

# Czołg lekki Typ 95 Ha-Go



Japoński czołg lekki Typ 95 Ha-Go w Wielkiej Brytanii – Tank Museum w Bovington

Japoński czołg lekki Typ 95 Ha-Go był w praktyce najliczniej produkowanym czołgiem przez przemysł japoński (czołgi średnie Typ 97 Chi-Ha był produkowany liczniej, ale posiadał tutaj różnorodne uzbrojenie montowane w wieży). Czołg zaprojektowany w 1934 roku charakteryzował się typowymi dla wozów tej klasy osiągnięciami. W czołgu zastosowano układ jezdny konstrukcji inżyniera Timo Hary, który wykorzystywał następnie w lekkim czołgu pływającym Typ 3 Ka-Chi oraz w japońskich transporterach półgąsienicowych Typ 98 Ko-Hi. Po raz pierwszy wykorzystywano także na tych wozach utwardzane przez nawęglanie płyty pancerne, które charakteryzowały się zwiększoną wytrzymałością.

## Trochę historii



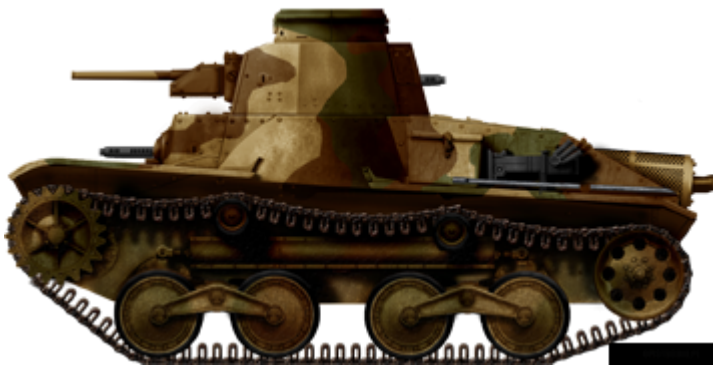
Pierwszy prototyp czołgu lekkiego Typ 95 Ha-Go. Układ jezdny w pierwotnej konfiguracji z jedną rolką podtrzymującą górny bieg gąsienicy, widoczny przód pojazdu i jego tył z pierwotnym, nie zmodyfikowanym jeszcze układem wydechowym.

Po zakończeniu działań I Wojny Światowej, w której Japonia grała aktywny udział – ponownie zainteresowała się zakupem tak angielskich, jak i francuskich czołgów. Dla celów zapoznawczych kupiono wtedy sześć brytyjskich czołgów Mark A Whipper, jeden model Mark IV oraz łącznie trzynaście egzemplarzy francuskich czołgów Renault FT. Na początku lat 20.-tych XX wieku dołączyły do nich: brytyjski czołg Vickers Mark C (jedna sztuka) oraz dziesięć francuskich czołgów Renault NC-1. Szybki rozwój japońskiej armii cesarskiej na przełomie lat 20.-tych oraz 30.-tych spowodował konieczność rozbudowy własnej broni pancerniej, wykorzystując do tego celu najlepiej pancerne pojazdy rodzimej konstrukcji. W 1927 roku zakłady zbrojeniowe Osaka, które dostarczyły prototyp czołgu Typ 87. Pojazd ten był wzorowany na konstrukcji czołgu Vickers Mark C. Dwa lata później zakłady Mitsubishi, które zaprezentowały prototyp czołgu Typ 89.

Po akceptacji komisji rządowej skierowano go do produkcji seryjnej. Czołg Typ 89 stał się podstawowym czołgiem średnim armii japońskiej w latach 30.-tych. Wkrótce po jego pojawieniu

się zaistniał wymóg konstrukcji pojazdu o mniejszej masie i większej prędkości. W 1931 roku w zakładach Ishikawajima Motor Works (po wojnie znane pod nazwą Isuzu Motors) podjęto prace nad takim właśnie pojazdem. Miał on się charakteryzować dużą zwrotnością, dobrym opancerzeniem (porównywalnym z opancerzeniem samochodów pancernych) oraz silnym uzbrojeniem. Zdecydowano się na zastosowanie gąsienicowego układu jezdnego, co miało poprawić właściwości jezdne w terenie. W marcu 1932 roku zakończono budowę modelu prototypowego. Pojazd miał posiadać masę 3200 kg, załoga wozu składała się z trzech ludzi i osiągał maksymalną prędkość 40 km/h, więcej, niż znajdujących się wówczas w służbie Vickers-Crossley M25, a biorąc pod uwagę masę, więcej niż wchodzące do służby samochody pancerne Osaka Typ 92. Kadłub czołgu „kawaleryjskiego” – jak nazwany został ten pojazd, został zbudowany z stalowych płyt pancernych o grubości 6 mm, które były odporne na ostrzał indywidualnej broni strzeleckiej. Wraz z podjęciem seryjnej produkcji tego czołgu, Japończycy rozpoczęli bardzo intensywne prace badawcze nad zwiększeniem wytrzymałości stosowanych stalowych płyt pancernych. Po lewej stronie przodu kadłuba znajdowało się stanowisko kierowcy czołgu, natomiast po prawej stronie stanowisko strzelca najcięższego karabinu maszynowego Typ 92 kalibru 13,2 mm. W seryjnych czołgach zdecydowano się jeszcze na zainstalowanie uchwytu wierzchy w wieży dowódcy, na którym można było dodatkowo zamocować lekki karabin maszynowy Typ 91 kalibru 6,5 mm. Jednostką napędową pojazdu był benzynowy silnik, chłodzony powietrzem o mocy maksymalnej 45 KM przy 1600 obr./min. Układ jezdny wozu składał się z wózka (dwa pojedyncze koła jezdne były zwieszane na ramieniu), którego ramię było połączone resorem piórowym, zaś górna bieg gąsienicy była podtrzymywana przez trzy rolki z gumowymi bandażami. Próby terenowe pokazały, że zastosowanie takiego układu jezdnego podczas jazdy w terenie powodowało powstawanie dużych naprężeń stosowanych amortyzatorów (zbyt duża odległość pomiędzy wózkami), co prowadziło do szybkiego zużycia oraz sprawiało, że załoga zaczynała szybko odczuwać trudności jazdy w terenie. Postanowiono

więc zainstalować trzy wózki jezdne z krótszymi amortyzatorami. To zmodyfikowane rozwiązanie okazało się bardzo dobre, jednak masa wozu wzrosła do 3500 kg. Pojazd w armii japońskiej został zakwalifikowany jako „ciężki samochód pancerny” (Jya-Sokosha) Typ 92. Produkcja seryjna trwała do 1934 roku i zakończyła się zbudowaniem 167 egzemplarzy tych wozów. Model Typ 92 nie spełnił oczekiwanych dla tego wozu nadziei na lekki, szybki, dobrze opancerzony czołg kawaleryjski (czy lekki), który mógł nie tylko walczyć z oddziałami piechoty nieprzyjaciela, ale także z bronią pancerną.



Wczesna produkcja Typ 95 Ha-Go z typowym kamuflażem z 1937 roku

## Powstanie czołgu Ha-Go

Duże formacje pancerne w praktyce posiadały swobodę działania jedynie na kontynencie azjatyckim, szczególności chodziło tutaj o terytorium Mandżurii oraz Chin, na terenach których od 1931 roku Japonia prowadziła swoje działania bojowe. Wraz z tym powoli krystalizowała się teoria na temat użycia formacji bojowych. Wpływ na te rozważania w dużej szczególności miały koncepcje brytyjskie oraz rosyjskie. Jak się wydawało, to mocno rozległe terytoria Chin jak i Mandżurii – miały się idealnie nadawać dla tego typu działań idealnie. Japończycy woleli jednak wprowadzić do swojej armii tzw. formacje zmieszane – pancerno-kawaleryjskie (czytaj zmotoryzowane, wsparte formacjami batalionami czołgów), która miała

dysponować oddziałem czołgów kawaleryjskich (lekkich), formacją piechoty zmotoryzowanej (piechoty przewożonej na samochodach ciężarowych) oraz artylerią o trakcji motorowej (początkowo miała być to artyleria holowana, natomiast uznano, że najlepszym rozwiązaniem miała być artyleria samobieżnej). W 1933 roku Japończycy postanowili sformować brygadę tego typu – powstała Samodzielna Brygada Mieszana. Zakładano, że wszystkie komponenty brygady mieszanej będą ze sobą bardzo ściśle współpracować na polu bitwy, ale żeby to było możliwe, to musiały one dysponować odpowiednim sprzętem motorowy, który pozwalał by im poruszać się w terenie z odpowiednią prędkością marszową. W 1934 roku piechota japońska tej brygady otrzymała samochody ciężarowe Typ 94, których prędkość maksymalna wynosiła 60 km/h, artyleria miała otrzymać ciągniki Typ 94 Yo-Ke, które miały służyć do holowania haubic połowych kalibru 100 mm, których maksymalna prędkość holowania miała wynosić 40 km/h. Podstawowy wówczas czołg Cesarskiej Armii Lądowej – Typ 89 mógł osiągać prędkość maksymalną zaledwie 25 km/h, a to oznaczało, że brygada pancerno-motorowa miała by duże trudności w przeprowadzaniu dalekich marszów. Szefostwo Departamentu Technicznego Armii Cesarskiej doszło do wniosku, że jest konieczne podjęcie prac nad nowym, szybkim czołgiem, który będzie charakteryzował się wysoką prędkością oraz manewrowością w ciężkich warunkach terenowych.

