

ZAKRZEWSKI Bartosz

SAMOCHODY PANCERNE LUDOWEGO WOJSKA POLSKIEGO 1943-1989

Streszczenie

W II połowie XX wieku broń pancerna na całym świecie dynamicznie się rozwijała. Jednym z jej elementów były samochody pancerne. W artykule zdefiniowano a następnie opisano lekkie i opancerzone samochody pancerne i transportery rozpoznawcze, które znalazły się na wyposażeniu Ludowego Wojska Polskiego w latach 1943-1989.

WSTĘP

Ludowe Wojsko Polskie to nazwa nieoficjalna, choć używana powszechnie w stosunku do Wojska Polskiego utworzonego w 1943 r. w ZSRR, którego tradycje kontynuowała powojenna armia polska. Nazwa „Ludowe Wojsko Polskie” była powszechnie używana przez władze państwowe, piśmiennictwo a nade wszystko propagandę Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej często z przymiotnikiem „ludowe” pisanym małą literą. Miało to na celu podkreślenie związku ówczesnej armii z panującym wówczas w kraju ustrojem robotniczo-chłopskim. Nie była to jednak nazwa obowiązująca. W latach 40-tych XX w. w oficjalnych dokumentach armia funkcjonowała jako „Wojsko Polskie” a następnie „Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej”. Od 1952 r. do 1989 r. obowiązywała nazwa „Siły Zbrojne Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej”. Pewnego rodzaju usankcjonowaniem potocznej nazwy Ludowego Wojska Polskiego pisanego dużymi literami było jednak używanie tego terminu w wielu oficjalnych publikacjach Ministerstwa Obrony Narodowej PRL, a także materiałach rocznicowych, odznaczeniach, medalach, proporcach, których tytuł brzmiał np. „20, 25, 30 lat Ludowego Wojska Polskiego”. Także na jednostkach wojskowych widniały napisy pisane z reguły wielkimi literami - „Ludowe Wojsko Polskie”.

W czasach nam współczesnych wystarczy wpisać hasło „Ludowe Wojsko Polskie” na wielu popularnych portalach aukcyjnych by „wyskoczyła” wielka liczba medali i innych pamiątek z tamtych czasów, tak właśnie zatytułowanych. Przykładem takiego nazewnictwa są także prace zbiorowe oraz książki specjalisty od tematyki broni pancernej Janusza Magnuskiego wydawane przez MON [1, 3, 5]. W swych publikacjach J. Magnuski używał nazwy Ludowe Wojsko Polskie nawet w tytułach opracowań [5]. „Ludowe Wojsko Polskie” było zatem nazwą nieoficjalną ale ogólnie przyjętą i powszechnie używaną, dlatego autor uznał, że także w tym artykule sformułowanie to jest uzasadnione.

Główną siłą uderzeniową wojsk lądowych PRL, które weszły od 1955 r. w struktury Układu Warszawskiego, stanowiły wojska pancerne i zmechanizowane. Podczas działań, jednostki pancerne współpracując z innymi wojskami, miały dokonywać głębokich włamań w ugrupowania nieprzyjaciela, oskrzydlając go i dezorganizując jego zaplecze. Wojska zmechanizowane z kolei były przygotowane do poruszania się po bezdrożach i do pokonywania przeszkód wodnych. Miały być ruchliwe i zdolne do prowadzenia walki w

różnych warunkach terenowych i pogodowych. Wojska zmechanizowane LWP wyposażone były m.in. w samochody pancerne, które miały przede wszystkim zadania pomocnicze m.in. zwiadowcze [5]. W niniejszym artykule scharakteryzowano lekkie samochody pancerne oraz opancerzone samochody rozpoznawcze, które znalazły się na wyposażeniu Wojska Polskiego w latach 1943-1989.

1. SAMOCHÓD PANCERNY – DEFINICJA

Samochód pancerny to uzbrojony i opancerzony kołowy lub półgąsienicowy wóz bojowy z napędem silnikowym, odznaczający się dużą ruchliwością, o niedużej sile ognia, przystosowany do poruszania się po drogach i w terenie. Samochody pancerne zostały użyte po raz pierwszy w 1901 r. w czasie wojny burskiej. W 1914 r. dysponowały nimi wszystkie państwa przystępujące do Wielkiej Wojny. W czasie I Wojny Światowej na froncie zachodnim nie odegrały one jednak większej roli. Używane były za to masowo na froncie wschodnim zwłaszcza w czasie i po wybuchu rewolucji październikowej, w dobie rosyjskiej wojny domowej. W odrodzonym Wojsku Polskim wzięły one udział w wojnie 1919-1920 r. z bolszewicką Rosją by wymienić choćby Forda FT-B [7]. Samochody pancerne walczyły samodzielnie, ale też wspierały piechotę i kawalerię, brały udział w pościgu i w obronie, łącząc ogień karabinowy z ruchem pojazdu. Samochody pancerne były organizowane w plutony (2-4 wozy), które łączono w kompanie lub szwadrony (2-3 plutony) [6].

Przed i w czasie II Wojny Światowej samochody pancerne ze względów konstrukcyjnych były zazwyczaj produkowane przez fabryki samochodów ciężarowych m.in. przez zakłady: AES, Büssing, Daimler, Horach, Humber, Morris. W Polsce międzywojennej produkowano samochody pancerne na podwoziach samochodów: Ford T (1919 r.), na bazie którego powstał Ford FT-B [7], Citroën-Kegresse (1924 r.), Ursus (1929 r.).

