

BTR-60

Kołowy transporter opancerzony BTR-60



Transporter opancerzony BTR-60P

BTR-60 – radziecki transporter opancerzony. Pierwszy z radzieckich ośmiokołowych transporterów.

Historia konstrukcji

Kołowy transporter opancerzony BTR-60 powstawał w latach 1956-1960. Był on pierwszy na świecie tego typu konstrukcją bojową, którą oparto o podwozie ośmiokołowe, która została zbudowana dla Motopiechoty Armii Radzieckiej. Był to pierwszy seryjnie produkowany Kołowy Transporter Opancerzony na świecie, posiadając możliwość pokonywania przeszkód wodnych z marszu, bez specjalnego przygotowania. Nowa konstrukcja miała zastąpić coraz bardziej starzejącą się flotę radzieckich transporterów opancerzonych o trakcji kołowej BTR-40 oraz BTR-152.

Współcześnie armia Federacji Rosyjskiej dysponuje obecnie już zaledwie 17 tymi wiekowymi kołowymi transporterami opancerzonymi. Pozostałe maszyny, oficjalnie w liczbie 3930 egzemplarzami, które znajdują się w składnicach ZN.

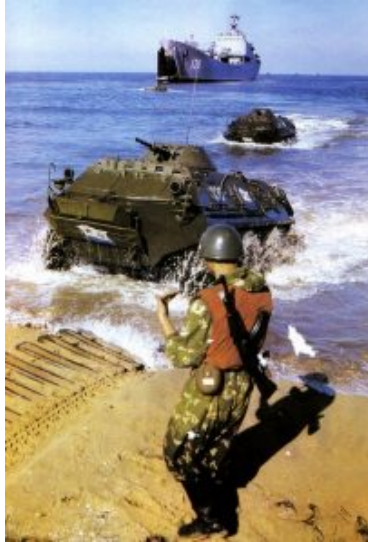
Transporter BTR-60 posiadał długą i płaską sylwetkę boczną, z nadwoziem, które zostało osadzone na ośmiokołowym podwoziu, które od góry są osłaniane dużymi bocznymi „sponsonami”. Płaski, wielokątny kadłub ma ostro nachylone boki i tył oraz równie ostro nachylony „łeb”, przechodzący w charakterystyczny płaski „dziób”.



Wnętrze wozu można podzielić na trzy przedziały – kierowania, desantowy i napędowy. Przedział kierowania mieści stanowiska dla dowódcy, z siedziskiem po prawej stronie oraz stanowisko dla mechanika-kierowcy, po lewej stronie. Obaj mogli obserwować teren przed pojazdem za pomocą dwóch dużych oszklonych okiennic, które można było w trakcie walki osłonić pancernymi pokrywami, a następnie obserwować teren przez peryskopy, na których w nocy można było montować zestaw noktowizyjny. Obok siedziska dowódcy zainstalowana jest radiostacja typu R-123. Za nim znajduje się przejście dla przedziału desantowego z siedziskiem dla strzelca uzbrojenia, ułożonego w wieży oraz ławy dla drużyny desantu. Po bokach, wewnątrz przedziału desantowego umieszczone są skrzynki amunicyjne oraz apteczka i gaśnica. A obu burtach kadłuba ułożone są także po trzy otwory strzelnicze, zamykane szczelną pancerną zasuwą.

W zależności od wersji żołnierze desantu opuszczali pojazd przez burty i otwarty od góry przedział desantowy w wersji BTR-60P, następnie po zastosowaniu zamkniętego od góry przedziału bojowego w wersjach BTR-60PA oraz BTR-60PA1 przez

klapy otwierane na stropie przedziału desantowego od góry, co było bardzo mocno niewygodne. W wersji BTR-60PB/P3 zastosowane zostały górne klapy oraz boczne na ścianach kadłuba (po jednym z każdej strony).



BTR-60 podczas pokonywania przeszkody wodnej

Opancerzony transporter piechoty

Pierwsza wersja nowego radzieckiego transportera opancerzonego o trakcji kołowej, oznaczona jako BTR-60P, który wszedł do służby w 1960 roku, a w seryjnej produkcji znajdował się do drugiej połowy 1963 roku. Wersja ta posiadała od góry otwarty przedział desantowy, który w razie złych warunków atmosferycznych był okrywany brezentową oponczą, na obróconych plecami ku środkowej osi pojazdu dwu ławkach się mieściło łącznie 14 w pełni wyposażonych żołnierzami desantowymi. Transporter opancerzony BTR-60P był uzbrojony montowany na stropie przedziału kierowania ciężki karabin maszynowy SGMB kalibru 7,62 mm i posiadał dodatkowe dwa boczne uchwyty dla karabinów maszynowych drużyny motopiechoty. Przód transportera BTR-60P był zbudowany z arkuszy z walcowanej blachy stalowej, w dolnej części 6 mm, w górnej części wynosił on 10 mm. Pojazd posiadał wszystkie cztery osie pędne, napędzane poprzez