Chcąc zaprojektować całkowicie nowy pojazd, który będzie operował w ciężkich terenie, ale także miał posiadać możliwość osiągania odpowiedniej prędkości po drogach bitych., rozpatrywano tutaj zastosowanie mieszanego układu jezdnego: kołowo-gąsienicowego. W 1924 roku Japończycy kupili francuski czołg St. Chamond M.21 o takim układzie jezdny. Sam czołg był jednak bardzo zawodny oraz trudny w eksploatacji, zastosowany w nim układ jezdny sprawiał wiele problemów technicznych i był bardzo nieefektywny w eksploatacji. W 1930 roku biuro konstrukcyjne zakładów Ishikawajima Motor Works zaprojektowało bardzo podobny pojazd z myślą o japońskich jednostkach

kawaleryjskich. Był to pojazd o możliwości pokonywania przeszkód wodnych wpław (amfibijny) o masie 2500 kg, który został zbudowany z płyt pancernych o grubości 5 mm, który był uzbrojony w jeden lekki karabin maszynowy, zainstalowany w wieżycze dowódcy. Jego układ jezdny składał się z aparatu gąsienicowego konstrukcyjnie opartego na układzie stworzonym w Francji typu Kégresse oraz na kołach o dużej średnicy, które zostały zamontowane w tyle kadłuba wozu. Pojazd w trakcie jazdy terenowej osiągał prędkość rzędu 45 km/h, zaś w wodzie – prędkość pływania wynosiła 9 km/h. Przeprowadzone próby poligonowe wykazały bardzo dobre własności manewrowe w wodzie oraz terenach podmokłych, jednak na lądzie sam pojazd zaprezentował się bardzo słabo. Wysoka sylwetka wozu, wynosząca 1900 mm, oraz duże, nachylone pod kątem 90 stopni płaszczyzny pancerza stalowego, były doskonałym celem dla artylerii przeciwpancernej przeciwnika. Ostatecznie Armia Cesarska zrezygnowała z tego pojazdu, a pomysł z kolejną budową bardzo podobnego pojazdu w 1933 roku – został ostatecznie odrzucony. Japończycy pilnie śledzili światowy rozwój broni pancernej na świecie, m.in.: amerykańskiego inżyniera Waltera Christie, które na początku lat 30.-tych XX wieku zostały często uznawane za bardzo interesujące rozwiązania – zwłaszcza zastosowane podwozie, które jak się później okazało miało niesamowitą przyszłość.. Gdy w 1931 roku Sowieci rozpoczęli przygotowywanie do masowej produkcji pierwszych czołgów szybkich z rodziny BT, który został oparty o podwozie konstrukcji Christiego, który jednocześnie dysponował stosunkowo dużą prędkością marszową oraz maksymalną, a jednocześnie nie charakteryzował się nie tak dużą masą, w Japonii uznano, że podobne rozwiązanie będzie po prostu najlepszym w zastosowaniu. Zdecydowano się, że zastosowane koła jezdne będą musiały posiadać dużą średnicę, co miało sprawić, że jazda z trudnym terenie miała być zdecydowanie łatwiejsza, nie rozważano jednak możliwości samodzielnej jazdy czołgu ze zdjętymi pasami gąsienic, uznano bowiem, że jest to całkowicie zbędne. Na początku 1933 roku Departament Techniczny Armii Cesarskiej wysłał do Szkoły

Kawalerii oraz Piechoty w Chiba próbę o opinię odnośnie do cech przyszłego czołgu. Po ich otrzymaniu opracowano wstępne założenia taktyczno-techniczne. Masa czołgu powinna wynosić tylko 7000 kg, prędkość maksymalna wozu miała sięgać do 40 km/h, kiedy po mandzurskich doświadczeniach z czołgiem lekkim Typ 92 zdecydowanie opowiedziano się za gąsienicowym układem jezdny. Uzbrojeniem głównym powinna być armata przeciwpancerna kalibru 37 mm, zaś jego opancerzenie miało wynosić 12 mm stali pancernej, a płyty miały być odporne na przebicia pociskami przeciwpancernymi kalibru 7,7 mm. Aby nowy czołg miał osiągać zamierzoną prędkość jako jednostkę napędową zdecydowano się zastosować dieslowski silnik Mitsubishi Model A6120VD, który był chłodzony powietrzem, wcześniej stosowany w czołgach średnich Typ 89 Otsu, który był budowany w zakładach Mitsubishi Jukogyo Company. Opracowanie projektu czołgu zlecono Arsenałowi w Sagami.



Zmodyfikowany zretuszowany prototyp czołgu Typ 95 Ha-Go z półokrągłymi sponsonami, jednego z trzech, które otrzymały podwozie typu „mandzurskiego”

Czołg ten został zaprojektowany w układzie klasycznym. Przedział silnikowy został ulokowany z tyłu kadłuba, a przez przedział załogi przechodził wał napędowy, który łączył się ze skrzynią przekładniową. Z przodu kadłuba znajdował się mechanizm napędowy, sprzęgła boczne oraz układ hamulcowy. Układ jezdny składał się z dwutarczowych kół jezdnych o wymiarach 570 mm x 70 mm. Koła te zostały wykonane z blachy stalowej. Mocowane były one do podwójnego „widelca”, który był

zawieszony na ramieniu. Ramię tę było zawieszono wahliwie do gniazda, które było mocowane do kadłuba za pomocą siedmiu śrub. Górna część ramienia była połączona przegubem z dźwignią amortyzatora. Amortyzator ten składał się z dwóch sprężyn śrubowych, które były ściskane przez dźwignię. Amortyzator ten chroniła osłona, wykonana z blachy stalowej, która była mocowana do kadłuba wozu. To rozwiązanie techniczne zostało opracowane przez kapitana Timo Hara i było stosowane we wszystkich czołgach japońskich. Z przodu kadłuba znajdowała się para kół napędowych, natomiast z tyłu kadłuba znajdowała się para kół napinających pasy gąsienic. Górna gałąź gąsienic była podtrzymywana przez jedną parę rolek z masywem gumowym. Po lewej stronie przodu kadłuba znajdowało się stanowisko strzeleckie kadłubowego karabinu maszynowego, a po prawej stronie było ulokowane stanowisko kierowcy wozu. Stanowisko dowódcy wozu znajdowało się w jednoosobowej obrotowej wieży. Kadłub czołgu został wykonany z stalowych płyt pancernych, które były łączone nitami do płaskowników stalowych. Pomiędzy płaskownikami i płytami pancernymi znajdowały się skórzane uszczelki, dzięki czemu możliwe było poruszanie się czołgu przez dłuższy czas w wodzie brodząc.



Mandżurski czołg lekki Typ 95 Ha-Go z zawieszeniem typu „Manchu”, 1940 rrok

Budowę modelu prototypowego zlecono japońskim zakładom Mitsubishi Heavy Industries. Prace nad nim trwały od lipca 1933 roku do czerwca 1934 roku. Czołg wówczas został poddany szeregom prób terenowych, podczas których przejechał on



łącznie 700 km. Osiągał średnią prędkość maksymalną rzędu 43 km/h i pokonywał stoki o nachyleniu 30 stopni. Zasięg operacyjny wozu wynosił około 250 km. Niestety masa pojazdu podniosła się do aż 7500 kg, czyli o 500 kg więcej niż pierwotnie zakładano. Koniecznością stało się zredukowanie masy czołgu. Podczas tych prac zrezygnowano z części nitów oraz zmniejszono ilość zastosowanych płaskowników, tył kadłuba miał być w całości łączony śrubami. Pozwoliło to na zredukowanie masy czołgu do 6500 kg, dzięki czemu wzrosła prędkość maksymalna wozu do aż 45 km/h, a zasięg maksymalny wozu wzrósł do 370 km. Prototypowy czołg został przekazany Szkole Kawalerii gdzie miał być on poddany dalszym testom, w tym strzelano z czołgowej armaty przeciwpancernej Typ 97 kalibru 37 mm. Program badań modelu prototypowego zakończono w październiku i wydano mu pozytywną ocenę. Pod koniec roku czołg został wysłany do Mandżurii, gdzie miał przejść dalsze próby terenowe w Samodzielnej Brygadzie Mieszanej. Prototyp został wysłany do północnej Mandżurii, gdzie wówczas panowały bardzo niskie temperatury, sięgające mocno poniżej -20 stopni C, w których miano sprawdzić żywotność silnika oraz innych podzespołów czołgu. Okazało się, że czołg w tych surowych warunkach sprawuje się poprawnie, nie było większych problemów z uruchomieniem oraz pracą silnika. Jednak same warunki pracy załogi nie były dla niej zbyt dobre. Wysokość przedziału bojowego (do stropu wieży) wynosiła zaledwie 1660 mm, szerokość 1450 mm. Duża ciasnota wewnątrz czołgu była dodatkowo potęgowana rozmieszczeniem amunicji działowej w kontenerach na podłodze oraz w wieży. Zalecono zainstalowanie karabinu maszynowego w wieży dowódcy czołgu. W czołgach produkowanych już seryjnie był on mocowany w jarzmie, które znajdowało się w tylnej części wieży (ustawionego pod kątem 125 stopni od osi armaty w wieży). Dzięki temu dowódca wozu miał możliwość ostrzeliwania się w razie okrążenia wozu przez piechotę nieprzyjaciela lub w czasie walk prowadzonych w terenie zurbanizowanym (co było bardzo często, podczas toczących się walk w Chinach). W trakcie trwania marszów (najczęściej spotykana była gleba gliniasta) – bardzo często

