

Obrněná vozidla české výroby v německých službách

☆ cs.topwar.ru/214539-bronemashiny-chesshskogo-proizvodstva-na-nemeckoj-sluzhbe.html

Linnik Sergey

10. dubna 2023



Po odtržení od Rakousko-Uherska zdědilo Československo rozvinuté kovodělné a zbrojnice průmysl, vyškolení konstruktéři a inženýři, stejně jako vysoce kvalifikovaní pracovníci. To vše umožnilo samostatně vyvíjet a vyrábět hlavní typy zbraní a vojenského vybavení.

První zkušební obrněná vozidla

Několik let po skončení první světové války a získání nezávislosti v Československu se začalo pracovat na vzniku kolových obrněných vozidel. V roce 1923 představila Škoda k testování dva obrněné vozy PA I (Pancierovy automobil typ I) s velmi zvláštním tvarem trupu.



Obrněný vůz Škoda PA I

Svislé pláty bočního pancíře se vpředu i vzadu uzavíraly, díky čemuž vůz vypadal jako člun s ostrým nosem. Ploché horní vrstvy přední a zadní části trupu posilovaly podobnost s obráceným pramicem. Přestože tloušťka pancéřových plátů nepřesáhla 6 mm, díky racionálním úhlům náklonu vpředu i vzadu byla zajištěna ochrana proti pancéřovým střelám ráže ráže pušek vypáleným ze vzdálenosti 150 m.



Pro zlepšení průchodnosti terénem se konstruktéři Škody rozhodli použít podvozek s pohonem všech kol s uspořádáním kol 4x4. Pro zajištění neprůstřelnosti kol měli bezdušové pneumatiky z tvrdé pryže. Obrněný vůz měl dvě kontrolní stanoviště. Uvnitř bojového prostoru bylo umístěno 6 lidí. Vůz byl vybaven německým benzínovým motorem Hanomag WD-70 o objemu 70 litrů. S. a byl vyzbrojen dvěma 8mm vodou chlazenými kulomety Schwarzloze (nálož munice 3500 nábojů) namontovanými ve věži s možností samostatného navádění.

Při testech dokázal vůz o hmotnosti 7,6 tuny zrychlit na 70 km/h. Pro zajištění odolnosti podvozku v každodenním provozu by však rychlost neměla překročit 50 km/h.

Během armádních zkoušek byla odhalena řada významných nedostatků. Armáda se domnívala, že obrněný vůz PA I měl příliš stísněný bojový prostor, slabou výzbroj a špatnou viditelnost. Navíc díky vysokému těžišti a úzké základně má stroj nedostatečnou boční stabilitu, motor je náchylný na přehřívání, terén na polních cestách je nedostatečný.

V tomto ohledu bylo rozhodnuto omezit se na dva prototypy a vyvinout nový, pokročilejší obrněný vůz vhodný pro doručování zpráv, průzkum a hlídkování.

K prvnímu československému obrněnému praporu, který byl k pluku nasazen v září 1933, byly odeslány dvě obrněné vozy Škoda PA I. V roce 1929 se pro výcvik řidičů začala používat obrněná vozidla. Zároveň byly 8mm kulometry nahrazeny 7,92mm verzí, vyráběnou v ČSR pod označením vz. 07/24. V roce 1932 byly obrněné vozy, které potřebovaly opravit, uloženy do skladu, kde čekaly na okupaci. Němci vadné a zastaralé obrněné vozy neobnovili a poslali je do šrotu.

Sériová obrněná vozidla

Konstruktéři zohlednili přání armády a další model, známý jako Škoda RA II, měl nižší těžiště, kvůli čemuž byla opuštěna věž. Pro zachování možnosti kruhové palby byly kulometry Schwarzlose umístěny v kulových lafetách v rozích. Pouze dva kulometníci spoléhali na čtyři kulometry. Přestavěný pancéřový trup dostal hladké tvary. Zároveň byly „zaobleny“ všechny části karoserie, dokonce i kapota motoru se z lichoběžníkové stala půlválcovou. Pro přístup k motoru nebo lepší chlazení v nebojových podmínkách se mohly klapky kapoty naklánět do stran. Střechou bojového prostoru byl proříznut poklop, kterým bylo možné vystoupit z vozu, vyvětrat nebo pozorovat na pochodu. Díky tomu získal obrněný vůz velmi zvláštní vzhled a přezdívku Zelva - želva.



