

Sd. Kfz. 8/DB 10

Półgąsienicowy ciągnik opancerzony Sd. Kfz. 8/DB 10



Historia egzemplarza

W 1999 roku w rzece Pilicy w Tomaszowie Mazowieckim został wydobyty wraz nieznanego niemieckiego pojazdu opancerzonego półgąsienicowego, który spoczął w nurcie rzeki 18 stycznia 1945 roku. Jedyne wówczas istniejącymi wskazówkami, mogącymi pomóc w rozwiązaniu całej zagadki było jego podwozie, które pochodziło z ciężkiego półgąsienicowego ciągnika artyleryjskiego Sd. Kfz. 8 i z tablicą rejestracyjną z WL 323863. Litery WL oznaczają, że wóz przynależał do jednostki Luftwaffe (Wehrmacht Luftwaffe), dlatego niedługo później, z powodu braku znajomości w znanej nam nomenklaturze nazwy dla wozu, został nazwany pieszczotliwie „Lufcikiem”.

Sam pojazd po przeprowadzeniu akcji jego wydobywania, nie był w najlepszym stanie. Kabina wozi i spód kadłuba była zniszczona po jego wysadzeniu przez polskich saperów w 1957 roku. Została jednak podjęta próba jego remontu, który rozpoczęto od podwozia i zespołu gąsienicowego, które w większości zachowały się w bardzo dobrym stanie. W między czasie trwały

poszukiwania jakichkolwiek informacji oraz dokumentacji fotograficznej samego pojazdu i jego przeznaczenia. Dzięki zdobytym kontaktom, udało się ustalić, że wóz jest opancerzoną wersją standardowego ciężkiego ciągnika artyleryjskiego Sd. Kfz. 8 (DB 10), w wersji opancerzonej. Znane są trzy główne zdjęcia przedstawiające ów pojazd. Pierwsze i drugie pochodzi z połowy 1943 roku, gdzie przedstawia zdjęcie podczas jego prób poligonowych, trzecie jest datowane na wiosnę 1945 roku, przedstawiające pojazd na terytorium Niemiec. Pojazd zapomniany, a dziś, po prawie pięciu latach prowadzonego remontu wozu, dziś można go oglądać w Skansenie Rzeki Pilicy w Tomaszowie Mazowieckim.



Dziś praktycznie wszystkim, interesującym się tematyką militarną oraz historią są doskonale znane niemieckie działa przeciwlotnicze kalibru 8,8 cm. Chrzest bojowy przeszły one na terytorium Hiszpanii, podczas trwania tam wojny domowej. Istnieją pewne przesłanki, że wówczas użyto ich w działaniu przeciwko broni pancernej przeciwnika oraz piechocie. W następnych latach bardzo szybko okazało się, że w tej roli również spisują się znakomicie, jak przeciwko samolot przeciwnika. Dużą rolę odegrała tutaj bardzo skuteczna

amunicja.

W wyniku zdobytych doświadczeń, pewna liczba armat przeciwlotniczych FlaK 18 8,8 cm przystosowano do roli dział przeciwpancernych. W porównaniu do pierwowzoru, zostało wprowadzonych kilka istotnych zmian. Dodano dużą tarczę pancerną do działła i podręczny zasobnik, gdzie mieściło się łącznie sześć scalonych naboii, a zostało usunięte oprzyrządowanie do strzelania przeciwlotniczego. Zamontowane zostały zamontowane dodatkowe pomosty dla obsługi działła, zmieniono mechanizmy naprowadzania działła, a także zostało przebudowane dolne łożo, zmieniając boczne podpory na nowe, które umożliwiły prowadzenie ognia z działła bez potrzeby jego opuszczania na ziemię z ławety kołowej. Tak zmodyfikowane działło przyjęto nazywać „bunkerflak” i wzięły one udział już w Kampanii Polskiej w 1939 roku, które można było znaleźć na zdjęciach w rozbitej niemieckiej kolumny, pochodzącej z pułku SS „Germania”, które wykonano 16 września 1939 roku, gdzie widać jedną z takich armat.

Jednak największą bolączką, związaną z użyciem w boju „Bunkerflaków” był ich transport na pozycje bojowe. Najczęściej do ich holowania używano zwykłych nieopancerzonych ciągników półgąsienicowych, które były bardzo wrażliwe na ostrzał jednostek nieprzyjaciela (broń małokalibrowa oraz odłamki granatów). Dowództwo niemieckie postanowiło rozwiązać ten problem.



Doprowadziło to właśnie do powstania opancerzonej wersji standardowego ciągnika półgąsienicowego średniego – 8-tonowego; Sd. Kfz. 7 firmy Krauss-Maffei. Wersja ta otrzymała do opancerzenie przodu i boków silnika, całkowicie opancerzoną kabinę dla kierowcy i dodatkowe pancerne przysłony dla paki, gdzie znajdowała się obsługa działa przeciwlotniczego/przeciwpancernego. Pojazd pozostawał otwarty od góry. Pierwsze te pojazdy pojawiły się podczas Kampanii na Zachodzie Europy w maju i czerwcu 1940 roku (1. PanzerJäger-Abteilung 605) i były one używane nie dłużej niż do jesieni 1942 roku. Pojazdy te były pokryte farbą typu Panzergrau i brak fotografii z późniejszego okresu działań wojennych. Została wykonana jedynie bardzo krótka seria wersji do opancerzonej wersji ciągnika Sd. Kfz. 7. Dane niemieckie mówią o powstaniu nie więcej jak 50 egzemplarzy. W warunkach wojennych taka liczba była przede wszystkim informacją, czy

