

M8 Greyhound

Samochód pancerny M8 Greyhound

Egzemplarz muzealny

Prezentowany egzemplarz należący do Muzeum Pancernego w Kłaninie został wyprodukowany w pierwszej połowie 1943 roku i wziął udział w Operacji „Husky”, czyli lądowaniu sił alianckich na włoską wyspę Sycylia. Po zakończeniu kampanii na Półwyspie Apenińskim, został przekazany dla Armii Greckiej, gdzie następnie po wielu latach trafił na rynek kolekcjonerski.



“D-Day” Hel – 2022

Janek Rudziński

Amerykański samochód pancerny M8 Greyhound był jednym z najbardziej rozpoznawalnych pojazdów pancernych i podstawowym lekkim samochodem pancernym US Army oraz jej sojuszników

podczas trwania II Wojny Światowej, a także w pierwszej dekadzie po zakończeniu wojny. Jednak aby dokładnie przedstawić zarys historii rozwoju przedstawionego wozu, trzeba się cofnąć do pierwszych lat po zakończeniu I Wojny Światowej i przedstawić zagadnienia, z którymi samochód pancerny M8 jest nierozwiązalnie związany – z amerykańską obroną przeciwpancerną.

Zarys rozwoju obrony przeciwpancernej US Army

Po zakończeniu I Wojny Światowej w Stanach Zjednoczonych broń pancerna była traktowana mocno po macoszemu. W myśl koncepcji jej taktycznego użycia na polu bitwy, podobnie jak we Francji, także i w Stanach Zjednoczonych uważano, że czołgi będą stanowić wyłącznie wsparcia dla wielkich jednostek piechoty, która miała stanowić główną siłę uderzeniową, dlatego już po zakończeniu Wielkiej Wojny Tank Corps, który wchodził wcześniej w skład American Expeditionary Force został zlikwidowany, a posiadane czołgi zostały przekazane oddziałom piechoty. Stanowisko takie w Stanach Zjednoczonych takie stanowisko królowało aż do drugiej połowy lat 30.-tych XX wieku, kiedy to ostatecznie uznano, że wozy tego typu mogą działać samodzielnie. To z kolei w Stanach Zjednoczonych zauważono, że wraz z powstawaniem jednostek pancernych, potrzebna jest odpowiednia broń, która pozwoliła by na skuteczne ich niszczenie. Opracowany w 1936 roku podręcznik obrony przeciwpancernej, wraz z jego poprawioną wersją z 1939 roku, pod tym względem na pierwszy plan wysuwały się działa przeciwpancerne, w które miały być uzbrojone zarówno formowane kompanie przeciwpancerne, znajdujące się na szczęblu pułku piechoty, jak i bataliony przeciwpancerne, wchodzące organizacyjnie w skład dywizji piechoty.



W wyzwolonym Paryżu – lato 1944 roku

Żaden z tych podręczników nie stał się ostatecznie oficjalnym regulaminem, ale poglądy w nich zawarte wpłynęły na podjęcie decyzji o opracowaniu armaty przeciwpancernej. Dotychczas używane armaty typu M2 kalibru 37 mm, które zostały oparte na francuskim wzorcu – okazały się być nie wystarczające. Aby przyspieszyć prace konstrukcyjne, w 1937 roku zostały zakupione dwie niemieckie armaty przeciwpancerne 3,7 cm PaK 35/36, które zostały dość wiernie skopiowane. W toku opracowywania nowej konstrukcji zostały jednak wprowadzone pewne zmiany, m.in. inną podstawę i osłonę przeciw odłamkową. Powstała w ten sposób nowa armata przeciwpancerna, oznaczona jako M3 kalibru 37 mm.

W dalszym jednak ciągu amerykańska obrona przeciwpancerna nadal znajdowała się w powijakach. Sytuacji tej mocno nie zmienił wybuch II Wojny Światowej, ani poznane efekty niemieckiej wojny błyskawicznej – Blitzkriegu na terenach Polski, gdzie niemieckie siły pancerne były skupione w dużych dywizjach pancernych, potrafiły skutecznie działać. Sytuację zmieniło dopiero pokonanie krajów w Europie Zachodniej w 1940 roku – pokonanie Francji, Holandii i Belgii i Brytyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego. Jednak na razie jedyną widoczną zmianą było zwiększenie w amerykańskich pododdziałach armat

przeciwpancernych. Dalsze prowadzone dyskusje, często bardzo ostre po między oficerami poszczególnych rodzajów wojsk, dotyczące tego problemu, spowodowało, że w War Departament powstanie specjalnej komórki kierowanej przez podpułkownika Andrew D. Bruce'a, która miała teraz odpowiadać za stworzenie broni przeciwpancernej. Kolejne miesiące trwania wojny do początku grudnia 1941 roku, kiedy to Stany Zjednoczone zostały zaatakowane przez Japończyków i przystąpiły one do wojny, poświęcono wiele energii na opracowanie organizacji oddziałów przeciwpancernych i doktryny ich wykorzystania oraz konstruowanie nowego środka zwalczania czołgów przeciwnika – dział samobieżnych, ale już o trakcji samobieżnej.

Pierwsze takie prace nad tego typu pojazdami podjęto jeszcze w 1940 roku, próbując zamontować armatę połową kalibru 47 mm na podwoziu czołgu lekkiego M2A1. Jego konstrukcję szybko zarzucono, skupiając się na kolejnym wozie bojowym, oznaczonym początkowo jako T9, którym był artyleryjski ciągnik gąsienicowy, z umieszczoną na jego podwoziu armatą połową kalibru 76,2 mm, ale i ten projekt ostatecznie nie ujrzał światła dziennego.



W drugiej połowie 1941 roku do służby weszły natomiast samobieżne działa przeciwpancerne powstały w wyniku zamontowania armaty polowej typu M1897A4 kalibru 75 mm na transporterze półgąsienicowym M3 Halftrack, znane pod oznaczeniem M3 75 mm GMC (Gun Motor Carriage – w języku

angielskim było to oznaczenie działa samobieżnego). Tak powstały pojazd, który charakteryzował dużą szybkością i mobilnością w terenie, co doskonale trafiało w amerykańską doktrynę użycia broni pancernej, ale wadą tych wozów było posiadanie zbyt słabego pancerza. Mimo tak poważnego mankamentu, wozy te zostały wprowadzone do służby i trafiły one na front, gdzie brały udział w walkach w Afryce Północnej, na Sycylii i we Włoszech oraz Pacyfiku. Część z tych pojazdów w ramach programu pomocy Lend-Lease do Związku Radzieckiego.

Kolejnym samobieżnym środkiem przeciwpancernym był pojazd, oznaczony jako M6 37 mm GMC, czyli $\frac{3}{4}$ tonowa ciężarówka terenowa 4 x 4 Dodge WC51, która była uzbrojona w armatę przeciwpancerną typu M3. Pojazdy te trafiły do służby na początku 1942 roku, mimo że bardzo szybko uznano, że pojazd posiada zbyt słabe uzbrojenie przeciwpancerne, aby skutecznie zwalczać niemieckie pojazdy pancerne. Kolejne zarzuty w stosunku do pojazdu, jakie mu zarzucano to brak opancerzenia, nie wspominając o braku jakiejkolwiek osłony dla załogi wozu i uzbrojenia. Mimo to część wozów użyto w Afryce Północnej i na Pacyfiku.

