T.13B1/B2/B3

Belgijskie działa samobieżne T.13B1/B2/B3



T.13B2

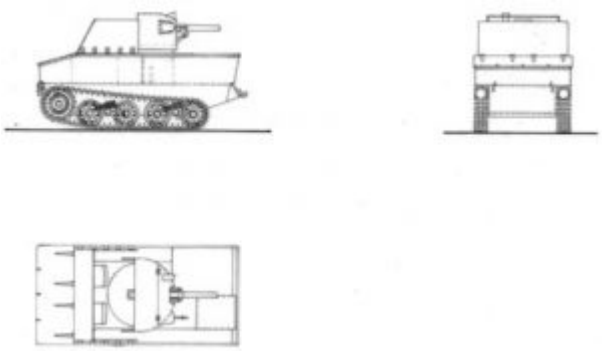
W latach 30.-tych belgijski sztab generalny doszedł do wniosku, że rozbudowa kosztownych w utrzymaniu formacji pancernych jest nie celowa. Alternatywą według Belgów miała być rozbudowa sił przeciwpancernych. Jednostkami, które miały zostać zmotoryzowane i wyposażone w nową broń przeciwpancerną były dywizje strzelców ardeńskich, na których spoczywała obrona najtrudniejszego odcinka granicy z państwem Niemieckim. Zgodnie w ówczesnymi, przyjętymi etatami, każdy z pułków strzelców ardeńskich miał posiadać w swoim składzie kompanię armat przeciwpancernych (po 6 sztuk), a dywizja samodzielną kompanię samobieżnych armat przeciwpancernych. Belgowie dysponowali wówczas świetną armatą przeciwpancerną kalibru 47 mm, która była produkowana w Zakładach Fonderie Royal de Canons w Liège. Największym problemem był ówcześnie brak odpowiedniego nosiciela gąsienicowego. Rozpoczęto program, który doprowadził do powstania niszczycieli czołgów T.13B, który jako wszedł na wyposażenie armii państw europejskich.

Broń pancerna w belgijskiej armii

W sierpniu 1914 roku w Zakładach Societe Nouvelle Minerva S.A., przystąpiono do budowy samochodów pancernych projektu porucznika Henkara. Zakłady Ninerva zostały założone przez Sylviana de Jonga i początkowo zajmowały się produkcją rowerów, które były bardzo cenione za jakość ich wykonania. W 1899 roku powstał tam pierwszy samochód osobowy. W 1911 roku zakłady zmieniły swoją nazwę i profil produkcji. Oferowane samochody odznaczały się dobrą konstrukcją i ekskluzywnym wykończeniem. Oczywiście większość produkcji stanowiły samochody ciężarowe. Gdy wybuchła I Wojna Światowa i Belgia została zaatakowana prze Cesarstwo Niemiec, zakłady rozpoczęły produkcję dla wojska. Opancerzenie samochodu stanowiły płyty pancerne o grubości 5 mm, silnik posiadał moc 38 KM, dzięki czemu mógł on osiągnąć prędkość do 40 km/h. Produkcja trwała do 1916 roku i najprawdopodobniej zakończyła się wyprodukowaniem 25-30 samochodów pancernych. Minervy znajdowały się na wyposażeniu armii belgijskiej aż do 1935 roku. Podobno cztery zdobyte przez Niemców samochody pancerne zostały wyremontowane i znalazły się w służbie armii niemieckiej. Drugim pojazdem pancernym były związane z historią belgijskich wojsk pancernych jest słynny francuski Renault FT.

W 1920 roku Belgowie kupili 49 czołgów tego typu. Wozy te najprawdopodobniej pochodzą z francuskiego 501. Regiment de Chars, który po zakończeniu działań wojennych stacjonował w Ghent i gdzie Francuzi szkolili belgijskich żołnierzy. Spośród zakupionych czołgów 26 maszyn było uzbrojonych w armatkę piechoty Puteaux kalibru 37 mm, 22 wozy były uzbrojone w ciężkie karabiny maszynowe 8 mm i jeden czołg z radiostacją w wersji TSF. W 1923 roku został utworzony pułk czołgów, który składał się z dwóch batalionów, każdy batalion po trzy kompanie, a kompania po dwa plutony (jeden pluton posiadał 4 czołgi). Doktryna użycia czołgów zakładała się podstawowym pododdziałem czołgów, który może być użyty bojowo był pluton w

