

# Ciągnik półgąsienicowy Citroën-Kégresse C4 P17

# Ciągnik półgąsienicowy Citroën-Kégresse C4 P17



Ciągnik Citroën-Kégresse P17 (lub P14), z 1. pamot, holujący armatę 75 mm Mle/wz. 1897 Schneider na "wrotkach", bez przodka

## Historia konstrukcji

Polska była największym zagranicznym użytkownikiem samochodów półgąsienicowych konstrukcji francuskiego inżyniera Adolphe'a Kégresse. Zazwyczaj zapomina się o nich, mówiąc o pojazdach Wojska Polskiego w 1939 roku, tymczasem były one nie mniej licznie reprezentowane od swoich polskich "młodszych braci" – ciągników C4P, a służyły polskim artylerzystom przez całe lata trzydzieste. Niestety, jakość dostępnych zdjęć jest bardzo słaba.

Na początku 1931 roku podpisano umowę o realizacji kolejnej

transzy francuskiej pożyczki militarnej dla Polski. Umowa obejmowała m.in. dostawę 94 samochodów półgąsienicowych Citroën-Kégresse w zbliżonych wersjach: C6 P14, C4 P17 i C6 P19 (C4 i C6 to oznaczenia modeli Citroëna, P14, P17 i P19 to oznaczenia odmian mechanizmu gąsienicowego Kégresse). Samochody te miały być dostarczone w okresie maj 1931 – grudzień 1933, w wersjach ciągników artyleryjskich, samochodów osobowych i samochodów łączności. Były to nowsze konstrukcje Kégresse'a, powstałe przy współpracy inż. M. Hinstine'a, różniące się znacznie konstrukcją zawieszenia od wcześniejszych modeli. Także i te pojazdy w ich wersjach cywilnych zostały rozreklamowane odbyciem rajdu przez Azję w 1931-32 roku („Croisiere Jaune”).



Model C-K P17 używany był w kilku wersjach. Podstawową wersją był ciągnik artyleryjski dla dział 75mm. W pojazdach tych za odkrytą kabiną kierowcy umieszczona była poprzecznie szeroka zamknięta skrzynia, a za nią platforma ładunkowa, na której znajdowały się dwie ławki wzdłuż burt – każda dla trzech żołnierzy. Wydaje się, że istniała też wersja z poprzeczną ławką za kabiną, dla trzech żołnierzy siedzących tyłem do kierunku jazdy (być może wcześniejsza).

Citroën-Kégresse P17 telefoniczny Samochód P17 używany był także w wersji samochodu patrolu telefonicznego (zdjęcie po prawej). Miał on podobne nadwozie do ciągnika, z miejscami dla obsady za kabiną kierowcy, lecz w tylnej części skrzyni ładunkowej znajdował się osprzęt telefoniczny: bębny z kablem, wysięgniki do kładzenia kabla itp. Samochody te służyły do rozwijania i utrzymywania kablowej łączności telefonicznej w artylerii motorowej.

Istniała również wersja ze skrzynią ładunkową za kabiną, używana m.in. do holowania reflektorów plot. (samochody te na skrzyni miały bęben z kablem). Przepuszczalnie część ciągników i samochodów telefonicznych była przebudowana do takiego

wariantu. Podobne były również pojazdy używane w patrolach reperacyjnych.



Pojazd Citroën-Kégresse C4 P17 przystosowany do przeciągania linii telefonicznej

## Użytkowanie

Samochody Citroën-Kégresse przeznaczone dla artylerii trafiły na wyposażenie nowo zorganizowanego 1. pułku artylerii motorowej (1. pamot) w Stryju. Pułk ten został utworzony w 1931 roku z 1. pułku artylerii górskiej. Używane tam były ciągniki artyleryjskie Citroën-Kégresse P17 do ciągnięcia armat 75mm wz.97 (Schneider), P14 do ciągnięcia cięższych haubic 120mm wz.78/09/31 (Schneider) oraz 155mm wz.17 (Schneider), samochody łączności telefonicznej P17 oraz samochody osobowe P17 i P19. Ciągniki ciągnęły także przyczepy z amunicją. W odróżnieniu od C4P, ciągniki P17 raczej nie były używane do ciągnięcia haubic 100mm wz.14/19P. W 1936 roku w pułku znajdowało się 57 pojazdów C-K: 10 ciągników P14, 18 ciągników P17, 18 pojazdów telefonicznych P17, 4 P17 osobowych i 7 P19.