W czasie II Wojny Światowej samochody pancerne były używane do rozpoznania, zwalczania oddziałów partyzanckich, walk ulicznych, jako wozy dowodzenia, łączności oraz (rzadko) niszczyciele czołgów, przez niemal wszystkie armie biorące udział w tym konflikcie. Utworzone w 1943 r. w Związku Radzieckim: 1 i 2 Armia WP [8], wyposażone były w samochody pancerne produkcji radzieckiej BA-20 i BA-64. Po II Wojnie Światowej do wyposażenia LWP wprowadzono rozpoznawcze radzieckie samochody pancerne BRDM (w dwóch wersjach) i węgierski FUG. Samochody pancerne konstruowane i użytkowane w II-iej połowie XX w. wykorzystywane były głównie do celów rozpoznawczych a ich funkcje w latach 70.-tych XX w. przejęły lepiej uzbrojone i zdolne do desantu transporterzy opancerzone. Samochody pancerne podzielić można na: lekkie samochody pancerne oraz opancerzone samochody rozpoznania niekiedy nazywane opancerzonymi transporterami rozpoznania.

2. LEKKIE SAMOCHODY PANCERNE

2.1. BA-20

W latach 1934-1935 sowieccy konstruktorzy opracowali samochód osobowy GAZ-M1. Produkcja tego pojazdu trwała do 1943 r. i ogółem wyniosła 80 tys. egzemplarzy. W oparciu o podwozie i pozostałe podzespoły samochodu GAZ-M1 w 1936 r. skonstruowano, w Fabryce Maszyn w Wyksie, prototyp lekkiego samochodu pancernego BA-20 (Fot.1). Wyksa było niedużym miastem w europejskiej części Rosji, w obwodzie niżnienowogrodzkim (w 1992 r. liczyło ok. 63 tys. mieszkańców). Zostało założone w drugiej połowie XVIII w., a prawa miejskie uzyskało od 1934. i zasłynęło z zakładów przemysłu metalurgicznego (hutnictwo żelaza), metalowego, maszynowego, drzewnego, spożywczego [16].



Fot. 1. Radziecki samochód pancerny BA-20, należący do Armii Czerwonej. Zdjęcie wykonano w Brześciu nad Bugiem, podczas przygotowań do wspólnej defilady sowiecko-niemieckiej po IV rozbiórce Polski we wrześniu 1939 r. Widoczni na zdjęciu żołnierze sowieccy rozmawiają z przyglądającymi się pojazdowi Niemcami.

Źródło: [17]

BA-20 miał nieco powiększony i zmodernizowany kadłub pojazdu. W tym samym roku opracowano szynowy wariant samochodu tego pojazdu oznaczony BA-20ŻD. Przystosowany do jazdy po torach kolejowych był używany jako opancerzona dreźyna rozpoznawcza w składach pociągów pancernych. W 1938 r. dokonano dalszych modernizacji, w wyniku których pojazd otrzymał stożkową wieżę i pojemniejszy zbiornik paliwa. Załogę składającą się początkowo z dwóch osób powiększono do trzech. W wersjach samochodu produkowanego od 1938 r. i oznaczonego jako BA-20M montowano radiostację, w której zastosowano antenę prętową. Produkcja samochodów pancernych BA-20 trwała do 1941 r. Podwozia wytwarzała fabryka GAZ a pancerne nadwozia dostarczała Fabryka Wyksuńska. Ogółem wyprodukowano 2013 egzemplarzy samochodu pancernego BA-20 w różnych wersjach.

Samochody pancerne BA-20 stanowiły uzbrojenie rozpoznawczych pododdziałów Armii Czerwonej. Brały udział w walkach w czasie wojny domowej w Hiszpanii, nad rzeką Chałchyn-Goł z Japończykami (1939 r.). Stosowano je także w czasie wojny Związku Radzieckiego z Finlandią w latach 1939-1940. Znajdowały się na wyposażeniu Armii Czerwonej wkraczającej do Polski 17 września 1939 r. Przede wszystkim były jednak używane przez Armię Czerwoną w latach wojny z hitlerowskimi Niemcami, aż do jej zakończenia w 1945 r. W toku walk zdarzało się także, że zdobyte przez Niemców samochody BA-20 były wykorzystywane w służbie w niemieckich oddziałach policji i bezpieczeństwa na terenach okupowanych.

Utworzone w 1943 r. w ZSRR Wojsko Polskie otrzymało od sowietów cztery pojazdy BA-20, w tym także w wersji przystosowanej do przemieszczania się po torach oznaczonej jako BA-20ŻD. Pojazdy te służyły w 31 i 59 dywizjonie pancernym w składzie 1 Armii WP [5]. Polskie BA-20 były używane od 1944 do stycznia 1945 r. Dywizjony te walczyły w okolicach Warszawy, a samochody używane jako dreźny pancerne wykorzystywano do rozpoznawania stanu torów kolejowych na liniach znajdujących się w pobliżu pozycji niemieckich. W styczniu 1945 r. pojazdy zostały najprawdopodobniej zwrócone Armii

Czerwonej. Nie przetrwały żadne materiały ikonograficzne przedstawiające te samochody służące w LWP. Najprawdopodobniej miały one standardowe sowieckie malowanie z polskim akcentem w postaci orła białego.

