

ПОВЫШЕНИЕ ПРОХОДИМОСТИ КОЛЕСНЫХ БРОНЕМАШИН

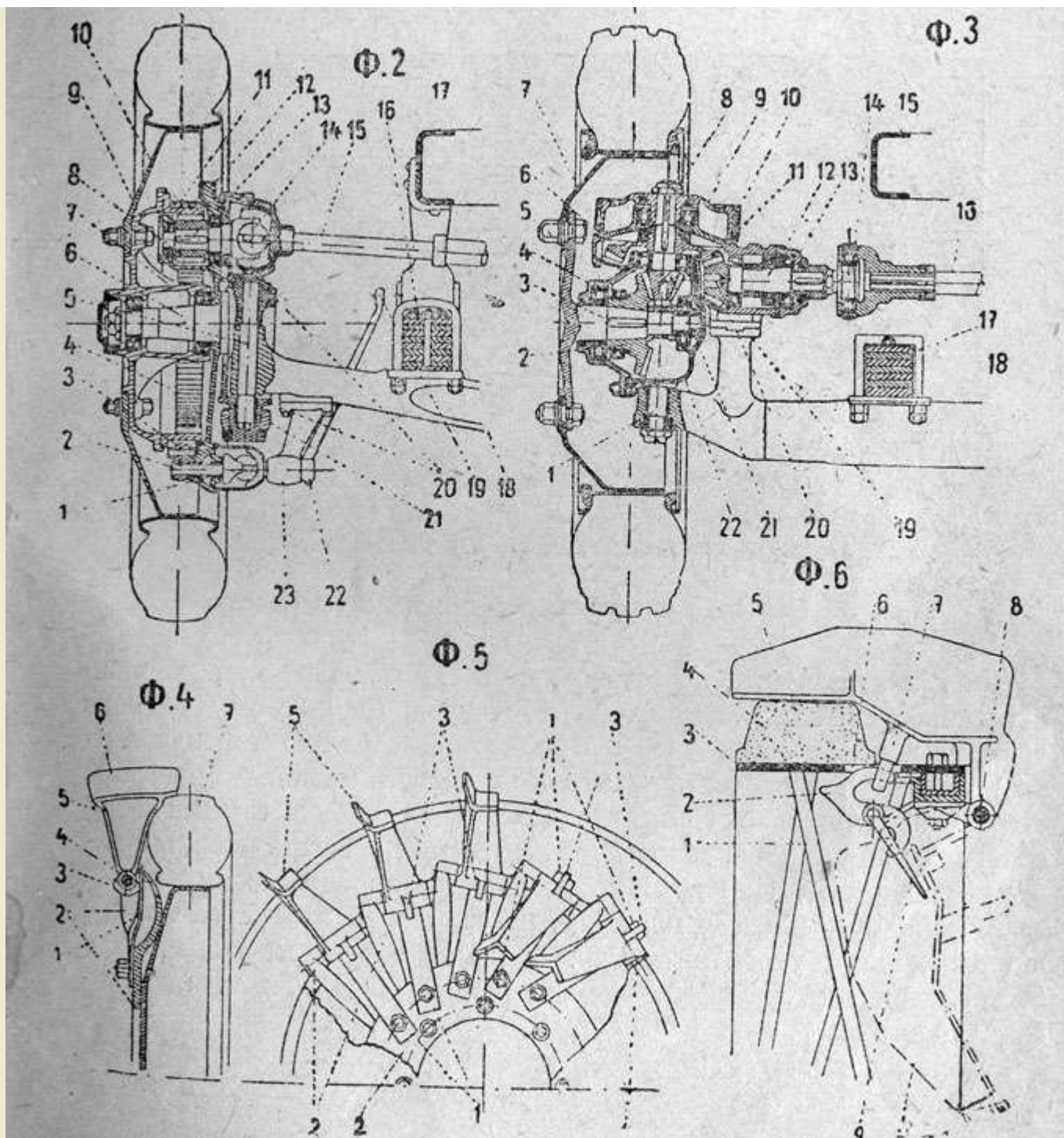
МНОГОКОЛЕСНЫЕ ТАНКИ

Как уже говорилось русский путь в мировом танкостроении мог сложиться в создании довольно удачных бронированных (блиндрованных) автомобилей и тракторов.