„Przeciwpancerny” samochód pancerny

Ponieważ wspomniane wyżej pojazdy nie spełniały w pełni pokładanych w nich nadziei, Ordnance Departament na wniosek powołanego Tank Destroyer Command jeszcze w lipcu 1941 roku – ogłosił zapotrzebowanie na nowe działo samobieżne, z uzbrojeniem przeciwpancernym. Według wstępnych założeń taktyczno-technicznych powinno ono w sobie łączyć zalety samochodów pancernych – miał być to lekko opancerzony i szybki pojazd sześciokołowy, posiadający niską sylwetkę, napędzie na cztery koła oraz relatywnie tanie w produkcji. Jego uzbrojeniem miała być 37 mm armata przeciwpancerna, która miała zostać umieszczona w obrotowej wieży oraz z sprzężonym z nią wielkokalibrowym karabinem maszynowym typu M2 kalibru .50

cała (12,7 mm). Dodajmy, że wybranie trakcji kołowej było związane z zebranymi doświadczeniami z działań na terytorium Północnej Afryki, gdzie bardzo podobne maszyny (np. ciężarówki) spisywały się często lepiej niż pojazdy o trakcji gąsienicowej. Dodatkowo nowy wóz bojowy musiał być na tyle uniwersalną konstrukcją, by było możliwe po wprowadzeniu niewielkich modyfikacji używanie go w roli pojazdów innego przeznaczenia. W ramach tego przewidywano powstanie samochodu przeciwlotniczego, który miał być uzbrojony w karabiny maszynowe oraz warianty, które miały służyć do przewożenia moździerza średniego kalibru 81 mm.

Do przedstawionego konkursu stanęły dwie firmy, które swoje projekty zaprezentowały w październiku tego roku. Jednym z nich był pojazd oznaczony jako 37 mm GMC T22, który został zaprojektowany przez Ford Motor Company, zaś jego konkurentem był pojazd zaprojektowany przez firmę Fargo z Chrysler Corporation, który występował pod oznaczeniem 37 mm GMC T23. Wkrótce do rywalizacji dołączyły zakłady Studebaker z opracowanym na własny koszt pojazdem – 37 mm GMC T43. Tę ostatnią firmę i prezentowany przez nią projekt oficjalnie zaaprobowano 23 stycznia 1942 roku. Ponieważ wszystkie wymienione samochody bazowały na tych samych założeniach, były do siebie bardzo wizualnie bardzo podobne.



Spośród tych trzech zakładów tylko firma Forda posiadała doświadczenie w opracowaniu podobnych pojazdów, ponieważ zaprojektowała i wyprodukowała również trzyosiowy projekt samochodu pancernego o oznaczeniu T17. Ostatecznie pojazd

okazał się zbyt ciężki, ale wyprodukowano łącznie 250 maszyn tego typu wykorzystanych ostatecznie głównie w służbie Military Police.

Wracając jednak do interesujących nas projektów samochodów pancernych, już w niedługim czasie swoich pojazdów, zakłady Forda i Fargo-Chrysler otrzymały kontrakt na opracowanie ich wersji dwuosiowych z napędem na wszystkie koła (cztery lub sześć). Testy porównawcze miały wyłonić, który z pojazdów jest lepszy – dwuosiowy czy trzyosiowy. Nowe warianty otrzymały prototypowe oznaczenie odpowiednio T22E1 od Forda i T23E1 od Fargo-Chryslera.

Jednakże zanim powstały pierwsze prototypy którejkolwiek z wymienionych maszyn, na początku 1942 roku, gdzie uznano, że armaty przeciwpancerne kalibru 37 mm nie mogą spełniać skutecznie swojej roli jako broni przeciwpancernej. Pogląd ten był już pierwszym efektem doświadczeń bojowych wojsk amerykańskich, które wykazały wprost, że armaty te posiadały zbyt słabe właściwości balistyczne, aby skutecznie zwalczać czołgi przeciwnika. W związku z tym idea samochodu pancernego spełniającego rolę przeciwpancernego działa samobieżnego upadła. Nie oznaczało to jednak końca projektów omawianych pojazdów ponieważ zarówno formacje przeciwpancerne jak i kawaleryjskie potrzebowały pojazdu pancernego, przeznaczonego do działań rozpoznawczych, które zastąpiły w tej roli nieco już zdeklasowanego Scout Car M3A1. Opisywane pojazdy zostały więc w marcu tego roku przeklasyfikowano z Gun Motor Carriers na Light Armored Cars i prace nad nimi kontynuowano. Jednocześnie T43 zakładów Studebaker otrzymał całkowicie nowe oznaczenie i do tej pory występował jako T21.

Jako pierwszy zakłady produkcyjne opuścił prototyp Forda i 16 marca 1942 roku został on skierowany na testy do Aberdeen Proving Ground w stanie Maryland. Próby wypadły generalnie pomyślnie, ale podczas ich odbywania zauważono pewne mankamenty związane z nie dość dobrymi własnościami jazdy w terenie. Jednak z powodu na nagłący wymóg posiadania jak

najszybciej tego typu pojazdów rozpoznawczych z jednej strony, z drugiej strony na duże możliwości produkcyjne zakładów Forda, Armored Force Board już 1 kwietnia zakwalifikowany samochód do seryjnej produkcji, jeszcze zanim powstały prototypowe maszyny konkurencyjnych firm. Jeśli nie chodzi, to dopiero w maju został ukończony prototyp T21 Studebakera, którym jednak bliżej się nie zainteresowano, ponieważ pojazd posiadał liczne mankamenty techniczne, wynikłe podczas trwania testów w General Motors Proving Ground, natomiast prototyp z zakładów Fargo nigdy nie został ukończony.



Tymczasem pojazd zakładów Forda był przez jednostki kawaleryjskie ostro krytykowany. Prócz wymienionych już gorszych właściwości terenowych, niż to miało miejsce w dotychczas używanych samochodach opancerzonych typu M3A1, podnoszono również kwestię zainstalowania zbyt słabej jednostki napędowej jak na pojazd tej klasy – był on wprawdzie identyczny jak w kołowych transporterach M3A1, tu jednak dochodzimy do kolejnego mankamentu, czyli większego ciężaru wozu prototypowym T22, co negatywnie wpłynęło na jego osiągi. Głosy te jednak zostały ostatecznie zignorowane przez Armored Force Board.

Kolejne testy T22 przeprowadzone w Fort Knox (stan Kentucky), w drugiej połowie maja obnażyły ponownie szereg technicznych mankamentów pojazdu. W wyniku podjętych obserwacji usunięto m.in. ciężki karabin maszynowy z przedniej części kadłuba (obsługiwany przez pomocnika kierowcy), zrekonstruowano

elementy nadbudówki kadłuba oraz zwiększono napięcie znamionowe układu elektrycznego od 6 V do 12 V. Wszystkie te modyfikacje zostały zaimplementowane w kolejnym powstałym prototypie, oznaczonym jako T22E2. Ostatecznie 22 czerwca 1942 roku pojazd został oficjalnie oznaczony jako Light Armored Car M8.

