TUWIAŃSKA ARMIA LUDOWO-REWOLUCYJNA 1921–1944



TECHNIKA WOJSKOWA HISTORIA

WRZESIEŃ – PAŹDZIERNIK nr 5/2026

Cena 29,95 zł w tym 8% VAT
INDEX 258-903 ISSN 2080-9743

magnum X



Sturmgeschütz wiecznie żywy

Buffalo nad Birmą



Radzieckie samochody 4×4



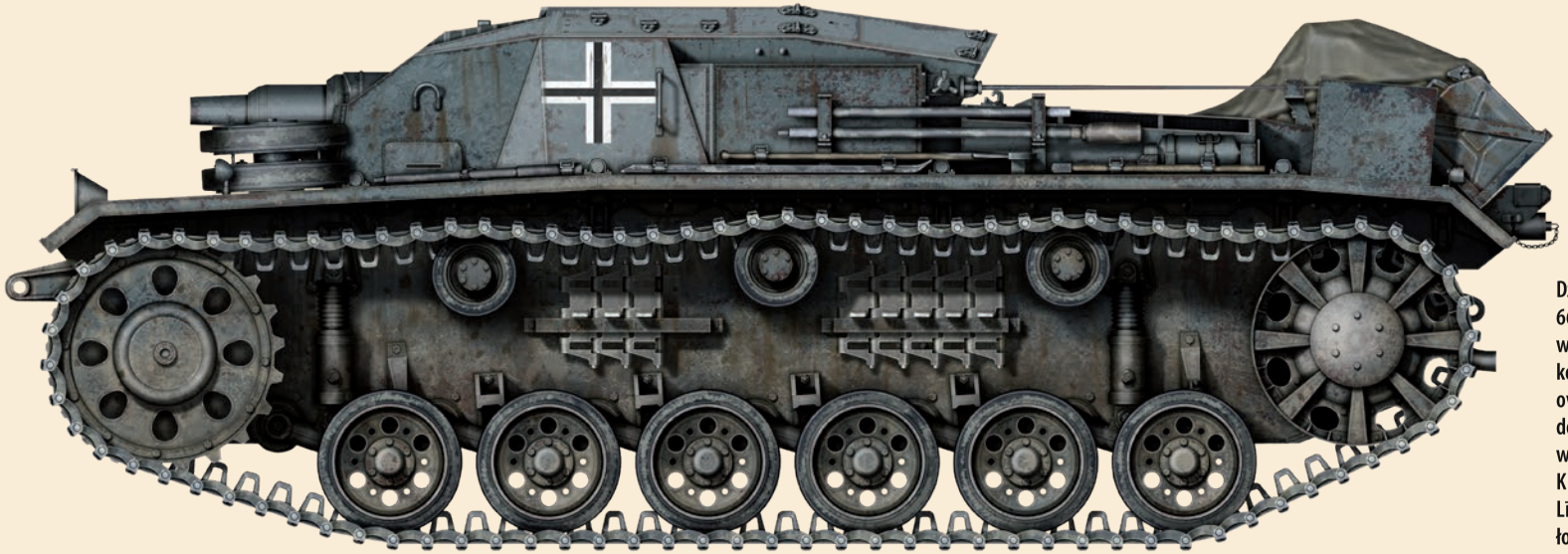
Włoskie niszczyciele typu Dardo i Folgore



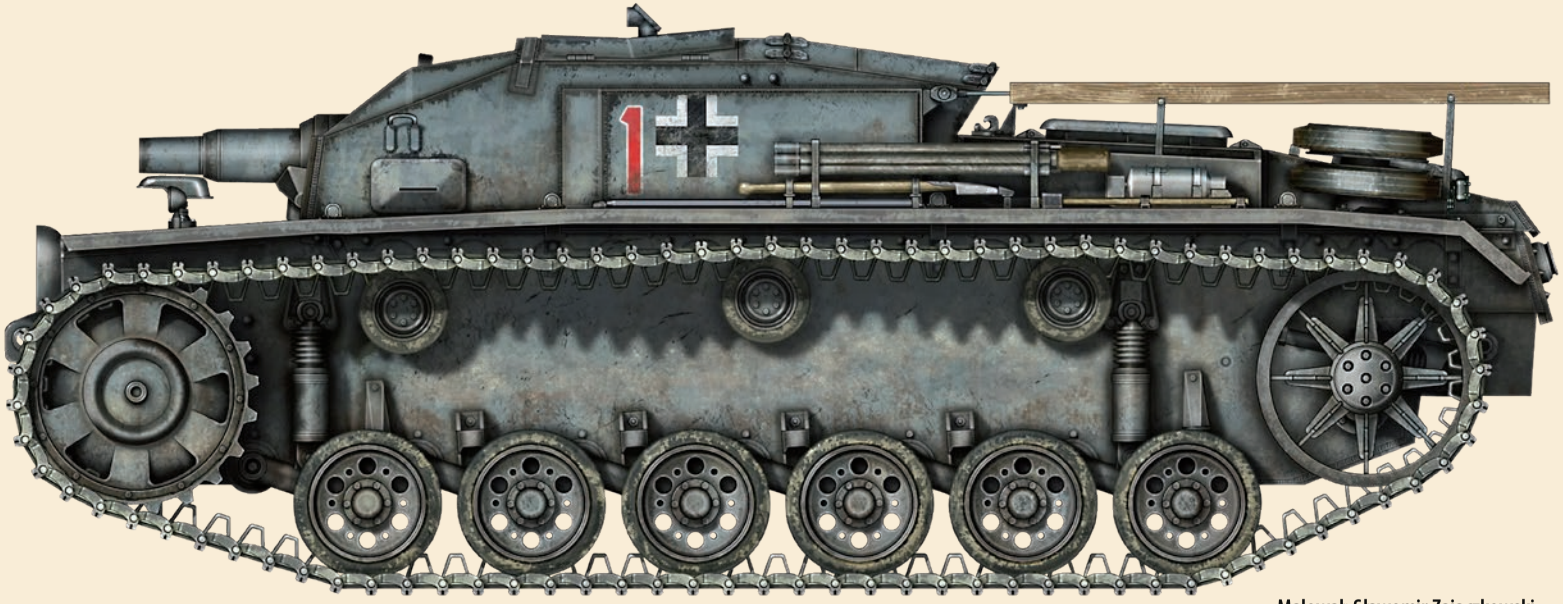
05>
ISSN 2080-9743
9 772080 974908

eprasa.pl 468149e048

Sturmgeschütz wiecznie żywy



Działo Sturmgeschütz III Ausf. A z Sturmgeschütz-Batterie 667, operacja „Barbarossa", 1941 rok. Bateria powstała w maju 1940 roku. W lipcu skierowano ją do Francji. Pod koniec 1940 roku stacjonowała w Döberitz gdzie kontynuowano szkolenie. W marcu 1941 roku została przerzucona do Heilsberg w Prusach Wschodnich. Została podporządkowana 30. Dywizji Piechoty. W czerwcu walczyła w rejonie Kiejdan na Litwie, a później na Łotwie. W lipcu w rejonie Līvanī przekroczyła Dźwinę i skierowała się na północ, w połowie sierpnia dotarła w rejon Ługi.



Działo Sturmgeschütz III Ausf. E, ostatni model produkcyjny wyposażony w działo 7,5 cm StuK37 L/24. Produkcja seryjna rozpoczęła się we wrześniu 1941 roku i zakończyła w marcu 1942 roku po zbudowaniu 284 egzemplarzy (planowano 500 wozów). W odróżnieniu od swoich poprzedników pojazd został wyposażony w dwie radiostacje. W prawym wykuszu umieszczono radiostacje nadawczo-odbiorczą UKF typu FuG 16, którą obsługiwał ładowniczy, a w lewym wykuszu (powiększonym) znajdował się odbiornik UKF typu FuG 15 obsługiwany przez dowódcę pojazdu.

Malował: Sławomir Zajączkowski

eprasa.pl 468149e048



Numer regularny 5 (101)
Wrzesień – Październik 2026

INDEX 258-903
ISSN 2080-9743

Cena: 29,95 PLN (VAT 8%)
Nakład: 14 500 egzemplarzy

Okładka: malował
Jarosław Wróbel

www.magnum-x.pl
www.facebook.com/twhistoria

Redakcja

Zbigniew Lalak – **redaktor naczelny**
e-mail: zbigniew.lalak@magnum-x.pl

Szymon Tetera – **zastępca redaktora naczelnego**
e-mail: szymon.tetera@magnum-x.pl

Janusz Kozak – **redaktor techniczny**
e-mail: janusz.kozak@magnum-x.pl

Joanna Zalewska,
Andrzej Zalewski – **korekta**

Współpracownicy:
Norbert Bączyk, Marcin Bryja, Krzysztof Cieślak, Marius Emmerling, Wojciech Holicki, Jędrzej Korbal, Tomasz Kwasek, Robert Michulec, Grzegorz Nowak, Tomasz Nowakowski, Jacek Pukropp, Mariusz Skotnicki, Tomasz Szlagor, Marek Sobski, Arkadiusz Wróbel, Jarosław Wróbel, Robert Wróblewski, Przemysław Skulski, Paweł Żurkowski

Wydawca
Magnum X Sp. z o.o.
al. Stanów Zjednoczonych 51, 04-028 Warszawa
tel.: (22) 810 05 24, (22) 810 05 37
e-mail: magnum@magnum-x.pl, www.magnum-x.pl

Marketing
Elżbieta Zychowicz
tel. (+48) 609 989 828
e-mail: marketing@magnum-x.pl

Dystrybucja i prenumerata
Robert Sawicki – tel. (+48) 607 989 922
e-mail: sklep@magnum-x.pl

Reklamacje
tel. (+48) 607 989 922, e-mail: reklamacje@magnum-x.pl

All Rights Reserved. Wszelkie prawa zastrzeżone.
Przedruk, kopiowanie oraz powielanie na inne rodzaje mediów bez pisemnej zgody Wydawcy jest zabronione. Materiałów niezamówionych, nie zwracamy.
Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów w tekstach, zmian tytułów i doboru ilustracji w materiałach niezamówionych.
Opinie zawarte w artykułach są wyłącznie opiniami sygnowanych autorów.
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść zamieszczonych ogłoszeń i reklam.



JEDNOCZEŚNIE W SPRZEDAŻY CZWARTY NUMER SPECJALNY 2026 TW HISTORIA

W NUMERZE 5/2026 (101)



BROŃ PANCERNA
Sturmgeschütz wiecznie żywy (1) 4
ROBERT MICHULEC



WOJNA W POWIETRZU
Buffalo nad Birmą 20
JACEK PUKROPP



HISTORIA LOTNICTWA
„Treble Four" generała Fredericka Castle'a 36
PRZEMYSŁAW SKULSKI



WRZESIEŃ 1939
I./ZG 76 nad Polską we wrześniu 1939 roku (3) 44
ŁUKASZ ŁYDŻBA
ROBERT SZOŁTYK



MONOGRAFIE PANCERNE
Pierwsze sowieckie lekkie samochody pancerne z napędem 4×4 54
KRZYSZTOF CIEŚLAK



ARMIE ŚWIATA
Tuwińska Armia Ludowo-Rewolucyjna (1) 70
KAMIL KRAJNIK



MONOGRAFIE MORSKIE
Włoskie niszczyciele typu Dardo i Folgore 82
GRZEGORZ NOWAK

eprasa.pl 468149e048

Sturmgeschütz wiecznie żywy

ROBERT MICHULEC

CZĘŚĆ I



Po utworzeniu w 1955 roku Bundeswehry w Niemczech szybko udało się wypracować rozwiązania ramowe do produkcji rodzimego sprzętu pancernego. Wojsko od początku domagało się wszystkich możliwych pojazdów, ale z powodów finansowych i politycznych zaczęto oczywiście od Panzera, wzorem II wojny światowej nazwanego „Leopardem". Wóz torował drogę całej menażerii. Powstał więc Schützenpanzer czy później Flakpanzer Gepard, ale i rodzina specjalistycznych dział pancernych. Dowództwo Bundeswehry składało się z generalicji Wehrmachtu, która aż za często była niewolniczo przywiązana do własnych doświadczeń z okresu wojny, zdominowanych przez działania pancerne. Wbrew więc anglo-amerykańskim doświadczeniom, powołano do życia Panzerjägertruppen i położono proporcjonalnie ogromny nacisk na stworzenie wozów do zwalczania czołgów. Mimo że wszędzie dostrzegano już dominację przeciwpancernych pocisków kierowanych SS-11, niemiecka generalicja zażyczyła sobie produkcji ciężkiego Jagdpanzera z armatą obok lekkiego, uzbrojonego właśnie w rakiety. Ich rodowód wywodzono z Jagdpanzera IV, czyli tak naprawdę od przesławnego i wielce cenionego przez weteranów Sturmgeschütza. Po wojnie Stug stopniowo urastał do rangi broni doskonałej, pozwalającej Niemcom wybijać czołgi nieprzyjaciół tysiącami, ponieważ nikt nie chciał lub nie potrafił realnie go ocenić. Nie zwracano uwagi na fakt, że Stug zrobił furorę na skalę masową w wyniku niemal katastrofalnej zapaści w Panzertruppen. Tym samym porażkę i kryzys przekuto w sukces.

Korzenie wozu bojowego nazywanego potocznie działem szturmowym (Stugiem) sięgają 1935 roku, ale tylko w Wehrmachcie. Sztabowiec Oberst. Erich von Manstein popełnił wówczas elaborat na temat konieczności stworzenia specjalnego pojazdu bezpośredniego wsparcia piechoty uzbrojonego w działo. Von Manstein, stawiając postulat stworzenia jakoby całkiem nowego pojazdu i rodzaju broni, jak mu się to przypisuje, jedynie przypomniał wiedzę już obowiązującą w militarnym świecie, a bezpośrednio wynikającą z doświadczeń I wojny światowej: „zastosowanie [artylerii szturmowej] w natarciu jest takie samo, jak baterii wsparcia w ostatniej wojnie" (I WŚ.). Pułkownik nie odwoływał się do wozów pancernych wsparcia piechoty, ponieważ niemiecka Armia takowych nie posiadała. Kadra dowódcza korzystająca z własnych raportów wojennych, tak jak autor, mogła odnosić się w sposób systemowy właśnie do artylerii wsparcia i jedynie podsumowań wykorzystania tanków przez nieprzyjaciela.

Dla von Mansteina sformułowanie koncepcji Stuga mogło być najpewniej działaniem rutynowym, wpisującym się w proces modernizacji wojska w latach 30.. Wątpliwe, aby napędzały go ambicje stworzenia całkiem odrębnego rodzaju broni, którego charakteru raczej nie dostrzegał. Stąd długo po II wojnie światowej stwierdził, że autorstwo stworzenia artylerii szturmowej raczej mu się przypisuje (uwaga wstępna do dawniejszej pracy F. Kurowskiego). Pułkownik patrzył na wiele problemów wojskowych w szerokiej perspektywie, adekwatnie do wiedzy, doświadczenia i niebagatelnego umysłu. Niewątpliwie przyświecał mu cel podniesienia już istniejących baterii czy plutonów artylerii towarzyszącej piechoty na wyższy poziom techniczny i przez to taktyczny. Postulat wprowadzenia przyszłego Stuga do dywizji piechoty tak naprawdę był wymuszony zmianą dziejową. Łatwo to dostrzec we wszystkich innych rodzajach broni składających się na dywizję piechoty, tworzących swe pierwsze pododdziały pancerne: saperskie, rozpoznawcze, artyleryjskie itd.

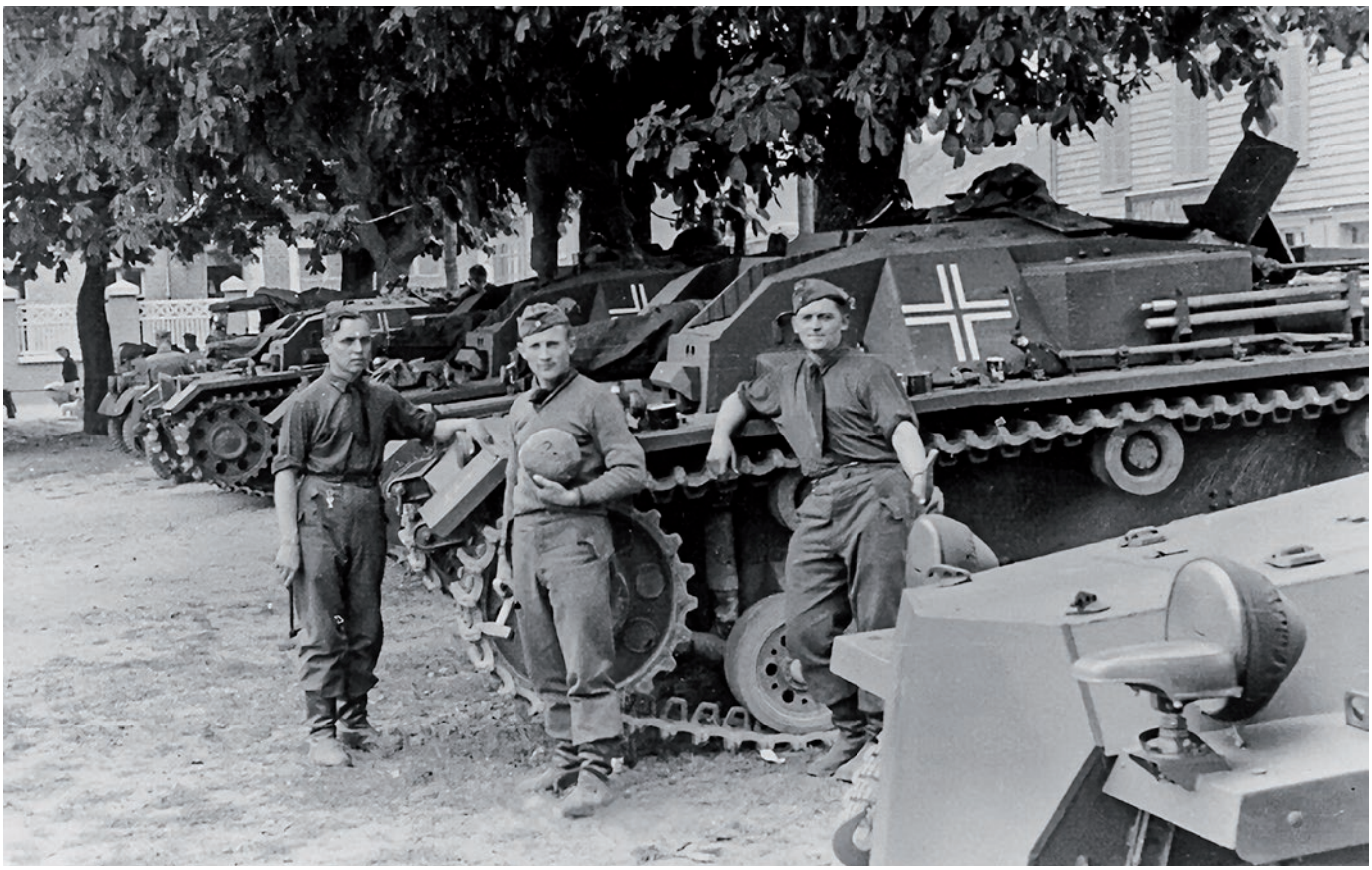
Pomimo tego wszystkiego von Mansteina uznano za ojca całkiem nowego i wyjątkowego, bo niepowielanego w innych państwach, rodzaju broni. To dosyć kuriozalne, gdyż artyleria szturmowa nie mogła być nowym (odmiennym) rodzajem broni, choćby wyłącznie w ramach Wehrmachtu. Jej rzekoma specyfika, tak naprawdę, ograniczała się do samej nazwy. Jakkolwiek samo określenie właściwie precyzyjnie określa przeznaczenie konstrukcji, to przecież nie wytwarza samoistnie uwarunkowań technicznych i nie definiuje wynalezienia nowego rodzaju broni czy taktyki (jest to problem analogiczny do wielu innych podobnych przypadków nazewnictwa, choćby w niemieckich siłach zbrojnych; prosty przykład to „Kampfflugzeug" w Luftwaffe). Pomimo tego, nadmierne wyeksponowanie słowa-klucza „Sturm" wpłynęło na wytworzenie fenomenu artylerii szturmowej i następnie jej ocen. Wpływa to na jej błędne postrzeganie, tak jak wielu podobnych zagadnień wojskowych, choćby niemieckich, jak na przykład w piechocie (Sturmtruppen w I wojnie światowej) czy lotnictwie (Sturmbocki w Luftwaffe).

Sturmartillerie w drugiej połowie lat 30. oznacza dokładnie to samo, co wcześniej czy później artyleria bezpośredniego wsparcia (na Zachodzie i Wschodzie) czy artyleria towarzysząca (dla Anglo-Amerykanów accompanying; wywiedzione z niemieckiego begleit, którym posługiwał się von Manstein, uzasadniając konieczność powołania do życia artylerii szturmowej). W racjonalnie organizowanych wojskach ekstrawagancje językowe nie sprawdzają się, a niekiedy prowadzą wręcz na manowce. Dlatego koncepcja artylerii towarzyszącej przetrwała, podczas gdy artylerii szturmowej już się nie utrzymała. Pododd-



Stug najwcześniejszej wersji Ausf.B jeszcze w akcji w Stalingradzie w 1942 roku, a więc mający za sobą co najmniej półtoraroczną służbę. Na Stugu drużyna piechoty z kaemem MG 34, którego wóz od początku został z rozmysłem pozbawiony, przez co był kompletnie bezradny w bezpośredniej konfrontacji z piechotą nieprzyjaciela.

eprasa.pl 468149e048





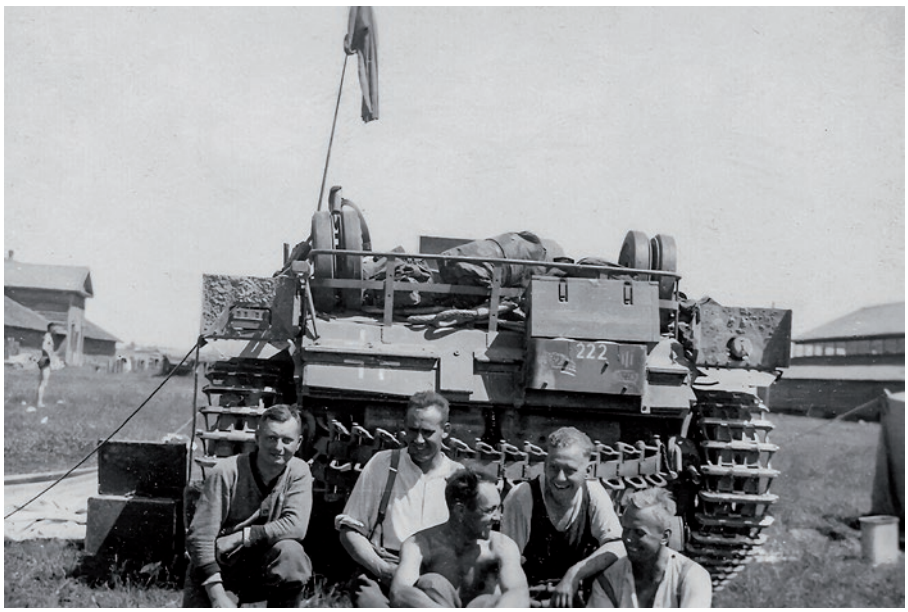
Bateria Stugów Ausf.A-B w czasie wiosennej akcji na Bałkanach, 1941 rok. Wozy zaparkowane są adekwatnie do szyków marszowych i bojowych baterii, stąd Stugi poprzedzielano wozami amunicyjnymi, które przydzielano do nich na stałe. Inaczej rzecz się miała z ciągnikami półgąsienicowymi, które potencjalnie dowożąc amunicję, musiały być grupowane na tyłach oddziału. Wyraźnie widać ciągłą numerację plutonową, bez względu na typ sprzętu: w pierwszym rzędzie samochody dowództwa z numerami 2-4, a w drugim rzędzie numeracja 11-14 obejmuje Sdkfz. 252 (11 i 13) oraz Stug. III (12 i 14). Wozy w trzecim rzędzie mają numery od 21, ale po prawej widzimy jednego z dwóch na zdjęciu Sdkfz. 5 z numerem 26. Po lewej widać wóz dowodzenia Sdkfz. 253, ale brak jednego Stuga.

Stug jednej z baterii z okresu 1940 roku prezentuje swoją nadbudowę, której sens wciąż pozostaje niezgłębiony. Niezwykle pracochłonna, niepraktyczna, robiąca wrażenie improwizacji, wiele mówi o zespole konstruktorskim wozu. Przy niecałych 21 tonach wóz zabierał ze sobą zaledwie 44 naboje, co właśnie zmotywowało Heer do wymyślenia specjalnych wozików amunicyjnych do użycia w akcji. Na zdjęciu wyraźnie widać nos Sdkfz. 252/253 skonstruowany w lekki szpic, tak jak w Sdkfz. 250, a w przeciwieństwie do właściwie identycznego wozu Sdkfz 251, na pewno, żeby nie było za nudno podczas montażu na linii produkcyjnej.

działy M4 uzbrojone w haubice kalibru 105 mm w batalionach czołgów US Army, pierwotnie określane jako assault wedle francuskiego wzorca (d'assaut) i nawiązujące do niemieckiego pierwowzoru (Sturm), przemianowano do standardu broni wsparcia (fire support).

Proporcje spraw wskazują, że w 1935 roku chodziło o zapewnienie piechocie już istniejącego bezpośredniego wsparcia artyleryjskiego, acz na podstawie mechanicznej. Pułkownik znał wojskowość i wiedział, że historia tego typu broni, dawniej nazywanego potocznie regimentówką, sięga XVII w. i w nowych czasach wymaga jedynie adaptacji. Artyleria towarzysząca piechoty przechodziła wtedy swego rodzaju reinkarnację w wyniku I wojny światowej, wymuszającej wprowadzanie głębokich zmian w piechocie. Skutkowało to standaryzacją kompani broni ciężkich piechoty na szczeblu batalionowym czy pułkowym. Ich zadaniem było towarzyszenie (begleit) kompaniom liniowym (strzeleckim) w atakach, w celu zwiększenia siły ognia, a więc i przebicia. Kompanie takie musiały zawierać m.in. lekkie działa piechoty o masie nieprzekraczającej pół tony, aby mógł nim swobodnie powodować działon. Manstein zaproponował osadzenie lekkich dział na podwoziu i ich opancerzenie. Ówczesny sprzęt pancerny, w formie tankietek czy leciutkich czołgów zazwyczaj włączanych do batalionów rozpoznawczych dywizji piechoty, nie nadawał się jednak do tego. Uzbrojenie takich wozów było znikome w porównaniu do oczekiwań piechoty, posługującej się leichtes Infanteriegeschütz 18 o kalibrze 75 mm. Wprawdzie cechując się małymi gabarytami, wymuszało jednak mocniejszą całą podstawę konstrukcyjną. Kumulowało to wzrost sumarycznego ciężaru dalszych elementów składowych, wpływając na ewolucję tzw. lawety samobieżnej w całkiem inny typ pojazdu względem wtedy dostępnych. Siłą rzeczy musiał więc wychodzić poza ramy kompanii broni ciężkich piechoty, a przez to wykraczać i poza struktury pułku piechoty. Raport von Mansteina postulujący modernizację na szczeblu kompanii-batalionu-pułku, chcąc nie chcąc odnosił się przez to do sprzętu szczebla dywizyjnego. Pancerny wóz szturmowy na gąsienicach Heer

eprasa.pl 468149e048



Stug III z okresu kampanii „Barbarossa" w 1941 roku, kiedy wóz odegrał autentycznie pierwszorzędną rolę. Cechą charakterystyczną Stugów z tej operacji są długie odcinki ogniw gąsienic wieszane w zakola z przodu i/lub tyłu wozu, jak na zdjęciu, w celu zapewnienia pod ręką zapasu na wypadek uszkodzeń w akcji. Z oznakowania wynika, że wóz należał do drugiego plutonu w drugiej baterii 226. Stug.Abt.

około 1935 roku musiał funkcjonować tak samo, jak pojazdy najprzeróżniejszej formy i koncepcji w trakcie I wojny światowej, potocznie nazywane czołgami. Automatycznie wymuszało to sięgnięcie po nie niemieckie korzenie koncepcji artylerii begleit. Najlepiej nadawały się do tego francuskie doświadczenia. Francuzi bowiem pierwsi wystawili do akcji oryginalne działa szturmowe, wyprzedzające niemiecką adaptację aż o 20 lat. W 1917 roku nawet tak samo nazwali i sklasyfikowali swoje pojazdy bojowe: Char d'Assaut (wóz szturmowy) w Artillerie Spéciale, czyli dokładnie tak, jak Niemcy uznali swoje rozwiązanie za Sturmartillerie – specjalistyczny typ uzbrojenia w ramach tego samego rodzaju broni (artylerii).

My dzisiaj francuskie wozy z I wojny światowej nazywamy czołgami, więc kontekst Stuga, i wielu innych wozów. Wtedy jednak nikt nie zawracał sobie tym głowy, ponieważ właściwie nikt nie wiedział, co to właściwie jest czołg. Dla Francuzów była to po prostu samobieżna artyleria pancerna do bezpośredniego wspierania piechoty w natarciach. Zamontowano w nią pospiesznie takie uzbrojenie, jakie było pod ręką, więc uzyskano niezbyt efektywne rozwiązania. Niemniej otwarto drogę, z której nie było już powrotu. Bez wsparcia artyleryjskich pojazdów pancernych, tak jak w XVIII czy XIX w. bez regimentówek – piechota nie mogła prowadzić skutecznych działań zaczepnych w dłuższym przedziale czasu. Wyczuwano to powszechnie, nawet jeśli nie wszędzie rozumiano sedno sprawy, m.in. z powodu nierozumienia podstaw technicznych z jednej strony, zasad prowadzenia walk broniami połączonymi z Wojen Napoleońskich z drugiej (piechota z artylerią begleit i kawalerią

Incydent podczas transportu koleją Stug.Abt. 191. Plandeka rozwinięta na przedziale bojowym Stuga nie jest oczywiście dziełem przypadku – montaż specyficznie ukształtowanego dachu w wozie powodował duże nieszczelności i przy byle deszczu woda lała się do środka niemal bez ograniczeń.

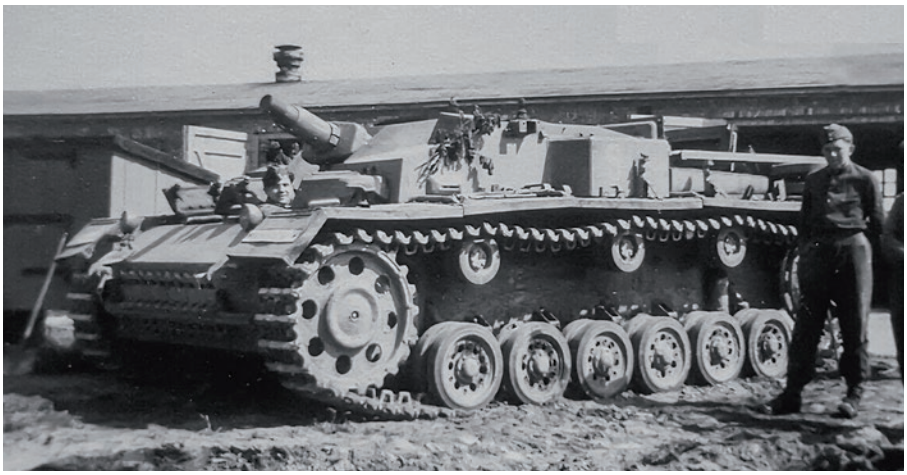


eprasa.pl 468149e048

w ramach brygady czy dywizji), a w końcu wojennych doświadczeń z I wojny światowej.

Początki artylerii szturmowej były tragicznie nieudane. Pierwsze użycie przez Francuzów wozów szturmowych pod Berry-au-Bac 16 kwietnia 1917 roku zakończyło się żenującą klęską. Spośród aż około 135 skoncentrowanych Schneiderów do ataku poszło 121-128 sztuk, z których stracono 73-76, podobno głównie (wyłącznie) w ogniu niemieckiej artylerii. Niemal trzy tygodnie później, 5 maja pod Moulin de Laffaux, skierowano do ataku tylko 19 Schneiderów, ale w towarzystwie inicjujących swój wojenny byt 22 wozów typu Saint-Chamond. Część z nich dotarła do okopów, ale tam ostatnie ugrzęzły w terenie. Ogółem, podczas ataku wypadło z linii 15 wozów trafionych przez Niemców lub po prostu unieruchomionych w terenie. Owszem, bezpośrednie wsparcie artyleryjskie ze strony obu typów wozów szturmowych było wartościowe, ale realny skutek był radykalnie ograniczony przywarami nowej broni, kumulowanymi niedomaganiami innych broni (podstawowy problem stanowiła łączność, obserwacja i koordynacja). W efekcie walki wygrywała niemiecka piechota wsparta standardową artylerią.

Gdy Niemcy w 1935 roku przystępowali do reanimacji idei wozów szturmowych według wskazań von Mansteina, musieli uwzględnić to, co posiadali. W tym czasie na uzbrojeniu Heer znajdował się mały Panzer I uzbrojony w kaemy, którego chmary na poligonach fascynowały wielu. Jednocześnie opracowywano czołg średni, którego nie potrafiono jednoznacznie sklasyfikować, więc stworzono dwa: szybki do walk z czołgami, a więc uzbrojony w armatę 37 mm (Panzer III), a także wolniejszy do walk artyleryjskich z armatą 75 mm (Panzer IV; w rzeczywistości była to raczej armatohaubica). Zabudowane w nim działo KwK 37 przypominało od biedy piechocińskie Le.IG 18 (masa obu w akcji była taka sama), ale z racji swej odmienności było skuteczniejsze dla pancernego wozu bojowego. Skuteczność Le.IG 18, zminiaturyzowanego specjalne pod najlżejsze zawieszenie dwukołowe, była za mała, aby marnować na nie pancerny pojazd gąsienicowy.



Stug III Ausf. E powstały do masowej produkcji poprzez uproszczenie procesu technologicznego montażu. Planowano produkcję mniej więcej 500 sztuk w miejsce 150 Ausf. D, ale wymuszenie modernizacji długolufową armatą wpłynęło na przycięcie produkcji tej wersji.

Wychodząc poza tankietkę z półtonową gołą armatą, Niemcy siłą rzeczy musieli skupić się na nowych podwoziach wozów średnich. Tak samo było z uzbrojeniem – wskazano KwK 37, ponieważ innego nie posiadano. Tym samym dwa podstawowe czynniki składowe Stuga zbiegały się samoistnie jako jedyne dostępne: cięższy wóz i cięższe uzbrojenie. Rodziło się jednak od razu natrętne pytanie: skoro posiadano już w powijakach Panzera IV z działem kalibru 75 mm (KwK), to po co tworzyć od podstaw bezwieżowego Stuga z takim samym działem (StuK). Czy nie lepiej było zwiększyć produkcję Panzera IV, skoro oba miały być tak samo opancerzone (nowa generacja Panzera III, IV i automatycznie Stuga III – maksymalnie 30 mm i zaraz potem 50 mm).

Ujęcie koncepcji Stuga w kontekście ówczesnego przemysłu pancernego III Rzeszy jest fundamentem całego zagadnienia. Niemcom chodziło bowiem o wojskową ekonomię z jednej strony, a sektorowe wpływy z drugiej.

Panzer IV z armatą 75 mm na początku uchodził za wóz ciężki i był oczywiście droższy od średniego Panzera III. Pancerniacy koniecznie chcieli oba, mimo że nie miało to za bardzo sensu w niemieckich uwarunkowaniach. Jeżeli chciano dodatkowo wykorzystać działo 75 mm w innym wozie niż reglamentowany Panzer IV, to pozostawał Panzer III bez wieży, ponieważ pancerniacy zaklinali się, że do jego małej wieży nie da się wepchnąć KwK 37. Oczywiście nie było to prawdą, ale robiło wrażenie i wtedy było wiążące z racji dominującej pozycji Inspektoratu Pancernego. Każda instytucja, która chciałaby wyjść poza jego wskazania, automatycznie musiała pójść własną, poboczną ścieżką.

Jeśli zastosowanie taktyczne batalionu czołgów i Stugów było niejako oczywiste, to ich pozycjonowanie organizacyjno-operacyjne wyglądało już inaczej. Jeśli Panzery działały samodzielnie

Pierwotnie (styczeń-luty 1942 roku) pospieszna modernizacja Stuga obejmowała wymianę uzbrojenia na długolufową armatę (Ausf.F), ale już po kilku miesiącach (jesień) całkowicie przebudowano nadbudowę przedziału, głównie w celu jej uproszczenia (szybsza produkcja), a także zabudowania kopułki dowódcy, aby wóz nie był ślepy jak wcześniej. Improwizowane stanowisko strzeleckie z kaemem było tak naprawdę dodatkiem.



eprasa.pl 468149e048

i miały wychodzić w przestrzeń operacyjną, to Stugi miały pozostawać cały czas przy piechocie, a więc i w ramach dywizji, mimo że ich charakter techniczny (działo na cięższym samobieżnym podwoziu) wytwarzał dużą dysharmonię między nim a dywizją piechoty Heer.

REALIZACJA

Jest pewne, że początkowo wizja pojazdu artyleryjskiego była raczej skromna. Von Manstein generalnie wskazywał na konieczność stworzenia przyszłego Stuga na podwoziu gąsienicowym do podążania za piechotą ugorem i ochronienia go pancerzem. Oficerowie, którzy przejęli go do realizacji, nawet nie wiedzieli za bardzo, co z nim zrobić i w jaki sposób. Stąd, w latach 1936-1939, gdy pojazd przechodził poprzez poszczególne etapy wstępnej realizacji, jego ideę ubierano w najróżniejszą semantykę. Trudno odgadnąć, na jak długo nadawane mu określenia były adekwatne do kształtowanego w danym momencie oblicza. Nawet w okresie prób z eksperymentalną serią wóz określano jako Pancerną Lawetę Samobieżną. Później, z niezrozumiałych powodów, użyto określenia „opancerzony" (gepanzerte), a nie „pancerny" (panzer). Określenie takie w zasadzie wskazuje na wóz drugiej kategorii pozyskany poprzez adaptację już posiadanego podwozia pod lekką nadbudówkę. Stug III doktrynalnie musiał być wozem zamkniętym i z silnym pancerzem, a więc odmiennym od koncepcji „gepanzerte", ale manierę tę podtrzymano i pojazd otrzymał oficjalną nazwę: Opancerzona Laweta Samobieżna dla Działa Szturmowego o określonym rodzaju uzbrojenia, które oczywiście z miejsca wskazywano: 7,5 cm Kanone (75 mm armato-haubica KwK 37). W końcu dopiero 28 marca 1940 roku nadano mu oficjalne określenie skrótowe Sturmgeschütz dla wojska, a więc — co znamienne — w przeddzień oficjalnego utworzenia pierwszych baterii Stugów. Najwyraźniej wojsko liniowe nie miało czasu na wypełnienie rozwlekłych rubryk wedle wskazań wojska administracyjnego.

Najprostsze w przedsięwzięciu okazało się wskazanie podwozia pod zabudowę armaty. Lekkie Panzery były za małe i brakowało w nich przestrzeni dla działa, amunicji i załogi, nie licząc innych ich ułomności. Pozostawały więc Panzer III i IV. Automatycznie wskazywało to na Panzera III, przygotowywanego do masowej produkcji. Wóz był równie efektywny, jak Panzer IV, ale tańszy i łatwiej dostępny – to wszystko.

Konstruowanie i produkowanie Stuga zepchnięto nieco na boczny tor z powodu nieodzownego uprzywilejowania Panzerów w trudnym środowisku organizacyjno-finansowym niemieckiej zbrojeniówki. Wskazany do zaadaptowania Panzer III był niezbędny do zapełnienia etatów bardzo licznych kompanii średnich Panzertruppen, co przeszkadzało w rozwijaniu montażu Stuga na tym samym podwoziu. Ponadto, w połowie lat 30. Niemcy nie mieli jeszcze narzędzi do wytwarzania na dużą skalę płyt pancernych o grubości powyżej 20 mm. Inwestycje w walcowniach, pozwalające przejść na jednorodną produkcję pancerzy do 50 mm grubości, nie były małe, a musiały być skoordynowane w skali całego kraju. Kumulacja przeszkód tego typu spowodowała, że na początku zmontowano jedynie krótką serię informacyjną w liczbie sześciu sztuk, nieprzeznaczonych do działań bojowych. Paradoksalnie, trudności takie, opóźniające realizację Stuga, jednocześnie pozwoliły przeskoczyć okres prób i wypaczeń Panzera III z niewydolnym zawieszeniem i 15-milimetrowym pancerzem. Dzięki temu Stug seryjnie zaistniał już w formie ostatecznej i efektywnej, wraz z Panzerem III Ausf. E. Ich produkcja ruszyła dopiero po wybuchu wojny, pod sam koniec 1939 roku. Pomimo wojennych potrzeb realizowano na niskim poziomie priorytetów, traktując Stuga jako uzupełniającą w stosunku do czołgów. Pierwszą wersję Stug III (Ausf. A) zaplanowano na zaledwie 30 sztuk i później uzupełniono ją o 20 dodatkowych z powodu niemożliwości rozwinięcia produkcji wersji pełnoseryjnej (Ausf. B). Rzutowało to oczywiście na rozmiary przedsięwzięcia organizacyjnego. Wykorzystując całość produkcji, wojsko mogło wystawić maksymalnie równowartość dwóch batalionów Sturmartillerie. Jak na 100-dywizyjną armię nie stanowiło to choćby kropli w morzu potrzeb.

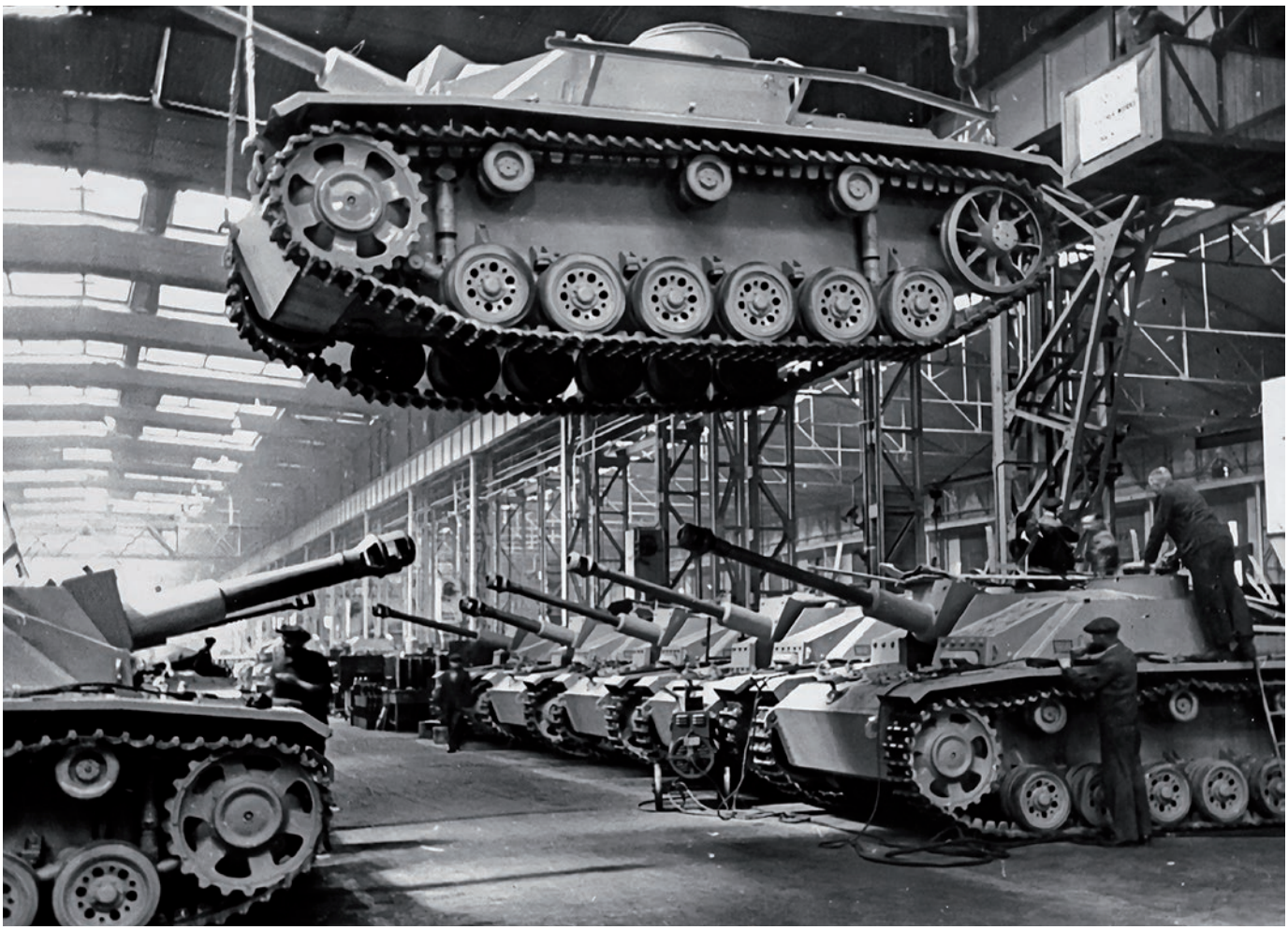
Szybkiemu rozwojowi oddziałów Sturmartillerie nie sprzyjał przeszarżowany skład oddziałów, jak gdyby usilnie nawiązujący do surrealistycznej konstrukcji nadbudowy przedziału bojowego: wyraźnie niepraktyczny, upstrzony niemalże barokowymi ozdobnikami organizacyjnymi. W *Ordre de Bataille* batalionu nawet w pododdziałach bojowych przewidziano aż dwa niebojowe, lekkie pancerne wozy półgąsienicowe: amunicyjny (Sdkfz. 252) i obserwacyjny (Sdkfz. 253), a więc i dodatkowych 4-5 żołnierzy. Żeby było jeszcze bardziej na bogato, do wozu amunicyjnego na stałe przydzielano przyczepkę amunicyjną Sdah. 32, ponieważ jego koncepcja konstrukcyjna od początku była absurdalnie za mała. Montaż takich wozów kulał tak, jak innych półgąsienicowych pojazdów pancernych dla Heer. Jeśli montaż seryjnych Stugów ruszył w styczniu 1940 roku, to wozu obserwacyjnego dopiero w marcu 1940 roku, a amunicyjnego nawet aż w czerwcu. Koszty produkcji dwóch takich wozów poniekąd dorównywały cenie jednego Stuga.