składzie 4 wozów. Szerokość całkowitego pasa natarcia plutonu wynosiła 180 metrów, a odstępy pomiędzy czołgami 45 metrów. W drugim wariancie szerokość pasa natarcia plutonu pancernego, mogła zostać zwiększona do 400 metrów, lecz nie zalecano takiego rozwiązania, ponieważ powodował on znaczny spadek siły ognia czołgów. Zadaniem plutonu było wyłączenie wsparcia kompanii piechoty w natarciu. W dogodnych warunkach kompania czołgów mogła wspierać batalion piechoty. Jak zatem można zauważyć Belgowie traktowali czołgi wyłącznie jako mobilne wsparcie ogniowe dla oddziałów piechoty, a nie jako pododdziały, które mogły samodzielnie przeprowadzać akcje bojowe. W Belgijskiej armii zadania ofensywno-zaczepne miały przeprowadzać pododdziały wyposażone w samochody pancerne, które zostały łączone w skład pułków kawalerii.



T.13B2

Stan techniczny czołgów Renault FT na belgijskim stanie, pogarszał się co roku. W 1932 roku już tylko 14 czołgów znajdowało się w służbie liniowej. Belgowie nie zamierzali wydawać żadnych funduszy na remont czołgów – weteranów I Wojny Światowej, których wartość bojowa była już wówczas bardzo niska. Przeprowadzono tylko ograniczony remont 8 pojazdów, które zostały skierowane do pododdziałów żandarmerii. Czołgi te zostały uzbrojone w najcięższe karabiny maszynowe Hotchkiss kalibru 13,2 mm. Jednak już w końcu 1938 roku i te ostatecznie zostały spisane ze stanu.

W 1928 roku Francuzi przeprowadzili prezentację „nowego” czołgu Renault NC, który miał stanowić „nową” jakość w

stosunku do starych czołgów Renault FT. Belgowie nie zachwycili się możliwościami nowego czołgu i ostatecznie nie doszło do realizacji zamówienia. W cztery lata później przedstawiciele firmy Renault ponownie postanowili zainteresować armię belgijską czołgiem Renault D1. Niestety i tym razem wszystko spełzło na niczym. We wrześniu 1934 roku Francuzom udało się szczęśliwie zakończyć prowadzone pertraktacje dotyczące sprzedaży 25 pojazdów rozpoznawczych typu AMC 34. Czołgi te miały wejść na wyposażenie pułków kawalerii Belgowie postawili jednak jeden ważny warunek. Pojazdy muszą posiadać uzbrojenie produkowane w Belgii, co miało oznaczać zaprojektowanie nowej wieży. Ostatecznie Belgom zaproponowano całkowicie nowy pojazd, który był oznaczony jako AMC Renault Mle 1935 typ ACG1. Partia 12 pojazdów miała zostać dostarczona do 1937 roku.

Na początku lat 30.tych Belgowie zamówili 42 lekkie czołgi Vickers Carden-Loyd Model 1935. Pierwsze zamówienie zostało założone w marcu 1934 roku i jego realizacja nastąpiła w lutym 1935 roku, kiedy dostarczono 18 czołgów. Drugie zamówienie zostało złożone w kwietniu 1935 roku i obejmowało ono 24 pojazdy, które zostały dostarczone w listopadzie i grudniu tegoż roku. Pojazdy zostały uzbrojone w ciężkie karabiny maszynowe Hotchkiss kalibru 13,2 mm. Czołgi te znalazły się na wyposażeniu pułków kawalerii oraz strzelców ardeńskich.