Pierwsze złożone w firmie Ford zamówienie na seryjne samochody pancerne miało miejsce 1 maja 1942 roku, było zaś początkowo 5000 sztuk maszyn tego typu, ale ich ilość została następnie zwiększona do 6000 sztuk. W lipcu tego roku złożono drugie zlecenie na budowę kolejnych 5070 sztuk. Uległo ono wprawdzie potem zmniejszeniu do 2460 egzemplarzy, ale ogólna liczba zamówionych wozów i tak była całkiem pokaźna i wynosiła 8460 sztuk maszyn. W wyniku przedłużających się negocjacji, termin rozpoczęcia produkcji został przesunięty i ustalony na marzec 1943 roku, a miała zostać rozpoczęta po zakończeniu produkcji samochodów T17. W tym miesiącu produkcję seryjną samochodów pancernych M8 rozpoczęła fabryka Forda w St. Paul w stanie Minnesota, następnie od maja ruszył montaż maszyn w fabryce ulokowanej w Chicago (w stanie Illinois). W toku prowadzonej produkcji wprowadzono szereg mniejszych bądź większych modyfikacji w konstrukcji tytułowego samochodu pancernego.

Włącznie do maja 1945 roku zostało zbudowanych 8523 egzemplarze samochodów pancernych M8. Mimo zakończenia wojny w Europie, produkcję kontynuowano jeszcze w następnym miesiącu, ogólna więc ilość zmontowanych pojazdów zamknęła się liczbą 8634 sztuk. Zaczynając jednak od początku w marcu 1943 roku halę montażową opuściło 15 sztuk maszyn. W kolejnych miesiącach liczba wyprodukowanych samochodów pancernych M8 również nie była imponująca (kwiecień – 31 sztuk, maj – 110 sztuk, czerwiec 169 sztuk), ale już druga połowa roku przyniosła zasadniczą poprawę ilości skompletowanych pojazdów. W lipcu 1943 roku liczba maszyn wyprodukowanych wyniosła 512 egzemplarzy, by już w następnych miesiącach osiągnąć już nader imponującą liczbę: sierpień 314 sztuk, wrzesień – 803 sztuki,

październik – 545 sztuk, listopad – 1000 sztuk (wówczas też w tym miesiącu zmontowano największą liczbę zamówionych maszyn) i grudzień 1943 roku – 800 sztuk.

W 1944 roku liczba wyprodukowanych samochodów pancernych M8 ponownie się obniżyła. W styczniu wyprodukowano 562 sztuki, w lutym – 468 sztuk, to w pozostałych miesiącach produkcja seryjna maszyn systematycznie spadała i następnie stanęła na zasadniczo niezmiennym poziomie. W marcu – 241 sztuk, kwiecień – 223 sztuki, maj – 241 sztuk, czerwiec – 232 sztuki, lipiec – 256 sztuk, sierpień – 243 sztuki, wrzesień – 232 sztuki, w październiku – 234 sztuki, listopad – 234 sztuki i w grudniu 1944 roku – 215 sztuk.



W ostatnim roku wojny – 1945, zanotowano dalszy spadek produkcji seryjnej samochodów pancernych M8. Jeszcze w styczniu nowego roku zdołano zachować poziom zeszłoroczny i hale fabryk opuściło 232 egzemplarze M8, ale do czerwca 1945 roku hale montażowe wozy M8 w poszczególnych miesiącach zdołało opuścić: luty – 144 sztuki, marzec – 162 sztuki, kwiecień – 150 sztuk, maj – 153 sztuki i czerwiec – 111 sztuk.

W ramach wspomnianych modyfikacji, zmniejszeniu legł fragment dachu przedniej części wieży, ona sama musiała być spawana (początkowo planowano wykonywanie wież metodą odlewania). Przystąpiono również do ulepszenia zawieszenia samochodu pancernego M8 (oznaczonych jako M8E1) we wrześniu 1944 roku testowano nowe zawieszenie oparte na niezależnych drążkach

skrętnych. Przeprowadzone próby poligonowe okazały się jednak niezbyt satysfakcjonujące i choć pewne niewielkie modyfikacje w zawieszeniu przedniej osi wprowadzono w pojazdach seryjnych, dalsze prace nad tego typu wozem zostały zawieszone. Problemem były też mocno nieszczelne włazy, które po zamknięciu nie powstrzymywały podczas opadów deszczowych dostawanie się do wnętrza wozu, co często zalewało przewody elektryczne w wozie i doprowadzało do spięcia elektrycznego. Zaradzono temu stosując po wewnętrznej stronie włazu specjalne korytka, które odprowadzały nadmiar gromadzonej się w ten sposób wody.

Kolejnym mankamentem samochodu pancernego M8 był brak opancerzonej podłogi. W związku z tym w czerwcu 1944 roku wprowadzono do użytku utwardzane powierzchniowo płyty pancerne o grubości 6,4 mm przeznaczone do osłony dolnej części samochodu, narażonej na wybuchy min przeciwpancernych. Opracowano również sposób na ich montaż w warunkach polowych, w maszynach już wyprodukowanych, a nie posiadającej tego typu osłony w podłodze. Następną wprowadzoną modyfikacją było wprowadzenie dwustopniowego mechanizmu obrotu wieży, zamiast dotychczas stosowanego jednostopniowego. Znajdujące się po każdej stronie kadłuba stelaże, na których przewożono miny, zostały zastąpione dwoma zasobnikami przyspawanymi do pancerza.

Długo poszukiwano odpowiedniego kompromisu w kwestii uzbrojenia przeciwlotniczego samochodu pancernego M8. Pierwsze powstające samochody pancerne nie posiadały żadnego instalowanego uzbrojenia do obrony przeciwlotniczej, dlatego aby umożliwić załodze wozu na uzyskanie takiej możliwości, przystąpiono do badań aby do osiągnąć. W tym celu kilka już gotowych pojazdów zostało wysłanych do Cavalry Board w Fort Riley (stan Kansas) i Tank Destroyer Command z Fort Hood (stan Teksas), gdzie miały przejść próby z zastosowaniem różnych wariantów uzbrojenia. W przypadku jednostek Kawalerii zainstalowano na wieży pierścieniowy stelaż, oznaczony jako M32, na którym miał być zainstalowany karabin maszynowy. Tank

Destroyer Command poparło to rozwiązanie i Ordnance Departament przyjął je, ale zamiast M32 zainstalowaną inną wersję – oznaczone jako M49 lub M49C (zastosowano także nowszy typ M66). To ostatnie do końca 1943 roku było standardowo montowane na pojazdach seryjnych.