Dysponując ograniczoną ilością sprzętu, wojsko postanowiło zacząć organizację wojsk od kilku samodzielnych baterii. W styczniu 1940 roku przystąpiono do tworzenia pierwszej 659. baterii, w marcu drugiej 640. baterii i w kwietniu dwóch



Parada Stugów z zapasowo-szkoleniowego batalionu 200 w Łodzi. Rola takich oddziałów sprowadzała się do zebrania i szybkiego zamknięcia organizacji odświeżanych czy nowych batalionów liniowych.

eprasa.pl 468149e048



Po uruchomieniu wielkomasowej produkcji w dwóch fabrykach montaż Stugów nie zmieniał się właściwie już do końca wojny; od początku 1943 roku rozrastał się jedynie niebotycznie. Stug był najbardziej masowo produkowanym wozem bojowym Panzertruppen. Na zdjęciu produkcja z drugiej połowy 1943 roku: po prawej z armatą 75 mm, po lewej z haubicą 105 mm, w obu przypadkach pomalowane jedynie farbą ochroną.

kolejnych: 660. i 665. Trzy pierwsze z nich aktywowano jednocześnie 8 kwietnia 1940 roku po przekazaniu im pewnej liczby liniowego sprzętu (na 1 kwietnia armia dysponowała sześcioma Stugami spośród dziewięciu wyprodukowanych). Produkcja w kwietniu i maju wyniosła po 10 sztuk, co przy czterech bateriach wymagających 24 wozów, zapewniało na papierze wojsku nadwyżkę sześciu Stugów. Śmiało więc w maju powołano do życia jeszcze jedną baterię – 666. Czas na następną, ostatnią 667. baterię, niemożliwą do uzbrojenia z partii otrzymanych Stugów III Ausf. A, przyszedł dopiero po upadku Francji (20 czerwca). Tymczasem, 20 kwietnia, wydano rozkaz organizacji Stu.Ar.Abt. z.b.V. 600 jako oddziału zapasowo-szkoleniowego i administracyjnego dowództwa nadrzędnego do ogarnięcia samodzielnych baterii pod względem zaopatrzenia, organizacji i szkolenia. Wszystkie oddziały tworzono w Artillerie-Lehr-Regiment Jüterbog, centralnym ośrodku organizacyjnym dla Sturmartillerie.

Zgodnie z zasadami artyleryjskimi Heer, poszczególne baterie składały się z sześciu dział, a więc Stugów, stając się odpowiednikiem kompanii, a realnie tworząc plutonowy pododdział w formacji piechoty. Na każdą z baterii powinny składać się trzy plutony artyleryjskie po pięć pojazdów każdy: jeden obserwacyjny dowódcy, dwa Stugi i dwa wozy amunicyjne. W ten sposób powstawał odpowiednik drużyny w piechocie. Powyżej niego istniało już tylko dowództwo z kolejnym wozem dowodzenia (obserwacyjnym). Dopiero więc sumarycznie bateria uzyskiwała układ typowy dla kompanii pancernych – 16 pojazdów. Szkopuł w tym, że jej siła bojowa była w zasadzie dwa razy mniejsza niż odpowiednika w Panzertruppen. Mimo że etat organizacyjny kompanii Stugów był krzyczącym nonsensem, wojsko obstawało przy nim, jednocześnie nie dając rady tworzyć choćby tak słabych oddziałów. W efekcie, jeszcze na przełomie lat 1940-41 występowały luki w szeregach. Widać to po znakowaniu taktycznym plutonów uwzględniających wszystkie typy pojazdów. Na przykład, w zebranym do zdjęć 2. plutonie danego oddziału można było znaleźć wóz obserwacyjny z numerem 21, dwa Stugi z numerami 22 i 24, a także dwa ciągniki półgąsienicowe z numerami 25 i 26 (SdKfz. 5 i 10 jako wozy zastępcze dla amunicyjnego SdKfz. 252), co wskazuje na brak półgąsienicowego wozu z nr 23 oraz jeszcze jednego ciągnika z numerem 27. Sugerowałoby to również odmienny podział w ramach baterii z powodu braku sprzętu do wypełnienia etatu zgodnie z K.St.N.

Nie może dziwić, że przy tak drobnej skali produkcji artyleria szturmowa nie mogła odgrywać żadnej roli. W kampanii zachodniej Niemcy byli w stanie wykorzystać ją tylko symbolicznie, jak gdyby w formie testów polowych. Trzy pierwsze baterie oddano do dyspozycji pułkowi zmotoryzowanemu „Großdeutschland" (640.), XIII Korpusowi (659. – jedna bateria na korpus!) i 3. Dywizji Piechoty (660.). Zaangażowanie pododdziałów Stugów w akcje wywołało entuzjastyczne recenzje, co wpłynęło na zmianę sytuacji Sturmartillerie po wojnie z Francją. Jej rozwojowi niewątpliwie sprzyjała reorganizacja całej Panzertruppen, powiązana ze zmianami w produkcji czołgów, mocno uprzywilejowującymi Panzera III. Umożliwiło to nadanie przedsięwzięciu organizacyjnemu Stugów szerszych ram.

Ponieważ wystawianie samodzielnych baterii bojowych w gruncie rzeczy było jałowym posunięciem, więc jeszcze w lipcu 1940 roku podjęto decyzję o realizacji oryginalnych założeń, a więc wystawiania batalionów na dywizję. Pociągnęło to za sobą automatycznie reorganizację poprzez rozbudowę. Skład batalionu skrojono na 18 Stugów w efekcie połączenia już istniejących trzech baterii w jeden oddział uzupełniony dowództwem i pododdziałem zaplecza. Wkrótce pojawiły się wszakże w pełni zasadne idee ograniczenia wozów obserwacyjnych i amunicyjnych, na pewno bardziej z powodu ich niedoborów niźli braku sensu dla tego typu pojazdów. Skala cięć koniecznych do zaprowadzenia w niepotrzebnym parku mechanicznym była pokaźna, ponie-

eprasa.pl 468149e048

waż ogółem chodziło przecież o aż 18 wozów amunicyjnych i 13 wozów obserwacyjnych. Nim redukcję zaprowadzono systemowo (wozy obserwacyjne zredukowano do czterech na batalion), choć bez oficjalnego zmienienia dokumentacji organizacyjnej, część formowanych oddziałów wyposażono w pełne zestawy 31 wozów półgąsienicowych.

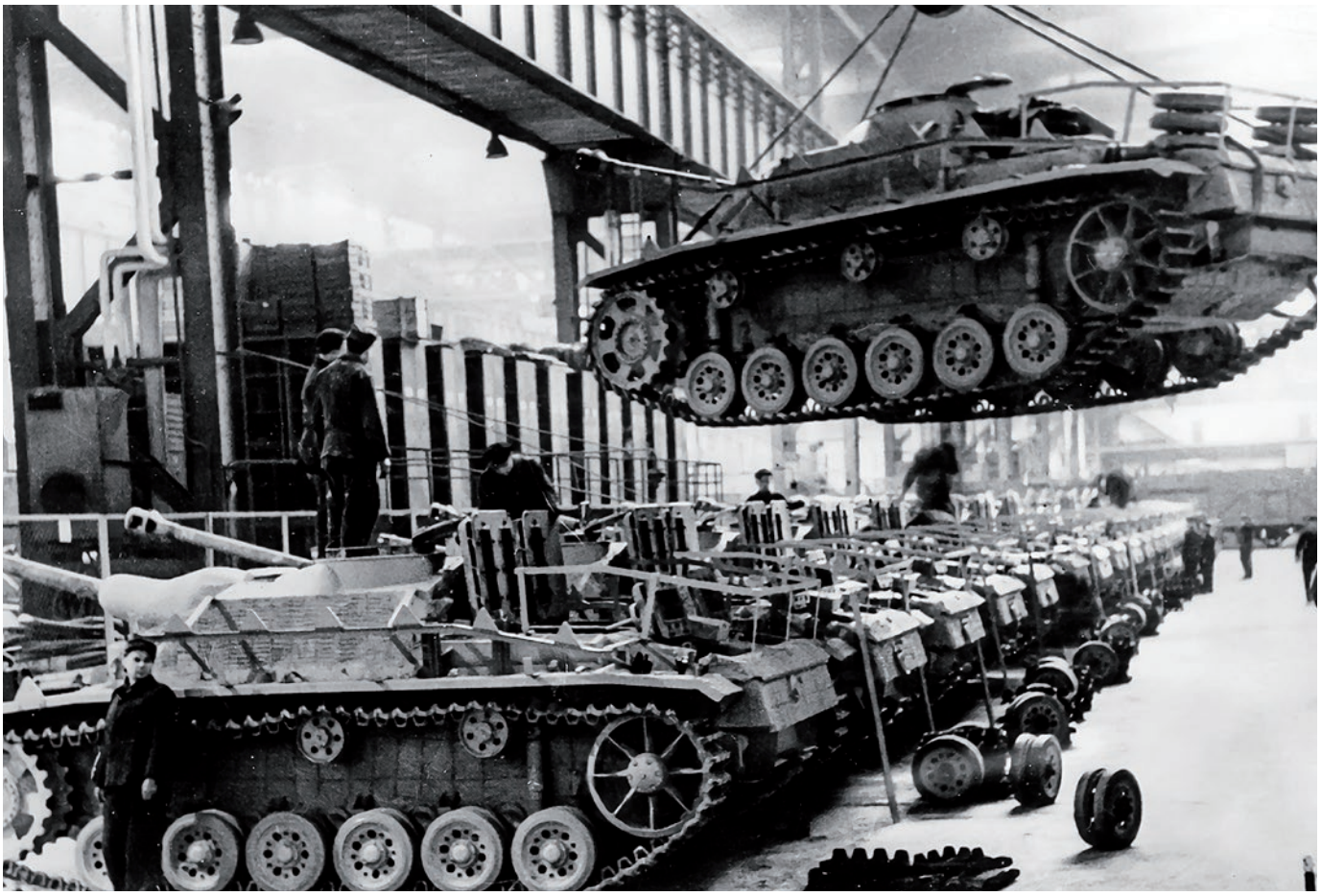
Zmiana etatu baterii w batalionie była posunięciem raczej przejściowym, tak jak następne zmiany organizacyjne. Przykładowo, w kwietniu 1941 roku post factum zaczęto ujednolicać OdB oddziałów jakimś etatem prowizorycznym, po którym w zasadzie nie ma materialnego śladu. Uproszczono wtedy funkcjonowanie batalionu i jego skład do 21 Stugów, a także tylko jednego Beobachtunga, już jako wozu dowódcy batalionu w akcji. Ścięcie sprzętu do pojedynczego wozu dowodzenia niewątpliwie wynikało z niewolniczego przeniesienia koncepcji taktyczno-organizacyjnych z batalionów artylerii polowych, wymagających oddzielnych wozów obserwacyjno-łącznościowych do korygowania ognia na większe odległości, niewystępujące w oddziałach szturmowych. Jednak nawet pojedyncze półgąsienicowe wozy dowodzenia (obserwacyjne) nie mogły sprawdzić się w akcji batalionów, więc wkrótce w ogóle je wyeliminowano na rzecz liniowego Stuga dla dowódcy baterii i batalionu. Natomiast wozy amunicyjne, jako oddzielny typ pojazdu, stopniowo eliminowały się samoistnie z powodu nadmiernie małej pojemności.

Dwa pierwsze bataliony – Stug.Abt. 184 i 185 – aktywowano 10 sierpnia 1940 roku, a po wrześniowej przerwie kolejne dwa 1 października: Stug. Abt. 190 i 191. Po niemal dwóch kolejnych miesiącach, 25 listopada, powołano do życia jeszcze dwa następne: Stug.Abt. 192 i 197. W tym okresie, ze względu na małą liczbę Stugów, bataliony artylerii szturmowej (wkrótce przemianowane na bataliony dział szturmowych) wciąż nie powstawały dla dywizji, lecz raczej dla dowództw korpusów, do angażowania ich na konkretnych odcinkach przełamania. Sytuacja zmieniała się oczywiście wraz z nabieraniem tempa produkcji po uprzednim jej skoncentrowaniu w Alkett w Berlinie. Utworzono tam oddzielne linie montażowe tylko Stugów, przewidując partię aż 300 sztuk wersji B wozu. Pierwszy tuzin zszedł w czerwcu 1940 roku, a ostatnie sztuki w marcu 1941 roku włącznie. W okresie jesienno-zimowym 1940 roku osiągnięto średni pułap produkcyjny rzędu 30 wozów miesięcznie. W marcu 1941 roku zmontowano tylko 23 wozy na 38 zaplanowanych, z powodu przejścia z wersji B na wersję C i reorganizację procesu montażowego. Dzięki temu od kwietnia Alkett osiągnął średnio miesięczny poziom produkcji rzędu około 50 wozów. Pozwalało to podtrzymywać tempo organizacyjne dwóch batalionów miesięcznie.

Niezbędne przejście na struktury batalionowe spowodowało pozostawienie w poszczególnych bateriach po tuzinie pojazdów, a kolejny tuzin znalazł się w pododdziale dowodzenia batalionu. Wszystko, co wybiegało poza sprzęt podręczny, skupiono w nowo utworzonym oddziale zaopatrzeniowym. Wyposażenie każdej baterii miało być niezwykle bogate, tak jak i właściwie całego batalionu. Przykładowo, powinno znajdować się w nim aż pięć ciężkich ciągników półgąsienicowych i tyleż lawet do transportu sprzętu pancernego. W praktyce, aż tak bogata dotacja drogiego i rzadkiego sprzętu specjalistycznego była niemożliwa dla tak drobnego oddziału, nawet jeśli samodzielnego. Zgodnie z ewoluującymi etatami batalion liczył około 500 ludzi, w tym około 125 w każdej liniowej baterii.

Po styczniowej przerwie wojsko w lutym 1941 roku odebrało znowu parę batalionów spośród trzech, jakie wówczas zaczęto tworzyć, a dwa kolejne pojawiły się w marcu. Najpierw 3 lutego powołano do życia 203. batalion i 10 lutego 204. batalion, po czym 7 i 10 marca wydano rozkazy aktywujące 201. i 210. Stug.Abt. W końcu 10 kwietnia udało się ukończyć organizację 226. batalionu, którego formowanie zainicjowano 17 lutego. 10 maja powołano do życia 243. Stug. Abt., a w przeddzień operacji „Barbarossa”, 13 czerwca, zdołano sformować jeszcze dwa oddziały: 244. i 245. Jeśli więc w drugiej połowie 1940 roku utworzono sześć oddziałów w ciągu czterech miesięcy, to w pierwszej połowie 1941 roku osiem batalionów na przestrzeni jedynie

Tak samo zorganizowana produkcja z 1944 roku z Zimmeritem, osłoną balistyczną kopułki dowódcy i tzw. Saukopfem. Jak widać, Stugi wtedy opuszczały fabryki z kołami zapasowymi (problemy z ich zużywaniem występowały od 1941 roku) i stelażem na klamoty załogi. Mimo że wymagało to dodatkowego czasu na liniach wykończeniowych w fabrykach, to drobne modyfikacje tego typu były wprost niezbędne.



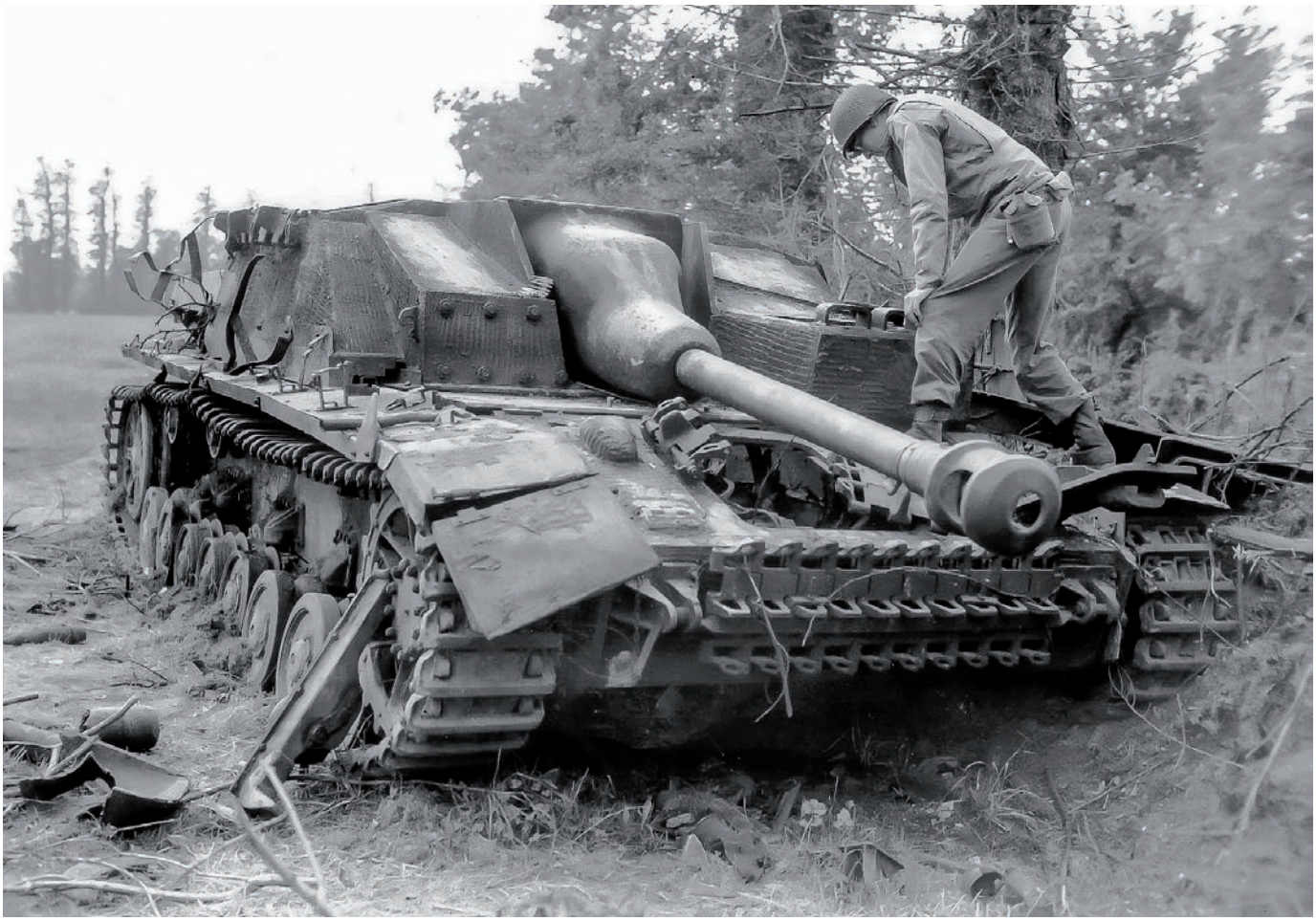
eprasa.pl 468149e048



Największą innowacją w produkcji Stuga było wprowadzanie na linie montażowe Stuga IV w wyniku częściowego zniszczenia fabryki Alket pod koniec 1943 roku. Sytuacja była tak krytyczna, że właściwie od ręki opracowano i uruchomiono produkcję podwozia Panzera IV pod nieco zmodyfikowaną nadbudowę Stuga. Ich produkcję podtrzymywano do końca wojny, dzięki czemu wraki tego typu walały się po całej Europie, tak jak to widzimy na zdjęciu z Francji z lata 1944 roku.

pięciu miesięcy. Do czasu rozpoczęcia operacji „Barbarossa" wystawiono ogółem 11 batalionów, a także utrzymano w linii pięć oryginalnych baterii Stugów (Waffen-SS miało swoje trzy baterie, nawet po 7-8 Stugów), tak że na 1 czerwca 1941 roku Niemcom udało się podwoić liczbę wozów w linii: latem dysponowali 377 Stugami wobec 184 pół roku wcześniej.

Kolejny wrak Stuga IV w Normandii latem 1944 roku. Głównym użytkownikiem wozu tego typu w tamtym rejonie była 17. dywizja SS, która docierała na pole walk w częściach i z dużym opóźnieniem.



eprasa.pl 468149e048

„BARBAROSSA” – APOGEUM STUGÓW

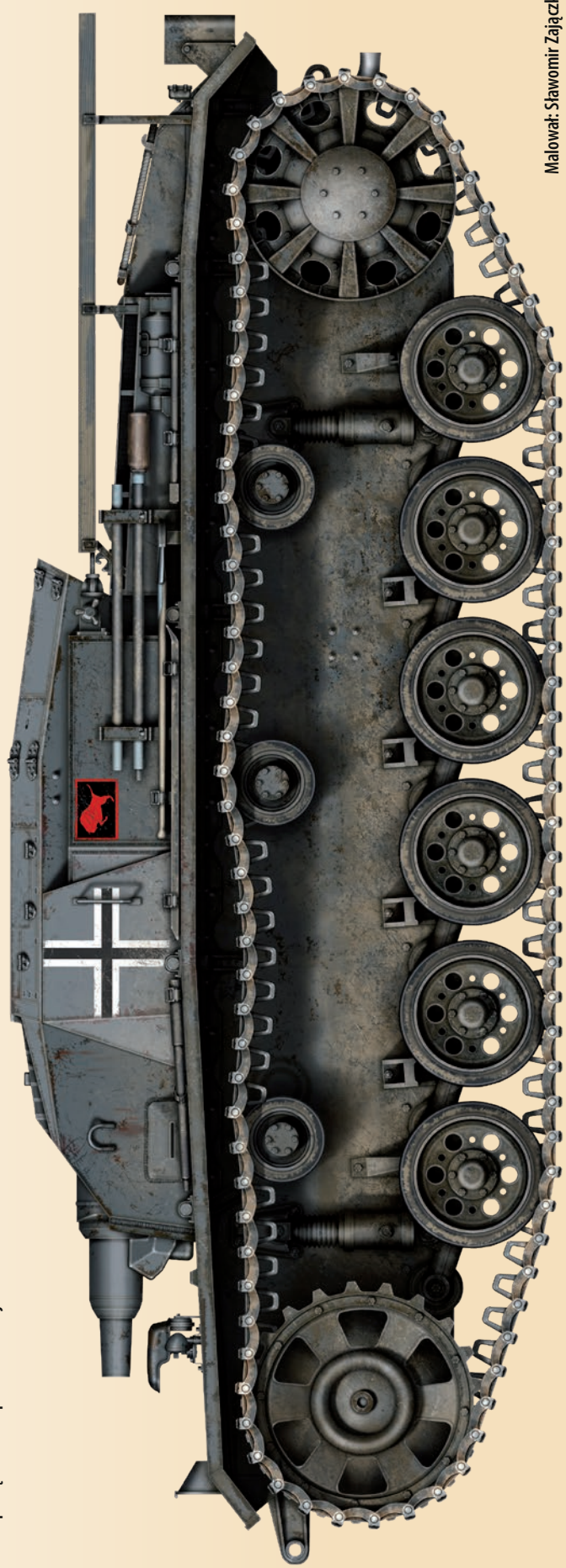
Wszystkie posiadane oddziały wysłano na front do Rosji. Najwięcej z nich skoncentrowano w pasie HGr. „Mitte” (sześć), a najmniej w HGr. „Nord” (jeden batalion i pięć baterii). Ich użycie w akcji od początku walk było intensywne. Stugi brały udział we właściwie wszystkich bitwach, tych głównych i całkiem pomniejszych. Tam, gdzie dywizje dysponowały oddziałami artylerii szturmowej, używano ich bez ograniczeń, w miarę możliwości w każdej akcji, jak najintensywniej wspomagając piechotę. Można przyjąć, że większość największych i najłatwiejszych sukcesów uzyskanych przez nią wynikała z zastosowania Stugów. Zaowocowało to oczywiście nie tylko ogromem indywidualnych sukcesów, ale i kumulacją strat. Jeśli w maju 1941 roku, w czasie kampanii bałkańskiej (w której zaangażowano trzy bataliony i jedną baterię), odnotowano jedynie jedną stratę, a w czerwcu trzy kolejne, to do końca 1941 roku stracono na Wschodzie ogółem 96 wozów. Co drugi miesiąc tracono równowartość całego batalionu: w sierpniu 22 Stugi, w październiku 20, a w grudniu 19.

Nie były to wszakże wszystkie straty bezpowrotne artylerii szturmowej. Wiadomo, że pewna liczba wozów uszkodzonych nie została wyremontowana, powiększając skalę strat bezpowrotnych. Po części wynikało to z niemocy producenta, niezdolnego do remontowania pojazdów mocniej uszkodzonych w boju. W czerwcu 1941 roku w Alkett naprawiono tylko sześć wozów z poważnymi awariami, a na przestrzeni trzech następnych miesięcy wyremontowano jedynie siedem Stugów uszkodzonych w bojach. Do końca roku przetransportowano do fabryki ogółem 38 wypunktowanych na froncie wozów, ale Alkett naprawił jedynie dziewięć z nich. Tuzin spośród pozostałych nie wrócił do służby po naprawie, gdyż spożytkowano je do prac badawczych nad Sturmhaubitze 105 mm i do szkolenia.

W takiej sytuacji, bezpowrotne straty sumaryczne sięgnęłyby 108 wozów w czasie nieco ponad 6-miesięcznej kampanii w Rosji, wliczając w nie wozy nieuwzględnione w statystykach liniowych. Na tym wszakże nie koniec. Szereg szczegółów zdaje się wskazywać, że na początku 1942 roku wiele wozów uszkodzonych i zwiezionych do Niemiec w poprzednim roku również nie wyremontowano, m.in. z powodu przechodzenia na wersję długolufową. Ponadto, wiele wozów uszkodzonych czy z wypracowanymi resursami pozostało na zapleczu frontu, skąd nie przetransportowano ich do Niemiec z powodu braku platform kolejowych, sprzętu, ludzi czy czasu. Podczas katastrofy zimowej co najmniej część z nich stracono wraz z oddaniem terenu. Jednocześnie część innych lekko uszkodzonych czy niesprawnych Stugów w linii także musiano spisać na straty w styczniu 1942 roku, kiedy nie było czego im wlać do baków ani czym ewakuować na tyły. Te ubytki jednak na pewno odnotowano w statystykach, być może nawet w całości. W wyniku tego miesięczne straty podskoczyły w styczniu 1942 roku do aż 53 wozów, podczas gdy w grudniu stracono 19, a w listopadzie 10 Stugów.

Po rozpoczęciu inwazji ZSRR podtrzymywano duże tempo organizacyjne nowych oddziałów artylerii szturmowej. Tak jak uprzednio, starano trzymać się odgórnego harmonogramu z terminem ustanowienia jednostki 10. dnia każdego miesiąca, co było skorelowane z odbiorem wozów z bieżącej produkcji i rozliczeń firm. Wprawdzie w czerwcu 1941 roku zmontowano jedynie 13 wozów, ale w okresie sierpień-październik miesięcznie oddawano wojsku 32-37 Stugów, a w grudniu 40 sztuk.

W lipcu 1941 roku utworzono 189. batalion, w sierpniu (11. dnia miesiąca) 177. batalion, a we wrześniu 202. bata-



Malował: Sławomir Zajączkowski.

Sturmgeschütz III Ausf.B z Sturmgeschütz-Abteilung 191, Bałkany 1941 rok. 1 października 1940 roku w Jüterbogu sformowano Sturmartillerie-Abteilung 191. Na początku stycznia 1941 roku batalion został przeniesiony do Rumunii (w lutym został przemianowany na Sturmgeschütz-Abteilung 191. W marcu batalion został skierowany do Bułgarii. 6 kwietnia 1941 roku rozpoczął działania przeciwko Grecji.

eprasa.pl 468149e048

lion. W październiku nie udało się spiąć wszystkich potrzeb kolejnej jednostki, przez co 10 listopada powołano do życia od razu dwa bataliony: 228. i 232. Drugi z nich zaczęto formować w październiku na bazie batalionu Lehr, ale ukończono go dopiero w grudniu. Trzeci, 209. batalion ukonstytuowano już 15 listopada, ale oficjalnie utworzono dopiero 2 grudnia, aby wykorzystać go na froncie w akcji w połowie stycznia 1942 roku.

Każdy ukończony batalion Stugów Niemcy właściwie od razu kierowali się na Wschód jako uzupełnienie dla walczącej tam Ostheer. Pierwsze, najświeższe rezerwy artylerii szturmowej wysłano już w lipcu 1941 roku. Na południowy odcinek Frontu Wschodniego skierowano wtedy dwa, dopiero co utworzone bataliony: 244 i 245. Na przykład, jeden z pierwszych Stug.Abt. 184 zdjęto z frontu 10 października 1941 roku i skierowano do Jüterborgu na odtworzenie. Jego sprzęt nadający się do użytku przejął oczywiście inny oddział.

Na początku 1942 roku starano się potrzymać szybkie tempo rozbudowy batalionów artylerii szturmowej, ale ich spożytkowanie w akcji szło opornie za sprawą paraliżu komunikacyjnego spowodowanego pogodą. Wprawdzie do lata sprawnie wydawano rozkazy organizacyjne, lecz procedura ich tworzenia szła siłą inercji i wynikała jeszcze z planów z poprzedniego roku. W efekcie, podobnie jak wcześniej, do maja 1942 roku wojsko w zasadzie dostawało po jednym oddziale jak wypłatę każdego miesiąca.



Stug IV stracony przez Niemców w akcji w wyniku niespodziewanego wskoczenia w rów z wysokiej skarpy, Włochy lato 1944 roku. Zdjęcie to dobrze ukazuje wygląd wozu od góry i dowodzi, że produkcji Stuga na podwoziu Panzera IV nie wykorzystano do poprawienia konstrukcji nadbudowy; liczył się tylko czas.

Podobnie było we wrześniu, gdy również natychmiast po utworzeniu dwa Stug.Abt. 177 i 202 trafiły pod Smoleńsk. Oba zużyły się bardzo szybko z powodu oporu przeciwnika na stacjonarnej linii frontu, ale i zaraz potem w wyniku ekstremalnych warunkach pogodowych oraz zapaści logistycznej. 177. batalionowi już w grudniu, po dwóch i pół miesiącach akcji, pozostały na stanie zaledwie trzy sprawne wozy. Oddziały znajdujące się w tak kiepskim stanie trzeba było wycofywać do Niemiec na przeformowanie z powodu ogólnego ich wyczerpania i zapaści organizacyjnej zaplecza frontowego. Przewożenie wszelkiego zaopatrzenia na linię frontu było o wiele trudniejsze, niż wyciągnięcie przetrzebionych batalionów stamtąd do Rzeszy w celu szybkiego odtworzenia na miejscu do stanu przewidzianego OdB.

Trzy nowe bataliony zorganizowano na bazie rozwiązanych w końcu baterii. Po wycofaniu z frontu 660., 665. i 666. baterie połączono ze szkieletowym batalionem 600 z.b.V. w liniowy 600. Stug.Abt. (11 marca), na bazie baterii 667 utworzono 667. batalion, a 640. baterię, przypisaną do „Großdeutschland", przeorganizowano w batalion dla tej dywizji. Początkowo 600. batalionu nie udało się dopiąć z powodu braku wozów i sprzętu dodatkowego. Dokończono go dopiero w sierpniu 1942 roku wraz z decyzją o natychmiastowym wysłaniu na front. Identycznie było w przypadku batalionu Stugów dla dywizji „Großdeutschland", powołanego do życia 10 kwietnia 1942 roku. Pomimo wykorzystania dla niego części personelu 192. batalionu wycofanego z Frontu Wschodniego zimą 1941/42 po całkowitym jego wyczerpaniu, oddział przez długi czas przytrzymywano na zapleczu. Jego ukończenie miało miejsce w trybie przyspieszonym w czerwcu, gdy batalion dostał komplet sprzętu, aby dywizja mogła wziąć udział w kolejnej ofensywie w Rosji.

Taka procedura końcowego odtwarzania w pośpiechu i kompletowania niemal w ostatniej chwili dotyczyła wielu innych batalionów, szczególnie kierowanych na południowy odcinek frontu do operacji „Blau". Przykładowo, 177. batalion po dwumiesięcznych przygotowaniach trafił tam w maju via HGr. „Mitte", tak jak 191., 201., 243. i 244. bataliony. Wszystkie miały wówczas właściwie taką samą historię: po zimowo-wiosennym zastoju otrzymywały skokowo uzupełnienia w ludziach i duże dostawy Stugów, w niektórych przypadkach pełne komplety prosto z fabryki. Następnie przerzucano je w pas HGr. „Süd" we właściwie ostatniej chwili, a więc zazwyczaj w pierwszej połowie czy około połowy czerwca. Podobną historię miały bataliony reorganizowane w Niemczech, słane na front bezpośrednio, czy przez samą HGr. „Süd" na zapleczu frontu (203., 210. czy 226. bataliony). Niektóre z nich dotarły na front już po terminie rozpoczęcia ofensywy, a więc na początku lipca (203. czy 210.). Stąd wyraźny wzrost stanów artylerii szturmowej na 1 lipca – o 93 wozy więcej względem 1 czerwca – i następnie kolejny przyrost o 50 wozów na 1 sierpnia. Oczywiście, pomimo strat ponoszonych na bieżąco.

W nowo organizowanych oddziałach na papierze wszystko wyglądało dobrze, ale rzeczywistość nie była aż tak optymistyczna i trzeba było ją sztukować. Sprawnie poszła organizacja tylko trzeciego w kolejności Stug.Abt. 249, wedle tempa z 1941 roku, tak że oddział mógł od marca 1942 roku wziąć udział w walkach o Kercz. Na zasadzie odwrotności, na przykład, powołany do życia w lutym 1942 roku 428. batalion w ogóle nie powstał z powodu braku wozów oraz sprzętu dodatkowego. W końcu trzeba było go po prostu rozwiązać w celu poświęcenia jako uzupełnienia innych oddziałów. W maju 1942 roku nie wystawiono żadnego oddziału, ale czerwcowy 667. batalion dopełniono w tempie przyspieszonym na ostatnim etapie organizacyjnym, tak jak inne kierowane do operacji „Blau". Oddział oficjalnie zaistniał 24 czerwca i natychmiast został skierowany we właściwie pełnym składzie do akcji w pasie HGr. „Mitte" (rejon walk pod Rżewem i Chołmem). Tak naprawdę, jedynymi autentycznie nowymi oddziałami Stugów, jakie utworzono od podstaw na przestrzeni pierwszej połowy 1942 roku, był 249. batalion; pierwszy w tym roku, powołany do życia 10 stycznia 1942 roku. Drugim był wspomniany wcześniej czerwcowy batalion. Wpływ na to miała m.in. marcowa zapaść w 1942 roku w produkcji, związana z koniecznością modernizacji linii produkcyjnych dla nowej wersji Stuga z długolufową armatą (Ausf. F8). W marcu złożono jedynie trzy wozy, w kwietniu 36 sztuk, a następnie oddawano po 60-80 Stugów miesięcznie do listopada, nadrabiając zaległości z początku roku. Pomimo pewnego zmodernizowania fabryki, nie udało się na tyle zwiększyć pro-

eprasa.pl 468149e048

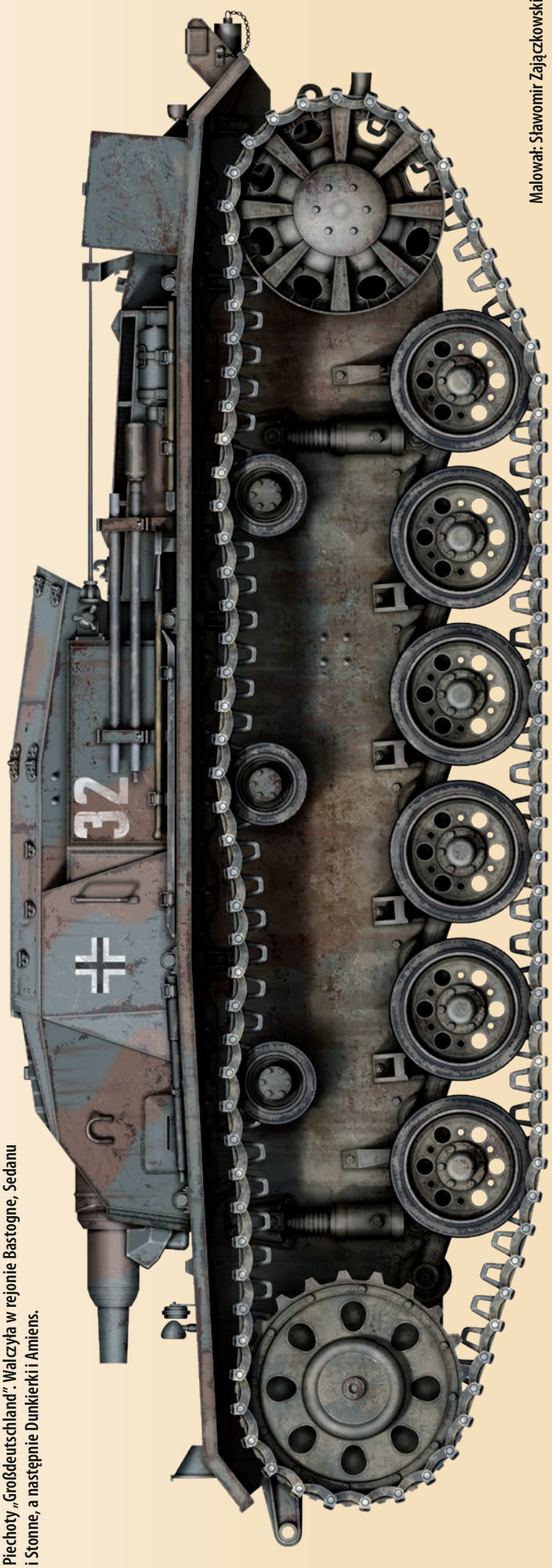
dukcji, aby tworzyć większe rezerwy. Na przestrzeni 1942 roku złożono ogółem 695 długolufowych Stugów i 93 krótkolufowe, a więc średnio około 65 miesięcznie. Dało to 248 wozów więcej niż w roku poprzednim.

Część produkcji pchano również bezpośrednio na front jako uzupełniania, aby odtworzyć bataliony wyeksploatowane w 1941 rok do granic możliwości. Na 1 stycznia 1942 roku Niemcy posiadali w kraju i w Rosji 625 Stugów przy produkcji 540 Stugów na przestrzeni 1941 roku, w tym 302 w drugiej jego połowie. Wiele z nich nie nadawało się do służby z powodu zużycia. Następnie zasoby spadły z powodu kumulacji styczniowych strat i konieczności odesłania części sprzętu na remonty choćby z powodu wypracowania resursów. Sama wymiana sprzętu spowodowała utrzymanie styczniowego stanu bez istotnych zmian później, tak że na 1 czerwca 1942 roku wciąż posiadano 697 Stugów.

Bataliony dział szturmowych operujące na południowym odcinku Frontu Wschodniego latem-jesienią 1942 roku notorycznie uzyskiwały liczne sukcesy. Pod względem operacyjnym sytuacja wyglądała właściwie tak samo, jak w drugiej połowie 1941 roku – podstawową rolą Stugów było wsparcie piechoty. Wszędzie, gdzie je wykorzystywano, sukcesy przychodziły łatwiej i szybciej, a niekiedy były bardziej spektakularne. Sytuacja trochę inaczej wyglądała w pasie HGr. „Mitte", gdzie Niemcy prowadzili wyniszczające działania obronne. Stug zaczynał w nich coraz wyraźniej odgrywać rolę samobieżnego działa obronnego, wydzielanego do akcji nawet parami (a więc bateryjnymi plutonami), coraz częściej nastawianymi na wybijanie czołgów strony przeciwnej, stanowiących podstawę ataku.

Stug dobrze sprawdzał się w akcji m.in. dlatego, że Sowieci wciąż nie mieli dobrych środków obrony przed Panzerami. Jedyną armatą, która nadawała się do walki ze Stugami, i to z nadwyżką, była dywizyjna F-22 USW/ZIS-3, występująca głównie w dywizyjnych pułkach artyleryjskich. Standardowe działo pepanc 45 mm nie zapewniało wystarczającej siły przebicia, a rusznica pepanc wytwarzała jedynie iluzję obrony. Niemniej, intensywne i ciągłe walki pochłaniały sprzęt. Ponieważ nowe wozy rozdysponowywano głównie w ramach uzupełniania strat i w celu zastąpienia zużywających się krótkolufowych wersji, Sturmartillerie nie rozwijała się jako formacja na przestrzeni lata i jesieni 1942 roku. Ciągła reorganizacja batalionów w kraju nie była oczekiwanym posunięciem, a tworzenie nowych nie szło najlepiej z powodu osiągnięcia maksymalnego pułapu produkcyjnego. Płynnej organizacji nie sprzyjało także nurzanie się Niemców w dziwacznych szczegółach. Przykładowo, dopiero 4 sierpnia 1942 roku spożytkowano 659. baterię z 1940 roku do przeformowania jej w Döberitz w Sonderverband 287 (obok 288). Był to legendarny Deutsch-Arabische Legion, który 15 sierpnia wzmocniono Stug.Batt. 287, a więc znowu drobnicą. Mimo że jednostka miała walczyć w Afryce lub na Bliskim Wschodzie, trafiła na Kaukaz. Podobnie ciekawy przypadek stanowił 242. Stug.Abt., powstały 13 listopada 1942 roku do działań znowu w Afryce. Niemcom nie udało się, oczywiście, dopiąć ekstrawaganckiego pomysłu i oddział po półtora miesiącu także skierowano na Front Wschodni, acz nie w oryginalnej postaci. Tymczasem wyłączono z niego pomniejszą część i na jej bazie znowu utworzono samodzielną baterię (Stug.Batt. 90) tylko po to, aby jednak za wszelką cenę wysłać coś uzbrojonego w Stugi do Afryki na zatracenie.

Wysiłek organizacyjny podjęto dopiero pod koniec 1942 roku w związku z zimową zapaścią. W listopadzie próbowano utworzyć od razu trzy bataliony, a następnie, w grudniu 1942 roku, gdy katastrofa na wszystkich frontach okazała się już namacalna, OKH zdecydowało w trybie przyspieszonym o organizacji kilku nowych batalionów serii 900. Chciano nimi



Malował: Sławomir Zajączkowski.

Sturmgeschütz III Ausf.A z 3. Plutonu Sturmgeschütz-Batterie 640, maj-czerwiec 1940 roku. Na początku kwietnia 1940 roku bateria została podporządkowana 1. Dywizji Górskiej. W kwietniu 1940 roku została przeniesiona do Zell an der Mosel przydzielona Pułkowi Piechoty „Großdeutschland". Walczyła w rejonie Bastogne, Sedanu i Stonne, a następnie Dunkierki i Amiens.

eprasa.pl 468149e048





Pluton Stugów zaskoczony przez Amerykanów na drodze we Włoszech, pod Rzymem w 1944 roku (co najmniej jeden z wozów ma wyrzutniki granatów dymnych z 1943 roku). Wszystkie wozy uległy zniszczeniu po raczej chaotycznym oporze ze strony Niemców.



eprasa.pl 468149e048

zastąpić oddziały wykrwawiające się w polu, na które nie można było liczyć w już nieodległej przyszłości z powodu niemożliwości ich ewakuacji do kraju.

