

# BTR-40

## Transporter opancerzony BTR-40



## Historia konstrukcji

Po zakończeniu II Wojny Światowej radziecki przemysł samochodowy przystąpił do produkcji nowych typów pojazdów o zwiększonej zdolności pokonywania terenu. Konstrukcje takich samochodów powstały jeszcze w czasie trwania wojny; niektóre z nich posłużyły do budowy kołowych trans-porterów opancerzonych dwu oraz trzyosiowe.



## Wojska radzieckie wkraczają do Budapesztu – 1956 rok

W początku 1947 roku w Doświadczalnym Biurze Projektowym, kierowanym przez W. A. Diedkova, rozpoczęto prace nad nowym, dwuosiowym transporterem opancerzonym, który otrzymał oznaczenie BTR-40 (BTR = Bronietransportier); wykorzystywano do tego celu wiele podzespołów nowego terenowego samochodu ciężarowego GAZ-63, produkowanego od 1946 roku w Fabryce Samochodów (GAZ) w Gorkim. Konstruktorem wiodącym projektu był inż. W. K. Rubcow, a współpracowali z nim L. W. Kostkin i P. I. Muziukin.

Pierwszy prototyp BTR-40 posiadał skośne płyty pancerne kadłuba samonośnego i był wykonywany w dwóch wariantach: w pierwszym z uzbrojeniem składającym się z dwóch sprzężonych wielkokalibrowych karabinów maszynowych 14,5 mm KPWT, ustawionych na obrotowej podstawie i odsłonięty z przodu i jego boków płytami pancernymi oraz w drugiej odmianie, która nie posiadała stałego uzbrojenia pokładowego. Pojazd ten nie był jednak produkowany seryjnie. W roku 1950 opracowany został kolejny wariant, w którym zostało zmienione ukształtowanie pancerza kadłuba; jego tylna część miała ściany ustawione prostopadle. Opracowano znowu dwie odmiany: BTR-40 bez stałego uzbrojenia pokładowego oraz BTR-40A wyposażony w dwa sprzężone z sobą wkm KPWT. Drugi wariant został przyjęty do uzbrojenia w Armii Radzieckiej i skierowany do produkcji seryjnej. Po raz pierwszy demonstrowany był publicznie w Moskwie podczas defilady wojskowej w 1951 roku.

W 1956 roku opracowana została nowsza odmiana – BTR-40W z kołami o regulowanym ciśnieniu w oponach, a w roku 1957 przekazany został do produkcji seryjnej ostatni model BTR-40B z całkowicie opancerzonym (osłoniętym także od góry) przedziałem bojowym i urządzeniami filtrowentylacyjnymi. W modelu tym zastosowano także podstawę do zamontowania wielkokalibrowego karabinu maszynowego 12,7 mm DSzK lub 14,5 mm KPWT. W 1959 roku zbudowano odmianę BTR-40ŻD przeznaczoną do jazdy po szynach kolejowych. Produkcja wszystkich do 1960

roku.



BTR-40 – Konflikt Adeński, druga połowa lat 60. XX wieku

Transporter opancerzony BTR-40 używany był w latach 50. oraz 60. XX wieku w Armii Radzieckiej oraz został dostarczony armiom państw-członków Układu Warszawskiego. Używany był również w działaniach bojowych przez różne państwa arabskie oraz afrykańskie.

W ówczesnym Wojsku Polskim transporter BTR-40 (głównie w wersji podstawowej) stał się pojazdem wykorzystywanym przede wszystkim przez pododdziały rozpoznawcze do wielu zadań: jako środek walki zwiadowców, z radiostacjami i innymi urządzeniami do łączności, z przyrządami chemicznymi lub narzędziami saperskimi. Wóz też znalazł swoje zastosowanie do przewozu lub holowania moździerzy, dział bezodrzutowych czy małokalibrowych armat przeciwlotniczych, pracował także jako pojazd dla oficerów sztabowych. W późniejszym okresie był powoli wycofywany na rzecz wprowadzanego do Wojska Polskiego samochodu opancerzonego BRDM.





Muzeum Twierdza BTR-40  
REKON 2019, Centrum Szkolenia Wojsk Inżynieryjnych i  
Chemicznych we Wrocławiu

## **Dane taktyczno-techniczne**

Masa – 4,3 tony

Załoga – 2+8 żołnierzy desantu lub 1000 kg ładunku

Wymiary: długość – 500 cm, szerokość – 190 cm, wysokość – 183 cm, prześwit wozu – 40 cm

Uzbrojenie – podstawa do ustawienia 1 karabinu maszynowego

7,62 mm SGMB oraz uzbrojenie żołnierzy desantu

Pancerz – spawany z płyt walcowanych, chroniących załogę kabiny oraz desantu przed ostrzałem z broni małokalibrowej oraz odłamkami pocisków moździerzowych

Napęd – silnik gaźnikowy, 4-suwowy, 6-cylindrowy, rzędowy, GAZ-40, o pojemności 3480 cm<sup>3</sup>, stopień sprężania 6,2, moc maksymalna 57,4-58,8 kW (78-80 KM) przy 3400 obr/min, silnik chłodzony płynem

Paliwo – benzyna, pojemność zbiorników paliwa 47+75 litrów, zużycie paliwa 28 l/100 km po drodze bitej, 38-42 l/100 km w terenie

Układ napędowy – sprzęgło jednotarczowe suche, skrzynia przekładniowa mechaniczna, 4 biegi do przodu, 1 bieg do tyłu, skrzynka rozdzielcza dwustopniowa, wały napędowe, mechanizmy różnicowe, napęd na wszystkie koła

Nadwozie – samonośne z płyt pancernych

Podwozie – zawieszone na resorach płaskich z amortyzatorami hydraulicznymi, koła pojedyncze z ogumieniem 9,75-18 lub 10-18, przednie koła kierowane, hamulce nożne, hydrauliczne bębnowe, hamulec ręczny mechaniczny, rozstaw osi 2700 mm, rozstaw kół przednich 1588 mm, rozstaw kół tylnych 1600 mm

Instalacja elektryczna – jedнопrzewodowa 12 V

Łączność – wewnątrz – bezpośrednia, zewnętrzna – radiostacja nadawczo-odbiorcza 10RT-12 o zasięgu 20-25 km

Urządzenia dodatkowe – wyciągarka z liną o długości 70 metrów i maksymalnej sile uciągu 4500 kg

Osiągi – moc jednostkowa 11 kW/t (15 KM/t), promień skrętu na pierwszym biegu – 7,5 metra, prędkość maksymalna 80 km/h, zasięg po drodze – 430 km, zasięg w terenie – 385 km

Pokonywane przeszkody – wzniesienia 30°

**Autor: Dawid Kałka**

## **Bibliografia**

1. Janusz Magnuski, Wozy Bojowe LWP 1943-1983, Ministerstwo Obrony Narodowej, Wydanie I, 1984 rok
2. Tomasz Szczerbicki, Pojazdy Ludowego Wojska Polskiego, VESPER, Wydanie I, 2014