zastosowanie dwóch silników benzynowych typu GAZ-49B, które same stanowiły modyfikację silników GAZ-51, każdy o mocy 90 KM (silniki 6-cylindrowe). Co bardzo ciekawe, dzięki zastosowaniu osobnych dla każdego z silników skrzyń przekładniowych i rozdzielczych, możliwa była jazda i kierowanie pojazdem, nawet gdyby doszło do awarii jednego z zespołów napędowych. Prawy silnik napędzał pierwszą oraz trzecią oś, natomiast lewy zaś drugą i czwartą oś. Zastosowanie takiego układu napędowego dla transporterów opancerzonych BTR-60 było spowodowane najprawdopodobniej brakiem wówczas na wyposażeniu odpowiedniego silnika, który miałby posiadać odpowiednią moc, miał też odpowiedni rozmiar, aby go zainstalować w przedziale napędowym z tyłu wozu.



Wnętrze pojazdu

Odpowiednikiem BTR-60 używanym przez Wojsko Polskie był transporter OT-64 SKOT.

Zastosowany układ napędowy był często nękany licznymi problemami technicznymi, zwłaszcza z przekładnią główną, kiedy za kierownicą wozu zasiadał mało doświadczony kierowca. Sam pojazd mógł się poruszać z prędkością maksymalną na utwardzonej drodze do 80 km/h. Wersja pływająca P – Pławajuszczki, mogła pokonywać przeszkody wodne, przy pomocy jednego, dużego pędnika wodnego z prędkością maksymalną 10-10,5 km/h.

Wersja transportera z ochroną przed bronią typu ABC:

Kolejna wersja kołowego transportera, oznaczona BTR-60PA posiadała zamknięty przedział bojowy od góry, posiadając pierwsze systemy ochronione przed bronią masowego rażenia typu ABC (atomową, biologiczną oraz chemiczną). Dla oddziału desantowego, który został pomniejszony do 12 żołnierzy z pełnymi wyposażonymi. W połowie lat 60. XX wieku w nowej wersji, oznaczonej jako BTR-60 PB posiadała zamontowaną na stropie między przedziałem kierowania, a przedziałem desantowym wieżę, zapożyczoną z opancerzonego samochodu rozpoznawczego BRDM-2. Była ona uzbrojona w wielkokalibrowy karabin maszynowy typu KPWT kalibru 14,5 mm oraz karabin maszynowy PKT kalibru 7,62 mm, oba sprzężone ze sobą. Przez to przewożona drużyna piechoty została pomniejszona do ośmiu żołnierzy z pełnym rynsztunkiem. Rodzina transporterów BTR-60 nadal się rozwijała, gdzie powstały takie wersje jak oznaczona BTR-60PZ (od Zenitnyj – przeciwlotniczy), która posiadała możliwość podniesienia luf montowanych w wieżycy broni do +60 stopni ku górze, natomiast maksymalny kąt podniesienia uzbrojenia w wersji PB wynosił tylko 30 stopni. Łącznie powstały prawie 40 różnych wersji opartych na tej konstrukcji w tym wozy dowodzenia, łączności, wsparcia jednostek artylerii samobieżnej, a sam BTR-60, stał się następnie podstawą dla nowych wersji ośmiokołowych transporterów, oznaczonych jako BTR-70 oraz BTR-80.



Milicyjny BTR

Kiedy ostatecznie wraz z dniem 26 grudnia 1991 roku rozpadł się Związek Radziecki, Armia Radziecka nadal dysponowała na

swoim wyposażeniu 4141 BTR-60 wszystkich wersji produkcyjnych. Następnie powstała na gruzach dawnego imperium komunistycznego Federacja Rosyjska posiadająca większość terytorium dawnego Związku Radzieckiego, przejęła większość dawnego uzbrojenia dla nowej Armii Rosyjskiej. Jednak w ciągu kolejnych 15 lat zaczęto płynnie wycofywać ze uzbrojenia najstarsze typy broni, w tym mocno się już starzejące transportery BTR-60, które były sprzedawane za granicę lub w większości trafiały do składnic uzbrojenia ZN.

W 2005 roku w Armii Rosyjskiej pozostało na służbie łącznie 810 transporterów kołowych BTR-60, z czego 750 znajdowało się na wyposażeniu Rosyjskiej Piechoty Morskiej. Następnie, w ciągu kolejnej dekady dalsze wycofywanie uzbrojenia, spowodowało, że wozy BTR-60 w najnowszych wersjach pozostały jedynie w jednostkach szkolnych, natomiast większość składowana jest w składnicach ZN.







Lubuskie Muzeum Wojskowe

Drzonowski egzemplarz trafił na łono Muzeum, gdzie przybył holowany na sztywnym holu w 1999 roku. Mimo, że pojazd był technicznie niesprawny, to przekazany został od gorzowskiej jednostki policyjnej prawie całkowicie kompletny, co jest dziś rzadkością, po sprzęcie używanym przez polską armię, a następnie jednostki policyjne.. Pojazd według posiadanego licznika łącznie przejechał 53 514 km. Najprawdopodobniej znane jest jedyne zdjęcie takiego transportera na służbie milicji obywatelskiej, zrobione na ulicach Gorzowa w czasie trwania stanu wojennego – być może właśnie tego transportera.