Bataliony serii 900 zaczynały się od oddziałów 904 i 905 jako pierwszych, powołanych do życia w połowie grudnia 1942 roku. Następnie, między 10 a 15 stycznia 1943 roku aktywowano dwa kolejne bataliony: 908. i 909. Już 25 stycznia utworzono 911. batalion, po czym przyszła kolej na 913., 915. i 918. Jednak, tak jak szybko je powoływano, równie szybko rozwiązywano. 904. batalion przekształcono w Stug.Abt. 270, 908. w ogóle rozwiązano po mniej więcej dekadzie, a 913-918 nieco później. Właściwie wszystkie pozostałe zaczęto przekazywać do akcji dopiero od wiosny 1943 roku. Tymczasem, już w listopadzie podjęto się utworzenia improwizowanego batalionu (333.) przez HGr. „Süd" na własnym zapleczu ze wszystkiego, co było dostępne pod ręką, a więc nawet włoskich wozów uzbrojonych w haubice 105 mm. Tak jak oddział szybko powstał, tak i od razu sczezł w walkach na północ od Stalingradu (część uratowanego personelu włączono później do 1269. Pzjg.Abt.).

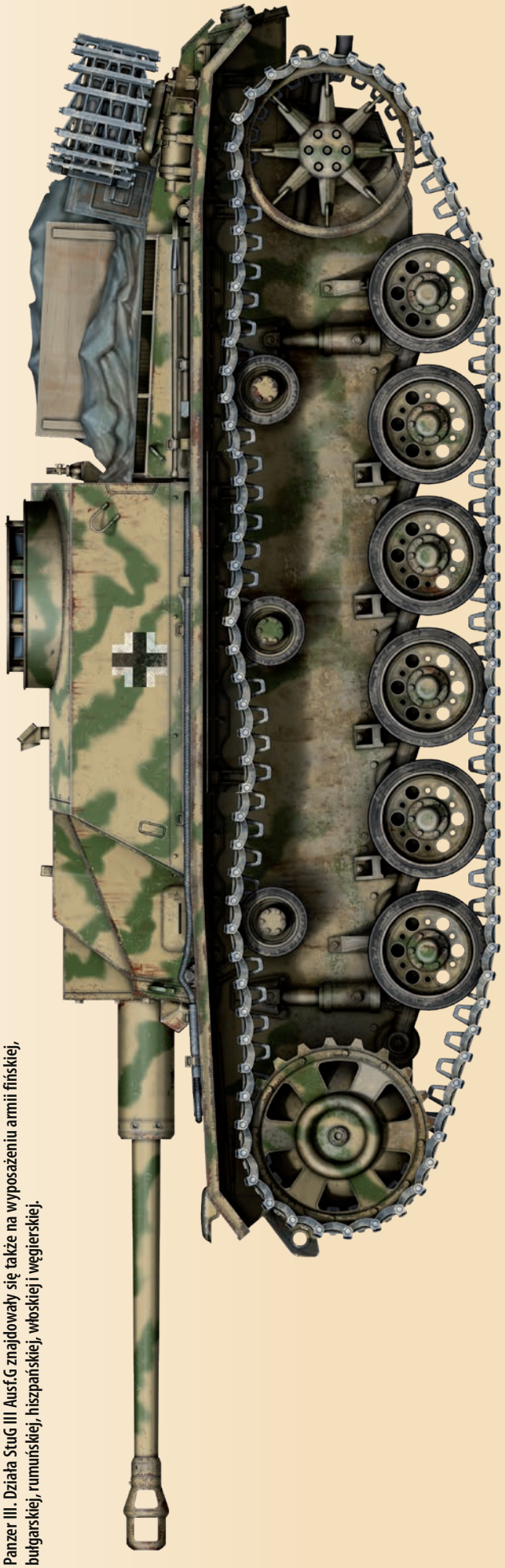
Gdy na zapleczu zmagano się z organizacyjnymi trudnościami, na froncie w ostrych mrozach wymierały całe bataliony. Dokładnie tak, jak rok wcześniej, miał wówczas miejsce skokowy wzrost strat w wyniku niemożliwości ewakuowania uszkodzonych i zużytych wozów na długich dystansach. Jednak druga kampania zimowa kosztowała Niemców także utratę kilku całych oddziałów. W samym kotle stalingradzkim Sowieci zamknęli i w konsekwencji zniszczyli 177., 243., 244., 245. bataliony. Niemcy postanowili je w całości odtworzyć, po części z powodów prestiżowych, poczynając od 177. batalionu ponownie powołanego do życia 16 marca 1943 roku, a na 245. batalionie kończąc 10 kwietnia. Razem więc w trzy tygodnie utworzono całkiem na nowo aż cztery oddziały. Na początku bez sprzętu i ludzi, ale zawsze.

Ten sam los spotkał parę innych oddziałów w zakolu i łuku Donu. Na przykład, 201. Stug.Abt. został kompletnie zużyty w ciągu zaledwie ponad miesięcznych walk odwrotowych znad Donu, gdy Sowieci, wykańczając 6. Armię w kotle, równolegle miażdżyli Włochów i zaraz po nich Węgrów. Smutne resztki batalionu bez sprzętu odesłano na tyły do przeformowania, co zajęło około czterech miesięcy.

Inne jednostki były wyniszczane na raty w wyniku szybkiej kumulacji strat, głównie w wyniku braku paliwa, a także awarii lub uszkodzeń. Spotkało to m.in. 228. Stug.Abt. i 232. Stug. Abt., wysłane w grudniu 1942 roku nad Don do deblokady Stalingradu, a następnie ciężko zmagające się z Sowietami w walkach odwrotowych spod Millerowa. W lutym 1943 roku spisano na straty ogółem aż 253 Stugów z działami 75 mm i 105 mm, które w dużym stopniu walały się po podstalingradzkich stepach od jesieni w oczekiwaniu na naprawę, remont czy ewakuację kolejową. Końcówka walk w marcu pociągnęła za sobą ubytek dalszych 134 wozów, po części z takich samych powodów – blokujące transport niedomagania, mróz i później roztopy pochłaniały sprzęt tak, jak epidemie ludzi.

Sytuacja Sturmartillerie na początku 1943 roku prezentowała się tak samo kiepsko, jak całego Ostheer: tempo strat wzrosło nagle i niepomiernie. Mimo że pod koniec 1942 roku uruchomiano nowe linie produkcyjne, przygotowywane od lata, to na początku roku następnego produkcja Stugów nie rozwinęła się jeszcze do poziomu pozwalającego zaspokoić potrzeby z 1942 roku, nie mówiąc już o rozwoju. Wprawdzie w listopadzie-grudniu 1942 roku przekroczono próg produkcyjny rzędu 100 wozów miesięcznie, lecz przy stanach obejmujących już ponad 1000 wozów nie zapewniało to płynnego przepływu uzupełnień, a przez to i podtrzymywania wysokiej efektywności batalionów w polu.

Robert Michulec



Malował: Sławomir Zajączkowski.

W grudniu 1942 roku w zakładach Alkett rozpoczęto produkcję dział szturmowych Sturmgeschütz III Ausf.G. Do końca wojny zdołano wyprodukować 8172 pojazdy w tym zakłady Alkett zbudowały 5191 pojazdów a także 165 wozów wykorzystując kadłuby czołgów Panzer III Ausf. M, a firma MIAG kolejne 2643 wozy i 173 na kadłubach czołgów Panzer III. Działa StuG III Ausf.G znajdowały się także na wyposażeniu armii fińskiej, bułgarskiej, rumuńskiej, hiszpańskiej, włoskiej i węgierskiej.

eprasa.pl 468149e048

STURMGESCHÜTZ III AUSF. D



W kolekcjach muzealnych znajduje się tylko jeden całkowicie kompletny egzemplarz działa szturmowego StuG III Ausf. D. Pojazd jest ozdobą Muzeum Szwedzkiej Broni Pancernej w Strängnäs (120 km na północny-zachód od Sztokholmu).

Pojazd został w 1945 roku w Danii. Po zakończeniu działań wojennych Szwedzi postanowili pozyskać kilkanaście niemieckich pojazdów, które zamierzali poddać próbom. Zwrócili się z prośbą do Duńczyków aby umożliwili im kupno niemieckich czołgów, które pozostały na terenie Danii. Problemem był fakt, że całkowity nadzór nad mieniem Wehrmachtu sprawowała armia brytyjska, a nie duńska. Tym, niemniej przy zachowaniu całkowitej tajemnicy udało się pozyskać z magazynu w Jutlandii kilkanaście pojazdów, były to między innymi: transportery gąsienicowe Sd.Kfz. 250 i 251, niszczyciel czołgów *Hetzer*, samochód Schwimmwagen, motocykl Kettenkrad, czołgi Panzer I, Panzer III Ausf. N, niszczyciel czołgów *Marder II* oraz pięć egzemplarzy dział szturmowych StuG III. Wśród dział szturmowych znajdował się jeden egzemplarz wersji G oraz cztery egzemplarze wersji D z czego tylko jeden całkowicie sprawny (podobnie jak Ausf.G).

Działa szturmowe zostały poddane próbom poligonowym (jezdnym). Posłużyły także jako cele dla prób z amunicją przeciwpancerną. W ich rezultacie dział StuG III Ausf. G oraz trzy StuG III Ausf. D zostały całkowicie zniszczone (podobny los spotkał *Tigera II* oraz *Panterę* i Panzera III Ausf. N, którymi dysponowali Szwedzi). Znajdujący się w najlepszym stanie technicznym StuG III Ausf. D, *Hetzer*, Panzer I oraz *Marder II* pozostawiono jako pomoce szkolno-naukowe, a następnie w 1969 roku przekazano do muzeum broni pancernej w Axvall, które zostało przeniesione do Strängnäs i 17 czerwca 2011 roku udostępnione zwiedzającym.

Tekst i zdjęcia: Zbigniew Lalak





W lipcu 1941 roku część StuGów III Ausf. D została wyposażona w dodatkowy zewnętrzny filtr powietrza (np. wszystkie działa wysłane do Afryki Północnej).



Skrzynka narzędziowa zamontowana na prawym błotniku, doskonale widoczny stalowy uchwyt, do którego mocowano błotnik i tłoczoną blachę antypoślizgową.

Działo samobieżne StuG III Ausf. D z numerem taktycznym 302 w Karlsborgu. Pojazd znajdował się na wyposażeniu Artillerie-Ersatz- und Ausbildungs-Abteilung 400, który został w marcu 1945 roku podporządkowany 233. Dywizji Pancernej. Na przedniej płycie kadłuba widoczny rzymski numer „II" (najprawdopodobniej czerwony), który został namalowany przez Szwedów i oznaczał kolejny pojazd testowy. Na bocznym wykuszu kadłuba (gdzie znajdował się odbiornik UKF typu FuG 15) namalowana była szwedzka flaga (tak jak na wszystkich szwedzkich wozach bojowych).

eprasa.pl 468149e048



Lewy, zewnętrzny filtr powietrza, po prawej stronie widoczna drewniana osłona masztu antenowego, nieco dalej widoczny gwiazdowy uchwyt na anteny odbiornika UKF typu FuG 15.



Widok na prawą stronę pojazdu, widoczna dodatkowa płyta pancerna o grubości 9 mm, która ustawiona pod kątem 30° była dodatkową ochroną bocznej płyty kadłuba (grubość 30 mm).



Widok na lewą stronę pojazdu, widoczny wykusz, w którym znajdowała się radiostacja FuG 15 obsługiwana przez dowódcę działa oraz z przodu dodatkowa osłona z płyty o grubości 9 mm.



Zewnętrzny filtr powietrza i wlot powietrza do komory silnika



Uchwyt holowniczy, który montowano do przednich płyt kadłuba, nad uchwytem podstawa do zamontowania reflektora drogowego.



Okiennica pancerna kierowcy (w pozycji górnej), która osłaniała szczelinę obserwacyjną Fahrersehklappe 50. Nad nią dwa otwory dla dwuokularowego peryskopu KFF2, przez który kierowca mógł obserwować drogę po zamknięciu pancernej okiennicy. Przed płytą nadbudówki widoczny kulochwyt.

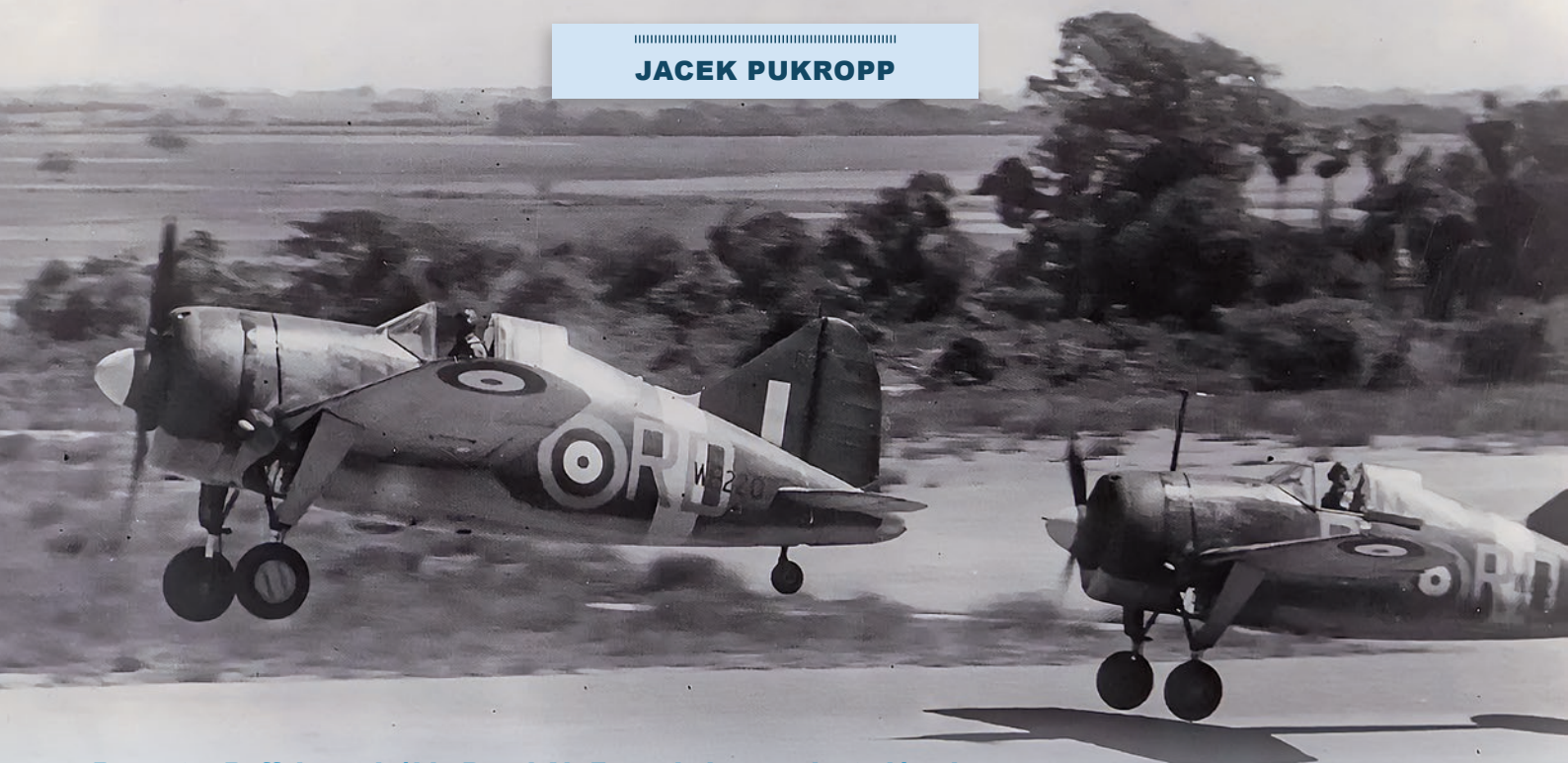


Wrak działa szturmowego StuG III Ausf.G, które służyło jako cel do prób z amunicją przeciwpancerną.

eprasa.pl 468149e048

Buffalo nad Birmą

JACEK PUKROPP

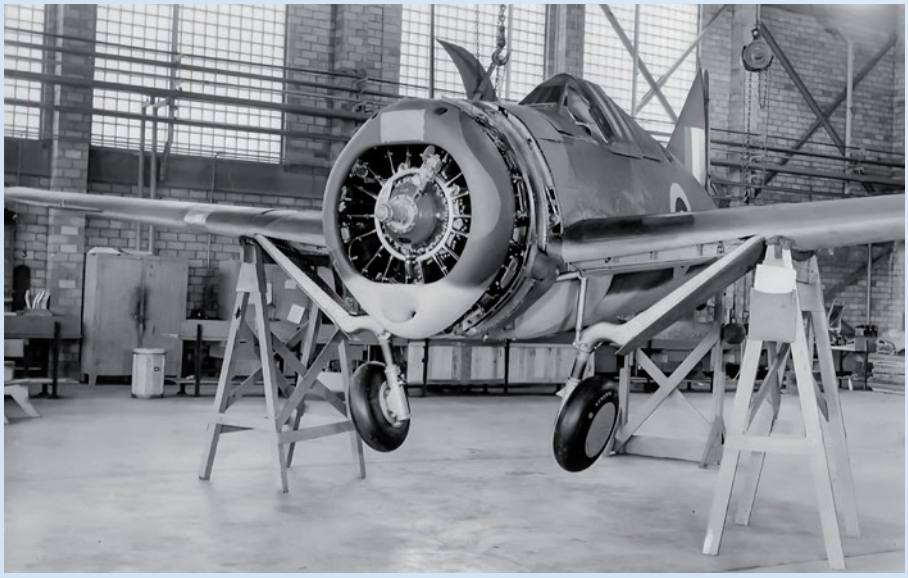


Brewster Buffalo w służbie Royal Air Force kojarzony jest głównie z kampanią na Malajach, gdzie operowały cztery squadrony uzbrojone w te maszyny. Mniej znany jest epizod z walk nad Birmą, gdzie na *Buffalo* walczył samotny No 67. Sqn RAF.

▲ Brewstery *Buffalo* Mk.I z No 67. Sqn RAF podczas startu. Na pierwszym planie W8220/RD-V, w którym został 25 grudnia 1941 r. zestrzelony i zginął F/O John E. Lambert.

Brytyjczycy zamówili w dwóch transzach w sumie 170 myśliwców typu Brewster B-339E, które nazwali *Buffalo* Mk.I. Podobnie jak maszyny dla Belgów i Holendrów był to wariant amerykańskiej wersji F2A-2 pozbawiony morskiego wyposażenia, czyli tratwy ratunkowej, haka do lądowania i zaczepów do katapulty. Samolot miał wydłużoną opływkę tylnej części kadłuba i większe kółko ogonowe, lepiej przystosowane do operowania z baz lądowych. Pierwsza partia zamówiona przez British Purchasing Commission na początku 1940 r. liczyła 120 maszyn (Model 339-13; numery ewidencyjne W8131 – W8250), a w lipcu 1940 r. skorzystano z opcji na dodatkowe 50 samolotów (Model 339-21; AN168 – AN217). Pierwsze trzy maszyny trafiły do Wielkiej Brytanii na testy, a pozostałe 167 wysłano na Daleki Wschód pomiędzy lutym a sierpniem 1941 r. Pierwszy *Buffalo* (W8131) dołączył do nich w listopadzie 1941 r. Brytyjskie B-339E były napędzane przez dziewięciocylindrowy silnik gwiazdowy Wright R-1820-G105 *Cyclone* o mocy 1100 hp (F2A-2 miał silnik R-1820-40 o mocy 1200 hp), a ich uzbrojenie tworzyły cztery karabiny maszynowe Colt-Browning M2 kal. 0.50 (12,7 mm). Dwa w kadłubie miały zapas po 250 nabojów, a dwa zamontowane w skrzydłach po 400 nabojów. Była to potężna i skuteczna broń, ale nie była wówczas powszechnie używana w RAF. Zastosowano brytyjski celownik odblaskowy Mk.III, dodano drugi reflektor do lądowania pod prawym płatem, montowano płytę pancerną chroniącą głowę pilota od tyłu oraz kuloodporny panel ze szkła pancernego o grubości 38,1 mm. W pełni wyposażone B-339E były najcięższe ze wszystkich wersji eksportowych (ważyły o około 900 funtów, czyli 408,6 kg, więcej od F2A-2), a dodatkowy ciężar powodował także pewną niestabilność. Brytyjczycy mogli zwrócić się do Brewstera o wprowadzenie ulepszeń lub lokalnych modyfikacji, ale nie zrobiono tego z powodu braku czasu, pieniędzy oraz przeświadczenia, iż *Buffalo* będzie sobie dobrze radził z japońskimi samolotami.

Według danych fabrycznych Brewster B-339E osiągał prędkość maksymalną 528 km/h na pułapie 5517 m, pułap 8321 m, zasięg wynosił przy prędkości ekonomicznej 2066 km, a przy prędkości przelotowej 1175 km.



➤ Brewster B-339E podczas prób chowania podwozia w zakładach Brewstera w grudniu 1940 r. Brytyjczycy nazwali te samoloty *Buffalo* Mk.I.

eprasa.pl 468149e048



Pierwszy Brewster B-339E *Buffalo* Mk.I W8131 przed wysyłką ze Stanów Zjednoczonych do Wielkiej Brytanii w celu przeprowadzenia prób. Rejestracja NX417B była nadana tymczasowo, aby umożliwić loty testowe i próby odbiorcze w USA. Tylko trzy pierwsze *Buffalo* trafiły do Europy, gdzie poddano je testom. W8131 w listopadzie 1941 r. wysłano na Daleki Wschód.

Podczas prób trzeciego egzemplarza (W8133) przeprowadzonych w A&AEE osiągnięto jedynie 294 mile/h (473 km/h) przy pełnym otwarciu przepustnicy na wysokości 18 700 stóp (5703 m), prędkość wznoszenia 2240 stóp/min (11,4 m/s) do pułapu 8200 stóp (2500 m) i 1660 stóp/m (8,4 m/s) do pułapu 17 700 stóp (5400 m). Czas wznoszenia na 15 000 stóp (4575 m) wynosił 7,4 min., a na 20 000 stóp (6100 m) 10,5 min, szacowany pułap operacyjny określono na 31 800 stóp (9700 m). Masa z przeciążeniem – przy pełnym zapasie paliwa i z opancerzeniem pilota – wynosiła 3080 kg. Z normalnym zapasem paliwa i bez opancerzenia pilota samolot ważył 2920 kg.

BUFFALO DLA BIRMY

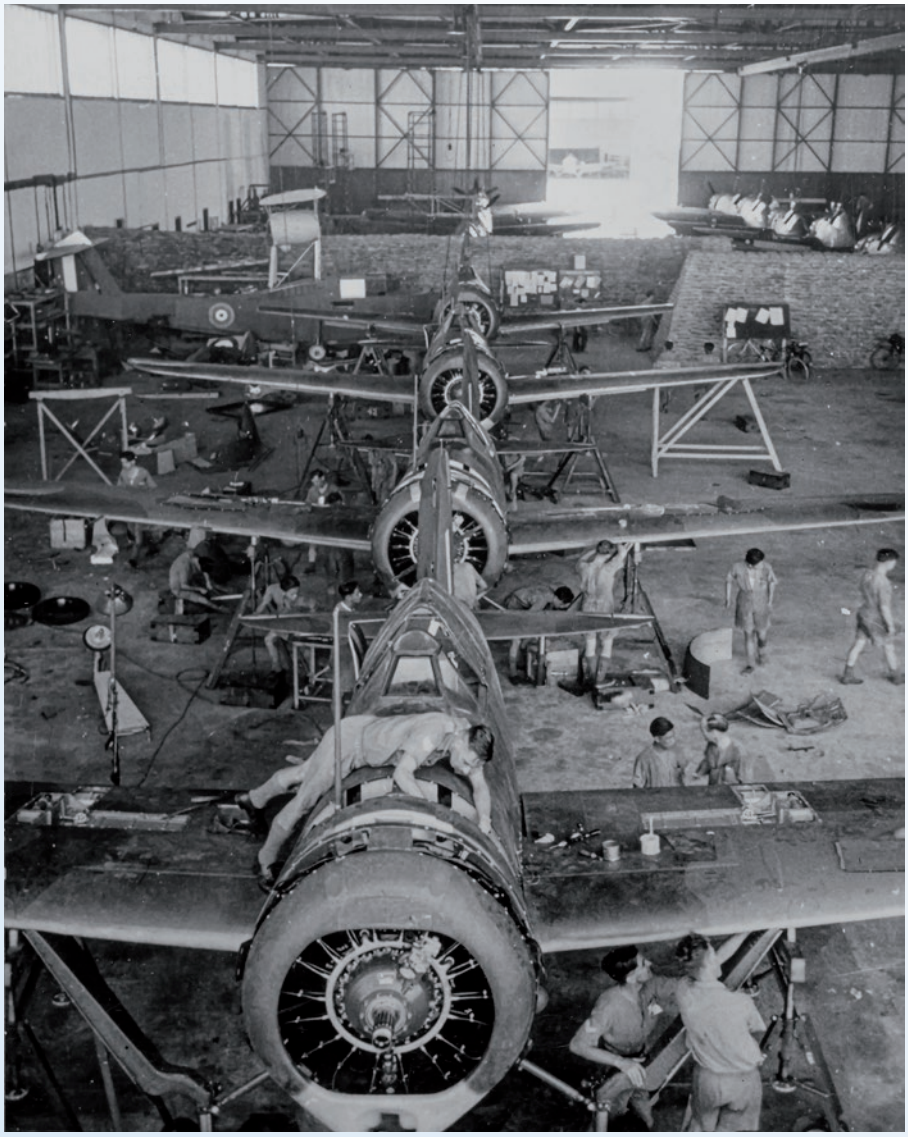
Royal Air Force na Dalekim Wschodzie podzieliły *Buffalo* na dwie partie. Zasadniczą (133 samoloty) skierowano na Malaje, dla jednostek bazujących głównie w Singapurze, podczas gdy 31 maszyn zarezerwowano dla jednego squadronu w Birmie, była to liczba wystarczająca, aby w pełni go wyposażyć, łącznie z rezerwą. Do Birmy trafiły *Buffalo* o numerach ewidencyjnych: W8203, W8204, W8213, W8215, W8220, W8228, W8229, W8233, W8239, W8240, W8241, W8243 – W8250, AN168, AN169, AN182, AN190 - AN193, AN200, AN202, AN214, AN216 i AN217. Pierwszą partię szesnastu maszyn wysłano z No 151. MU w Singapurze w lipcu 1941 r., w sierpniu dołączyły cztery kolejne, we wrześniu sześć, a w listopadzie jeszcze pięć. Wygląda na to, że trzech z nich ostatecznie nie zmontowano.

W lipcu 1941 r. w jedynym dywizjonie w Birmie, którym był No 60 Sqn RAF, utworzono C Flight. W lutym 1941 r. 60. Sqn, wyposażony w samoloty bombowe typu Bristol *Blenheim* Mk.I, przeniesiono z Lahore w Indiach do Mingaladon koło Rangunu w Birmie. W celu zapewnienia odpowiednich dla *Buffalo* warunków pięć *Blenheimów* przeniesiono z Mingaladon do Toungoo. Można dodać, że przed wybuchem wojny 1 grudnia 1941 r. 60. Sqn wysłał na sześciotygodniowe szkolenie w użyciu uzbrojenia osiem maszyn do Kuantan, na wschodnim wybrzeżu Malajów, pozostawiając w Mingaladon tylko cztery *Blenheimy*.

Pierwszy *Buffalo* (AN190) w Mingaladon był gotowy 29 lipca, ale oblatany został dzień później. 6 sierpnia przydzielono go do C Flight 60. Sqn, trzy dni później trafiły tam AN191 i AN192, a 12 sierpnia AN193. Samoloty trapiły awarie instalacji hydraulicznej, co doprowadziło do ich uziemienia 21 sierpnia. Z powodu zaangażowania przy montażu i naprawach *Buffalo* w sierpniu wylatano na nich tylko 23 godziny. Na Brewstery przeszkolono sześciu pilotów, którzy pierwszy lot treningowy wykonali na samolocie Curtiss CW-22 Falcon z Burma Volunteer Air Force (BVAF; Birmańskie Ochotnicze Siły Powietrzne). Do 31 sierpnia zmontowano dziesięć Buffalo, a po przybyciu do Mingaladon w październiku 1941 r. No 67. Sqn RAF otrzymał szesnaście myśliwców Brewstera.

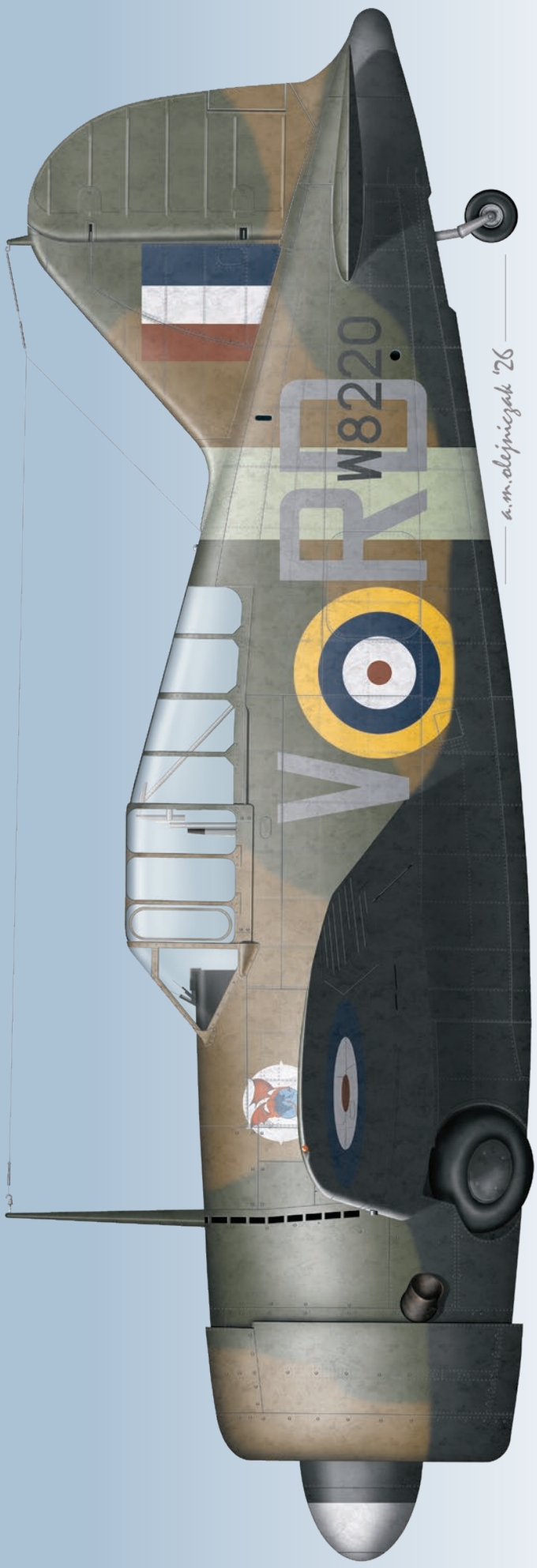
NO 67. SQUADRON RAF

No 67. Sqn RAF reaktywowano w bazie Kallang na wyspie Singapur 11 marca 1941 r. Była to pierwsza jednostka RAF wyposażona w *Buffalo*, a pierwszy myśliwiec tego typu (W8141) trafił do niej 14 marca 1941 r. Trzy dni później dotarły W8135 i W8138, a kolejnego dnia dołączył W8143. W tym czasie część personelu wysłano do Seletar w celu przeszkolenia na *Buffalo*. Do końca miesiąca do 67. Sqn trafiły jeszcze W8144



***Buffalo* ponownie montowane w Singapurze po wysyłce ze Stanów Zjednoczonych. Maszyny na zdjęciu trafiły na stan No 67. Sqn RAF, który reaktywowano w bazie Kallang na wyspie Singapur 11 marca 1941 r. Była to pierwsza jednostka RAF wyposażona w *Buffalo*, a pierwszy myśliwiec tego typu (W8141) trafił do niej 14 marca 1941 r.**

eprasa.pl 468149e048



Brewster *Buffalo* Mk.I W8220/RD-V z B Flight No 67. Sqn RAF. W samolocie tym został 25 grudnia 1941 r. zestrzelony i zginął F/O John E. Lambert.

Malował: Andrzej M. Olejniczak

i W8148. 26 maja jednostka miała na stanie dwadzieścia *Buffalo*, z których szesnaście było operacyjnych, a cztery pozostawały w rezerwie.

W październiku 1941 r. 67. Sqn skierowano do Birmy, a dotychczasowe samoloty pozostawiono dla No 488. Sqn RNZAF. 16 października personel jednostki dotarł na pokładzie statku *Honkheng* do Rangunu. Jak już wspomniano, w Mingaladon 67. Sqn otrzymał 16 *Buffalo* od 60. Sqn. W listopadzie wylatano na nich 330 godzin, doszło do dwóch wypadków. 12 listopada w *Buffalo* W8247 z powodu pęknięcia opony uszkodzone zostało podwozie. Samolot naprawiono i wrócił on do jednostki 8 grudnia. 18 listopada wypadek miał AN169, skala uszkodzenia nie jest do końca znana, ale nie odnaleziono śladów dalszej jego służby w 67. Sqn. Istnieją wątpliwości, czy samolot ponownie wzbił się w powietrze. Być może był zbyt mocno uszkodzony, by opłacało się go naprawiać albo naprawy nie ukończono z powodu wybuchu wojny. Mógł zostać wykorzystany jako źródło części zamiennych w celu naprawy innych maszyn uszkodzonych w walce.

Dowódcą 67. Sqn od 14 lipca 1941 r. był S/L Robert A. Milward, były pilot *Blenheima*, który wcześniej służył jako zastępca dowódcy No 39. Sqn RAF w Adenie i na Pustyni Zachodniej, gdzie został odznaczony DFC. Potem dowodził No 30. Sqn RAF wyposażonym w myśliwską wersję *Blenheima IF,* podczas walk nad Grecją i Kretą, zgłaszając jedno zestrzelenie samodzielnie i drugie zespołowo. Odznaczono go wówczas Greckim Krzyżem Lotniczym. Dowódcą A Flight był F/L David J.C. Pinckney z czterema zestrzeleniami na Spitfire podczas Bitwy o Anglię, a na czele B Flight stał F/L Jack Brandt. Poza dwoma kolejnymi Anglikami i jednym Australijczykiem pozostali piloci służący w 67. Sqn pochodzili z RNZAF. Większość z nich nie miała doświadczenia ani w walce, ani w strzelaniu w powietrzu.

POCZĄTEK WOJNY

Japończycy zaatakowali Malaje 8 grudnia 1941 r. (w Pearl Harbor był jeszcze 7 grudnia 1941 r.) i 67. Sqn natychmiast przejął rolę obrony powietrznej Rangunu, utrzymując w ciągu dnia dwie sekcje w readinessie. Obsługa naziemna wzmogła wysiłek, aby utrzymać jak najwięcej maszyn w stanie operacyjnym. 9 grudnia nic się nie wydarzyło, ale następnego dnia zauważono nad lotniskiem wysoko lecący nierozpoznany samolot. Patrolująca sekcja *Buffalo* nie zdołała go jednak przechwycić. Także 10 grudnia 1941 r. 3. Pursuit Squadron „Hell's Angels" American Volunteer Group przeleciał z Toungoo (Brytyjczycy udostępnili tutejsze lotnisko do szkolenia AVG) do Mingaladon w składzie 21 samolotów myśliwskich Curtiss *Hawk* 81A-3 (taka nazwa pojawia się w dokumentach; w rzeczywistości były to *Hawki* 81A-2 „zabrane" z linii produkcyjnej *Tomahawków* Mk.IIB dla RAF; nie były to ani P-40B, ani P-40C, chociaż personel AVG używał obu oznaczeń w codziennej komunikacji; ich waga i osiągi przypuszczalnie były zbliżone do amerykańskiej wersji P-40B) i 25 pilotów.

12 grudnia dwa Brewstery z 67. Sqn eskortowały *Blenheima* z 60. Sqn pilotowanego przez

eprasa.pl 468149e048

W/O M.H. Huggarda podczas monotonnej misji rozpoznania fotograficznego nad południowym Syjamem (obecnie Tajlandia; nazwa Syjam była oficjalna do 11 maja 1949 r.). 13 grudnia 1941 r. z Mingaladon wystartowało 14 Buffalo z 67. Sqn oraz 16 Curtissów AVG i patrolowało wokół Rangunu. Japończycy przeprowadzili w tym dniu duży nalot na Mergui, w którym wzięło udział 51 samolotów bombowych typu Mitsubishi Ki-21 (otrzymały potem w alianckim kodzie nazwę *Sally*) z 12. i 60. Hikō Sentai, ale cel był oddalony ponad 200 mil od Rangunu. Do przechwycenia przez alianckie myśliwce nie doszło też następnego dnia, kiedy 25 Ki-21 z 98. Hikō Sentai zbombardowało radiostację w Victoria Point.

15 grudnia 1941 r. trzy Buffalo z B Flight prowadzone przez F/L J. Brandta (pozostali piloci F/O J.F. Lambert i Sgt E.B. Hewitt) wysłano na lotnisko w Moulmein, gdzie dotarły wieczorem. Następnego ranka przeleciały do Mergui via Tavoy, skąd przeprowadzono patrole i następnego dnia Brewstery wróciły do Mingaladon.

17 grudnia 1941 r. w Mergui zastąpił je klucz *Buffalo* z A Flight dowodzony przez F/L Pinckneya, do którego włączono czwartą maszynę (W8241), którą doraźnie dostosowano do rozpoznania fotograficznego poprzez montaż 14-calowej pionowej kamery F-24, jednocześnie demontując skrzydłowe kaemy (w ten sposób zmodyfikowano też W8239). Zaraz po przybyciu do Mergui w samolocie tym doszło do awarii instalacji hydraulicznej i musiał on wrócić następnego ranka pilotowany przez F/O P.M. Binghama-Wallisa do Mingaladon z wypuszczonym podwoziem. Po naprawie jeszcze tego samego dnia wieczorem rozpoznawczy Brewster przeleciał do Mergui w eskorcie *Buffalo* pilotowanego przez Sgt K.A. Rutherforda.



Grupa *Buffalo* na lotnisku. Na pierwszym planie W8135, który 17 marca 1941 r. został przydzielony do No 67. Sqn RAF w Kallang na wyspie Singapur. Po wysłaniu personelu 67. Sqn do Birmy, samolot trafił na stan No 488. Sqn RNZAF.



Gdy w październiku personel No 67. Sqn RAF wysłano do Birmy, używane przez jednostkę samoloty przydzielono do No 488. Sqn RNZAF. Na zdjęciu niosący spadochrony piloci 488. Sqn przed Buffalo ciągle noszącymi oznaczenia kodowe 67. Sqn. Widać m.in. Brewstera W8148, który trafił do 67. Sqn jeszcze w marcu 1941 r.

Rano 19 grudnia Bingham-Wallis, eskortowany przez dwa Buffalo pilotowane przez Pinckneya i Sgt Charlesa V. Bargha, sfotografował lotniska w Chumphon i Raheng w Syjamie, Przesmyk Kra i opuszczone lotnisko w Victoria Point. Po południu wykonano jeszcze zdjęcia lotniska Prachuab Girikhan i zauważono ruchy oddziałów japońskich na głównej linii kolejowej łączącej Bangkok z Malajami pomiędzy Girikham i Chumphon. Nie ostrzelano ich, ponieważ piloci mieli instrukcje, aby w tym czasie nie otwierać ognia. Po tym locie Brewstery miały wrócić do Mingaladon, a w Tavoy piloci dostali jeszcze rozkaz wykonania zdjęć lotniska Mesoht.

Do Mergui wysłano kolejny klucz z B Flight w składzie F/O J.S. Wigglesworth, F/O J.F. Lambert i Sgt E.H. Beable, który przez trzy dni przeprowadzał patrole, w tym 2,5 godzinny lot nad Syjamem. W jednym przypadku Buffalo wystartowały, aby ścigać odległą formację samolotów, którą okazało się stado sępów… Temperatura na lotnisku w Mergui dochodziła do 120°F (49°C) i podobno zdarzało się, iż na skrzydłach *Buffalo* smażono jajka…

21 grudnia do *Buffalo* w Mergui dołączyły kolejne trzy pilotowane przez S/L Milwarda, F/O Binghama-Wallisa i Sgt G.A. Williamsa. Brewstery zaatakowały lotnisko Prachuab Girikhan, gdzie wcześniej Bingham-Wallis dostrzegł japońskie samoloty. Bingham-Wallis zgłosił zapalenie składu paliwa i zaobserwował, co najmniej pięć samolotów zniszczonych przez innych pilotów. Milward zgłosił poważne uszkodzenie jednego z nich, który *„miał się rozkraczyć”*, Williams sądził, że zniszczył dwa bombowce nurkujące „Navy 96”, zaś Beable zgłosił zniszczenie myśliwca „Army 97”.

Po powrocie do Margui F/O Bingham-Wallis otrzymał jeszcze rozkaz rozpoznania rejonu wokół Chumphon i Victoria Point. Poleciał tam w eskorcie Sgt Williamsa. Przy okazji ostrzelano zmierzający na południe pociąg z japońskimi posiłkami w południowym Syjamie. Wieczorem *Buffalo* wróciły do Mingaladon po uzupełnieniu paliwa w Tavoy.

BITWA POWIETRZNA NAD RANGUNEM W DNIU 23 GRUDNIA 1941 R.

Około godz. 9.30 alianckie centrum dowodzenia w Mingaladon doniosło o zbliżających się dwóch falach napastników. Ogłoszono alarm i wystartowało w sumie około 15 *Buffalo* z 67. Sqn oraz tuzin (podaje się też liczbę 15) *Tomahawków* z 3. PS AVG. Część z nich była już w powietrzu wcześniej.

Japońska 7. Hikōdan (7. Brygada Lotnicza) wysłała w tym dniu nad Rangun 27 ciężkich bombowców (w terminologii japońskiej) typu Mitsubishi Ki-21-II z 60. Sentai oraz 18 takich samych maszyn z 98. Sentai, zaś 10. Hikōdan 15 bombowców Ki-21 z 62. Hikō Sentai oraz 27 lekkich bombowców typu Mitsubishi Ki-30 (Ann) z 31. Hikō Sentai w eskorcie 30 myśliwców typu Nakajima Ki-27 (Nate) z 77. Hikō Sentai.

Na pułapie 20 000 stóp (6096 m) patrolowali sierżanci Charles V. Bargh i Gordon A. Williams z 67. Sqn, którzy byli jednymi z pierwszych, którzy dostrzegli przeciwnika. Podekscytowany „Ketchil” Bargh krzyknął do kolegi: *Do diabła! Chmara ich, patrz Willie! Chmara ich!* Uwikłał się on w walkę ze zwrotnymi Ki-27 (w swej książce lotów zapisał, iż były to myśliwce „Navy Type 96”) i jego *Buffalo* (AN168; według innej wersji W8243/RD-B) został porządnie podziurawiony. Dzięki temu, że związał w walce myśliwce, Williams (W8245, RD-D) zdołał przedrzeć się do bombowców i zgłosił zestrzelenie pewne jednego, prawdopodobne drugiego oraz uszkodzenie czterech.

Para Nowozelandczyków ujrzała następnie 15 Ki-21 przecinających ich kurs pod kątem prostym. Bargh zgłosił zestrzelenie jednego

eprasa.pl 468149e048



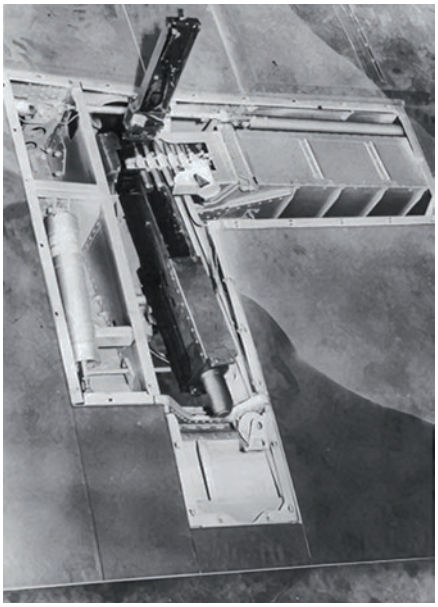
Obsługa naziemna złożona z Malajczyków przepycha Brewstera *Buffalo* z No 488. Sqn RNZAF w bazie Kallang na wyspie Singapur. Myśliwiec ciągle nosi kod literowy RD-P z No 67. Sqn RAF.

bombowca, prawdopodobne drugiego i uszkodzenie czterech i chociaż jego samolot został uszkodzony, wykonał nim jeszcze dwa patrole tego popołudnia, a potem cztery następnego dnia, w Wigilię. Skomentował także: *Japońskie myśliwce były bardzo dobre*.

Gdy Bargh atakował japońskie bombowce z pułapu 17 000 stóp (5182 m), dołączył do niego Sgt E.H. Beable. On również wielokrotnie strzelał do bombowców i poleciał za nimi nad Rangun. Widział, jak za jednym ciągnęła się smuga dymu, a następnie zaatakował marudera, który został jednak zestrzelony w płomieniach przez innego *Buffalo* (prawdopodobnie przez Bargha).