Obrněný vůz Škoda RA II

Pancéřovaný trup byl vyroben z pancéřových plátů o tloušťce 5,5 mm. Dno a střecha byly pokryty pancířem o tloušťce 3 mm. Vzhledem ke složitému tvaru pouzdra byla složitost výroby vysoká. Následně se čeští konstruktéři pokusili nepoužívat pancéřovou ochranu této formy, ale použili ploché plechy umístěné v racionálních úhlech sklonu.



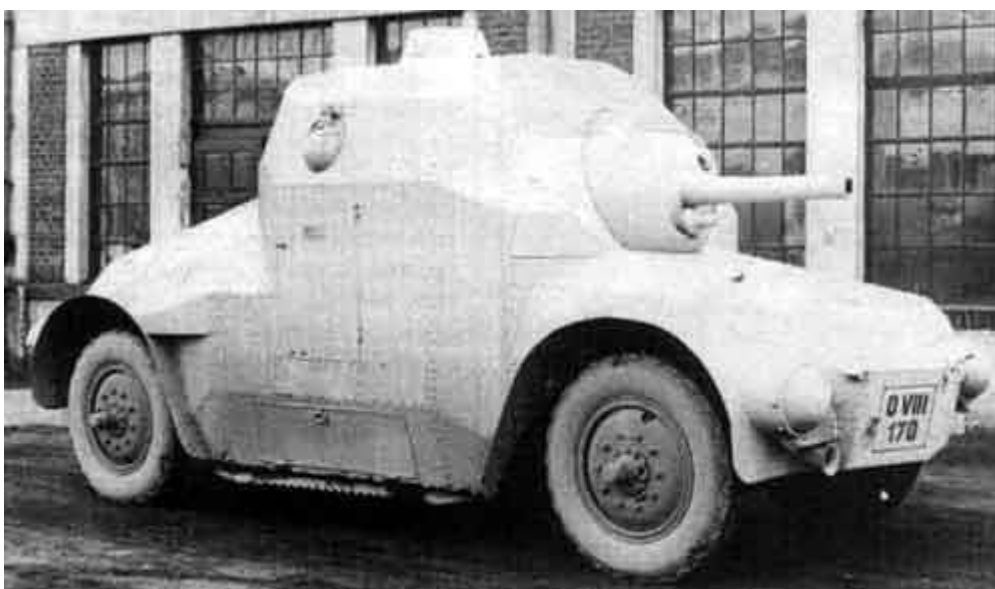
Pohotovostní hmotnost RA II byla 7,36 t. Rychlost na dálnici byla 70 km/h. Rezerva chodu - 250 km. První „želvy“ opustily území závodu Škoda v prosinci 1924. Celkem bylo vyrobeno 12 vozů. V roce 1927 byly tři obrněné vozy prodány do Rakouska.



Přestože „želva“ plně nesplňovala požadavky, z nedostatku lepší armády se jí rozhodla použít jako přechodnou možnost. Po uvedení do provozu dostal obrněný vůz oficiální název OA vz.23 (Obrněný automobil vzor 23 - „Chráněný vůz roku 1923“).

Od srpna 1925 se želvy účastnily všech velkých manévřů československé armády. Armádní služba obrněných vozidel Škoda RA II pokračovala až do roku 1937, poté byla předána policii.

Další „želva“, vydaná v listopadu 1927, byla vyzbrojena 75mm kanónem s délkou hlavně 28 ráží a jedním kulometem. Tento vůz měl obchodní značku Škoda PA II d.



Obrněný vůz Škoda RA II d

Na rozdíl od kulometu RA II byl u kanonu RA II d motor umístěn v zádi. Hmotnost vozu narostla na 9,4 tuny a maximální rychlost klesla na 45 km/h. Posádku tvořili 4 lidé. Z důvodu extrémně nízké průchodnosti na polních cestách nebyl vůz přijat do provozu.

Po okupaci dostali nacisté devět obrněných vozů. Zpočátku je Němci používali pro hlídky a poté je přestavěli na rádiová vozidla.



Z Turtles byly demontovány kulomety a na střechu byly instalovány antény zábradlí. Alespoň jeden z nich přežil až do roku 1945 a stal se trofejí sovětských vojsk.