2.2. BA-64

W latach 1938-1940 w Związku Radzieckim opracowano szereg konstrukcji osobowych samochodów terenowych, na bazie których konstruowano nowe typy samochodów pancernych. Gdy 22 czerwca 1941 r. rozpoczęła się agresja hitlerowska na ZSRR sowieci postanowili skonstruować prosty i lekki samochód terenowy dla wojska, nadający się do masowej produkcji. Latem 1941 inż. Graczow z Fabryki GAZ, w ciągu dwóch miesięcy, opracował projekt takiego samochodu, który otrzymał oznaczenie GAZ-64 i jesienią 1941 r. został wdrożony do produkcji. Ponadto inż. Graczow, wykorzystał elementy nowego samochodu do skonstruowania lekkiego samochodu pancernego. Do prac nad nim przystąpiono 17 lipca 1941 r. Konstruktorem wiodącym był inż. G. M. Wasserman. Pierwszy prototyp zbudowany jesienią 1941 r. został oznaczony symbolem BA-64-125. Nie miał wieżyczki obrotowej a karabin maszynowy miał umieszczony w specjalnym uchwycie. Zimą z 1941 na 1942 r. trwały próby i testy prototypu, które zakończyły się pomyślnie. 3 marca 1942 r. samochód pancerny, oznaczony jako BA-64, został przyjęty na stan uzbrojenia Armii Czerwonej. Pierwsze pojazdy dotarły do oddziałów latem 1942 r. i zostały użyte w walkach na froncie briańskim i woroneskim, a następnie pod Stalingradem.



Fot. 2. Samochód pancerny BA-64B [12]

Doświadczenia eksploatacyjne z pierwszych walk z Niemcami spowodowały modernizację pojazdu, w którym powiększono rozstaw kół (z 1250 na 1446 mm), zastosowano hydrauliczne tłumiki drgań w przednim moście, a wszystkie koła zaopatrzone w ogumienie typu GK (Gubczastaja Kamera), które umożliwiało samochodowi jazdę po przestrzeleniu opony. Tak zmodernizowane pojazdy znalazły się w produkcji późną jesienią 1942 r. Nosiły one oznaczenie BA-64B i od wiosny 1943 r. produkowano wyłącznie

zmodernizowany model. Powstały także dwie kolejne odmiany tego pojazdu a mianowicie BA-64-ŻD przystosowany do jazdy po szynach, a w grudniu 1942 r. skonturowano wariant BA-64G (Fabryki GAZ), w których do jazdy po torach kolejowych doczepiono - z przodu i tyłu pojazdu - dwa wózki, oraz BA-64W (Fabryki Waksuńskiej) wyposażony w koła stalowe w obręczami.

W 1943 r. zbudowano kolejne trzy wersje tego pojazdu: BA-64Z, BA-64D i BA-64E. Kolejna modernizacja BA-64 doprowadziła do umożliwienia jazdy po głębokim śniegu – pojazd oznaczono jako BA-64Z. Przednie koła zastąpiono w nim nartami z pojazdu GAZ-60, a zamiast tylnych kół zastosowano mechanizm gąsienicowy. Zbyt mała prędkość oraz duże zużycie paliwa sprawiło jednak, iż nie podjęto produkcji seryjnej tej wersji pojazdu. BA-64D został uzbrojony w wielkokalibrowy karabin maszynowy (wkm) 12,7 mm zamontowany w poszerzonej wieży co umożliwiło walkę z niemieckimi transporterami opancerzonymi i dostateczną ochronę przed nisko lecącymi samolotami wroga. BA-63E (nazwany też Desantnyj) był pojazdem bez wieży dla sześciu żołnierzy wchodzących do przedziału bojowego przez tylny właz. Zbudowano niewielką serię tych pojazdów. W 1944 r. wypróbowany został bezwieżowy pojazd BA-64B, który był opancerzonym samochodem sztabowym opracowano trzy warianty tego pojazdu. Dokonywano też przeróbek tego pojazdu we własnym zakresie m.in. montując 14,5 mm rusznicę przeciwpancerną PTRS, a czasami zdobyte działka niemieckie 20 mm.

Ogółem w latach 1942-1946 zbudowano 3901 egzemplarzy BA-64, oraz 5209 egzemplarzy BA-64B. Kadłuby pancerne dostarczała fabryka wykusńska, a potem budowano je także w fabryce GAZ, gdzie montowano te pojazdy. Produkcję części zamiennych kontynuowano do 1953 r. Samochody pancerne BA-64 były wykorzystywane jako pojazdy zwiadowcze, wozy dyspozycyjne dla dowódców, oficerów sztabowych i łącznikowych, poruszających się w strefie ognia przeciwnika. Posiadały je jednostki rozpoznawcze praktycznie wszystkich rodzajów wojsk. Używano ich do ochrony sztabów, osłony kolumn samochodowych, zwalczania desantów dywersyjnych, a także obrony przeciwlotniczej kolumn pancernych. Oprócz Armii Czerwonej, samochody były używane przez siły zbrojne PRL i Czechosłowacji.