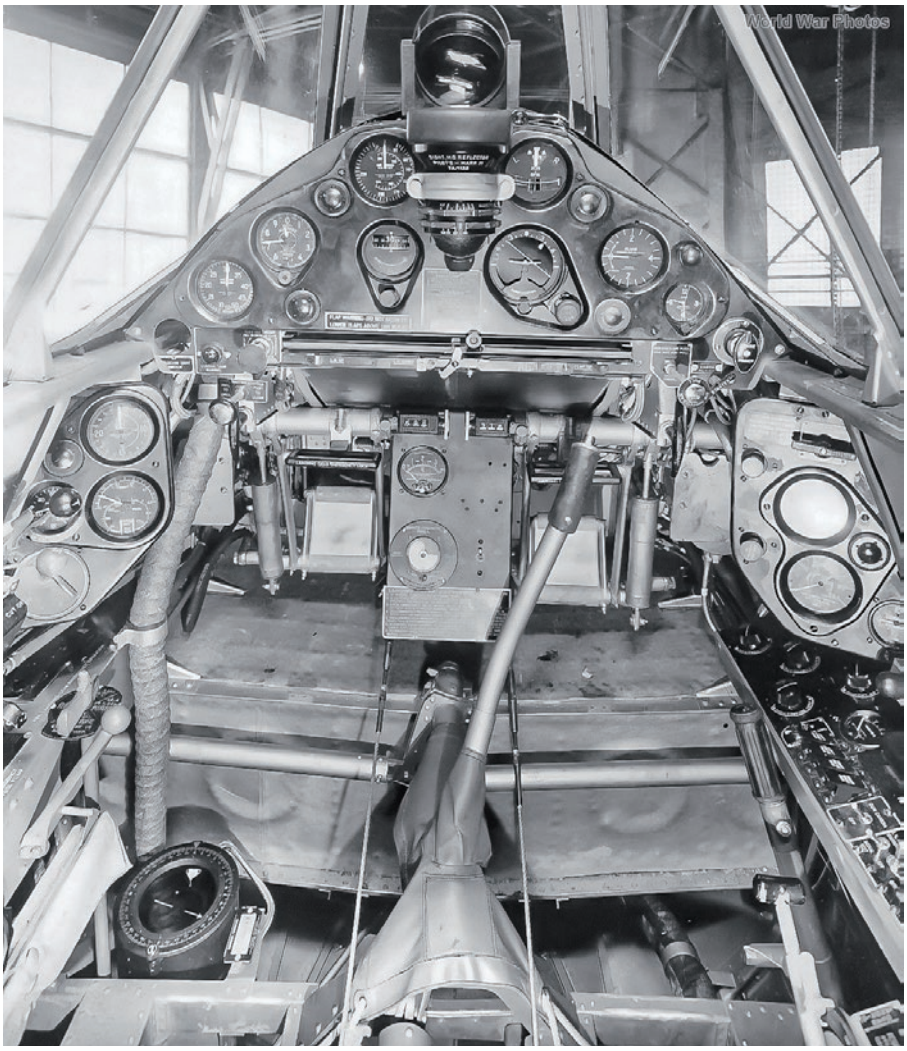
Zestrzelenie Ki-21 zgłosił także F/O J.F. Lambert (AN214). Podobnie jak F/O John Wigglesworth,uważał, że walczył z He 111, co można wytłumaczyć faktem, że Ki-21 przypominały trochę wczesne wersje Heinkla. Temu drugiemu, weteranowi Bitwy o Anglię, zaliczono zestrzelenie prawdopodobne. Wigglesworth, podobnie jak wielu innych alianckich pilotów, skomentował: *Byłem zaskoczony prędkością bombowców, ponieważ byłem przekonany, że japońskie samoloty nie są zbyt dobre.*

F/O Peter Bingham-Wallis ścigał formację bombowców „Typ 97" na północny wschód od Mingaladon i zgłosił kilka uszkodzeń, podczas gdy P/O G.S. Sharp widział „niezidentyfikowane jednosilnikowe bombowce" i ostrzelał jednego, zanim został zaatakowany przez eskortę i musiał się ratować ucieczką. Zaliczono mu uszkodzenie Ki-30. Zestrzelenie „Heinkla" zgłosił też Sgt W.J. Christiansen (zaliczono mu prawdopodobne zwycięstwo). Jeden z członków obsługi naziemnej 67. Sqn wspominał, że F/L Colin Pinckney *wylądował w swój typowy, spokojny sposób*. Młody pilot nonszalancko zatrzymał kołujący samolot i powiedział: *No mam jednego, może dwóch, nie jestem pewien. Gdzie można przypalić?* Mimo wielu uszkodzonych maszyn, dzięki ciężkiej pracy 67. Sqn miał następnego ranka 14 sprawnych Buffalo.



Karabin maszynowy Colt-Browning M2 kal. 0.50 (12,7 mm) w skrzydle Brewstera B-339E *Buffalo* Mk.I. Dwa takie karabiny zamontowane w płatach miały zapas po 400 nabojów.

Amerykanie z AVG wystartowali podzieleni na dwie eskadry. Osiem P-40 wiódł Flt Ldr (Flight Leader, dowódca eskadry w AVG) George McMillan, a siedem Flt Ldr Parker Dupouy. Będąc na pułapie 18 000 stóp (5486 m) piloci, prowadzeni przez McMilliana, dostrzegli pierwszą grupę bombowców zbliżających się do Zatoki Martaban i ją zaatakowali. Flt Ldr Charles Older (P-8157) miał zestrzelić dowódcę formacji, którego samolot eksplodował. Robert T. Smith (P-8173 nr taktyczny 77) zgłosił następnego, który wybuchł przed nim i spadł w płomieniach. Razem z McMil-



Kabina pilota Brewstera B-339E *Buffalo* Mk.I.

eprasa.pl 468149e048

lianem zgłosili potem kolejnego, a samodzielnie Smith zgłosił trafienia pięciu dalszych. Jednym z nich mógł być Ki-21 zestrzelony przez F/O Lamberta z 67. Sqn. Samolot Smitha został jednak trafiony przez strzelców bombowca, którego atakował. Także P-40 McMilliana został uszkodzony i pilot musiał przymusowo lądować, wychodząc jednak z tego cało. Tomahawk uległ zniszczeniu.

W sumie 23 grudnia piloci RAF-u zgłosili trzy bombowce zniszczone, trzy zniszczone prawdopodobnie i sześć uszkodzonych, mając jednego uszkodzonego *Buffalo*. Amerykanie zgłosili dziesięć zestrzelonych bombowców, trzy zwycięstwa prawdopodobne i przynajmniej dziesięć (lub sześć) uszkodzeń. Zginęli dwaj piloci AVG – Neil G. Martin i Henry J. Gilbert. Paul Greene zgłosił zestrzelenie pewne jednego i prawdopodobne drugiego japońskiego myśliwca, ale jego P-40 został trafiony i musiał on skakać ze spadochronem.

Strzelcy Ki-21 z 62. Sentai zgłosili pewne zestrzelenie 12 i prawdopodobne czterech alianckich myśliwców. Z 77. Sentai Shōsa (maj.) Yoshioka Hirose zgłosił dwa zestrzelenia, a po jednym meldowali Taii (kpt.) Kaoru Kakimi z Hombu Shōtai, dowódca 2. Chūtai Taii Mitsuhiro Matsuda, Chūi (por.) Yoshiro Kuwabara, Chūi Shinjirou Nagoshi, Chūi Shigeru Suzuki, Jun'i (chor.) Saburo Hagiwara oraz Jun'i Honma. W sumie piloci 77. Sentai zgłosili zestrzelenie pewne siedmiu „Spitfire'ów" i dwóch Buffalo, czterech prawdopodobnie i ostrzelanie jednego myśliwca na ziemi. Alianccy piloci meldowali zestrzelenie pewne jednego i prawdopodobne dwóch japońskich myśliwców, ale wszystkie Ki-27 wróciły do bazy. *Tomahawki* ewidentnie były przez Japończyków rozpoznawane jako „Supittofaia", czyli „Spitfire'y". W walkach nad Birmą większość japońskich pilotów myśliwców uważała pilotów AVG za najgroźniejszych przeciwników, zwracając uwagę na ich agresję. Byli również pod wrażeniem prędkości nurkowania Tomahawków, większej od Buffalo i później *Hurricane'ów*. Pomimo tego Ki-27 uzbrojone tylko w dwa kaemy kal. 7,7 mm dobrze wypadły w swym pierwszym starciu z szybszymi i silniej uzbrojonymi samolotami przeciwnika.

Obie strony błędnie rozpoznawały samoloty przeciwnika. Alianci walczyli przeciwko „Heinklom 111", podczas gdy Japończycy we wrogich myśliwcach widzieli „Spitfire'y". Opierając się na meldunkach pilotów, można więc odnieść wrażenie, że doszło do „Bitwy o Anglię" nad Rangunem…

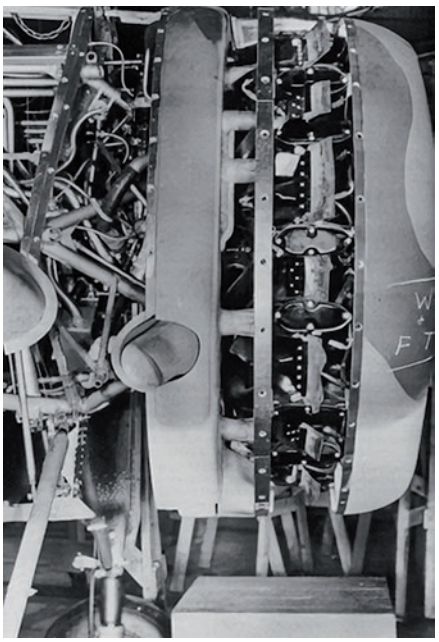
Nalot spowodował poważne szkody na lotnisku w Mingaladon. Trafiony został Operations Room, gdzie zginęło trzech członków personelu, a kilku zostało rannych, w tym S/L Robert A. Milward, dowódca 67. Sqn, trafiony odłamkiem w udo. W 67. Sqn pozostało 11 operacyjnych *Buffalo* (mimo wielu uszkodzonych maszyn, dzięki ciężkiej pracy 67. Sqn miał jednak następnego ranka 14 sprawnych *Buffalo*). Dwa Brewstery zostały zniszczone na lotnisku, uszkodzeniu uległy dwa bombowce typu Bristol *Blenheim*, które wylądowały w Mingaladon



Brewster *Buffalo* Mk.I W8243/RD-B z A Flight No 67. Sqn RAF. Była to jedna z sześciu maszyn tego typu, która przetrwała kampanię w Birmie. W8243 służył następnie w Indiach do szkolenia pilotów myśliwskich.

Malował: Andrzej M. Olejniczak

eprasa.pl 468149e048



Brewster B-339E *Buffalo* Mk.I był napędzany przez dziewięciocylindrowy silnik gwiazdowy Wright R-1820-G105 Cyclone o mocy 1100 hp.

w drodze do Singapuru. Zginęło trzech członków BVAF, w tym cywilny instruktor, H.P. Ealey, zniszczeniu uległy dwa samoloty BVAF – Gipsy Moth Z-00 (eks XY-AAA) oraz *Tiger Moth* Z-007. W sumie zginęło 17 ludzi, było też wielu rannych. Poległ oficer medyczny bazy i sześciu członków personelu naziemnego RAF. W Rangunie zginęło około 1000 cywilów, a drugie tyle odniosło rany. Wielu hinduskich kulisów-dokerów uciekło z miasta.

BITWA POWIETRZNA NAD RANGUNEM W DNIU 25 GRUDNIA 1941 R.

W Boże Narodzenie Japończycy powrócili nad Rangun w jeszcze większej sile. Z Don Muang wystartowało 27 Ki-21 z 12. Sentai, 36 takich samych bombowców z 60. Sentai oraz 25 myśliwców Nakajima Ki-43 *Hayabusa* (*Oscar*) z 64. Hikō Sentai z 7. Hikōdan. Japońskie samoloty zmierzały nad Rangun od południa, ponownie przelatując nad Mulmejn. Podobnie jak dwa dni wcześniej, samoloty 10. Hikōdan nadleciały od północy. Tym razem w misji mogło wziąć udział tylko osiem bombowców z 62. Sentai, a 31. Sentai wysłała 27 lekkich bombowców Ki-30 w osłonie takiej samej liczby Ki-27 z 77. Sentai.

Gdy japońska formacja zbliżała się do Rangunu prowadzący Ki-21 z 12. Sentai Taii (kpt.) Kusakari, na pokładzie którego był dowódca 7. Hikōdan Shōshō (Maj Gen) Kenji Yamamomoto, nagle zaczął tracić wysokość. W jednym silniku doszło do wycieku oleju i w konsekwencji do jego zatarcia. Aby odciążyć samolot zrzucono bomby nad Zatoką Syjamską i zakładając, że nie napotka wrogich samolotów, pozbyto się także amunicji oraz wszystkiego, co można było wyrzucić, po czym bez dalszych problemów bombowiec wrócił do bazy.

Kiedy załogi 12. Sentai ujrzały, jak prowadzący samolot, traci wysokość, początkowo były zdezorientowane, a następnie podążyły za swym liderem. Minęło trochę czasu, zanim udało się drogą radiową przekazać pozostałym bombowcom informację, że lider nie może kontynuować misji i dowództwo objął dowódca 1. Chūtai Taii Oura. Formacja 12. Sentai musiała się przegrupować z otwartymi drzwiami bombowymi. Wówczas dogoniły ją Ki-21 z 60. Sentai, które zbombardowały Mingaladon z 6000 m i wróciły do bazy bez problemów. Kiedy przeformowana 12. Sentai, eskortowana przez myśliwce z 64. Sentai zrzuciła bomby na elektrownię w Rangunie z pułapu 4000 m, wszystkie alianckie myśliwce, które zdołały wystartować, skoncentrowały swe ataki na niej. Doszło do zaciętych walk powietrznych pomiędzy *Hayabusa* a *Buffalo* i *Tomahawkami*. Dowódca 64. Sentai Shōsa (maj.) Tateo Kato zauważył, że bombowce były prawie niechronione, podleciał więc bliżej i próbował samodzielnie odpierać ataki wrogich myśliwców. Na próżno, ponieważ zostały zestrzelone Ki-21 poruczników Hayashi, Nomoto i Watanabe.

Podobnie jak dwa dni wcześniej alianckie myśliwce zostały poderwane zbyt późno. 67. Sqn wystartował w sile dwóch eskadr. F/L Brandt leciał na czele sześciu *Buffalo* z B Flight (klucze „Niebieski" i „Zielony") na pułapie 12 000 stóp (3658 m). Dziesięć mil na wschód od Rangunu na wysokości 17 000 stóp (5182 m) patrolowała A Flight prowadzona przez F/L Pinckneya. Dodatkowo 3000 stóp (914 m) wyżej leciały w górnej osłonie dwa Buffalo pilotowane przez F/O Petera M. Binghama-Wallisa i Sgt Gordona A. Williamsa i to oni pierwsi dostrzegli przeciwnika. Przez radio poinformowali o tym kolegów i zaatakowali Japończyków.



Piloci A Flight No 67. Sqn RAF przed *Buffalo* W8243/RD-B. W kabinie Sgt C.V. „Vic" Bargh, na skrzydle siedzi P/O C. McG. Simpson. Stoją od lewej do prawej sierżanci G.A. Williams, E.E. Pedersen i E.L. Sadler, F/O P.M. Bingham-Wallis, P/O G.S. Sharp oraz sierżanci K.A. Rutherford i J. Macpherson. Poza Bingham-Wallisem pozostali piloci byli Nowozelandczykami.

Williams (W8228) celnie ostrzelał jednego z bombowców, do którego następnie dobrał się Bingham-Wallis (W8245, RD-D). Widział on, jak japońska maszyna wypadła z formacji i rozbiła się w morzu. Dwójka Buffalo została następnie zaatakowana przez japońskie myśliwce. Williams miał trafić jednego z nich, sądził, że pilot stracił nad nim kontrolę, ale nie mógł obserwować jego dalszego losu, gdyż jego Brewster został trafiony. Zaliczono mu prawdopodobne zestrzelenie Ki-43. Binghamowi-Wallisowi po walce zaliczono pewne zestrzelenia bombowca Ki-21 i myśliwca Ki-43.

Świadkiem tego starcia był Pinckney (*Buffalo* RD-C), zanim zaczął ścigać japońskie bombowce. Wkrótce jednak zobaczył więcej wrogich



Brewstery *Buffalo* z No 67. Sqn RAF na lotnisku Mingaladon koło Rangunu. Na pierwszym planie AN191/RD-H, w którym 7 marca 1942 r. musiał przymusowo lądować F/O Peter M. Bingham-Wallis.



Curtiss *Hawk* 81A-2 nr 91 (P-8150) z 3. Pursuit Squadron „Hell's Angels" American Volunteer Group. Zdjęcie wykonano 23 listopada 1941 r. na lotnisku Kyadaw w Birmie. Przed samolotem stoi Flight Leader R.T. Smith.

eprasa.pl 468149e048



Curtiss *Hawk* 81A-2 nr 77 (P-8173) z 3. Pursuit Squadron „Hell's Angels" American Volunteer Group na lotnisku Mingaladon koło Rangunu. W tle widoczny *Buffalo* z No 67. Sqn RAF. 3.PS AVG przeleciał z Toungoo do Mingaladon 10 grudnia 1941 r. Tomahawk nr 77 był osobistą maszyną Flight Leadera R.T. Smitha.

samolotów nad Mingaladon i rozpoczął wznoszenie, aby zająć pozycję od strony słońca. W czasie tego manewru *Buffalo* zostały zaatakowane przez japońskie myśliwce. Pinckney po wykonaniu manewru obronnego zauważył, że jeden z Japończyków strzela do „Czerwonego 2". Otworzył ogień do niego, ale trafiony „Czerwony 2", którym był Sgt John Macpherson (AN216), rozbił się i zginął.

Sgt „Ketchil" Bargh (AN202) z Eskadry A stoczył wyczerpującą 20-minutową walkę z Ki-27, po której zgłosił zestrzelenie prawdopodobne. Bargh został potem zaatakowany przez Ki-43, ale zdołał przed nim uciec w nurkowaniu.

Trzy inne *Hayabusa* zaatakowały Sgt Rutheforda, ale udało mu się od nich oderwać i powrócić do Mingaladon. Trwającą kwadrans walkę z grupą Ki-27 stoczyli P/O Sharp i Sgt Pedersen. Sharp zgłosił zestrzelenie prawdopodobne, ale jego Buffalo został trafiony i lądował w Mingaladon z przestrzelonymi linkami sterowymi, uszkodzoną instalacją elektryczną i podziurawionymi magazynkami amunicyjnymi. Uratowała go zamontowana już w jego maszynie płyta pancerna za plecami. Pederson po tej walce zgłosił uszkodzenia dwóch Ki-27.

F/L „Pancho" Brandt (W8213) prowadził „Klucz Niebieski" Eskadry B, który oprócz niego tworzyli sierżanci Edward H. Beable (W8247) i John G. Finn (W8240). Kiedy zanurkował na nich klucz japońskich myśliwców, skręcili w ich stronę i Brandt otworzył ogień z 250 jardów (229 m), trafiając nr 2 wrogiej formacji, który miał eksplodować. Potem próbował bez skutku ścigać bombowce. Wrócił do bazy maszyną trafioną w lewy zbiornik paliwa i lotkę, inne pociski uderzyły w płytę pancerną za fotelem pilota. Zaliczono mu pewne zestrzelenie Ki-27.

Sgt Beable interweniował, gdy na ogonie Brandta usadowił się japoński myśliwiec. Trafił go długą serią i zobaczył, jak przerwał on atak i oddalił się w nurkowaniu, ciągnąc za sobą smugę czarnego dymu (zaliczono mu zwycięstwo prawdopodobne Ki-27). Beable został jednak sam zaatakowany i musiał uciekać w korkociągu. Później wykonał kilka ataków i zgłosił uszkodzenie kolejnego japońskiego myśliwca. Jego Buffalo został trafiony w śmigło, radiostację i skrzydło, ale udało mu się powrócić do bazy.

Sgt Finn ujrzał myśliwiec „96" wchodzący na ogon Brandta i trafił go krótką serią, po której z prawego skrzydła buchnęły płomienie. Zaliczono mu pewne zestrzelenie Ki-27. Także jego Brewster został trafiony i wrócił do Mingaladon z podziurawionym ogonem i tylną częścią kadłuba.



Brewster *Buffalo* W8245/RD-D z No 67. Sqn RAF na lotnisku Mingaladon koło Rangunu. Była to jedna z sześciu maszyn, która przetrwała kampanię w Birmie.



Niestety Japończycy zestrzelili cały „Klucz Zielony" Eskadry B. Jego dowódca F/O John E. Lambert (W8220, RD-V) rozbił się w pobliżu Rangunu i zmarł z powodu upływu krwi po trafieniach w plecy. Zginęli także Sgt Edward B. Hewitt (W8248) i Sgt Ronald P. McNabb. Większość *Buffalo* nie miała wtedy jeszcze zamontowanych płyt pancernych za siedzeniem pilota. Ich dostawa już przybyła, ale dopiero zaczynano je montować. Po tej walce, gdy dwóm pilotom płyty uratowały życie, zrobiono to już bez dalszej zwłoki. Lambert przypuszczalnie mógłby przeżyć, gdyby W8220 miał zamontowaną płytę.

Brewster *Buffalo* W8228 z No 67. Sqn RAF na lotnisku Mingaladon koło Rangunu. 25 grudnia 1941 r. Sgt Gordon A. Williams pilotując tę maszynę zgłosił zestrzelenie Ki-43. *Buffalo* W8228 był jedną z sześciu maszyn tego typu, która przetrwała kampanię w Birmie.

eprasa.pl 468149e048





Załogi samolotów bombowych Mitsubishi Ki-21-II (*Sally*) z 60. Hikō Sentai podczas odprawy przed pierwszą misją nad Rangun w dniu 23 grudnia 1941 r.

W momencie, gdy zbliżali się Japończycy na patrolu były trzy *Tomahawki* z AVG. Ich piloci zgłosili dużą formację nieprzyjacielskich bombowców i wystartowały trzy kolejne P-40. Amerykanie napotkali Japończyków w odległości 10 mil od Mingaladon i polecieli za częścią ich formacji, która skierowała się nad miasto. Flt Ldr Haywood i Flt Ldr Older (P-8158) zgłosili po dwa zestrzelone bombowce, zaś Flt Ldr Hedman i Flt Ldr McMillian po trzy. Samolot McMilliana musiał przymusowo lądować na południowy wschód od Rangunu, gdy pociski japońskich strzelców roztrzaskały mu osłonę kabiny i uszkodziły silnik. Trafiony w lewe skrzydło został też *Tomahawk*

Nakajima Ki-27 Otsu (*Nate*) z 3. Chūtai 77. Hikō Sentai na jednym z lotnisk w Syjamie w grudniu 1941 r. Samolot pilotował dowódca 3. Chūtai Taii (kpt.) Yoshiro Kuwabara. Zwraca uwagę wielobarwny kamuflaż, który był rzadko stosowany na Ki-27. Maszyna ma podwieszone dodatkowe zbiorniki paliwa pod centropłatem. Kuwabara, jeszcze w stopniu Chūi (por.), zgłosił zestrzelenie nad Rangunem w dniu 23 grudnia 1941 r. jako swoje drugie zwycięstwo. W sumie zaliczono mu ponad 13 zestrzeleń, w tym tuzin na Ki-27 miał uzyskać do 26 lutego 1942 r. Zginął 14 marca 1944 r. nad Wewak na Nowej Gwinei.

Piloci No 67. Sqn RAF siedzący pod Brewsterem *Buffalo* W8243/RD-B. Drugi od lewej Sgt E.L. Sadler. *Buffalo* W8243 był jedną z sześciu maszyn tego typu, która przetrwała kampanię w Birmie.

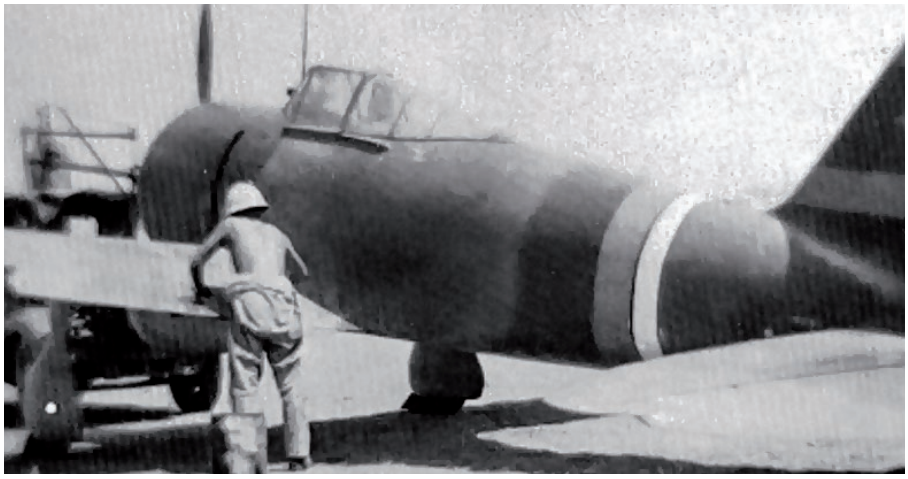
Haywooda. Formacja japońskich bombowców uległa rozbiciu, ale Amerykanie, do których dołączyły inne P-40 (w sumie w powietrzu znalazło się 12 *Tomahawków*), po wzniesieniu się dostrzegli inną formację 20 bombowców w osłonie ośmiu myśliwców, którą zaatakowali.

Flt Ldr R.T. Smith (*Tomahawk* nr 77, P-8173) ostrzelał jednego z bombowców i zgłosił, iż ten *zaczął mocno dymić i zanurkował kierując się ku ziemi*. Potem wykonał atak czołowy na myśliwiec „Navy 0" i *ten zapalił się i spadł do zatoki*. Następnie miał zestrzelić kolejnego bombowca i uszkodzić dwa dalsze nad Zatoką Martaban. Hedman zaatakował trzy bombowce, które miały wypaść z formacji, a jeden miał eksplodować w powietrzu. Potem przez 10 mil ścigał myśliwca, rozpoznanego jako „Navy 0" i zgłosił go jako swoje piąte zestrzelenie w tym starciu. Musiał jednak lądować przymusowo na pomocniczym lotnisku w Pegu z niepracującym silnikiem i odstrzeloną osłoną kabiny. Overend zgłosił zestrzelenie dwóch bombowców (drugiemu miał odstrzelić skrzydło), ale został zaatakowany przez Ki-43 pilotowanego przez Shōsa Tateo Kato i musiał podziurawionym P-40 lądować przymusowo na suchym polu ryżowym. Curtis E. Smith – który wykonywał pierwszy i zarazem ostatni lot operacyjny z AVG – zgłosił uszkodzenie dwóch bombowców.

Piloci trzech patrolujących *Tomahawków*, którzy byli nieco dalej, zauważyli 27 bombowców eskortowanych przez myśliwce rozpoznane przez większość jako Zera na wysokości 18 000 stóp (5486 m) nad Mingaladon. Flt Ldr Dupouy i Flt Ldr Fred S. Hodges zaatakowali dwa z nich i Dupouy zgłosił zestrzelenie jednego „Mes-



Lekkie samoloty bombowe typu Mitsubishi Ki-30 (*Ann*) z 31. Hikō Sentai. Na zdjęciu widać maszyny z 2. Chūtai z samolotem Taii (kpt.) Susumu Nishi na pierwszym planie.



eprasa.pl 468149e048

serschmitta 109", zaś Hodges prawdopodobne zestrzelenie myśliwca „Model 0". Także Flt Ldr William Reed zgłosił zestrzelenie myśliwca „Model 0", następnie zaatakował bombowiec i sądził, że trafił tylnego strzelca. Bombowiec ten został potem ostrzelany przez *Buffalo*, który zapalił mu prawy silnik. Dupouy i Reed ścigali potem myśliwce nad Zatoką Martaban. Reed zgłosił zestrzelenie jednego z nich w płomieniach (był to Ki-43 pilotowany przez Gunsō - sierż. - Shigekatsu Wakayama), zaś Dupouy, któremu zacięły się karabiny maszynowe, zderzył się z drugim *Hayabusa* tracąc cztery stopy (ok. 1,2 m) lewego skrzydła swej maszyny nr 72. Widział jak od Ki-43 odpadło całe lewe skrzydło i spadł on w korkociągu, rozbijając się. Tak zginął Chūi (por.) Hiroshi Okumura.

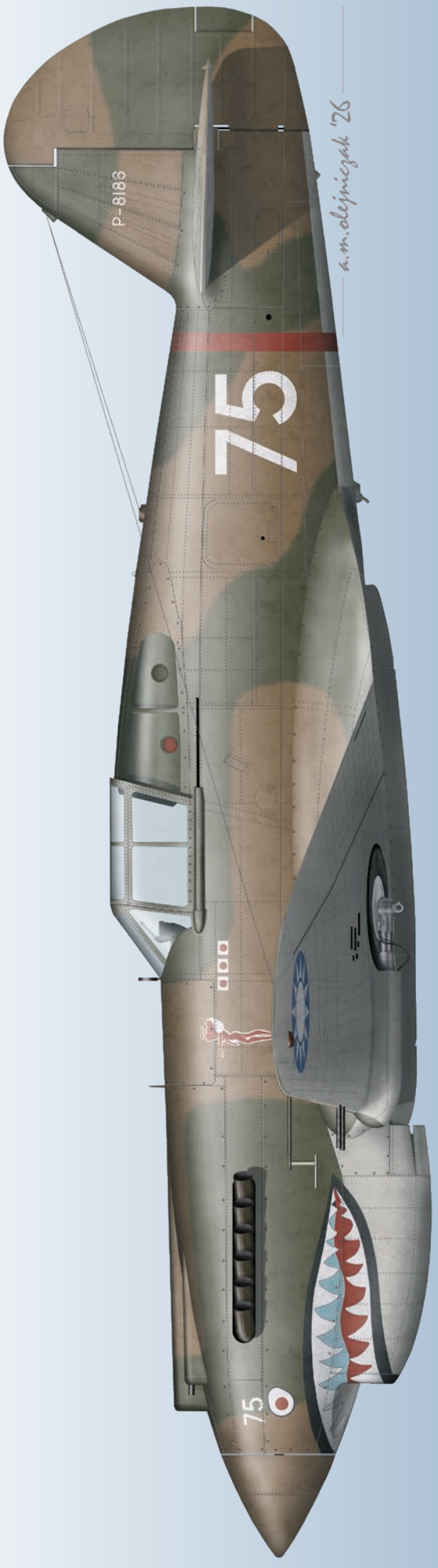


Brewster *Buffalo* W8243/RD-B w niskim przelocie nad lotniskiem w grudniu 1941 r. Była to jedna z sześciu maszyn tego typu, która przetrwała kampanię w Birmie.

Niedługo po rozpoczęciu akcji dwaj piloci z eskadry Dupouya, Bob Brouk i Lewis Bishop, usłyszeli przez radio rozkaz „natychmiastowego lądowania". Sądzili, że dowódca wydał im polecenie powrotu do Mingaladon. Wypuścili już podwozia, kiedy nad lotniskiem pojawiło się sześć Ki-27, które ich zaatakowały. Oba P-40 zostały trafione, ale udało im się uciec. Bishop zgłosił potem zestrzelenie prawdopodobne bombowca i uszkodzenie dwóch dalszych. Brouk zgłosił zestrzelenie Ki-27 dziesięć mil na wschód od Rangunu. O zestrzeleniu *Zera* na wschód od Kyaikto meldował też kilka minut później Flt Ldr Jernstedt. Older zgłosił nad Zatoką Martaban swoje trzecie zestrzelenie w tej walce – *Zero*.

Piloci 67. Sqn zgłosili w sumie zestrzelenie pewne jednego bombowca i trzech myśliwców, prawdopodobne czterech myśliwców oraz uszkodzenie kolejnych trzech. Amerykanie z AVG zgłosili pewne zestrzelenie 24 japońskich samolotów, dwóch prawdopodobnie oraz uszkodzenie sześciu! W sumie alianccy piloci mieli zestrzelić 16 japońskich bombowców i 12 myśliwców, co było mocno przeszacowane. Amerykanie stracili dwa P-40 i dwóch pilotów.

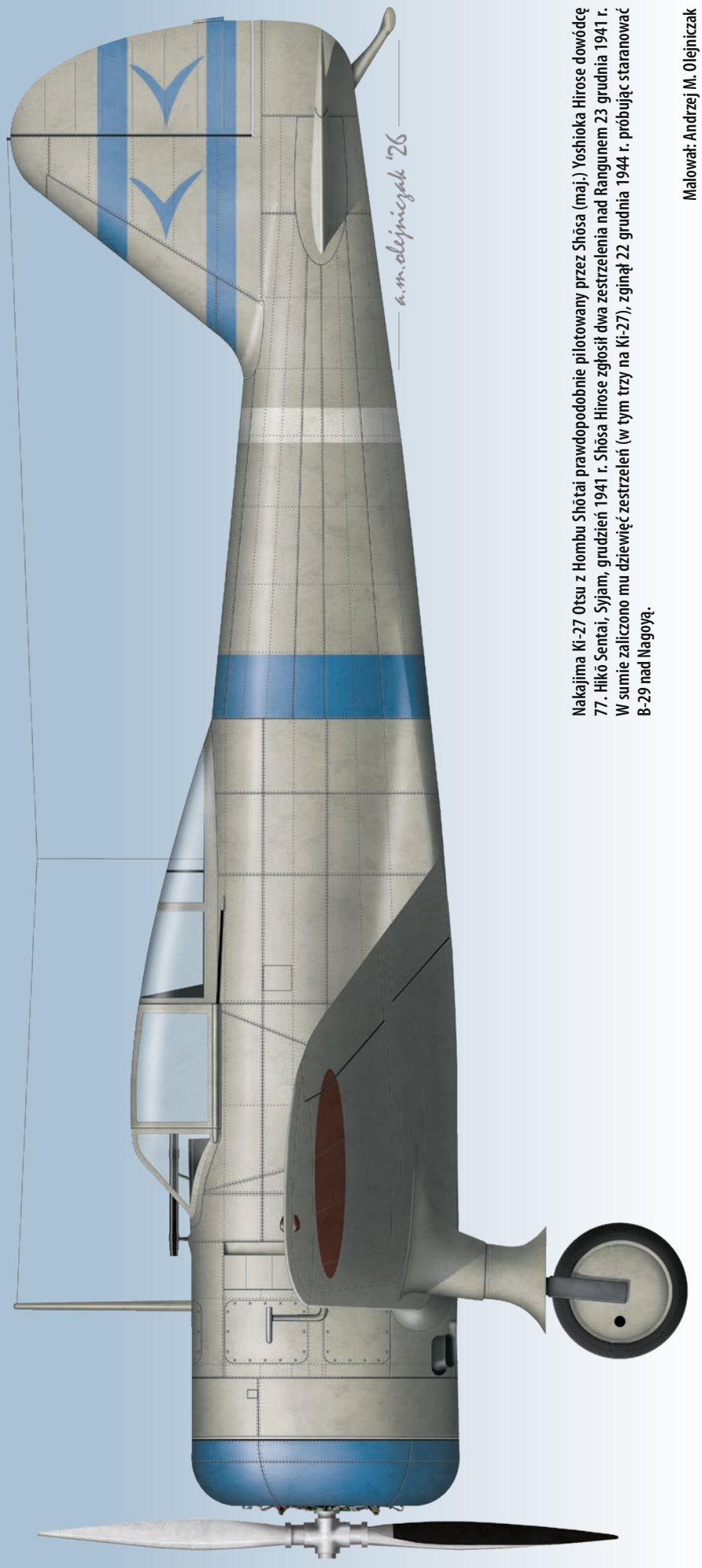
W rzeczywistości Japończycy stracili trzy zestrzelone Ki-21 z 12. Sentai, czwarty bombowiec z tej jednostki (dowódca Chūi - por. – Miyawaki) musiał przymusowo lądować. Większość pozostałych maszyn 12. Sentai zostało trafionych i poległo w nich dwóch lub trzech członków załóg. 60. Sentai miała kilka uszkodzonych Ki-21, ale nie straciła żadnego. Bombowce z 10. Hikōdan uniknęły strat. 64. Sentai straciła dwa Ki-43, 77. Sentai także straciła dwa Ki-27, a trzeci musiał przymusowo lądować z powodu uszkodzeń odniesionych w walce. Japończycy również mocno przeszacowali liczbę zwycięstw. 64. Sentai zgłosiła zestrzelenie dziesięciu myśliwców, a 77. Sentai pewne zestrzelenie siedmiu i czterech prawdopodobnie. Dodatkowo strzelcy bombowców z 12. Sentai zgłosili nie mniej niż 19 zestrzelonych alianckich myśliwców. Tożsamość zwy-



Curtiss *Hawk* 81A-2 nr 75 (P-8186) z 3. Pursuit Squadron „Hell's Angels" American Volunteer Group, pilot Flight Leader William Reed, Kunming, Chiny, styczeń 1942 r. Bill Reed pilotując tego Tomahawka 25 grudnia 1941 r. zestrzelił Ki-43 pilotowanego przez Gunsō (sierż.) Shigekatsu Wakayamę z 64. Hikō Sentai.

Malował: Andrzej M. Olejniczak

eprasa.pl 468149e048



Nakajima Ki-27 Otsu z Hombu Shōtai prawdopodobnie pilotowany przez Shōsa (maj.) Yoshioka Hirose dowódcę 77. Hikō Sentai, Syjam, grudzień 1941 r. Shōsa Hirose zgłosił dwa zestrzelenia nad Rangunem 23 grudnia 1941 r. W sumie zaliczono mu dziewięć zestrzeleń (w tym trzy na Ki-27), zginął 22 grudnia 1944 r. próbując staranować B-29 nad Nagoyą.

Malował: Andrzej M. Olejniczak

cięskich pilotów 64. Sentai nie jest znana, wiadomo jedynie, że Shōsa Kato trafił *Tomahawka* Edmunda F. Overenda, który musiał przymusowo lądować na suchym polu ryżowym, a Chūi Yohei Hinoki uszkodził Buffalo P/O Sharpa. Z 77. Sentai zestrzelenia pewne zaliczono na konta poruczników Kisaji Beppu, Yoshihide Matsuo i Tsuguo Kojimy, Sōchō (st. sierż.) Matsunaga, Gunsō Ninno, Sōchō Akamatsu (który także zgłosił zwycięstwo prawdopodobne) i Gunsō Ono (musiał przymusowo lądować), zaś prawdopodobne mieli uzyskać dowódca 2. Chūtai Taii (kpt.) Mitsuhiro Matsuda, dowódca 1. Chūtai Taii Toyoki Eto oraz Jun'i (chor.) Kitasaka. Zginął Chūi Masashi Someya, a Sōchō Kontetu Ri wyskoczył ze spadochronem i trafił do niewoli.

Japończycy zniszczyli na ziemi dwa *Buffalo* zaparkowane w dispersalu, a także trzy oczekujące ciągle na zmontowanie (uważa się, że były to W8215, AN200 i AN217). Lotnisko było ponownie w pełni zdatne do użytku pod koniec następnego dnia, ale do końca roku nie latano wiele. Kilka patroli przeprowadzono 29 grudnia 1941 roku. W grudniu 1941 r. 67. Sqn wylatał w sumie nieco ponad 500 godzin. W dwóch grudniowych starciach nad Rangunem flota *Buffalo* w Birmie została uszczuplona o 1/3.

STYCZEŃ 1942 ROKU

Na początku stycznia 1942 r. 67. Sqn przeprowadził tylko kilka patroli defensywnych. Pomimo konieczności obrony Rangunu *Buffalo* wykonywały także dalej misje rozpoznania fotograficznego, spodziewano się bowiem bliskiej inwazji na Birmę.

9 stycznia 1942 r. sześć *Buffalo* z 67. Sqn razem z czterema *Tomahawkami* AVG zaatakowały lotnisko Tak (Raheng) w Syjamie. Zniszczenie na ziemi dwóch bombowców „Type 97" zgłosili F/L Pinckney (W8239) i F/L Brandt (W8213), inni piloci meldowali o czterech japońskich samolotach uszkodzonych w wyniku ostrzału. Amerykanie zgłosili zestrzelenie dwóch startujących samolotów oraz zniszczenie czterech na ziemi (według pilotów AVG były to *Buffalo*, które najwidoczniej Japończycy przejęli od Tajów). Według japońskich dokumentów stracili oni jeden samolot spalony, jeden poważnie uszkodzony oraz zniszczony wózek-rozrusznik. W nocy Japończycy w odwecie zbombardowali Rangun, a bezskutecznie przechwycić japońskie samoloty próbował F/O Bingham-Wallis naprowadzany z ziemi przez F/L Pinckneya.

Rano 10 stycznia 1942 r. S/L R.A. Milward (W8239 RD-A) poprowadził sierżantów K.A. Rutherforda, E.E. Pedersona oraz E.L. Sadlera do ataku na lotnisko Mesoht w Syjamie, gdzie zgłoszono zniszczenie na ziemi dwóch jednosilnikowych samolotów. Japończycy odnotowali, że dwa Ki-30 z 31. Sentai spłonęły w wyniku ataku czterech myśliwców.

13 stycznia 1942 r. P/O Paul M. Brewer (W8229) poleciał nad lotnisko Dong Muang, 150 mil na północ od Bangkoku, a potem nad Tavoy, gdzie napotkał dwumiejscowy samolot, w którym rozpoznał „Junkersa 87". Niezauważony przez jego załogę wzniósł się i zaatakował

eprasa.pl 468149e048

od strony słońca. Nieprzyjacielski samolot zapalił się, skierował w stronę granicy z Syjamem, ale rozbił się o wzgórze. Prawdopodobnie był to Ki-30 lub samolot rozpoznawczy typu Mitsubishi Ki-15 (*Babs*). W tym dniu 67. Sqn rozpoczął rozpraszanie samolotów do Zayatkwin w celu uniknięcia dalszych strat na ziemi.

14 stycznia 1942 r. F/L Colin Pinckney (W8239, RD-A) poprowadził dwa inne *Buffalo* nad lotnisko Mesoht. Pinckney zapalił tu kołujący samolot transportowy, rozpoznany jako „Ju 52". Po kolejnym ostrzale samolot ten eksplodował. W tym dniu Jack Brandt objął dowództwo nad 67. Sqn.

15 stycznia 1942 r. F/L Brandt (W8213) i sierżanci Christensen i Sadler zgłosili poważne uszkodzenie pięciu dwupłatów i dwóch innych samolotów po ostrzale lotniska Prachuab Giri Khan. Były to prawdopodobnie samoloty lotnictwa syjamskiego. Potem piloci ci ostrzelali pociąg na północ od lotniska, na wagonie którego znajdował się samochód z 30 żołnierzami na pace, uzbrojonymi w cztery karabiny maszynowe. Po wystrzelaniu całej amunicji zauważono parę wydobywającą się z kotła lokomotywy i oceniono, że jedynie kilku żołnierzy przeżyło atak. *Buffalo* Christensena i Sadlera zostały lekko uszkodzone, ale bez problemu wróciły do bazy.



Sgt E.L. Sadler przed Brewsterem *Buffalo* W8220/RD-V, w którym został 25 grudnia 1941 r. zestrzelony i zginął F/O John E. Lambert.

17 stycznia 1942 r. *Buffalo* z 67. Sqn indywidualnie atakowały oddziały japońskie i transport w różnych miejscach. Sgt Williams ostrzelał cele w rejonie Kanchanabuni-Bun Dhasoa, a P/O Sharp z Sgt Ruthefordem atakowali wroga w rejonie Tak-Mesoht.

18 stycznia 1942 r. Japończycy rozpoczęli atak na Birmę i dzień później dwa *Buffalo* z 67. Sqn w towarzystwie dwóch P-40 z AVG eskortowało sześć *Blenheimów* z No 113. Sqn RAF, które wysłano do Tavoy w celu ewakuacji 30 członków personelu latającego. Bombowce miały lądować tylko w przypadku, gdy na lotnisku będzie widoczny znak krzyża oznaczający, iż jest ono ciągle w rękach aliantów. Znaku takiego nie zauważono, natomiast napotkano kilka Ki-30 z 31. Sentai w osłonie siedmiu Ki-27 z 77. Sentai, które leciały, aby zbombardować lotnisko w celu wsparcia atakujących japońskich oddziałów. Doszło do starcia. *Blenheim* S/L P. Duggana Smitha (Z7630/A) został trafiony w usterzenie pionowe i odstrzelono w nim pokrywę włazu pilota oraz antenę. Wszystkim bombowcom udało się jednak oderwać od przeciwnika, schować w chmurach i wrócić do bazy. Frank Lawlor z AVG zgłosił, że ścigało go sześć Ki-27. Sgt Sadler zaatakował jednego Ki-27, który jednak łatwo wymanewrował jego *Buffalo* i wszedł mu na ogon. Sadlerowi udało się jednak uciec w chmury bez uszkodzeń. Załogi *Blenheimów* zgłosiły, że eskorta zestrzeliła jednego z japońskich myśliwców i Lawlor zameldował o zwycięstwie, ale nic nie wskazuje na to, aby mu je zaliczono. Japończycy nie ponieśli strat, a Taii (kpt.) Kaoru Kakimiemu z Hombu Shōtai miał uzyskać dwa zestrzelenia, zaś Sōchō (st. sierż.) Shibata z 2. Chūtai jedno.



