

# BTR-50PU

## Gąsienicowy transporter opancerzony BTR-50PU



### Ekspонат muzealny

Radziecki transporter opancerzony BTR-50 PU (wóz dowodzenia), Wołgogradzka Fabryka Traktorów, lata 60.-te XX wieku, numer inwentarzowy LMW-KI-1951.

### Historia konstrukcji

Transporter BTR-50 PU to jeden z tych eksponatów, które stanowią o unikalności drzonowskiej kolekcji ciężkiego sprzętu wojskowego. Jest to jedyny BTR-50 w polskim muzealnictwie (najprawdopodobniej również jedyny w kraju) i cenny dowód na jednostkowe wykorzystywanie tych pojazdów przez Wojsko Polskie (które w dokumentacji wykazywało jedynie czechosłowackie TOPAS-y, o czym dalej).

Pojazd został opracowany w Związku Radzieckiego w 1952 roku przez współpracujące ze sobą zespoły inżynierów z zakładów mechaniczno-transportowych z Leningradu (obecnie Sankt-Petersburg) i fabryki traktorów z Czelabińska. Oparto go o

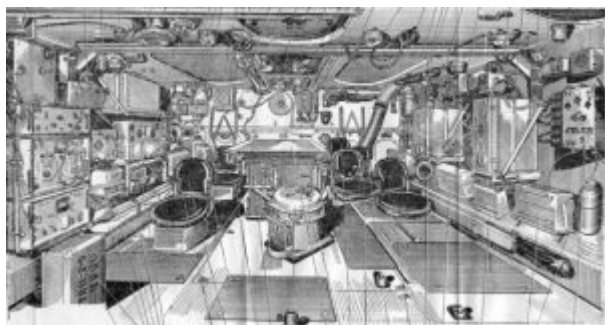
pływający czołg lekki PT-76, z którego zdjęto wieżyczkę z uzbrojeniem głównym tworząc miejsce na przedział desantowy, który dodatkowo został osłonięty poprzez podniesienie burt pojazdu. W pierwszej wersji transportera BTR-50 P/PK przedział ten był odkryty od góry (co w założeniu miało przyspieszyć desant załogi) i mógł pomieścić nawet kilkunastu żołnierzy. Wóz cechował się dobrymi zdolnościami pływania (które zapewniały pędniki wodne) oraz dużą ładownością, dzięki czemu nad przedziałem silnikowym przewozić można było dodatkowo m.in. skrzynie z amunicją, a także moździerze, działa bezodrzutowe czy nawet armaty małych i średnich kalibrów.



Wraz z rozwojem konstrukcji powstało wiele wersji pojazdu, w tym specjalistycznych używanych również w gospodarce czego przykładem jest choćby pojazd arktyczny „Pingwin”. BTR-50 do armii radzieckiej został wprowadzany w 1954 roku i zasilił on m.in. wojska desantowe. W Związku Radzieckim nie zyskał jednak wielkiego uznania i dość szybko był zastępowany przez bojowe wozy piechoty BMP-1. Chętnie był za to kupowany przez państwa Układu Warszawskiego i pozostałe kraje wspierane przez Związek Radziecki. Bojowy chrzest BTR-y przeszły w czasie Wojny Sześciodniowej 1967 roku w szeregach armii Egiptu i Syrii, skierowanych przeciwko Izraelowi. Wiele z nich zostało wówczas zniszczonych lub przejętych przez Izrael, który część zdobytych wozów wcielił następnie do swojej armii.

Partię BTR-ów wraz z licencją na ich dalszą produkcję i modernizację zakupiła także Czechosłowacja. W 1958 roku ruszyły tam prace modernizacyjne, przede wszystkim zwiększono wszystkie osiągi wozu – prędkość na lądzie (z 45 km/h do 60

km/h), zdolności do pokonywania przeszkód oraz zasięg, a wszystko to przy mniejszym spalaniu paliwa i ogólnym wzroście masy wozu! Dokonano tego dzięki zastosowaniu znacznie nowocześniejszego układu przeniesienia mocy i zastosowaniu silnika z turbodoładowaniem co zwiększyło jego moc z 240 KM do 300 KM. Wspomniany wyżej wzrost masy wozu wynikał z montażu trzeciej wieżyczki w przedniej, górnej płycie wozu oraz całkowitemu zakryciu przedziału desantowego i jego wyposażeniu w urządzenia filtrowentylacyjne, które umożliwiły działanie w warunkach skażenia atomowego lub chemicznego. Dla usprawnienia desantu żołnierzy w bocznych burtach dołożono dodatkowo drzwi. Część z tych rozwiązań zastosowano następnie również przy rozwoju wozów BTR-50 w Związku Radzieckim.