Pierwsze trzy samochody pancerne BA-64 znalazły się na uzbrojeniu LWP w Sielcach nad Oką 8 lipca 1943 r. i zostały przydzielone do 1 pułku czołgów. Ogółem do 1 i 2 Armii WP dostarczono 83 pojazdy. Służyły one w następujących oddziałach 1 Armii WP (44 egzemplarze): Dowództwo Wojsk Pancernych i Zmotoryzowanych (2 egzemplarze), 2 kompania ochrony sztabu armii (3 egzemplarze), 1 pułk łączności (2 egzemplarze), 1 brygada pancerna (7 egzemplarzy), 4 pułk czołgów ciężkich (3 egzemplarze), 13 pułk artylerii samobieżnej (3 egzemplarze), 1 batalion rozpoznawczy (13 egzemplarzy), 1 dywizjon artylerii samobieżnej 1 DP (1 egzemplarz), 2 dywizjon artylerii samobieżnej 2 DP (1 egzemplarz), 3 dywizjon artylerii samobieżnej 3 DP (1 egzemplarz), 4 dywizjon artylerii samobieżnej 4 DP (1 egzemplarz), kompania zwiadowcza 3 DP (pluton - 5 egzemplarzy), 59 dywizjon pociągów pancernych Armii Czerwonej podporządkowany 1 A WP (wrzesień 1944-styczeń 1945) - (2 egzemplarze). W 2 Armii WP samochody pancerne BA-64 znalazły się w następujących oddziałach: 1 brygada piechoty zmotoryzowanej (7 egzemplarzy), 24 pułk artylerii samobieżnej (1 egzemplarz), 27 pułk artylerii samobieżnej (1 egzemplarz), 2 batalion motocyklowy (pluton - 5 egzemplarzy), 6 batalion łączności (kompania - 10 egzemplarzy). Ponadto samochody pancerne BA-64 znalazły się w samodzielnych jednostkach WP i jednostkach Naczelnego Dowództwa WP, a mianowicie: 16 brygadzie pancernej (3 egzemplarze), 5 pułku czołgów ciężkich (1 egzemplarz), 28 pułku artylerii samobieżnej (pas) (1 egzemplarz), w Oficerskiej Szkole Broni Pancernych (3 egzemplarze), 3 szkolnym pułku czołgów (2 egzemplarze), 4 batalion żandarmerii (pluton – 5 egzemplarzy) [5].

Po zakończeniu II Wojny Światowej w służbie WP pozostały 53 samochody pancerne BA-64. Większość z nich była uszkodzona i wymagała generalnego remontu, dlatego w II połowie 1945 r. wiele samochodów pancernych BA-64 odesłano do warsztatów naprawczych zorganizowanych w Siemianowicach Śląskich. Pod koniec 1945 r. zgrupowano je w 1 i 2 batalionie rozpoznawczym. Zostały one użyte bojowo w Bieszczadach, przez 1 Dywizję KBW, w walkach z partyzantką ukraińską. Korpus Bezpieczeństwa Wewnętrznego (KBW) była specjalną formacją wojskową, wchodzącą w skład Ludowego Wojska Polskiego, podporządkowaną z uwagi na cele działań ministrowi bezpieczeństwa publicznego (w latach 1945–1954) a następnie ministrowi spraw wewnętrznych. KBW został powołany uchwałą Krajowej Rady Narodowej z dnia 25 maja 1945 r. dla walki z polskim podziemiem niepodległościowym oraz zbrojnymi organizacjami ukraińskimi (UPA) i niemieckimi (Werwolf). 1 Dywizja KBW została utworzona w kwietniu 1947 r. i dysponowała dywizjonem pancernym liczącym 10 samochodów pancernych BA-64. Pojazdy te pełniły służbę w WP do początku lat 50. ubiegłego wieku.

Związek Radziecki poza Polską eksportował te pojazdy także do: Rumunii, Bułgarii, na Węgry, do Jugosławii, Chin i Korei Płn. Były używane bojowo w wojnie koreańskiej. Miała je też w swoim uzbrojeniu armia i Ludowa Policja wschodnioniemiecka.

3. OPANCERZONE SAMOCHODY (TRANSPORTERY) ROZPOZNAWCZE

Opancerzony transporter rozpoznawczy to pojazd służący do prowadzenia rozpoznania i transportu zwiadowców w warunkach bojowych. Jest to pochodna samochodu pancernego, mniejsza ale wyspecjalizowana odmiana transportera opancerzonego.

Opancerzone transportery rozpoznawcze budowane są jako terenowe pojazdy kołowe lub gąsienicowe. W okresie II Wojny Światowej budowano także transportery półgąsienicowe. Wczesne opancerzone transportery rozpoznawcze były z reguły odkryte od góry, a od lat 60-tych XX w. budowane są jedynie konstrukcje zakryte. Opancerzenie chroniło te pojazdy przed pociskami broni strzeleckiej i odłamkami pocisków artyleryjskich. Pojazdy tego typu przewożą ponadto oprócz kierowcy od trzech do sześciu żołnierzy zwiadu. Załogę pojazdu stanowią dodatkowo dowódca lub operator uzbrojenia, o ile nie są zaliczani do zwiadu. Opancerzone transportery rozpoznawcze uzbrojone są zwykle w karabiny maszynowe kalibru od 7,62 mm do 12,7 mm, na stanowiskach otwartych lub chronionych tarczą pancerną. Rzadziej stosowane są obrotowe wieże (głównie w BRDM-2, uzbrojony w wkm 14,5 mm).

Opancerzone transportery rozpoznawcze jako wyspecjalizowane pojazdy pojawiły się podczas II Wojny Światowej. Pojazdy tego okresu, to brytyjskie Scout Carrier i Universal Carrier (gąsienicowe), niemieckie Sd.Kfz.250 (półgąsienicowe), amerykańskie M3 Scout Car (kołowe) i odmiany Halftrack (półgąsienicowe). Po II Wojnie Światowej najpowszechniejszymi konstrukcjami tego rodzaju stały się radzieckie BTR-40, potem BRDM-1 i BRDM-2. Wyposażony w wieżę obrotową BRDM-2 klasyfikowany jest też czasami jako opancerzony samochód rozpoznawczy, lecz przewozi on żołnierzy zwiadu, co uzasadnia klasyfikowanie go jako transportera. Mniej rozpowszechnione konstrukcje zachodnie to gąsienicowe: brytyjski FV103 Spartan i amerykański M114. Należy zauważyć, że w konfliktach zbrojnych opancerzone transportery rozpoznawcze stosowane były także w roli zwykłych transporterów piechoty, pomimo ich mniejszych możliwości przewozu.

