

# Czołg średni/kawaleryjski Somua S-35



OPISYBRONI.PL

Produkcja seryjna czołgów SOMUA S35 ruszyła w końcu 1936 r., zgodnie z programem technicznej modernizacji wojsk lądowych, zakładającym zbudowanie 600 SOMUA S35 dla jednostek kawalerii

W połowie lat 30.-tych XX wieku we Francji panowało powszechne przekonanie, że czołgi nie spowodują większej rewolucji na polu walki. Uważano po prostu, że działo przeciwpancerne powstrzyma tak samo czołg, jak karabin maszynowy powstrzymywał natarcia oddziałów piechoty. Nie widziano tylko jednego faktu – armata przeciwpancerna w kalibrach powyżej 25 mm nie strzelała seriami i nie powodowała powstania lawiny ognia, takiego jak karabin maszynowy.

# Historia francuskiej broni po I Wojnie Światowej

Głównym krytykiem francuskiej przestarzałej doktryny wojennej był podpułkownik Charles de Gaulle, zwolennik działań manewrowych, wojsk pancernych i mechanizacji armii. W 1934 roku została opublikowana książka „Vers l'armée de métier” („Ku armii zawodowej”), w której proponował odejście od masowych armii z poboru – licznego „mięsa armatniego” potrzebnego na gęste obsadzenie linii obronnych na całym froncie, na rzecz silnych formacji pancerno-zmechanizowanych opartych o armię kadrową, dobrze wyszkoloną, niewymagającej tak złożonej oraz długotrwałej mobilizacji powszechnej.

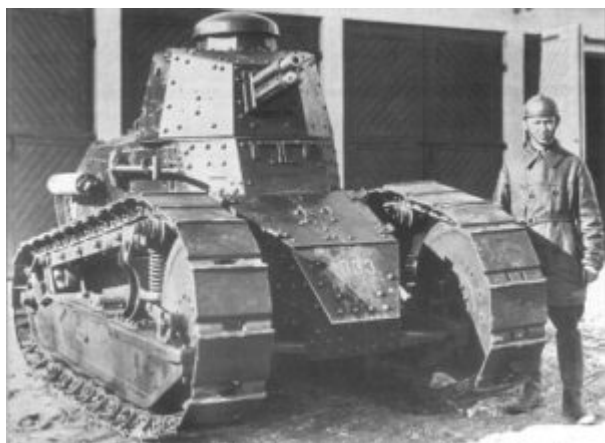
Sama książka została przyjęta chłodno. Co ciekawe, wielu francuskich oficerów i generałów, tak zarówno starych wiekiem, jak i młodych, nie było przekonanych do nowych, rewolucyjnych dla nich koncepcji prowadzenia działań wojennych. W 1935 roku francuskie Naczelne Dowództwo wydało oświadczenie, że tylko ono jest upoważnione, aby formułować nowe idee. A rok później wydano instrukcję „Instructions sur l'emploi tactique grandes unités” („Instrukcja taktycznego użycia dużych jednostek”), w której jedynie potwierdzono poglądy, które bazowały na doświadczeniach z I Wojny Światowej.



Pierwszym czołgiem francuskim był Schneider CA zaprojektowany i zbudowany pod kierunkiem inż. Auguste Eugène Brillié. Później ten sam konstruktor stworzył czołg SOMUA S 35

Poglądy te zaczęto stopniowo zmieniać dopiero w 1938 roku, pod wpływem rozbudowy wojsk pancernych w innych państwach, a szczególnie w Związku Radzieckim oraz w Niemczech. W grudniu 1938 roku francuska Naczelna Rada Wojenna zatwierdziła formowanie pierwszych dwóch dywizji pancernych, które miały ostatecznie powstać w 1940 roku. Nawet wówczas generał Maurice Gamelin, szef francuskiego Sztabu Generalnego oraz przewodniczący Naczelnej Rady Wojennej, powiedział, że dywizje pancerne są „unikalne i kosztowne”.

Dywizje pancerne francuskiej armii miały nieco inne zadania, niż ich niemieckie odpowiedniki. Miały stanowić pancerny taran, za którym miała się posuwać piechota, jak powolny, toczący się nieubłagane „walec”. Dywizje pancerne były więc w skali operacyjnej tym, czym na poziomie taktycznym były bataliony czołgów – instrumentem wsparcia piechoty, która miała pozostać najważniejszym rodzajem wojsk. Siła ognia dywizji pancernej miała potęgować straty ponoszone przez ustępującego nieprzyjaciela, a ich moc przebojowa miała łamać jego ewentualny opór. Tuż za nimi miały posuwać się siły główne – piechota z wspierającymi je czołgami piechoty, która miała likwidować pozostałe jeszcze punkty oporu przeciwnika – oczyszczając tak teren i przejmując nad nim kontrolę. Rola kawalerii pozostała niezmienna – poza rozpoznaniem także wypadły i rajdy na tyły przeciwnika, które miały dezorganizować jego tyły, system dowodzenia i zaopatrywania oraz siać zamęt wśród przeciwnika. Tutaj właśnie różniła się zasada używania przez Niemców sił pancernych, które miały okrążyć i odciąć siły przeciwnika od ich zaplecza, doprowadzając je do dezorganizacji, a następnie dobić z oddziałami piechoty siły przeciwnika. Francuska kawaleria, jak to kawaleria, nie prowadziła samodzielnego natarcia, lecz dokonywała zagonów, których głównym celem nie było odcięcie i okrążenie wojsk przeciwnika oraz zmiżdżenie jego tyłów, lecz jedynie ich dezorganizacja, aby ułatwić zadanie siłom głównym, czyli owemu pieszemu walcowi, na czele którego posuwał się równie powoli jak idące za nim formacje piesze, pancerny taran.



## Francuski czołg lekki Renault FT

Zgodnie z tą koncepcją francuskie siły lądowe ulokowały około 20% swoich czołgów w dywizjach pancernych (stanowiących czoło walca nacierającego przed piechotą), dalsze około 30% w dywizjach kawaleryjsko-zmechanizowanych (zagony, dezorganizacja, sianie paniki, rozpoznanie) i aż 50% maszyn w dywizjach piechoty jako wsparcie ogniowe, które miały tak wspomagać w obronie, jak i w późniejszej metodycznej ofensywie.

W międzywojennej Francji na rozwój czołgów odpowiadały tutaj różnego rodzaju instytucje. Od 1920 roku siły pancerne zostały przeniesione z jednostek artylerii na łono formacji piechoty, a jednostki czołgów przemienione z Artillerie d'Assaut (Artyleria Szturmowa) na jednostki Chars de Combat, czyli wozów bojowych. Twórca francuskich sił pancernych z okresu I Wojny Światowej – generał Jean-Baptiste Eugène Estienne, który walczył o stworzenie wojsk pancernych jako samodzielnych sił zbrojnych wojsk lądowych, ale zmarł on w kwietniu 1936 roku, czyli ponad dwa lata przed formalną decyzją o utworzeniu pieszych francuskich dywizji pancernych. Z powodu owej podległości, automatycznie czołgi piechoty były opracowywane według sformułowań przedstawicieli piechoty – Direction de l'Infanterie, które było kierowane w latach 30.-tych przez generała Philippe Paula Mattera. To tutaj powstały założenia taktyczno-techniczne lekkiego czołgu piechoty, którym potem stał się Renault R-35, najbardziej masowo produkowany

francuski czołg w okresie międzywojennym (1540 egzemplarzy wozów seryjnych), który został dodatkowo uzupełniony wozami konkurencyjnymi: Hotchkiss H-35 (1097 zbudowanych egzemplarzy). Oba te typy zapełniły bataliony czołgów piechoty (bataillon de char de combat), poza tymi nielicznymi batalionami, które wciąż używały na swoim stanie pierwszowojenne Renault FT czy mocno nietypowe czołgi FCM 35, wyprodukowanych w liczbie 100 wozów. Wspomniane bataliony łączono w grupy (groupe de bataillons de chars) liczące najczęściej dwa bataliony. Dlatego w grupy, a nie w brygady bądź pułki? Dlaczego w grupy, a nie w brygady bądź w pułki? Dlatego, że nigdy nie planowano użycia takiej grupy w całości i była to jedynie organizacja administracyjna, sprawująca swoją kontrolę nad kilkoma (dwoma) batalionami stacjonującymi w tym samym garnizonie. Grupy te były przydzielane do armii ogólnowojskowych, gdzie odpowiadały za utrzymanie gotowości bojowej i zaopatrywanie swoich batalionów, ale same bataliony miały wchodzić do walki pojedynczo, przydzielane poszczególnym dywizjom piechoty jako wsparcie ogniowe.



