, имевшую массу 122 пуда 38 фунтов (1967 кг) можно было вращать вручную (а другого способа тогда не было), Мгебров разработал конструкцию специальной пяты, игравшей роль оси вращения и принимавшей на себя часть нагрузки. На пяте располагалось неподвижное зубчатое колесо большого диаметра, по которому обкатывалась небольшая шестерня, ось которой проходила через стойку и заканчивалась штурвалом. К стойке же крепилось сиденье командира, в распоряжении которого имелась командирская башенка с прорезями, наблюдая через которые за полем боя он мог поворачивать башню в нужную сторону. Сиденья пулеметчиков крепились к подвижным стойкам, установленным на полу. За счет больших амбразур, закрытых броневыми заслонками, каждый пулемет имел сектор обстрела от 0 до 90 градусов, то есть без поворота башни могли вести огонь на обе стороны. Для связи командира броневика с шофером имелась переговорная труба корабельного типа. Такая башня имелась на всех без исключения броневиках конструкции Мгеброва. Теперь о рациональном бронировании. Мгебров-первый кто предложил устанавливать броню не вертикально, а под углом наклона, что повышало вероятность рикошета пули об броню. Это позволяло достичь нескольких целей, таких как:

1) Повышение защищённости броневика за счёт рикошета.

2) Снизить затраты в стали на броню.

3) Повышение эффективности машины в бою.

Итак, за счёт революционных для своего времени идей, машины Мгеброва имели множество преимуществ перед другими броневиками на поле боя. Но у них были и недостатки, основным из которых было использование в качестве базового варианта легковых или гоночных шасси («Бенц», «Рено»), которые оказались сильно перегруженными, что повышало их износ и вело к утяжелению машины, снижая её маневренность. Велик был и вес машины, что вело к её перегрузке. Но проект Мгеброва был слишком перспективен, чтобы от него отказаться и поэтому в 1915 году капитан Баженов разработал проект снижения их массы, заключавшийся в следующем:

1) Желательно попытаться облегчить автомобиль, сохранив по возможности большую часть броневого корпуса. Этого можно достигнуть за счет уменьшения до четырех человек экипажа и замены всей вращающейся части бронировки с механизмами горизонтальным покрытием с двумя башнями (по типу „Жаррот“). При этом перегрузка с 68 пудов 28 фунтов (1099 кг) в настоящем виде (вес шасси 38 пудов 10 фунтов) уменьшится до 26 пудов 30 фунтов (428 кг)...

2) Внутри основной башни устраняются как вращающийся пол, со всеми его механизмами, так и все стойки и укрепления подвижных башен к вращающемуся полу.

3) Устраняются также пулеметные стойки (пулеметы укрепляются к броне башен), сиденья для пулеметов предполагается подвешивать к вращающейся башне, в месте, противоположном укреплению пулемета...

Комиссия Генштаба признала такую переделку вполне желательной. Эта работа будет закончена к концу июля».

Переделка «Рено» завершилась к сентябрю 1916 года.



1.

Правда, как показали испытания, эти броневики все же были перегружены, но, несмотря на это, осенью машины стали отправлять на фронт (фото1). Первой частью, получившей мгебровский «Рено», стал Бельгийский броневой дивизион, входивший в состав 7-й армии Юго-Западного фронта. Акт на приемку машины был подписан 30 сентября 1916 года. По состоянию на 1 мая 1917 года на Юго-Западном фронте имелось всего 3 «Рено», правда, в каких дивизионах, помимо Бельгийского, неизвестно. Эти броневики использовались и во время гражданской войны. На 10 декабря 1929 года в Красной Армии еще имелось четыре машины этого типа. Стоит отметить, что «Мгебров-Рено» является

А)Первым броневиком отечественного производства.

Б)Первым броневиком отечественного производства, который выпускали серийно.