Innymi rodzajami opancerzonych pojazdów rozpoznawczych są kołowe opancerzone samochody rozpoznawcze, nie przewożące co do zasady zwiadowców i czasami posiadające cięższe uzbrojenie, oraz gąsienicowe bojowe wozy rozpoznawcze, powstałe na bazie bojowych wozów piechoty, posiadające silniejsze uzbrojenie i opancerzenie. Na stanie LWP znalazły się trzy rodzaje tego typu uzbrojenia: dwa typy pojazdów BRDM oraz węgierski FUG.

3.1. BRDM

Na początku lat pięćdziesiątych XX w., do uzbrojenia armii radzieckiej wprowadzono kołowe transportery opancerzone o napędzie 4x4 BTR-40. BTR-40 został opracowany i był produkowany w latach 1948-1960 w Fabryce Samochodów im. W. Mołotowa (GAZ). W toku użytkowania BTR-40 stwierdzono, że pomimo dobrych walorów taktyczno-technicznych pojazdy te nie spełniały już wymagań pola walki, choćby poprzez trudności z pokonywaniem przeszkód wodnych. Zwiększające się oczekiwania sprawiły, że pod koniec 1954 r., w biurze konstrukcyjnym W. A. Diedkowa, rozpoczęto prace nad projektem nowego samochodu pancernego. Jego głównym konstruktorem został W. K. Rubcow. Początkowo miała to być wersja pływająca transportera BTR-40. Z tego powodu otrzymał on robocze oznaczenie BTR-40P. Do jego konstrukcji użyto wielu elementów i zespołów stosowanych w tym transporterze. Z uwagi jednak na skalę zmian, pojazd otrzymał ostatecznie nową nazwę BRDM (skrót od: Broniowanaja Rozwiedywatielno-Dozornaja Maszyna, co można przetłumaczyć jako Opancerzony Pojazd Rozpoznawczo-Patrolowy). Miał on zdolność pływania i dodatkowo, chowane w kadłubie, koła nośne ułatwiające pokonywanie rowów i okopów. Zastosowano również centralny układ pompowania kół – co stało się z czasem standardem w przypadku samochodów pancernych [2].

Pierwszy prototyp nowego samochodu zbudowano w lutym 1956 r., a już w roku następnym przystąpiono do jego produkcji seryjnej. Pierwsze serie nie miały opancerzenia górnej części przedziału bojowego, co poprawiono w późniejszym czasie. Początkowo samochody BRDM uzbrojone były w karabin maszynowy SGMT (czołgowy karabin maszynowy wyposażony w elektropust) kal. 7,62 mm umieszczony na kadłubie. Później zmieniono go na wielkokalibrowy karabin maszynowy DSzK (wielkokalibrowy karabin maszynowy kalibru 12,7 x 108 mm, konstrukcji radzieckiej, skonstruowany w 1938 r.), a następnie 14,5 mm KPWT (radziecki wielkokalibrowy karabin maszynowy. W wersji KPWT podstawowe uzbrojenie niektórych radzieckich wozów bojowych. KPWT jako wersja pokładowa posiadał wymienną lufę, elektropust, pneumatyczny mechanizm przeładowania i osłonę lufy o większej średnicy niż KPW. Montowany w wieżach czołgu T-10M, opancerzonego samochodu zwiadowczego BRDM-2 i transporterów BTR-60, BTR-70, BTR-80, SKOT i OT-90. Znajdował się też w uzbrojeniu działa pancernego SU-122-54). Rozpoczęto również produkcję pojazdów uzbrojonych w wyrzutnie kierowanych pocisków przeciwpancernych (tzw. *ppk* – pocisk raketowy służący do niszczenia czołgów i innych wozów bojowych przeciwnika). Zostały one wprowadzane do użycia na początku lat sześćdziesiątych XX w.

Zbudowano sześć wersji pojazdów BRDM: podstawowy (pierwotny) BRDM, BRDM-W (pojazd dowodzenia wyposażony w dodatkową radiostację), BRDM-RCh (wóz rozpoznania chemicznego wyposażony w urządzenia do wykrywania skażenia terenu tj. chemicznego i radiologicznego), BRDM-2P26 (nosiciel wyrzutni przeciwpancernych pocisków kierowanych wyposażony w wyrzutnie 2K16 - trzyprowadnicową), BRDM-2P32 (nosiciel wyrzutni przeciwpancernych pocisków kierowanych wyposażony w wyrzutnie 2K8 - czteroprowadnicową), BRDM-2P122 (nosiciel wyrzutni przeciwpancernych pocisków kierowanych wyposażony w wyrzutnie 9K14M). Produkcję samochodów BRDM zakończono w 1966 r. po wprowadzeniu do produkcji jego ulepszonej wersji BRDM-2. Oprócz Związku Radzieckiego BRDM był produkowany na licencji na Węgrzech. Zbudowano około 10 tys. egzemplarzy tych pojazdów.