Grupa *Buffalo* z No 67. Sqn RAF na lotnisku. W środku przypuszczalnie W8239/RD-A, który był regularnie pilotowany przez F/L Davida J.C. Pinckneya i w którym zginął on 23 stycznia 1942 r.

Rano 20 stycznia 1942 r. dwa *Buffalo* pilotowane przez Paula Brewera (W8229) oraz Sgt Johna Finna (W8240) wysłano w celu rozpoznania nad Rehang. Przed powrotem uzupełnili paliwo w Moulmein i byli prawie gotowi do startu, gdy pojawiło się kilka (osiem?) japońskich myśliwców Ki-27 z 3. Chūtai 77. Sentai, które zaczęły ostrzeliwać lotnisko. Oba *Buffalo* wystartowały i według naocznych świadków Finn zdołałby ujść, ale zawrócił, aby pomóc Brewerowi, który toczył nierówną walkę z Ki-27. Obaj zostali zestrzeleni i zginęli.

23 stycznia 1942 r. do Mingaladon dotarły pierwsze trzy *Hurricane'y* Mk.IIB tuż przed pojawieniem się japońskich myśliwców. W powietrzu były już dwa *Buffalo* pilotowane przez Colina Pinckneya oraz Sgt Christensena, które pode-



Sgt K.A. Rutherford przed Brewsterem *Buffalo*.

eprasa.pl 468149e048

rwano w celu przechwycenia samolotu rozpoznawczego zauważonego nad Zayatkwin. To im się nie udało, za to natknęli się na Ki-27. Wdali się w walkę manewrową ze zwrotnymi japońskimi myśliwcami i Christensen (W8203) zgłosił zwycięstwo nad jednym z nich. Niestety Colin Pinckney (W8239 RD-A) został zestrzelony i zginął w pobliżu Pegu. Według relacji mechanika J. Helsdona Thomasa miał on przed śmiercią zestrzelić trzech przeciwników. Jeżeli to prawda, to byłby jedynym asem Buffalo w Birmie. W czerwcu następnego roku odznaczono go pośmiertnie DFC.

Nad Mingaladon pojawiło się wówczas 24 Ki-27 z 50. Hikō Sentai. Walkę z nimi stoczyło także pięć Tomahawków z AVG, do których dołączył trzeci Buffalo pilotowany przez P/O Anthony'ego A. Coopera (według innego opisu wydarzeń w walce tej brały udział trzy *Buffalo*). Amerykanie zgłosili pięć zestrzeleń pewnych i dwa prawdopodobne, a Cooper dołożył uszkodzenie Ki-27. Wystartowały również nowo przybyłe *Hurricane'y*, ale gdy się wznosiły, zostały zaatakowane przez zwinne japońskie myśliwce. Miały one ciągle podwieszone pod skrzydłami stałe dodatkowe zbiorniki paliwa wykorzystywane podczas dalekich przelotów, których pilot nie mógł sam odrzucić, a nie było czasu, aby je zdjąć przed alarmowym startem. Ki-27 uszkodziły *Hurricane'a* Z5344 pilotowanego przez dowódcę No 17. Sqn RAF S/L C.A.C. Stone'a, który nie został naprawiony z powodu braku części zamiennych i spalono go 7 marca 1942 r. gdy opuszczano bazę w Mingaladon.

Piloci 50. Sentai zgłosili po tym starciu zestrzelenie pewne dwóch P-40 i jednego prawdopodobnie, pewne jednego *Buffalo*, pewne i prawdopodobne *Spitfire'a* oraz pewne nierozpoznanego myśliwca. Sami stracili dwa Ki-27, polegli Chūi (por.) Minoru Niino i Sōchō (st. sierż) Sadao Kimizuka.

Dwie godziny później do Rangunu zbliżało się dwanaście lekkich bombowców Ki-30 z 31. Sentai. Przechwycili je Amerykanie z AVG, którzy zgłosili zestrzelenie sześciu (rozpoznanych jako „Army Type 98"). W rzeczywistości 31. Sentai straciła jednego Ki-30 zestrzelonego, trzy zostały uszkodzone poważnie, a siedem lżej. Następnie Tomahawki stoczyły ciężką walkę z 24 Ki-27 z 77. Sentai, które miały osłaniać lekkie bombowce, ale się z nimi rozminęły. Amerykanie zgłosili zestrzelenie pewne pięciu i prawdopodobne czterech z nich, tracąc trzy P-40 (dwa przymusowo lądowały) i jednego zabitego pilota (Bert Christman wyskoczył ze spadochronem, ale następnego dnia odnaleziono jego ciało podziurawione pociskami z karabinów maszynowych; był on utalentowanym grafikiem, autorem słynnych godeł na samolotach „Panda Bears"). Kolejny Tomahawk lądował przymusowo w Moulmein z zatartym silnikiem. 77. Sentai w rzeczywistości nie poniosła strat, a jej piloci zgłosili osiem zestrzeleń pewnych i cztery prawdopodobne.



Jeden z *Tomahawków* American Volunteer Group na lotnisku Mingaladon koło Rangunu.

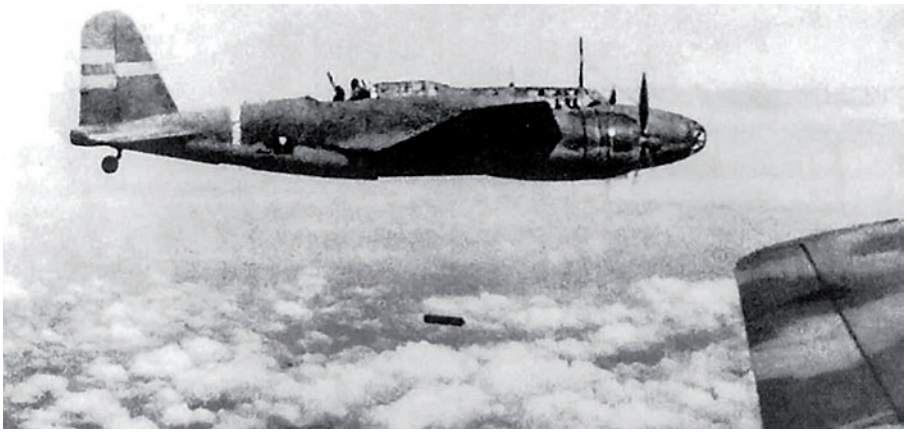


Sgt C.V. „Vic" Bargh przed Brewsterem *Buffalo* na lotnisku w Mingaladon koło Rangunu.

24 stycznia 1942 r. krótko przed południem w celu przechwycenia zbliżających się wrogich samolotów wystartowało sześć (według innej wersji cztery) *Buffalo*, siedem *Tomahawków* oraz dwa *Hurricane'y*. Japończycy wysłali nad Rangun sześć bombowców Ki-21 z 14. Hikō Sentai, prowadzonych przez dowódcę 2. Chūtai Taii (kpt.) Ryosuke Mortomurę, które miały być osłaniane przez 21 Ki-27 z 50. Sentai. Dowódca 50. Sentai Shōsa (maj.) Yasuho Makino rozbił się z powodu awarii silnika podczas startu i odniósł poważne obrażenia. Prowadzenie objął wówczas dowódca 1. Chūtai Taii Fujio Sakaguchi. Szybkie bombowce pozostawiły jednak myśliwce z tyłu i gdy samotnie dotarły nad Rangun, czekały już tu na nich *Hurricane'y* pilotowane przez S/L Stone'a (BG853) i S/L T.A.F. Eldsona (Z5334), dowódcę No 136. Sqn RAF. Gdy Stone zestrzelił jednego Ki-21, do walki włączył się pojedynczy P-40 i eskadra *Buffalo*, a następnie kolejne P-40 z 1.PS i 2.PS AVG. Amerykanie zgłosili pięć pewnych zestrzeleń: dwa Sqn Ldr Bob Neale z 1.PS, a po jednym Sqn Ldr David Lee „Tex" Hill, Flt Ldr Ed Rector i Ray Hastey z 2.PS.

S/L Brandt leciał na czele *Buffalo*, które patrolowały na wysokości 18 000 stóp (5486 m), gdy ich piloci dostrzegli poniżej bombowce. Sgt Edward L. Sadler wykonał dwa ataki na bombowiec, który wypadł z formacji i spadł w płomieniach. Następnie zapalił kolejny bombowiec, który został wykończony przez dwóch pilotów AVG. P/O Anthony A. Cooper (W8241) ostrzelał długą serią Ki-21, który wybuchł. Jego *Buffalo* został trafiony i silnik zaczął dymić, po czym pojawiły się wydobywające się z niego płomienie. Cooper ostro zanurkował i udało mu się je zgasić. Sgt Charles V. Bargh (W8250, RD-E) ścigał płonący bombowiec, którego wcześniej ostrzelał z odległości około 10 jardów (91 m). Widział, jak wszystkie inne japońskie bombowce w formacji spadały, kilka w płomieniach, a kilka z oderwanymi skrzydłami. Ostatni był atakowany przez myśliwce, rozleciał się i rozbił obok linii kolejowej na północny wschód od Pegu.

Z 67. Sqn pewne zestrzelenia Ki-21 zaliczono na konta Sadlera, Coopera i Bargha. W sumie piloci AVG i RAF-u zgłosili zestrzelenie dziewięciu bombowców. Według jednej wersji 14. Sentai straciła wszystkie samoloty biorące udział w misji



Japoński samolot bombowy Mitsubishi Ki-21-II (*Sally*) z 12. Hikō Sentai w locie w grudniu 1941 r.

eprasa.pl 468149e048

wraz z 40 członkami załóg, według drugiej straty objęły pięć Ki-21 wraz z maszyną dowódcy. Amerykanie zgłosili też zestrzelenie sześciu Ki-27 z 50. Sentai, które nadleciały już po masakrze bombowców. Faktycznie Japończycy stracili trzy myśliwce, w tym maszynę pilotowaną przez Taii Sakaguchiego. Oprócz niego na liście poległych japońskich pilotów myśliwskich w tym dniu figuruje też Chūi (por.) Minoru Higuchi z 50. Sentai. Japończycy nie zgłosili zwycięstw, dwóch z nich uszkodziło jednak P-40 pilotowanego przez Boba Neale'a, odstrzeliwując mu mikrofon z hełmu. Zażartą walkę z jednym Ki-27 stoczył pilotujący Hurricane'a S/L Stone. Skończyła się ona bezkrwawym remisem po wyczerpaniu amunicji przez obu przeciwników. Stone przez chwilę żałował, że nie pilotował wówczas zwrotnego *Gladiatora*, a po skończeniu walki zrównał się burta z burtą z Ki-27 i zasalutował Japończykowi dwoma palcami, na co ten odpowiedział szerokim uśmiechem…

Zwycięstwa uzyskane przez 67. Sqn w tym dniu były ostatnimi uzyskanymi na *Buffalo*.

ŁABĘDZI ŚPIEW

Na początku lutego 1942 r. 67. Sqn przebazowano na północ do Toungoo. Pozostało wówczas około tuzina Buffalo, z których w danym momencie operacyjnych było od czterech do sześciu. Naprawa uszkodzonych Brewsterów stawała się coraz trudniejsza z powodu braku części zamiennych, a obsługa pozostałych maszyn w panujących warunkach nie była łatwa.

6 lutego 1942 r. (w pierwszym tomie „Krwawej jatki" wydarzenie to umieszczono pod datą 29 stycznia 1942 r.) z Toungoo wystartowały trzy *Buffalo*, które miały ostrzelać lotnisko w Chiang Mai (Chiegmai). Krótko po starcie stanął silnik samolotu pilotowanego przez dowódcę B Flight F/O Johna Wigglesworth (W8213). Lądował on przymusowo na polu ryżowym i Buffalo skapotował. Osłona kabiny rozleciała się, a jeden z odłamków trafił nieszczęśliwie w głowę pilota, przebijając czaszkę. Wigglesworth zginął na miejscu. Przyczyną tego wypadku mogły być niedociągnięcia w obsłudze.

Od początku lutego 1942 r. głównym myśliwcem RAF w Birmie stał się *Hurricane*. Trudno to potwierdzić, ale wydaje się, że Buffalo wykonywały już głównie misje rozpoznawcze. Sgt Braght eskortował także samoloty typu Westland *Lysander*, które wykonywały desperackie misje, atakując oddziały japońskie zbliżające się do Sittang, ostatniej bariery rzecznej przed Rangunem. Wiadomo, że w tym miesiącu operacyjne były Brewstery o serialach W8228, W8233, W8243, W8245, W8246, W8250, AN168, AN191 i AN214. 13 lutego osiem sprawnych Buffalo przeleciało 200 mil dalej na północ do Magwe. 19 lutego 1942 r. zniszczono trzy niesprawne Buffalo.

28 lutego 1942 r pierwsza grupa pilotów stacjonującego w Magwe 67. Sqn rozpoczęła przeszkolenie na myśliwcach Hawker *Hurricane* Mk. IIB. Pozostali dołączyli do nich 3 marca 1942 r. Osiem *Hurricane'ów* przydzielonych do 67. Sqn (jedna eskadra) pozostało w Magwe w celu



Przypuszczalnie personel z No 67. Sqn RAF przed jednym z Tomahawków American Volunteer Group na lotnisku Mingaladon koło Rangunu.

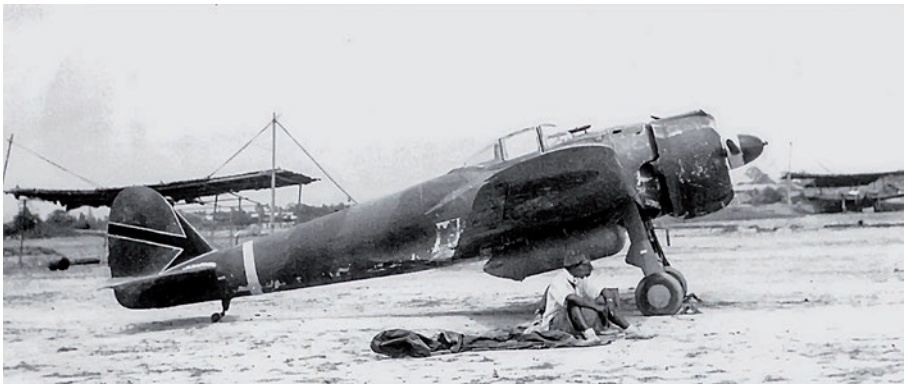


Płonące budynki po japońskim nalocie na Mingaladon. Na lotnisku widać samoloty bombowe typu Bristol *Blenheim*.

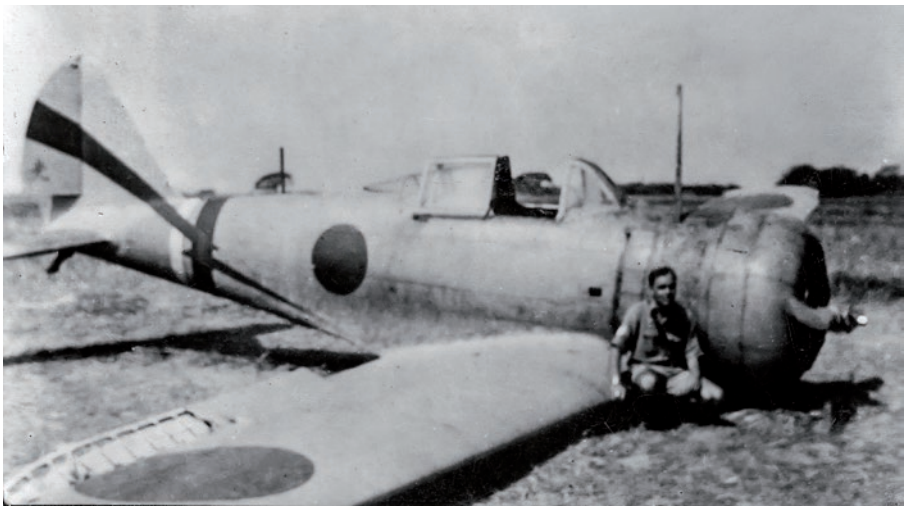


Wypalony wrak Brewstera *Buffalo* z No 67. Sqn RAF po japońskim ataku na lotnisko Mingaladon.

eprasa.pl 468149e048



Samolot myśliwski typu Nakajima Ki-43-I *Hayabusa* (*Oscar*) z 2. Chūtai 64. Hikō Sentai na lotnisku Ipoh na Malajach w styczniu 1942 r. Pod skrzydłem siedzi Gunsō (sierż.) Kohei Shoji, szef obsługi naziemnej Chūi (por.) Yohei Hinoki.



Sgt E.L. Sadler z No 67. Sqn RAF przed zestrzelonym 24 stycznia 1942 r. japońskim myśliwcem typu Nakajima Ki-27 Otsu z 50. Hikō Sentai. Samolot był pilotowany przez dowódcę 1. Chūtai Taii (kpt.) Fujio Sakaguchi.

przeprowadzenia ataków na lotniska w Syjamie zajmowane przez Japończyków. Na początku marca 1942 r. pilot operującego z Magwe rozpoznawczego *Hurricane'a* zgłosił na nich nagromadzenie japońskich maszyn.

5 marca 1942 r. pięć z tych *Hurricane'ów* z 67. Sqn z podwieszonymi dodatkowymi zbiornikami paliwa, których pilot nie mógł odrzucić, miało wraz z sześcioma bombowcami Bristol *Blenheim* z No 45. Sqn RAF zaatakować lotnisko Lampang w Syjamie. Eskortę miały stanowić cztery *Buffalo* (dowodził nimi F/O Peter M. Bingham-Willis w AN191, RD-H) oraz sześć (według innej wersji osiem) *Tomahawków* z AVG. Całością dowodził W/C F.R. Carey z dowództwa No 267. Wing lecący *Hurricane'em*, ale zaraz po starcie musiał zawrócić do Magwe z powodu awarii silnika. Wcześniej Carey bezskutecznie protestował przeciwko planowi tej misji, bowiem *Hurricane'y* z dodatkowymi zbiornikami miały ograniczone możliwości prowadzenia walki powietrznej, a zbiorniki te uważane były też za zagrożenie pożarowe. Dowództwo nad mieszaną formacją myśliwców objął S/L Jack Brandt. Misja zakończyła się niepowodzeniem. Nie napotkano *Blenheimów* w wyznaczonym miejscu, a *Hurricane'y* z powodu gęstej mgły nie odnalazły pasa startowego w Namsang, gdzie miano uzupełnić paliwo. Wylądowały w He Ho, aby później przelecieć do Namsang. Tutaj podczas lądowania *Buffalo* AN168 uderzył w cięża-

równkę i został uszkodzony w stopniu wykluczającym naprawę. Pilot wyszedł z wypadku cało, ale braki w dokumentacji nie pozwalają ustalić jego tożsamości.

Kolejną próbę cztery *Hurricane'y* z 67. Sqn podjęły nazajutrz, jeden z nich miał wypadek z powodu niesprawnych hamulców podczas lądowania w Namsang. Pozostałe nie odnalazły celu z powodu złej widoczności. *Blenheimy* zbombardowały w tym dniu cel zastępczy. Jeszcze tego samego dnia samoloty wróciły do Magwe. *Buffalo* W8245 pilotowany przez Sgt Kena Rutherforda miał podczas powrotu problem z ciśnieniem oleju, który jednak wkrótce rozwiązano i Rutherford przyleciał później. Ostatnie loty na *Hurricane'ach* piloci 67. Sqn wykonali 7 marca 1942 r. Z powodu zmiany relokacji tych maszyn, w 67. Sqn pozostała tylko resztka *Buffalo*, a *Hurricane'y* pozostawiono w Magwe dla 17. Sqn.

Także 7 marca 1943 r. został utracony kolejny *Buffalo* (AN191, RD-H) pilotowany przez F/O Petera M. Binghama-Wallisa. Startował on w celu wykonania patrolu i silnik zaczął przerywać na wysokości 50 stóp (15 m) i zgasł na pułapie 100 stóp (30 m). Pilot nie miał innego wyjścia i wylądował przymusowo w stawie.

Z powodu małej liczby Buffalo podjęto decyzję o wycofaniu 67. Sqn do Indii w celu przezbrojenia. 11 marca 1942 r. S/L Jack Brandt, F/O Geoff Sharp i sierżanci Ken Rutherford oraz „Vic" Bargh przelecieli do Akyab (dziś Sittwe, w zachodniej Birmie – dziś Mjanmie – przy ujściu rzeki Kaladan do Zatoki Bengalskiej, stolicy stanu Arakan), a następnie do Dum Dum w Kalkucie. Później dołączyły do nich dwa jeszcze dwa Buffalo, ostatni był pilotowany z Akyab przez F/L Billa Gilla. Te sześć Buffalo miało seriale W8228, W8243, W8245, W8246, W8250 i AN214. W ciągu kilku tygodni 67. Sqn został ostatecznie całkowicie przezbrojony na *Hurricane'y*.

15 marca 1942 r. do Akyab wysłano cztery myśliwce typu Curtiss *Mohawk* Mk.IV pilotowane przez pilotów 67. Sqn przydzielonych do No 5. Sqn RAF, który szkolił się na *Mohawkach*. Zadaniem tych pilotów była obrona ważnego portu, jakim był Akyab. Przelecieli *Mohawkami*, ponieważ żaden Buffalo nie był wówczas operacyjny.

Dla dalszego wzmocnienia obrony powietrznej Indii No 146. Sqn RAF w Dinjan w Assam w północno wschodnich Indiach, niedaleko od granicy z Birmą otrzymał w marcu 1942 r. garść *Buffalo* pozostałych po 67. Sqn i cztery *Mohawki* jako dodatek do przestarzałych maszyn typu Hawker *Audax*. 146. Sqn został utworzony 15 października 1941 r. w Risalpur w Indiach na bazie B Flight z No 5. Sqn RAF. W grudniu 1941 r. przeniósł się do Dinjan, gdzie dołączył do oddelegowanej tu części 5. Sqn.



Brewster *Buffalo* Mk.I W8245/RD-D z No 67. Sqn RAF na lotnisku Magwe w Birmie. Osiem sprawnych Brewsterów 67. Sqn przeleciało tu 13 lutego 1942 r. W tle widoczny Tomahawk nr 27 (P-8131) z 1. Pursuit Squadron „Adam and Eve" American Volunteer Group.

eprasa.pl 468149e048

Buffalo służyły w 146. Sqn od marca do maja 1942 r. i wykorzystywano je wyłącznie do treningu, ponieważ były w złym stanie, utracono wówczas dwie maszyny. 9 kwietnia 1942 r. 2/Lt Cecil Rowe (z SAAF) rozbił W8246 podczas lądowania, gdy zawiodły hamulce. Pilot uniknął obrażeń, ale z powodu braku części zamiennych samolotu nie naprawiono. 8 maja 1942 r. trzy *Audaxy* i dwa *Buffalo* pilotowane przez S/L Counta Manfreda Becketta Czernina, dowódcę 146. Sqn (przypuszczalnie W8250) oraz F/L Iana L.B. Aitkensa przelatywały do Dum Dum via Jessore. Aitkens rozbił *Buffalo* AN214 podczas międzylądowania w Jessore, odnosząc lekkie obrażenia. Ponownie z powodu braku części zamiennych samolotu już nie naprawiono.



Samolot myśliwski typu Nakajima Ki-43-I *Hayabusa* (*Oscar*) z 1. Chūtai 64. Hikō Sentai podczas testu silnika na lotnisku na Malajach pod koniec 1941 r. Ki-43 rzadko latały bez zamontowanego kołpaka śmigła.

PODSUMOWANIE

Podczas walk nad Birmą, podobnie jak podczas kampanii na Malajach, słabości *Buffalo* zostały okrutnie obnażone. Chociaż piloci wykazywali się odwagą, a niektórzy doświadczeni posiadali również spore umiejętności, na niewiele to się zdało wobec niezwykle zwrotnych japońskich myśliwców. W walkach powietrznych zginęło ośmiu z nich, a 67. Sqn zaliczono 20 zwycięstw pewnych i prawdopodobnych (zgłoszono 27 zwycięstw).

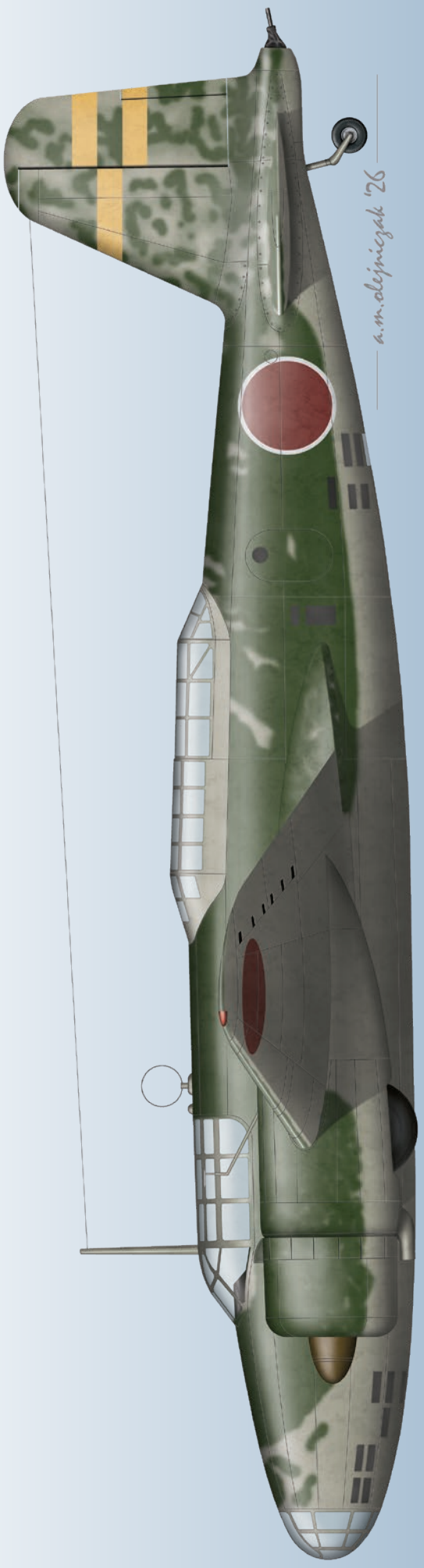
Podobnie jak na Malajach pilotom *Buffalo* przyznano niewiele odznaczeń. DFC otrzymali S/L Jack Brandt oraz F/L David J.C. Pinckney (pośmiertnie, zginął 23 stycznia 1942 r.), zaś na DFM zasłużył Sgt Gordon A. Williams.

Jako klasyczne myśliwce *Buffalo* były wykorzystywane nad Birmą jedynie w grudniu 1941 r. i w styczniu 1942 r. Od lutego 1942 r. pozostałe jeszcze Brewstery wykonywały głównie misje rozpoznawcze, a w marcu praktycznie wycofano je całkowicie ze służby w pierwszej linii. Kilka *Buffalo* przekazano co prawda do 146. Sqn, ale zużyte maszyny wykorzystywano tu w celach treningowych. Później pozostałe *Buffalo* wykorzystywano jeszcze w No 151. OTU do szkolenia pilotów myśliwskich, aż do wycofania ze służby pod koniec 1943 r.

Jacek Pukropp



Sgt C.V. „Vic" Bargh przy silniku bombowca Mitsubishi Ki-21-II (*Sally*) z 14. Hikō Sentai zestrzelonego 24 stycznia 1942 r.



Mitsubishi Ki-21-II (*Sally*) z 3. Chūtai 12. Hikō Sentai, początek 1942 r.

Malował: Andrzej M. Olejniczak

eprasa.pl 468149e048

„Treble Four” generała Fredericka Castle’a



▲ *Latające Fortece* z 413th Bombardment Squadron nad celem w Niemczech. Obie maszyny wyposażone były w radary H2X.

PRZEMYSŁAW SKULSKI

Frederick Walker Castle był generałem Sił Powietrznych Armii Stanów Zjednoczonych podczas II wojny światowej, pośmiertnie odznaczonym Medal of Honour (Medal Honoru) za męstwo wykazane na polu walki. Kontynuował rodzinną tradycję – był bowiem bratankiem oficera marynarki Guya W. Castle’a, odznaczonego w 1914 r. Medalem Honoru (za męstwo wykazane podczas amerykańskiej interwencji w Meksyku). Generał Castle nie był wybitnym pilotem, ale należał do najlepszych organizatorów oraz dowódców amerykańskiego lotnictwa bombowego. Dzięki swoim talentom oraz wykazanej odwadze i poświęceniu na stałe zapisał się w historii lotnictwa amerykańskiego okresu II wojny światowej.

FILIPIŃSKIE DZIECIŃSTWO

Frederick Walker Castle urodził się w Fort William McKinley w Taguig na Filipinach 14 października 1908 r. Był pierwszym synem podporucznika Benjamina F. Castle’a, absolwenta West Point z rocznika 1907. Wśród przyjaciół B. F. Castle’a stacjonujących na Filipinach, znalazł się inny absolwent West Point z tego samego rocznika — podporucznik Henry H. „Hap” Arnold – pionier amerykańskiego lotnictwa wojskowego oraz późniejszy generał USAAF. To właśnie „Hap” Arnold został ojcem chrzestnym małego Fredericka. Po I wojnie światowej B. F. Castle został attaché lotniczym w Paryżu, ale już w 1919 r. zakończył służbę w armii amerykańskiej w stopniu pułkownika. Następnie wraz z rodziną osiadł w Mountain Lakes w stanie New Jersey.

WOJSK I BIZNES

Frederick W. Castle wstąpił do Gwardii Narodowej stanu New Jersey 2 października 1924 r., co było przygotowaniem do podjęcia nauki w West Point. Dwa lata później wstąpił do Akademii Wojskowej Stanów Zjednoczonych i ukończył ją 12 czerwca 1930 r., zajmując siódme miejsce w grupie ponad 200 absolwentów. Został podporucznikiem w Korpusie Inżynierów (Corps of Engineers), ale wkrótce został przyjęty na szkolenie lotnicze w March Field w Kalifornii. 22 grudnia 1931 r. ukończył szkolenie i rozpoczął służbę jako pilot myśliwski w 17th Pursuit Squadron, stacjonującym na lotnisku Selfridge Field w stanie Michigan. Jednostka była wyposażona w samoloty Curtiss P-6E i Boeing P-12. Castle nie zrobił jednak kariery jako pilot i w 1933 r. znalazł się w grupie oficerów jednostki oddelegowanych do pracy w Civilian Conservation Corps. Była to organizacja działająca w ramach Nowego Ładu (New Deal) prezydenta Roosevelta, mająca na celu zatrudnienie bezrobotnej młodzieży przy projektach związanych z ochroną środowiska.

17 lutego 1934 r. Castle zrezygnował ze służby w armii i podjął pracę w Allied Chemical and Dye Corporation. Formalnie pozostał jednak w strukturze Organized Reserve. Umiejętności biznesowe, którymi się wykazał, sprawiły, że we wrześniu 1938 r. otrzymał ofertę dołączenia do



➤ Lt. Col. Frederick Walker Castle na zdjęciu z najprawdopodobniej 1943 roku.

eprasa.pl 468149e048

Sperry Gyroscope Company jako asystent prezesa firmy. Firma Sperry prowadziła w tamtym okresie prace nad rozwojem elektrycznie sterowanych wieżyczek dla bombowców oraz celowników bombowych (Norden). Prace te budziły duże zainteresowanie amerykańskich dowódców, w tym generała Arnolda, który był wówczas szefem United States Army Air Corps. Można się spotkać z opiniami, że w firmie Sperry Castle był zaufanym człowiekiem „Hapa" Arnolda.

„AMATORZY EAKERA"

Wkrótce po przystąpieniu Stanów Zjednoczonych do II wojny światowej generał brygady Ira Eaker otrzymał zadanie utworzenia amerykańskich jednostek lotnictwa bombowego, które miały stacjonować w Wielkiej Brytanii. W styczniu 1942 r. Eaker otrzymał rozkaz udania się do Anglii, gdzie zebrał swój sztab. Jeden z jego członków, Lt. Harris Hull, pracował wcześniej w firmie Sperry Gyroscope i polecił Castle'a jako dodatkowego członka zespołu. 19 stycznia 1942 r. Eaker poprosił generała Arnolda o przywrócenie Castle'a do służby wojskowej w stopniu kapitana, aby przydzielić mu zadanie zorganizowania baz i magazynów zaopatrzeniowych dla powstającej 8th Air Force (8. Armia Powietrzna). Eaker wraz z sześcioosobowym sztabem (nazywano ich „amatorami Eakera") przybył do Anglii przez neutralną Portugalię 20 lutego 1942 r. Castle bardzo szybko potwierdził pokładane w nim nadzieje. Zdobył uznanie przełożonych jako znakomity organizator, nie mógł więc dziwić fakt, że szybko awansował. Wiosną 1942 r. Castle został awansowany do stopnia majora, a 1 stycznia 1943 r. do stopnia pułkownika. Jednocześnie objął stanowisko szefa zaopatrzenia lotniczego 8th Air Force. Podobnie jak wielu oficerów sztabowych, Castle chciał jednak objąć dowodzenie jednostki bojowej. Początkowo generał Eaker nie był zwolennikiem takiego rozwiązania, nie chciał bowiem tracić bardzo sprawnego organizatora. Wkrótce pojawiły się jednak nowe okoliczności. W maju 1943 r. 8. Armia Powietrzna zwiększyła liczebność swoich sił z czterech do ośmiu grup bombowych. Dwie nowe grupy poniosły jednak tak duże straty, że Eaker postanowił zastąpić ich dowódców członkami swojego sztabu, a jednym z nich był Col. Castle. 19 czerwca 1943 r. Castle oficjalnie objął dowództwo 94th Bombardment Group stacjonującej w Rougham (Bury St. Edmunds). Kryzys morale wśród załóg z amerykańskich jednostek bombowych spowodowany dużymi stratami nie był zjawiskiem nowym. Na początku 1943 r. Colonel Frank A. Armstrong przejął dowództwo nad zdziesiątkowaną 306th Bombardment Gropu, zastępując Col. Charlesa Overackera. Aby odbudować morale i jednocześnie ograniczyć straty włożył wiele wysiłku w to, by poprzez trening podnieść poziom wyszkolenia załóg. W nowej jednostce Castle'a sytuacja była podobna. Podobnie jak



Col. Frederick Walker Castle (w środku) i Lt. Col. Elliot Vandevanter, Jr. (po lewej) w czasie rozmowy z Brig. Gen. Curtissem E. LeMay'em, 10 listopada 1943 roku.

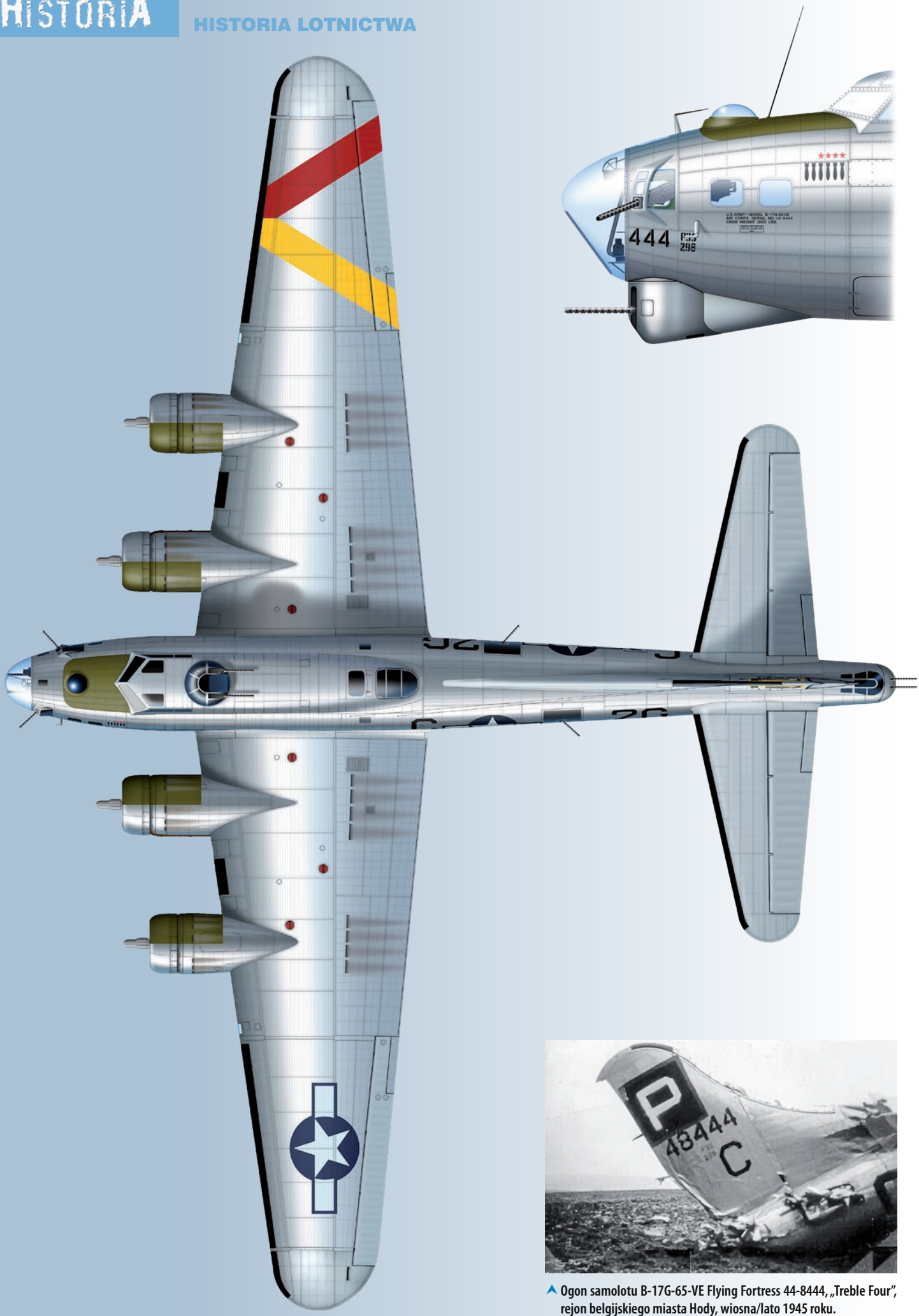


Colonel Frederick C. Walker i Major John J. Mcnaboe podczas podsumowania misji bojowej załogi Lt. Jamesa A. Verinisa z 324th Bombardment Squadron. (U.S. Air Force)



Frederick W. Castle (drugi z lewej) w czasie spotkania z amerykańskimi lotnikami przed bombowcem B-17 na lotnisku Rougham, prawdopodobnie wiosna/lato 1943 roku.

eprasa.pl 468149e048

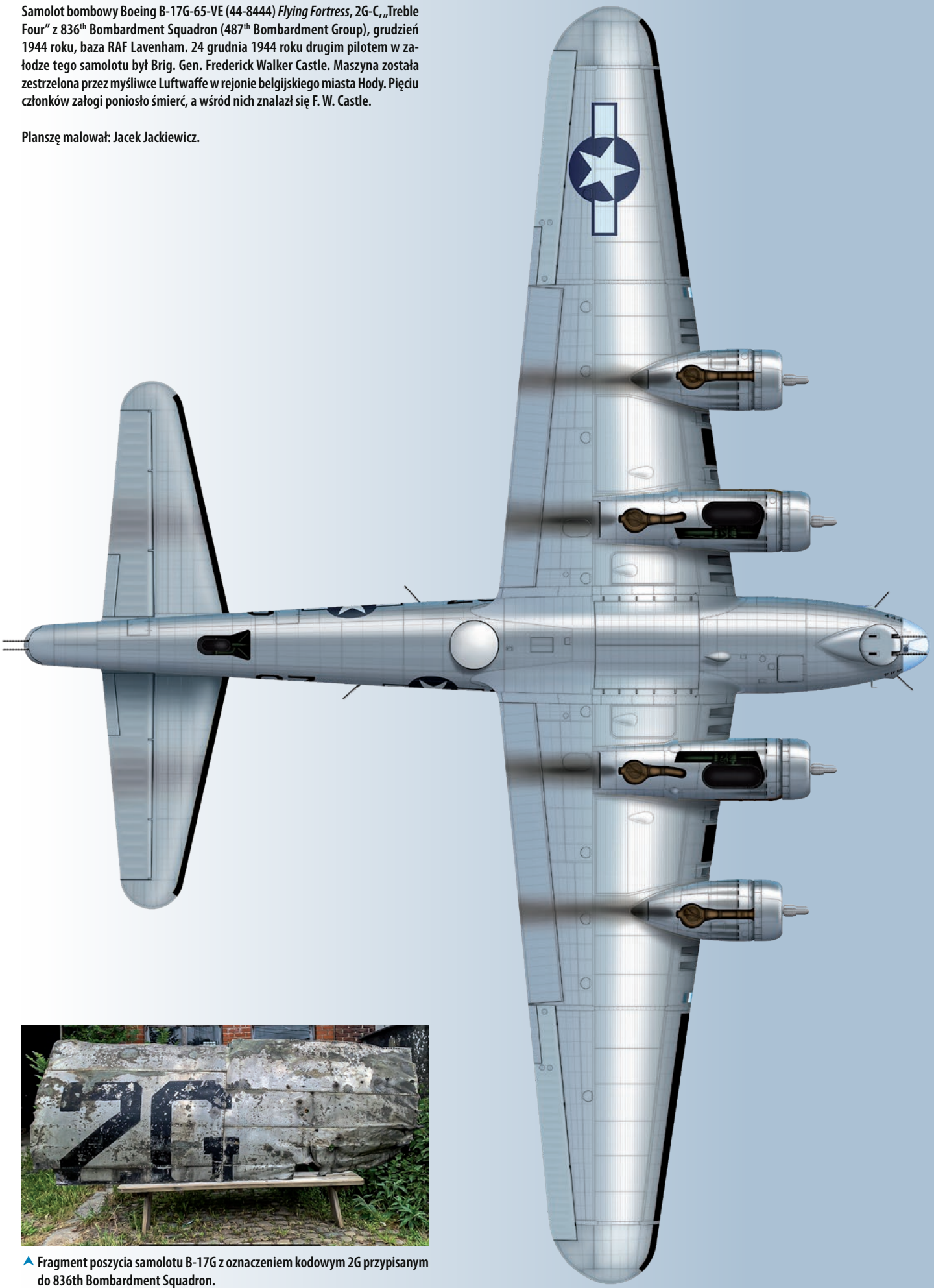


Ogon samolotu B-17G-65-VE Flying Fortress 44-8444, „Treble Four", rejon belgijskiego miasta Hody, wiosna/lato 1945 roku.

eprasa.pl 468149e048

Samolot bombowy Boeing B-17G-65-VE (44-8444) *Flying Fortress*, 2G-C „Treble Four" z 836th Bombardment Squadron (487th Bombardment Group), grudzień 1944 roku, baza RAF Lavenham. 24 grudnia 1944 roku drugim pilotem w załodze tego samolotu był Brig. Gen. Frederick Walker Castle. Maszyna została zestrzelona przez myśliwce Luftwaffe w rejonie belgijskiego miasta Hody. Pięciu członków załogi poniosło śmierć, a wśród nich znalazł się F. W. Castle.