T.13B2

Nowe koncepcje

Wraz z nastaniem lat 30.tych sztabowcy belgijscy doszli do wniosku, że należy rozbudować pododdziały przeciwpancerne zarówno w dywizjach piechoty oraz w pułkach kawalerii. Pierwszymi jednostkami, w których miano zorganizować nowe przeciwpancerne pododdziały były: 1. i 2. Dywizja Strzelców Ardeńskich (Chasseur Ardennais). Podstawą do wprowadzenia tek koncepcji, było przekonanie, że silne pododdziały przeciwpancerne o trakcji motorowej będą zdolne do szybkich zmian stanowisk ogniowych, co miało uelastycznić obronę. Po drugie lasy ardeńskie, które ciągnęły się na niemal na całej długości granicy z Niemcami, sprzyjają obronie, a nie atakowi przy użyciu czołgów. Do realizacji tej koncepcji Belgowie potrzebowali dobrej armaty przeciwpancernej oraz odpowiedniego ciągnika (kołowego lub gąsienicowego). Armata została skonstruowana w Zakładach Fonderie Royal de Canons w Liège. Armata posiadała kaliber 47 mm, zamek półautomatyczny, w pełni oryginalna belgijska konstrukcja, która po przyjęciu do służby otrzymała oznaczenie C47 FRC Mle. 31 (jednak oznaczenie poszczególnych serii produkcyjnych, nadawano oznaczenie ogólne dla typu uzbrojenia). Sama armata przeciwpancerna znalazła bardzo szerokie zastosowanie. Była ona montowana na jednostkach patrolowych belgijskiej floty wojennej, uzbrajano w nią belgijskie ciężkie schrony bojowe oraz znalazła się na wyposażeniu dywizji piechoty i pułkach kawalerii.. Do maja 1940 roku w belgijskich oddziałach znalazło się łącznie 750 dział tego typu. Jednak większym problemem okazał się odpowiedni ciągnik dla nowej armaty, który jednak postanowiono kupić poza granicami państwa belgijskiego.

W 1932 roku uwagę Belgów zwrócił brytyjski pojazd Carden-Loyd Mk. VI. W 1925 roku w małych zakładach Carden-Loyd Ltd. W Cambreley, gdzie rozpoczęła się produkcja lekkiego pojazdu gąsienicowego, który miał zrewolucjonizować brytyjską armię. Ostatecznie do rewolucji nie doszło, ale sam pojazd znalazł uznanie wśród brytyjskich sztabowców, a jego licencyjne wersje

produkcyjne dały początek całej serii grupy pojazdów w armiach europejskich. W Polsce były to czołgi rozpoznawcze rodziny TK, w Związku Radzieckim tankietki T-27. Po wyprodukowaniu łącznie 19 pojazdów w kilku różnych wersjach zakłady Carden-Loyd Ltd., zostały następnie zakupione przez koncern Vickers-Armstrong Ltd., gdzie kontynuowano ich dalszą produkcję, łącznie zbudowano 325 pojazdów wszystkich typów (razem z egzemplarzami prototypowymi). Belgowie owe pojazdy zamierzali natomiast wykorzystać do holowania lekkich polowych armat kalibru 76 mm oraz armat przeciwpancernych kalibru 47 mm.

Pojazd bazowy w wersji Mk. VI był oparty o podwozie typu B.11E6. Układ jezdny składał się z dwóch wózków jezdnych, z których każdy posiadał dwa koła, gdzie z przodu znajdowało się koło napędowe z wieńcem, zaś z tyłu umieszczono koło napinające. Górna gałąź gąsienicy podtrzymywana była przez stalową szynę, która zamocowana była do bocznej płyty kadłuba. Jednostką napędową wozu był silnik Ford T o mocy 40 KM. Belgom podobał się ten mały, sprawny pojazd i postanowili kupić go w liczbie 6 sztuk. Pojazdy dla Belgii zostały nieco zmodyfikowane, zrezygnowano z nich z stalowej szyny podtrzymującej gąsienice i w jej miejsce zamontowana została rolka z gumowym bandażem. Pojazdy otrzymano w latach 1932-1933. Belgowie szybko jednak stwierdzili, że same pojazdy posłużą jako baza dla pierwszego zbudowane w ich kraju samobieżnego działa przeciwpancernego. Armata została zamontowana z przodu pojazdu i była obsługiwana przez dwóch żołnierzy. Tarcza pancerna armaty była zamontowana na dwóch ramionach, które były ruchome i w czasie trwania jazdy tarcza była odchylana do tyłu, aby zmniejszyć nacisk jednostkowy na koła napędowe. W 1934 roku został sformowany doświadczalny dywizjon przeciwpancerny, który został przydzielony do 1 e Division de Chasseurs Ardennais (1. Dywizja Strzelców Ardeńskich). Dywizjon ten składał się z trzech plutonów, każdy pluton posiadał dwa pojazdy. Próby poligonowe wykazały całkowitą nieprzydatność tego pojazdu, dlatego też ostatecznie mimo wielu problemów samych wozów, powstających zwłaszcza w

trudnym terenie, zakwalifikowano je do służby liniowej w belgijskiej armii. Na początku 1938 roku pojazdy te zostały ostatecznie wycofane z omawianej dywizji i przeniesione do dwóch pułków cyclistes-frontičre (kolarzy). Wszystkie podczas kampanii w maju 1940 roku zostały zdobyte przez niemieckie oddziały.