Pierwsze opancerzone samochody rozpoznawcze BRDM trafiły do jednostek rozpoznawczych armii radzieckiej w 1957 r. Następnie otrzymały je również niektóre armie państw Układu Warszawskiego. Ludowe Wojska Polskie otrzymało od Związku Radzieckiego samochody pancerne BRDM na początku lat 60-tych XX w., początkowo w wersji zasadniczej. Wkrótce trafiła do Polski także wersja z wyrzutniami 2P26. W Polsce

początkowo używano ich w jednostkach rozpoznawczych związków pancernych (Fot. 3 i 4), w tym także oddziałach rozpoznania chemicznego (Fot. 6). Wersja z wyrzutniami przeciwpancernych pocisków kierowanych została przyjęta do wyposażenia specjalnych pododdziałów przeciwpancernych wojsk zmechanizowanych.



Fot. 3. BRDM na poligonowych ćwiczeniach zimowych. Żołnierze-zwiadowcy z drużyny kpr. Tadeusza Mączyńskiego w pośpiechu opuszczają swój BRDM

Źródło: [9]



Fot. 4. Styczniowe ćwiczenia taktyczne żołnierzy zwiadowców Pomorskiego Okręgu Wojskowego OW LWP.

Źródło: [9]

Duża liczba pojazdów BRDM była eksportowana ze Związku Radzieckiego do państw afrykańskich i na Bliski Wschód, gdzie były używane w licznych lokalnych konfliktach. Znalazły się w służbie następujących państw z Afryki i Azji: Algieria, Angola, Benin, Czad, Kongo, Dżibuti, Egipt, Gwinea, Gwinea Równikowa, Etiopia, Irak, Izrael, Jemen, Libia, Madagaskar, Malawi, Mali, Mauretania, Maroko, Mongolia, Mozambik, Nikaragua, Peru, Republika Środkowoafrykańska, Seszele, Somalia, Sudan, Syria, Tanzania, Uganda, Wietnam, Wyspy Świętego Tomasza i Książęca, Republika Zielonego Przylądka, Zambia, Zimbabwe. Następcą tego pojazdu został BRDM-2.

3.2. BRDM-2

BRDM-2 (BTR-40PB) pierwszy raz publicznie zaprezentowano w 1966 r. w Związku Radzieckim. Był to pojazd niezwykle popularny, używany w ponad 45 krajach na całym świecie, niekiedy do dnia dzisiejszego. BRDM-2 miał lepsze właściwości pływne i lepsze uzbrojenie niż swój poprzednik. Przedział załogi przesunięto do przodu, a silnik benzynowy do tyłu. Silnik miał większą moc - 140 KM V-8 zamiast 90 KM 6-cylindrowego silnika - i został umieszczony w tylnej części kadłuba, przez co przedział bojowo-desantowy znalazł się

w środkowej części pojazdu. Nad silnikiem ustawiono standardową wieżę obrotową z 14,5 mm wielkokalibrowym karabinem maszynowym i karabinem maszynowym 7,62 mm. Załoga składała się z czterech osób: dowódcy, kierowcy, zwiadowcy i celowniczego.

Z zewnątrz różnił się od poprzednika większym kadłubem, co dało możliwość instalowania nowych urządzeń i zwiększenia liczby przewożonych osób. W podstawowej wersji miał zamontowaną stożkową wieżyczkę w centralnej części. W przedniej części posiadał włazy obserwacyjne. BRDM-2 posiadał reflektor podczerwieni, podczerwone światła drogowe oraz urządzenia ochrony przeciwoatomowej (filtry wentylacyjne). Pojazd posiadał dwie pary kół i scentralizowany system regulacji ciśnienia w kołach, a także koła w środkowej części kadłuba, ułatwiające pokonywanie rowów i nasypów. Posiadał również pędnik wodnoodrzutowy do poruszania się w wodzie. Opancerzenie zabezpieczało przed ostrzałem z broni ręcznej, ale opony były podatne na uszkodzenia.



Fot. 5. Dzięki modernizacji BRDM-2 był zdolny do poruszania się w wodzie i mógł brać udział także w desantach morskich. BRDM Jednostek Obrony Wybrzeża opuszczają okręty desantowe.

Źródło: [9]

W służbie znalazło się wiele typów tego pojazdu m.in.: BRDM-2RS (wóz rozpoznania skażeń chemicznych i promieniotwórczych), BRDM-2U (wóz dowódczo-sztabowy, pozbawiony wieży i uzbrojenia, wyposażony w większą liczbę środków łączności.), BRDM-2R5 (z radiostacją umożliwiającą sprawną łączność dowódcy kompanii oraz dowódcom plutonów), BRDM-2 z sześcioprowadnicową wyrzutnią 9P122 albo 9P133 przeciwpancernych pocisków kierowanych 9M14 Malutka, BRDM-2 z wyrzutnią ppk 9M17 Falanga, BRDM-2 z wyrzutnią ppk 9M17M Skorpion, BRDM-2 z wyrzutnią ppk 9M113 Konkurs, BRDM-2 z raketowym systemem przeciwlotniczym 9K35M3 Strzała-10M3, BRDM-2 M96/M97 - polskie odmiany pojazdu BRDM-2 skonstruowane w latach 90-tych XX w. już po upadku komunizmu.



Fot. 6. Po wykonaniu zadania przez pododdział ppor. Romana Mazarskiego w terenie skażonym opancerzone samochody rozpoznawcze BRDM-2 poddano dezaktywacji. W II poł. XX w. bardzo obawiano się i przygotowywano do działań w warunkach użycia broni masowego rażenia. BRDM-2 zostały wyposażone w urządzenia pozwalające na działania bojowe w takich warunkach.