dochodziło do spadania pasów gąsienic. Okazało się, że zastosowana rolka podtrzymująca górny bieg gąsienicy szybko przez to zostaje zabłocona i gąsienica bez odpowiedniego podparcia, po prostu się ześlizguje. Dlatego też postanowiono dodać drugą parę rolek podtrzymujących górny bieg gąsienicy czołgu i zmienić typ koła napinającego z tyłu kadłuba. Budowa drugiego modelu prototypowego rozpoczęła się w czerwcu 1935 roku, a zakończyła się ona w listopadzie tego samego roku. Na skutek uwag o ciasnocie we wnętrzu czołgu (modelach produkowanych seryjnie), zdecydowano się na wycięcie w bocznych płytach kadłuba odpowiednie otworów i w tym miejscu przyspawanie nowych stalowych płyt pancernych o owalnym kształcie, które następnie tworzyły dla tego czołgu tak bardzo charakterystyczne boczne sponsony. Dzięki czemu można było w ich miejscu rozmieścić część przewożonej we wnętrzu czołgu, co zaoszczędziło sporo miejsca we wnętrzu kadłuba. Po tych modyfikacjach masa czołgu ponownie wzrosła do 7400 kg. W Mandżurii seryjne czołgi poddawane były jeszcze jednej, bardzo charakterystycznej modyfikacji. Chcąc tutaj polepszyć właściwości jezdne zmodyfikowany został wózek kół głównych. W nowym widelcu zainstalowano pomiędzy kołami dodatkową rolkę z własnym zawieszeniem. Znacząco zmniejszało to obciążenie głównych kół jezdnych, co jednak nie miało to większego wpływu na jakość jazdy czołgu. Ostatecznie, pod koniec 1935 roku tak zmodyfikowany czołg został skierowany do rozpoczęcia produkcji seryjnej pod oznaczeniem Typ 95 Ha-Go.



Japoński czołg lekki Type 95 Ha-Go podczas testów zdolności terenowych

Przez lata trwania produkcji seryjnej japońskiego czołgu i jego użytkowania w armii lądowej – pojazd ten uległ wielu modyfikacjom. Jedną z nich było zamontowanie na bocznej ścianie wieży bojowej wyrzutników świec dymnych. W 1943 roku na pewnej ilości (ich ilość nie jest znana) czołgów lekkich Typ 95 Ha-Go zdemontowano uzbrojenie zasadnicze, a w jego miejscu zamontowano krótko lufową armatę kalibru 57 mm Typ 97. Czołgi z tym uzbrojeniem otrzymały nowe oznaczenie: Typ 3 Ke-Ri. Wieża pozostała identyczna jak w czołgach produkowanych seryjnie. Zainstalowanie większego i cięższego uzbrojenia w wieży doprowadziło tylko do zwiększenia jeszcze bardziej panującej ciasnoty w wozie, dlatego też ostatecznie z tego projektu zrezygnowano. W 1944 roku na bazie czołgu lekkiego Typ 95 Ha-Go zbudowano kolejną wersję czołgu wsparcia ogniowego dla jednostek piechoty. W miejscu standardowych wież, zostały zainstalowane nowe wersje, pochodzące z czołgu średniego Typ 97 z uzbrojeniem w postaci armaty czołgowej kalibru 57 mm o prędkości początkowej wystrzelonego pocisku rzędu 823 m/s, który potrafił przebić pancierz stalowy o grubości 70 mm z 460 metrów. Zastosowana wieża była teraz dwuosobowa. Pojazdy te zostały oznaczone jako Typ 4 Ke-Nu. Załoga czołgu składała się z czterech żołnierzy: dowódcy wozu-działonowego, ładowniczego, kierowcy oraz strzelca kadłubowego karabinu maszynowego.

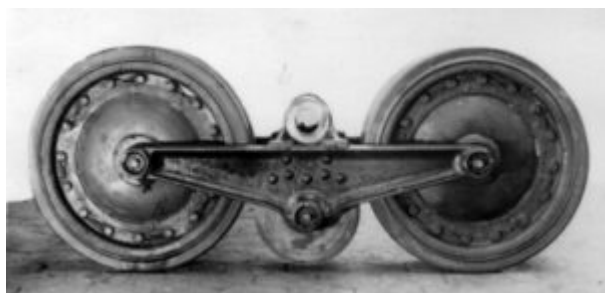


Czołg dowodzenia Typ 95 Ha-Go z zawieszeniem typu „Manchu”, Chiny, 1940 rok

Podwozie gąsienicowe czołgu lekkiego Typ 95 Ha-Go, którego

użyto do zaprojektowania samobieżnej haubicy połowej kalibru 120 mm Ho-To. Jego podstawowe uzbrojenie stanowiła zmodyfikowana haubica połowa Typ 38. Jednakże po zbudowaniu modelu prototypowego, zrezygnowano z rozpoczęcia produkcji seryjnej wozu. Drugim zbudowanym działem samobieżnym, był pojazd oznaczony jako Typ 5 Ho-Ru, który został zbudowany w Arsenale Sagami. Także i z tego projektu ostatecznie zrezygnowano.

Następca czołgu lekkiego typ 95 Ha-Go miał zostać nowy czołg lekki Typ 98 Ke-Ni, który został zaprojektowany w 1938 roku, którego po przetestowaniu i po dokonaniu odpowiednich przeróbek technicznych, produkcję rozpoczęto w pierwszej połowie 1942 roku. Nie zdołał on jednak wyprzeć z jednostek bojowych czołgu lekkiego starego typu, gdyż po wyprodukowaniu około 100 egzemplarzy czołgu Typ 98 Ke-Ni, w 1943 roku ostatecznie wstrzymano produkcję seryjną wozu.



Japońskie koła jezdne typu 95 Ha-Go z mandżurskim zawieszeniem

## **Produkcja seryjna czołgu Typ 95 Ha-Go**

Początkowo czołgi lekkie Typ 95 Ha-Go były produkowane w Arsenalach w Sagami i Kokusa. W 1935 roku zdołano wyprodukować 3 czołgi lekkie (w tym drugi model prototypowy), w roku następnym produkcja maszyn sięgnęła zaledwie 30 egzemplarzy, ale w 1937 roku wzrosła już do 80 egzemplarzy. W 1938 roku jednakże spadła ona do 53 maszyn. W następnym roku ponownie wzrosła i osiągnęła ona poziom 115 czołgów. Kolejny rok

oznaczał przystąpienie do zwiększonej produkcji także w nowych zakładach Mitsubishi Maruko Tank Works, Mitsubishi Kawasaki Tank Works, Ikegai Automobile Manufacturing oraz w zakładach Hino Automobile Co. W ostatniej z wymienionych fabryk dokonywano częściowego montażu czołgów, po czym wysyłano je do Sagami w celu uzbrojenia. W 1940 roku 422 egzemplarze czołgu lekkiego Typ 95. Produkcja wozu w 1941 roku wyniosła 685 egzemplarzy, w 1942 roku – 725 egzemplarzy, natomiast w ostatnim roku produkcji czołgu lekkiego Typ 95 Ha-Go zbudowano już tylko 234 egzemplarzy. Łącznie zbudowano 2378 czołgów (w tym naliczono dwa modele prototypowe).



Czołg lekki Thai Ha-Go, Typ 83

## **Eksport**

Typ 95 Ha-Go był jednym z niewielu japońskich czołgów z czasów II Wojny Światowej, który był eksportowany do innych krajów. Królewska Armia Tajska kupiła około 50 pojazdów w 1940 roku, zmieniając ich nazwę na Typ 83 na cześć buddyjskiego roku 2483. Czołgi przybyły w samą porę, aby Cesarska Japonia nakłoniła Tajlandię do służby dla Państw Osi. Czołgi zostały użyte podczas tajskiej akcji w stanie Shan w brytyjskiej Birmie. Czołgi służyły do 1954 roku, a 1 egzemplarz znajduje się na wyposażeniu Królewskiej Armii Tajskiej.



Lądowisko Rapopo w Nowej Wielkiej Brytanii. Dzień 28.09.1945 roku. Australijscy dowódcy załogi 2/4. Pułku Pancernego w wieżach japońskich czołgów lekkich Typ 95 Ha-Go, które zostały przekazane na pasie startowym. W sumie przekazano ponad 40 japońskich czołgów średnich i lekkich. Czołgi zostały odwiezione do Rabaul przez japońskich kierowców, a dowódcami załogi byli Australijczycy

## Opis konstrukcji wozu

W przedziale bojowym znajdowały się miejsca dla: dowódcy czołgu, kierowcy oraz strzelca kadłubowego karabinu maszynowego. Dowódca wozu zajmował swoje stanowisko w wieży, z przodu kadłuba po prawej jego stronie siedział kierowca czołgu, z lewej strony strzelec kadłubowego karabinu maszynowego. Półokrągła osłona kierowcy była odchylana do góry. W osłonie znajdował się wizjer, w pierwszych czołgach ten wizjer, w pierwszych czołgach wizjer ten był ochroniany tylko przez pokrywę pancerną. W późniejszych egzemplarzach były montowane trzy wkładki ze szkłem pancernym. W trackie tuczających się walk kierowca wozu widział pole walki przez 3 pionowe oraz 3 poziome szczeliny obserwacyjne. Kierowca wozu informacje dotyczące kierunku jazdy otrzymał od dowódcy poprzez rurę głosową. W części przedziału znajdowały się sterownice oraz dźwignie przekładni bocznych. Po lewej stronie znajdował się pedał sprzęgła i dźwignia zmiany biegów, po prawej stronie znajdował się pedał gazu. Tablica przyrządów

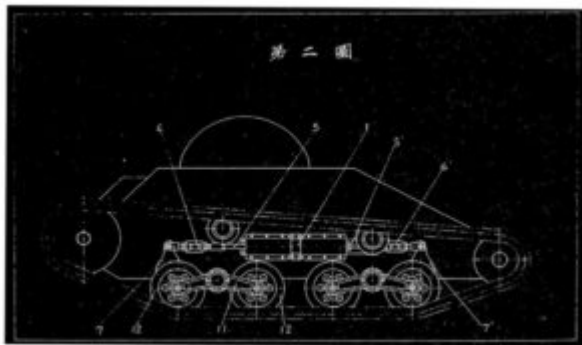
składała się z szybkościomierza, obrotomierza i wskaźnika ciśnienia oleju, a po prawej stronie znajdował się amperomierz, przełącznik prądnicy oraz włącznik świateł. Po lewej stronie ulokowana była skrzynia biegów (cztery biegi jazdy do przodu i jeden bieg wsteczny). Skrzynia zmiany biegów była połączona wałem Cardana z przekładniami stożkowymi sprzęgieł bocznych i zwolnicami, pozwalała osiągnąć prędkość maksymalną do 45 km/h.