T.13B3

Dalsze dzieje – nowy sprzęt

Kupione tankietki Carden-Loyd Mk. VI okazały się po prostu zbyt słabe, jako pojazd bazowy dla samobieżnej armaty przeciwpancernej oraz jako ciągnik. Belgowie nie rezygnowali z dalszych poszukiwań. W 1934 roku zakupili oni jeden egzemplarz ciągnika gąsienicowego Dragon Lught Mk. IA. W 1929 roku w Zakładach Vickers Carden-loyd opracowano rodzinę lekkich ciągników na bazie podwozia czołgów lekkich Mk. I. Poszczególne wersje różniły się układem jezdnym (zastosowaną amortyzacją). Na początku 1930 roku na podwoziu B9E2 zbudowano gąsienicowy samochód ciężarowy Vickers Tractor-Truck i to właśnie podwoziem B9E2 mocno zainteresowali się Belgowie. Układ jezdny składał się z czterech kół jezdnych, połączonych w dwa wózki jezdne. Amortyzację stanowiły dwa resory, zamocowane do kadłuba. Z przodu zainstalowano koło napędowe, ostatnie koło jezdne było jednocześnie kołem napinającym. Górna gałąź gąsienicy swobodnie opada. Po przeprowadzonych testach Belgowie postanowili kupić prawa licencyjne i

uruchomić u siebie produkcję ciągników, oznaczonych jako T.13. Produkcję licencyjną rozpoczęto w Zakładach Véhicules industriels Meisse w Buysinghem, gdzie do końca roku zbudowano łącznie 23 ciągniki oraz w Zakładach Ateliers de Construction de Familleureux, gdzie powały kolejne 33 pojazdy. Ciągniki zostały przekazane wojsku, które rozpoczęły swoją służbę w oddziałach kawalerii. W następnym roku Belgowie kupili w Zakładach Vickersa kolejnych 25 sztuk w latach 1936-1937 w Meisse, gdzie wyprodukowano partię 56 egzemplarzy ciągników. Kadłub ciągnika był budowany z płyt pancernych o grubości 3 mm, natomiast osłony przedziału załogi z płyt stalowych „zwykłych”. W ciągniki typu T.13 były wyposażane pułki kawalerii oraz pododdziały cyclistes-frontière. W służbie znajdowało się około 200 pojazdów zbudowanych do 1940 roku.

Belgowie nie zrezygnowali z pierwotnego pomysłu samobieżnej armaty przeciwpancernej. W tym celu 35 ciągników pochodzących z ostatniej partii z 1937 roku zostało specjalnie przebudowanych i otrzymały one osłony boczne oraz przednie z płyt pancernych o grubości 9 mm. Z przodu pojazdu zostały zainstalowane pancerne, składane pancerne płyty, które ochraniały kierowcę (stanowisko było po prawej stronie pojazdu). Po lewej stronie została zainstalowana armata 4,7 cm FRC Mle. 1930-1. Zamontowanie płyt pancernych, które osłaniały przedział kierowcy wozu, sprawiło, że kąt obrotu armaty w płaszczyźnie poziomej zawierał się w 120 stopniach, a ogień na wprost mógł być prowadzony, gdy pojazd stał na stanowisku ogniowy tyłem. Armata była osłonięta półokrągłą płytą pancerną o grubości 9 mm. Po prawej stronie nadbudówki był zainstalowany kabin maszynowy FN-Browning Mle 1930 kalibru 7,65 mm. Z tyłu kadłuba pojazdu ulokowane były kontenery z amunicją. Jednostkę napędową stanowił silnik 6-cylindrowy o mocy 55 KM. Załogę stanowiło trzech żołnierzy. Pojazd otrzymał oficjalne oznaczenie Chasseur de Chars VCL T.13B1. Masa bojowa wwozu wynosiła 4,8 tony. Po skierowaniu pojazdu do służby i po pozytywnych ocenach przeprowadzonych prób, pojazd miał zostać skierowany do produkcji seryjnej. Ponownie jak w przypadku