Źródło: [9]

Od końca lat 60-tych ubiegłego wieku BRDM-2 służył w Armii Radzieckiej i w innych armiach państw Układu Warszawskiego. Ponadto był eksportowany do niektórych państw afrykańskich i azjatyckich.

Łącznie powstało około 7,2 tys. egzemplarzy BRDM-2, z których większość wyeksportowano. Jego produkcja trwała do 1989 r., mimo wprowadzenia nowych typów bojowych wozów rozpoznawczych, gdyż okazało się, że bogato wyposażone, a zarazem drogie wozy rozpoznawcze nie są atrakcyjne dla biedniejszych państw. Samochody BRDM-2 okazały się proste w obsłudze i trwałe. Większość z wyprodukowanych egzemplarzy znajduje się do dziś w siłach zbrojnych kilkudziesięciu państw świata (m.in. w Rosji, Ukrainie, Libii, Syrii, Polsce, Egipcie, Mongolii, Słowacji). Mimo wad pojazdu takich jak: niski poziom ergonomii i bezpieczeństwa załogi, mało ekonomiczny silnik, na bazie BRDM-2 powstało wiele wersji specjalistycznych i regionalnych modernizacji. W listopadzie 1977 r. na defiladzie w Moskwie Sowietci pokazali kolejny Model BRDM-3 z pięcioprowadnicową wyrzutnią przeciwpancernych pocisków raketowych naprowadzanych na cel promieniowaniem podczerwonym.

3.3. FUG

Na początku lat 60-tych XX w. inżynierowie z Węgier opracowali własną konstrukcję wielozadaniowego samochodu pancernego nazwanego FUG (Felderítő Úszó Gépköcsi) (Fot. 7). Za punkt wyjścia dla tej konstrukcji przyjęto założenia zastosowane w radzieckim pojeździe BRDM, wprowadzając jednak sporo zmian i wykorzystując elementy, zespoły i części produkowane na Węgrzech. FUG miał silnik usytuowany w tylnej części pojazdu, dzięki czemu jest bardziej odporny na uszkodzenia, np. w razie ostrzału. Ponadto zamiast

silnika gaźnikowego zastosowano silnik diesla, zmodyfikowano zawieszenie, przy czym koła przednie zostały zawieszane niezależnie. Podobnie jak BRDM, FUG był pojazdem pływającym, ale podczas pływania był bardziej zwrotny. Mimo, że FUG charakteryzował się bardziej przemyślaną konstrukcją układu napędowego niż radziecki odpowiednik, to miał istotną wadę, jaką był brak stałego uzbrojenia. Załoga mogła prowadzić ogień jedynie z broni osobistej przez sześć otworów strzelniczych; przewidziano też uchwyt na zewnątrz pojazdu do zamontowania karabinu maszynowego, jednak by go użyć załoga musiała otworzyć przedział bojowy. Z tego powodu w służbie zastąpił go pojazd PSzH-IV, pozbawiony wady poprzednika. PSzH-IV (Pancelozott Szallito Harcjaru D-944) z uzbrojeniem umieszczonym w wieży produkowano w kilku wersjach specjalistycznych ale nie był już sprowadzany do Polski.



Fot. 7. FUG z numerem taktycznym 0423 na ekspozycji Lubuskiego Muzeum Wojskowe w Drzonowie

Źródło: [15]

Produkcja seryjna FUG-a rozpoczęła się w 1963 r. Poza wersją podstawową budowano wersje pochodne m.in.: samochód dowodzenia i samochód rozpoznania chemicznego nazwanego FUG-US. Pojazd ten stał się podstawowym typem w Węgierskiej Armii Ludowej. Ponadto pojazdy FUG znalazły się na uzbrojeniu armii czechosłowackiej (znane jako OT-65), bułgarskiej, NRD a także w niewielkiej liczbie w Ludowym Wojsku Polskim. W Siłach Zbrojnych PRL pojazd ten był użytkowany od połowy lat 60-tych XX wieku. Był pojazdem wielozadaniowym: rozpoznawczym, wozem dowodzenia lub obserwacyjnym. Ze względu na brak stałego uzbrojenia FUG by wycofywany ze służby. Jego miejsce zajął BRDM 2.

PODSUMOWANIE

Na początku lat 90-tych XX wieku zainicjowano polski program modernizacji pojazdów BRDM-2. Wojsko Polskie dysponowało wówczas 500 wozami tego typu, które wprowadzano do uzbrojenia począwszy od końca lat 60-tych XX w. W 1994 r., przy współpracy Ministerstwa Obrony Narodowej i Komitetu Badań Naukowych opracowano założenia

podstawowej modernizacji samochodu opancerzonego BRDM-2. Podstawą koncepcji modernizacji było usunięcie najważniejszych wad BRDM-ów, zwiększenie ich funkcjonalności i dostosowanie do pełnienia roli uniwersalnej lekkiej kołowej platformy dla innych zastosowań. Prace modernizacyjne miały być realizowane podczas remontów generalnych pojazdów. Powstało kilka zmodernizowanych wersji samochodów BRDM m.in. BRDM-2M96/BRDM-2M96i, Żbik B, Wieża, Żbik A, BRDM-2M96ik (Szakal), BRDM-2M96ik (Szakal Plus), Żbik-P. Pojazdy BRDM-2 modernizowano WZM w Siemianowicach Śląskich od 1995 r. W 1997 r. Wojsko Polskie zamówiło 47, w 1998 r. 23 pojazdy BRDM-2M96, natomiast w 1999 r. - 5 pojazdów wersji M96i i 7 wersji M97. W 2001 r. zakłady w Siemianowicach uzyskały kontrakt na modernizację 100 egipskich BRDM-2 w wersji M96i.¹ Część z nich pozostaje na służbie do dnia dzisiejszego.