Czołg lekki Typ 95 Ha-Go z armii Kwantungu, z podstawowym trzykolorowym kamuflażem i później nałożony jaśniejszy beżowy kolor. Nomonhan (bitwa pod Khalkhin Gol), czerwiec 1939 rok

W przedniej części kadłuba obok stanowiska kierowcy czołgu znajdowało się wysunięte stanowisko strzelca kadłubowego karabinu maszynowego. W czołgach pierwszych serii obsługiwał on karabin maszynowy kalibru 6,5 mm Typ 91, który później został zastąpiony przez nowy typ karabinu maszynowego Typ 97 kalibru 7,7 mm. Karabin ten był zainstalowany w jarzmie kulistym umożliwiającym prowadzenie ognia w 35 stopniach – pole ostrzału w płaszczyźnie poziomej. Oś wieży była przesunięta w lewo w stosunku do osi podłużnej czołgu. W przedniej części wieży znajdowało się łożo działa, które było osłonięte 12 mm stalową płytą pancerną. Pod kątem 125 stopni w stosunku do ustawienia działa, z tyłu wieży został ulokowany karabin maszynowy, gdzie znajdowało się kuliste jarzmo (początkowo produkowane czołgi drugiego stawiska strzeleckiego w wieży nie posiadały), gdzie zamontowany był karabin maszynowy Typ 97 kalibru 7,7 mm. Boki wieży posiadały grubość 12 mm, zaś strop 9 mm. Dowódca wozu dysponował wieżyczką

obserwacyjną zamykaną dwoma półokrągłymi klapami.



アジア歴史資料センター

Patent nr C01004218600 dotyczący zawieszenia czołgu japońskiego

Głównym uzbrojeniem czołgu lekkiego Typ 95 Ha-Go – przeciwpancerna armata czołgowa Typ 94 kalibru 37 mm o długości lufy 34 kalibrów. Armata ta strzelała pociskami odłamkowymi oraz przeciwpancernymi. Wystrzelony pocisk przeciwpancerny osiągał prędkość wylotową rzędu 575 km/h i potrafił przebić pancerz stalowy o grubości 35 mm, ustawiony pod kątem prostym (90 stopni) z odległości 300 metrów. W czołgach lekkich Typ 95 Ha-Go, które znalazły się w produkcji od 1938 roku zaczęto montować nową armatę czołgową Typ 97, tego samego kalibru o długości lufy 42 kalibrów (według innych danych 45 kalibrów). Wystrzelony z tej armaty pocisk przeciwpancerny osiągał prędkość wylotową rzędu 675 m/s. Jej kąt wychylenia w płaszczyźnie pionowej wynosił od -15 stopni do +20 stopni, a kąt wychylenia w poziomie wynosił bez obrotu wieża po 10 stopni na prawą stronę oraz na lewą stronę. Armata była montowana w jarzmie kulistym, po lewej stronie znajdował się optyczny celownik teleskopowy oraz spust pistoletowy do wystrzału z działa. Łuski z naboju po oddaniu strzału wpadały do specjalnego chwytaka. Wieża nie posiadała kosza oraz odpowiedniej podłogi dla dowódcy oraz siedziska dla dowódcy. Po prawej stronie wieży znajdowały się stelaż dla 9 sztuk nabojów, obrót wieży był manualny (ręczny). Mechanizm obrotu znajdował się po lewej stronie. W tylnej ścianie wieży obok jarzma dla karabinu maszynowego znajdował się wizjer



obserwacyjny, który był osłonięty pancerną okiennicą. W kadłubie wozu po prawej stronie rozmieszczone zostały dwa główne zasobniki na amunicję działową: pierwszy o pojemności 32 sztuk naboí, drugi o pojemności 48 sztuk naboí. Dodatkowo przy włączach inspekcyjnych do silnika znajdował się kontener na kolejne 8 sztuk naboí. W lewym sponsonie kadłuba znajdowały się chwyty na 12 sztuk naboí, zaś na prawym sponsonie 10 sztuk. Łączny zapas amunicji wynosił 119 sztuk naboí do działa. Po lewej stronie znajdował się stelaż na magazynki do karabinów maszynowych, razem dawało to zapas amunicji karabinowej w liczbie 2940 sztuk (według innych danych 2970 sztuk).



Kolejne Ha-Go z armii Kwantungu w 1939 rok, z zawieszeniem typu „Manchu”. Zwróć uwagę na poziomy pasek

Z tyłu kadłuba znajdował się silnik czołgu, odgradzony od przedziału załogi pancernymi dwudzielnymi drzwiczkami, które dodatkowo były wyścielone wykładziną azbestową. Po ich otworzeniu załoga czołgu mogła dokonać drobnych napraw silnika. Nad drzwiami znajdował się wlot powietrza do silnika. Dzięki zastosowaniu takiego rozwiązania silnik pobierał powietrze o większej temperaturze niż zewnętrzna. Jednostkę napędową czołgu stanowił tutaj silnik 6-cylindrowy, rzędowy, chłodzony powietrzem typu diesla, oznaczony jako Mitsubishi Model A6120VD przy 1400 obr./min., który osiągał moc 110 KM. W pokrywie silnika z jego prawej strony znajdowała się uchylna żaluzja osłaniająca wloty powietrza do przedziału silnikowego, dzięki temu możliwe było dokonanie odpowiednie obsługi

technicznej silnika przez mechaników z warsztatów polowych. Rura wydechowa z tłumikiem zamocowana była na prawym tylnym błotniku czołgu. Za silnikiem zostały ułożone zbiorniki paliwa na olej napędowy (główny oraz dodatkowy). Moment obrotowy przekazany był z silnika na koła napędowe za pomocą wału Cardana przechodzącego przez przedział bojowy.

Przednie płyty pancerne kadłuba posiadały grubość 12 mm i nachylone są pod kątem 34 stopni, boczne płyty pancerne także posiadały grubość 12 mm i były nachylone pod kątem 34 stopni, tylne płyty pancerne w zależności od miejsca posiadały grubość 6 mm lub 12 mm, górne płyty pancerne kadłuba (strop) posiadały grubość 9 mm, tak samo jak podłoga kadłuba. Pomiędzy pancerzem, a wewnątrz wozu znajdowała się azbestowa wyściółka, która chroniła załogę pojazdu przed nadmiernym nagrzewaniem wnętrza pojazdu, a także w znacznym stopniu przed możliwymi urazami podczas jazdy po bardzo nierównym terenie. Stalowe płyty pancerne były wykonane poprzez walcowanie i utwardzane powierzchniowo poprzez nawęglanie. Płyty pancerne do płaskowników były łączone za pomocą nitowania lub śrubami. W późniejszych seriach produkcyjnych, już podczas wojny, płyty pancerne kadłuba były łączone metodą spawania (głównie kadłuba), co znacznie zmniejszyło masę własną czołgu.



Manewry japońskich czołgistów w Chinach, 1944 rok – czołgu lekkie Typ 95 oraz czołgi średnie Typ 97

Zawieszenie czołgu składało się z podwójnych kół jezdnych, koła napinającego z tyłu kadłuba, oraz napędzającego z przodu

kadłuba oraz dwóch rolek podtrzymujących górny bieg gąsienicy. Zastosowane pasy gąsienic posiadały szerokość 250 mm i posiadały łącznie 97 ogniw o przedziałce rzędu 95 mm. Śrubowy mechanizm napinający pasy gąsienic znajdował się w tylnej części kadłuba. Nacisk jednostkowy wozu na podłoże wynosił  $0,61 \text{ kg/cm}^2$ .

Czołg posiada zasięg maksymalny jazdy rzędu 250 km, mógł on pokonywać przeszkody terenowe/murki o wysokości do 800 mm, rowy/okopy o szerokości 2000 mm, brody do głębokości 1000 mm oraz teren nachylony pod kątem do 40 stopni.