W tym czasie opracowano jednakże inny sposób instalowania uzbrojenia przeciwlotniczego, polegający na zamontowaniu z tyłu wieży uchwytu typu D67511, na którym miał być zamontowany karabin maszynowy. Ponieważ mocowanie tego typu było zdecydowanie złejsze, zostało ostatecznie zaakceptowane przez Ordnance Departament i od kwietnia 1944 roku właśnie je zaczęto stosować w samochodach pancernych M8. Dodajmy, że oczywistym jego mankamentem był fakt, że w przypadku prowadzenia ognia na wprost, strzelec był całkowicie odsłonięty i nie chroniony w żaden sposób przed ostrzałem przeciwnika.



W pierwszych samochodach pancernych M8 radiostacja była ulokowana po lewej stronie wnętrza wieży. We wrześniu 1943 roku postanowiono, że wszystkie wozy M8 musiały być wyposażone w dwie radiostacje – druga musiała być zamontowana po prawej stronie wieży w miejscu głównego zapasu amunicji z armaty. W związku z tym zapas amunicji do armaty został ograniczony do 16 pocisków. Była to jednak ilość co najmniej niewystarczająca, więc załogi wozów M8 stosowały różne

„polowe” metody na jej zwiększenie. Ostatecznie kosztem mocno ograniczonego miejsca wewnątrz pojazdu, zamontowano dwa dodatkowe stelaże – jeden na 20 nabojów w wieży pomiędzy siedziskami dowódcy i celowniczego, drugi na łącznie 43 sztuki nabojów, umiejscowiony za fotelem kierowcy, gdzie dotychczas były przewożone kanistry na wodę dla żołnierzy.

Samochody pancerne M8 były jednolicie malowane kolorem Olive Drab, ale zdarzał się również kamuflaż dwubarwny składający się z kolorów Olive Drab i Sand, który był stosowany przede wszystkim we Włoszech. Natomiast w warunkach zimowych pojazdy były pokrywane całkowicie lub częściowo białą zmywalną farbą. Znak przynależności państwowej w formie białej – pięcioramiennej gwiazdy w różnych odmianach (albo sama gwiazda, albo dodatkowo wpisana w okrąg, też koloru białego), był umieszczony najczęściej na przedniej, mocno pochylonej płycie pancerniej i bocznych powierzchniach tylnej części kadłuba oraz na bokach wieży. Niekiedy gwiazda była zamalowywana farbą ciemniejszego koloru.

Na wozach stosowano również oznaczenia ewidencyjne w postaci napisu „U.S.A.” oraz numeru umieszczonego je głównie na bocznych powierzchniach kadłuba,. Zdarzało się również nadawanie przez załogi swoim pojazdom nazw własnych: np. „Austin” lub „Colbert”.

Opis konstrukcji

Samochód pancerny M8 był czteroosobowym lekkim pojazdem pancernym o masie około 7900 kg. Jego kadłub był zbudowany ze spawanych ze sobą walcowanych płyt pancernych o zróżnicowanej grubości, zależnej od kąta nachylenia i elementów, jakie miały one ozłaniać. I tak górna część kadłuba liczyła 19,1 mm i była nachylona pod kątem 45 stopni, środkowa część o grubości 12,7 mm (ustawiona pod kątem 60 stopni), dolna zaś 15,9 mm (ustawiona pod kątem 30 stopni). Wszystkie płyty boczne podobnie jak tylna miały grubość 9,5 mm i nachylenie 22

stopni, z wyjątkiem płyty tylnej, która była ustawiona pod kątem prostym. Wierzch kadłuba miał grubość 6,4 mm (kąt jej nachylenia w części przedniej wynosił 83 stopnie, w tylnej zaś 86 stopni), podobnie jak podłoga.

Z przodu samochodu pancernego, po lewej stronie znajdowało się stanowisko kierowcy, zaś po prawej pomocnika kierowcy. Ich siedzenia były zaopatrzone w oparcia. Obaj siedzący tam żołnierze byli dodatkowo osłonięci podwyższonymi fragmentami górnej części kadłuba, tworząc tym samym, swego rodzaju niewielką nadbudówkę, w której znajdowały się dwuczęściowe włazy. Górne ich części, które umiejscowiono nad głowami obu członków załogi były otwierane na boki – po uchyleniu włazu spoczywały na specjalnych ogranicznikach zamontowanych po bokach nadbudówki. Z kolei czołowa ściana włazu mogła być otwierana do przodu, z wiadomych względów jednak takiego sposobu obserwacji otoczenia używano tylko poza działaniami wojennymi. Podczas działań bojowych kierowca obserwował otoczenie z przodu wozu za pomocą otworu wykonanego w przedniej ścianie włazu lub osłonięty szkłem pancernym peryskopu pryzmatycznego. Jednak zarazem jeden jak i drugi nie dawały kierowcy większego pola widzenia otoczenia przed wozem. Takie same możliwości obserwacji otoczenia przed wozem, posiadał pomocnik kierowcy, który według pierwotnej koncepcji miał też obsługiwać montowany z przodu kadłuba karabin maszynowy, który ostatecznie w wozach seryjnych nie był montowany. W górnej, przedniej części płyty pancernej kadłuba były zainstalowane osłonięte stalową konstrukcją reflektory i syrenę, w dolnej części znajdowały się natomiast dwa zaczepy holownicze. Z tyłu znajdował się hak służący do ciągnięcia niewielkiej przyczepki.











Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Kłanino – Muzeum Pancerne, eksponat z kolekcji Tank Huntera

Kierowca prowadził pojazd za pomocą kierownicy, po między jego stanowiskiem, a stanowiskiem pomocnika kierowcy znajdowała się dźwignia zmiany biegów. Kierowca wozu posiadał również pedał sprzęgła, pedał gazu, pedał hamulca, panel wskaźników na

pulpicie oraz hamulec ręczny.

Samochody pancerne M8 otrzymały również uzbrojenie w postaci przeciwpancernej armaty M6 kalibru 37 mm (był to czołgowy wariant armaty przeciwpancernej typu M3) i sprzężonego z nią chłodzonego powietrzem karabinu maszynowego Browning M1919A4 kalibru .30 cala (7,62 mm). Zamontowane były one we wspólnym jarzmie typu M23A1, gdzie po lewej stronie została ułożona armata, po prawej karabin maszynowy. Kąt ich ostrzału w płaszczyźnie pionowej wynosił od 10 stopni do +20 stopni, w płaszczyźnie poziomej pełne 360 stopni wraz z obrotem owalnej, otwartej od góry wieżyczki (miała ona tylko fragment stropu dachu o grubości 6,4 mm w swojej przedniej części), w której znajdowały się obie bronie. Grubość jej pancerza wynosiła 19,2 mm z kątem nachylenia: przód – 15 stopni, boki – 18 stopni i tył – 17 stopni. Osłona jarzma armaty posiadała grubość 25,4 mm. Obrót wieży odbywał się za pomocą ręcznego manipulatora. Wewnątrz niej, po lewej stronie znajdował swoje stanowisko celowniczy uzbrojenia, mający do swojej dyspozycji siedzisko, które mocowano do pierścienia wieży. Po jego prawej stronie zajmował swoje stanowisko dowódca-ładowniczy uzbrojenia, który posiadał również własne siedzisko. Podczas prowadzenia ognia stosowany był celownik typu M70D, broń była nakierowywana na cel ręcznie.