Krátce po zahájení zkoušek „Želvy“ s trupem sestaveným z ohýbaných pancéřových plátů začali konstruktéři koncernu Škoda konstruovat technologicky vyspělejší a výrobně levnější stroj, jehož ochranu zajišťoval plochý pancíř instalovaný v racionálních úhlech sklonu. Pouze horní část bojového prostoru a věž byla vyrobena z ohýbaných pancéřových plátů. Podvozek nového obrněného vozu Škoda RA III se příliš nelišil od podvozků předchozích modelů. Kvůli změně tvaru pancéřovaného trupu chladiče chladicí soustavy se motor posunul dolů a dopředu. Změna převodových poměrů ve čtyřstupňové převodovce sice snížila rychlost, ale zvýšila „točivý moment“ a následně i průchodnost nového vozu. Za stejným účelem byl vyměněn motor - místo německého motoru o výkonu 70 koní byl instalován motor Škoda o výkonu 60 koní, který se vyznačoval lepšími trakčními vlastnostmi. Duální ovládání a stejná rychlost

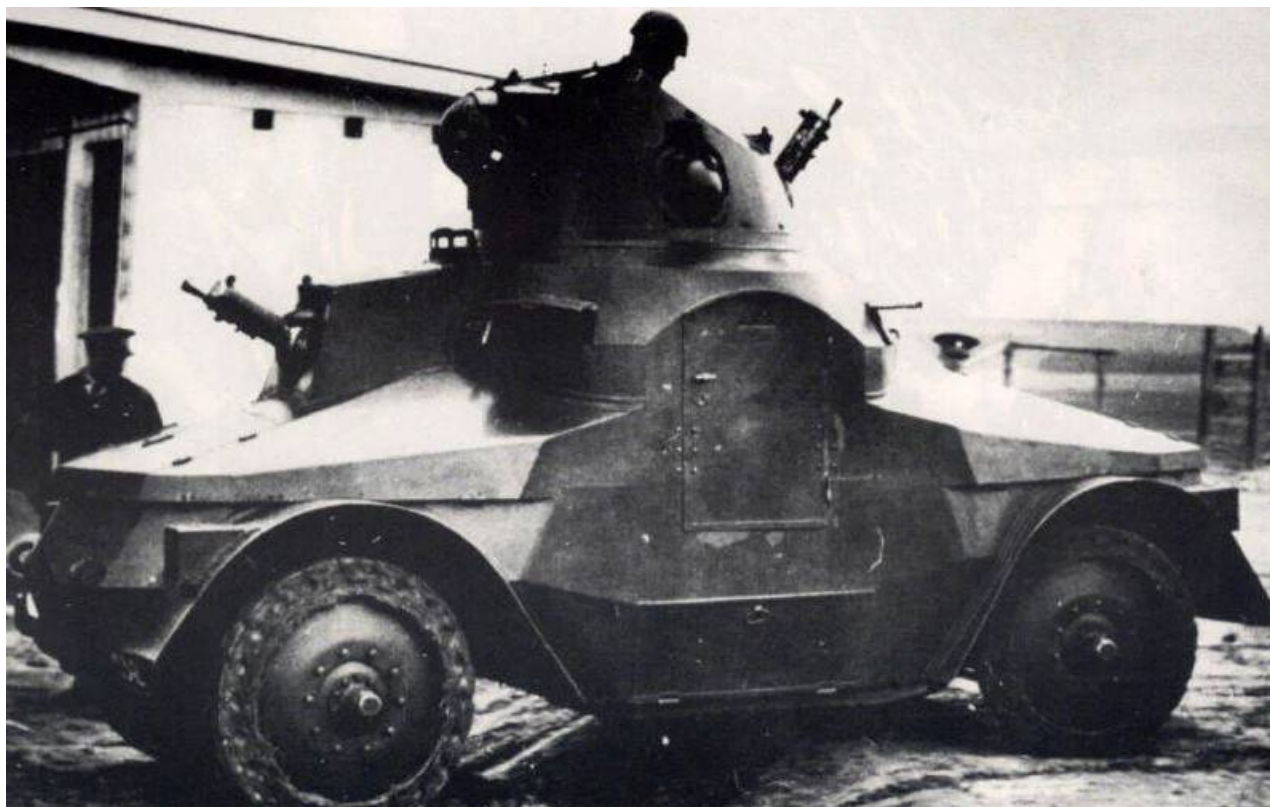
vpřed a vzad zůstala zachována. Pro různé podmínky byly poskytnuty dvě sady jednotlivých kol: bojová kola z plné pryže o rozměru 720 × 30 mm a pneumatická doprava.