Najlichnieszy francuski czołg II Wojny Światowej – Renault R 35

Z inicjatywy generała Jean-Baptiste Estienne'a opracowano kolejną kategorię czołgów. Był to czołg klasyfikowany dziś jako średni, a we Francji określony jako Char de Bataille. W 1926 roku zdecydowano o budowie jego prototypów, a produkcję seryjną wozów nazwanych jako Char B1, podjęto dopiero w grudniu 1935 roku. W kwietniu 1937 roku rozpoczęto produkcję

zmodernizowanej wersji Char B 1 bis, która trwała do upadku Francji w czerwcu 1940 roku. Łącznie zbudowano 403 maszyny, które łączone zostały do batalionów czołgów ciężkich (jak je wówczas klasyfikowano). W okresie 1939-1940 z wykorzystaniem tych batalionów utworzono trzy dywizje pancerne: we wrześniu 1939 roku – 1<sup>ère</sup> Division Cuirassée de Réserve (generał brygady Christian Bruneau), w styczniu 1940 roku – 2<sup>e</sup> Division Cuirassée de Réserve (generał brygady Bruche) i w marcu 1940 roku – 3<sup>e</sup> Division Cuirassée de Réserve (generał brygady Brocard). Każda z tych dywizji pancernych składała się z brygady czołgów ciężkich – Demi-Brigade Chars Légers, dwoma batalionami czołgów H-39, z batalionem piechoty zmotoryzowanej – Bataillon de Chasseurs Portés i z pułku artylerii – Régiment d'Artillerie Tractée Tous-Terrains z haubicami kalibru 105 mm. Takie dywizje z swoim założeniu, miały stanowić rezerwę operacyjno-strategiczną (obwód naczelnego dowództwa) bądź operacyjną (rezerwy armijne), i tak francuskie 2. Dywizja Pancerna i 3. Dywizja Pancerna wchodziły w skład grupy pancerniej stanowiącej rezerwy Naczelnego Dowództwa (1<sup>er</sup> Groupement Cuirassé), zaś 1. Dywizja Pancerna weszła w skład 1. Armii. W maju 1940 roku sformowano jeszcze 4<sup>e</sup> Division Cuirassée de Réserve (pułkownik Charles de Gaulle), która została tak naprawdę pośpiesznie sklecona z różnych batalionów i wysłana bezpośrednio na front.

Francuskie dywizje pancerne były tutaj formacjami bardzo specyficznymi, bardziej podobnymi do brytyjskich brygad czołgowych (Army Tank Brigade), których nie należy tutaj mylić z brygadami pancernymi (Armoured Brigade). Służyły bowiem do wsparcia piechoty, a nie do prowadzenia samodzielnych działań manewrowych w głębi operacyjnej przeciwnika, jak na przykład niemieckie Panzerdivision.



Prototyp SOMUA S35 bez uzbrojenia, w czasie prób. Był to docelowy wóz opracowywany dla francuskiej kawalerii w klasie AMC, który jak się później okazało, stał się bardzo udanym czołgiem w nowoczesnym rozumieniu tego słowa

Kolejnym obok piechoty rodzajem wojsk, który dysponował własnymi czołgami, była kawaleria. Także i w jednostkach kawalerii, czołgi były traktowane jako broń wsparcia ogniowego, ale miały one jednak działać w nieco inny sposób, podobnie jak kawaleria, która przecież też miała być inaczej używana niż piechota przeciwnika. W związku z tym czołgi i inne pojazdy opancerzone dla sił kawalerii powstawały w szefostwie kawalerii.

## **Francuskie czołgi dla kawalerii**

W kluczowych dla rozwoju czołgów kawalerii w latach 1931-1936, na czele szefostwa kawalerii stał generał Jean Adolphe Louis Robert Flavigny. Wcześniej dowodził on 1. Dywizją Kawalerii. To właśnie ten generał zapoczątkował motoryzację francuskiej kawalerii i to pod jego kierunkiem opracowywano wymagania na nowe wozy bojowe dla kawalerii, w tym właśnie Somua S 35. Inspektorem generalnym kawalerii w Szefostwie Kawalerii od 1932 roku był generał Charles Théodore Brécard, który pełnił tę funkcję do lutego 1936 roku, później zastąpił go generał René Jacques Adolphe Prioux, pełniący tę funkcję do maja 1939 roku. Generał Brécard był oficerem piechoty, ale już w I

Wojnie Światowej dowodził 5<sup>e</sup> Division de Cavalerie, a później 1<sup>re</sup> Division de Cavalerie à Pied. W 1924 roku został dowódcą 33<sup>e</sup> Corps de l'Armée, a w 1927 roku wojskowym komendantem Strassburga. W 1931 roku opublikował on książkę „Le Cavalerie”, w której sprecyzował zadania współczesnej kawalerii.

Proces motoryzacji francuskiej kawalerii zaczął się właśnie w 1931 roku, a w wyniku podjętych wówczas prac, w 1932 roku istniejące konne dywizje lekkie (Division Légère), zostały przeformowane na dywizje kawalerii (Division de Cavalerie). Powrót do nazwy sprzed grudnia 1923 roku był jednak mocno mylący, ponieważ nowe francuskie dywizje kawalerii bowiem, obok dwóch brygad kawalerii z dwoma pułkami konnej kawalerii w każdej, miały także grupę (batalion) wozów pancernych – Groupe d'Autos-Mitrailleuses (GAM) oraz batalion piechoty zmotoryzowanej – Bataillon de Dragons Portés (BDP), dysponujący półgąsienicowymi nieopancerzonymi wozami Citroën-Kégresse P 19. W owym okresie w GAM znajdowały się dwa rodzaje półgąsienicowych, opancerzonych transporterów, przeznaczonych do rozpoznania metodą obserwacji pola walki (AMR) oraz rozpoznania walką (AMD).



Drugi batalion kawalerii, pierwsza armia generała Billotte, bitwa pod Hannut, 13-15 maja 1940 rok

W 1931 roku równoległe z wprowadzeniem elementów zmotoryzowanych do pięciu istniejących wówczas francuskich dywizji kawalerii, opracowano klasyfikację opancerzonych pojazdów przeznaczonych dla kawalerii. Pracami tymi kierował



bezpośrednio generał Maxime Weygand, ówczesny szef Sztabu Generalnego Francji, przy udziale generała Flavigny. W wyniku owych prac powstały łącznie trzy kategorie wozów bojowych: l'Automitrailleuse de Reconnaissance (AMR), l'Automitrailleuse de Découverte (AMD) i l'Automitrailleuse de Combat (AMC). Nie było określone czy mają to być pojazdy kołowe, czy gąsienicowe, a raczej dyktowały to wymagania oraz zadania, jakie miały wykonać poszczególne rodzaje wozów. Po opracowaniu szczególnej koncepcji, wymagania na wymienione wozy zostały opublikowane 16 stycznia 1932 roku. Do kategorii AMC, w której plasował się czołg Somua S 35 jeszcze wrócimy, ale warto opisać tu kategorie typu AMR i AMD, aby lepiej zrozumieć umiejscowienie wozów Somua S 35 w systemie walki tworzonym przez francuską kawalerię z maja 1940 roku.

Wozy AMR miały być lekkimi, szybkimi wozami rozpoznawczymi, przeznaczonymi do prowadzenia obserwacji pola walki lub obserwacji pola walki lub obserwacji prowadzonej w głębi terytorium kontrolowanego przez przeciwnika. Z założenia AMR nie miały prowadzić walki, a w razie natknięcia się na siły nieprzyjaciela, bądź wykrycia przez niego, miały się wycofać i zerwać z nim kontakt, wykorzystując tutaj z przewagi prędkości wozów. Miały być uzbrojone w broń, służącą do samoobrony. W tej klasie pojazdów zbudowano lekkie czołgi (tankietki) Renault VM, bazując na podwoziu lekkiego ciągnika gąsienicowego Renault UE. Kolejne modele prototypowe powstały na zmodernizowanym podwoziu i w 1933 roku wóz został przyjęty do uzbrojenia jako l'Automitrailleuse de Reconnaissance Renault modèle 1933, czyli AMR 33. łącznie zbudowano 115 seryjnych wozów, które trafiły do kompanii rozpoznawczych w batalionach zmotoryzowanych, wprowadzanych do dywizji kawalerii. Kiedy w ramach kawalerii powstały lekkie dywizje zmechanizowane, wozy AMR stanowiły sprzęt kompanii rozpoznawczych ich batalionów piechoty zmotoryzowanej (zmotoryzowanych dragonów). Jego następcą był wóz AMR 35, których powstał w nieco większej liczbie 167 egzemplarzy wozów, nie licząc jego innych odmian. Ogólnie jednak czołgi

AMR okazało się być nieudane, miały bowiem słabe opancerzenie i uzbrojenie, a starć z siłami przeciwnika w praktyce nie łatwo było uniknąć, a prędkość nie zawsze była pomocna.



Najważniejszą wadą dosłownie każdego francuskiego czołgu była jednoosobowa wieża, w której dowódca był jednocześnie celowniczym i ładowniczym. W SOMUA S 35 po raz pierwszy wprowadzono większą wieżę, umożliwiającą w razie potrzeby również radiotelegraficznie ładowanie działa, ale przy strzale musiał się on schylić, odrzut bowiem niwelował wolną, dostępną dla niego przestrzeń

Wozy kategorii AMD miały prowadzić rozpoznanie walką, prowokować przeciwnika do ujawnienia swoich pozycji, miały też dokonywać głębokiej penetracji tyłów tocząc walkę z napotkanym tam przeciwnikiem. Miały też być używane do osłony własnych skrzydeł pozostałych pododdziałów kawalerii, do dozoru szlaków komunikacyjnych i innych zadań. Miały więc to być szybkie wozy z relatywnie silnym uzbrojeniem. Wymagania na ten typ w 1935 roku spełniły tutaj kołowe wozy pancerne Panhard 178 i zostały wprowadzone do uzbrojenia pod oficjalną nazwą Automitrailleuse de Découverte Panhard modèle 1935. Do maja 1940 roku wyprodukowano i wprowadzono do użycia 480 pojazdów tego typu.