W części pojazdów na stropie wieży był montowany uchwyt dla wielkokalibrowego (ciężkiego) karabinu maszynowego Browning M2 kalibru .50 cala (12,7 mm), który był przeznaczony do obrony przeciwlotniczej. Na pozostałych samochodach pancernych M8 karabin tego typu był montowany na uchwycie, który znajdował się na specjalnej płaskiej szynie prowadzącej typu M49B, później model M49C, zmieniony następnie na M66, montowanej również do stropu wieży. Załoga wozu jako broni używała również karabinów (karabinków) typu M1 kalibru .30 cala (7,62 mm), 12 sztuk granatów ręcznych, 4 sztuki świec dymnych M1 lub M2, czy też sześć sztuk min przeciwczołgowych typu M1A1 (po trzy sztuki umieszczone na stelażach na bokach kadłuba,

między pierwszym, a drugim kołem). Istniała również możliwość wymontowania z jarzma karabinu maszynowego M1919A4 i użycia go przez załogę do walki pieszej.

Armata czołgowa M6 posiadała szybkostrzelność teoretyczna do 30 strz./min.. Prędkość wylotowa pocisku przeciwpancernego wynosiła do 884 m/s, donośność maksymalna działa sięga do 6900 m. Jej walory balistyczne były wprawdzie niestarczająca, by stawić czoło większości niemieckich pojazdów pancernych, zwłaszcza najgrubszym pancerzem ułożonym od czoła. Należy jednak pamiętać, że wóz miał przede wszystkim służyć do zwiadu i wspierać jednostki piechoty, a do walki z czołgami przeciwnika miały służyć własne czołgi oraz niszczyciele czołgów (samobieżne działa przeciwpancerne). Zapas amunicji przewożony w samochodzie pancernym wynosił 80 sztuk naboju, ułożonych na stelażach (64 sztuki naboju znajdowało się na stelażach kadłuba wozu obok stanowiska dowódcy – na wysokości kolan, natomiast pozostałe 16 sztuk znajdowało się na stelażach ułożonych na ścinach wieży wozu). Oprócz naboju z pociskami przeciwpancernymi typu M51B i M51B2, stosowano też naboje z pociskami burzącymi w typu M63 i odłamkowe typu M2. Zapas przewożonej amunicji do wielkokalibrowego karabinu maszynowego Browning M2 to 400 sztuk oraz do karabinu maszynowego Browning M1919A4 to natomiast 1500 sztuk.

W tylnej części kadłuba samochodu pancernego M8 został zamontowany rzędowy, 6-cylindrowy, 4-suwowy silnik Hercules JXD o mocy 110 KM przy 3000 obr./min.. Zasilany był on 70-oktanową benzyną, podawaną z samouszczelniającym się zbiornikiem paliwa o pojemności 54 galonów (200 litrów), który był umieszczony pod blokiem silnika. Prędkość maksymalna wozu sięgała do 55 mil/h (88 km/h) przy maksymalnym zasięgu wozu do 350 mil (ok. 560 km). Dużą zaletą zastosowanej w wozie jednostce napędowej była cicha praca silnika, pozwalająca załodze wozu na bardzo ciche podejście do sił nieprzyjaciela. Dostęp do silnika zapewniały dwa duże włazy usytuowane na górnej płycie tylnej części kadłuba, otwierały się one ku

środkowi pojazdu.

Skrzynia przekładniowa zakładów Warner Gear Co., o ośmiu biegach do jazdy w przód oraz dwóch biegów jazdy wstecznej, podzielonych na biegi „Low” (terenowe) i „High” (szosowe). Prędkość na poszczególnych przełożeniach w zakresie terenowym, kształtowały się następująco: 1/R – 4 mile/h, 2 – 8 mil/h, 3 – 16 mil/h, 4 – 28 mil/h. Z kolei na biegach szosowych samochód pancerny M8 mógł się rozpędzić do prędkości: 1/R – 8 mil/h, 2 – 15 mil/h, 3 – 32 mil/h i 4 – 55 mil/h.



Samochód pancerny M8 trzyosiowym pojazdem o napędzie na wszystkie koła. Zawieszenie opierało się na sztywnych osiach i resorowane resorami półeliptycznymi. Opony pojazdu o wymiarach 9.00 x 20. Kierowane koła przednie. Hamulce hydrauliczne.

Wyposażeniem radiowym pojazdu M8 początkowo była radiostacja SR-508, umieszczona po lewej stronie wieży blisko kolana celowniczego. Od 1944 roku stosowano radiostację SCR-506, służąca do komunikacji między pododdziałami szwadronu rozpoznawczego, a jego sztabem oraz SCR-508, służące do komunikacji po między poszczególnymi pododdziałami szwadronu. W czasie trwania wojny w niektórych przypadkach stosowano również pojedyncze radiostacje SCR-608 lub SCR-610. Pojazdy tak wyposażone przydzielano do batalionów niszcycieli czołgów. Gniazda anten znajdowały się po każdej stronie tylnej części kadłuba wozu.

Radiostacje, sygnał dźwiękowy, reflektory, panel wskaźników kierowcy były zasilane instalacją elektryczną o napięciu 12 V,

która była zasilana z prądnicy. Dodatkowym źródłem prądu był zastosowany akumulator.

Wersje rozwojowe

Jak już wspomniano w tekście, według pierwotnych założeń, nowy pojazd miał być konstrukcją, która by pozwalała na opracowanie wersji specjalistycznych. Wymogi te Tank Destroyer Command utrzymało po akceptacji wozu M8 i w grudniu 1942 roku podjęto decyzję o opracowaniu trzech wariantów: samobieżnego zestawu przeciwlotniczego, oznaczonego T69, samochodu dowodzenia (Armored Command Car) T26 i transportera piechoty/ładunku (Personnel-Cargo Carrier) T20.

Multiple Gun Motor Carrier T69

Po złożeniu w Ordnance Departament zamówienia na samochód pancerny przystosowany do obrony przeciwlotniczej, w maju 1943 roku prototyp, który został oznaczony jako Multiple Gun Motor Carriage T69 był testowany przez Antiaircraft Artillery Board w Aberdeen Proving Ground, a następnie w Camp Davis w stanie North Carolina.

W nowym pojeździe wieżyczka standardowego samochodu pancernego typu M8 została zastąpiona również otwartą od góry wieżyczką konstrukcji W. L. Maxson Corporation z zamontowanymi w niej poczwórnie sprzężonymi wielkokalibrowymi karabinami maszynowymi typu Browning M2 kalibru .50 cala (12,7 mm). Pozostałe elementy konstrukcyjne wozu zostały zasadniczo nie zmienione. Obrót wieży odbywał się elektrycznie za pomocą odrębnego silnika.

