

Scout Car Mark III

Pancerny samochod rozpoznawczy Scout Car Mark III



Ten jeden z najpopularniejszych brytyjskich pojazdów opancerzonych okresu II Wojny Światowej nie imponował uzbrojenie oraz silnym opancerzeniem. Natomiast jego szybkość, zwrotność oraz niska sylwetka wozu spowodowało, że pojazd doskonale spisywał się na polu walki, a dzięki swym walorom zaskarbił sobie sympatię żołnierzy.

Historia i opis konstrukcji

Historia tego wozu rozpoczyna się w 1938 roku, kiedy to zostaje rozstrzygnięty konkurs na lekki, kołowy, opancerzony samochód zwiadowczy dla British Army. Sam przetarg, zorganizowany przez War Office wygrała firma motoryzacyjna B.S.A., od której koncern Daimler Company odkupił prawa do produkcji pojazdu. Samochód został wprowadzony do produkcji seryjnej latem 1939 roku pod oznaczeniem Car Scout Daimler Mark I. Od 1942 roku Daimler „Dingo” był też produkowany przez firmę Humber.



Załogę wozu stanowiło dwóch żołnierzy: kierowca-mechanik oraz dowódca obsługujący radiostację i uzbrojenie. Etatowym uzbrojeniem wozu był ręczny karabin maszynowy Bren oraz broń osobista załogi. Początkowo tylko pewna ilość pojazdów została wyposażona w radiostację Wireless Set No. 11 (wersja Mark I) lub No. 19 (wersja Mark II). Wozy wyposażone w radiostacje nosiły dodatkowe oznaczenie literami W/T, później z tego dodatkowego oznaczenia zrezygnowano, kiedy wszystkie wozy zostały wyposażone w radiostacje. Daimler „Dingo” był czterokołowym pojazdem o szerokości 1710 mm (1714 mm) i długości 3160 mm (3174 mm). Jednym z głównych atutów była jego niska sylwetka nieprzekraczającą wysokość 1500 mm (1498 mm), która często umożliwiała w miarę skryte podejścia pod osłonami terenowymi. Także, jak na wymiary wozu – stosunkowo wysoki prześwit 250 mm oraz duże koła z terenowymi oponami zapewniały pojazdowi całkiem dobre własności terenowe. W tylnej części pojazdu umieszczono silnik górnozaworowy typu Daimler w układzie Solex o mocy 40,5 kW (55 KM) przy 4200 obr./min. Był to silnik 6-cylindrowy, gaźnikowy, 4-suwowy o pojemności 2522 cm³. Średnica cylindra wynosiła 69,6 mm, zaś skok tłoków wynosił 110,49 mm. Jednostka napędowa pojazdu pozwalała na osiągnięcie przez niego prędkości maksymalnej na utwardzonej drodze rzędu 88 km/h. Zbiornik paliwa o pojemności 18 galonów (81,9 litrów), pozwalała na osiągnięcie maksymalnego zasięgu do

320 kilometrów. Silnik napędzał wszystkie koła wozu, za pomocą pięciobiegowej skrzyni. To właśnie konstrukcja tej skrzyni była jednym z największych atutów omawianego pojazdu, wyposażona w rewers – dzięki której możliwe były takie same osiągi wozu jazdy do przodu, jak i do tyłu. Możliwości skrzyni wynikały z faktu możliwość zmiany biegów jazdy do przodu na wsteczne, bez potrzeby zredukowania prędkości wozu do zera. Oczywiście tego typu praktyka nie była zalecana przez instrukcję wozu, jednak teoria to jedno, a praktyka to drugie, dlatego w razie zagrożenia dla załogi, kierowca wozu mógł wrzucić bieg wsteczny jadąc do przodu nawet z drugiego biegu i szybko wycofać wóz, poza zasięg ognia przeciwnika. Usytuowanie stanowiska kierowcy na biegu wstecznym. W wariantach Mark I, Mark IA i Mark IB „Dingo” miały wszystkie koła skrętne. Po maksymalnym wychyleniu kół przednich, zaczynały skręcać koła tylne. Stosowanie tego rozwiązania zarzucono w wersji Mark II oraz Mark III z uwagi na skomplikowanie konstrukcji oraz przypadki wywrócenia się pojazdu w czasie trwania jazdy po łuku na pełnym gazie. Pojazd posiadał pancierz spawany, wykonany z walcowanych płyt stalowych, niestety jego grubość nie zabezpieczała w pełni przed ogniem z broni piechoty (tylko przed strzałami z broni małokalibrowej), ale szybkość i niska sylwetka niwelowały tę wadę. Pancierz przedni wozu posiadał 30 mm grubości, pancierz boczny i tylny posiadał grubość 12 mm, dach wozu posiadał grubość 5 mm (tylko w wariantach Mark I i Mark II). Całość produkcji wozów Daimler „Dingo” do zakończenia II Wojny Światowej wynosiła 6626 egzemplarzy. Pierwszego wariantu, oznaczonego Mark I wyprodukowano 172 sztuki – był on wyposażony w przesuwaną płytę pancerną dachu. Wersja zmodernizowana wariantu Mark I, oznaczona jako Mark IA, wyprodukowana w ilości 686 egzemplarzy, posiadała już nieco zmienioną konstrukcję klapy z odsuwanej na składaną. Było to podyktowane przypadkami zsuwania się klap podczas gwałtownego hamowania wozu. Oprócz tego wersje, dodatkowo oznaczone W/T, które wyposażono w radiostacje No. 11, posiadały ekranową instalację zapłonową oraz powiększoną moc prądnicy i akumulator o większej mocy. Wariant Mark IB – która została