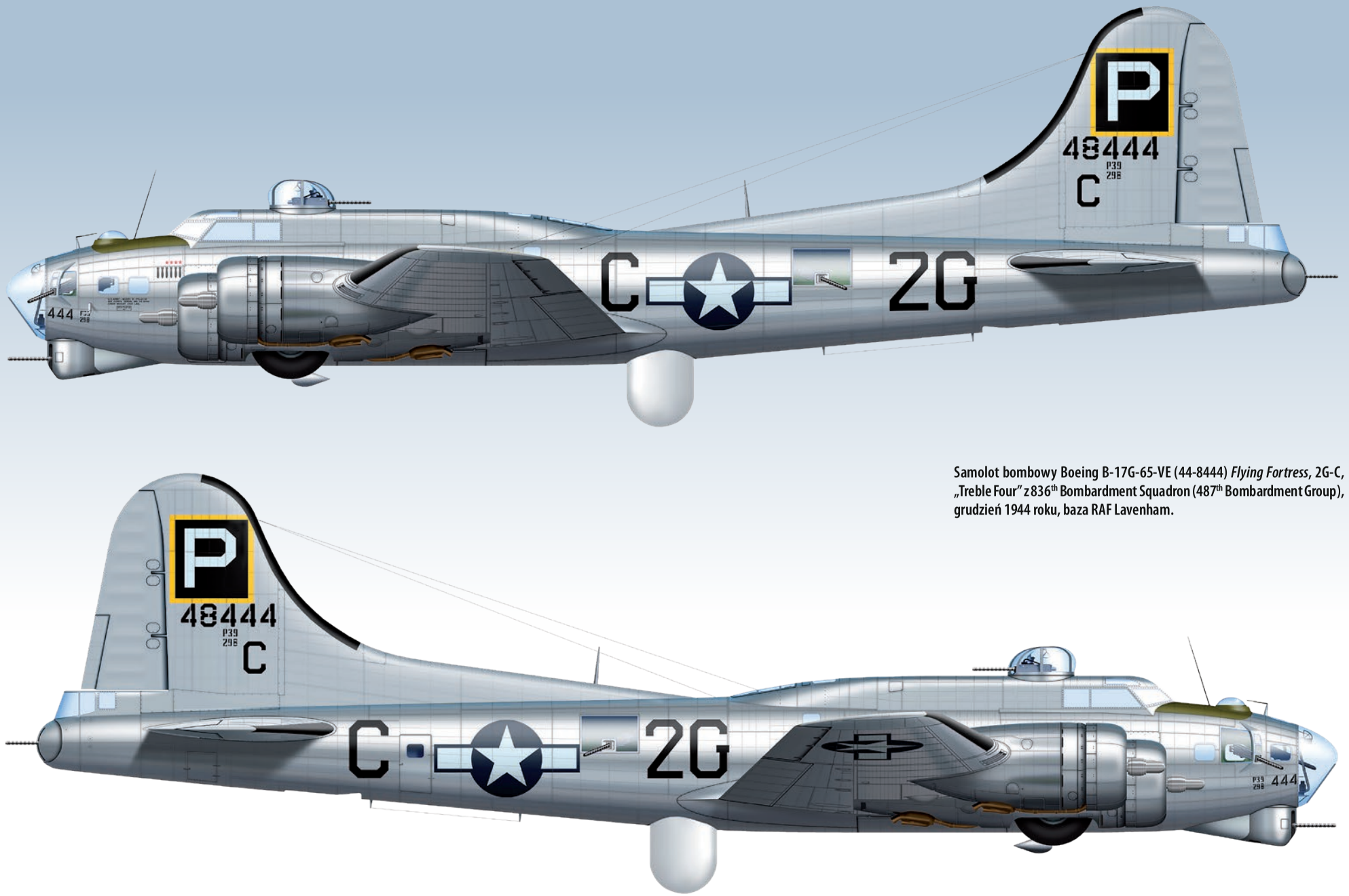
Planszę malował: Jacek Jackiewicz.



Fragment poszycia samolotu B-17G z oznaczeniem kodowym 2G przypisanym do 836th Bombardment Squadron.

eprasa.pl 468149e048

eprasa.pl 468149e048



Samolot bombowy Boeing B-17G-65-VE (44-8444) *Flying Fortress*, 2G-C, „Treble Four" z 836th Bombardment Squadron (487th Bombardment Group), grudzień 1944 roku, baza RAF Lavenham.

Planszę malował: Jacek Jackiewicz.



Formacja bombowców Boeing B-17G z 487th Bombardment Group w locie, prawdopodobnie początek 1945 roku.

Armstrong, Castle postawił na lepsze wyszkolenie załóg, co miało przecież fundamentalny wpływ na skuteczność działań i mniejsze straty. Nie przyszło to jednak łatwo. Castle był człowiekiem zamkniętym w sobie i jednocześnie bardzo wymagającym. Dowodził grupą wykorzystując doświadczenia biznesowe — wiele zadań cedował na swoich oficerów, oczekując od nich maksymalnego zaangażowania i odpowiedzialności. Początkowo część jego podwładnych postrzegała to jako jego słabość. W zbudowaniu silnej pozycji w grupie Castle'owi nie pomagał fakt, że był mało doświadczonym pilotem bombowca. Stopniowo jednak jego sposób dowodzenia jednostką zaczął przynosić pozytywne rezultaty. Bardzo istotne było przy tym to, że nawet jeżeli Castle nie był wybitnym pilotem, to brał udział w wielu misjach nad Niemcami. 28 lipca 1943 r. poprowadził wyprawę mającą na celu zbombardowanie fabryki Focke-Wulfa w Oschersleben. Złe warunki pogodowe doprowadziły do rozbicia formacji bombowców. W efekcie samoloty z 94th Group wraz z kilkoma maszynami z innych jednostek samodzielnie zaatakowały cel. Za sprawne dowodzenie w tej misji Castle otrzymał Silver Star (Srebrna Gwiazda). Warto dodać, że wiele epizodów ze służby Castle'a w 94th Bombardment Group znalazło się w powieści „Twelve O'Clock High". Taki sam tytuł nosił film z 1949 r. z Gregorym Peckiem w roli głównej.



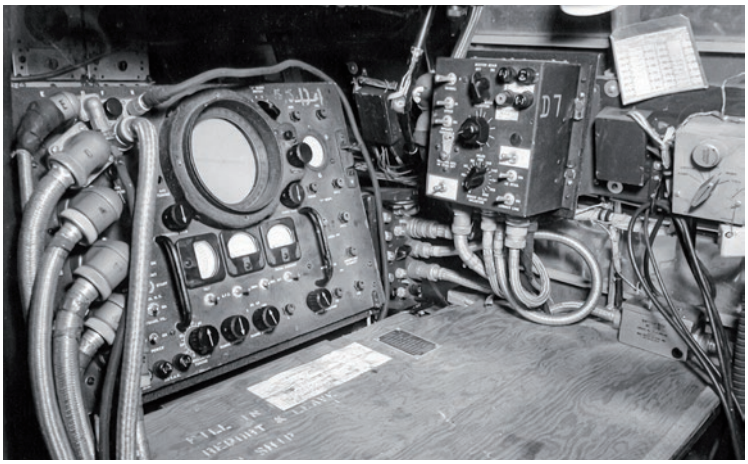
Dwie *Latające Fortece* z 602nd Bombardment Squadron w czasie zadania bojowego. Na pierwszym planie widać samolot z oznaczeniem kodowym K8-L, wyposażony w radar H2X.

OSTATNI LOT

Castle pełnił funkcję dowódcy 94th Bombardment Group do 14 kwietnia 1944 r., kiedy to mianowano go dowódcą 4th Bombardment Wing, w skład której wchodziła jego poprzednia grupa. W listopadzie jego nowa jednostka została powiększona z trzech do pięciu grup bombowych. 20 listopada 1944 r. Frederick W. Castle otrzymał awans na stopień generała brygady (Brigadier General). Miał wtedy 36 lat i był jednym z najmłodszych amerykańskich generałów.

16 grudnia 1944 r. Niemcy rozpoczęli ostatnią dużą ofensywę na Zachodzie, zaatakowali w Ardenach. Ich sprzymierzeńcami było zaskoczenie oraz zła pogoda, która na pewien czas uziemiła lotnictwo Aliantów. Sytuacja zmieniła się 23 grudnia, gdy pogoda uległa poprawie. Już na następny dzień zaplanowana została potężna operacja lotnictwa amerykańskiego, w której wzięło udział 2046 ciężkich bombowców i 853 myśliwców. Pod względem liczby zaangażowanych samolotów była to największa wyprawa w historii 8th Air Force. Zadaniem „Mission 760", operacji zaplanowanej na Wigilię Bożego Narodzenia, był atak na niemieckie lotniska i węzły komunikacyjne, co miało osłabić potencjał militarny przeciwnika. Istotną rolę miały odegrać w niej załogi 4th Bombardment Wing dowodzone przez Brig. Gen. Castle'a.

24 grudnia 1944 r. Castle poleciał jako drugi pilot w samolocie prowadzącym formację, który nominalnie należał do 836th Bombardment Squadron (487th Bombardment Group), sta-



Stanowisko operatora radaru H2X w bombowcu Boeing B-17G. H2X (nazwany później AN/APS-15) był amerykańskim systemem radarowym służącym do skanowania terenu, wykorzystywanym do bombardowań bez widoczności ziemi. Został opracowany w Radiation Laboratory MIT pod kierownictwem George'a E. Valley'ego Jr, jako rozwinięcie brytyjskiego radaru H2S. Radar H2X był znany także jako „Mickey set" lub BTO (Bombing Through the Overcast).



Załoga Lt. Roberta W. Harrimana przed bombowcem B-17G. W pierwszym rządzie klęczą (od lewej): Lt. Wilkinson, (nie brał udziału w locie 24 grudnia 1944 roku), S/Sgt Lowell B. Hudson, T/Sgt. Quentin W. Jeffers, T/Sgt Lawrence H. Swain. Stoją w drugim rzędzie (od lewej): Lt. Robert W. Harriman, Lt. Claude L. Rowe, Lt. Bruno S. Procopio, Lt. Henry P. MacArty, Lt. Paul L. Biri.

eprasa.pl 468149e048



Captain Edmund Auer – w locie 24 grudnia 1944 roku był nawigatorem formacji.

cjonującego w bazie RAF Lavenham, w południowej Anglii. Była to 30 misja bojowa amerykańskiego generała. Boeing B-17G-65-VE, w którym znalazł się Castle, miał numer seryjny 44-8444 i nosił nazwę „Treble Four", nawiązującą do trzech ostatnich cyfr numeru seryjnego samolotu. Samolot został wyprodukowany przez Vega Aircraft Corporation (filia zakładów Lockheeda) w Burbank w Kalifornii. We wrześniu 1944 r. bombowiec trafił do Dallas (Teksas), a następnie na Don Field (Bangor, Maine). W październiku samolot przeleciał do Wielkiej Brytanii i trafił do 836th Bombardment Squadron, dywizjonu wchodzącego w skład 487th Bombardment Group. Była to maszyna wyposażona w radar H2X, zamontowany w miejsce dolnej, kulistej wieżyczki strzeleckiej. Pod koniec grudnia 1944 r. maszyna miała na koncie 6 lotów bojowych. Pierwszym pilotem i dowódcą załogi „Treble Four" był Lt. Robert W. Harriman.

Celem dla bombowców z 4th Bombardment Wing były bazy Luftwaffe w Niemczech. Samoloty z 487th Group miały zaatakować lotnisko w Babenhausen. Od początku misja przebiegała z pewnymi problemami. Potężną powietrzną armadę (blisko 3000 samolotów) udało się zebrać z pewnym opóźnieniem. Bombowcom 487th Group nie udało się spotkać z Mustangami eskorty, ponieważ te spóźniły się z powodu złej pogody (najprawdopodobniej myśliwce osłony dołączyły jednak do bombowców już na trasie lotu).



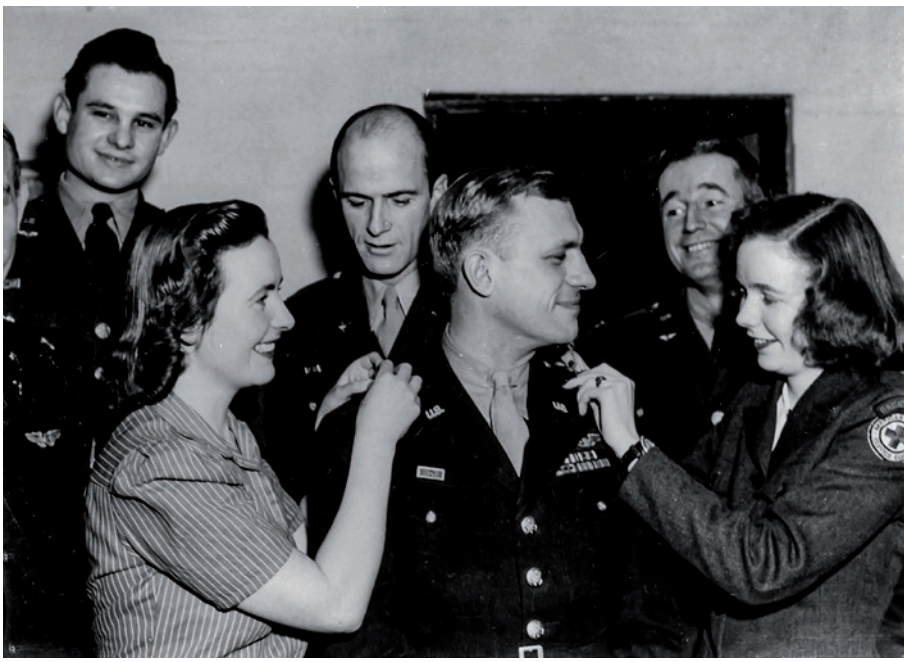
Lt. Robert Harriman – pierwszy pilot bombowca B-17G "Treble Four". 24 grudnia 1944 roku zginął we wraku swojego samolotu.

W trakcie misji pojawiły się problemy techniczne w „Treble Four". Zewnętrzny silnik na prawym skrzydle zaczął tracić olej i nie był w stanie dać pełnej mocy. Gdy bombowiec zaczął odstawać od formacji, generał Castle przekazał drogą radiową dowództwo do „Latającej Fortecy", w której znajdował się jego zastępca. Wkrótce pojawiło się kolejne zagrożenie — ataki niemieckich myśliwców. Amerykańskie bombowce były atakowane przez samoloty Focke Wulf Fw 190A *Sturmböck* z dywizjonu IV.(Sturm)/JG 3 oraz



T/Sgt. Quentin W. Jeffers – był inżynierem pokładowym „Treble Four", a także obsługiwał górną wieżyczkę strzelecką.

wspierające je myśliwce z JG 6 i JG 27. Coraz bardziej oddalająca się od swojej formacji oraz osłony myśliwców USAAF „Treble Four" była dla samolotów Luftwaffe wymarzonym celem. Nieco zastanawiający jest przy tym fakt, że samolot prowadzący formację, w dodatku z generałem brygady na pokładzie, został praktycznie pozostawiony sam sobie. W wyniku co najmniej trzech ataków wrogich myśliwców zapaliły się dwa silniki na prawym skrzydle „Fortecy" oraz uszkodzona została instalacja tlenowa, a dwóch członków załogi zostało rannych. Według niektórych relacji bombowiec „Treble Four" był atakowany przez Messerschmitty Bf 109G, co może wskazywać na samoloty z JG 27. Piloci bombowca – Lt. Harriman i Brig. Gen. Castle – dokonywali cudów, aby utrzymać maszynę w powietrzu i przez jakiś czas im się to rzeczywiście udawało. Kiedy zdali sobie



Ceremonia przypinania generalskich gwiazdek do munduru Fredericka W. Castle'a.



Grób Brig. Gen. Fredricka Walkera Castle'a na amerykańskim cmentarzu wojskowym w Henri-Chapelle (Belgia)

eprasa.pl 468149e048

jednak sprawę, że uratowanie „Treble Four" nie jest możliwe, Castle nakazał załodze opuszczenie samolotu. Po chwili maszyna wpadła w korkociąg, ale pilotom kolejny raz udało się wyjść z opresji, co pozwoliło sześciu członkom załogi wyskoczyć ze spadochronami (jeden z nich zmarł dzień później w wyniku odniesionych obrażeń, najprawdopodobniej był to wynik ostrzału przez niemieckiego myśliwca). Los samolotu został dopełniony przez eksplozję zbiornika paliwa w płonącym, prawym skrzydle. Maszyna rozpadła się w powietrzu nad belgijską miejscowością Hody (przednia część kadłuba upadła koło Chateaux d'Englebermont) w Belgii. Ostatecznie z dziesięciu członków załogi, pięciu lotników przeżyło katastrofę samolotu. Wśród tych, którzy zginęli był generał brygady Frederick W. Castle. Lotnik został pochowany na amerykańskim cmentarzu wojskowym w Henri-Chapelle, w prowincji Liège w Belgii. Na tym samym cmentarzu spoczęli także inni członkowie załogi: Lt. Harriman i T/Sgt Swain. Natomiast dwaj pozostali lotnicy, którzy stracili życie w ostatniej misji „Treble Four" – Lt. Rowe i Lt. Procopio – zostali pochowani w USA.

ZAKOŃCZENIE

Dramatyczna historia Boeinga B-17G „Treble Four" szybko stała się szeroko komentowanym wydarzeniem. Niewielu amerykańskich generałów zginęło w czasie wykonywania zadania bojowego. Podkreślano determinację pilotów „Latającej Fortecy", aby uratować jak największą liczbę członków załogi. Innym akcentowanym aspektem było to, że Harriman i Castle zrobili wszystko, aby wypełniony bombami samolot nie spadł na alianckie oddziały. Za wykazane bohaterstwo Brig. Gen. Frederick W. Castle został pośmiertnie odznaczony Medal of Honour. Matka pilota odebrała odznaczenie z rąk generał Iry Eakera na ceremonii w 1946 r. Co ciekawe, w oficjalnych dokumentach jako data przyznania medalu widnieje 28 lutego 1947 r.

Amerykanie zrobili dużo, aby zachować pamięć o generale brygady F. W. Castle'u. Lotnisko wojskowe w Merced w Kalifornii zostało na jego cześć przemianowane na Castle Field. Wraz z utworzeniem USAF w 1947 r. otrzymało ono nową nazwę — Castle Air Force Base i przez większość swojego istnienia służyła jako baza bombowców Strategic Air Command (Dowództwo Lotnictwa Strategicznego). Baza Castle AFB została zamknięta 30 września 1995 r. w wyniku działań w ramach programu BRAC (Base Realignment and Closure) z 1991 r. i obecnie funkcjonuje pod nazwą Castle Airport Aviation and Development Center. Na jego terenie znajduje się muzeum lotnictwa noszące imię generała Castle'a. Jednym z eksponatów jest B-17G w malowaniu „Treble Four" (choć nie jest ono poprawne). Nie odbierając niczego generałowi Castle'owi, nie sposób nie zauważyć, że pozostali członkowie załogi B-17G „Treble Four", a szczególnie pierwszy pilot Lt. Robert Harriman nie doczekali się takich honorów (pośmiertnie przyznano mu Purple Heart).

Przemysław Skulski



Plakat filmu „Twelve O'Clock High" z Gregorym Peckiem w roli głównej. Obraz ten wykorzystywał niektóre fakty z biografii Fredericka W. Castle'a.

Załoga B-17G „Treble Four", „Mission 760", 24 grudnia 1944 roku

Imię i nazwisko	Funkcja	Uwagi
Lt. Robert W. Harriman	Pilot	Zginął, odznaczony Purple Heart
Brig. Gen. Frederick W. Castle	Drugi pilot, prowadzący formację	Zginął, odznaczony Medal of Honour
Lt. Paul L. Biri	Bombardier	Przeżył
Capt. Edmund F. Auer	Nawigator formacji	Przeżył
Lt. Henry D. MacArty	Nawigator	Przeżył, niektóre źródła podają inną pisownię jego nazwiska - Macarty
T/Sgt. Quentin W. Jeffers	Strzelec (górna wieżyczka)/inżynier pokładowy	Przeżył
T/Sgt. Lawrence H. Swain	Radiooperator	Zginął
Lt. Bruno Salvatore Procopio	Operator radaru H2X	Wyskoczył na spadochronie, 25.12.44 zmarł w szpitalu w Liège z powodu odniesionych obrażeń
S/Sgt. Lowell B. Hudson	Strzelec boczny	Przeżył
Lt. Claude L. Rowe Jr	Strzelec ogonowy, nominalnie w załodze „Treble Four" był drugim pilotem	Zginął

eprasa.pl 468149e048

I./ZG 76 w 1939 roku



ŁUKASZ ŁYDŻBA
ROBERT SZOŁTYK

CZĘŚĆ III

Trzecia część artykułu opisuje działania grupy I./ZG 76 od 9 września, aż do końca jej udziału w kampanii wrześniowej 1939 roku. Niemieccy myśliwcy stoczyli w tych dniach (9 września, 11 września i 17 września 1939 roku) kolejne walki z polskim lotnictwem i osiągnęli kilka zwycięstw powietrznych tracąc jednego Bf 110. Szczególnie intensywne walki miały miejsce z myśliwcami Brygady Pościgowej i III/2 Dywizjonu Myśliwskiego koło Lublina 9 września 1939 roku. Ostatnie akcje bojowe I./ZG 76 miały miejsce w trzeciej dekadzie września nad Warszawą.

9 WRZEŚNIA 1939

Planowano, że tego dnia I./ZG 76 będzie chronić bombowce oraz bombowce nurkujące biorące udział w zmasowanym nalocie na Lublin. O godz. 01.00 jednostka poinformowała Fliegerdivision 1, że jej myśliwce – nawet po międzylądowaniu w Częstochowie – mogą przebywać nad celem zaledwie przez 20 minut, w związku z czym ataki bombowców nurkujących muszą zostać odwołane[1]. Jednocześnie grupa otrzymała polecenie znalezienia nowego lotniska w okolicy Kielc. Zadanie tego osobiście podjął się wykonać Hptm. Reinecke, który wyruszył w drogę samochodem. Z powodu fatalnych warunków drogowych nie zdołał jednak dotrzeć do wskazanego rejonu[2]. W godz. od 06.46 do 07.30 samoloty Bf 110 ze Stab. I./ZG 76 oraz 1. i 2./ZG 76 przebazowały się z Breslau-Gandau (Wrocławia) do Częstochowy.

Po godzinie 08.00 jednostkę postawiono tam w stan gotowości bojowej. Przewidywano przeniesienie do nowej bazy w Kielcach-Masłowie, jednak w rzeczywistości dotyczyło to tylko części sił. W drogę wyruszyły kompanie sztabowa i techniczna, podczas gdy same eskadry wraz z samolotami wciąż stacjonowały na wrocławskim lotnisku Gandau.

Między 09.05 a 13.00 odbyła się jedyna misja bojowa tego dnia. Zadaniem 21 maszyn Bf 110 ze Stab I./ZG 76 oraz 1./ZG 76 i 2./ZG 76 była osłona 71 bombowców He 111P z pułku KG 4 w rejonie Lublina. Po zakończeniu tego zadania myśliwce przeprowadziły wymiatanie myśliwskie. Około godz. 09.50, tuż po zrzuceniu ładunku bombowego przez KG 4, część Bf 110 ze Stab/ZG 76 oraz 1./ZG 76 zaatakowała z lotu koszącego polskie samoloty na lotnisku w Świdniku. Niemieckie załogi zgłosiły zniszczenie na ziemi dziewięciu maszyn (w tym osiem przypisano lotnikom z 1./ZG 76), z czego sześć zidentyfikowano jako myśliwce PZL P.24. Wkrótce po tym lotnicy Stab/ZG 76 oraz 1./ZG 76 natknęli się na myśliwce Brygady Pościgowej w rejonie Lublina i w serii walk, do jakich doszło, zgłosili kilka zestrzeleń:

1) o godz. 10.05 – PZL P.24 został zestrzelony przez Fw. Wellenköttera (strzelca pokładowego Ofw. Gerharda Herzoga) z 1./ZG 76 w rejonie Bełżyc (zwycięstwo prawdopodobne).

2) o godz. 10.06 - PZL P.24 został zestrzelony przez Olt. Rudolfa Rademachera ze sztabu I./ZG 76 w rejonie Lublina (zwycięstwo pewne)

3) o godz. 10.08 - PZL P.24 przez Hptm. Horsta Pape z 1./ZG 76 20 km na zach. od Lublina (zwycięstwo pewne).

4) o godz. 10.10 - PZL P.24 przez Lt. Gerharda Böhmela z 1./ZG 76 28 km na płd.-zach. od Lublina (zwycięstwo pewne).

5) o godz. 10.10 - PZL P.24 przez Gefr. Enno Gruschwitza (strzelca Lt. Böhmela) w tym samym rejonie (zwycięstwo prawdopodobne).

6) o godz. 10.10 PZL P.24 przez Lt. Hansa-U. Kettlinga z 1./ZG 76 15 km na zach. od Lublina (zwycięstwo prawdopodobne).

Z polskiej strony wiadomo, że w jednej z potyczek wzięły udział myśliwce III/1 Dywizjonu, III/4 Dywizjonu oraz klucz 152. EM w składzie:

Messerschmitt Bf 110C (M8+CH) z eskadry 1./ZG 76, która 9 września podczas ataku na lotnisko w Świdniku meldowała zniszczenie ośmiu polskich samolotów na ziemi oraz sześciu myśliwców PZL P.24 w powietrzu kosztem straty jednego Bf 110 oraz dwóch uszkodzonych. (arch. Robert Szołtyk).

[1] BAMA RL8/102.

[2] BAMA RL8/102.

eprasa.pl 468149e048

por. pil. Kazimierz Woliński, por. pil. Marian Imiela i st. szer. pil. Mieczysław Popek. Prawdopodobnie jakieś myśliwce III/1 Dywizjonu zostały niegroźnie postrzelane w walce ze Stab. I./ZG 76 oraz 1./ZG 76. W trakcie toczącej się walki por. pil. Woliński ze 152. EM – według Komisji Bajana – miał zgłosić zestrzelenie jednego Bf 110[3]. Polski pilot mógł trafić jednego z uszkodzonych koło Lublina myśliwców Bf 110C. Niemcy odnotowali uszkodzenie Bf 110 (M8+GH) pilotowanego przez Ofw. Gerharda Herzoga, którego maszyna została uszkodzona w około trzydziestu procentach (m.in. został unieruchomiony jeden silnik). Strzelec tego Messerschmitta Fw. Wellenkötter o godz. 10.05 zgłosił trafienie atakującego ich PZL P.24. Załoga myśliwca wróciła do swojej bazy. Niemcy odnotowali jeszcze dwie trafione „stodziesiątki". Samolot dowódcy eskadry 1./ZG 76 Hptm. Horsta Pape (strzelec Gefr. Herbert Jacobi) został uszkodzony w prawie czterdziestu procentach; załoga, mimo unieruchomionego jednego silnika, zdołała wrócić na swoje lotnisko. Z kolei Messerschmitt Bf 110C (M8+DH) pilotowany przez Lt. Helmuta Lenta (strz. Gefr. Walter Kubisch) otrzymał trafienie w silnik po ataku polskiego myśliwca. Niemiecki pilot tak opisał to w liście do domu:

Od czasu, gdy pisałem do Was po raz ostatni, podpaliłem na ziemi kolejne trzy polskie maszyny. Kiedy zabierałem się za czwartą, Polak zaskoczył mnie i zaatakował, odstrzeliwując mi prawy silnik. Musiałem przymusowo lądować za naszymi liniami. W niedzielę był u nas Führer i pogratulował mi udanego lądowania awaryjnego[4].



Rozbity po przymusowym lądowaniu Messerschmitt Bf 110C (M8+DH) z 1./ZG 76 pilotowany przez Lt. Helmuta Lenta (strz. Gefr. Walter Kubisch), po tym jak został trafiony przez myśliwiec PZL P.11 z Brygady Pościgowej.(arch. Vesper).



Ten sam myśliwiec w innym ujęciu. (arch. Robert Szołtyk).

Lt. Lent lądował Messerschmittem na brzuchu koło Skarżyska-Kamiennej, a maszyna została uszkodzona. Była tak bardzo zniszczona (dziewięćdziesiąt procent uszkodzeń), że nadawała się tylko na złom. W walce z tą grupą Messerschmittów wzięli również udział prawdopodobnie piloci III/2 Dywizjonu Myśliwskiego. St. szer. pil. Tadeusz Arabski tak dalej opisał swój lot bojowy:

W ślad za tym kluczem poszła reszta naszych maszyn, ja byłem wówczas w środkowym kluczu. Zaatakowana formacja bombowców odpowiedziała gęstym ogniem strzelców pokładowych i zaczęła się rozpraszać w klucze po 3 samoloty. W tym czasie weszły także do akcji Me-110. Spotkanie zaraz przeobraziło się w indywidualne pojedynki. Nieopisany widok. Dla nas emocja, strach, brawura, wola zwycięstwa. Dla mnie to już 12-sty lot bojowy – jestem ostrożny.

Łączność radiowa przestała praktycznie funkcjonować natychmiast po zaatakowaniu nieprzyjaciela. Podekscytowani walką piloci, rzucają w nadajniki bezładne meldunki z przebiegu swoich pojedynków, starając się przekrzyczeć jeden drugiego. Nawiązuję jednak łączność radiową z prowadzącym Flankiem. Otrzymuję rozkaz zbliżyć się blisko do niego. Za chwilę sygnalizuje:

„Uwaga!!!" i piką schodzi w dół. Jako prawy idę drugi za nim. Widzę 2 Me-110, które były dużo niżej, może około 300-400 m. Mamy przewagę wysokości – to wspaniale. Szybkość dochodzi do 390 km, a później do 450 km/h. Przecinamy im drogę przechodząc przez mały „cumulus". Lecimy prosto z góry, jeden po drugim – oddajemy jedną i drugą serię…

Flanek wchodzi Me-110 „na ogon", zwrotna jest ta maszyna P-11c i znów strzela. Me-110 idzie w smudze dymu do ziemi. Bezpośrednio po tym zaatakowały Flanka inne dwa Me-110. Otrzymał trafienie w taśmy amunicyjne, karabiny maszynowe przestały strzelać. Bezradny i bezbronny – ucieka w „cumulus". Ze mną było podobnie po oddaniu serii z pikowania – przeszedłem znów do góry – wykorzystując uzyskaną szybkość. Widzę z odległości około 1000 m dwa Me-110 lecące w moim kierunku. Szybka i słuszna decyzja, pikuję do samej ziemi. Walki nie wolno mi przyjąć. Odlatuję lotem koszącym [5].

Sierż. pil. Leopold Flanek prowadzący st. szer. pil. Tadeusza Arabskiego uszkodził zapewne jednego z wcześniej trzech wspomnianych Bf 110 ze Stab. lub 1./ZG 76. Atak krakowskich myśliwców został skontrowany atakiem pary (tzw. Rotte) Messerschmittów, która leciała nieco wyżej z tyłu. Pociski jednego z Messerschmittów być może uszkodziły silnik w PZL P.11c nr „2" (ser. 8.63) ze 121. EM pilotowanej prawdopodobnie przez sierż. pil. Flanka. W czasie lądowania samolot prawdopodobnie stanął na nosie, co doprowadziło do zwichrowania jednego ze skrzydeł. W czasie walki lub lądowania zostały uszkodzone - śmigło, kolektor wydechowy i osłony silnika. Myśliwiec być może został zabrany przez Brygadę Pościgową lub porzucony i przejęty

[3] Zestawienie zestrzeleń 152. EM sporządzone przez Komisję Bajana (IPMS Lot.A.IV.2/4) podaje, że por. Woliński miał strącić 6 września Bf 110 w rejonie Kazimierza. Jedyną pasującą datą wydaje się tutaj jednak 9 września. Rejon Kazimierza nad Wisłą to raczej pomyłka i por. pil. Woliński ostrzelał niemiecką maszynę bliżej Kierza.

[4] P. Hinchliffe, The Lent papers,2005 s. 41.

[5] T. Arabski, „Alarm ogłoszono o świcie", (w:) Biuletyn Historyczny, Dowództwo Wojsk Lotniczych. Zarząd Polityczny – Wydział Historyczny, Poznań 1974, s. 131.

eprasa.pl 468149e048

przez Niemców[6]. Krakowski dywizjon mógł jeszcze stracić maszynę PZL P.11c nr „2" (8.93) ze 122. EM, którą porzucił gdzieś we wrześniu 1939 roku. Samolot został uchwycony przez Niemców na jednym ze zdjęć, być może gdzieś na porzuconym lotnisku (B. Belcarz, Tomasz J. Kopański, PZL P.11c – Yellow Series, Sandomierz 2020, s. 133). Ta „jedenastka" mogła zostać również utracona w jakichś innych okolicznościach.

W czasie, kiedy trwała bitwa z eskadrą 1./ZG 76 koło Kierza, por. pil. Wacław Łapkowski ze 112. EM, który również wystartował z III/1 Dywizjonem, samotnie pogonił za kluczem trzech He 111P z II./KG 4 (lecącym na czele tej grupy bombowej) od Lublina aż w rejon na południe od Radomia. Pogoń w kierunku zachodnim trwała na dystansie aż 100–120 km do momentu, gdy jego PZL P.11c nr „2" został zaatakowany przez Messerschmitty Bf 110 z eskadry 2./ZG 76. Ppor. pil. Wacław Łapkowski tak opisał ten lot w pamiętniku Mirosława Fericia:

W Kierzu na brak nieprzyjaciela w tym dniu nie można było narzekać. „Szkopy" latały z zachodu na wschód, na Lublin i okoliczne miejscowości. Wszędzie dym i pożary wzniecane bombardowaniem.

Starty nie dawały rezultatów, ponieważ nieprzyjaciel, korzystając z dużej szybkości, omijał nas.

Około południa wystartowałem na drugi lot i uganiałem się bez skutku za nieprzyjacielem. Grasowałem tak na północy od naszego lotniska i wymyślałem, na czym

[6] Polscy technicy lub co bardziej prawdopodobne Niemcy wymienili oryginalny silnik na nowy PZL Merkury V S2 (wyprodukowany w sierpniu 1935) o nr 4202. Podczas remontu silnika muzealnej „jedenastki" przez p. Henryka Wickiego w 2017 r., potwierdził on, że silnik miał niepodłączone zasilanie paliwem ze zbiornika głównego samolotu, a pompa paliwowa i jej napęd były fabrycznie zaplombowane. Uruchomienia silnika muzealnego P.11c nr 8.63 bazowały na zasilaniu paliwem w sposób grawitacyjny, ze zbiornika opadowego umieszczonego w nosku lewego skrzydła przy kadłubie. Wysoki numer silnika świadczy o tym, że silnik ów pochodził prawdopodobnie z zapasów Centralnej Składnicy Lotniczej w Dęblinie, zdobytych przez Niemców. W miejsce śmigła od wersji „c" w maszynie zamontowano śmigło od PZL P.11a lub rumuńskiej wersji P.11b oraz pierścienie Townenda (kolektora wylotowego spalin i osłon silnika) pochodzących od innego samolotu, o czym świadczą tabliczki znamionowe tych elementów, na których możemy przeczytać, że pierścień miał nr 260, przeznaczony był dla samolotu o numerze wojskowym 8.50 z silnikiem PZL Merkury VS o nr 4090. To dowodzi, że pochodziły z samolotu o numerze fabrycznym 549, co jest zgodne z numerem wojskowym ser. 8.50. Taki samolot znajdował się w 1939 r. na stanie 112. EM. To potwierdzałoby wersję o naprawie przeprowadzonej przez Niemców lub fakt przejęcia tego myśliwca (ser. 8.63) przez Brygadę Pościgową i próbę reperacji przez polskich techników. Pierwotne uszkodzenia – przestrzeliny z płatowca zostały usunięte podczas remontu w zakładach PZL, jaki się odbył w latach 1986-1989. Te pozostawione zbadał Marek Rogusz i okazało się, że przestrzeliny biegną jednak prawie pod kątem prostym do powierzchni skrzydła, a ich rozmiar raczej odpowiada broni radzieckiej, tak więc mało prawdopodobne, że są to uszkodzenia odniesione podczas walki powietrznej we wrześniu (M. Rogusz, Aviator Krakowski nr 4/2021, s. 58-60). Na stateczniku jednego z poniemieckich szybowców w Muzeum Lotnictwa w Krakowie znajdują się również przestrzeliny. Prawdopodobnie, kiedy kolekcja Göringa znajdowała się w Czarkowie i zdobyła ją Armia Czerwona w pomieszczeniu, gdzie była przechowywana doszło do oddania strzałów z broni radzieckiej.



Niemcy 9 września 1939 koło Lublina odnotowali uszkodzenie w walce powietrznej Messerschmitt Bf 110 (M8+GH) z 1./ZG 76, widocznego na zdjęciu, pilotowanego przez Ofw. Gerharda Herzoga, którego maszyna została uszkodzona w około trzydziestu procentach (m.in. został unieruchomiony jeden silnik). Strzelec Fw. Wellenkötter o godz. 10.05 zgłosił trafienie atakującego ich PZL P.24. Załoga myśliwca wróciła do swojej bazy. (arch. Robert Szołtyk).



9 września 1939 w walce z eskadrą 1./ZG 76 mógł zostać uszkodzony i porzucony po lądowaniu na lotnisku, dziś muzealny, PZL P.11c nr „2" (ser. 8.63) ze 121. Eskadry Myśliwskiej z III/2 Dywizjonu Myśliwskiego pilotowany przez sierż. Leopolda Flanka. (arch. Łukasz Łydżba).



Messerschmitt Bf 110C (M8+DK) z eskadry 2./ZG76, która 9 września podczas eskorty bombowców z KG 4 koło Kielc stoczyła walkę z samotnym PZL P.11c nr „2" ze 112. Eskadry Myśliwskiej pilotowanym przez por. Wacława Łapkowskiego. Polak w samotnej walce z kilkoma przeciwnikami uszkodził widocznego na zdjęciu Bf 110 (MD+DK) pilotowanego przez Lt. Helmuta Fahlbuscha (jego strzelcem był Ogefr. Mokros), który odniósł uszkodzenia rzędu 20%. (arch. Robert Szołtyk).

eprasa.pl 468149e048

świat stoi, że „szkopy" nie raczą przyjąć walki. W tym nastroju zobaczyłem trójkę He 111 pędzącą na zachód z kierunku Lublina. Spodobały mi się bardzo. Przeciąłem im drogę. Nie zmieniły kursu, tylko zwiększyły gaz. Prawy został trochę. Zaatakowałem prawego z pionu. Po wyciągnięciu maszyny najpierw zobaczyłem nitki idące ku mnie z km szwaba. Byłem blisko i lekko z dołu, prawie bez poprawki dałem serię. Tymczasem „mój" He zrównał się z prowadzącym, a może go nawet trochę wyprzedził. Strzelec drugiej maszyny usiłował znęcać się nade mną. Mijaliśmy już Wisłę, lecąc w kierunku na zachód. Chcąc uniknąć ognia, kopnąłem lekko lewą nogą i poszedłem trochę w lewo dół, by zaatakować mego prześladowcę. Rąbnąłem serią z tyłu z dołu. Ten nie wytrzymał i zaczął skręcać w lewo, potem prawo. Klucz ich rozpadł się. Ale znów dostałem się pod rękę strzelca. Próbowałem znowu. Wszedłem za statecznik. Krótka seria. Zauważyłem, że nikt już nie strzela. Spokojnie mogłem celować. Szkop zaczynał pikować coraz mocniej. Z lewego silnika zaczął się wydobywać płomień. Wróg szedł do ziemi na wieczny spoczynek. Z dobrego nastroju wyrwał mnie trzask z tyłu, podobny do darcia twardego papieru. Znałem ten głos. Poderwałem maszynę. Minął mnie Me110. Poleciał w lekkim lewym skręcie. Mam wrażenie, że w tej chwili obserwowaliśmy obaj spadającą maszynę. Nie mogłem iść za nią. Bałem się, że mnie zrąbią z tyłu. Obserwowałem z wysokości przeszło 1500 m, zerkając równocześnie na nowego szkopa. Tamten rąbnął w ziemię. A „nowy" zachodził mi znowuż od tyłu. Zacząłem walkę. Nie wiem, skąd znalazło się ich coś czterech czy



Por. pil. Wacław Łapkowski. (arch. Andrzej Kubicki).

pięciu, same Me110. Dziś dobra passa, pomyślałem. Może znów mi się uda. Z tymi jednak nie poszło tak łatwo. Zrobiły „karuzelę" i stale musiałem wyrywać się, gdyż wciąż włazili mi na ogon. W końcu doszedłem i ja do strzału. Jeden „Me110" zrobił wywrót, ja ściąłem i znalazłem się w ogonie. I seria… Szkop też nie próżnował… Skutek był nieco dziwny. Doznałem uczucia, że moja maszyna zatrzymuje się. Szkop odleciał. Ale następnego już miałem w ogonie. Odwaliłem skrętem w lewo i dół. Szwab został na górze. Spojrzałem na obroty, było ich 15-cie. Szarpania za manetkę nie pomogły. Wziąłem kurs na wschód. Szkopy, zamiast mnie wykończyć, pozostały na górze. Tuż za sobą zobaczyłem kilka dymków art. plotn. Czyja art., własna czy nieprzyjaciela, nie wiedziałem. Być może, że to właśnie ta art. mnie uratowała. Leciałem dalej, tracąc wysokość, oliwa chlapała mi w pysk. Obroty spadały coraz bardziej.

Już prawie dolatywałem do Wisły, gdy zobaczyłem znów „szkopa". Leciał na moje spotkanie trochę z lewej. W myśli wypowiedziałem pod jego adresem parę mało uprzejmych epitetów. Uciekać nie mogłem, atakować również. Szkop jednak leciał prosto. Minęliśmy się w odległości plus minus 400 m. Nie widzi mnie, pomyślałem. Możliwym jest, że i on w tej chwili pomyślał to samo. Minąłem Wisłę. Miałem kilkaset metrów wysokości, silnik już stawał, jeszcze kilkadziesiąt obrotów, łomot i deska stanęła. Zacząłem wybierać pole. W parę chwil potem dotykałem kołami ziemi (i na kołach zostałem).

Na tym kończę. O tym, że wróciłem na lotnisko pięknym, sportowym, 8-cylindrowym „Chryslerem" (czy jakąś inną cholerą) nie napisze wcale, żeby nie pobudzać zawiści „Oxa", który i tak mi tego samochodu zazdrości aż do tej pory[7].

Por. pil. Łapkowski zgłosił zestrzelenie He 111. Niemieccy lotnicy z bombowców zameldowali, że samotnie atakujący polski myśliwiec nieznacznie uszkodził wszystkie trzy Heinkle z ich klucza. Polski pilot walczył z kilkoma Messerschmittami Bf 110 z eskadry 2./ZG 76 i trafił Messerschmitta Bf 110 (kod boczny, MD+DK) pilotowanego przez Lt. Helmuta Fahlbuscha (jego strzelcem był Ogefr. Mokros), który odniósł uszkodzenia rzędu 20%. Natomiast pil. Lt. Helmut Woltersdorf z tej eskadry zameldował strącenie PZL P.24 na płd.-wsch. od Kielc o godz. 10.20. Również o tej samej godzinie Lt. Helmut Fahlbusch z 2./ZG 76 meldował strącenie PZL P.24 na płn. od Kielc. Być może Niemcy ostrzelali razem i uszkodzili „jedenastkę" ppor. pil. Wacława Łapkowskiego, który wylądował po wschodniej stronie Wisły. Pilot, który wrócił do Kierza, przywiózł kilka rzeczy wymontowanych z PZL P.11c nr „2" ze 112. EM (czarny nr podskrzydłowy 666-N lub 686-N), o czym wspominał Mirosław Ferić:



Przejażdżka wozem konnym personelu lotniczego I./ZG 76 prawdopodobnie na lotnisku Kielce-Masłów, gdzie jednostka przeniosła się późnym popołudniem 9 września. W tle Messerschmitty Bf 110C m. in. (M8+GK) z 2./ZG 76. (arch. Robert Szołtyk).

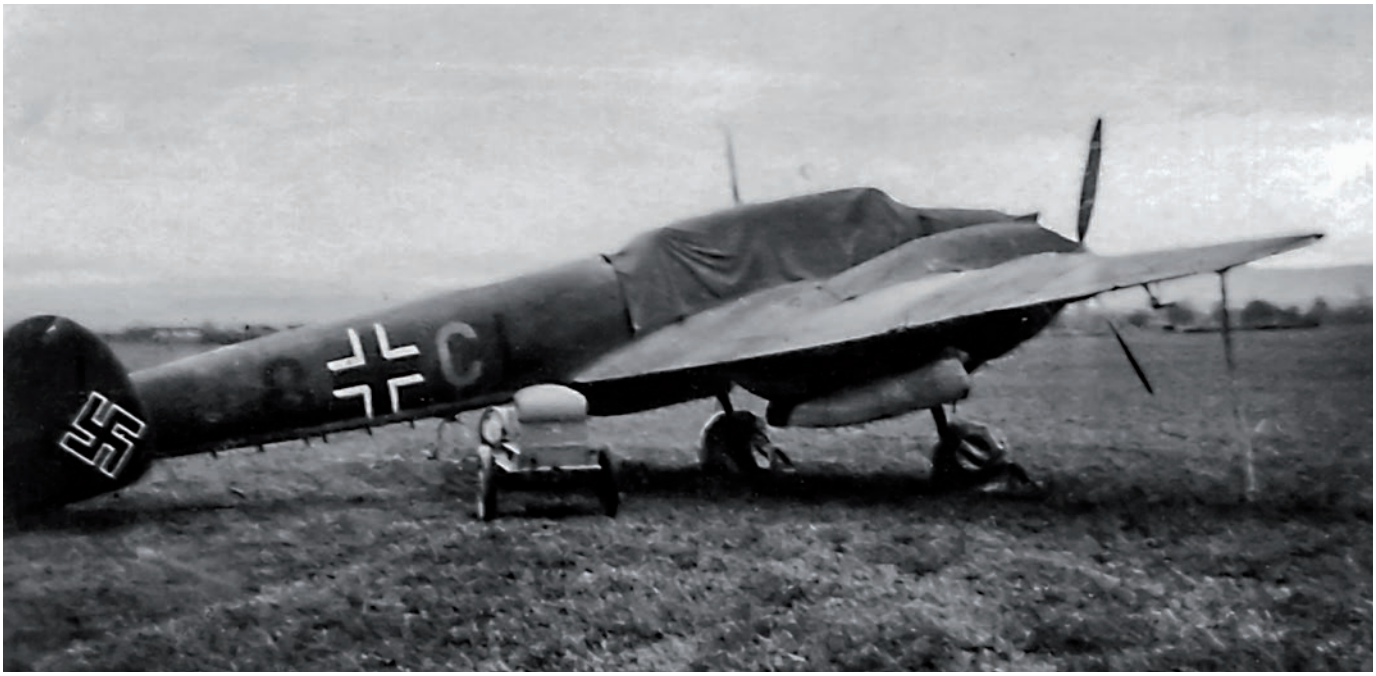
Przywiózł go pięknym sportowym samochodem jakiś kpt. łączności. Bardzo mu się u nas podobało. Radio i KMy zostały z maszyny Łapkowskiego wymontowane, jak też i amunicja przywieziona[8].