Mimo ogólnie zadowalającego wyniku przeprowadzonego testu, T69 wskazywał jednak pewne mankamenty, wśród których była m.in.: zbyt mało miejsca na dodatkową amunicję, słabą mobilność w terenie, czy też bardzo duży rozrzut amunicji przy prowadzeniu ognia. Potrzebne było również wzmocnienie jarzma karabinów

maszynowych. Wszystko to stawiało pojazd w bardzo niekorzystnym świetle w porównaniu do używanych wówczas maszyn o podobnym przeznaczeniu, czyli M16 i M17 Multiple Gun Motor Carriers. Z tego względu T69 nie wyszedł poza studium prototypu i projekt został anulowany w 1944 roku.

Armored Utility Car M20

Pojazd ten jako jedyny wojenny wariant wozu M8 był produkowany seryjnie. Jego genezy należy się doszukać w wyżej wymienionej klasyfikacji na samochody dowodzenia T26 i transportery piechoty-ładunku T20. Po wstępnych badaniach w firmie Ford stwierdzono, że zarówno jeden, jak i drugi pojazd będą na tyle podobne do siebie, że równie dobrze ich funkcję może spełniać jeden samochód, w związku z tym zostały połączone w jeden pojazd pod oznaczeniem T26. Pierwszy prototyp został wykonany w lutym 1943 roku i już w następnym miesiącu skierowano go na testy do Aberdeen Proving Ground, a następnie do Camp Hood w stanie Teksas. Przeprowadzone próby wypadły pomyślnie i po prowadzeniu niewielkich poprawek, w kwietniu 1943 roku pojazd znalazł się w produkcji seryjnej, pod oznaczeniem M10 Armored Utility Car.

Aby odróżnić sam pojazd od samobieżnych niszczycieli czołgów nazwanych również dział samobieżnych M10 (Wolverine), oznaczenie to miesiąc później zmieniono na M20. Do końca maja 1945 roku w fabryce Forda w Chicago, wyprodukowano łącznie 3680 sztuk (inne publikacje mówią, że do końca czerwca zbudowano 3791 egzemplarzy), z czego poszczególnych miesiącach 1943 roku montaż wozu wyglądał następująco: lipiec – 126 sztuk, sierpień – 205 sztuk, wrzesień – 275 sztuk, październik – 293 sztuk, listopad – 400 sztuk i grudzień – 325 sztuk. W 1944 roku produkcja wozu uległa zmniejszeniu i wynosiła następująco: w styczniu – 214 sztuki, lutym – 193 sztuki, w marcu – 53 sztuki, w kwietniu – 48 sztuk, w maju – 53 sztuk, czerwcu – 32 sztuk, lipcu – 29 sztuk, w sierpniu – 83 sztuki, wrzesień – 158 sztuk, październik – 160 sztuk, listopad – 159

sztuk i w grudniu – 155 sztuk wozów M20. W 1945 roku produkcja wozów przedstawiała się następująco: styczeń – 97 sztuk, luty – 153 sztuki, marzec – 163 sztuki, kwiecień – 150 sztuk i w maju 156 sztuk samochodów pancernych M20. Zapewne już po zakończeniu działań wojennych w Europie zostało wyprodukowanych jeszcze dalszych 111 sztuk wozów M20.



A jeżeli chodzi o różnice w konstrukcji wozu M20, w stosunku do jego pierwowzoru – samochodu pancernego M8, w miejsce usuniętej wieży, nad otwartym od góry przedziałem bojowym, został ulokowany stalowy pierścień typu M49, a następnie M66, który był mocowany do burt i tylnej ściany pancernia przedziału bojowego. Na pierścieniu znajdował się instalowany wielkokalibrowy karabin maszynowy Browning M2, kalibru .50 cala (12,7 mm). Dzięki usunięciu wieży masa całkowita pojazdu nawet nieco spadła, co również przełożyło się na poprawienie własności jezdnych pojazdu w trudniejszym terenie. W wozach M20 były również na bieżąco wprowadzane zmiany i modyfikacje, jak te, które wymieniłem przy samochodach pancernych M8.

Załoga wozu M20 liczyła łącznie sześciu żołnierzy. Dwóch jej członków znajdowało się standardowo w przedziale kierowania wozem, pozostałych czterech natomiast w przedziale bojowym. Zajmowali oni swoje stanowiska na dwóch ławkach, ustawionych bokiem w kierunku ruchu pojazdu. Dowódca zajmował swoje miejsce na ławce po lewej stronie, dwóch kolejnych żołnierzy zajmowało miejsce na ławce, ulokowanej po prawej stronie. Natomiast ostatni żołnierz, strzelec wielkokalibrowego karabinu maszynowego Browninga M2 był ulokowany na mniejszej

ławce tylnej. Dowódca wozu dysponował niewielkim stolikiem.

Dodatkową bronią załogi wozu było łącznie 5 karabinów (karabinków?) M1 kalibru .30 cala (7,62 mm) (dwa z nich znajdowały się na uchwytych w przedziale kierowania, pozostałe trzy w przedziale bojowym, jedna wyrzutnia przeciwpancerna M1 „Bazooka” kalibru 26,6 cala (60 mm) zapasem 10 pocisków rakietowych, 500 sztuk naboji do karabinów (karabinków?) M1 i 1000 sztuk naboji do wielkokalibrowego karabinu maszynowego Browning M2 – te ostatnie znajdowały się w pudełkach po 100 sztuk naboji, dodatkowo w wozie były przewożone 3 miny oraz 15 sztuk granatów.

Armored Chemical Car T30

Kontynuując zagadnienie wariantów rozwojowych wozu M8 z okresu II Wojny Światowej, należało by wspomnieć również o pojeździe „chemicznym”, oznaczonym jako T30. Samochód ten otrzymał po 5 wyrzutni rakiet kalibru 7 cali (178 mm), które były zamontowane po każdej stronie wieży. Załoga wozu liczyła 2 osoby: byli to kierowca wozu i operator wyrzutni. W pojeździe był przewożony zapas 10 pocisków rakietowych oraz 100 galonów (ok. 455 litrów) substancji chemicznej.

Sam pojazd wydał się na tyle interesujący, że założono zamówienie na sześć takich maszyn, jednakże zanim doszło do ich zmontowania, sytuacja na froncie nie wykazywała już konieczności ich istnienia takiego pojazdu, więc 18 listopada 1943 roku Ordnance Departament anulował projekt.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne M8

- Załoga wozu – czterech żołnierzy
- Waga całkowita – 7900 kg

- Długość całkowita wozu – 5000 mm
- Szerokość wozu – 2540 mm
- Wysokość wozu – 2310 mm
- Zastosowany silnik – Herkules JXD
- Moc silnika – 110 KM przy 3000 obr./min.
- Uzbrojenie wozu – Armata przeciwpancerna M6 kalibru 37 mm, 1 karabin maszynowy 1919A4 kalibru .30 (7,62 mm), 1 wielkokalibrowy karabin maszynowy kalibru .50 (12,7 mm)
- Zapas przewożonej amunicji – 16 lub 80 naboï kalibru 37 mm, 400 sztuk naboï kalibru .50 oraz 1500 sztuk naboï kalibru .30
- Prędkość maksymalna na drodze – do 88,5 km/h (55 mil/h)
- Zasięg na drodze – do 563 km (do 350 mil)
- Pancierz kadłuba – 6,4 mm – 19,1 mm
- Pancierz wieży – 6,4 mm – 19,1 mm (jarzmo wieży 25,4 mm)
- Pokonywanie przeszkód terenowych:
- Wzniesienia – do 60 stopni
- Rowy o szerokości do – 800 mm
- Brody o głębokości do – 600 mm
- Ścianki o wysokości do – 300 mm