W latach trzydziestych zmotoryzowana bateria armat 75mm

(cztery armaty) miała 17 Citroënów-Kégresse: 1 osobowy P19 dla dowódcy baterii, 1 osobowy P17 dla oficera ogniowego, 5 telefonicznych P17, 8 ciągników P17 (4 dla armat i 4 dla jaszczy), 2 ciężarowe P17 dla patrolu reperacyjnego. Ponadto bateria miała 2 ciężarówki Ursus A (kuchenny i kancelaryjny), cysterne oraz 3 motocykle zwiadu. Wszystkie armaty o ciągu motorowym otrzymały ogumione koła od około 1937 roku, wcześniej używane były ze standardowymi drewniano-stalowymi kołami, które ograniczały prędkość holowania do ok. 7 km/h, ewentualnie na tzw. „wrotkach” – wózkach z ogumionymi kółkami, podkładanych pod koła. Jednakże „wrotki” nie były zadowalającym rozwiązaniem, gdyż nie nadawały się do jazdy w terenie. W pierwszej fazie istnienia pułku ciągniki P17 holowały głównie armaty 75mm, na dwukołowych „wrotkach”, bez przodków (fotografia tytułowa). W późniejszym okresie armaty te były wyposażone w ogumienie i holowane z przodkami (na zdjęciu obok, defilada w 1937 r., ciągnik P17. Słabo widoczne ławki na burtach części transportowej oraz brezent zrolowany na skrzyni za kabiną kierowcy). Od 1936 roku ciągniki i samochody C-K zaczęły być stopniowo zastępowane w 1. pamot przez polskie ciągniki C4P i samochody terenowe i telefoniczne (PF-508 III łazik, PF-518 łazik i PF-508/518), jednakże w lipcu 1939 było ich jeszcze w pułku 38. Wycofane z 1. pamot samochody C-K były stopniowo przekazywane do Batalionu Elektrotechnicznego.

## Użytkowanie

Samochody Citroën-Kégresse przeznaczone dla artylerii trafiły na wyposażenie nowo zorganizowanego 1. pułku artylerii motorowej (1. pamot) w Stryju. Pułk ten został utworzony w 1931 roku z 1. pułku artylerii górskiej. Używane tam były ciągniki artyleryjskie Citroën-Kégresse P17 do ciągnięcia armat 75mm wz.97 (Schneider), P14 do ciągnięcia cięższych

haubic 120mm wz.78/09/31 (Schneider) oraz 155mm wz.17 (Schneider), samochody łączności telefonicznej P17 oraz samochody osobowe P17 i P19. Ciągniki ciągnęły także przyczepy z amunicją. W odróżnieniu od C4P, ciągniki P17 raczej nie były używane do ciągnięcia haubic 100mm wz.14/19P. W 1936 roku w pułku znajdowało się 57 pojazdów C-K: 10 ciągników P14, 18 ciągników P17, 18 pojazdów telefonicznych P17, 4 P17 osobowych i 7 P19.

W latach trzydziestych zmotoryzowana bateria armat 75mm (cztery armaty) miała 17 Citroënów-Kégresse: 1 osobowy P19 dla dowódcy baterii, 1 osobowy P17 dla oficera ogniowego, 5 telefonicznych P17, 8 ciągników P17 (4 dla armat i 4 dla jaszczy), 2 ciężarowe P17 dla patrolu reperacyjnego. Ponadto bateria miała 2 ciężarówki Ursus A (kuchenny i kancelaryjny), cysternę oraz 3 motocykle zwiadu. Wszystkie armaty o ciągu motorowym otrzymały ogumione koła od około 1937 roku, wcześniej używane były ze standardowymi drewniano-stalowymi kołami, które ograniczały prędkość holowania do ok. 7 km/h, ewentualnie na tzw. „wrotkach” – wózkach z ogumionymi kółkami, podkładanych pod koła. Jednakże „wrotki” nie były zadowalającym rozwiązaniem, gdyż nie nadawały się do jazdy w terenie. W pierwszej fazie istnienia pułku ciągniki P17 holowały głównie armaty 75mm, na dwukołowych „wrotkach”, bez przodków (fotografia tytułowa). W późniejszym okresie armaty te były wyposażone w ogumienie i holowane z przodkami (na zdjęciu obok, defilada w 1937 r., ciągnik P17. Słabo widoczne ławki na burtach części transportowej oraz brezent zrolowany na skrzyni za kabiną kierowcy). Od 1936 roku ciągniki i samochody C-K zaczęły być stopniowo zastępowane w 1. pamot przez polskie ciągniki C4P i samochody terenowe i telefoniczne (PF-508 III łazik, PF-518 łazik i PF-508/518), jednakże w lipcu 1939 było ich jeszcze w pułku 38. Wycofane z 1. pamot samochody C-K były stopniowo przekazywane do Batalionu Elektrotechnicznego.