pierwszej serii produkcyjnej, zmodyfikowano już produkowane ciągniki. Wozy oznaczone jako Chasseur de Chars VCL T.13B2, różnił się od swojego poprzednika tym, że płyty pancerne przednie i boczne, były teraz całkowicie składane, dzięki czemu załoga wozu mogła prowadzić ogień w zakresie 360 stopni. Po przejęciu tych pojazdów przez Niemców otrzymały nazwę Selbstfahrlafettenausfürengen CL 801 (b) i były wykorzystywane przez policję i jednostki żandarmerii, z przeznaczeniem do walk z siłami partyzanckimi.

W 1937 roku w Zakładach Ateliers de Construction de Familleureux, gdzie rozpoczęto budowę ostatniej wersji przeciwpancernego działa samobieżnego Chasseur de Chars VCL T.13B3. Belgowie kupili licencję na nowy ciągnik lekki typu Dragon, Light Tractor Mk. IIB, który posiadał nowy układ jezdny. Koła jezdne zblokowane były w dwóch wózkach, ale dodano z tyłu koło napinające oraz dwie rolki podtrzymujące górny bieg gąsienicy. Jednostką napędową był silnik o mocy 80 KM, który pozwalał na osiągnięcie prędkości 56 km/h. Masa pojazdu wzrosła do 5000 kg. Wóz T.13B3 otrzymał nową wieżę, która mogła się obracać bez konieczności składania osłony kierowcy. Zakłady otrzymały zamówienie na 300 pojazdów, ale do maja 1940 roku udało się wyprodukować i skierować do służby około 190 sztuk wozów. Pojazdy zostały następnie skierowane do służby w dywizjach piechoty, kawalerii, strzelców ardeńskich oraz cyclistes-frontičre.



T.13B1/B2 – maj 1940 roku

Zgodnie z przyjętym etatem dywizji kawalerii pojazdy T.13

miały się znajdować w dowództwie pluton przeciwpancerny oraz pluton rozpoznawczy po 3 pojazdy, szwadron przeciwpancerny w każdym z trzech pułków kawalerii po 12 wozów, w szwadronie pancernym po 1-T.13 i 1-T.15. W dywizji Strzelców Ardeńskich: 1 pojazd T.13 w dowództwie każdego z pułków strzeleckich oraz kompania przeciwpancerna po 8 pojazdów T.13 w każdym z pułków; w każdej Brygadzie Cyclistes-frontičre miały się znajdować batalion broni wsparcia, w którym miała znajdować się kompania przeciwpancerna w składzie 4 pojazdów T.13. W dywizji piechoty miała zostać zorganizowana samodzielna kompania przeciwpancerna w składzie 12 pojazdów T.13 (po trzy plutony). Dodatkowo samodzielne kompanie przeciwpancerne miały zostać skierowane do grup fortecznych. Zgodnie z planem etatowym uzbrojenia armii belgijskiej na dzień 15 maja 1940 roku w jednostkach miały się znajdować: kawaleria – 54 pojazdy, było 33, piechota – 144 pojazdy, było 116, Strzelcy Ardeńscy – 54, było 32, cyclistes-frontičre – 53, były 42 wozy, rejon forteczny Liege i Namur – 24, było 22, pułki lekkie zmobilizowane przez żandarmerię – 4 wozy, były 4 wozy. Rezerwa Naczelnego Dowództwa – miało być 26, było 0 wozów, szkoła pancerna – 0 wozów, była 1 sztuka. Razem w Armii Belgijskiej powinno być 359 pojazdów typu T.13m a znajdowało się łącznie 250 pojazdów.