Rysunek; przedział dowodzenia, fragment instrukcji pojazdu: *Komandno sztabnaja maszina upravlenija BTR-50 PU, Moskwa 1961*

Polska w ramach umów gospodarczych i współpracy z Czechosłowacją zakupiła partię stu kilkudziesięciu TOPASów, które następnie w większości zasiliły 7. Łużycką Dywizję Obrony Wybrzeża. Pierwsze wozy do Polski trafiły w 1965 roku, a pięć lat później zostały użyte do tłumienia Wydarzeń grudniowych na Wybrzeżu w 1970 roku, w trakcie których spłonęły dwa z nich. W wykazach uzbrojenia niebieskich beretów na próżno można szukać transportera BTR-50. W 1973 roku na stanie dywizji znajdowało się za to 135 sztuk TOPASÓW, w tym 22 wozy w wersjach dowodzenia typu R2 i R3 używanych do zapewnienia łączności odpowiednio na szczeblu kompania – dowódca pułku oraz na szczeblu taktycznym pułk-dywizja. Być może nasz pojazd był już wówczas wykazywany jako jeden z

TOPASÓW w wariancie R3. Dzięki relacjom byłych żołnierzy udało się ustalić autorowi tych słów, że w latach 80.-tych był on jednym z trzech wozów dowodzenia w wariancie R3 (pozostałe dwa to wozy TOPAS) z wyposażenia 2. plutonu 23. Kompanii łączności, która stacjonowała w Gdańsku-Wrzeszczu. Przeznaczone one były do zapewnienia łączności dla dowództwa dywizji i nosiły numery taktyczne: 8700, 8701, 8702. W latach 1980-1982 pojazdy te przechodziły modernizację do standardu R3M.

Do muzeum transporter przekazany został latem 1991 roku przez JW 2201 ze Słupska, gdzie gromadzono wycofywany ze służby w jednostce obrony wybrzeża sprzęt. Wkrótce potem został poddany zewnętrznej konserwacji. Przed przekazaniem został on niestety pozbawiony specjalistycznego wyposażenia, z którego pozostał jedynie rozkładany stół sztabowy, nad którym w stropie kadłuba umieszczono – dla wygodnego opracowywania map – duży świetlik kryty zamykaną, pancerną osłoną. Opracowana w 1959 roku wersja PU przeznaczona była do przewozu do 10 żołnierzy, w tym trzech w przedziale kierowania (kierowca, dowódca wozu oraz nawigator), trzech operatorów radiostacji, radiotelegrafista oraz trzech oficerów. Oryginalnie w przedziale desantowym na bocznych burtach znajdowały się półkomplet radiolinii typu R-403 M, radiostacje typu R-112 i R-113, oraz dwie radiostacje typu R-105d, w tym jedna ze wzmacniaczem UM-1 oraz łącznica ŁP-10-MR. W ramach modernizacji do standardu R3M wymieniono radiostacje na nowsze typy. Wszystkie te urządzenia zasilane były z czterech akumulatorów, które mieściły się pod stołem. W trakcie postoju ładowane one były z agregatu AB-1, który przewożono w skrzyni na zewnątrz pojazdu nad przedziałem silnikowym. Znajdowały się tam jeszcze trzy skrzynie na dodatkowy osprzęt. Uzbrojenie stanowił uniwersalny karabin maszynowy PK kalibru 7,62 mm.





Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Drzonów, Lubuskie Muzeum Wojskowe

**Podstawowe dane taktyczno-**

# techniczne

- Zastosowany napęd: silnik 6-cylindrowy o mocy 240 KM
- Zasięg: maksymalnie do 400 km
- Prędkość maksymalna: do 45 km/h po drodze, do 10,2 km/h podczas pokonywania przeszkód wodnych
- Załoga wozu: 10 żołnierzy
- Uzbrojenie wozu: 7,62 mm uniwersalny karabin maszynowy PK
- Wyposażenie specjalistyczne: półkomplet radiolinii R-403, radiostacje R-112, R-113, R-311, 2 x R-105d, łącznica ŁP-10 MR, radiotelefon K-1, urządzenie nawigacyjne JANTAR-TRASA Am

## Bibliografia

1. Janusz Magnuski "Wozy Bojowe LWP", Wydawnictwo MON, Warszawa 1985
2. Jerzy Kajetanowicz, Prace nad rozwojem sprzętu pancernego w Polsce-przegląd lat 1955–1990, „Poligon” 2010, nr 5
3. <http://muzeum.drzonow.eu/index.php/eksponat-maja-2021-btr-50pu>
4. Tomasz Szczerbicki, Pojazdy Ludowego Wojska Polskiego, VESPER, Wydanie I, 2014
5. Tomasz Szczerbicki, Czołgi i samobieżne działa pancerne Wojska Polskiego 1919-2016, VESPER, Wydanie I, 2017