Typowy Ha-Go z jednostki marynarki wojennej biorącej udział w operacjach desantowych na południowo-zachodnim Pacyfiku, jesień 1941 roku/początek 1942 roku

## **Podstawowe dane taktyczno-techniczne czołgu lekkiego Typ 95 Ha-Go**

- Załoga wozu – trzech żołnierzy (dowódca-działonowy, kierowca oraz celowniczy kadłubowego karabinu maszynowego)
- Masa własna czołgu – 7400 kg
- Masa bojowa czołgu – 7500 kg
- Wymiary konstrukcji:

- Długość wozu – 4380 mm
- Szerokość wozu – 2057 mm
- Wysokość wozu – 2180 mm
- Prześwit kadłuba – 40 mm
- Pancerz wozu – kadłub: przód 12 mm, boki 12 mm, tył 6-12 mm, góra 9 mm, podłoga 9 mm, wieża: przód 12 mm, boki 12 mm, tył 12 mm, strop 9 mm
- uzbrojenie wozu – 1 czołgowa armata przeciwpancerna kalibru 37 mm Typ 94 w wieży oraz dwa karabiny maszynowe Typ 97 kalibru 7,7 mm (jeden z tyłu wieży, drugi z przodu kadłuba)
- Przewożony zapas amunicji – do armaty 119 sztuk naboii, 2940 sztuk (według innych danych 2970 sztuk) do karabinów maszynowych
- Napęd czołgu – 6-cylindrowy, rzędowy, silnik wysokoprężny typu Mitsubishi Model A6120VD, chłodzony powietrzem o mocy 81 kW (110 KM) przy 1400 obr./min., średnica cylindra 130 mm, skok tłoka 180 mm
- Zapas przewożonego paliwa – zbiornik główny: 100 dm<sup>3</sup>, zbiornik zapasowy: 26 dm<sup>3</sup>
- Zastosowany układ jezdny – dwa wózki po dwa koła jezdne z bandażami gumowymi, amortyzowane poziomym resorem sprężynowym, dwa pojedyncze ogumione koła podtrzymujące górny bieg gąsienicy, koła napędowe z przodu kadłuba, koła napinające z tyłu kadłuba, gąsienice stalowe, jednogrzebieniowe o szerokości 250 mm
- Osiągi techniczne czołgu:
- Prędkość maksymalna wozu – na drogach bitych do 45 km/h, w terenie do 32 km/h

- Zasięg maksymalny wozu – na drogach bitych do 175 km, w terenie do 145 km
- Pokonywanie przeszkód terenowych:
- Terenowe kąty nachylenia – do 40 stopni
- Rowy/okopy o szerokości – do 2000 mm
- Ścianki pionowe o wysokości – do 800 mm
- Brody o głębokości – do 1000 mm



Porzucony czołg Typ 95 Ha-Go należący do ppor. Ito z 4. Pułku Pancernego, Chałchin-Goł, lipiec 1939 rok

## Zastosowanie bojowe

Czołgi lekkie Typ 95 Ha-Go weszły do służby liniowej w 1935 roku. Pierwszą jednostką, która je otrzymała była 1. Samodzielna Brygada Mieszana w Chinach generała Sakai. W lipcu 1937 roku grupa pancerna składająca się z 12 czołgów średnich Typ 89, 13 czołgów lekkich Typ 95 Ha-Go oraz 12 czołgów Typ 94 wzięła udział w uderzeniu na prowincję Kuchar. Czołgi japońskie musiały pokonać prawie 700 km marszem, co jednakże odbyło się bez większych strat w sprzęcie pancernym. Walki z słabo wyposażoną chińską piechotą nie mogły pokazać ani zalet, jak i wad czołgów.



Czołg lekki Typ 95 Ha-Go podczas kampanii filipińskiej, styczeń 1942 rok

Swój chrzest bojowy czołgi lekkie Typ 95 Ha-Go przeszły w lipcu oraz sierpniu 1939 roku, podczas przeprowadzenia mocno nieudanego ataku sił japońskiej 6. Armii na połączone siły radziecko-mongolskie nad rzeką Chałchyn-Goł. Japończycy skierowali do walki 3. Pułk Czołgów pod dowództwem pułkownika Kiyotake Yoshimaru, który na swoim stanie dysponował: 26 egzemplarzami czołgów Typ 89, czterema czołgami Typ 97 oraz 15 czołgami Typ 95 oraz 4. Pułkiem Czołgów, dowodzonym przez pułkownika Yoshio Tamada, który dysponował na swoim stanie: 8 czołgami Typ 89, 36 czołgami Typ 97 oraz czterema Typ 95. Oba pułki zostały przydzielone do 7. Dywizji Piechoty, którą dowodził generał major Yasuoka. Natarcie to rozpoczęło się w nocy dnia 2 lipca 1939 roku. Początkowo siłom Japońskim udało się zepchnąć siły Radziecko-Mongolskie z ich pozycji obronnych. Jednakże ich dalszy marsz został powstrzymany przez radziecką artylerię polową i przeciwpancerną. Główną rolę w prowadzonej obronie odegrały radzieckie armaty przeciwpancerne kalibru 45 mm, których wystrzeliwane pociski skutecznie neutralizowały japońskie czołgi. Walki trwały jeszcze ponad tydzień, a straty japońskie wyniosły ponad 40% użytych do tych walk maszyn (całkowicie utracone oraz poważnie uszkodzone).



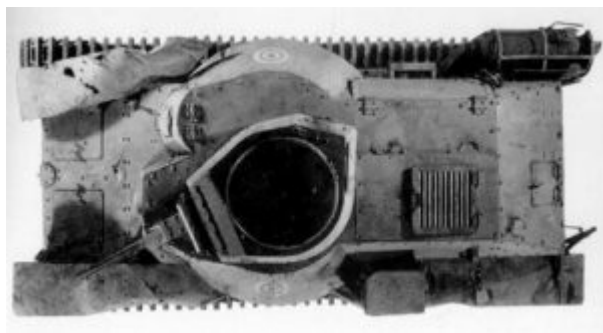
Czołg lekki Typ 95 Ha-Go z 7. Specjalnego Zespołu Desantowego Floty z Sasebo zniszczony przez amerykański czołg M4A2 na wyspie Betio w listopadzie 1943 rok

Po wybuchu wojny na terytorium Indochin, Japończycy przeprowadzili niezwykle szybką oraz błyskotliwą operację na Malajach. Japońska 25. Armia dowodzona przez generała Jamashito dysponowała na swoim wyposażeniu 1., 6. i 14. Pułkami Czołgów, w których znajdowało się łącznie 130 egzemplarzami czołgów średnich oraz lekkich. 1. Pułk Czołgów pułkownika Makaida był wyposażony w 31. Czołgów Średnich Typ 97, jak i 17 czołgów lekkich Typ 95 Ha-Go. 6. Pułk Czołgów dowodzony przez pułkownika Kawamurę miał do swojej dyspozycji 25 czołgów średnich Typ 97 oraz 12 czołgów lekkich Typ 95, ostatni 14. Pułk Czołgów dowodzony przez pułkownika Kita, był wyposażony wyłącznie w czołgi lekkie – 45 egzemplarzy Typ 95 Ha-Go. Toczące się walki ponownie wykazały, że opancerzenie jakie jest zastosowane na czołgach lekkich Typ 95 jest mocno niewystarczające. W trakcie prowadzonej kampanii podstawowe brytyjskie armatki przeciwpancerne 2-funtowe (kalibru 40 mm) zniszczyły kilkanaście czołgów japońskich ogniem na wprost.



Kampania w Birmie Ha-Go, wrzesień 1944 rok. Ten wzór beżu i niebiesko-zielonego nie był niczym niezwykłym, ponieważ poszukiwano efektów wizualnych o wysokim kontraście

Podczas operacji zajmowania Filipin japońskim wojskom inwazyjnym udzielały odpowiedniego wsparcia przez 4. i 7. Pułk Czołgów. 4. Pułk Czołgów, którym dowodził podpułkownik Kamagaya, dysponował łącznie 38 czołgami lekkimi Typ 95, natomiast 7. Pułk Czołgów, dowodzony przez pułkownika Sonda miał na swoim wyposażeniu 34 egzemplarze czołgów Typ 89, 14 czołgów lekkich Typ 95 oraz 7 czołgów Typ 97. Podczas walk na Filipinach doszło po raz pierwszy do starcia z amerykańskimi czołgami lekkimi. Przeciwko siłom Japońskim, obronę prowadził 192. oraz 193. Samodzielny Batalion Czołgów. Do pierwszego tego starcia doszło koło miejscowości Damortis, gdzie 5 egzemplarzy czołgów M3 z kompanii „C” 192. Samodzielnego Batalionu Czołgów związało w otwartej walce 5 czołgów Typ 95 Ha-Go. Amerykanie w tym boju utracili jedną maszynę, o stratach japońskich niewiele wiadomo.



Widok z góry czołg lekkiego Typ 95 Ha-Go

Kolejną kampanię, w której brały czynny udział czołgi lekkie Typ 95 Ha-Go było zajęciem Birmy. W styczniu 1942 roku Japończycy na front birmański wysłali pierwszą 1. kompanię z 2. Pułku Czołgów dowodzonej przez porucznika Okada w sile 12 czołgów Typ 95 Ha-Go. Brytyjczycy chcąc wzmocnić siły, wysłali do Birmy elementy 7. Brygady Pancерnej w składzie: 7th Queen's Own Hussars oraz 11th Hussars. Pułk ten został wyposażony w czołgi lekkie M3 produkcji amerykańskiej, które początkowo



miały wzmocnić siły brytyjskie na Malajach. W kwietniu japońskie siły w Birmie zostały dodatkowo wzmocnione przez 1. Pułk Czołgów, a następnie 14. Pułk Czołgów. Czołgi lekkie M3 znakomicie spisywały się w walkach z czołgami japońskimi Typ 95 Ha-Go. W kilku drobnych starciach Brytyjczycy wyszli z nich zwycięsko, niszcząc kilkanaście czołgów japońskich. Jednakże ogólny przebieg walk w brytyjskiej Birmie był bardzo niekorzystny dla sił Brytyjskich i ostatecznie wojska alianckie musiały się wycofać do Indii oraz do Chin.