Podstawowe dane taktyczno-techniczne M20

- Załoga wozu – sześciu żołnierzy

- Waga całkowita – 7100 kg
- Długość całkowita wozu – 5000 mm
- Szerokość wozu – 2540 mm
- Wysokość wozu – 2240 mm
- Zastosowany silnik – Herkules JXD
- Moc silnika – 110 KM przy 3000 obr./min.
- Uzbrojenie wozu – 1 wielkokalibrowy karabin maszynowy kalibru .50 (12,7 mm)
- Zapas przewożonej amunicji – 1000 sztuk naboji kalibru .50
- Prędkość maksymalna na drodze – do 88,5 km/h (55 mil/h)
- Zasięg na drodze – do 563 km (do 350 mil)
- Pancerz kadłuba – 6,4 mm – 19,1 mm
- Pokonywanie przeszkód terenowych:
- Wzniesienia – do 60 stopni
- Rowy o szerokości do – 800 mm
- Brody o głębokości do – 600 mm
- Ścianki o wysokości do – 300 mm

Organizacja oddziałów i zarys użycia bojowego

Doświadczenia bojowe zdobyte podczas walk w Afryce Północnej były głównym powodem przekształcenia struktury organizacyjnej sił amerykańskich. Między innymi pułki kawalerii

zmotoryzowanej zostały przeformowane w szwadrony kawalerii rozpoznawczej (Cavalry reconnaissance squadrons, mechanized). W każdym takim szwadronie znajdowały się trzy oddziały rozpoznawcze, oznaczone jako A, B i C – jeden oddział dział szturmowych (E; w jego składzie znajdowały się pojazdy typu M8 75 mm HMC) i kompania F z czołgami lekkimi typu M5A1 (17 egzemplarzy). Każdy z oddziałów rozpoznawczych składał się z plutonu sztabowego i trzech plutonów liniowych.

Istniały dwa rodzaje szwadronów rozpoznawczych kawalerii różniące się ilością żołnierzy i sprzętu bojowego. Te wchodzące organicznie w skład amerykańskich dywizji pancernych posiadały w sumie 931 żołnierzy, w tym 42 oficerów, 17 czołgów lekkich, 8 dział samobieżnych oraz 52 sztuki samochodów pancernych M8. Szwadrony, które znajdowały się poza strukturami dywizyjnymi liczyły natomiast 760 żołnierzy, w tym 36 oficerów, 17 czołgów lekkich, 6 dział samobieżnych oraz 40 egzemplarzy samochodów pancernych M8. Te ostatnie były łączone w dwuszwadronowe grupy kawalerii. W sumie podczas trwania II Wojny Światowej powstało 13 sztuk takich grup: 2nd, 3rd, 4th, 6th, 11th, 14th, 15th, 16th, 10st, 102nd, 106th, 113th i 115th Cavalry Groups (Mechanized).

Podobną strukturę organizacyjną do szwadronów kawalerii (rozpoznawczej) posiadały również oddziały kawalerii rozpoznawczej, które z kolei przydzielano do dywizji piechoty. Ogółem istniały 42 tego typu oddziały, w których znajdowało się łącznie 13 samochodów pancernych M8.

Liczbę tę uzupełniało 16 szwadronów wchodzących w skład poszczególnych dywizji pancernych. Były to: 81st, 82nd i 83rd Armored Reconnaissance Battalion (ten pierwszy został następnie przekształcony w Cavalry Reconnaissance Squadron) oraz 25th, 85th, 86th, 87th, 88th, 89th, 90th, 41st, 92nd, 93rd, 94th, 23rd i 33rd Cavalry Reconnaissance Squadron znajdujące się odpowiednio w 1st – 14th oraz 16th i 20th Armored Divisions.

Samochód pancerny był również używany w batalionach

niszczycieli czołgów (Tank Destroyer Battalions). W oddziałach o trakcji samobieżnej używano łącznie po 6 samochodów pancernych w podstawowej wersji M8 oraz 30 egzemplarzy wariantu M20, z kolei w batalionach o trakcji holowanej po 4 sztuki wariantu M8 i 10 egzemplarzy wariantu M20.

Nieprzyjazny teren geograficzny występujący we Włoszech czy Normandii nie pozwalał często na efektywne użycie w rozpoznaniu samochodów pancernych M8. Dopiero po opuszczeniu wielkiego labiryntu w Normandii, samochody M8 zaczęły się znacznie lepiej sprawować. Wprawdzie ani pancerz wozów, ani jego uzbrojenie nie pozwalały na efektywną walkę z czołgami przeciwnika, to jednak w mocno sprzyjających warunkach bojowych, załoga wozu mogła unieszkodliwić nawet tak potężnego przeciwnika, jakim był czołg ciężki. Znane jest zniszczenie czołgu ciężkiego Panzerkampfwagen VI Tiger przez załogę samochodu pancernego M8 z Troop B87th Cavalry Reconnaissance Squadron, który podczas walk prowadzonych w lesie Ardeńskim (w miejscowości St. Vith) grudniu 1944 roku po oddaniu kilku strzałów z własnego działka w tylny pancerz czołgu niemieckiego z odległości 23 m – zapaliła go.



Multiple Gun Motor Carrier T69

Co bardzo ciekawe, w niektórych przypadkach samochód pancerny M8 mógł być używany jako pojazd „przeciwpancerny”, tak jak zresztą był na samym początku projektowany. Podczas jego użytkowania w walkach na wyspach Pacyfiku okazało się, że uzbrojenie było wystarczające do zwalczania japońskich

pojazdów pancernych. Po zakończeniu działań wojennych, opisywane pojazdy bardzo często prowadziły służbę okupacyjną na terytorium zarówno Niemiec, jak i Japonii.

Samochód pancerny M8, podobnie jak wiele innych amerykańskich pojazdów, był również przedmiotem programu pomocnego Lend-Lease. Pierwszym odbiorcom wozów była Wielka Brytania, która w 1943 roku złożyła zamówienie na 5000 egzemplarzy tych wozów. W ostateczności uzyskano znacznie mniej, a mianowicie jeszcze w tym samym roku 2 samochody pancerne M8, w roku następnym było już ich w 454 pojazdów, w 1945 roku zaś kolejne 40 wozów. Ogółem więc Wielka Brytania otrzymała 496 maszyn. W służbie tego wyspiarskiego kraju, wozy M8 wzorem innych, posiadanych wozów nazwę własną, w tym przypadku Greyhound.

W armii brytyjskiej większość wozów M8 została przydzielona głównie do 6th Armoured Division oraz 7th Armoured Brigade, które walczyły we Włoszech. Oprócz tego dwie maszyny przekazane siłom zbrojnym Kanady. Mimo braku oficjalnych dokumentów, które mogły by potwierdzić posiadanie tego typu pojazdu w Polskich Siłach Zbrojnych na Zachodzie, to jeden wóz M8 (być może jedyny używany przez Polaków) znajdował się w użyciu w dowództwie 12. Pułku Ułanów Podolskich, wchodzących w skład 3. Dywizji Strzelców Karpackich.