Kruhovou palbu zajišťoval kulomet ráže 7,92 mm vz. 07/24 umístěna ve věži. Další takový kulomet byl umístěn v malé pancéřové kabině v zadní části vozidla. Výzbroj doplňoval lehký kulomet ZB 26. Vzhledem k uspořádání výzbroje se předpokládalo, že obrněný automobil Škoda RA III půjde do boje obráceně.



Obrněný vůz Škoda RA III

Hmotnost RA III byla 6,6 t. Obrněné vozidlo zrychlovalo na dálnici na 45 km/h, což v zásadě bylo docela dost. Výkonová rezerva nepřesáhla 250 km. Oproti předchozím modelům se průchodnost poněkud zlepšila, ale na měkkých půdách zůstala neuspokojivá.



Do roku 1930 předal koncern Škoda armádě 15 obrněných vozidel PA III. Armáda používala označení OA vz.27. Během následujícího desetiletí byla tato obrněná vozidla aktivně využívána československou armádou, poté změnila majitele. Při dělení vojenského majetku Československa šly tři obrněné vozy do Rumunska a na Slovensko, kde přežily v různé míře bezpečnosti až do roku 1945. Některá vozidla byla krátce využívána Wehrmachtem pro výcvik řidičů a také bezpečnostními a policejními jednotkami na území Říšského protektorátu, zformovanými v ČR. V roce 1943 však byly všechny stroje používané Němci vyřazeny z provozu.

Nejúspěšnějším československým obrněným automobilem je OA vz. 30, přijatý v roce 1930. Jedním z významných faktorů úspěchu byl úspěšný třinápravový podvozek Tatra 72, na jehož základě pancéřové vozidlo vzniklo.



Automobil Tatra 72

Vozidla Tatra 72 sloužila v ozbrojených silách Československa k přepravě kulometných osádek, položení telefonního kabelu, přepravě zboží a personálu.

Na stroji s uspořádáním kol 6x4 byl použit unikátní podvozek - všech 6 kol mělo nezávislé zavěšení na listových perech, přičemž hnací hřídel bez jediného závěsu procházela vnitřkem centrální rámové trubky, uváděla nejprve do pohybu prostřední, a z něj zadní můstek. Rázová zatížení byla absorbována dvěma tyčemi, které byly umístěny v objímce pod převodovkou a tvořily s osou trojúhelník. Toto uspořádání umožňovalo měnit polohu nápravy v souladu s povrchem vozovky a zajišťovalo stabilitu stroje.

Obrněný automobil OA vz. 30 se ukázalo jako lehké a ovladatelné. Jeho pohotovostní hmotnost byla 2550 kg, poloměr otáčení 4,5 m. Vůz poháněl 4válcový vzduchem chlazený karburátorový motor o objemu 1,9 litru a výkonu 32 litrů. s., maximální rychlost - 60 km / h.

Benzinová nádrž o objemu 59 litrů stačila na 200 km dálniční jízdy. Při zkouškách se ukázalo, že obrněné vozidlo dokáže překonat převýšení 20 stupňů, zeď vysokou 0,28 m, stejně jako brody hluboké 0,35 m a zákopy široké až 0,5 m.



Obrněný automobil OA vz. třicet

Pancíř chráněný před střelami ráže pušky: čelo trupu - 6-12 mm, boky trupu - 6 mm, věž - 10 mm. Korba měla dvoje boční a jedny zadní dveře pro nastupování a vystupování posádky, ve střeše věže byl také poklop. Posádka - 3 osoby.

Výzbroj obrněného vozu tvořily dva 7,92mm kulometry vz.26 (ZB-26). Jeden kulomet byl instalován v otočné kuželové věži a druhý - v předním listu trupu na levé straně (řidič byl vpravo). Třetí kulomet byl náhradní a byl přepravován v bojovém prostoru obrněného vozu. Kromě těchto zbraní měla posádka 18 ručních granátů M21, světlicovou pistoli M30 s 15 raketami a zásobu výbušnin.