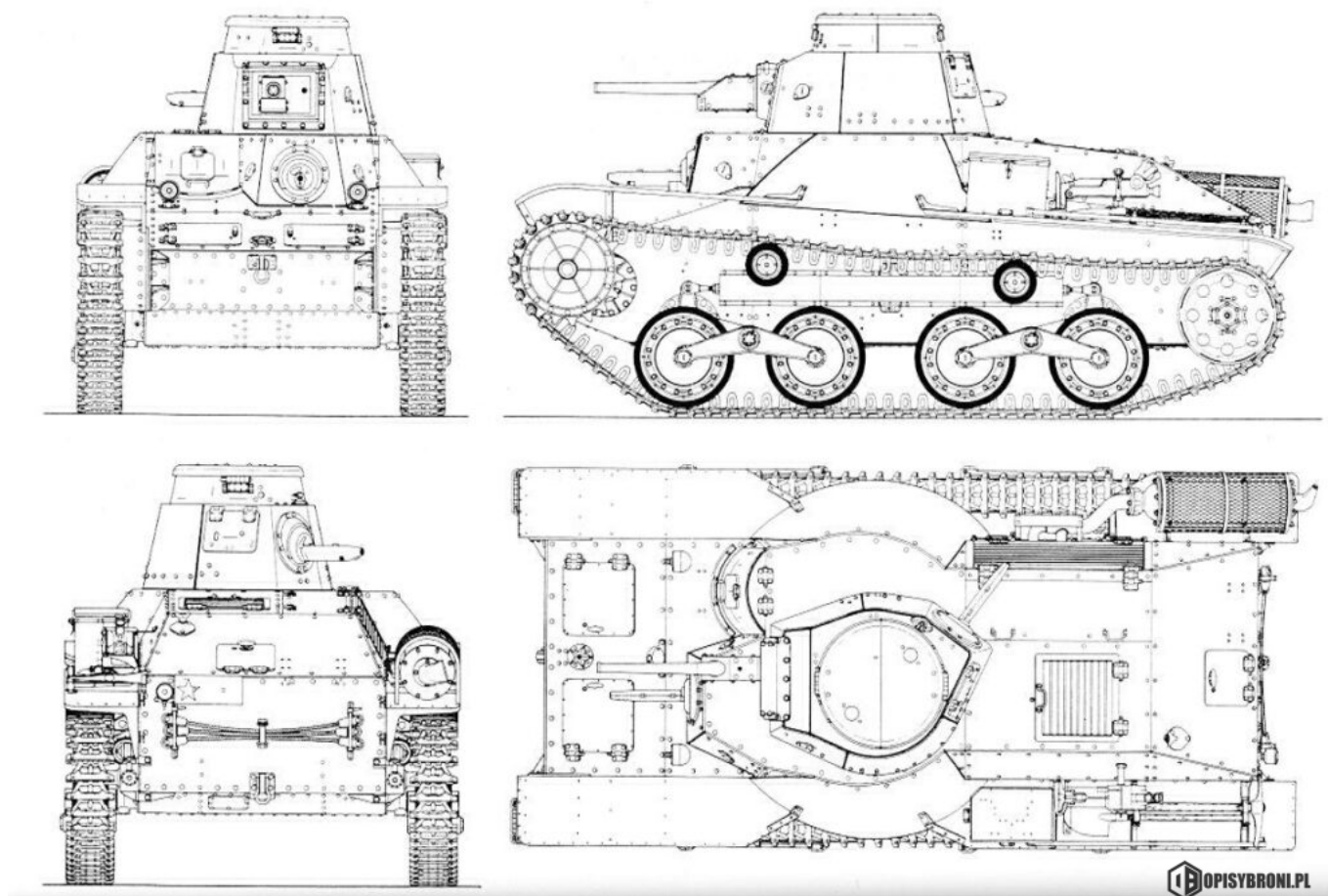


Ha-Go podczas kampanii na wyspie Saipan, 1944 rok

Ostatnią zwycięską kampanią w pierwszej fazie toczącej się wojny było zajęcie Indii holenderskich. W walkach o wyspy Borneo i na Sumatrze brały udział 4. Pułk Czołgów został przerzucony z Filipin oraz 2. Pułk Czołgów, dowodzonego przez pułkownika Mori, który na swoim stanie dysponował łącznie 31 czołgami Typ 97, 6 czołgami Typ 95 Ha-Go i 5 zdobycznymi czołgami M3. Przeciwnikiem Japończyków były tutaj holenderskie siły, które dysponowały samochodami pancernymi Marmon-Herrington Mk. II, Krupp oraz czołgami lekkimi (tankietkami) Carden-Loyd M1936 i Marmon-Herrington CTLS-4TAC. Brytyjczycy dodatkowo skierowali na wyspę Jawę szwadron „B” z pułki King’s Own Hussars, które zostały wyposażony w czołgi lekkie (tankietki) Mk. VIB. Alianckie wozy były tutaj dla japońskich czołgów lekkich Typ 95 Ha-Go nie były godnym przeciwnikiem, większość z nich została stracona lub zdobyta przez Japończyków.

W sierpniu 1942 roku na wyspie Milne doszło do lądowania sił

japońskich, które jako wsparcie otrzymały dwa czołgi lekkie Typ 95 Ha-Go, należące do 5. Oddziału Desantowego Floty w Kure. Czołgi te ugrzęzły w piachu i nie mogły wesprzeć piechoty w walkach.



### Japoński czołg lekki Typ 95 Ha-Go

W sierpniu 1942 roku rozpoczęły się bardzo zacięte walki o wyspę Guadalcanal. W październiku tego roku na wyspie znajdowała się 1. samodzielna kompania czołgów (była 4. kompania z 2. Pułku Czołgów), dowodzona przez kapitana Maeda, która dysponowała na stanie 10 czołgami Typ 97 oraz 2 czołgami Typ 95 Ha-Go. W trakcie toczących się starć utracono wszystkie japońskie czołgi. Do kolejnego poważnego starcia japońskiej broni pancernej doszło na wyspie Tarawa z siłami amerykańskimi. Na wyspie tej stacjonował 7. Oddział Desantowy Floty z Sasebo, który był wyposażony łącznie w 14 czołgów lekkich Typ 95 Ha-Go. W lutym 1944 roku na wyspie atolu Eniwetok znajdowała się kompania czołgów dowodzona przez

porucznika Ichikawa. Ponownie podczas walk z amerykańską piechotą, wszystkie japońskie czołgi zostały utracone.



Czołg lekki Typ 95 Ha-Go, wersja późna, Indonezja, 1943 rok

W maju i w czerwcu na wyspie Biak Amerykanie musieli się zmierzyć z czołgami lekkimi Typ 95 Ha-Go, które wspierały 222. Pułk Piechoty. 29 maja kompanie dowodzonej przez porucznika Iwasa zaatakowała amerykańskie czołgi średnie M4, które próbowały zająć japońskie lotnisko. Cztery japońskie czołgi zostały zniszczone błyskawicznie w trakcie pierwszego starcia. Widząc klęskę swoich maszyn, porucznik Iwasa w swojej maszynie, wraz z dwoma innymi czołgami rozpoczął kolejny japoński atak, który ponownie zakończył się zniszczeniem japońskich maszyn, jednakże Amerykanom nie udało się zdobyć japońskiego lotniska. Dwa ostatnie czołgi lekkie Typ 95 Ha-Go zostały zniszczone w dniu 15 czerwca w trakcie amerykańskiego natarcia na japońskie lotnisko.

W trakcie walk o wyspy na archipelagu Marianów, na Saipanie, znajdował się tam 9. Pułk Czołgów dowodzony przez pułkownika Goshima, który na swoim wyposażeniu posiadał łącznie 31 czołgów Typ 97 oraz 12 czołgów Typ 95 Ha-Go. Na wyspie stacjonował także 1. kompania z 1. Oddziału Desantowego Floty z Yokosuka, który także posiadał czołgi lekkie Typ 95 Ha-Go. Większość posiadanych przez Japończyków czołgów, zostało zniszczonych podczas nocnego natarcia już w pierwszym dniu walk. Japończycy postanowili zniszczyć przyczółki sił nieprzyjaciela na plaży, w czym miały czynnie pomóc japońskie

czołgi. Jednak amerykański Marines z 6. Pułku zniszczyli wszystkie z 30 czołgów, które wzięły udział w natarciu. Podobnie było tutaj na wyspie Tinian, gdzie znajdowała się kompania porucznika Sikamura, która została przydzielona do 18. Pułku Piechoty. W pierwszym ataku wzięło udział łącznie sześć z dziesięciu czołgów Typ 95 Ha-Go. Amerykanie zniszczyli pięć maszyn, pozostałe czołgi japońskie wycofały się w głąb wyspy. Ocalałe czołgi Typ 95 Ha-Go zostały zniszczone w kolejnych dniach zmagania.