W poszczególnych jednostkach: 1. Pułk Ułanów – 7; 1. Pułk Lansjerów – 4; 2. Pułk Lansjerów – 7; 3. Pułk Lansjerów – 4; 1. Pułk Strzelców Konnych – 4; 2. Pułk Strzelców Konnych – 7; 1. Dywizja Piechoty – 12; 2. Dywizja Piechoty – 12; 5. Dywizja Piechoty – 4; 6. Dywizja Piechoty – 4; 7. Dywizja Piechoty – 12; 8. Dywizja Piechoty – 12; 9. Dywizja Piechoty – 12; 10. Dywizja Piechoty – 12; 11. Dywizja Piechoty – 12; 12. Dywizja Piechoty – 0; 1. Pułk Strzelców Ardeńskich – 8; 2. Pułk Strzelców Ardeńskich – 16; 3. Pułk Strzelców Ardeńskich – 8; pułki pododdziałów cyclistes-frontičre – 42 (oraz 6 pojazdów Carden-loyd Mk. VI); Position Fortifiée de Liege (rejon forteczny) – 10. Position Fortifiée de Namur (rejon forteczny) – 12; pułki lekkie – 4, szkoła pancerna – 1.



T.13B3

Krótka majowa kampania w Belgii okazała się dla załóg wozów T.13 niezwykle uciążliwa. Błyskawicznie przeprowadzony atak niemiecki, przecież w niełatwym terenie do przeprowadzania ataków przez rejon gęstych lasów ardeńskich. Nie wszyscy dowódcy belgijscy potrafili umiejętnie używać posiadanych pojazdów pancernych, a część przeciwpancernych dział samobieżnych używano jak klasycznych czołgów, a część do prowadzenia typowej statycznej obrony. Walcząca w rejonie Kanału Alberta 7. Dywizja Piechoty musiała się przeciwstawić atakowi prowadzonemu przez 4. Dywizję Pancerną. 2. Pułk Strzelców otrzymał zadanie przeprowadzenia kontruderzenia na pozycje niemieckie w rejonie Veldwezelt, II Batalion, miał być wspierany ogniem przez pluton wozów T.13, którym dowodził porucznik Bailleux. Jeden wóz T.13 został wysłany w celu rozpoznania niemieckich pozycji i został następnie trafiony przez pocisk przeciwpancerny wystrzelony z działka PaK 35/36, kierowca zginął na miejscu. Nie powstrzymało do jednostki belgijskie przed atakiem, jednak wszystkie wozy, które ruszyły do natarcia zostały pod niemieckim ogniem utracone. Na szczęście belgijskim załogom udało się ujść z życiem. Walcząca w Ardenach 1. Dywizja Strzelców Ardeńskich straciła większość swoich pojazdów w pierwszym tygodniu prowadzonych walk. Zadaniem załóg wozów T.13 było głównie ryglowanie dróg. Jednak najczęściej Niemcy natrafiając na pozycje obronne Belgów, okrążali je i wychodzili swoimi pojazdami pancernymi na ich

tyły, czym zmuszali załogi wozów T.13 do odwrotu, co często się kończyło po prostu porzuceniem pojazdów.

Amunicja działowa

Stosowano amunicje scaloną.

1. Przeciwpancerna Projectile de rupture (perforant)

- Masa: 1,52 kg
- Prędkość wylotowa: 667 m/s
- Pocisk typu APHE z zapalnikiem dennym pobudzającym mały ładunek wybuchowy. Przebijalność pancerza z odległości 100 m wynosiła 51 mm, z 300 m wynosiła 47 mm, natomiast z odległości 1 000 m pocisk był w stanie przebić ustawioną pionowo płytę o grubości 37 mm.

2. Odłamkowo-burząca Obus explosif

- Masa: 1,655 kg
- Prędkość wylotowa: 450 m/s
- Donośność: 3 000 m
- Pocisk typu HE z głowicowym zapalnikiem uderzeniowym.



T.13B3

Opis konstrukcji: Działa samobieżne

T.13 B1/B2

Przedział załogi zajmował środkowa część kadłuba. Uzbrojenie zamontowane w ruchomej tylnej półwieży. Uzbrojenie stanowiła armata przeciwpancerna 47 mm FRC Mle 1931 oraz ręczny karabin maszynowy 7,65 mm FN Mle 1930. Zapas amunicji do działa wynosił 42 pociski (w tym 24 AT oraz 18 HE), natomiast do karabinu maszynowego 1380 pocisków (69 magazynków). Opancerzenie kadłuba i bocznych ścian wieży miało grubość 9 mm, natomiast wierzch i spód kadłuba zaledwie 3 mm. Przednia i boczne płyty kadłuba mogły być odchylone na zawiasach dla poprawy warunków obserwacji i zwiększenia kąta ostrzału. Przy podniesionym kadłubowym pancerzu kąt ostrzału tylnej strefy pojazdu w wersji B1 wynosił 45°, natomiast w wersji B2 wynosił on 75°.