W godz. 16.45–17.50 wszystkie samoloty Bf 110 z I./ZG 76 przeleciały z lotniska we Wrocławiu-Gandau do Kielc. Hptm. Walter Reinecke, dowódca grupy, został zmuszony do lądowania w pobliżu Wrocławia, ale jego samolot Bf 110 nie

[7] Wpis Wacława Łapkowskiego z 20 marca 1940 roku do pamiętnika Fericia.

[8] M. Ferić, „Pamiętnik wojenny…", t.1, IMPS, Lot. AV.49/34-1.

eprasa.pl 468149e048



Messerschmitt Bf 110C (M8+CL) z 3./ZG 76. Niemiecka jednostka we wrześniu 1939 dość często w czasie lotów nad terenem kontrolowanym jeszcze przez WP atakowała cele naziemne. Jej ofiarą oprócz żołnierzy polskich padli zapewne również cywile uciekający przed Niemcami. (arch. Robert Szołtyk).

uległ uszkodzeniu. Następnego dnia dołączył do swojej jednostki w Kielcach.

Tego dnia lotnicy I./ZG 76 zestrzelili dwa-trzy polskie myśliwce kosztem jednego zestrzelonego Bf 110 oraz trzech kolejnych uszkodzonych.

10 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 24 Bf 110B i C i 37 załóg.

Tego dnia przeprowadzono tylko jedną misję bojową. W godz. od 09.20 do 12.30 - 18 samolotów Bf 110 z I./ZG 76 przeprowadziło wymiatanie w rejonie Lublin-Puławy-Dęblin-Łuków. Prawdopodobnie zaangażowano małe formacje. Przykładowo 3./ZG 76 wysłała dwa klucze: pierwsze między godz. 09.20 a 11.30[9], a kolejne między godz. 10.15 a 12.30[10]. Lotnisko w Dęblinie zostało ostrzelane i załogi zgłosiły, że podpaliły pięć samolotów.

Około godziny 14.30 jednostkę odwiedził Adolf Hitler na lotnisku w Kielcach-Masłowie. I./ZG 76 bez eskadry 3./ZG 76 została podporządkowana Fliegerdivision 2. O godz. 15.00 pozostałe części jednostki wylądowały na lotnisku w Kielcach-Masłowie.

[9] Dziennik lotów Hansa Jägera.

[10] Dziennik lotów Rudolfa Petzolda.



11 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 24 Bf 110B i C, 37 załóg.

Jednostka otrzymała rozkaz wykonania lotu bojowego na wsch. od Wisły, w rejonie Lublin-Łuków-Dęblin. Tego dnia wykonano tylko jedną misję. Między godz. 15.00 a 17.15 około 17 samolotów Bf 110 wykonało misję w rejonie Brześcia-Białej Podlaskiej-Siedlc. Nad Brześciem oraz zachodnimi przedmieściami Warszawy napotkano celną polską artylerię przeciwlotniczą (ta ostatnia była to prawdopodobnie własna opl). Około godz. 16.00 pięć polskich samolotów zostało ostrzelanych i stanęło w płomieniach na lotnisku w Białej Podlaskiej. Fabryka również została ostrzelana i podpalona. Szacuje się, że w fabryce zniszczono kolejne 10 polskich samolotów. Działo przeciwlotnicze, które znajdowało się w pobliżu lotniska, zostało wyłączone z akcji. W powietrzu napotkano również kilka samolotów polskich. O godz. 16.05 samolot transportowy Fokker F.VIIb z 4. Eskadry Bombowej został zestrzelony przez Olt. Wolfganga Falcka z 2./ZG 76 8 km płd.-wsch. od Białej Podlaskiej. Polski samolot rozbił się podczas awaryjnego lądowania. Plut. pil. Antoni Krul został ranny, a dwóch innych pasażerów również było rannych: kpr. Roman Kaszuba i kpr. Stefan Junczys. Samolot został całkowicie zniszczony. Olt. Falck wspominał:

Niestety uważam za wykluczone, aby członkowie załogi z trzysilnikowego Fokkera przeżyli. Samolot próbował uciec lotem koszącym. Kiedy go zestrzeliłem, płonąc wpadł w jakąś chałupę, która też się zapaliła[11].

Najprawdopodobniej podczas tej akcji zaatakowano i zestrzelono również inny samolot

[11] M. Emmerling, „Luftwaffe nad Polską" t,1, Gdynia 2002, s. 141.

Pamiątkowe zdjęcie lotnika na tle Messerschmitta Bf 110C (M8+BB) ze Stab I./ZG 76. (arch. Robert Szołtyk).

eprasa.pl 468149e048



11 września 1939 około godz. 16.00 piloci I./ZG 76 strącili dwa Fokkery F.VIIb z 4. i 5. Eskadry Bombowej.

transportowy typu Fokker F.VIIb z 5. Eskadry Bombowej, który rozbił się prawdopodobnie w Grabarku, 1 km na płd.-zach. od lotniska w Białej Podlaskiej o godz. 16.05. Kpr. pil. Walerian Nowakowski został ranny, podobnie jak kilku pasażerów. Samolot uległ całkowitemu zniszczeniu. Wkrótce potem, o godz. 16.10, kolejny polski samolot został trafiony przez Olt. Falcka. Tym razem był to samolot łącznikowy RWD 8 z 53. Eskadry Obserwacyjnej, który rozbił się 12 km na płd.-zach. od Białej Podlaskiej w Helenowie (las Strzyżyniec), a jego dwuosobowa załoga – ppor. obs. Stanisław Hudowicz i ppor. pil. Oskar Sobol – poległa. RWD-14 z tej samej polskiej eskadry również został zaatakowany przez samoloty Bf 110 z I./ZG 76 i zmuszony do lądowania. Zestrzelona polska załoga – por. obs. Stanisław Waszkiewicz i nieznany pilot – zgłosiła, że została zaatakowana przez pięć samolotów Ju 86. Polscy lotnicy nie odnieśli żadnych obrażeń.

12 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 20 Bf 110B i C, 37 załóg.

Tego dnia wykonano tylko jedną misję bojową. W godz. od 11.30 do 14.15 siedem samolotów Bf 110 z 3./ZG 76 prowadziło działania w rejonie Łucka. Załogi otrzymały rozkaz przeprowadzenia rozpoznania lotniska w Łucku, gdzie zgłoszono obecność 16 polskich samolotów. Wszelkie zauważone oddziały lub kolumny polskie na drodze Włodzimierz-Łuck miały zostać ostrzelane. Załogi powróciły z pustymi rękami. Wszystkie trzy lotniska w rejonie Łucka były puste, a na drodze nie zauważono żadnych oddziałów ani kolumn. W tym dniu miały zostać przeprowadzone dwie kolejne misje: 1) przelot myśliwców nad okolicą Piątku, na płd.-wsch. od Kutna, gdzie miały zostać zlokalizowane i zniszczone polskie pojazdy opancerzone. 2) załogi z 2./ZG 76 miały zaatakować kolumny na drogach w okolicach Chełma i Zamościa. Obie powyższe misje nie zostały przeprowadzone, ponieważ nie otrzymano rozkazu do startu.

Tego dnia I./ZG 76 odwiedził wysoki rangą oficer Fliegerdivision 1, Hptm. Flesch. Złożył on następujący raport:

Grupa wyposażona w Bf 110C może być używana wyłącznie w promieniu o zasięgu 250 km (wliczając w to walki powietrzne). Tylko jedna eskadra użytkująca Bf 110B (chwilowo 7 samolotów) mogła operować na większe odległości.

Eskadra pilnie prosi o wolny dzień aby umożliwić służbom technicznym przywrócenie sprawności samolotom.

Przy obecnym stanie maszyn możliwe jest przeprowadzenie tylko jednej operacji w sile całej grupy (17 samolotów gotowych do akcji).

Grupa prosi o przydzielenie dwóch nowych samolotów transportowych (Ju 52), ponieważ jeden z dotychczas użytkowanych wypadł z użytku wskutek lądowania na brzuchu, a drugi wylatał już ponad 270 godzin, co rodzi konieczność jego przeglądu. [...]

Jedna z dostępnych na lotnisku studni jest już prawie wyczerpana, następna została przygotowana a jej wodę przekazano do zbadania. Gdyby ta studnia okazała się



Messerschmitt Bf 110B (M8+IL) z 3/.ZG76. (arch. Robert Szołtyk).



eprasa.pl 468149e048



▲ W Kielcach-Masłowie I./ZG 76 zdobyła samolot RWD 8 (SP-BLH) o nazwie własnej „Śmigły". (arch. Robert Szołtyk).

▼ Zdobytego RWD 8 Niemcy przemalowali i użytkowali. (arch. Robert Szołtyk).







niezdatna do użytku, woda musi być dowożona samochodem ciężarowym z najbliższej miejscowości.

Niezbędne jest 12 nowych Bf 110.

Grupa prosi o prasę.

Grupa prosi również o dostarczenie dodatkowych porcji żywnościowych dla personelu latającego. W dniu dzisiejszym cały personel pozbawiony był żywności, ponieważ magazyn wojsk lądowych został opróżniony. Grupa wysłała żołnierzy do zbiorów warzyw w ogródkach oraz wyłapania i zaszlachtowania owiec. Z uwagi na to obiad dla oddziału nie był jeszcze gotowy o godzinie 13.00.

Grupa prosi o procedurę dotyczącą potwierdzania zestrzeleń.

Lotnisko Kielce jest całkowicie zapchane, tak że kolejne jednostki nie znajdą już na nim miejsca. [...]

Grupa transportowa od 11 września nie dostarcza już paliwa; niezbędne są A3, B4 i Rotring.12

Pilnie potrzebna jest benzyna i gaz napędowy (do 10 samochodów ciężarowych), ponieważ w przeciwnym wypadku ciężarówki nie będą zdolne do ruchu. [...].[13]

13 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 22 Bf 110B i C, 37 załóg.

Jednostka otrzymała rozkaz przeprowadzenia wymiatań myśliwskich w rejonie Łowicza-Gąbina-Gostynina-Włocławka-Koła-Łęczycy, ale tego dnia wykonano tylko jedną misję i to poza wyznaczonym obszarem. W godz. 11.45-14.30 sześć samolotów Bf 110 z 2./ZG 76 eskortowało samolot Ju 52 z generałem feldmarszałkiem Hermannem Göringiem na pokładzie między Wrocławiem a Kielcami. Tuż po wylądowaniu feldmarszałek złożył wizytę jednostkom stacjonującym na lotnisku w Kielcach-Masłowie. Dowódca, Hptm. Günther Reinecke, oraz wszyscy trzej dowódcy eskadry: Hptm. Horst Pape, Olt. Wolfgang Falck i Olt. Josef Gutmann, zostali odznaczeni EK.II. Olt. Falck wspominał: *Pewnego dnia, gdy znajdowaliśmy się w Kielcach, moja eskadra otrzymała rozkaz udania się na lotnisko wrocławskie. Musiałem się zameldować u Göringa, który trafił tam swoim pociągiem specjalnym. W następnym dniu mieliśmy go eskortować w jego Ju 52 podczas wizytowania niektórych jednostek bojowych, m.in. i naszej grupy. Przy tej okazji, podczas meldowania się w jego wagonie restauracyjnym, jako pierwszy oficer Luftwaffe otrzymałem od Göringa E.K. II., który został mi wręczony w woreczku celofanowym*[14].

14 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 23 Bf 110B i C, 37 załóg.

W tym dniu nie odbyły się żadne loty bojowe. Jednostka została podporządkowana F.F.z.b.V (Fliegerfuehrer zur besonderen Verfügung).

15 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 23 Bf 110B i C, 37 załóg.

W tym dniu nie odbyły się żadne loty bojowe.

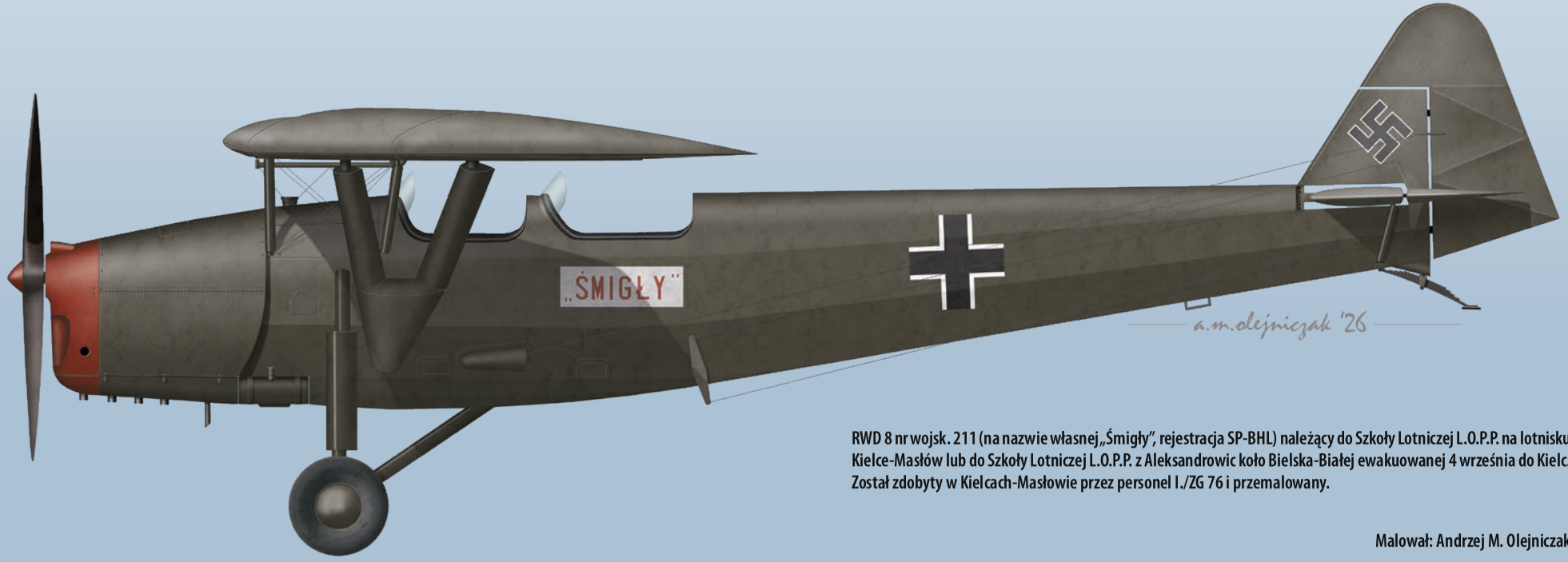
[12] A3 i B4 to rodzaje benzyn (odpowiednio – niskooktanowa [70] dla samochodów i wysokooktanowa dla samolotów [87]), a Rotring to olej.

[13] M. Emmerling, „Luftwaffe…" t.1, s. 145-146.

[14] List Wolfganga Falcka do Mariusa Emmerliga z 11 stycznia 1996 roku, w: M. Emmerling, „Luftwaffe…" t.1, s. 151.

eprasa.pl 468149e048





RWD 8 nr wojsk. 211 (na nazwie własnej „Śmigły", rejestracja SP-BHL) należący do Szkoły Lotniczej L.O.P.P. na lotnisku Kielce-Masłów lub do Szkoły Lotniczej L.O.P.P. z Aleksandrowic koło Bielska-Białej ewakuowanej 4 września do Kielc. Został zdobyty w Kielcach-Masłowie przez personel I./ZG 76 i przemalowany.

Malował: Andrzej M. Olejniczak

eprasa.pl 468149e048



Messerschmitt Bf 110C (M8+DB) Stab. I./ZG76 Bf110C. (arch. Robert Szołtyk).

16 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 23 Bf1 10B i C, 37 załóg

Głównym celem tego dnia było przeprowadzenie wymiatania w rejonie Warszawy, Płocka i Kutna. W godzinach od 06.23 do 09.40[15] lot bojowy wykonało 8 samolotów Bf 110 z 3./ZG 76. W trakcie lotu napotkano 3 polskie myśliwce PZL P.11c z III/3 Dywizjonu Myśliwskiego. Był to klucz - mjr pil. Mieczysława Mümlera, ppor. pil. Henryka Bibrowicza i kpr. pil. Kazimierza Mazura, który w końcówce patrolowania natknął się na Messerschmitty. Mjr Mümler napisał potem, że *...rano 16 września w czasie patrolowania zostaliśmy zaskoczeni przez messerschmitty w ilości ponad 10, do których wznosiliśmy się, aby ich wpierw zaatakować, ale po wdaniu się w walkę, widząc, że klucz nie ma szans, klucz wycofał się z tej nierównej walki bez strat*[16]. Piloci niemieccy meldowali ostrzelanie bez rezultatów jednego z trzech napotkanych PZL P.24, które uniknęły dłuższego pościgu uchodząc lotem koszącym w chmury i przyziemną mgłę. Polski klucz bezpiecznie powrócił na lotnisko z całymi samolotami.

17 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 20 Bf 110 B i C, 37 załóg.

Między godz. 09.50 a 10.40 cztery samoloty Bf 110, które poprzedniego dnia zgłoszono jako zaginione, powróciły z Wrocławia do Kielc. Tego dnia wykonano tylko jedną misję. Między godz. 05.35 a 07.50 20 - Bf 110 z I./ZG 76 prowadziło działania w rejonie Sochaczewa-Płocka. Na płn.-wsch. od Osmolina zauważono pas startowy z dwoma samolotami P.24. Oba polskie myśliwce zostały ostrzelane i podpalone. Udało się również ostrzelać kilka polskich kolumn. Jednak natrafiono na intensywny ogień naziemny wroga i sześć samolotów Bf 110 powróciło uszkodzonych. Dwa z nich przewróciły się na plecy podczas lądowania: jeden został poważnie uszkodzony, a drugi całkowicie zniszczony (nr fabryczny 1797). Załogi nie odniosły obrażeń. Między godziną 14.35 a 16.08 odbyła się druga misja wykonana przez niektóre załogi z 1./ZG 76[17]. Cel tej misji pozostaje nieznany.

18 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: ?? Bf 110B i C, ?? załóg

W tym dniu nie odbyły się żadne loty bojowe. Jednostka miała wolne.

19 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 26 Bf 110B i C, 37 załóg

Tego dnia z powodu złej pogody nie wykonano żadnych lotów.

20 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 26 Bf 110B i C, 37 załóg

W tym dniu nie odbyły się żadne loty bojowe.

21 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 26 Bf 110B i C, 36 załóg.

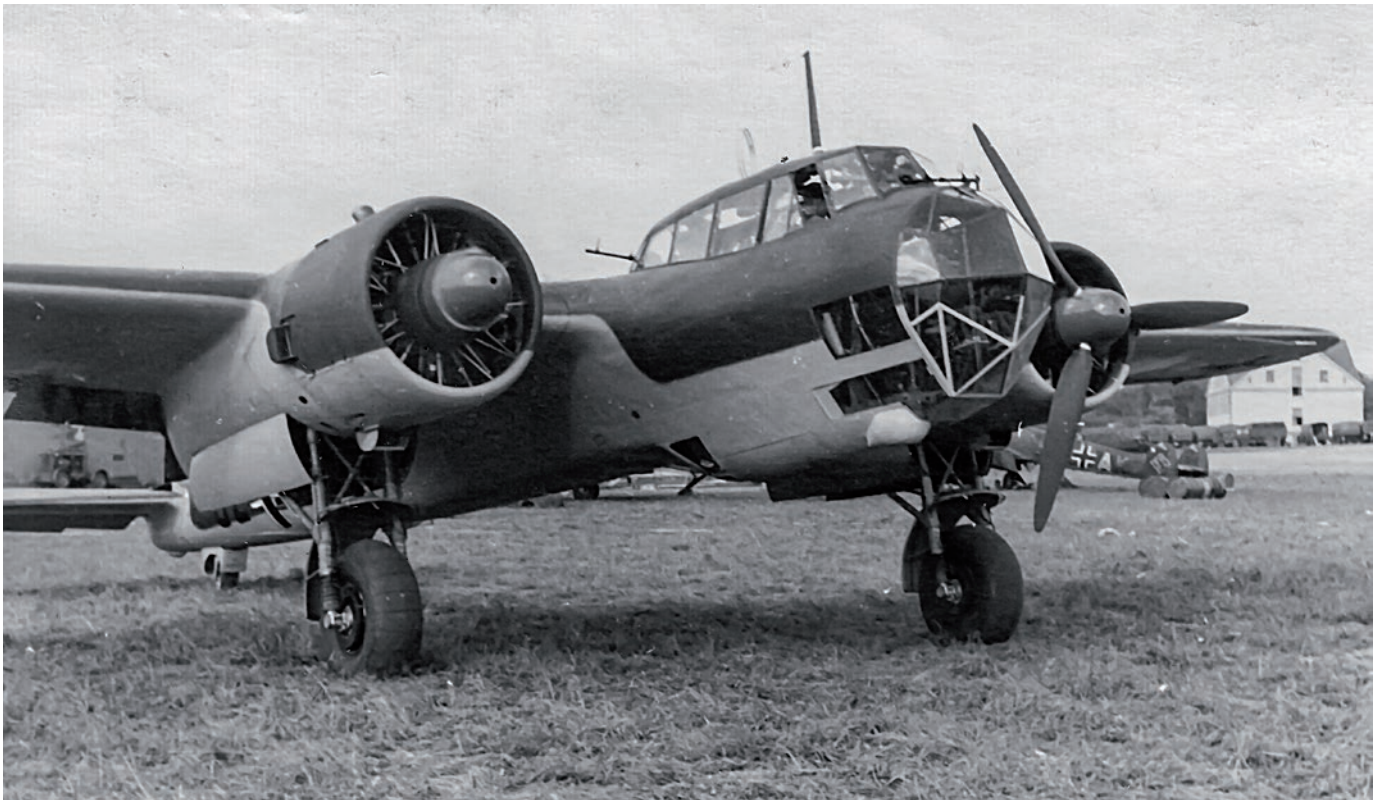
Z powodu złych warunków pogodowych tego dnia nie odbyły się żadne loty bojowe. Kilku członków I./ZG 76 otrzymało Żelazne Krzyże II klasy: Olt. Hansen, Olt. Gordon Gollob, Olt. Gresenz, Lt. Hans Jäger, Lt. Helmut Lent, Lt. Kamp, Lt. Wilhelm Fahlbusch, Ofw. Gerhard Herzog, Ofw. Georg Felischmann i Uffz.Fresia.

[15] Książka lotów Rudolfa Petzolda.

[16] M. Mümler, „Dziennik działania Dyonu III/3" s. 10 (II), Lot.A.II.18/1a-4.

[17] Książka lotów Helmuta Lenta.

Jednym z głównych zadań grupy I./ZG 76 we wrześniu 1939 roku była osłona bombowców. Na zdjęciu Dornier Do 17Z w Kielcach-Masłowie, a za nim Messerschmitt Bf 110C (M8+AK) z 2./ZG 76. (arch. Robert Szołtyk).



eprasa.pl 468149e048

22 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 21 Bf 110B i C, 27 załóg.

Tego dnia nie odbyły się żadne misje bojowe. Grupa została przeniesiona z lotniska Kielce-Masłów do Kacina niedaleko Grójca. Rzut naziemny wyruszył przed południem, a samoloty przeleciały w godz. 11.30–15.25[18]. Mniej więcej w tym samym czasie łącznie 9 samolotów Bf 110 z 2./ZG 76 i 3./ZG 76 zostało przeniesionych do Olmütz w celu przeprowadzenia gruntownego remontu.

23 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 21 Bf 110B i C, 27 załóg

W tym dniu nie odbyły się żadne loty bojowe.

24 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 21 Bf 110B i C, 27 załóg.

W godz. 14.25–15.45 nad Warszawę przeleciało 8 samolotów myśliwskich Bf 110 ze Stab. I./ZG 76 i 1./ZG 76. Podczas misji samoloty Bf 110 ostrzelały hangary lotnicze na lotnisku na Mokotowie oraz baterię artylerii.

25 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 22 Bf 110B i C, 27 załóg.

I./ZG 76 zostały zaangażowane do wykonywania patroli myśliwskich nad Warszawą. W godz. od 07.50 do 17.50 dwusamolotowe sekcje wykonały dwadzieścia lotów bojowych. Wszystkie loty przebiegły bez żadnych zdarzeń. Można było zidentyfikować następujące misje:

- między godz. 09.40 a 10.40 przez 2 samoloty Bf 110 z 3./ZG 76[19]
- między 11.55 a 12.50 przez 2 samoloty Bf 110 z 1./ZG 76[20]
- między 13.40 a 14.40 przez 2 samoloty Bf 110 z 3./ZG 76[21].

[18] Książki lotów Helmuta Lenta i Hans Jägera.

[19] Książki lotów Hansa Jägera i Rudolfa Petzolda.

[20] Książka lotów Helmuta Lenta.

[21] Książka lotów Hansa Jägera.



Pamiątkowe zdjęcie lotników I./ZG 76 na tle Messerschmitta Bf 110C (M8+GK) z 2./ZG76. (arch. Robert Szołtyk).

26 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 22 Bf 110 B i C, 27 załóg

W tym dniu nie odbyły się żadne loty bojowe.

27 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 22 Bf 110B i C, 27 załóg.

W tym dniu nie odbyły się żadne loty bojowe.

28 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 23 Bf 110B i C, 26 załóg.

W tym dniu nie odbyły się żadne loty bojowe.

29 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 23 Bf 110B i C, 26 załóg.

Tego dnia nie odbyły się żadne loty bojowe. W godzinach od 10.15 do 11.30[22] samoloty Bf 110 z 1./ZG 76 przeleciały z Kacina do Olmütz w celu przeprowadzenia przeglądów technicznych.

[22] Książka lotów Helmuta Lenta.

30 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 23 Bf 110B i C, 26 załóg.

Tego dnia nie odbyły się żadne loty bojowe. Tego dnia reszta jednostki została przeniesiona do Olmütz. Transfer zakończył się 1 października 1939.

PODSUMOWANIE

We wrześniu 1939 roku grupa I./ZG 76 odniosła spory sukces w walce z Lotnictwem Polskim niszcząc 20-21 samolotów. Ceną za to były dwa lub trzy Messerschmitty Bf 110 zestrzelone w walce powietrznej. Trzeci samolot został uszkodzony przez polski myśliwiec lub rozbił się z innych przyczyn. W trakcie kampanii wrześniowej zginęło dwóch lotników, a jeden dostał się do polskiej niewoli. Kilka Messerschmittów zostało uszkodzonych przez polskie myśliwce, a pewna liczba Bf 110 została uszkodzona ogniem z ziemi.

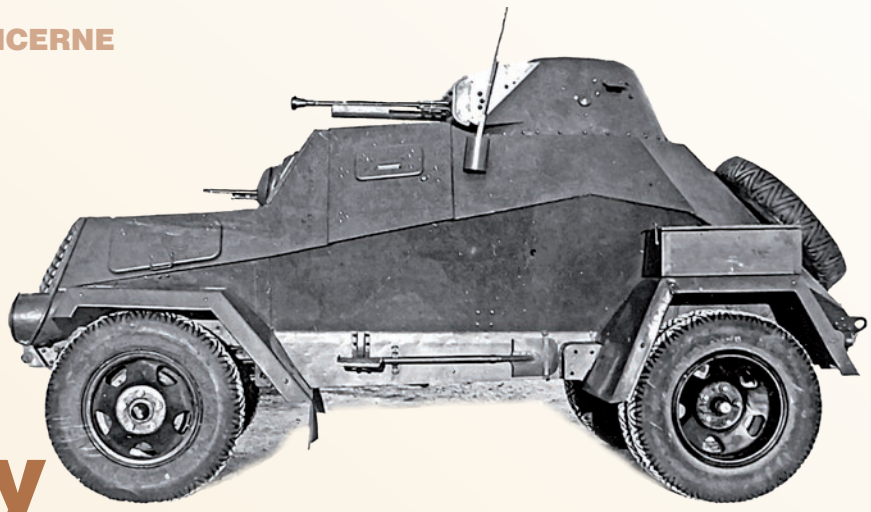
Łukasz Łydżba, Robert Szołtyk

Messerschmitty Bf 110 z I./ZG 76 zgrupowane na płycie lotniska. W tle widoczny jakiś apel oraz dwa Junkersy Ju 52. Być może zdjęcie wykonano w trakcie wizyty Adolfa Hitlera 11 września w Kielcach lub feldmarszałka Hermanna Göringa dwa dni później. (arch. Robert Szołtyk).



eprasa.pl 468149e048

Pierwsze sowieckie lekkie samochody pancerne z napędem 4×4



KRZYSZTOF CIEŚLAK

W armii rosyjskiej podczas Wielkiej Wojny używano samochodów pancernych budowanych głównie na wzmocnionych podwoziach samochodów osobowych. W pierwszych latach istnienia Armii Czerwonej wykorzystywano sprzęt odziedziczony po armii carskiej lub zdobyty na interwentach. Ponieważ produkcja samochodów pancernych była tańsza i łatwiejsza niż wytwarzanie czołgów, to właśnie one były głównie produkowane w latach dwudziestych XX wieku. W porównaniu z ówczesnymi czołgami, samochody pancerne, dysponujące większą prędkością i zasięgiem, były cennym środkiem wsparcia ogniowego dla piechoty i kawalerii. W następnej dekadzie udało się w miarę konstruowania kolejnych modeli opracować nawet dość udaną konstrukcję noszącą oznaczenie BA-20. Pojazd ten budowany na podwoziu samochodu osobowego GAZ M-1, miał jednak jedną poważną wadę – napęd wyłącznie na tylną oś. Ograniczało to w znacznym stopniu możliwości prowadzenia działań w terenie. Ten problem mogło rozwiązać jedynie wprowadzenie napędu na obie osie. Wymagało to rozwiązania wielu problemów konstrukcyjnych i technologicznych, które dla przemysłu motoryzacyjnego korzystającego z licencji lub kopii stanowiły poważne wyzwanie. Pierwsze prace w tym kierunku rozpoczęto już w 1937 roku, czyli wkrótce po uruchomieniu produkcji BA-20. O tym, jak przebiegły te prace, traktuje poniższy artykuł.

KONCEPCJA LEKKIEGO SAMOCHODU PANCERNEGO DLA ARMII CZERWONEJ

Pojazd tej kategorii miał być dla obniżenia kosztów produkcji niezbyt skomplikowany konstrukcyjnie, a jego eksploatacja powinna być w miarę łatwa. Oprócz zapewnienia wsparcia ogniowego taki samochód miał prowadzić rozpoznanie i zapewniać łączność między sztabami. Głównym problemem uniemożliwiającym rozpoczęcie produkcji był brak odpowiedniego podwozia. Z tego powodu w pierwszych latach władzy sowieckiej musiano zaprzestać po wyczerpaniu zapasów produkcję modeli opracowanych jeszcze podczas wojny. Dostępne w kraju podwozia z silnikami były mocno wyeksploatowane i do adaptacji już się nie nadawały. Kiedy w 1924 roku uruchomiono produkcję samochodu ciężarowego AMO-F-15 (Fiat 15Ter) o ładowności 1,5 t, armia zaczęła szukać możliwości wykorzystania tego pojazdu do budowy wozu bojowego, chociaż bardziej nadawał się on do budowy średniego samochodu pancernego. Zresztą w 1927 roku na podwoziu AMO-F-15 zbudowano taki pojazd o oznaczeniu BA-27. Z myślą o wykorzystaniu licencyjnej ciężarówki w 1926 roku biuro konstrukcyjne Głównego Zarządu Przemysłu Zbrojeniowego opracowało wstępny projekt rozpoznawczego samochodu pancernego. Okazało się, że przedstawiona propozycja ma zbyt wiele wad i z dalszych prac zrezygnowano.

Diametralną zmianę sytuacji przyniósł światowy kryzys ekonomiczny, który umożliwił Związkowi Sowieckiemu kupowanie za złoto najnowszych technologii. 31 maja 1929 roku rząd sowiecki podpisał z amerykańską firmą Ford Motor Company kontrakt na dostawę w częściach 72000 samochodów w dwóch wersjach – osobowej Ford-A i ciężarowej Ford-AA. Jednocześnie strona amerykańska zobowiązała się do zbudowania i wyposażenia w mieście Niżnyj Nowgorod zakładów motoryzacyjnych mogących produkować rocznie 100 000 pojazdów tego typu. Oprócz tego zakłady Forda zobowiązały się do udzielania przez 9 lat wszelkiej pomocy technicznej. Ten kontrakt miał decydujące znaczenie dla dalszego rozwoju sowieckiej motoryzacji. Pierwsze samochody z amerykańskich komponentów zakłady „Gudok Oktjabrja" (Syrena Października) mieszczące się w Niżnym Nowgorodzie zmontowały w lutym 1930 roku. W listopadzie tego samego roku Fordy zaczęły montować moskiewskie 2. Zakłady Montażu Samochodów. Produkcję licencyjnych egzemplarzy nowo zbudowane zakłady w Niżnym Nowgorodzie rozpoczęły w styczniu 1932 roku. Początkowo budowano wersję Ford-AA a od grudnia prowadzono już normalną produkcję samochodów ciężarowych i osobowych. Jeszcze w tym samym roku po zmianie nazwy miasta na Gorki zakłady zaczęły funkcjonować jako Gorkowskij Awtomobilnyj Zawod, w skrócie GAZ.

Jeszcze przed zmontowaniem pierwszych egzemplarzy wojskowi zaczęli poszukiwać możliwości wykorzystania wersji pasażerskiej do budowy lekkiego pojazdu rozpoznawczego. We wrześniu 1929 roku Zarząd Artylerii Armii Czerwonej zlecił warsztatom Naukowo Doświadczalnego Poligonu Uzbrojenia opracowanie podstaw do karabinów maszynowych Maksim oraz DP przeznaczonych dla samochodów Ford-A i motocykli. Powstało kilka egzemplarzy samochodów osobowych z karabinami Maksim i DT, produkcji masowej nie podjęto. Ford z takim uzbrojeniem dobrze sprawdzał się jako pojazd rozpoznawczy, ale jego rozmiary nie pozwalały na skuteczne prowadzenie ognia do samolotów mimo zainstalowania odpowiedniej podstawy. Innymi wadami

eprasa.pl 468149e048

były całkowity brak opancerzenia i zastosowanie zwykłego ogumienia. Na początku 1931 roku testowano kilka prototypów opancerzonych samochodów Ford-AA opracowanych przez Zakłady Iżorskie i zakłady NKPS. Ich uzbrojenie stanowiły dwa karabiny maszynowe; DP w przedniej płycie kadłuba obok kierowcy i Maksim na podstawie w odkrytym przedziale bojowym. Obydwa samochody były budowane zgodnie z ówczesnymi założeniami konstrukcyjnymi dla pojazdów tej kategorii. Pojazdy chronione pancerzem o grubości 4-7 mm dość dobrze sprawowały się na drogach, chociaż w letnich miesiącach ich silniki szybko się przegrzewały. Produkcji się nie podjęto, ponieważ zmieniła się koncepcja konstrukcji lekkiego samochodu pancernego.

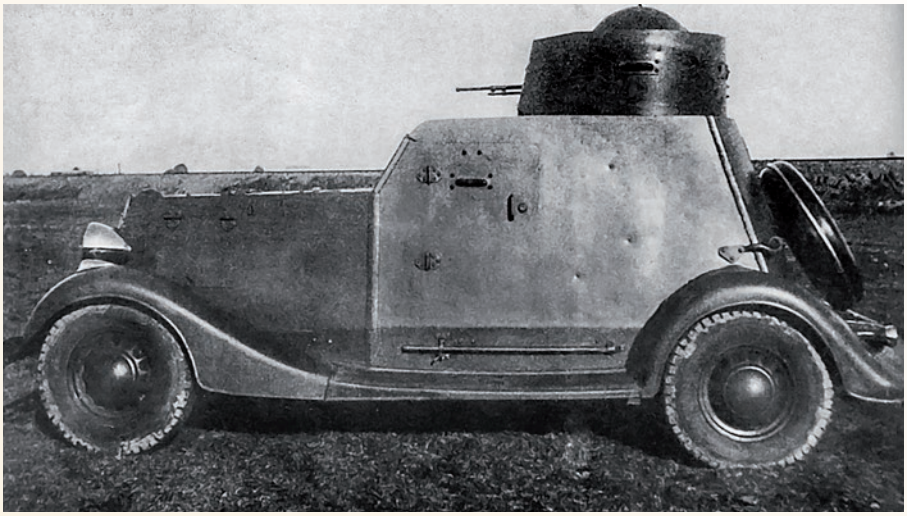
W 1931 roku w Zakładach Iżorskich konstruktor N.I. Dyrenkow opracował projekt samochodu pancernego D-8 bazującego na podwoziu samochodu osobowego Ford-A. W tej konstrukcji całkowicie zamknięte nadwozie było wykonane ze spawanych płyt o grubości 3 i 7 mm. Uzbrojenie stanowił jeden karabin maszynowy DT kalibru 7,62 mm umieszczany zależnie od potrzeby w czterech stanowiskach rozmieszczonych po jednym na każdej burcie. Drugi taki karabin był przewożony jako zapasowy wewnątrz pojazdu. Pojazd o masie 1,6 t miał załogę złożoną dwóch 2 ludzi. Silnik Ford-A o mocy 40 KM (29kW) zapewniał na szosie prędkość maksymalną 85 km/h. Zasięg jazdy na szosie wynosił 225 km. W latach 1932–1934 zbudowano 25 sztuk.

Jednocześnie z D-8 powstała jego poprawiona wersja D-12, w której na stropie umieszczono obrotowe stanowisko dla drugiego karabinu maszynowego. Dawało to możliwość szybkiej zmiany kierunku ognia bez konieczności przekładania broni. W latach 1932–1934 zbudowano 25 sztuk D-12, chociaż część źródeł łączną produkcję obu typów ocenia na 60 sztuk.

Odkryte stanowisko na stropie narażało życie strzelca. Ten problem miała usunąć całkowicie zakryta obrotowa wieżyczka. W pewnym sensie był to powrót do koncepcji jeszcze z lat I wojny światowej. Pierwszy opancerzony Ford-A z wieżyczką powstał w Moskwie jeszcze w 1931 roku. Podobny samochód o oznaczeniu FAI bazujący na podwoziu Forda-A zbudowały leningradzkie Zakłady Iżorskie w 1932 roku. Zakłady DRO w Wyksie w latach 1934–1936 zbudowały 676 egzemplarzy tego samochodu. Ten samochód przez kilka najbliższych lat stanowił materialny przykład koncepcji lekkiego samochodu pancernego przeznaczonego głównie do rozpoznania. Pojazd ten z załogą liczącą trzech ludzi przy opancerzeniu grubości 6 mm miał masę blisko 1,8 t. Uzbrojenie stanowił jeden karabin maszynowy DT kalibru 7,62 mm. Silnik Ford-A o mocy 40 KM zapewniał prędkość na szosie 80 km/h. Napęd w formule 4×2 mocno ograniczał możliwości jazdy w terenie.

Kolejne konstrukcje stanowiły rozwinięcie konstrukcji FAI. Na podwoziu Samochodu GAZ M-1 (zmienione nadwozie i koła) budowano wersję FAI-M (21 sztuk). W latach 1936–1937 budowano na tym samym podwoziu, ale ze zmienionym kadłubem samochód BA-20 (120 z radiostacją i 65 bez niej). W latach 1937–1939 zbudowano 564 egzemplarze ze stożkową wieżą i radiostacją. W latach 1938–1942 zbudowano 346 sztuk wersji BA-20M liniowej i 884 sztuki w wersji BA-20M z radiostacją. Miejscowe zwiększenie grubości pancerza do 9 mm spowodowało wzrost masy do około 2,3 t. Oprócz tego zbudowano 61 BA-20 i 74 BA-20M w wersji dostosowanej do jazdy po torach kolejowych. Samochody BA-20 reprezentowały dość niezłą jakość techniczną a znaczna ich część była wyposażona w radiostacje, ale ich możliwości jazdy w terenie były niewielkie. Brak następcy spowodował, że produkowano je jeszcze w 1942 roku. W latach represji tematu nie poruszano, a kiedy stał się aktualny było już za późno.

W lipcu 1941 roku zapadła decyzja o przekazaniu funkcji przewidywanych dla lekkich samochodów pancernych lekkim czołgom rozpoznawczym. Początkowo miały to być pływające T-40 a po zaprzestaniu produkcji tego typu ich wariant wyłącznie lądowy T-30. Wkrótce te typy zastąpiono cięższym, lepiej opancerzonym i silniej uzbrojonym T-60. W takiej sytuacji pojazd wielkości LB-62 stawał się zbędny. Nie oznaczało to całkowitej rezygnacji z lekkich samochodów pancernych. Jeszcze w lipcu 1941 roku zaczęło się projektowanie małego samochodu pancernego na bazie podwozia samochodu terenowego GAZ-64. Uzbrojenie tego produkowanego potem masowo (3901 BA-64 + 4273 BA-64B, razem 8174 sztuki) pojazdu noszącego oznaczenie BA-64 stanowił jeden karabin maszynowy DT w odkrytej wieżyczce. Ten samochód oprócz rozpoznania był wykorzystywany do ochrony sztabów i utrzymywania łączności. Był to pierwszy sowiecki kołowy wóz bojowy z napędem 4×4 budowany seryjnie.



Jeden z pierwszych seryjnych samochodów pancernych BA-20 w trakcie prób poligonowych latem 1936 roku. Widok dokładnie od lewej strony. Pojazd ma błotniki i reflektory typowe dla samochodu osobowego. Wersja BA-20M różniła się głównie stożkową wieżą. Takie samochody pancerne zamierzano zastąpić całkowicie nową konstrukcją z napędem 4×4.

PIERWSZY SAMOCHÓD PANCERNY W FORMULE 4×4 LB-NATI

W połowie lat trzydziestych wiadomo już było, że samochody pancerne muszą mieć napęd na wszystkie osie. Między innymi produkcję lekkich samochodów pancernych z napędem na dwie osie uruchomił niemiecki przemysł zbrojeniowy. W Związku Sowieckim chętnie by taką koncepcję przyjęto, ale przeszkodą był całkowity brak doświadczenia na tym polu. Zaczynanie od zera oznaczało rozciągnięcie rozwiązywania problemu na kilka lat.

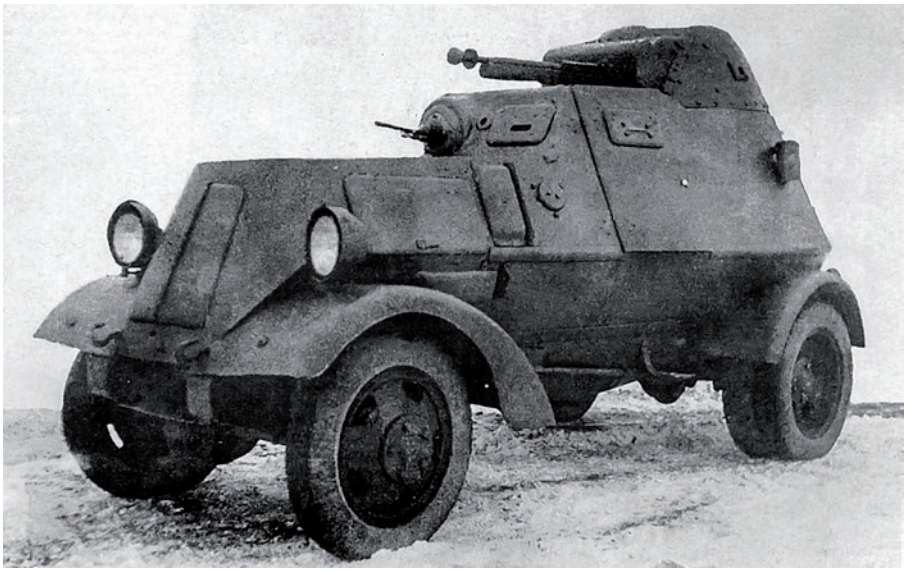
Próby zwiększenia możliwości jazdy w terenie podejmowano jeszcze podczas I wojny światowej. Na samochodzie Austin Zakładów Putiłowskich zainstalowano podwozie gąsienicowe firmy Citroen Kegresse, ale było to rozwiązanie drogie, skomplikowane i kosztowne w eksploatacji. W 1936 roku powrócono do tej koncepcji na samochodzie pancernym BA-30, ale był on zbyt ciężki i zbyt słabo uzbrojony. Innym sposobem na zwiększenie możliwości jazdy terenowej było dodanie z tyłu drugiej osi napędzanej. Powstały tak samochody pancerne GAZ-TK, BA-21 na bazie GAZ-21 oraz BA-23 (LB-23) na bazie GAZ-22. Zapewniało to pewien zysk, ale komplikowało konstrukcję przy jednoczesnym wzroście kosztów.