Pojazdy pancerne ADM w lekkich dywizjach zmechanizowanych stanowiły wyposażenie pułku rozpoznawczego (Régiment de Découverte), który występował w jednej z dwóch lekkich brygad zmechanizowanych (w brygadzie niemotoryzowanej) obok pułku zmotoryzowanych dragonów, w dywizjach kawalerii zaś weszły w

skład Régiment d'Autos-Mitrailleuses, czyli pułku pancernego brygad zmotoryzowanych. Dla wyjaśnienia warto dodać, że po wielu reorganizacjach istniejące dywizje kawalerii, które po ostatnich zmianach z 1939 roku nazwano lekkimi dywizjami kawalerii (Division Légère de Cavalerie), też miały w swoim składzie elementy zmechanizowane, podobnie jak tworzone od 1935 roku lekkie dywizje zmechanizowane. Różnica polegała na tym, że lekka dywizja zmechanizowana (Division Légère Mécanique) miały w swoim składzie dwie lekkie brygady zmechanizowane (Brigade Légère Mécanique) i pułk artylerii zmotoryzowanej (Régiment d'Artillerie Tractée Tous-Terrains), lekka dywizja kawalerii, zaś – jedną brygadę konnej kawalerii (Brigade de Cavalerie), jedną brygadę zmechanizowaną (Brigade Légère Mécanique) i pułk artylerii konnej (Régiment d'Artillerie).



Początkowo zamówiono tylko 50 egzemplarzy SOMUA S 35, a następnie dodatkowych 300 i wreszcie w 1940 roku 150 następnych, przy czym ostatnie 50 z 500 zamówionych czołgów miało powstać w zmodernizowanym wariantcie SOMUA S 40

Poszczególne lekkie brygady zmechanizowane też miały inną strukturę, w lekkiej dywizji zmechanizowanej były bowiem dwie różne lekkie brygady zmechanizowane, a jeszcze inna była w lekkiej dywizji kawalerii. Zaczniemy od tej ostatniej. Lekka

brygada zmechanizowana w lekkiej dywizji kawalerii miała pułk wozów pancernych (Régiment d'Autos-Mitrailleuses), składając się z szwadronu (kompanii) samochodów pancernych AMD Panhard 178, szwadronu czołgów AMC z wozami H 35 oraz dwóch szwadronów motocyklowych. Drugim elementem składowym takiej brygady był pułk zmotoryzowanych dragonów (Régiment de Dragons Portés) złożony z dwóch batalionów zmotoryzowanych, a w każdym był szwadron (kompania) czołgów rozpoznawczych AMR, szwadron piechoty zmotoryzowanej i szwadron wsparcia z moździerzami, działami przeciwpancernymi oraz karabinami maszynowymi.

Dla odmiany w lekkiej dywizji zmechanizowanej były dwie, jeszcze inne lekkie brygady zmechanizowane. Jedną z nich była de facto brygada czołgów z dwoma pułkami czołgów (Régiment de Combat), zwanych tradycyjnie pułkami kirasjerów bądź dragonów. To właśnie ta brygada pozostanie dalej w centrum naszego dalszego zainteresowania, bowiem tu właśnie trafią czołgu Somua S 35. stanowiące główną siłę bojową lekkich dywizji zmechanizowanych. Dlatego do tego tematu będziemy jeszcze powracać.

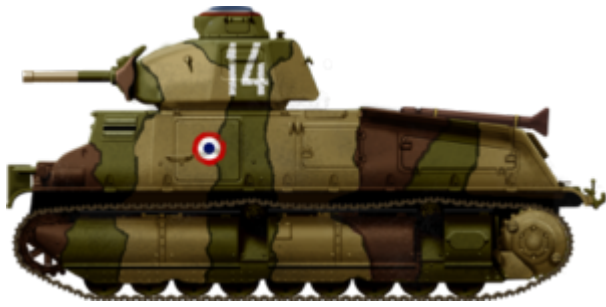


SOMUA S 35 na ćwiczeniach – uwagę zwraca „karciane” oznaczenie. Poszczególne szwadrony (kompanie) oznaczano kolorami symbolu karcianego: niebieski 1. szwadron, biały 2. szwadron, czerwony 3. szwadron i zielony 4. szwadron. Dla plutonów był to: pik – 1. pluton, kier – 2. pluton, karo – 3. pluton i trefl – 4. pluton. Czołg nie ma natomiast numerów taktycznych ani godła jednostki na kadłubie

Natomiast druga brygada zmechanizowana składała się z pułku

zmotoryzowanych dragonów, który miał jednak trzy, a nie dwa bataliony piechoty zmotoryzowanej oraz z pułku rozpoznawczego typu AMD, który nosił najczęściej nazwę pułku kirasjerów (Régiment de Cuirassiers), podobnie jak pułki czołgów, co może być nieco mylące. Batalion zmotoryzowany z pułku dragonów zmotoryzowanych też był nieco inaczej zorganizowany niż podobny batalion z lekkiej dywizji kawalerii, miał bowiem aż pięć szwadronów (kompanii): czołgów rozpoznawczych typu AMR, motocyklowy, dwa piechoty zmotoryzowanej i szwadron wsparcia. W jednej lekkiej brygadzie zmechanizowanej było więc aż sześć kompanii piechoty zmotoryzowanej w trzech batalionach, a w lekkiej dywizji kawalerii – tylko dwa w dwóch batalionach. Wracając jednak do lekkiej dywizji zmechanizowanej, to jej pułk rozpoznawczy AMD (formalnie określany jako Régiment de Découverte, ale najczęściej noszący tradycyjną nazwę „kirasjerów”), wchodzący w skład jednej z lekkich brygad zmechanizowanych (czasem dowództwo dywizji traktowało go jako samodzielny pułk, wydzielając z podporządkowania brygady), składał się on z dwóch szwadronów samochodów pancernych Panhard 178 oraz dwóch szwadronów motocyklistów. W lekkiej dywizji kawalerii były więc cztery szwadrony motocyklistów, a w lekkiej dywizji zmechanizowanej zaś pięć szwadronów. Wozów AMR w lekkiej dywizji kawalerii były dwa szwadrony, a w lekkiej dywizji zmechanizowanej – trzy, co wynikało z liczby batalionów dragonów zmotoryzowanych, gdzie te szwadrony występowały. Co do liczby szwadronów występowały. Co do liczby szwadronów wozów typu AMD (Panhard 178), to w lekkiej dywizji kawalerii był tylko jeden, w lekkiej dywizji zmechanizowanej zaś dwa szwadrony. I wreszcie, co dla nas najważniejsze – czołgów bojowych typu AMC w lekkiej dywizji kawalerii było niewiele, tylko jeden szwadron, w lekkiej dywizji zmechanizowanej zaś jedna z dwóch lekkich brygad zmechanizowanych była de facto brygadą czołgów z dwoma pułkami czołgów po cztery szwadrony, razem osiem z dywizji.

Oczywiście, dywizje obu typów miały też swoje pododdziały saperskie, łączności oraz służby tyłowo-kwatermistrzowskie.



Regularne manewry S 35 z 1937 roku z 4. kirasjerami, pierwszą jednostką kawalerii, która przyjęła Somuas

## Podstawowy skład lekkiej dywizji kawalerii i lekkiej dywizji zmechanizowanej

- Czołgów AMC – LDK 2/LDM 3
- Czołgów rozpoznawczych AMR – LDK 2/LDM 3
- Samochodów pancernych AMD – LDK 1/LDM 2
- Piechoty zmotoryzowanej – LDK 2/LDM 6
- Motocyklowe – LDK 4/LDM 5
- Kawalerii konnej – LDK 8/LDM 0
- Baterii armat kalibru 75 mm – LDK 1/LDM 2
- Baterie haubic kalibru 105 mm – LDK 1/LDM 1



SOMUA S 35 na przedwojennej defiladzie. Zwraca uwagę ciekawe malowanie z bardziej „ciapkowatą” wieżą. Miały je m.in. czołgi z 13e Régiment de Dragons z 2e Division Légère Mécanique

## Wozy rodziny AMC

Najważniejszą kategorią wozów bojowych były l'Automitrailleuse de Combat (AMC), a to tu właśnie bowiem mieściły się te pojazdy pancerne, które miały prowadzić walkę z piechotą i kawalerią przeciwnika, niszczyć jego punkty oporu oraz – działając w głębi ugrupowania przeciwnika: dezorganizować jego tyły, czyli niszczyć stanowiska dowodzenia, składy logistyczne, zrywać płynność zaopatrywania poprzez niszczenie napotkanych ciężarówek z zaopatrzeniem, itd.