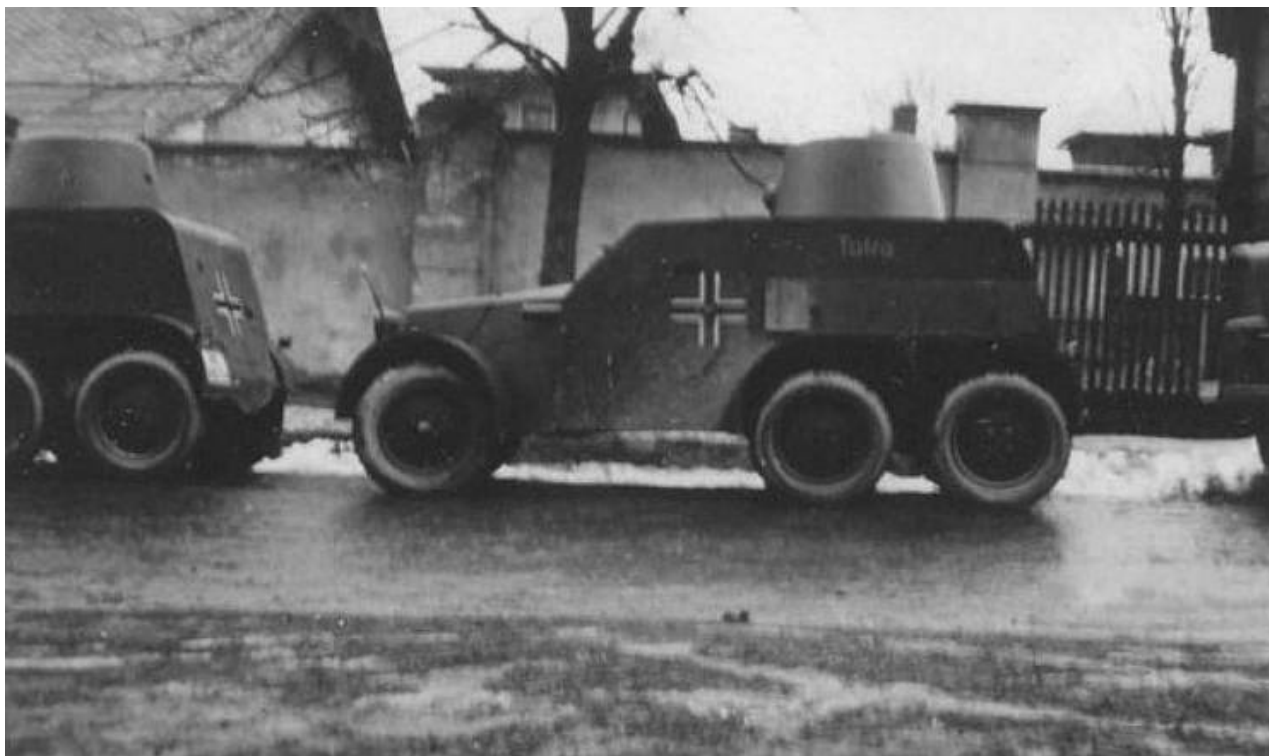
Dodávky obrněných vozidel OA vz. Od ledna 30 do června 1934 bylo provedeno 1935 vojáků. Celkem vyrobil závod Tatra 52 exemplářů.



Přestože OA vz. 30 nebyly bez chyb, jsou považovány za nejúspěšnější československé obrněné vozy vzniklé v meziválečném období. V československé armádě OA vz. 30 byly použity jako součást čety obrněných vozů o třech vozidlech. V polovině 1930. let, po zformování mechanizovaných pluků, měly obrněné automobilky ve státě 9 obrněných vozidel a 4 pásové klíny.

Řada zdrojů uvádí, že československá armáda ztratila počátkem roku 15 při střetech s maďarskými vojsky na Zakarpatské Rusi až 1939 lehkých obrněných vozidel. Dalších 12 československých obrněných

vozů skončilo v březnu 1939 v Rumunsku, kde byly internovány a vstoupily do služby u rumunské armády. Slovensko dostalo 19 OA vz.30. Němci zajali 23 obrněných vozidel a přidělili jim označení PzSpr-30(t).



V roce 1941 bylo sedm těchto obrněných vozů přestavěno Němci na propagandistická vozidla s nainstalovanými reproduktory. Existovala i velitelská verze s madlovou anténou a radiostanicí. Poté, co slovenská obrněná vozidla utrpěla v létě 1941 značné ztráty na východní frontě, byla nasazena pouze u týlových jednotek. Provoz obrněných vozidel OA vz.30 pokračoval až do roku 1944.