wozy tego typu będą przydatne. Oczywiście posiadały one kilka istotnych wad – opancerzenie zwiększyło jego masę, a co dawało szybsze zużycie elementów wozu w trakcie jego eksploatacji. Brakowało mocy samego silnika, a nie można było zainstalować mocniejszego silnika z braku miejsca. Dlatego zdecydowano się posłużyć w konstrukcji dla nowego pojazdu użycia podwozia ciężkiego ciągnika półgąsienicowego Sd. Kfz. 8 (Daimler-Benz; DB 10), które nie tylko dysponowało odpowiednim zapasem nośności, które mogło unieść całkowicie opancerzone nadwozie wozu oraz odpowiednio mocnym silnikiem typu Maybach HL 108 TURKRM o mocy 185 KM, a i tak postanowiono zmienić na mocniejszą jednostkę napędową, która pochodziła z najcięższego ciągnika półgąsienicowego – 18-tonowego FAMO F3 (oznaczonego jako Sd. Kfz. 9) o mocy 250 KM. Zapewniło to odpowiednią moc dla skutecznego poruszania się wozu w trudnym terenie. W wozie zrezygnowano z instalacji wyciągarki.

Dziś wydaje się, że projekt ten powstał na przełomie 1942, a 1943 roku. Zastosowana była łamana płyta pancerna kadłuba, z dodatkowym otworem wentylacyjnym, które były stosowane do pierwszej połowy 1943 roku. Dotyczyło to także bocznych zasobników, montowanych na kadłubie, które w połowy 1943 roku zostały zastąpione jednym całym elementem. Nowy pojazd z tyłu dysponował łącznie dwoma bocznymi drzwiczkami, które osłaniały dodatkowe zasobniki w wozu. Po środku ułożone dwoje drzwiczek, które pozwalały kierowcy oraz obsłudze działa na wejście do pojazdu. Wyjaśnienie tej budowy wydaje się dość proste. Pierwotny projekt zastosowania tego typu wozu była myśl o holowaniu armat przeciwlotniczych/przeciwpancernych FlaK 18 i FlaK 36 z lufami o długości 56 kalibrów, a późniejsze pojazdy zostały także dostosowane do holowania armat przeciwpancernych 8,8 cm PaK 41, PaK 43/41 i FlaK 41. Broń ta posiadała lufę o długości 71 kalibrów. Zaszła zmiana, która została wymuszona zmianą stosowanej amunicji, ponieważ amunicja dla dział o lufie długości 56 kalibrów była krótsza i transportowana w pojemnikach, każdy po trzy sztuki naboju. Amunicja do dział o długości 71 kalibrów posiadał łuskę o

znacznie dłuższej łusce, były pakowane oddzielnie w tuby. Podawanie tub przez otwarte drzwi od wnętrza transportera było dość niepraktyczne, dlatego z tyłu pojazdu znajdowało się dwa duże boczne zasobniki, gdzie znajdowała się amunicja, przewożona w tubach transportowych, które bardzo łatwo można było wyjąć na zewnątrz. Zapewnia to fakt, że w jego najpłytszym miejscu, znajduje się miejsce na taką tubę z nabojem.

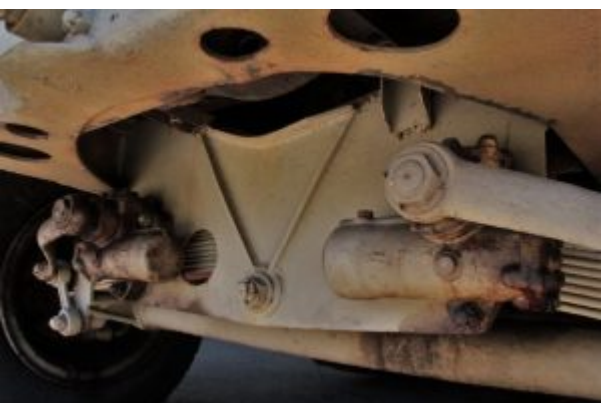


























Eksponat

Warto wspomnieć, że przednie koła skrętne wozu były kołami z pełnymi gumami, a nie jak w wersji nieopancerzonej ciągnika półgąsienicowego Sd. Kfz. 8, który posiadał pełne pneumatyki. Taki wybór kół mocno uodparniał je na wszelkie uszkodzenia bojowe.

- Numer podwozia: 441289, data 30 czerwiec 1943 rok
- Numer silnika: 901202 i jego oznaczenie WaA312

Dane techniczne

- długość; 7500 mm
- szerokość; 2450 mm
- wysokość; 2500 mm
- grubość pancerza; 12 mm
- masa pojazdu (niezaładowanego); 18 000 kg
- prędkość maksymalna na drodze; 45 km/h
- uzbrojeni;: 2 x karabiny maszynowe Maschinengewehr 34/Maschinengewehr 42 kalibru 7,92 mm

Skansen Rzeki Pilica – Tomaszów Mazowiecki

0 niezwykłym pojeździe słów kilka...