Kawaleria widziała potrzebę wyposażenia artylerii lekkich dywizji zmechanizowanych w działa samobieżne. Miało to głównie dotyczyć dywizjonów armat połowych 75 mm, które miały wspierać piechotę na polu walki ogniem na wprost. Prototyp powstał m.in. w firmie Atelier de Construction de Rueil (ARL), gdzie otrzymał oznaczenie ARL 40, przegrał on jednak rywalizację z rozwiązaniem firmy SOMUA

Lekka dywizja kawalerii bądź lekka dywizja zmechanizowana miały podobne zadanie. W obronie z reguły pozostawały w odwodzie, aby interweniować na polu walki w przypadku, gdyby przeciwnik dokonał włamania i aby przeprowadzić kontratak, bądź zablokować dalszą drogę posuwania się sił wroga, ustanawiając doraźne pozycje obronne. Dzięki szybkości

przemieszczania się, mogły się relatywnie szybko znaleźć w nakazanym regionie. W czasie przygotowywania się do działań zaczepnych mogły one prowadzić rozpoznanie, poprzez obserwację bądź rozpoznanie walką. Natomiast w natarciu kawaleria (w tym lekkie dywizje zmechanizowane), miały prowadzić trzy rodzaje działań: rozpoznanie operacyjne (operacyjno-strategiczne), osłonę skrzydeł nacierającej piechoty (na czele, której posuwały się dywizje pancerne) bądź przeprowadzić dezorganizację sił przeciwnika operując na jego tyłach lub poprzez działania pościgowe. Docelowo planowano, że dywizje kawalerii zostaną zastąpione przez lekkie dywizje zmechanizowane, przy czym przymiotnik „lekkie” odnosił się raczej nie do ich lekkiego wyposażenia, trzon takiej dywizji bowiem miało stanowić osiem kompanii czołgów i to wcale nie lekkich, lecz do szybkości przemieszczania się, w odróżnieniu od naprawdę ociążałych dywizji pancernych, wyposażonych de facto w czołgi wsparcia piechoty.

W lipcu 1935 roku 4. Dywizję Kawalerii z Reims przeformowano w 1. Lekką Dywizję Zmechanizowaną. Organizacja tej dywizji zmieniała się jednak ostatecznie do 1939 roku, dywizja miała w swoim składzie dwie lekkie brygady zmechanizowane (jedną czołgów i jedną piechoty zmechanizowanej) oraz zmotoryzowany pułk artylerii, obok pododdziałów wsparcia i zabezpieczenia. W 1937 roku sformowano kolejną, 2. Lekką Dywizję Zmechanizowaną, powstałą poprzez przeformowanie 5. Dywizji Kawalerii z Lyonu. W styczniu 1940 roku po połączeniu samodzielnych dotąd batalionów i sformowaniu kolejnych – powstała od podstaw 3. Lekka Dywizja Zmechanizowana w d'Ennelin pod Lille. W okresie od jesieni 1939 roku do wiosny 1940 roku przeformowano też obie pozostałe dywizje kawalerii w lekkie dywizje kawalerii, w składzie: brygada kawalerii konnej, lekka brygada zmechanizowana i konny pułk artylerii każda. Według tego samego etatu odtworzono także trzy kolejne lekkie dywizje kawalerii, łącznie powstało więc ich pięć.





Somua z 4. DCR (3. Batalion Kirasjerów), kontratak Montcornet, 17 maja 1940 roku, który walczył także pod Crecy sur Seine i Laon

W wyniku tych działań, francuska kawaleria w maju 1940 roku składała się z trzech lekkich dywizji zmechanizowanych, pięciu lekkich dywizji kawalerii (plus kolejna lekka dywizja kawalerii w Afryce Północnej) oraz z trzech brygad Spahisów – kawalerii kolonialnej (arabskiej) stacjonującej we Francji. Łącznie w tych ośmiu dywizjach było łącznie 29 szwadronów czołgów AMC, które planowano wyposażyć w wozy Somua S 35, ale w istocie w wozy te zostało wyposażonych tylko 12 szwadronów, tylko w lekkich dywizjach zmechanizowanych. Pozostałe 17 szwadronów wciąż było wyposażonych w czołgi H 35 i H 39. Te ostatnie były czołgami piechoty, które zostały przez nią odrzucone po wyposażeniu w wersję H 35 zaledwie dwóch batalionów czołgów. Pozostałe wozy „wciśnięto” kawalerii, która i tak nie posiadała odpowiedniego czołgu kategorii AMC, więc musiała się zadowolić niezbyt udanymi wozami H 35. Kolejna odmiana wozu – H 39 była już nieco lepsza i piechota otrzymała pięć batalionów tych wozów, ale znów przejęła kawaleria.

Kawaleria zamówiła opracowanie wozów typu AMC już w styczniu 1932 roku. Na jej zamówienie powstały modele prototypowe oraz dwanaście seryjnych wozów Renault V0, oznaczonych w wojsku jako AMC 34. Wozy te były nieco silniej uzbrojone od czołgów rozpoznawczych AMR, ale zasadniczo nie odbiegały od nich pod względem wielkości, opancerzenia i własności terenowych. Wozy AMC 34 nie należały do udanych konstrukcji i kawaleria je odrzuciła, nie zostały one przyjęte do uzbrojenia.



ziało samobieżne SOMUA SA 40 uzbrojone w armatę forteczną Canon de 75 mm de casemate Modèle 1929 (Atelier de construction de Puteaux, APX). Jego produkcja seryjna miała ruszyć latem 1940 roku

Próby nieudanego wozu AMC 34 oraz ogólny rozwój broni pancernej i przeciwpancernej skłoniły Szefostwo Kawalerii do dyskusji nad nową specyfikacją, uwzględniającą silniejsze opancerzenie czołgu, który miał się stać pełnowartościową maszyną bojową, nawet kosztem jego zwiększonego ciężaru. Oficjalnie wymagania na taki czołg wydano w dniu 26 czerwca 1934 roku. Jednakże wymagania te, które mówiły tutaj o wozie o masie 13 000 kg, o prędkości 30 km/h, o zasięgu wozu rzędu 200 km, uzbrojonego w działo o kalibrze 25-47 mm, z opancerzeniem minimum 40 mm z przodu oraz boków, które wówczas było uważano za wystarczająco odporne na ówczesnie używane działa przeciwpancerne, zostały już uzgodnione z potencjalnym producentem czołgu – firmą SOMUA.

Miesiąc wcześniej, w dniu 17 maja 1934 roku Szefostwo Kawalerii zaproponowało tej firmie budowę nowego czołgu kategorii AMC, którego kadłub byłby oparty na konstrukcji wozu Char D1 firmy Renault. Konstruktorzy firmy, która dotąd produkowała jedynie ciągniki rolnicze, autobusy i ciężarówki, skontaktowali się ze swoją spółką „matką”: Schneider, mającą doświadczenie w produkcji uzbrojenia i produkcji płyt pancernych, po czym 16 lipca 1934 roku udzielili pozytywnej odpowiedzi. To pozwoliło na wzięcie im udziału w przetargu na nowy czołg, choć jak z powyższego widać, przetarg ten był „ustawiony”.



Motocykliści lekkiej dywizji zmechanizowanej obok SOMUA S 35

Drugim poważnym konkurentem była firma Renault, która usiłowała dostosować swój czołg AMC 34 o nowych wymagań, tworząc jego jeszcze bardziej nieudaną wersję wozu – AMC 35. Jednakże Szefostwo Kawalerii nie miało nawet w planach kupowanie wozów firmy Renault, którymi nie było, delikatnie mówiąc zachwycone. Ironią całej tej historii jest to, że kształt samego kadłuba przyszłego czołgu Somua S 35 był wzorowany na zupełnie innym wozie – Char D1, opracowanego przez swojego konkurenta, firmę Renault, a który był przeznaczony dla dywizji pancernych, czyli powstawał na zamówienie Szefostwa Piechoty.

## Czołg Somua S 35



Somua z 2. DLM, który walczył pod Craonne, 14 maja 1940 r

W dniu 12 października 1934 roku rozstrzygnięto przetarg i podpisano z SOMUA kontrakt na budowę modeli prototypowych nowego czołgu, według specyfikacji uzgodnionej już w okresie maj-lipiec 1934 roku. W listopadzie firma SOMUA podjęła budowę pierwszego modelu prototypowego nowego wozu, nazwanego wewnątrz jako AC 3.

Kadłub nowego czołgu był stosunkowo wąski i wysoki, ale miał lekko nachylony pancerz, co zwiększało jego odporność na trafienia pociskami przeciwpancernymi. Kadłub składał się z czterech części odlewanych, przy czym z dwóch z nich składano płytę podłogową, na której montowano silnik, układ przeniesienia napędu, mocowanie zawieszenia i inne wyposażenie. Całość nakrywano dwiema odlewanyimi połówkami, których grubość wynosiła 47 mm od przodu (kąt nachylenia 21 stopni) i 35 mm z tyłu (kąt nachylenia 0 stopni), 40 mm z boków (kąt nachylenia 15 stopni) w górnej części oraz 30 mm w dolnej, przy czym ta część kadłuba była dodatkowo osłonięta 10 mm osłonami pancernymi podwozia, zamontowanymi na zewnątrz kół, 20 mm z dołu i 25 mm z góry. Przedział bojowy mieścił się z przodu, przedział silnikowy zaś z tyłu, kadłub przedzielono wewnątrz pancerną wręgą, oddzielając oba przedziały od siebie. Poszczególne części kadłuba łączono ze sobą śrubami.