Но, несмотря на очевидные достоинства перед другими представителями класса бронемашин, у «Мгеброва-Рено» было два весьма ощутимых конкурента-броневика английской фирмы «Армстронг-Уитворд» (фото 2) и пушечный броневик «Ланчестер» (фото 3) имевшие такое же бронирование, неплохую скорость, да и численность их в армии была выше, чем у «Мгеброва-Рено».



2

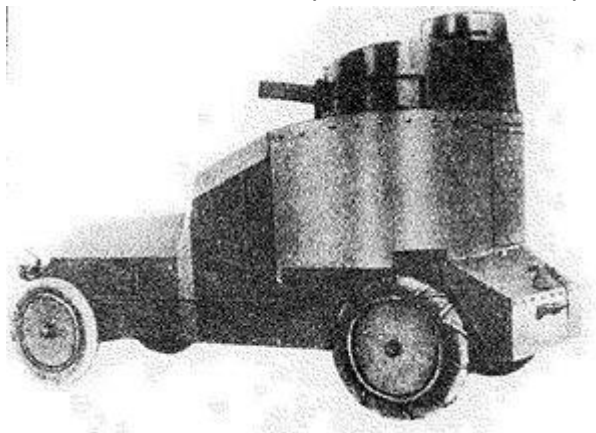


3

Но были и недостатки, например:

- 1) Скорость бронемшины «Армстронг-Уитворд»-30-35км/ч. против 55-60км/ч у «Мгеброва-Рено», а у машины типа «Ланчестер» была чрезмерно низкая посадка, приводившая к частому завязанию в грязи.
- 2) В обеих машинах довольно ограниченный выбор либо пулемет , либо 37-мм пушка, последняя делает броневик весьма опасным для бронемашин противника, но более уязвимым для огня пехоты. Нет места для офицера, управляющего огнем;
- 3) Задние рессоры по своей конструкции небезопасны от поломки и не защищены броней;

Все эти недостатки заметно снижали конкурентоспособность английских бронемашин и если бы не смерть изобретателя и революционные потрясения, охватившие страну, бронемашины Мгеброва стали бы основной единицей российских автобронетанковых частей(фото 4).



4.

Вывод: Возникновение и реализация на практике идей штабс-капитана Мгеброва обусловлено как законами развития истории механических войск, так и нуждами военного времени. Это позволило адекватно и по достоинству оценить всю выгоду предложений конструктора, а также незамедлительно воплотить их в жизнь. К сожалению, из-за ряда внешних факторов, упомянутых мною выше, воплощение не было доведено до конца, так как во время развала Российской империи властям страны было уже не до укрепления армейской мощи государства. Но это не означает, что идеи Мгеброва оказались забыты. Они оказались более чем востребованы и были в советском танкостроении. Эти наработки были, есть и будут одними из ключевых основ военного машиностроения.

Заключение:

Прогресс не стоит на месте. Сейчас, в XXI веке, во время скорости и быстрого развития человечества стремительно растёт объём человеческих знаний. Совершенствуется и военное дело. Однако в очередной раз изменилась сама концепция войн. Если раньше они были закономерным способом разрешения конфликтов между государствами, то сейчас делается всё чтобы их не допустить. Но негативных вариантов развития событий никто не отменял. И если на врага нельзя сбрасывать ядерную бомбу, то в бой вступает бронетехника. С момента Первой Мировой войны она изменилась кардинально. Ушли в небытие бронеавтомобили, уступив место более функциональным танкам и БТР. Над их созданием трудилось множество конструкторов и их результаты до сих пор удивляют весь мир. Но мы не должны забывать того, кто стоял у истоков их открытий. Того, кто разработал те основы, что применяются в

конструкции танков, в принципе организации их бронирования и вооружения. Этот человек-не политик, не учёный, а военный, как и его последователи. Его имя-Владимир Авельевич Мгебров.

Список использованной литературы.

1. Зайончковский А. М. Первая мировая война. — СПб.: Полигон, 2000. — 878 с.
2. Коломиец М. В. Броня русской армии. Бронеавтомобили и бронепоезда в Первой мировой войне. — М.: Яуза, 2008. — 448 с.
- 3.