### Czołg lekki Typ 95 Ha-Go

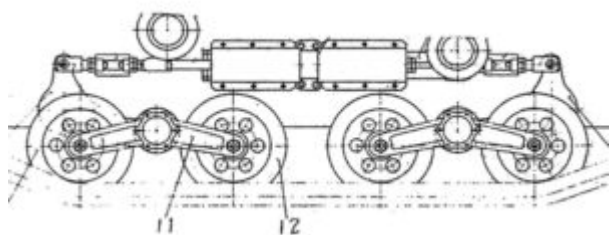
Na wyspie Guam, która została zaatakowana przez siły desantowe Amerykanów w lipcu 1944 roku znajdowały się dwie kompanie z 9. Pułku Czołgów. 1. kompania, dowodzona przez porucznika Yuki, która była wyposażona w 17 czołgów Typ 95 Ha-Go, natomiast 2. kompania posiadała 10 czołgów Ty 97 i 3 Typ 95 Ha-Go – dowodzona przez porucznika Kumagaya. Na wyspie znajdowała się jeszcze kompania kapitana Sato (9 czołgów lekkich Typ 95 Ha-Go), która została przydzielona do 29. Dywizji Piechoty. W noc operacji desantowej pozycje Marines pod Agot zostały zaatakowane przez pięć czołgów Typ 95 Ha-Go z 1. kompanii, gdzie wszystkie czołgi zostały zniszczone przez amerykańskie czołgi średnie M4 lub piechotę wyposażoną w pancernice M1 Bazooka. W dniu 25 lipca zostało zaplanowane natarcie 2. kompanii oraz kompanii kapitana Sato, ponieważ do akcji ostatecznie nie doszło, ponieważ załogi japońskie kapitana Sato zabłądziły w ciemnościach. W trakcie trwania kolejnych

walk Amerykanie zniszczyli wszystkie czołgi japońskie, które teraz były wykorzystywane już jako stałe punkty oporu (spowodowane to było najczęściej usterkami technicznymi czy po prostu brakiem paliwa). W dniu 10 sierpnia miał miejsce ostatni atak przeprowadzony przez 10 japońskich czołgów, które zostały zniszczone celnym ogniem czołgów średnich M4.



Czołg wsparcia Typ 4 Ke-Nu, wyposażony w wczesną wieżę Typ 97 Chi-Ha i armatę czołgową kalibru 57 mm

Na Nowej Gwinei walczyła japońska 36. Dywizja Piechoty, która dysponowała kompanią czołgów lekkich Typ 95 Ha-Go, która była dowodzona przez kapitana Fujimura. Czołgi lekkie Typ 95 Ha-Go wspierały oddziały japońskiej piechoty w walkach o lotnisko w Wiske oraz w rejonie Sarmi. W toczących się walkach Japończykom udało się zniszczyć dwa gąsienicowe opancerzone transportery amfibijne typu TVT(1). W rejonie Knowing łupem Japończyków padł kolejny LVT. Walki były prowadzone ze zmiennym natężeniem, co powodowało, że kompania kapitana Fujimura zdołała zachować zdolność bojową aż do zakończenia działań wojennych na Pacyfiku. Takiego szczęścia nie posiadała tutaj kompania kapitan Amano, która została przydzielona została do 14. Dywizji Piechoty stacjonującej na wyspie Peleliu. 15 września 1944 roku 15 czołgów lekkich Typ 95 Ha-Go wykonało natarcie na amerykańskie pozycje. W rezultacie wszystkie czołgi zostały zniszczone, ocalał tylko jeden czołg, z tej jednostki, która jednak nie brała udziału w ataku.



## Patent nr C01004218600 dotyczący zawieszenia czołgu japońskiego

W kwietniu 1944 roku stacjonująca na terytorium okupowanej części Chin japońska 3. Dywizja Pancerna dowodzona przez generała porucznika Yamaji wzięła udział w japońskiej ofensywie „Ichi-Go”. Celem Japończyków było w ich pierwszej fazie zniszczenie amerykańskich lotnisk w prowincjach Hunan i Liuzhou, z których korzystały bombowce strategiczne B-29. Druga faza operacji zakładała zajęcie obszaru Luoyang w prowincji Henan i w tej fazie miała wziąć wspomniana wyżej japońska 3. Dywizja Pancerna pod dowództwem generała Yamaji. Dysponowała ona 5. Brygadą Pancerną oraz 6. Brygadą Pancerną, z których każda składała się z dwóch pułków czołgów. 5. Brygada Pancerna składała się z: 8. Pułk Czołgów oraz 12. Pułk Czołgów. Natomiast 6. Brygada Pancerna z: 13. Pułku Czołgów oraz 17. Pułku Czołgów. Pułk Czołgów składał się z kompanii czołgów lekkich, kompanii czołgów wsparcia oraz trzech kompanii czołgów średnich. W każdej kompanii znajdowało się po 14 egzemplarzy maszyn (w tym 2 w plutonie dowodzenia), a w pułku 73 wozy. Dywizja dysponowała także pułkiem rozpoznawczym, który składał się z trzech kompanii czołgów lekkich oraz kompanii czołgów wsparcia. Łącznie dywizja ta dysponowała 255 czołgami wszystkich typów. Po dokonaniu sforsowania rzeki Huanug oraz Cengcou pod koniec kwietnia, kiedy japońska 3. Dywizja Pancerna wyszła w rejonie Xuchang, który był kontrolowany przez siły chińskiego Kuomintangu. Obszar Luoyang był broniony przez trzy chińskie dywizje i należało się spodziewać silnego oporu. 13 maja dywizja rozpoczęła swoje natarcie i ku zaskoczeniu sztabowców szybko zmusiła swojego przeciwnika do odwrotu. Walki zakończyły się

już 24 maja. W czasie całej operacji ofensywnej wojskom japońskim udało się zająć Changsha, Hengyang, Guilin oraz Liuzhou. Japończycy do kolejnych działań przeciwko amerykańskim lotniskom przystąpili w styczniu 1945 roku.



Czołg lekki Type 3 Ke-Ri, pierwotnie następcą czołgu lekkiego Typ 95 Ha-Go. Było to w zasadzie to samo podwozie, wyposażone w nową wieżę mieszczącą nowe uzbrojenie przeciwpancerne kalibru 47 mm. Prototyp na próbach, Japonia, jesień 1944 rok

Równocześnie z rozpoczęciem działań ofensywnych w Chinach armia japońska podjęła działania ofensywne na terytorium Birmy. 14. Pułk Czołgów podpułkownika Deda dysponował 66 czołgami średnimi oraz lekkimi (w tym zdobycznymi amerykańskimi czołgami lekkimi M3). Japończycy zamierzali skoncentrować swoje działania w Imphalu, gdzie spodziewali się oni brytyjskiego natarcia. W czerwcu tego roku pułk ten rozpoczął swoje działania w południowej części prowincji. Z czasem wojska japońskie w tym regionie musiały przejść do obrony. Japoński 14. Pułk Czołgów walczył w obronie Mandalay, a w kwietniu 1945 roku został zniszczony przez Brytyjczyków w rejonie Meiktila.

W październiku 1944 roku siły amerykańskie wylądowały na Filipinach. Na wyspie Leyte Japończycy dysponowali siłami: 7. samodzielną kompanią czołgów, której dowódca był kapitan Kono (11 czołgów lekkich Typ 95 Ha-Go), 1. samodzielną kompanią czołgów dowodzoną przez kapitana Uchida (10 czołgów lekkich Typ 95 Ha-Go). Już pierwszego dnia Japończycy przeprowadzili swoje natarcie pod Dulag w wyniku czego zostało zniszczonych

sześć japońskich czołgów z 7. samodzielnej kompanii czołgów, zaś pozostałe maszyny były uszkodzone i nie mogły zostać użyte bojowo. W celu wsparcia obrony japońskiej 1. Dywizji Piechoty, postanowiono wysłać na wyspę Leyte pozostałe dwie kompanie. Załogi czołgów dzielnie walczyły w rejonie Ormoc aż do końca działań. W grudniu zniszczone zostały dwa ostatnie czołgi lekkie Typ 95 Ha-Go.



Czołg lekki Typ 95 Ha-Go Cesarskiej Marynarki Wojennej Japonii

Na wyspie Luzon stacjonowała japońska 2. Dywizja Pancerna, która dowodzona była przez generała porucznika Iwanaka. Dywizja ta była wyposażona w 200 egzemplarzy czołgów oraz dział samobieżnych. W pododdziałach znajdowały się zarówno czołgi średnie Typ 97, jak i często już mocno wysłużone stare czołgi Typ 89 Otsu. Nie zabrakło tam również czołgów lekkich Typ 95 Ha-Go. 3. Dywizja Pancerna składała się z: 3. Brygady Pancерnej (6. Pułki Czołgów, 7. Pułk Czołgów) oraz 4. Brygady Pancерnej (w której znajdował się tylko 13. Pułk Czołgów) na wyspie znajdował się także 10. Pułk Czołgów. Rankiem dnia 10 stycznia 1945 roku amerykańskie czołgi średnie M4 starły się w rejonie Urdaneda z czołgami z 7. Pułku Czołgów. Amerykanie stracili dwa czołgi podobnie jak Japończycy. W ciągu kolejnych dni czołgi z 7. Pułku Czołgów ponosiły duże straty, tak, że w dniu 26 stycznia dysponował on zaledwie 33 wozami sprawnymi. Siły amerykańskie mocno pomne toczących się już tam walk w pierwszych dniach nie wdawali się wymianę ognia na bliskich