Ciekawe zdjęcie przedstawiające niemieckiego jeńca wojennego

prowadzonego obok francuskiego czołgu S35. Przymuszczałnie zostało ono zrobione podczas walk w rejonie Arras

Zawieszenie czołgu zostało skonstruowane przez inżyniera z firmy Schneider – Eugène Brillié, który wcześniej pracował w firmie Skoda w Czechosłowacji. Zawieszenie to jest niemal „żywcem” ściągnięte z czołgu lekkiego LT vz.35, w którym osiem kół nośnych zamontowano na czterech dwukołowych wózkach, które zawieszono na wahaczach. Jeden wózek na wahaczu pchanym i jeden na wahaczu wleczonym były amortyzowane za pomocą pojedynczego, wielopiórowego resoru płaskiego, zamocowanego na środku do kadłuba czołgu, a na końcach do końca wahacza wózka. W ten sposób powstały dwa zespoły po dwa wózki. Dziewiąte koło nośne zamontowano z tyłu, amortyzowane indywidualnym amortyzatorem. Koło napędowe umieszczono z tyłu, przez co uniknięto umieszczenia w podłodze czołgu długiego wału napędowego. Koło napinające gąsienicę znajdowało się z przodu kadłuba. U góry gąsienicę podtrzymywały dwa koła, podtrzymujące i dwa rolkowe ślizgacze. Początkowo czołg został wyposażony w pasy gąsienic złożone każda z 103 ogniw o długości 105 mm, a począwszy od 51 egzemplarza wozu seryjnego zaczęto montować pasy gąsienic, każdy pas składając się z 144 ogniw o długości 75 mm, które lepiej spisywały się na nierównościach terenowych i były wytrzymalsze. Szerokość obu typów pasów gąsienic wynosiła 360 mm.

Z napędem czołgu był na początku problem. Firma SOMUA nie dysponowała odpowiednim silnikiem, jej traktory były bowiem znacznie lżejsze i ich silniki posiadały moc poniżej 75 KM. W końcu znaleziony został odpowiedni silnik, budowany przez konstruktora Javiera Sabina we własnym warsztacie. Firma SOMUA odkupiła plany oraz dokumentację tego silnika wraz ze zgodą na jego wytwarzanie, a następnie podawała, że konstrukcja tego silnika pochodziła z jej zakładów. Był to 8-cylindrowy 4-suwowy silnik gaźnikowy widlasty, chłodzony wodą o pojemności 12,7 litra. Osiągał on moc 190 KM przy 2000 obr./min. Silnik ten był zasilany benzyną z dwóch samouszczelniających się

zbiorników o pojemności 100 litrów i 410 litrów, umieszczonych z tyłu kadłuba, bo bokach silnika. Silnik pobierał paliwo z mniejszego zbiornika, a w miarę ubywania, przelewało się do niego paliwo z większego zbiornika. Oba zbiorniki posiadały zawory zabezpieczające przez przelaniem w czasie tankowania, a tankowało się tylko paliwo do mniejszego zbiornika. Po jego napełnieniu trzeba było otworzyć zawór, by dalej tankować napełniając teraz większy zbiornik paliwa. Niedoświadczona załoga mogła o tym po prostu zapomnieć i zostawała ze 100 litrami paliwa, zamiast 510 litrami.



SOMUA S 35 z pancerzem przebitym 37-milimetrowym pociskiem. Niemieckie 37 mm armaty przeciwpancerne holowane i stanowiące uzbrojenie czołgów Panzer III miały duże problemy z przebiciem pancerza SOMUA S35, ale z bliskiej odległości było to możliwe, nawet z przodu

Moc z silnika przenoszono poprzez ręczną skrzynię biegów z pięcioma przełożeniami jazdy do przodu i jednym biegiem wstecznym. Skręcanie wozu umożliwiały zastosowane mechanizmy różnicowe i przekładnie boczne. Kierowca wozu siedział z przodu, po lewej stronie, płyta czołowa kadłuba była w tym miejscu lekko wysunięta. Przedział silnikowy został wyposażony w automatyczny system gaszenia pożaru z trzema jednolitrowymi gaśnicami, co w owych czasach było dość niezwykle.

Pierwszy model prototypowy nie posiadał wieży i testowano go jedynie z odpowiednim masowo balastem. Drugi model prototypowy

i pierwsze cztery ozy seryjne otrzymały jednoosobową wieżę wyprodukowaną przez paryską fabrykę Ateliers de Construction de Puteaux. Była to standardowa wieża typu APX-1 o średnicy pierścienia oporowego 1022 mm. Taka sama wieża była zamontowana w czołgach typu Renault R 35 oraz Hotchkiss H 35 i H 39, a dokładnie taka sama wieża na czołgach ciężkich Char B1. Wieża ta była jednoosobowa, obracana silnikiem elektrycznym pracującym na napięciu 12 V, a do dokładnego wycelowania trzeba było użyć ręcznego mechanizmu obracania wieży.



SOMUA S 35 porzucony przez załogę. Większość czołgów tego typu wpadło w niemieckie ręce w stanie mniej lub bardziej uszkodzonym, ale w większości nadającym się do naprawienia

Początkowo od piątego wozu seryjnego montowano poprawioną odmianę wieży typu APX 1 CE (chemin élargi) o średnicy pierścienia oporowego, zwiększonego do 1130 mm. Głównym uzbrojeniem wozu było działo kalibru 47 mm typu SA 35 o długości lufy rzędu 32 kalibrów. Działo to strzelało dwoma rodzajami pocisków: odłamkowo-burzącym Mle 1932 (wz. 1932) o masie pocisku 1,415 kg (w tym znajdowały się 142 gramy materiału wybuchowego), osiągającym prędkość początkową lotu 590 m/s oraz pociskiem przeciwpancernym typu Mle 1935 (wz. 1935) o masie 1,5 kg (nie posiadającego materiału wybuchowego), osiągającym prędkość początkową rzędu 700 m/s. Ten ostatni pocisk: przeciwpancerny przebijał pancierz stalowy o grubości 40 mm nachylony pod kątem 30 stopni z odległości do 400 m. W praktyce wystrzeliwane pociski przeciwpancerne z tego

działa przebijały pancierz każdego ówczesnego czołgu produkowanego w Niemczech z odległości do 1000 m. Samo działo mogło się poruszać w płaszczyźnie pionowej od -18 stopni do +18 stopni, a wraz z wieżą pełen obrót 360 stopni w płaszczyźnie poziomej.

Poza już wspomnianym w wieży działem kalibru 47 mm, znajdował się także karabin maszynowy kalibru 7,5 mm typu MAC Mle (wz.) 1931. Prędkość początkowa wystrzelonego z tego karabinu maszynowego pocisku karabinowego wynosiła 805 m/s i szybkostrzelność teoretyczna do 750 strz./min. Sam karabin maszynowy mógł być dodatkowo odchylany na 10 stopni od swojej osi na każdą stronę (prawą i lewą). Zapas przewożonej amunicji do działa wynosił 28 sztuk naboí z pociskami odłamkowo-burzącymi oraz 90 sztuk naboí z pociskami przeciwpancernymi, przechowywanych w kadłubie wprost pod wieżą czołgu, razem to dawało 118 sztuk naboí. Naboje te były podawane dowódcy-celowniczemu przez radiooperatora, siedzącego z przodu, po prawej stronie. Zapas amunicji do karabinu maszynowego wynosił 2250 sztuk naboí.



Panzerkampfwagen 35-S 739(f), 202. Panzer Abteilung, Bałkany, marzec 1944 rok

Do celowania służył celownik typu L.762 o powiększeniu 4x z polem widzenia 11,82 stopni. Ponadto w wieżyczce obserwacyjnej dowódcy znajdował się peryskop typu PPL RX 160 o polu widzenia 68 stopni poziomo i 24 stopni pionowo oraz peryskop o czterokrotnym powiększeniu, z polem widzenia 9,9 stopnia. Dwa peryskopy typu PPL RX 160 znajdowały się także po bokach wieży, a trzy takie peryskopy zamontowane były w kadłubie,



miał do swojej dyspozycji kierowca wozu i radiooperator.