Citroën-Kégresse C4 P17

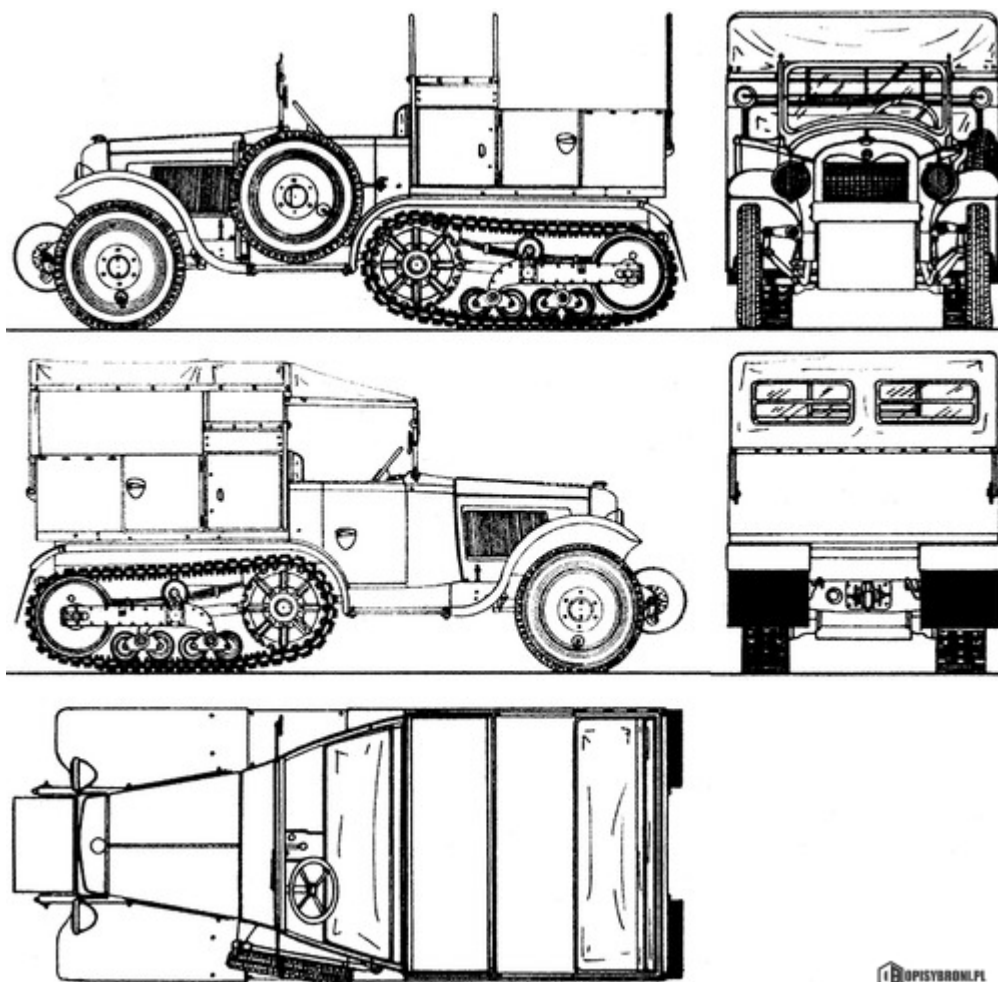
Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Warszawa, Muzeum Polskiej Techniki Wojskowej

## Opis konstrukcji

Pojazd zbudowany w układzie półgąsienicowym. Zastosowano otwarte nadwozie załogi w układzie klasycznym (za silnikiem). Nadwozie jest umieszczone na stalowej ramie nośnej. Moduł gąsienicowy obejmuje 4 małe koła nośne w 2 wózkach (amortyzowane wspólnym półeliptycznym resorem piórowym) zablokowanych ramą, z umieszczonym z tyłu kołem napinającym. Z przodu znajdowało się koło napędowe. Przednie koła amortyzowane za pomocą półeliptycznych resorów piórowych. Instalacja elektryczna o napięciu 6 V.