Po anexi Německem průmysl České republiky aktivně pracoval v zájmu německé armády. Podniky protektorátu Čechy a Morava velmi významně přispěly k vybavení Wehrmachtu a jednotek SS obrněnou technikou. V českých továrnách se vyráběly zejména polopásové obrněné transportéry Sd.kfz. 251 (známější pod názvem developerské společnosti - Gnomag).

Celkem bylo v letech 15. světové války vyrobeno v různých částech Třetí říše více než 000 XNUMX obrněných transportérů tohoto typu v různých verzích. V České republice výrobu těchto obrněných vozidel a dílů pro ně prováděly společnosti Hermann-Göring-Werke (Škoda) a Tatra-Werke AG.



Obrněný transportér Sd.kfz. 251

Korba obrněného transportéru Sd.kfz. 251 byl svařen z plechů ocelového pancíře o tloušťce 8-14 mm, umístěných pod racionálními úhly sklonu z hlediska balistické ochrany. Vůz neměl střechu, v případě špatného počasí se dala shora stáhnout plachta. Přistání a vylodění se provádělo ze zádi korby, kde byly dvoukřídlé dveře. Výzbroj tvořil jeden nebo dva kulomety MG.7,92 nebo MG.34 ráže 42 mm. Přední kulomet s pancéřovým štítem byl namontován na střeše řídicího prostoru. Zadní kulomet byl namontován na otočném čepu, který byl přivařen k zadnímu pancéřovému plechu. Kulomet, umístěný na zádi, mohl být použit ke střelbě na vzdušné cíle.

Obrněný transportér Sd.kfz. 251 měl polopásový podvozek s přesazenými silničními koly, zatímco přední kola bojového vozidla byla říditelná. Obrněný transportér se ovládal otáčením volantu automobilového typu. Při zatáčení pod malým úhlem bylo zatáčení prováděno pouze pomocí předních kol. Pro těsnější zatáčku řidič použil pásy.



Přední kola usnadnila řízení a přítomnost pásů výrazně zvýšila průchodnost terénem. Polopásová vrtule poskytovala vozidlu schopnost bez přípravy překonávat svahy do 24°, příkopy široké až 2 m a brody hluboké až 1,5 m.

Motor HL 42 TURKM s výkonem 100 hp. S. od firmy Maybach zajišťovala rychlost na dálnici až 53 km/h. 160 litrů benzínu stačilo na 300 kilometrů po dálnici. Uvnitř obrněného transportéru bylo 10 vybavených a vyzbrojených pěšáků. Posádka - 2 osoby. Hmotnost plně tankovaného a vyzbrojeného obrněného transportéru Sd.kfz. 251 s výsadkáři a posádkou dosáhl 9,5 tuny.

Obrněné transportéry Sd Kfz. 251 měl čtyři sériové modifikace a 23 různých specializovaných variant, které se od sebe mohly lišit nejen přítomností speciálního vybavení, ale také složením zbraní. Zejména kromě obrněných transportérů určených pro přepravu vojsk a vyzbrojených kulometry, plamenometných vozidel, velitelských a štábních, komunikačních vozidel, vozidel předsunutých dělostřeleckých pozorovatelů a vybavených infračervenými světly, vozidel technické podpory a sanitek, jakož i samohybné raketomety a samohybná děla vyzbrojená protitankovými děly 37 mm Pak 35/36 a protiletadlovými děly 75 mm 7,5 cm Pak 40 nebo 20 mm.



ACS Sd.Kfz.251/22, vyzbrojený 75 mm protitankovým dělem ráže 7,5 cm Pak 40

V poválečném období se výroba obrněného transportéru Sd.Kfz přizpůsobila místním podmínkám. 251 v čs. Obrněný transportér, který dostal označení Tatra OT-810, se od svého německého

prototypu lišil novým vzduchem chlazeným vznětovým motorem Tatra T-928-3 o výkonu 120 k. s., plně uzavřený pancéřovaný trup a vylepšený podvozek.



Obrněný transportér OT-810

V letech 1959 až 1963 bylo v Pogronském strojírenském závodě na Slovensku vyrobeno asi 1800 obrněných transportérů, velitelských vozidel a SPAAG vyzbrojených čtyřválcovou lafetou 12,7 mm Vz.53. Provoz OT-810 pokračoval až do druhé poloviny 1980. let, ve skladech byly do konce 1990. let.

Pokračování příště...