Silnik umieszczony z tyłu kadłuba napędzał koła przednie. Zawieszenie na czterech kołach jednych zgrupowanych w dwa wózki amortyzowane resorami półeliptycznymi. Z tyłu kadłuba znajdowało się koło napinające. W służbie niemieckiej przejęte egzemplarze otrzymały oznaczenie Panzerjäger (Sfl) CL 801 (b).





Autor – zdjęcia: Paweł Fiutka
Royal Museum of the Armed Forces and Military History w Brukselii

- Załoga: 3 żołnierzy (dowódca, celowniczy, kierowca/ładowniczy)
- Masa: 4575 kg
- Wymiary: 3650 mm x 1780 mm x 1780 mm, prześwit 330 mm
- Szerokość gąsienic: 266 mm
- Jednostka napędowa: silnik 5-cylindrowy w układzie rzędowym, zapłon iskrowy, chłodzony cieczą, pojemności 3300 cm3, typu Meadows o mocy 51 KM
- Skrzynia biegów: 4 biegi do przodu plus wsteczny
- Prędkość maksymalna: na drodze 40 km/h
- Zbiornik paliwa: 175 litrów
- Zasięg: na drodze 240 km
- Uzbrojenie: 1 armata FRC Mle 1932 kal. 47 mm, 1 km FN Mle 1930 kal. 7,65 mm
- Opancerzenie: od 3 do 9 mm

Opis konstrukcji: Działo samobieżne T.13 B3

Stanowisko kierowcy znajdowało się w przedniej części kadłuba pojazdu, natomiast reszta załogi zajmowała stanowiska w dużej obrotowej wieży. Opancerzenie kadłuba i bocznych ścian wieży miało grubość 9 mm, natomiast wierzch i spód kadłuba zaledwie 3 mm. Uzbrojenie stanowiła armata przeciwpancerna 47 mm FRC Mle 1931 oraz ręczny karabin maszynowy 7,65 mm FN Mle 1930. Zapas amunicji do działa wynosił 138 pocisków (po 69 AT i HE), natomiast do karabinu maszynowego 1380 pocisków (69 magazynków).

Silnik umieszczony z tyłu kadłuba napędzał koła przednie. Zawieszenie na czterech kołach jednych zgrupowanych w dwa wózki amortyzowane resorami półeliptycznymi. Z tyłu kadłuba znajdowało się koło napinające, a górny bieg gąsienicy podtrzymywały 2 ogumione rolki. W służbie niemieckiej przejęte egzemplarze otrzymały oznaczenie Panzerjäger VA 802 (b).



T.13B2

- Załoga: 4 żołnierzy (dowódca, celowniczy, ładowniczy, kierowca)
- Masa: 5084 kg
- Wymiary: 3650 mm x 1870 mm x 1840 mm, prześwit 330 mm
- Szerokość gąsienic: 266 mm
- Jednostka napędowa: silnik 6-cylindrowy w układzie rzędowym, zapłonie iskrowy, chłodzony cieczą, typu Vickers o mocy 80 KM
- Skrzynia biegów: 4 biegi do przodu plus wsteczny
- Prędkość maksymalna: na drodze 40 km/h
- Zasięg: na drodze 400 km
- Uzbrojenie: 1 armata FRC Mle 1932 kal. 47 mm, 1 km FN Mle 1930 kal. 7,65 mm
- Opancerzenie: od 3 do 9 mm

Dawid Kalka

Bibliografia

1. http://www.dws-xip.pl/encyklopedia/art47mm1931-be/
2. NTW Numer Specjalny 11, Jan Koszajtis, Ardeńskie odyńce, Magnum-X
3. http://www.dws-xip.pl/encyklopedia/dzialot13-be/
4. http://www.dws-xip.pl/encyklopedia/dzialo-t13b3-be/