Причем способность ездить по местности, т. е. по неровному грунту с препятствиями зависило и зависит у автомобилей по существу от того, на какие препятствия машина может взбираться и будут ли колеса тонуть в мягкой почве. Самый сильный мотор может оказаться бесполезным, если колеса буксуют; этим объясняется стремление найти средство для увеличения силы сцепления колес с грунтом.

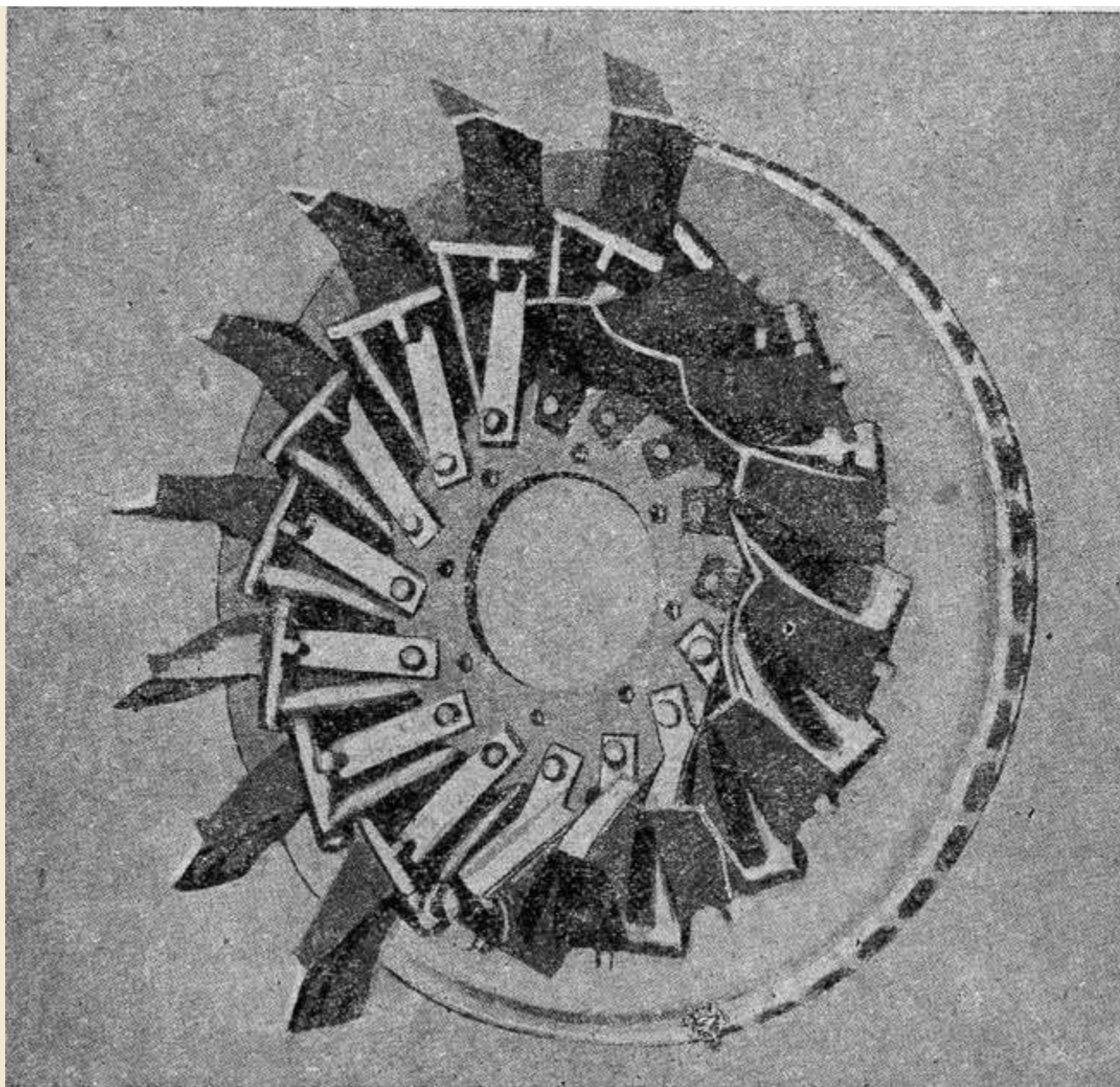
Одним из таких средств являются колесные цепи и шпоры.