wyprodukowana w ilości 801 egzemplarzy, posiadała zmodyfikowany układ wentylacji, zastosowano w niej olejowy filtr powietrza, zamiast wcześniej używanego typu filcowego. Oprócz tego w ostatniej serii produkcyjnej tego modelu zaprzestano stosować tylne osie skrętne. Wariant Mark II został wyprodukowany w największej ilości, która osiągnęła 4527 egzemplarzy, nie posiadała już tylnej osi skrętnej. W wozach, które były wyposażone w radiostację, zostały przeniesione gniazda anten z tylnych błotników na tylną ściankę płyty pancerniej przedziału bojowego. Wariant Mark III, zaprezentowana w poście, została wyprodukowana w ilości 440 egzemplarzy. W porównaniu z poprzednimi wersjami, najbardziej rzucają się w oczy zmiana w sylwetce pojazdu, było całkowite usunięcie składanej pokrywy dachu i zastąpienia w razie panowania kiepskiej pogody – brezentową oponczką. Została wzmocniona konstrukcja podwozia mająca osłabić skutki eksplozji min, co przyczyniło się do wzrostu masy wozu do 3100 kg. Zamontowano także trzy standardowe akumulatory oraz wykonano całkowicie wodoszczelną instalację zapłonową.



Wóz ten we wszystkich wyprodukowanych wariantach, znajdował się na wyposażeniu większości oddziałów łącznikowych

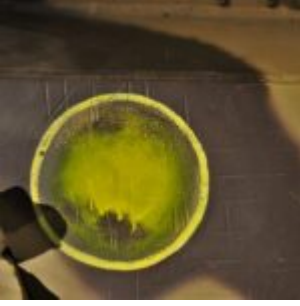
Warianty produkcyjne wozów:

- Mark I – pierwsza wersja seryjna, wyposażona w zasuwany dach.
- Mark IA – wariant modernizacyjny, wyposażony w

dwuczęściowy, łamany dach, składany do tyłu.

- Mark IB – wersja wyposażona w udoskonalony układ chłodzenia silnika (zmieniono kierunek obrotów wentylatora), wyposażony w nowy filtr powietrza i pokrywę silnika o zmienionym kształcie. Ostatnie modele nie posiadały już skrętnej tylnej osi.
- Mark II – w tej wersji nie stosowano już skrętnej także tylnej osi pojazdu.
- Mark III – od wariantu Mark II różnił się brakiem składanego – pancernego dachu. Zamiast tego stosowana była brezentowa oponcza.











Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Poznań, Muzeum Broni Pancernej

Prezentowany egzemplarz należący do Muzeum Broni Pancernej w Poznaniu, trafił do naszego kraju jesienią 2016 roku. Postać jako wersja Mk. II, lecz później został „przerobiony” do wersji Mk. III, poprzez wymianę dachu na brezentowy. Pojazd ten nosi malowanie pochodzące z 15. Pułku Ułanów Poznańskich, oddziału rozpoznawczego podlegającej 5. Kresowej Dywizji Piechoty. Najprawdopodobniej podczas wojny służył właśnie w tej jednostce. Pojazd został zakupiony z prywatnej kolekcji w Stanach Zjednoczonych, dzięki zaangażowaniu polskich sponsorów i wielu ludzi dobrej woli, na przykład pułkownika Geralda Kochana, dyrektora związku Polish American Museum, leżącego w Port Washington i Melissy John z Wielkiej Brytanii. W akcję przewozu samochodu do Polski zaangażowano się wiele osób z amerykańskiej Polonii. Nad całą akcją przekazania pojazdu do poznańskiego muzeum patronat objął Prezydent Andrzej Duda.



Podstawowe dane taktyczno-techniczne

- Państwo – Wielka Brytania
- Załoga wozu – dwóch żołnierzy

- Prototypy wozu – 1938 rok
- Produkcja seryjna – lata 1939-1945/1946?
- Liczba wyprodukowanych egzemplarzy – 6626 sztuk
- zastosowany silnik – 6-cylindrowy, benzynowy o mocy 55 KM (40,5 kW) przy 4200 obr./min.
- Transmisja – mechaniczna skrzynia biegów – pięciobiegowa z rewersem
- Pancierz wozu – spawany z walcowanych płyt pancernych o grubości od 5 mm do 30 mm
- Długość pojazdu – 3160 mm (inne dane mówią o 3175 mm)
- Szerokość wozu – 1710 mm (inne dane mówią o 1714 mm)
- Wysokość wozu – 1500 mm (inne dane mówi o 1498 mm)
- Prześwit kadłuba – 250 mm
- Masa własna wozu – Mark I 2800 kg, Mark III 3100 kg
- Prędkość maksymalna wozu – 88 km/h
- Zasięg maksymalny wozu – do 320 km
- Głębokość brodzenia – do 500 mm
- Kąt podjazdu – do 30 stopni
- Uzbrojenie wozu – ręczny karabin maszynowy Bren kalibru 7,7 mm + uzbrojenie osobiste załogi



Zniszczony pojazd na plaży w Dieppe

Bibliografia

1. Mikołaj Kłorek, Scout Car Mk. III czyli popularny pancerny samochód rozpoznawczy Daimler „Dingo”, Militaria XX wieku – Wydanie Specjalne Nr. 27/2012, Kagero
2. Paweł Żurkowski, Daimler „Dingo”, Nowa Technika Wojskowa Nr. 11/1996, Magnum-X
3. Muzeum Broni Pancерnej, Poznań
4. https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Daimler_Scout_Car