Początkowo planowano, że wszystkie wyprodukowane czołgi Somua S 35 zostaną wyposażone w radiostacje czołgowe. Każdy czołg miał posiadać radiostację czołgową typu ER 28 (ER – skrót od émetteur-récepteur), ale radiostacje tego typu miały zostać dostarczone dopiero latem 1940 roku, a więc „szeregowy” czołgi Somua S 35 ruszyły w pole walki w maju 1940 roku bez radiostacji. Natomiast wozy dowódców plutonów posiadały zamontowane w wnętrzu wieży radiostacje czołgowe typu ER 29, pracujące w paśmie częstotliwości rzędu 13-21,5 MHz. Posiadały one masę 50 kg i zasięg skuteczny 5000 m. Wozy dowódców szwadronu posiadały montowane radia ER 29, służące do łączności z dowódcami plutonów oraz dodatkowo instalowane w kadłubie czołgu radiostacje czołgowe typu ER 26 ter, służące do łączności z przełożonymi. Te ostatnie pracowały w paśmie od 2,75 do 7,5 MHz i posiadały masę 150 kg. Zasięg łączności fonicznej w ruchu wynosił 30 km, zaś na postoju wozu, można było używać do radiostacji klucza, zasięg wrastał maksymalnie do 60 km. I wreszcie wozy dowódców pułków posiadały radiostacje typu ER 27, zamontowane w kadłubie wozu. Były to radiostacje pracujące na częstotliwości od 2,8 do 8,5 MHz. Posiadały one zasięg działania na fonii do 60 km oraz na postoju z kluczem do 100 km. Ich masa wynosiła 200 kg. Co ciekawe towarzysząca czołgom piechota zmotoryzowana oraz artyleria lekkiej dywizji zmechanizowanej używały tutaj radiostacji typu ER 40, pracujących na częstotliwościach rzędu od 54,5 do 60 MHz, co jak widać otwarcie wykluczało utrzymanie bezpośredniej łączności z czołgami idącymi na czele.



W kampanii 1940 roku francuskie jednostki pancerne nie miały okazji wystąpić jako zwarta całość i walcząc samodzielnie w charakterze taktycznego wsparcia, nie odniosły większych sukcesów bojowych

## **Próby wozów oraz ich produkcja seryjna**

Prototypowy model czołgu AC 3, który został dostarczony do komisji uzbrojenia francuskich sił lądowych w dniu 15 kwietnia 1935 roku. Oznaczenie AC 3 pochodziło do Automitrailleuse de Cavalerie – czyli wóz bojowy dla kawalerii, co ciekawe amia od tego samego oznaczenia stosowała skrót AMC. Próby czołgu, na razie bez instalowanego uzbrojenia były prowadzone od 4 lipca do 2 sierpnia 1935 roku na poligonie pod Samur, po czym sam czołg został skierowany do wytwórni, w celu dopracowania jego konstrukcji. Do wiosny 1936 roku usunięto wskazane usterki techniczne, ale pewne wady nadal pozostały w wozach seryjnych. Do największych należało podatność zawieszenia i układu przeniesienia mocy na uszkodzenia, a także skomplikowana obsługa wymienionych elementów, ze względu na dość trudny dostęp do nich.



Zamknięcie w okrążeniu pod Dunkierką większości francuskich formacji pancerno-zmechanizowanych spowodowało, że wiele czołgów faktycznie porzucono

W wyniku wstępnych prób firma zbudowała poprawiony model, oznaczony jako AC 4, wyposażony w wieżę APX 1, choć zainstalowany został starszy typ działa kalibru 47 mm o krótszej lufie i gorszych własnościach balistycznych. Według wzoru AC 4 zbudowano drugi model prototypowy i cztery pojazdy przedseryjne. Ponowne próby poprawionego pierwszego i drugiego modelu prototypowego przeprowadzono w okresie od 15 października do 17 grudnia 1935 roku. Po przeanalizowaniu ich ostatecznych wyników oraz wykonaniu dalszych zaleceń, 25 marca 1936 roku wóz AC 4 został oficjalnie przyjęty do uzbrojenia jako Automitrailleuse de Combat modèle 1935 S, ale powszechnie znanego jako Somua S 35, także w oficjalnych dokumentach. Produkcja samego wozu ruszyła jednak dopiero pod koniec 1936 roku, w myśl programu technicznej modernizacji sił lądowych, zakładającego zbudowanie 600 egzemplarzy czołgów S 35 dla jednostek kawalerii. Początkowo zamówiono jednak tylko 50 egzemplarzy wozów, a następnie w kolejnym roku 300 wozów i wreszcie w 1940 roku 150 następnych maszyn, przy czym ostatecznie 50 wozów z 500 zamówionych egzemplarzy miało powstać w już zmodernizowanej wersji, oznaczonej jako Somua S 40.

W 1937 roku produkcję czołgów Somua S 35 wynosiła zaledwie 6 egzemplarzy miesięcznie. Po wprowadzeniu pewnych modyfikacji technologicznych udało się zwiększyć tempo produkcji seryjnej i latem 1938 roku dostarczono już setny wóz tego modelu. Do

wybuchu II Wojny Światowej w Europie, 1 września 1939 roku, zdołano wyprodukować 270 egzemplarzy wozów Somua S 35, z czego zostało dostarczonych użytkownikowi 246 maszyn. Spośród tych ostatnich 191 maszyn weszło do uzbrojenia łącznie ośmiu szwadronów w dwóch istniejących wówczas lekkich dywizjach zmechanizowanych (pozostałe osiem szwadronów posiadało czołgi Hotchkiss H 35 i H 39), 51 wozów stanowiło rezerwę, zaś 4 wozy znajdowały się w remoncie. Do końca 1939 roku zbudowanych zostało jeszcze 50 egzemplarzy wozów Somua S 35, a w okresie od stycznia do 24 czerwca 1940 roku – następnych 110 egzemplarzy czołgów S 35. łącznie powstało więc 430 egzemplarzy czołgów Somua S 35. Wozy dostarczane od jesieni 1939 roku i wiosną 1940 roku pozwoliły na sformowanie kolejnej, 3. Lekkiej Dywizji Zmechanizowanej, co nastąpiło w marcu 1940 roku. Planowano na lipiec 1940 roku sformowania 4. Lekkiej Dywizji Zmechanizowanej nie udało się oczywiście zrealizować.



Przedział kierowcy

## Dane taktyczno-techniczne Somua S 35

- Masa wozu – 19 700 kg
- Załoga wozu – 3 żołnierzy  
(dowódca/celowniczy/ładowniczy,

radiooperator/ładowniczy, kierowca)

- Wymiary konstrukcji:
- Długość wozu – 5380 mm
- Szerokość wozu – 2120 mm
- Wysokość wozu – 2620 mm
- Prześwit kadłuba – 420 mm
- Uzbrojenie wozu – armata czołgowa 47 mm SA Mle. 35, sprzężony karabin maszynowy 7,5 mm Chatellerault Mle 1931, kąty ostrzału uzbrojenia w płaszczyźnie pionowej od -18 stopni do +18 stopni (karabin maszynowy dodatkowo po 10 stopni na każdą stronę), obrót wraz z wieżą pełny 360 stopni. Obrót wieży elektryczny oraz ręczny. Zapas amunicji do działa 118 sztuk naboii, do karabinu maszynowego 1250 sztuk naboii



Dowódca SOMUA S 35 siedzący na pomocniczym tylnym włączu wieży czołgu. Taka pozycja ułatwiała obserwację terenu, ale na polu walki był on poważnie narażony na trafienie pociskiem bądź odłamkiem. Obserwacja z wnętrza wozu nie była jednak wygodna, w obracanej kopule znajdowały się bowiem aż trzy typy

przyrządów obserwacyjnych o różnym polu widzenia i powiększeniu

- Pancierz wozu – odlewany, łączony śrubami i spawaniem, grubość ścian kadłuba: przód i tył 35 mm, boki 40 mm, góra i dno 20 mm, grubość ścian wieży: przód 55 mm, boki i tył 45 mm, strop 28 mm
- Napęd wozu – silnik gaźnikowy 4-suwowy typu V, 8-cylindrowy, pojemność 12 666 cm<sup>3</sup>, moc silnika 190 KM przy 2000 obr./min. (maksymalnie 2300 obr./min.), chłodzony płynem, średnie zużycie paliwa 170 litrów na 100 km
- Paliwo – benzyna; pojemność zbiorników paliwa 510 litrów (większy 410 litrów, mniejszy 100 litrów)
- Układ napędowy – sprzęgło główne, skrzynia przekładniowa mechaniczna, 5 biegów jazdy do przodu, 1 bieg wsteczny, mechanizmy skrętu – mechanizmy różnicowe, przekładnie boczne
- Podwozie – zawieszenie czołgu zblokowane, stalowe koła jezdne zblokowane w wózkach po dwa, zawieszane na resorach płaskich, koła napinające z przodu kadłuba, koła napędowe z tyłu kadłuba, gąsienice w pełni metalowe, jednosworzniowe, dwugrzebieniowe, 144 ogniwa o podziałce 75 mm lub starszego modelu z 103 ogniw o podziałce 105 mm, szerokość ogniw gąsienicy 360 mm, długość oporowa gąsienicy 3250 mm, rozstaw środków gąsienic 1700 mm
- Osiągi wozu – prędkość maksymalna rzędu 37-40 km/h (w zależności od danych), zasięg maksymalny po drodze 260 km, zasięg maksymalny w terenie 130 km, promień skrętu 3000 mm, nacisk jednostkowy na grunt 0,75-0,85 kg/cm<sup>2</sup> (w zależności od danych)
- Pokonywane przeszkody terenowe:

- Pochyłości – rzędu 32-40 stopni (w zależności od danych)
- Rowy – o szerokości 2130 mm
- Ścianki – o wysokości 750 mm
- Brody – o głębokości 1000 mm