OPISYBRODPL

### Citroën-Kégresse C4 P17

Czterosuwowy silnik górnozaworowy (ohv). Średnica cylindra 72 mm, skok tłoka 100 mm. Stosowano gaźnik typu Solex. Umieszczony z przodu silnik poprzez skrzynię przekładniową przekazuje napęd na przednie koła napędowe wózka gąsienicowego. Hydrauliczny układ hamulcowy działa na koła przedniej osi oraz koła napędowe gąsienic, natomiast mechaniczny hamulec pomocniczy (ręczny) działa na koła napędowe gąsienic. Gąsienice gumowo-metalowe długości 4.055 mm, zawierające 50 elementów metalowych przymocowanych do gumowej taśmy, o wytrzymałości ok. 2.800-3.000 km przebiegu. Na przedniej osi stosowano opony rozmiaru 23×4,5. W służbie niemieckiej przejęte egzemplarze pojazdów otrzymały oznaczenie Zugkraftwagen Ci 301 (f).

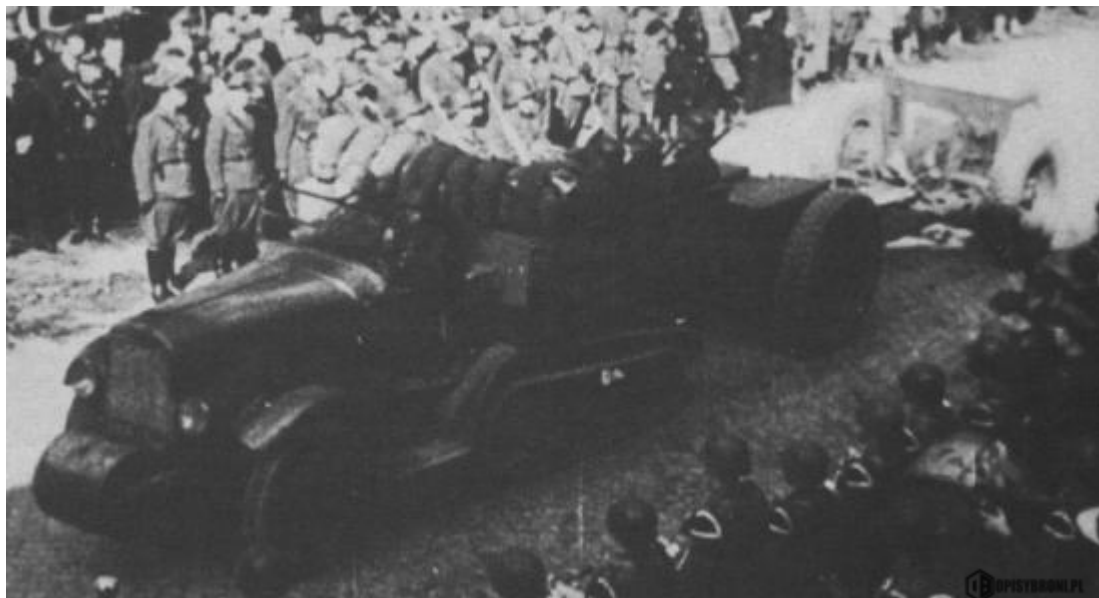
# Wojna Obronna 1939 rok



W służbie francuskiej – holuje zmodernizowaną armatę Schneider Mle 1897 z nowym zawieszeniem, przystosowanym do ciągu motorowego