W dniu dzisiejszym pojazdy BRDM i BRDM-2 są łakomym kąskiem na rynku kolekcjonerskim. Wiele z nich, jako eksponaty, znajduje się na ekspozycjach w polskich muzeach zajmujących się popularyzacją historii wojskowości czy też historii motoryzacji. Ciekawe egzemplarze tych pojazdów znajdują się m.in. w: Muzeum Wojsk Lądowych w Bydgoszczy, Muzeum Regionalnym w Dębicy, Lubuskim Muzeum Wojskowym w Drzonowie, Muzeum Broni Pancernej w Poznaniu, Muzeum Eksploracji w Przeźmierowie, Muzeum Historii i Tradycji Żołnierzy Suwalszczyzny w Suwałkach; Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie (Fot. 8) w tym Muzeum Polskiej Techniki Wojskowej, Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu, Centrum Muzealno-Turystycznym „Olbrzym” na Dolnym Śląsku (Fot. 9).



Fot. 8. Egzemplarz BRDM w parku plenerowym przed siedzibą główną Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie.

Źródło: [10]

¹ <http://pl.wikipedia.org/wiki/BRDM-2> z dn. 21.8.2013 r.



Fot. 9. Autor przy pojeździe BRDM z numerem taktycznym 3673 w Centrum Muzealno-Turystycznym „Olbrzym” - Włodarz na Dolnym Śląsku – lipiec 2005 r.

Źródło: [10]

Dwa egzemplarze BRDM-2 obejrzeć też można na Dolnym Śląsku w Muzeum Broni i Militariów w Witoszowie koło Świdnicy. Jeden z nich (lepiej zachowany) zaprezentowano na poniższym zdjęciu (Fot. 10).



Fot. 10. BRDM-2 na ekspozycji plenerowej w Muzeum Broni i Militariów w Witoszowie k. Świdnicy

Źródło: [10]

Kilkanaście egzemplarzy BRDM-ów znajduje się obecnie w rękach prywatnych kolekcjonerów. Zachowane pojazdy znajdują się w różnym stanie technicznym. Te lepiej

zachowane lub po kapitalnych remontach, za sprawą swych właścicieli, biorą udział w zlotach militarnych pojazdów zabytkowych. To niewątpliwie ciekawe pojazdy, dające świadectwo historii broni pancernej Wojska Polskiego lat powojennych.

Artykuł został opracowany w ramach pracy badawczej nr 6038/ITS pt. „Wirtualne Muzeum Motoryzacji Instytutu Transportu Samochodowego”.

BIBLIOGRAFIA

1. *Ludowe Wojsko Polskie 1943-1973*, pr. zb. Wydawnictwo MON, Warszawa 1974;
2. Magnuski J., *Opancerzony samochód rozpoznawczy BRDM*, Wyd. MON, Warszawa 1975;
3. Magnuski J., *Wozy bojowe*, Wyd. MON, Warszawa 1959;
4. Magnuski J., *Wozy bojowe 1914-1964*, Wyd. MON, Warszawa 1964;
5. Magnuski J., *Wozy bojowe LWP 1943-1983*, Wyd. MON, Warszawa 1985;
6. *Mała Encyklopedia Wojskowości*, T. I-III, Wyd. MON, Warszawa 1967;
7. Zakrzewski B., *Ford FT-B* w. www.automuzeum.pl z dn. 21.8.2013 r.;
8. Zbiorowe, *Polski czyn zbrojny w II wojnie światowej. Ludowe Wojsko Polskie 1943-1945*, Wyd. MON, Warszawa 1973;
9. Zbiory fotograficzne Centralnej Biblioteki Wojskowej (CBW) w Warszawie
10. Zbiory fotograficzne B. Zakrzewskiego
11. <http://pl.wikipedia.org/wiki/BA-20> z dn. 21.8.2013 r.;
12. <http://pl.wikipedia.org/wiki/BA-64> z dn. 21.8.2013 r.;
13. <http://pl.wikipedia.org/wiki/BRDM-1> z dn. 21.8.2013 r.;
14. <http://pl.wikipedia.org/wiki/BRDM-2> z dn. 21.8.2013 r.;
15. <http://pl.wikipedia.org/wiki/FUG> z dn. 21.8.2013 r.;
16. <http://portalwiedzy.onet.pl/74616,,,wyksa,haslo.html> z dn. 21.8.2013 r.
17. <http://panzer.wikidot.com/ba-20> z dn. 21.8.2013 r.

ARMORED CARS OF THE POLISH PEOPLE'S ARMY 1943-1989

Abstract

In the second half of the twentieth century armoured weapon developed rapidly all over the world. One of its elements were armoured cars. This paper defines and describes light armoured cars, armoured personnel carriers, and amphibious armoured scout car, which were used by the Polish People's Army in the years 1943-1989.

Autor:

dr **Bartosz Zakrzewski** – Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie, Sekcja Informacji Naukowej i Wydawnictw; e-mail: bartosz.zakrzewski@its.waw.pl