Zniszczony SOMUA S 35, ze śladami aż trzech przebić w przedniej płycie pancernej. Żołnierze niemieccy oglądają ten wóz z zaciekawieniem. Trudno ustalić, kiedy i gdzie zrobiono to zdjęcie

## Zastosowanie czołgów Somua S 35 w armii francuskiej

Pierwszą jednostką, która zaczęła otrzymywać seryjnie produkowane czołgi Somua S 35, był 18<sup>e</sup> Régiment de Dragons (18. Pułk Dragonów). Pierwsze czołgi trafiały do pułku 16 marca 1937 roku i wkrótce zaczęły napływać do dwóch szwadronów pułku, dwa pozostałe nadal, aż do upadku samej Francji w czerwcu 1940 roku używały czołgów Hotchkiss H 35. W następnej kolejności czołgi S 35 otrzymała jednostka instruktażowa (szkolna, ale obarczona zadaniem wypracowania taktyki użycia) – Centr d'Etudes Tactiques Interarmes w Versailles (dzielnica

znana jako Wersal) w Paryżu. Jednocześnie wiosną 1938 roku czołgi średnie Somua S 35 weszły do wyposażenia dwóch szwadronów 4<sup>e</sup> Régiment de Cuirassiers (4. Pułku Kirasjerów) z Reims. Oba wspomniane pułki 18. Pułku Dragonów i 4. Pułku Kirasjerów z Reims tworzyły 1. Lekką Brygadę Zmechanizowaną – 1<sup>re</sup> Brigade Légèere Mécanique, będącą bojowym trzonem 1. Lekkiej Dywizji Zmechanizowanej.



Niemcy wcielili do służby około 200 czołgów SOMUA S 35. Bojowo używano ich tylko w Finlandii, w Panzer-Abteilung 211, walczącym w rejonie Sala, poza tym wykorzystywano je do szkolenia we Francji, do obrony w Norwegii i na Krecie, a także do walk z partyzantami, głównie w Jugosławii

W następnej kolejności 2. Lekka Dywizja Zmechanizowana, która otrzymała swoje czołgi od lata 1938 roku do lata 1939 roku, a 3. Lekką Dywizję Zmechanizowaną, sformowano z czołgami produkowanymi od jesieni 1939 roku do wiosny 1940 roku.

Każdy z pułków miał dwie grupy po dwa szwadrony czołgów. Jedna grupa była wyposażona w czołgi Hotchkiss, a druga w Somua S 35. Każdy szwadron składał się z czterech plutonów czołgów, po pięć wozów na pluton, co razem z czołgiem dowódcy szwadronu i dwoma wozami rezerwowymi, dawało łącznie 23 czołgi w szwadronie. W dwóch szwadronach było ich więc w sumie 46 egzemplarzy plus jeden czołg w dowództwie grupy, razem 47 maszyn. Ponieważ dowódca pułku miał własny czołg średni Somua S 35, to wozów Hotchkissa było 47 sztuk, a wozów Somua S 35 48



maszyn w pułku. Razem w dywizji znajdowało się 96 czołgów Somua S 35, a więc 288 wozów tego typu stanowiło łączne wyposażenie trzech dywizji. Pozostałe z 430 wyprodukowanych maszyn stanowiły rezerwę sprzętową oraz posłużyły do formowania 4. Lekkiej Dywizji Zmechanizowanej.



Początkowo SOMUA S 35 w służbie niemieckiej oznaczone Panzerkampfwagen 35-S 739(f), pomalowano na kolor ciemnoszary. Dopiero w późniejszym okresie pokryto je typowym dla Wehrmachtu kamuflażem

W 1939 roku w Rambouillet sformowany został korpus kawalerii (Corps de Cavalerie), w skład którego weszła 1. Lekka Dywizja Zmechanizowana i 2. Lekka Dywizja Zmechanizowana. Wiosną 1940 roku, kiedy sformowano 3. Lekką Dywizję Zmechanizowaną, znalazła się ona w składzie Korpusu Kawalerii, który został teraz podporządkowany 1. Armii. Jednocześnie 1. Lekka Dywizja Zmechanizowana została wycofana ze składu korpusu i łączono ją bezpośrednio pod dowództwo francuskiej 7. Armii.

W okresie poprzedzającym niemiecki atak 10 maja 1940 roku, Korpus Kawalerii wraz z jego 2. Lekką Dywizję Zmechanizowaną oraz 3. Lekką Dywizją Zmechanizowaną, przygotowano do wkroczenia do Belgii na linię rzeki Dyle. 7. Armia zaś wraz z 1. Lekką Dywizję Zmechanizowaną miała przesunąć się jeszcze dalej, do zachodniej części Holandii. Manewr ten miał na celu wyjście naprzeciw posuwającym się sił niemieckich, ponieważ głównego natarcia spodziewano się wówczas przez Belgię (co stanowiło jeden z starszych wariantów ataku sił niemieckich na

Francję). Pozwalało to na skrócenie linii frontu, na obronę zaprzyjaźnionych państw oraz odsunięcie linii frontu od przemysłowego, północno-wschodniego regionu Francji.



1. Batalion 202. Pułku Pancernego sformowanego we Francji, został we wrześniu 1941 roku wysłany do Jugosławii, gdzie był używany do walk z partyzantami. W tym czasie był on uzbrojony m.in. w SOMUA S 35

Manewr wydzielonych sił francuskich (1. Armia oraz 9. Armia do Belgii oraz 7. Armia do Holandii) oraz Brytyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego (do Belgii) zaczął się o godzinie 10.00 rano, w dniu niemieckiej napaści, 10 maja 1940 roku. Do rana następnego dnia 1. Lekka Dywizja Zmechanizowana, osłaniająca skrzydło maszerującej dalej 7. Armii, osiągnęła zaplanowaną na ten dzień pozycję obronną w rejonie Antwerpii. Około południa 11 maja 1940 roku 1. Lekka Dywizja Zmechanizowana starła się z niemiecką 9. Dywizją Pancerną, ale wycofujące się wojska belgijskie uniemożliwiły podjęcie skutecznej walki i 1. Lekka Dywizja Zmechanizowana także musiała się wycofać.

Do pierwszej większej bitwy pancernej II Wojny Światowej doszło dzień później, 12 maja 1940 roku pod Hannut w Belgii. Tego dnia siły 2. Lekkiej Dywizji Zmechanizowanej oraz 3. Lekkiej Dywizji Zmechanizowanej zajęły pozycje obronne na 40 kilometrowym froncie pod Tirlemont na północy od Hannut. Przez cały dzień skutecznie odpierały one niemieckie ataki przeprowadzane przez 3. Dywizję Pancerną i 4. Dywizję Pancerną. W czasie trwania bitwy doszło do bezpośredniej wymiany ognia między niemieckimi czołgami, głównie wozami

Panzerkampfwagen I oraz Panzerkampfwagen II, a francuskimi Somua S 35. Te ostatnie do niemieckich maszyn otworzyły ogień z odległości 800 metrów i zadały niemieckim jednostkom poważne straty. Kolejne walki obronne, przy tym przeprowadzone kontrataki, nadal powstrzymywały wojska niemieckie do 13 maja 1940 roku. Jednak tego dnia stało się jasne, że główne wydarzenia tej kampanii rozgrywają się bardziej na południu. Główne siły niemieckie przeszły przez Ardeny i wyprowadziły główne natarcie spod rejonu miasta Sedan, w kierunku na północny-zachód. Zmusiło to francuskie wojska w Belgii do wycofania się na zachód. W dniu 14 maja 1940 roku wycofały się też 2. Lekka Dywizja Zmechanizowana oraz 3. Lekka Dywizja Zmechanizowana, pozostawiając na polu walki z 165 egzemplarzami unieruchomionych czołgów niemieckich, z których 116 maszyn udało się ponownie naprawić, ale 49 czołgów zostało utraconych bezpowrotnie, do czego głównie przyczyniły się właśnie czołgi Somua S 35.



Na froncie wschodnim SOMUA S35 były wykorzystywane tylko w składzie pociągów pancernych. Po dwa czołgi tego typu miały Panzer-Zug 25, 29, 30 i 31, a po trzy – Panzer-Zug 26, 27 i 28. W 1943 roku wycofano je z dalszego użytkowania i zastąpiono nowszymi wozami

Była to najbardziej zwycięska bitwa tej kampanii. Wycofujące się wojska musiały wywalczyć sobie drogę z powrotem, z Belgii do Francji. W dniu 17 maja 1940 roku 3. Lekka Dywizja Zmechanizowana walcząc z niemiecką 5. Dywizją Pancerną nad

rzeką Sambie utraciła większość posiadanych czołgów Somua S 35. Do 31 maja 1940 roku wszystkie trzy lekkie dywizje zmechanizowane zostały otoczone pod Dunkierką i do 8 czerwca zostały w większości ewakuowane do Wielkiej Brytanii, ale bez sprzętu porzuconego na plażach Dunkierki.