dystansach. Ograniczali się oni do ostrzału na odległościach 400-500 metrów, z którego to pociski wystrzelwane z czołgów średnich M4 bez żadnych problemów przebijały pancerze japońskich czołgów. Wieczorem 27 stycznia pułk dysponował już tylko 7 sprawnymi czołgami. Dowódca 3. Brygady Czołgów pułkownik Shigemi oraz dowódca 7. Pułku Czołgów podpułkownik Maeda wzięli udział w przeprowadzonym ostatnim, samobójczym ataku na pozycje obronne sił amerykańskich. Wszystkie czołgi podczas tego ataku zostały zniszczone, a oficerowie japońscy zginęli. W dniu 18 stycznia 1945 roku japoński 6. Pułk Czołgów otrzymał rozkaz zajęcia pozycji na północ od miasta Gonzalez. W czasie trwania przemarszu japoński pułk został zaatakowany przez siły Amerykanów w rejonie Munoz. Prowadzone walki trwały od 26 stycznia do 30 stycznia 1945 roku, kiedy japoński dowódca pułkownik Ida nakazał wycofanie się do San Jose. W walkach Japończycy stracili 12 maszyn. Szlak odwrotu japońskiego oddziału wyznaczyły pozostawione z braku paliwa oraz usterek technicznych czołgi oraz samochody pancerne oraz ciężarowe. Po przybyciu do San Jose dysponowano na stanie jedynie pięcioma czołgami. Ciężkie walki toczył także 10. Pułk Czołgów. Jego 5. kompania czołgów znajdował się pod Baguio, a 3. kompania czołgów w Lupao. W kwietniu stan 5. kompanii czołgów wchodziły: trzy czołgi średnie Typ 97 oraz dwa czołgi średnie Typ 95 Ha-Go. Wozy pancerne z tej kompanii czołgów wykonały ostatni atak, który miał być przeprowadzony na amerykańskie czołgi średnie M4. Rozkaz tego ataku osobiście wydał japoński generał Yamasita, który dowodził 14. Armią Japońską. Jeden czołg średni Chi-Na oraz jeden czołg lekki Ha-Go miały zaatakować poruszającą się kolumnę amerykańską, złożoną z czołgów średnich M4 na drodze Baguio-Sablan. Na drodze tej została zbudowana barykada i gdy prowadzący atak czołg M4 chciał ją wyminąć, to natychmiast do ataku ruszyły oba japońskie czołgi. Na wieżach obu czołgów japońskich montowane były duże ładunki wybuchowe, które, po staranowaniu czołgów amerykańskich, miały się natychmiast wysadzić. Po staranowaniu amerykańskich wozów japońscy oficerowie w samobójczym ataku ruszyli z mieczami na amerykańskich

czołgistów, a chwilę później eksplodowały oba ładunki wybuchowe. Zniszczono dwa czołgi średnie M4, zginęli wszyscy amerykańscy czołgisti, podobnie jak biorący udział w ataku japońscy żołnierze oraz oficerowie.



Typ 5 Ho-Ru. Był to projektowany łowca czołgów (niszczyciel czołgów) oparty na Ha-Go, z tym samym szybkostrzelnym, standardowym działem kalibru 47 mm, opracowanym dla Shinhoto Chi-Ha. Nie wiadomo, czy zbudowano jeden prototyp, czy tylko makietę

Gdy jeszcze trwały walki na wyspach Filipińskich, siły amerykańskie rozpoczęły kolejną operację przeciwko armii japońskiej. Nowym, wyznaczonym celem była wyspa Iwo Jima. Na wyspie tej rozlokowany był japoński 26. Pułk Czołgów, który był dowodzony przez podpułkownika Nishi, który na swoim wyposażeniu dysponował łącznie 11 egzemplarzami czołgów średnich Typ 97 oraz 12 sztukami czołgów lekkich Typ 95 Ha-Go. Zdecydowano się o użyciu czołgów podpułkownika Nishiego jako stałych punktów oporu na wyspie – okopanych i dobrze zamaskowanych. Czołgi 1. kompanii zostały okopane w południowym krańcu wyspy, natomiast wozy pancerne z 2. kompanii miały za zadanie prowadzić obronę zachodniej części wyspy. Ostatnia 3. kompania oraz pluton dowodzenia broniły wschodniej części wyspy. W dniu 20 lutego rozpoczęły się walki. Po tygodniu walk pozycje bronione przez 2. kompanię zostały przełamane przez siły amerykańskie, które w następnej kolejności ruszyły w głąb wyspy. Część japońskich załóg wraz z dowódcą wycofała się do wioski Maruman na wschodniej części wyspy. Do 20 marca 1945 roku wszystkie pozycje bronione przez

siły 26. Pułku Czołgów zostały zdobyte.

W dniu 4 maja 1945 roku na wyspie Okinawa, kiedy rozpoczęły się tak walki po lądowaniu sił desantowych sił amerykańskich, stacjonowały tam siły japońskiego 27. Pułku Czołgów, który był dowodzony przez podpułkownika Murakami. Pułk ten został wyposażony w 14 czołgów średnich Typ 97 oraz 12 czołgów lekkich Typ 95 Ha-Go. Japońskie czołgi zajmowały pozycje obronne w rejonie wzgórza numer 120 oraz wioski Kochi. Po ich przełamaniu przez siły amerykańskie, pozostałości sił japońskiego 27. Pułku Czołgów wycofały się w rejon Shuri, gdzie bronili się do końca maja 1945 roku.



Czołgi lekkie Typ 95 i czołgi średnie Typ 97 Szkoły Pancерnej Chiba (Japonia) podczas ćwiczeń (1940 rok)

Ostatnia walka japońskich czołgów lekkich Typ 95 Ha-Go w okresie trwania II Wojny Światowej miała miejsce na wyspie Shimushu, która jest najdalej na północ wysuniętą wyspą w archipelagu wysp kurylskich. Na Kuryłach wówczas stacjonował japoński 11. Pułk Czołgów, którego dowódcą był pułkownik Ikeda. Wyposażeniem tego pułku czołgów było wówczas: 39 czołgów średnich Typ 97 oraz 25 czołgów lekkich Typ 95 Ha-Go. W dniu 18 sierpnia 1945 roku na wyspie wylądował desant radziecki. Japoński garnizon nie zamierzał złożyć broni. W wyniku ciężkich dwudniowych walk stracono łącznie 21 czołgów (łącznie z puli obu typów). Wieczorem 20 sierpnia 1945 roku podpisane zostało zawieszenie broni.

Po ostatecznej kapitulacji Japonii podczas tej wojny, większość zdobycznych maszyn została przekazana/zdana Armii Czerwonej, która następnie przekazała tego typu czołgi jako wsparcie dla działań podczas trwania w latach 1946-1949 chińskiej wojny domowej Chińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej, gdzie brały udział w walkach przeciwko siłom Kuomintangu.



Czołgi lekkie Typ 95 Ha-Go na wyspie Pohnpei w Mikronezji

Czołgi były również używane po wojnie we francusko-Indochinach, we współczesnym Wietnamie, przez okupującą armię francuską. Dokonali szeregu drobnych ulepszeń pojazdu, które polegały na zastosowaniu pancerza z aplikacjami przyspawanych do policzków wieży i dolnej części czołowej kadłuba.

## Zachowane egzemplarze

Zachowało się do dnia dzisiejszego jedynie kilka sztuk czołgów Typ 95 Ha-Go, które dziś można podziwiać przede wszystkim w muzeach poświęconych broni pancernej. Jeden egzemplarz zachowano sBowington Tank Museum w Bowington Camp w Wielkiej Brytanii, który został zdobyty w 1944 roku przez Brytyjczyków. Jeden egzemplarz znajduje się w Australian Armour & Artillery Museum, także zdobyty w 1944 roku. Kolejny egzemplarz, zdobyty w 1945 roku jest pokazywany w Wojskowo-Historycznym Muzeum Wojsk Pancernych i Techniki Pancernej w Kubince pod Moskwą. W Japonii jeden czołg Typ 95 Ha-Go jest wystawiony przed Komendą policji w Tokio, Dwie tego typu maszyny można odnaleźć w

amerykańskich placówkach muzealnych. Jedną się znajduje w General George Patton Museum w Fort Knox, a druga w obecnie likwidowanym United States Ordnance Museum w stanie Maryland. Kolejny czołg lekki Typ 95 Ha-Go jest ustawiony jako historyczny pomnik na wyspie O'ahu na Hawajach.

## **Bibliografia**

1. Tomasz Wojciechowski, Czołg lekki Typ 95 Ha-Go,, Czasopismo Technika Wojskowa Historia Nr. 1/2011, Magnum-X, Warszawa
2. Moszczański Ilja, Typ 95 Ha-Go, Wydawnictwo Militaria, Warszawa 2003 rok
3. Richard Ogorkiewicz, Czołgi: 100 lat historii – Sekrety Historii, Wydawnictwo RM, Warszawa 2016 rok
4. Praca Zbiorowa, Pojazdy Pancerne od „Little Willie” do Leoparda 2A6, Wydawnictwo AKA, Głuchołazy 2012 rok
5. George Forty, Ilustrowana Encyklopedia Czołgów Całego Świata, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2006
6. <https://www.valka.cz/Lehky-tank-typ-95-Ha-Go-t528>
7. [https://pl.wikipedia.org/wiki/Typ\\_95\\_Ha-Go](https://pl.wikipedia.org/wiki/Typ_95_Ha-Go)
8. [https://tank-afv.com/ww2/jap/Type\\_95\\_Ha-Go.php](https://tank-afv.com/ww2/jap/Type_95_Ha-Go.php)