Największą ilość wozów M8 po Stanach Zjednoczonych dysponowały siły tzw. Wolnych Francuzów. Do końca 1945 roku otrzymały one aż 689 samochodów pancernych M8 oraz 205 egzemplarzy wariantu M20. Ostatnim alianckim użytkownikiem wozów M8 była Brazylia. Państwo to w ramach pomocy z Lend-Lease w 1943 roku dostało 5 samochodów pancernych M8, w roku następnym dalsze 15 sztuk. Samochodów pancernych tego typu używała brazylijska 1. Dywizja Piechoty z Brazylijskiego Korpusu Ekspedycyjnego (Força Expedicionaria Brasileira), która walczyła w ostatnich dwóch latach na terytorium Półwyspu Apenińskiego.

Dodajmy, że przynajmniej kilka-kilkanaście samochodów pancernych M8 podczas toczonych walk w Europie Zachodniej w

latach 1944-1945. Z braku odpowiedniej ilości własnych pojazdów tego typu używano w m.in.: 2., 11. i 116. Dywizjach Pancernych. Podczas kontrofensywy w Ardenach pojazdy tego typu znajdowały się w Kampfgruppe Peiper. Przynajmniej jeden ze zdobycznych M8 został pozbawiony wieży, w której w miejscu zamontowano potrójnie sprzężone działko przeciwlotnicze kalibru 20 mm. Niestety nic więcej nie wiadomo o tej konstrukcji.

Zakończenie

Mimo bardzo szerokiego zastosowania wozów podczas II Wojny Światowej, zarówno w szeregach US Army, jak i w Wielkiej Brytanii czy Francji, M8 nie był wolny od wad. Najpoważniejszą, szczególnie w odniesieniu do jego funkcji jako samochodu rozpoznawczego, były wspomniane już słabe właściwości jezdne w terenie. Temu i innym mankamentom próbowano zaradzić projektując założenia pod nowy samochód pancerny. Opracowano dwa pojazdy – T27 zakładów Studebaker i T28 firmy Chevrolet. Wybór decydentów wojskowych padł na ten drugi model i w kwietniu/maju 1944 roku prototyp przeszedł odpowiednie testy. W ich wyniku na następcę M8 wybrano T28 – sześciokołowy samochód pancerny, ostatecznie standaryzowany jako Light Armored Car M38 Wolfhound. Nazwa własna została nadana przez samych Brytyjczyków, którzy mieli otrzymać pewną ilość tych samochodów. Pojazd jednak nie został wprowadzony do produkcji seryjnej, ponieważ zdecydowano, że już na tym etapie wojny wprowadzenie do służby nowego samochodu pancernego jest już nie potrzebne. W związku z tym służba samochodów pancernych M8 w jednostkach policyjnych trwała jeszcze w latach 90.-tych XX wieku.

Jednak mimo swoich wad, Greyhound pozostawał udanym pojazdem, o czym świadczy jego liczba służba po zakończeniu wojny w strukturach armii NATO lub sił ONZ, takich jak: Austria, Belgia, Grecja, Jugosławia, Niemcy Zachodnie, Norwegia, Portugalia, Turcja i Włochy. Chwalono jego szybkość i

posiadane przez wóz uzbrojenie wystarczające do wsparcia oddziałów piechoty i zwalczania pojazdów podobnej klasy. Wozy M8/M20 uczestniczyły w Korei, w służbie francuskiej wozy te znalazły się w Indochinach (w latach 1946-1954) czy w Algierii (w latach 1954-1962).

Szerokie zastosowanie znalazły również w państwach azjatyckich, afrykańskich i południowoamerykańskich, w których służbie pozostawały nawet do pierwszych lat XXI wieku. Wśród nich można wymienić prócz wspomnianej już Brazylii, takich odbiorców, jak: Arabia Saudyjska, Etiopia, Gwatemala, Haiti, Iran, Jamajka, Kolumbia, Maroko, Meksyk, Peru, Południowa Korea, Salwador, Tajlandia, Tajwan i Wenezuela.

Odnotować również należy powojenne zabiegi niektórych użytkowników zmierzające do udoskonalenia lub opracowania innych wersji rozwojowych wozów M8. W związku z tym należy wspomnieć o opracowanym w Stanach Zjednoczonych przez firmę NAPCO pojeździe oznaczonym jako M8 TOW Tank Destroyer, którego uzbrojenie było dodatkowo uzupełniane przez montowane na szczycie wieżyczki wyrzutnię przeciwpancernych pocisków kierowanych BGM-71 TOW (Tube-launched, Optically-tracked, Wire-guided) i wielkokalibrowy karabin maszynowy typu M2 kalibru .50 cala (12,7 mm). Tak zmodernizowane pojazdy znalazły się w służbie w Kolumbii, podobnie zresztą jak inny wariant, oznaczony jako AM8. Był to pojazd, który był używany w walkach antypartyzanckich w kolumbijskich górach. Druga modyfikacja wozu M8 firmy NAPCO dotyczyła zastosowania nowego silnika jakim był Detroit Diesel 4V-53N.

Modernizacją francuską był pojazd M8/M20 był wyposażony w wieżyczkę typu H-90 z samochodu pancernego Panhard AML 90 z działem kalibru 90 mm. Z kolei w Brazylii w 1968 roku powstał pojazd oznaczony jako CRR Brasileiro. Posiadał on nowy silnik Mercedes-Benz OM-321 o mocy 120 KM. Aby go zamontować w wozie usunięto środkową oś wozu. Wreszcie w Grecji była używana wersja M8 (Diesel) Hellenic Army Armored Car, która otrzymała dieslański silnik Steyr, gdzie z powodu zastosowania nowej

jednostki napędowej, przedział silnikowy został nieco zwiększony. W wariantcie tym karabin maszynowy M2 został przesunięty na prawą stronę wieży i zamontowany na specjalnym czopie, natomiast w miejsce sprzężonego z armatą karabinu maszynowego typu M1919A4, został zastąpiony niemieckim uniwersalnym karabinem maszynowy Maschinengewehr 3 kalibru 7,62 mm. Pojazd ten został wycofany z użycia w latach 90.-tych XX wieku.

Bibliografia

1. Michał Kuchciak, Samochód pancerny M8 Greyhound, Technika Wojskowa Historia Numer Specjalny 4/2013, Magnum-X
2. Czołgi 100 lat Historii – Sekrety Historii, Richard Ogorkiewicz, Wydawnictwo RM, Warszawa 2016
3. Pojazdy Pancerne od "Little Willie" do Leoparda 2A6, Wydawnictwo AKA, Głuchołazy 2012
4. Ilustrowana Encyklopedia Czołgów Całego Świata, George Forty, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2006
5. https://commons.wikimedia.org/wiki/M8_Greyhound
6. Muzeum Pancerne w Kłaninie