Pojazd cechowała stosunkowo duża uniwersalność, o czym świadczy szeroka gama pojazdów specjalistycznych powstałych na bazie BTR-60 (wozy dowódcze, kierowania ogniem artylerii, łączności i zabezpieczenia technicznego). Prostota zastosowanych w konstrukcji rozwiązań, w miarę odpowiednia manewrowość i początkowo siła ognia, sprawiają, że konstrukcja

jest zgodnie oceniana przez ówczesnych ekspertów za bardzo udaną. Bojowo sprawdziła się na Bliskim Wschodzie, podczas interwencji na terytorium Czechosłowacji w 1968 roku, natomiast okazały się już mało przydatne podczas operacji radzieckich w Afganistanie w latach 80. XX wieku, zwłaszcza w terenie górskim.

Na uzbrojeniu Wojska Olskiego j jednostek Milicji Obywatelskiej (MO) znajdowało się łącznie około 50 sztuk, może mniej transputerów opancerzonych BTR-60 różnych wersji, w tym BTR-60PB oraz BTR-60PU-12, które były dostarczane z Związku Radzieckiego w latach 70. XX wieku do początku 1980 roku.

Wersje

- **BTR-60P** – pierwsza wersja seryjna. Odkryty przedział desantowy.
- **BTR-60PA** – wersja z zamkniętym przedziałem desantowym.
- **BTR-60PB** – wersja z obrotową wieżą i dwoma karabinami maszynowymi (KPWT i PKT).
- **BTR-60PBK** – wóz dowodzenia kompanii. Dodatkowo wyposażony w dwie radiostacje R-123 i jedną R-148.
- **BTR-60 1W18** – wóz rozpoznania i obserwacji pododdziału artylerii.
- **BTR-60 1W19** – wóz kierowania ogniem artylerii.
- **BTR-60 R-145BM** – wóz łączności wyposażony w dwie radiostacje R-111 (lub R-171), jedna R-123 (lub R-173), jedną R-130M oraz jedna z rodziny R-8.
- **BTR-60 R-975** – wóz rozpoznania przeciwlotniczego wyposażony w radiostacje rodziny R-8, oraz jedną R-123 (lub R-173).
- **BTR-60-Z-351BR** – samobieżna połowa stacja prądotwórcza z agregatem prądotwórczym o mocy 20 kW.
- **BTR-60-P-238BT** – wóz łączności radiowej.
- **BTR-60-P-240BT** – wóz łączności. Poza wyposażeniem identycznym jak BTR-60-P-238BT dodatkowo posiada łącznice łączności przewodowej.

- **BTR-60-P-241BT** – wóz łączności przewodowej.
- **BTR-60-R-173B** – wóz łączności wyższego szczebla wyposażony w radiostacje łączności taktycznej (np. R-123) i radiostację łączności operacyjnej (np. R-405).
- **BTR-60-R-140BM** – wóz łączności szczebla taktycznego wyposażony w radiostację krótkofalową (np. R-140) oraz radiolinię R-405 i radiostację R-123.
- **BTR-60-R-145** – wóz łączności wyposażony w radiostację R-145.
- **BTR-60-R-156BTR** – wóz łączności radiowej szczebla operacyjnego z radiostacją wysokiej częstotliwości (np. R-156) oraz radiolinię R-405 i radiostację R-123.
- **BTR-60-R-409BM** – wóz łączności z radiolinią R-409.
- **BTR-60PU** – wóz dowodzenia
- **MTR-2** – wóz pomocy technicznej.



Państwo	ZSRR
Typ pojazdu	transporter opancerzony
Trakcja	kołowa (8×8)
Załoga	2 + 14 (16)
Historia	
Produkcja	1959 – 1976
Dane techniczne	
Silnik	2 x silnik gaźnikowy o mocy 2 x 90 KM
Poj. zb. paliwa	290 l
Długość	7,56 m
Szerokość	2,83 m

Wysokość	2,06 m (kadłuba) 2,31 m (całkowita)
Prześwit	0,475 m
Masa	bojowa: 10,3 t
Moc jedn.	17,47 KM/t
Osiągi	
Prędkość	80 km/h w wodzie: 10 km/h
Zasięg	500
Pokonywanie przeszkód	
Rowy (szer.)	2 m
Ściany (wys.)	0,4 m
Dane operacyjne	
Uzbrojenie	
1 x wkm KPWT kalibru 14,5 mm (500 naboí)	
1 x km PKT kalibru 7,62 mm (2000 naboí)	

Detale







Autorzy – Bartek Wrześniak, Dawid Kałka

Bibliografia

1. Hart Stephen Hart Russell, Czołgi I Wozy Opancerzone Rosji Od Roku 1990 Do Dzisiaj, Wydawnictwo: Almapress, 2020
2. Pojazdy Pancerne od "Little Willie" do Leoparda 2A6, Wydawnictwo AKA, Głuchołazy 2012
3. Ilustrowana Encyklopedia Czołgów Całego Świata, George Forty, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2006