W czerwcu udało się częściowo odtworzyć trzy lekkie dywizje zmechanizowane, ale w każdej z nich był tylko mieszany pułk, dysponujący zaledwie 20 egzemplarzami czołgów: 10 wozów typu Somua S 35 i 10 czołgów Hotchkiss H 39, z wyjątkiem 3. Lekkiej Dywizji Zmechanizowanej, w której znajdowało się 20 egzemplarzami czołgów Somua S 35. Udało się też sformować namiastkę 4. Lekkiej Dywizji Zmechanizowanej, w której improwizowana Grupa „D La Roche”, także dysponowała 10 egzemplarzy wozów Somua S 35 oraz 10 wozów Hotchkiss H 39. Wymienione wozy pododdziały z rezerw armijnych, oryginalne czołgi bowiem z trzech rozbitych lekkich dywizji zmechanizowanych albo zostały zniszczone, ale wpadły w ręce niemieckich żołnierzy. Natomiast pozostałe pododdziały to elementy rozbitych lekkich dywizji kawalerii. W bardzo podobny sposób sformowano też 7. Lekką Dywizję Zmechanizowaną (na bazie 4. Lekkiej Dywizji Kawalerii), ale nie było na jej stanie ani jednego czołgu Somua S 35, tylko 20 czołgów Hotchkiss H 39.



W niemieckiej służbie, Francja

Tymczasem jednostki, które były pierwotnie przeznaczone do sformowania 4. Lekkiej Dywizji Zmechanizowanej, w tym głównie

3. i 7. Pułki Kirasjerów, zostały przekazane do równolegle formowanej 4. Dywizji Pancernej Rezerwy (odvodu naczelnego dowództwa), dowodzonej przez pułkownika Charlesa de Gaulle. 15 maja do dywizji tej trafił 3. Pułk Kirasjerów z 39 egzemplarzami czołgów średnich Somua S 35, 7. Pułk Kirasjerów został przekazany dywizji dopiero w dniu 25 maja. 4. Dywizja Pancerna Rezerwy stoczyła pierwszą poważną bitwę w dniu 19 maja 1940 roku, kiedy to 3. Pułk Kirasjerów wspierał atak dywizji pod Crécy-sur-Serre. Jednakże atak ten został odparty przez Niemców za pomocą ognia artyleryjskiego, a przede wszystkim dzięki lotniczemu wsparciu bombowców nurkujących Junkers Ju 87. W bitwie tej utracono 20 czołgów Somua S 35, czyli połowę pierwotnego stanu posiadania.

Po klęsce Francji większość z posiadanych czołgów średnich Somua S 35 wpadła w ręce Niemców. Do dyspozycji marionetkowego rządu Vichy Francji pozostało niewiele wozów tego typu. Udało się jednak przekonać samych Niemców, że Francja potrzebuje czołgów do obrony swoich afrykańskich posiadłości. 1 września 1941 roku sformowano mieszaną grupę zmechanizowaną 12<sup>e</sup> Groupe Autonome de Chasseurs d'Afrique, w skład której wszedł też szwadron z 23 czołgami Somua S 35. W listopadzie 1941 roku grupa ta została przetransportowana drogą morską do Senegalu, gdzie następnie spędzała dość pokojowo, na szkoleniu i służbie patrolowej. 15 lutego 1943 roku została przemianowana na 12<sup>e</sup> Régiment de Chasseurs d'Afrique. Jednocześnie w styczniu-lutym 1943 roku jednostkę tę przerzucono do Maroka, a następnie do Algierii, gdzie znalazła się ona w składzie sił tzw. Wolnych Francuzów. Pułk ten wszedł do akcji w dniu 17 marca 1943 roku przeprowadzając atak na Gafsa, po bitwie nad Przełęczą Kasserine. Swoją ostatni atak w Kampanii Afrykańskiej 12. Lekki Pułk Afrykański przeprowadził w dniach 9-11 maja 1943 roku walcząc z resztkami 21. Dywizji Pancerniej w rejonie Przylądka Bon. W toku tych walk na pewno utracono 4 czołgi średnie Somua S 35, niszcząc przy tym kilka niemieckich wozów pancernych.



### 47 mm armata czołgowa SA 35

Nie było to ostatnie użycie bojowe czołgów Somua S 35. 7 października 1944 roku, po wyzwoleniu znacznej części Francji, sformowano własną jednostkę pancerną, całkowicie niezależną od sił alianckich, u boku których walczyły jednostki tzw. Wolnych Francuzów, zorganizowane i wyposażone według standardów amerykańskich czy brytyjskich. Był to 13<sup>e</sup> Régiment de Dragons – 13. Pułk Dragonów, który został wyposażony w różnorodny sprzęt. Wśród nich było 17 czołgów Somua S 35 i 19 maszyn typu Char B1 bis, pochodzące w większości z porzuconych zapasów wojsk armii niemieckiej, a także 14 brytyjskich czołgów Centaur. W okresie marzec-kwiecień 1945 roku 13. Pułk Dragonów wziął udział w bitwie pod Royan i La Rochelle oraz w rozpoczętej w dniu 14 kwietnia 1945 roku „Operation Vénérable”, czyli operacji zlikwidowania kieszonki niemieckiego oporu wokół portu La Rochelle na wybrzeżu Oceanu Atlantyckiego. Ostatecznie La Rochelle poddał się dopiero w dniu 7 maja 1945 roku i była to także data ostatniego bojowego użycia czołgów Somua S 35.

## Podsumowanie wozu



Północna Afryka – 1942 rok

Czołgi średnie Somua S 35, mimo swoich oczywistych wad związanych przede wszystkim z samą eksploatacją czołgów w francuskiej armii (ich awaryjność i trudna obsługa), był mimo to najbardziej udanym typem francuskiego czołgi jaki wszedł do walki w maju 1940 roku. Miał on stosunkowo dobrze zbalansowane parametry taktyczno-techniczne: odpowiednią ochronę pancerną, zastosowane uzbrojenie i odpowiednią manewrowość na polu walki.

Do czerwca 1940 roku czołgi Somua S 35 nie były eksportowane, mimo kilku prób, choćby ze strony Polski. Jednakże po zakończeniu kampanii w Europie Zachodniej siły niemieckie przejęły łącznie 274 egzemplarze czołgów Somua S 35 i wcielili je do służby, pod oznaczeniem Panzerkampfwagen 35-S 739(f). Weszły one na wyposażenie brygady Panzerbrigade 100, w składzie Panzerregiment 201 i Panzerregiment 202. Powstał też samodzielny batalion Panzerabteilung 302, także wyposażony w eks-francuskie czołgi Somua S 35. Wiosną 1941 roku z 201. Pułku Czołgów wydzielony został 2. Batalion Pancerny i po przemianowaniu na Panzrabteilung 201 jednostkę tą wysłano na terytorium Finlandii, gdzie brała udział w walkach z Armią Czerwoną n froncie wschodnim. Pozostałe jednostki stacjonowały na terytorium Francji jako oddziały szkolne i do obrony przed możliwą aliancką inwazją. Po lądowaniu sił alianckich na terytorium Normandii w dniu 6 czerwca 1944 roku, Niemcy użyli przeciwko nim zdobyczne francuskie czołgi Somua S 35.

Oczywiście ich wartość bojowa w 1944 roku była zdecydowanie niższa niż w 1940 roku, a zastosowane uzbrojenie nie było już efektywne przeciwko pojazdom jakim dysponował wtedy przeciwnik.



Poza wymienionymi w 1941 roku 32 czołgi zostały przekazane siłom włoskim, którzy wyposażyli w te wozy 200. Batalion Czołgów, stacjonujący do września 1943 roku na Sycylii, aż do kapitulacji sił włoskich, po czym został po prostu rozwiązany. W 1942 roku dwa czołgi Somua S 35 przekazano siłom węgierskim.

## Bibliografia

1. Tomasz Wachowski, Czołg średni Somua S 35, Czasopismo Nowa Technika Wojskowa Nr. 5/2005, Magnum-X, Warszawa
2. Michał Fiszer, Jerzy Gruszczyński, Somua S 35. Najlepszy czołg francuski, Czasopismo Wojsko i Technika – Historia Numer Specjalny 4/2018, ZBiAM, Warszawa
3. Michał Fiszer, Jerzy Gruszczyński, Somua S 35, Czasopismo Technika Wojskowa – Historia Numer 4/2010, Magnum-X, Warszawa
4. Richard Ogorkiewicz, Czołgi: 100 lat historii – Sekrety Historii, Wydawnictwo RM, Warszawa 2016 rok
5. Praca Zbiorowa, Pojazdy Pancerne od „Little Willie” do Leoparda 2A6, Wydawnictwo AKA, Głuchołazy 2012 rok



6. George Forty, Ilustrowana Encyklopedia Czołgów Całego Świata, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2006
7. [https://tank-afv.com/ww2/france/Somua\\_S35.php](https://tank-afv.com/ww2/france/Somua_S35.php)
8. [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Panzerkampfwagen\\_35S\\_739\(f\)?uselang=fr](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Panzerkampfwagen_35S_739(f)?uselang=fr)
9. [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:SOMUA\\_S35?uselang=fr](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:SOMUA_S35?uselang=fr)
10. [https://fr.wikipedia.org/wiki/SOMUA\\_S35](https://fr.wikipedia.org/wiki/SOMUA_S35)