Transportery gąsienicowe Volvo Bandvagn 202

Transportery gąsienicowe Volvo Bandvagn 202 i Volvo Badvagn 203















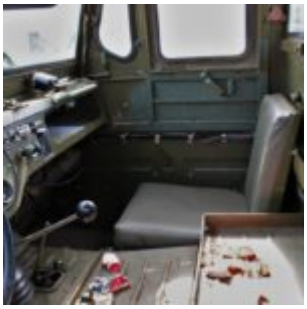

VOLVO




VOLVO







































Transportery gąsienicowe Volvo Bandvagn 202

Zdjęcia – Dawid Kalka

Zbrosławice, Garnizon “Górnośląski”

Historia konstrukcji

W 1948 roku Szwecja kupiła pewną ilość, a dane nie są dokładne – liczbę kupionych egzemplarzy szacuje się od 15 sztuk do 50 sztuk – amerykańskich lekkich transporterów Studebaker M29 i M29C Weasel. Zostały one wprowadzone do eksploatacji jako Bandvagn m/48 (Bv m/48). Sprawowały się nader dobrze na terenach północnych, gdzie przydawała się zarówno ich zdolność pokonywania bardzo trudnego terenu oraz możliwość szybkiego zaadaptowania pojazdu na pojazd amfibijny (po przez doczepienie do pojazdu zbiorników pławnych). Jednak same wozy, z powodu małej liczby posiadanych egzemplarzy, nigdy nie weszły do wyposażenia etatowego – szybko się zestarzały i przysparzały coraz to więcej problemów eksploatacyjnych. Armia postanowiła więc pozyskać podobne pojazdy, jednak skonstruowane w kraju. W latach 1954-1956 wypracowano bardzo stosowne założenia techniczne, ale bardzo szybko pojawił się problem. Żaden szwedzki producent sprzętu komunikacyjnego, drogowego czy rolniczego nie chce podjąć takiego ryzyka, związanego z zaprojektowaniem nowego pojazdu. Postawione w takiej sytuacji KAF postanowiło wiosną 1957 roku zaprojektować wóz własnymi siłami. Po dwóch latach prac, prototyp osiągnął pełną sprawność techniczną, a próby wykazały jego bardzo dobre własności w nawet trudnym terenie. Sam pojazd miał w dodatku możliwości pokonywania przeszkód wodnych wpław. Zdjąwszy z

własnego przemysłu ryzyko, związane z przeprowadzeniem etapu badawczo-rozwojowego i dysponując dopracowanym projektem, wojsko rozpisało w 1961 roku konkurs na podjęcie produkcji seryjnej. Wygrały tutaj zakłady Volvo, które następnie zleciły wytwarzanie nowego transportera gąsienicowego swojej spółce zależnej Bolinder-Munktell. Produkcja seryjna rozpoczęła się w 1963 roku i trwała do 1981 roku. Wytworzono w tym czasie około 2300 egzemplarzy pojazdów (dalsze 1800 sztuk złożonych zostało na licencji w Norwegii), z których armia szwedzka otrzymała około 800 egzemplarzy.



Unikatowość wozu, oznaczonego jako Bandvagn 202, w wersji zmodernizowanej był oznaczony jako Bandvagn 203 – polega na tym, że otrzymał on układ dwuczłonowy, przy czym część tylna nie może być uważana za przyczepę, gdyż nie może być ona odłączana, a napędzane są wszystkie cztery pasy gąsienic gumowych. Obie części są połączone przegubem Cardana. Dzięki temu pojazd dobrze „składa się” podczas pokonywania trudnego terenu. Zespół napędowy został umieszczony z przednim członie, gdzie znajduje się stanowisko kierowcy, dowódca, pozostałych zaś ośmiu pasażerów przewożonych jest w członie tylnym. Oba człony są ogrzewane, a dodatkowo w przednim członie została zamontowana izolacja akustyczna, znajdująca się po między przedziałem silnikowym i przedziałem kierowania. Moduły otrzymały podobne zawieszenie – na koła zostały nałożone elastyczne gumowe gąsienice, napędzane przez pierwszą parę kół (koła napędowe), pięć par kół jezdnych (nośnych) skonfigurowanych z zmodyfikowanym systemie Kégresse, w których

ostatnia para kół pełni także funkcję kół napinających gąsienice, z jedną rolką podtrzymującą górny bieg gąsienicy.

W pierwszej kolejności wóz otrzymały brygady norrlandzkie, w których wykorzystywany był jako transporter piechoty, pojazd ewakuacyjno-transportowy (z miejscem dla sześciu rannych na noszach) z obu modułami wykonanymi z blachy stalowej, a także jako pojazd transportowy z drugim członem, który posiadał metalową skrzynię ładunkową, osłoniętą od góry plandeką brezentową. Ostatnią jednostką użytkującą pojazdu był Norrlandzki Regiment Dragonów (K8).



Pojazd podczas pływania

Sam pojazd był bardzo szeroko eksploatowany i eksportowany w kilkunastu krajach, gdzie często jest nadal używany, ale obecnie coraz częściej użytkowane jest przez użytkowników cywilnych.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne































Zdjęcia – Dawid Kalka

Wrocław, Centrum Szkolenia Wojsk Inżynieryjnych i Chemicznych im. gen. Jakuba Jasińskiego, REKON 2022

- Masa własna pojazdu – 3200 kg
- Masa całkowita pojazdu – 4200 kg
- Długość pojazdu – 6175 mm
- Szerokość pojazdu – 1760 mm
- Wysokość pojazdu – 2210 mm
- Prześwit kadłuba – 280 mm
- Zastosowany napęd – silnik czterosuwowy, gaźnikowy typu Volvo B18B/B20B
- Pojemność skokowa – 1780 cm^3/1980 cm^3
- Moc maksymalna – 82 KM przy 5300 obr./min. lub 97 KM przy 5300 obr./min.
- Transmisja – mechaniczna (hydrostatyczna)
- Prędkość maksymalna na lądzie – do 40 km/h

- Prędkość maksymalna podczas pływania – 2,5 km/h
- Zasięg maksymalny wozu na drodze – do 200 km
- Pokonywanie przeszkód terenowych:
- Pionowe ścianki – do wysokości 700 mm
- Rowy – do szerokości 900 mm
- Załoga – kierowca wozu
- Desant – do 9 żołnierzy

Bibliografia

1. Krzysztof Kubiak, Szwedzka Broń Pancerna 1920-1989 – organizacja i przegląd konstrukcji, tetragon, Warszawa 2020