Постоянные шпоры имели бы тот же недостаток, что и танковые гусеницы вообще: машина портила бы дороги и сама страдала бы от этого. Постоянные шпоры допустимы в сельском хозяйстве, но не на боевых машинах, где предпочтительнее выглядят откидные шпоры.



Шпоры Латил

Из немногих оправдавших себя конструкций отметим две важнейшие: шпоры Латил (см. рис.) и шпоры Павези. Первые изображены на фиг. 4 и 5. и следующем рис.



К колесу 7 приделан диск 2 из литой стали с пальцами для откидных шпор 5, 6. Втулка каждой шпоры имеет выступ 3, прилегающий к плоской пружине 1. Выступ имеет такую форму, что шпора может удерживаться в двух положениях: в откинута и в сложенной. Откидываются шпоры очень быстро.

Иначе устроены шпоры Павези. Колесо 3 со спицами 1 имеет сплошную резиновую шину, допускающую езду по дорогам без порчи их. На наружной стороне колеса лежат шпоры 5, откидывающиеся на осях 8, прикрепленных к колесу; 5' — сложенная шпора, 5 — откинута. Для закрепления шпор в откинута положении имеются крючки 2, которые зацепляются в ушки 7. Эти ушки отлиты из одного куска со шпорами и через отверстия 6 в ободе колеса пропущены внутрь его.



Известно, что тракторы Павеши приняты в итальянской артиллерии, а также в частях испанской и шведской артиллерии. С испанскими войсками они проделали марокканский поход и показательно, что патент на них был приобретен Викасом и Армстронгом — одним из крупнейших оружейных заводов в мире.

Продолжительность перестановки, составляющая при хорошо натренированной команде около 40 секунд (вероятно у легкого трактора), во всяком случае очень невелика. Однако команда должна при этом спешиваться, что для боевой машины в высшей степени нежелательно. Поэтому для бронеавтомобиля самыми целесообразными были бы шпоры, откидываемые изнутри машины нажатием на рычаг. Первые такие шпоры были с успехом построены во время Мировой войны знаменитым австрийским конструктором — доктором Порше для артиллерийских тракторов (1915-1918 гг).

Решение задачи действительно не так просто. Поэтому крупнейший итальянский военный завод Джованни Ансальдо в Генуе сделал на своем колесном танке попытку заменить откидные колесные шпоры толстыми резиновыми шпорами, которые для равномерности качания отогнуты под углом. Конечно такие шпоры не портят дорог и потому могут постоянно оставаться на месте, но смогут ли они заменить стальные шпоры, особенно на поросших травой сырых скатах, покажут испытания; кроме того неизвестно, не будут ли они подвержены чрезвычайно быстрому изнашиванию.

Также распространенным путем улучшения проходимости автомобилей с целью превращения его в танк является увеличение у него количества ведущих осей. Это решение тем более удачно, что позволяет увеличить вес боевой машины, что благотворно скажется на ее броневой защите и вооружении. В 1930-1940 гг. широкое распространение получили 3-х осные автомобили, на базе которых строились средние и тяжелые бронеавтомобили разведки и огневой поддержки.

Распространенным решением для увеличения проходимости таких автомашин является надевание легких тросовых гусеничных лент (резиновых лент Кегресса, или звеньевых цепей) на 4 задние колеса (у трехосных автомашин) или на 4 передних и 4 задних одновременно. Этот способ вполне пригоден для временного применения на труднопроходимой местности, но не постоянно, так как опыты конструктора Кристи, проделанные в американской армии, показали, что при постоянной работе в таких лентах очень страдают шины и требуют чрезмерно частой смены.

<http://forum.amahrov.ru/viewtopic.php?id=8168&p=16>