W 1939 roku 1. pamoto zmobilizował trzy dywizjony artylerii motorowej (dam). Dwa z nich to były dywizjony artylerii lekkiej, przydzielone do dwóch brygad zmotoryzowanych. Każdy dywizjon miał dwie czterodziałowe baterie. 16. dam przeznaczony dla 10. Brygady Kawalerii (zmot.) otrzymał najnowszy sprzęt w postaci ciągników C4P i miał 4 haubice 100mm i 4 armaty 75mm. Ciągniki Citroën-Kégresse używane były natomiast w 2. dam, sformowanym dla Warszawskiej Brygady Pancerno-Motorowej (WBP-M), który wyposażony był w 8 armat 75mm. Dywizjon ten uczestniczył w walkach Brygady we wrześniu 1939 r. Najprawdopodobniej 2. dam posiadał 7 ciągników P14 i 10 ciągników P17. Ciągniki holowały armaty 75mm wz.97 z przodkami oraz jaszczce, wszystkie z ogumionymi kołami. Ponadto dywizjon prawdopodobnie posiadał 9 samochodów telefonicznych P17, 4 samochody terenowe osobowe P17 i 6 samochodów P19, częściowo zastępujących typowe samochody terenowe i telefoniczne polskiej produkcji. Trzecim ze zmobilizowanych w 1939 r. dywizjonów artylerii motorowej był 6. dam dla Armii "Łódź". Był to dywizjon artylerii ciężkiej, z trzema bateriami starych haubic 120mm wz.78/09/31 (Schneider) (po 3 działa).

Drugim użytkownikiem ciągników Citroën-Kégresse był Batalion Elektrotechniczny w Nowym Dworze Mazowieckim. Służyły tam do ciągnięcia reflektorów przeciwlotniczych i agregatów prądotwórczych do nich. W 1939 roku Batalion zmobilizował m.in. trzy kompanie reflektorów plot dla Dowództwa Obrony Warszawy. Ciągniki Citroën-Kégresse P17 używane były w kompaniach 11. i 17. (14. kompania miała ciągniki C4P).



## Citroën-Kégresse C4 P17 w służbie Wojska Polskiego

Poza stolicą, samodzielną zmotoryzowaną kompanię reflektorów przeciwlotniczych miała tylko Gdynia. Kompania ta wyposażona była również w ciągniki Citroën-Kégresse P17. Niespodziewanie wzięły one bardziej aktywny udział w walkach, gdyż na przełomie sierpnia i września 1939 zostały one przekazane morskemu dywizjonowi artylerii lekkiej, podporządkowanemu Dowództwu Lądowej Obrony Wybrzeża, jako ciągniki artyleryjskie. Dywizjon ten tuż przed wybuchem wojny otrzymał (a właściwie musiał sam skompletować własnym przemysłem) pewną ilość dział 75mm z magazynów Flotylii Pińskiej, pozbawionych przodków, jaszczy i środków ciągu. Uczestniczył on w walkach w Obronie Wybrzeża.

## Podstawowe dane taktyczno-techniczne

- P17 silnik: Citroën C4 (AC4F) – 30 KM przy 2800 obr/min; 1628 cm<sup>3</sup>, 4 cylindrowy
- Skrzynia biegów we wszystkich wersjach miała 3 biegi do przodu i jeden do tyłu oraz terenowy reduktor, który podwajał liczbę przełożeń. Wersja P19 (i być może P14 i

P17) miała rewers – mechanizm pozwalający uzyskać jednakową liczbę przełożeń do przodu i do tyłu

- Masa własna: 1850 kg
- Ładowność wozu: do 700 kg
- Przyczepa: do 1300 kg
- Długość: 4300 mm
- Szerokość: 1690 mm
- Wysokość: 2090 mm
- Prześwit: 250 mm
- Rozstaw osi: 2250 mm
- Rozstaw kół: 1230 mm
- Rozstaw gąsienic: 1230 mm
- Szerokość ogniwa gąsienicy: 225 mm
- Prędkość maksymalna na drodze: do 28 km/h
- Zużycie paliwa po drodze: do 20 litrów na 100 km
- Pojemność zbiornika paliwa: 38 litrów

## **Bibliografia**

1. <http://derela.pl/c-kpl.htm>
2. <http://www.dws-xip.pl/encyklopedia/ciagc4p17-fr/>
3. <http://www.1939.pl/uzbrojenie/polskie/pojazdy/citroen/index.html>
4. <https://www.valka.cz/Citroen-Kégresse-P-17-t139864>