Od połowy lat trzydziestych nad skonstruowaniem pojazdów z napędem na wszystkie osie pracowały instytut NATI oraz zakłady ZiS i GAZ. Podzielono się przy tym zadaniami. W NATI miano pracować nad eksperymentalnymi podwoziami dla ciężkich i lekkich samochodów ciężarowych. Zakłady ZiS (Zawod imieni Stalina) skoncentrowały się na ciężkich samochodach ciężarowych. Efektem ich działalności były dwuosiowy ZiS-32 i trzyosiowy ZiS-36. W zakładach GAZ grupa konstruktorów kierowana przez W.A. Graczewa pracowała nad samochodami mogącymi zabierać 0,5 i 1,5 t ładunku.

Prace nad opracowaniem napędu terenowego dla samochodu pancernego powierzono NATI (Naucznyj Awtotraktornyj Institut – Naukowy Instytut Samochodowo-Traktorowy). W tej placówce grupa konstruktorów kierowana przez starszego inżyniera N. Korotonoszko opracowała w latach 1937–1938 adaptację podwozia samo-

eprasa.pl 468149e048

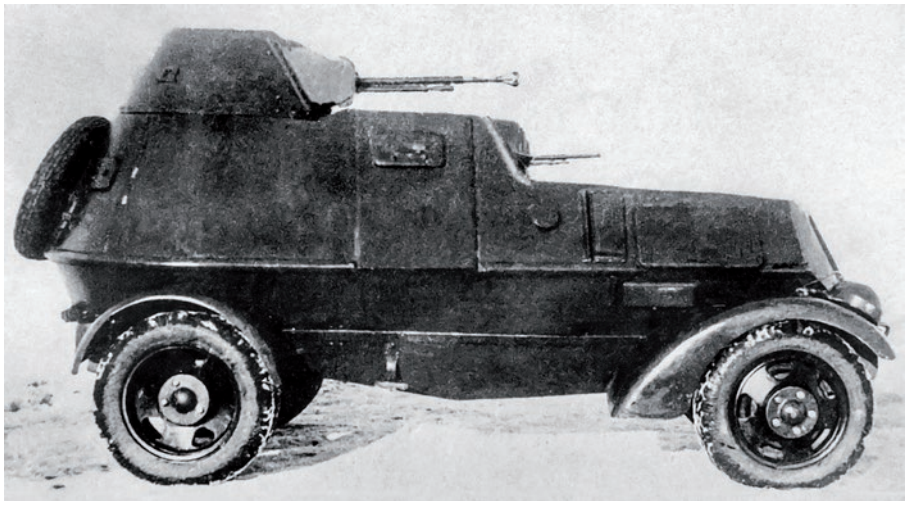
chodu ciężarowego GAZ-AA do napędu w formule 4×4. Jednocześnie wspólnymi siłami NATI i konstruktorów z zakładów DRO powstawał pancerz dla tego pojazdu. Te działania musiały zabrać trochę czasu, bowiem w raporcie zatytułowanym: „O stanie prac doświadczalnych prowadzonych zgodnie z rozporządzeniem władz nr 198ss" wysłanym 10 maja 1939 roku do K. Woroszyłowa znalazła się informacja, że: *Równolegle z przygotowaniem LB-23 w trybie inicjatywnym w NATI opracowano dwuosiowy samochód pancerny na podwoziu GAZ-AA z napędzaną przednią osią, z bardziej wysokimi parametrami opancerzenia. Przygotowania podwozia oczekuje się 15 maja, a samochodu pancernego w całości - do 15 sierpnia 1939 roku.*



Lekki samochód pancerny LB-NATI w ujęciu 3/4 od przodu podczas prób na NIBT poligonie jesienią 1939 roku. Tu dobrze widać rozmieszczenie uzbrojenia i miejsce montowania gniazda anteny prętowej. Błotniki i reflektory typowe dla pojazdu wojskowego. Na tylnym moście podwójne koła z normalnym bieżnikiem.

Raport dla komisarza zawierał bardziej życzenia niż realne możliwości. Opóźnienia z różnych powodów spowodowały, że dopiero 15 sierpnia w ABTU RKKA zwołano naradę mającą rozpatrzyć wstępny projekt lekkiego samochodu pancernego z napędem na obie osie. Projekt przedstawili naczelnik działu produkcji specjalnej NATI Łatyszew i starszy inżynier NATI Korotonoszko. Według projektu pojazd o masie 3,6 t miał być chroniony pancerzem o grubości 10 mm. Kadłub miał być ustawiony na ramie samochodu ciężarowego GAZ-AA. Zamiast 4-cylindrowego silnika R4 o pojemności skokowej 3285 cm³ i mocy 40 KM (29,4 kW) przewidywano licencyjny 6-cylindrowy silnik Dodge o mocy 72 KM (53 kW). Uzbrojenie miało składać się z dwóch karabinów maszynowych – DK kalibru 12,7 mm oraz DT kalibru 7,62 mm umieszczonych w wieży.

Należy się kilka zdań wyjaśnienia skąd w Związku Sowieckim wziął się silnik Dodge. Kiedy nie udało się uruchomić produkcji licencyjnej 8-cylindrowych (V8) silników firmy Ford sowiecki przemysł motoryzacyjny w końcu 1936 roku zaczął szukać dla niego zamiennika. Wybór padł na 6-cylindrowy dolnozaworowy silnik firmy Dodge. Silnik ten o pojemności 217,8 cali sześciennych (3569 dm³) miał moc 87 KM. W USA produkowano go od 1934 roku. W Związku Sowieckim był błędnie oznaczany jako D5. W rzeczywistości takie oznaczenie nosił samochód osobowy firmy Dodge produkowany od 1936 roku. Zakupiono licencję na ten silnik i dostosowano go do możliwości sowieckiego przemysłu. Licencyjna wersja nosząca oznaczenie GAZ-11 miała nieznacznie zmniejszoną pojemność a jej moc zmniejszyła się do 76 KM. Po zastąpieniu żeliwnej głowicy aluminiową moc wzrosła do 85 KM. Produkcję kontynuowano do lat siedemdziesiątych. Początkowo uruchomiono produkcję wersji przeznaczonej dla samochodów osobowych. Wkrótce zaczęto produkować wersję dla samochodów ciężarowych oznaczaną jako GAZ-11 model 202 lub krócej GAZ-202. Przewidywano, że ten silnik będzie stosowany w samochodach z napędem na wszystkie osie i małym rozpoznawczym czołgu pływającym 010 (w wersji seryjnej oznaczony jako T-40). W prototypie NATI zamierzano wykorzystać oryginalny egzemplarz importowany z USA, chociaż część źródeł wymienia licencyjną wersję GAZ-11. Mniejsza moc podawana w opisie pojazdu może wynikać z pomiaru przeprowadzanego na wale po stratach na skrzyni rozdzielającej i reduktorze.



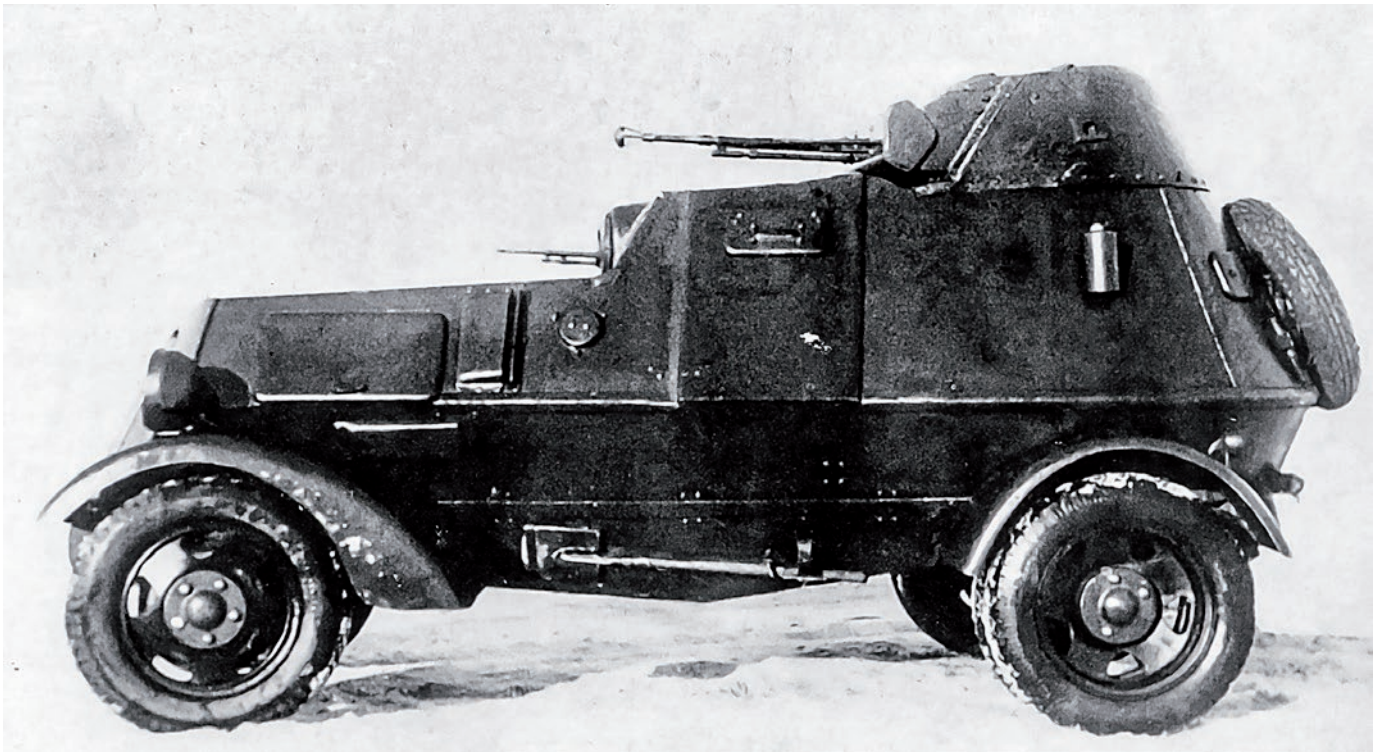
LB-NATI w widoku na prawą burtę. Tu dobrze widać jak daleko do tyłu była przesunięta wieżyczka z uzbrojeniem. Pod kadłubem widać pancerną osłonę przeniesienia mocy na obydwa mosty napędowe. Uwagę zwracają złożone reflektory. Dzięki pancernej obudowie miało to zabezpieczać je przed uszkodzeniami.

Oprócz silnika w USA kupiono także partię opon z bieżnikiem przeznaczonym do jazdy terenowej także po ich przestrzeleniu oraz licencję na ich wytwarzanie w Jarosławlu. Ta licencja usuwała dotychczasowe problemy z brakiem ogumienia o głębokim bieżniku.

Projekt został uznany za udany, co oznaczało jednocześnie zgodę na jego realizację. Jednocześnie polecono wprowadzenie pewnych zmian zwiększających jego masę do 3,8-4,4 t. Taki wzrost masy powinien kwalifikować pojazd do kategorii średniej, ale dalej traktowano go jako lekki wóz rozpoznawczy. Świadczą o tym także przyznane oznaczenia. Początkowe BA-NATI zmieniono na LB-NATI. W dokumentach producenta prototypu występowało też oznaczenie BA-8 NATI. Wariant projektu skierowany do realizacji miał też otrzymać dodatkowy karabin maszynowy DT w przedniej płycie kadłuba obok stanowiska kierowcy.

Budowę prototypu zrealizowano w Wyksuńskich Zakładach Metalurgicznych DRO mieszczących się w mieście Wyksa (obwód Niżnyj Nowgorod). Zakończono ją we wrześniu 1939 roku. Wieżę identyczną ze stosowaną w czołgu T-40 dostarczyły Podolskie Zakłady Budowy Maszyn. Pojazd przeznaczony dla trzech członków załogi miał kadłub wykonany ze spawanych płyt o grubości 7-10 mm. Większość elementów pancerza była nachylona pod kątem 25°. Zapewniało to ochronę wnętrza przed przeciwpancernymi pociskami kalibru 7,62 mm wystrzelonymi z każdej odległości. Pojazd miał drzwi na obu burtach zapewniające w miarę wygodne zajmowanie miejsc. Oprócz tego w dnie znajdował się właz awaryjny umożliwiający opuszczenie wnętrza pod silnym ogniem przeciwnika. Do uzbrojenia samochodu wybrano karabin maszynowy

eprasa.pl 468149e048



LB-NATI widziany od lewej strony. Odmienny kolor osłony uzbrojenia w wieży może wynikać z wprowadzenia w niej zmian konstrukcyjnych. Tu dobrze widać zaokrąglenie tylnej części kadłuba.

DSzK kalibru 12,7 mm umieszczony w wieży. Obok niego był umieszczony karabin DT. Drugi identyczny karabin był umieszczony w przedniej płycie kadłuba. Zapas amunicji do DSzK stanowiło 400 naboi umieszczonych w ośmiu połączonych taśmach po 50 sztuk znajdujących się w jednej skrzynce. Pojazd zabierał też 2205 naboi kalibru 7,62 mm umieszczonych w 35 magazynkach (30 w przedziale bojowym i 5 w przedziale kierowania). Do obrony przewidywano także 20 granatów obronnych F-1. Pojazd otrzymał radiostację 71-TK-3 z anteną prętową umieszczoną na lewej burcie.

Podwozie dla tego samochodu zostało opracowane przez NATI na bazie stosowanego w GAZ-AA, ale skróconego na potrzeby nowej konstrukcji. Z tego samego pojazdu przejęto skrzynię przekładniową i hamulce. Potrzebne do uzyskania napędu na obie osie skrzynka rozdzielająca i reduktor prędkości zostały zaprojektowane w NATI. Wały Kardana zapożyczono z limuzyny ZIS-101 i skrócono do potrzebnego wymiaru. Tylny most pochodził z samochodu ciężarowego GAZ-AAA, ale ze zdjętą rurą popychającą i odciętymi drążkami rozpierającymi. Dodano natomiast na bębnach hamulców odmulacze. Przedni most napędowy został skopiowany z rozwiązań firmy Marmon. Na ich wzór zmodyfikowano mechanizm różnicowy z samochodu GAZ-AA. Wprowadzono także zmienione półośki i wykorzystano tylko połowę obudowy. Czopy mechanizmu skrętu zostały umieszczone na promienisto-oporowych łożyskach opracowanych w warsztatach doświadczalnych NATI. Każda z osi była amortyzowana dwoma półeliptycznymi resorami. Zgodnie z projektem prototyp był wyposażony w importowany silnik Dodge o mocy 72 KM uruchamiany elektrycznym rozrusznikiem o mocy 1,5 KM/1,1 kW (lub ręcznie korbą). Układ przeniesienia mocy składał się z jednotarczowego suchego sprzęgła, skrzyni przekładniowej z czterema biegami do przodu i wstecznym, dwustopniowej skrzynki rozdzielającej połączonej z międzyosiowym reduktorem, dwóch napędzanych mostów. Skrzynia rozdzielająca dawała trzy możliwości wyboru przełożenia momentu obrotowego: na obie osie, tylko na tylną oś, tylko na przednią oś. Koła przedniej osi były wyposażone w mechanizm synchronizujący obroty podczas skręcania. Systemy sterowania były hydrauliczne. Zbiorniki paliwa o pojemności 129 dm³ był pokryte warstwą samouszczelniającą. Instalacja elektryczna jednoprzewodowa o napięciu 12 V była zasilana z baterii akumulatorów 3 ST-112 o pojemności 112 Ah lub przez prądnicę „Autolight" o mocy 180 W.

Prototyp po ukończeniu przeszedł wstępne próby u producenta. Pozwoliły one na wykrycie i usunięcie usterek powstałych podczas montażu. Następnie LB-NATI został przekazany do oficjalnych testów prowadzonych na poligonie (NIBTP). Rozpoczęto je 25 listopada 1939 roku i kontynuowano aż do 20 marca następnego roku. Przedstawiony do prób egzemplarz miał masę 4,58 t. Łącznie pojazd przejechał dystans 2998 km. Uzyskano na szosie prędkość maksymalną 80 km/h i maksymalny

Dane techniczno-taktyczne LB-NATI

Załoga	3 ludzi;
Masa bojowa	4580 kg;
Wymiary	
długość	4387 mm
szerokość	2125 mm
wysokość	2213 mm
prześwit	1190 mm
rozstaw osi	2750 mm
rozstaw przednich kół	1405 mm
rozstaw tylnych kół	1420 mm
Opancerzenie	
przód przed chłodnicą	10 mm
przód przed kabiną	10 mm
boczna osłona silnika	10 mm
boki kadłuba	10 mm
tył kadłuba	10 mm
wieża	10 mm
strop kadłuba i wieży	6 mm
dno	6 mm
Uzbrojenie	1×12,7 mmDSzK, 2×7,62mm DT
Amunicja	400 × 12,7 mm, 2205 × 7,62 mm (35 magazynków)
Silnik	Dodge 72 KM
Zbiorniki paliwa	trzy o łącznej pojemności 130 dm³ (66+58+6)
Osiągi	
prędkość maksymalna na szosie	80 km/h (eksploatacyjna 57 km/h)
na drodze gruntowej marszowa	38 km/h
zasięg jazdy na szosie	288 km
zasięg jazdy na drodze gruntowej	102 km
maksymalny kąt najazdu	30°
maksymalny przechył boczny	22°
Radiostacja	71-TK-3

eprasa.pl 468149e048

zasięg jazdy przy jednym napełnieniu wynoszący 288 km. Samochód bez problemów poruszał się po grząskim i piaszczystym gruncie oraz po terenach pokrytych śniegiem. Oprócz zalet LB-NATI miał też wiele poważnych usterek wymienionych w końcowym raporcie:

a). W samochodzie pancernym jako całości:

1. Masa nie odpowiada wymaganiom komisji makietowej i powinna być nie większa niż 3800-4400 kg:

2. Przeciążenie przedniej osi jest niedopuszczalne ze względu na okres użytkowania opon GK, jak i ze względu na zmniejszenie możliwości pokonywania terenu przez samochód pancerny na piaszczystych i miękkich drogach.

3. Niedopuszczalnie szybkie zużycie silnika w wyniku jego niedostosowania do pracy z długotrwałym przeciążeniem.

b.) W podwoziu:

1. Resory nie posiadają wystarczającej wytrzymałości;

2. Stojaki przednich i tylnych amortyzatorów mają niedostateczną wytrzymałość;

3. Połączenie przedniego mostu z resorami tylko uchwytami przegubowymi jest zbyt słabe;

c). W uzbrojeniu:

1. Załadowanie karabinu maszynowego DSzK jest możliwe jedynie przy maksymalnym jego kącie podniesienia, ponieważ pokrywa dosyłacza opiera się o strop wieży;

d). W kadłubie i wieży:

1. Instalacja wieży T-40 ma te same mankamenty, które były wykryte podczas prób poligonowych T-40;

2. Zainstalowanie pancernych osłon reflektorów jest niepotrzebne;

3. Mocowanie pancernej osłony mechanizmu różnicowego przedniego mostu jest mało wytrzymałe;

4. Osłona tylnych resorów jest wykonana zbyt skomplikowanie, nie pozwala na przeprowadzenie oględzin resorów;

5. Mocowanie burtowych płyt pancerza osłaniających transmisję, zostało wykonane wadliwie. Konieczne jest zdejmowanie płyt w całości podczas napraw przednich i tylnych resorów.

Po zakończeniu prób poligonowych LB-NATI komisja państwowa, która je przeprowadzała przygotowała raport, w którym stwierdzała:

1. BA-NATI pod względem siły uzbrojenia, odporności osłony pancernej, zapasu amunicji, możliwości dynamicznych i zasięgu jazdy jest zdecydowanie lepszy od lekkich samochodów pancernych LB-23 i BA-20.

2. BA-NATI nie spełnia następujących podstawowych wymagań komisji makietowej:

a). Ogólnej masy i obciążenia przedniej osi;

b). Możliwości obserwacji;

c). Pod względem możliwości jazdy terenowej BA-NATI zdecydowanie lepszy od samochodów pancernych LB-23 i BA-20 podczas jazdy po grząskich rozjeżdżonych drogach wiejskich z twardym podłożem, nie poprzecinanym terenie i pokrywie śnieżnej.

3. Samochód pancerny BA-NATI może być rekomendowany do uzbrojenia Armii Czerwonej tylko po usunięciu usterek, wymienionych we wnioskach raportu i spełnieniu wymagań komisji makietowej.

Chociaż LB-NATI zapowiadał się interesująco i po wprowadzeniu zmian w konstrukcji mógł być udaną konstrukcją wszystkie dalsze prace zostały nagle przerwane z nieznanych powodów. Według jednej z wersji samochód z NATI był traktowany jako konstrukcja wyłącznie doświadczalna a wykorzystanego w nim podwozia nie zamierzano produkować. Wiadomo, że stracono wiele czasu a armia dalej nie miała szans na otrzymanie pojazdu mogącego konkurować z konstrukcjami zagranicznymi. W tym czasie napęd na wszystkie osie stawał się standardem w wielu armiach. Nie można też wykluczyć, że na zakończenie programu LB-NATI miały wpływ czynniki pozamerytoryczne. Podwozie do tego samochodu miały dostarczać zakłady GAZ, które przypuszczalnie odmówiły wszelkiej współpracy z konkurentem. Dalsze losy prototypu nie są znane.

LB-62, CZYLI DRUGIE PODEJŚCIE DO NAPĘDU 4×4

W tym samym czasie, kiedy powstawał LB-NATI zarząd ABTU RKKA starał się wypracować wymagania techniczne dla przyszłego lekkiego rozpoznawczego samochodu pancernego dla Armii Czerwonej. Czy już wtedy zapadła decyzja, że pojazd z NATI nie trafi do produkcji a posłuży jedynie do zdobycia doświadczenia nie wiadomo. Chociaż można przypuszczać, że analiza projektu LB-NATI miała wpływ na powstawanie założeń technicznych dla kolejnej konstrukcji. W ABTU od początku zakładano, że nowy pojazd ma powstać na podwoziu samochodu GAZ-62 z napędem na obie osie. Produkcja seryjna tego pojazdu była właśnie uruchamiana w macierzystych zakładach.



LB-NATI podczas prób poligonowych w grudniu 1939 roku. Jak widać ten pojazd był w stanie jechać nawet przy tak grubej pokrywie śnieżnej. Standardowy lekki samochód pancerny BA-20 nie miał szans na jazdę w takich warunkach.

Wymagania techniczno-taktyczne dla lekkiego rozpoznawczego samochodu pancernego opracowane przez ABTU zostały 19 listopada 1939 roku przedstawione do zatwierdzenia ludowemu komisarzowi obrony K. Woroszyłowowi. W skrócie wyglądały one następująco:

Typ-dwuosiowy, z dwoma osiami napędzanymi;
Masa bojowa – 4000-4200 kg;
Maksymalna prędkość – 90-100 km/h;
Uzbrojenie – 1 12,7 mm karabin maszynowy DK i 1 7,62 mm karabin maszynowy DT w wieży, 1 DT w kadłubie;
Zapas amunicji – 400-500 naboi 12,7 mm, 2000-2500 naboi 7,62 mm, 15 granatów;
Pancerz – powinien chronić przed przeciwpancernymi pociskami 7,62 z każdego dystansu, pochylenie płyt pancernych kadłuba nie mniejsze niż 25°;
Wieża – według wzoru czołgu T-40;
Załoga – 3 ludzi;
Środki łączności – radiostacja 71-TK;
Podwozie – GAZ-62 z 6 cylindrowym silnikiem M11...
Pożądane jest zainstalowanie tylnego stanowiska kierowania.

Ostatecznie zainstalowanie tylnego stanowiska kierowania uznano za niezbędne.

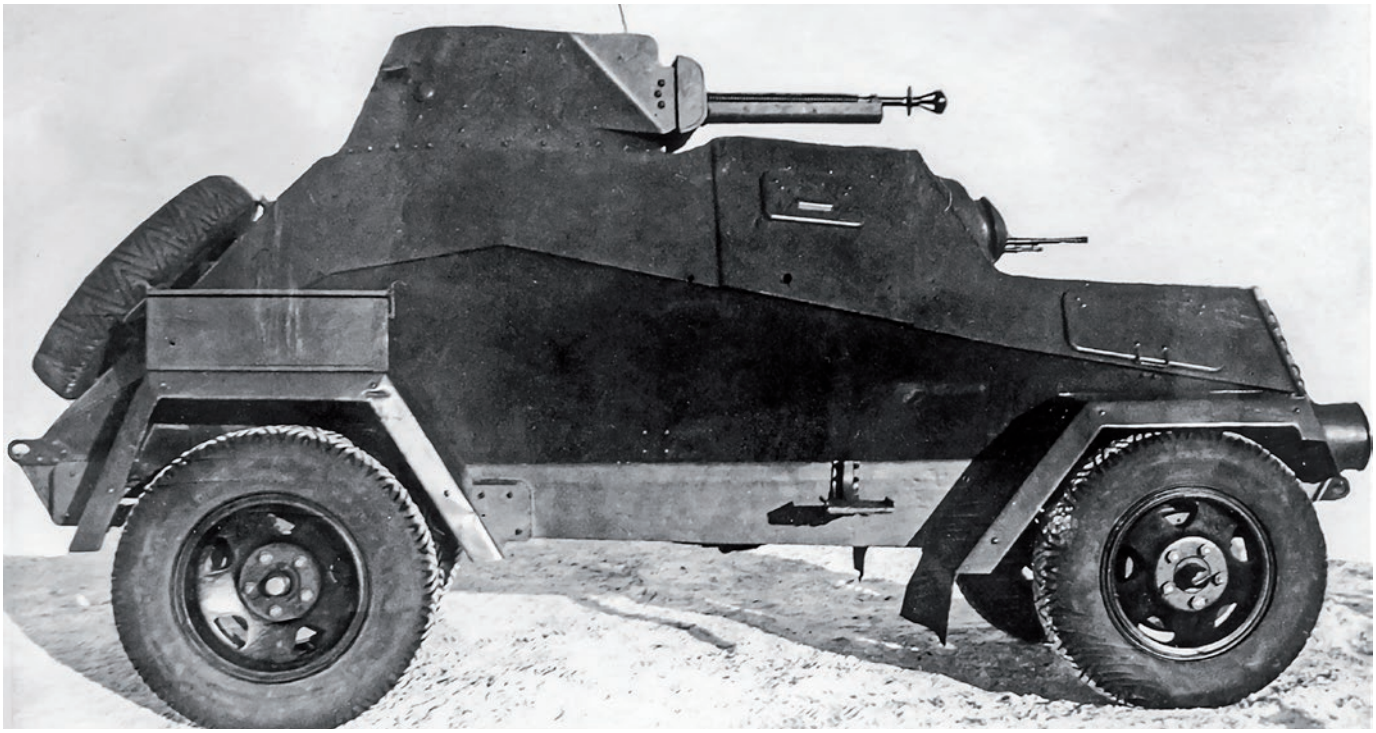
W kwestii napędu na wszystkie osie zakłady GAZ miały za sobą już pierwsze kroki. Od kwietnia 1938 roku prowadzono prace nad samochodem będącym wersją rozwojową dobrze zapowiadającego się samochodu ciężarowego GAZ-11-51. W marcu 1939 roku został ukończony pierwszy prototyp samochodu ciężarowego GAZ-62 z napędem na wszystkie koła. Chociaż zewnętrznie wyglądał on jak GAZ-MM z przedłużoną maską, to była to całkiem inna konstrukcja.

Zadanie opracowania projektu samochodu pancernego na podwoziu GAZ-62 otrzymało specjalne biuro konstrukcyjne działu konstrukcyjno-eksperymentalnego zakładów GAZ (OKB KJeO – osoboje konstruktorskoje biuro konstruktorsko-jeksperimentalnyj otdieł). Placówka ta w dokumentach występowała także jako SKB KJeO, gdzie S oznacza specjalnoje. Kierował nią W.A. Diedkow. Ponieważ to biuro nie miało dotychczas kontaktu z projektowaniem pancernych kadłubów do współpracy zaproszono zakłady DRO mieszczące się w mieście Wyksa. Wieżyczkę zapożyczoną z czołgu T-40 miały dostarczyć Zakłady im. Ordżonikidze w Podolsku.

Prace nad projektem prowadzono dość intensywnie i już 15 lutego 1940 roku główny inżynier zakładów GAZ Libgart (Libhart) mógł złożyć taki raport: *Zgodnie z zadaniem wydziału wojskowego Ludowego Komisariatu Średniego Przemysłu Maszynowego i taktyczno-technicznych wymagań ABTU RKKA, Gorkowskie Zakłady Samochodowe wykonały makietę lekkiego samochodu pancernego GAZ-LB-62 zaprojektowanego na bazie samochodu ciężarowego ze wszystkimi napędzanymi osiami.*

14 marca 1940 roku rozkaz nr 009/67 wydany przez ludowych komisarzy obrony i średniego przemysłu maszynowego powoływał komisję makietową mającą ocenić projekt nowego lek-

eprasa.pl 468149e048



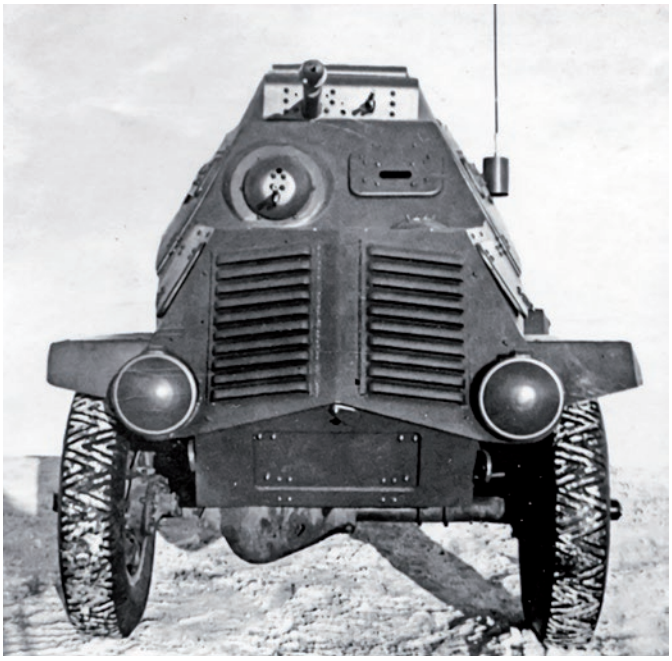
Pierwszy prototyp LB-62 wykonany ze zwykłej stali widziany od strony prawej burty. Jest to ostateczna wersja tego pojazdu wykorzystywana do prób zimą 1940/1941. W porównaniu z następnymi prototypami osłona silnika była nieco szersza. Osłona jarzma uzbrojenia w wieży różni się od stosowanej w T-40, widocznie była dorabiana w zakładach GAZ.

kiego samochodu pancernego noszącego oznaczenie LB-62. Komisja projekt oceniła jako udany i wydała zgodę na jego realizację. 4 maja została opublikowana decyzja nr 191ss wydana przez Komitet Obrony ZSRS dotycząca dalszych losów projektu. Zgodnie z tą decyzją zakłady GAZ do 1 listopada miały wykonać dwa prototypy nowego samochodu pancernego LB-62. Jednocześnie ta sama decyzja zobowiązywała zakłady DRO w Wyksie do dostarczenia pancernych kadłubów i zakłady w Podolsku do przekazania wież.

„ŻELAZNY" PROTOTYP

Zakłady GAZ budowały jednocześnie dwa różniące się od siebie egzemplarze. W sierpniu gotowa była pełnowymiarowa makieta wykonana ze zwykłej stali. Ten egzemplarz w dokumentach był nazywany żelaznym. Pojazd nie posiadał wieży, a zamiast niej dociążono go balastem. Miał służyć do sprawdzania funkcjonalności wnętrza podczas montażu poszczególnych agregatów. Chociaż pojazd ogólnie przypominał LB-NATI, to kadłub był dłuższy i węższy w tylnej części. Zrezygnowano z giętych płyt z tyłu kadłuba na rzecz wyłącznie spawanych płaskich powierzchni. Realnie był to pierwszy prototyp, którego stalowy kadłub wykonano wyjątkowo w zakładach GAZ. Chociaż do sprawdzania funkcjonalności wnętrza i prawidłowego dzia-

„Żelazny" prototyp LB-62 w swej ostatecznej postaci widziany od przodu. Pojazd ma nieco szerszą osłonę silnika i opancerzone reflektory z otwieranymi osłonami. Maska uzbrojenia ma nietypowe nitowania. Dobrze widać kulowe jarzmo karabinu maszynowego DT obok stanowiska kierowcy. Pojazd był lepiej uzbrojony i opancerzony niż czołg pływający T-40. Dobrze widać bieżnik opon zwany „jodełką" sprawdzający się w okresie letnim ale mało przydatny podczas rosyjskiej zimy.



„Żelazny" prototyp LB-62. Jak widać dolna część tyłu kadłuba była mocowana śrubami, co miało zapewniać dostęp do zbiornika paliwa. Pojazd miał z przodu i z tyłu uchwyty do lin holowniczych mogące także służyć do unoszenia samochodu.



eprasa.pl 468149e048

łania agregatów pojazd nie otrzymał uzbrojenia, to jego przeznaczenie zmieniło się w zimie 1940/1941. Zachowały się zdjęcia, na których ten prototyp ma kołpaki na reflektorach mocowanych do przedniej płyty wyraźnie szerszej niż w prototypie wykonanym z pancernej stali. Także w tym egzemplarzu jest zainstalowana wieża różniąca się nieco od stosowanej w seryjnych czołgach T-40. Wieża ta była w pełni uzbrojona. Przypuszczalnie opóźnienia w budowie prototypów spowodowały, że to „laboratorium na kółkach" włączono do programu prób.

PROTOTYPY Z PANCERNEJ STALI

Mimo licznych obietnic realizacja budowy LB-62 niemal od początku łączyła się z opóźnieniami. Ze swoich zobowiązań wywiązały się jedynie podolskie Zakłady im. Ordżonikidze, które w końcu września dostarczyły pierwszą wieżę od T-40. Wkrótce dostarczono i drugą. W tym czasie pierwszy prototyp przechodził intensywne próby zakładowe. Znajdujące się w Wyksie Zakłady Budowy Maszyn DRO w tym czasie były całkowicie zaabsorbowane produkcją samochodów pancernych BA-20M (które LB-62 miał zastąpić) i nie posiadały możliwości wykonania w terminie dwóch pojazdów o całkowicie odmiennej konstrukcji. Już w pierwszej dekadzie września wiadomo było, że termin przekazania samochodów do prób nie zostanie dotrzymany. Przedstawiciel wojskowy przy zakładach w Wyksie wysłał do zastępcy naczelnika ABTU RKKA list, który do adresata dotarł 10 września 1940 roku. Treść tego listu wyglądała następująco: *Wyksuńskie zakłady DRO powinny wykonać do 1 października 1940 roku dwa kadłuby LB-62, ale, według posiadanych przeze mnie informacji, kadłuby do tego terminu wykonane nie będą, co stanowi niebezpieczeństwo zerwania Rozporządzenia KO ZSRS, zobowiązującego Gorkowskie Zakłady Samochodowe do wykonania i przekazania do prób poligonowych dwóch egzemplarzy LB-62 do 1 listopada 1940 roku.*

Prototypowy egzemplarz z żelaznym kadłubem przechodzi próby zakładowe.

Mimo problemów zakładano, że zakłady w Wyksie dostarczą pierwszy kadłub LB-62 wykonany ze stali pancernej 25 października, a drugi pięć dni później. Kiedy okazało się, że te terminy także są nierealne dostawę przesunięto na listopad bez podania dokładnej daty. Dopiero ten termin został dotrzymany, ale nie był to koniec problemów związanych z montażem prototypów LB-62. Jednocześnie zakłady w Wyksie otrzymały zlecenie na wykonanie jeszcze pięciu identycznych kadłubów. Przypuszczalnie zamierzano zbudować serię próbną przeznaczoną do prób eksploatacyjnych. Tego zlecenia już nie zrealizowano. Kolejne problemy były związane z zamiarem wykorzystania podzespołów i urządzeń, które miały pochodzić z importu. Sowiecki przemysł motoryzacyjny opierał się głównie na technologiach kupowanych w USA. Po napaści na Finlandię strona amerykańska, w ramach represji, praktycznie całkowicie wstrzymała współpracę na tym polu. W takiej sytuacji musiano czekać, aż rodzimy przemysł będzie w stanie dostarczyć odpowiednie elementy.

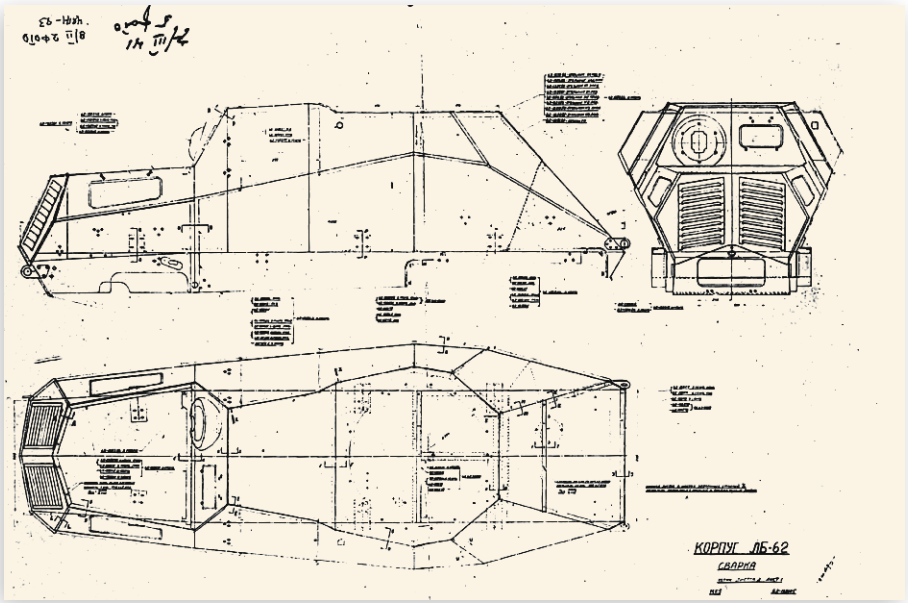
Ostatecznie obydwa prototypy udało się ukończyć w trzeciej dekadzie stycznia 1941 roku. Otrzymały one numery seryjne 713 i 714. Ich kadłuby były identyczne, różnica tkwiła w kołach. LB-62 nr 713 na tylnej osi otrzymał pojedyncze koła z ogumieniem o głębokim bieżniku zwiększającym możliwość pokonywania trudnego terenu. Dokładniej były to opony Firestone z bieżnikiem Ground Grip wykonane na podstawie licencji w Jarosławlu, chociaż część źródeł podaje, że były one importowane. W egzemplarzu nr 714 na tylnej osi zainstalowano podwójne koła z głębokim bieżnikiem Sure Grip, ale o mniejszej szerokości. Było to powtórzenie układu kół z samochodu ciężarowego GAZ-62 i pierwszego „żelaznego" prototypu LB62. To ogumienie pochodziło z importu. Występujące w sowieckich dokumentach oznaczenie ogumienia w tym samochodzie budzi wątpliwości, bowiem nie miało ono wspólnych cech z terenowymi oponami Goodyear Sure Grip. Dla ułatwienia jazdy po śliskiej nawierzchni na ogumienie miały być zakładane łańcuchy.

Różne ogumienie na prototypach nie wynikało z chęci sprawdzenia alternatywnych rozwiązań, lecz z konieczności zainstalowania dostępnego ogumienia. Projekt przewidywał zastosowanie ogumienia typu GK (umożliwiało jazdę po przestrzeleniu) z bieżnikiem Ground Grip. To ogumienie miało zostać dostarczone do 20 stycznia 1941 roku, ale tego zamówienia nie zrealizowano.

Kadłuby obu LB-62 zostały wykonane ze spawanych płaskich stalowych płyt pancernych o grubości od 6 do 13 mm pochylonych od pionu o 25° do 42°. Zastosowany pancerz w pełni zabezpieczał wnętrze przed pociskami przeciwpancernymi kalibru 7,62 mm wystrzelonymi nawet z niewielkiej odległości. Wieża pochodząca z czołgu T-40 była wykonana z giętej płyty o grubości 10 mm (strop 6 mm). Dokładniej obie wieże były identyczne z wykonywanymi dla pierwszej próbnej partii czołgów. Forma ściętego stożka powodowała, że ściany były pochylone pod kątem 25°. Załoga złożona z trzech ludzi wchodziła do wnętrza przez drzwi po obu stronach przedziału kierowania.

Pancerz kadłuba LB-62 zapewniał nieco lepszą ochronę wnętrza w porównaniu z czołgiem T-40. Wieża z pancerzem utwardzanym powierzchniowo dawała dość dobrą osłonę. W sumie ten samochód pancerny posiadał opancerzenie na poziomie lekkiego czołgu rozpoznawczego. Dodatkową osłonę dla załogi zapewniało umieszczenie silnika w przedniej części pojazdu. Chociaż takie rozwiązanie zwiększało ryzyko szybszego uszkodzenia napędu w trakcie walki, to stosowano je w wielu konstrukcjach.

Uzbrojenie, podobnie do LB-NATI składało się z karabinu maszynowego DSzK wzór 1938 rok kalibru 12,7 mm i karabinu maszynowego DT kalibru 7,62 mm umieszczonych w wieży oraz drugiego egzemplarza DT umieszczonego w przedniej płycie kadłuba obok stanowiska kierowcy. Przewidziano możliwość zabierania zapasowego karabinu DT. Zapas amunicji składał się z 500 naboi 12,7 mm i 3150 naboi 7,62 mm. Brak informacji o przewidywanych granatach obronnych. Umieszczone w wieżyczce sprzężone karabiny maszynowe były wyposażone w standardowy teleskopowy celownik TMFP (tankowy Marona-Finkelsteina puliemietnyj – czołgowy Marona-Finkelsteina dla karabinu maszynowego). Prowadzenie celnego ognia jednocześnie z obu broni na większą odległość było raczej wątpliwe ze względu na różną trajektorię lotu pocisków. Pojazd otrzymał radiostację 71-TK-3 z anteną prętową, której gniazdo znajdowało się na lewej burcie zaraz za drzwiami wejściowymi. W położeniu bojowym antena była składana (od wewnątrz) wzdłuż boku kadłuba.



Reprodukcja oryginalnego rysunku przedstawiającego pancerny kadłub samochodu pancernego LB-62, rzuty z boku, z góry i od przodu. Wszystkie płyty były spawane.

eprasa.pl 468149e048



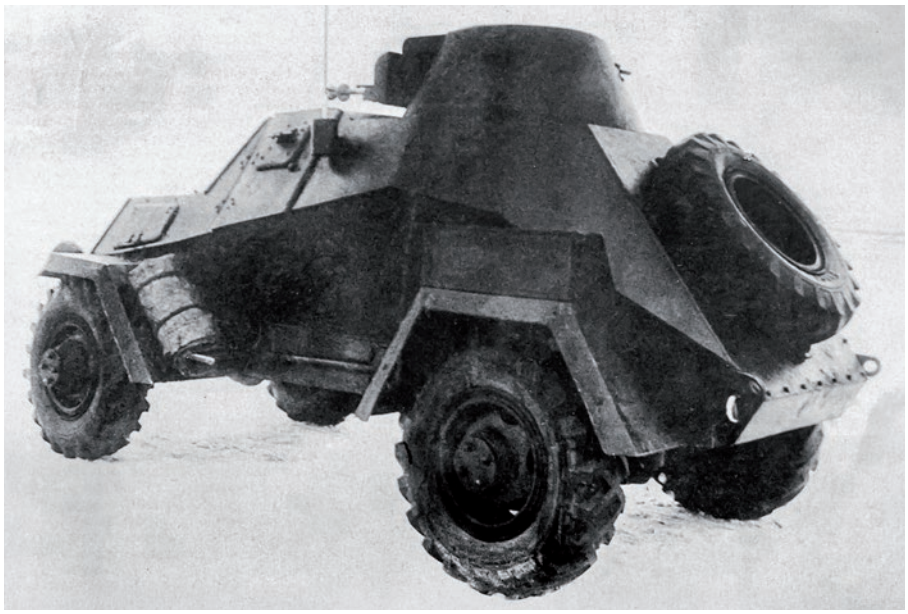
LB-62 nr 713, czyli pierwszy prototyp wykonany z pancernej stali podczas testów w styczniu 1941 roku. Widać, że ten prototyp ma założone normalne reflektory samochodowe. Koła tego samochodu mają opony z głębokim bieżnikiem przeznaczonym do jazdy terenowej. Na lewym przednim błotniku widać zwiniętą plandekę. Antena radiostacji w położeniu roboczym. Z przodu kadłuba widać zaczepy do holowania.

Według założeń techniczno-taktycznych maksymalna masa LB-62 nie powinna przekraczać 4200 kg. Limit ten został zdecydowanie przekroczony. Egzemplarz nr 713 miał masę bojową 5150 kg, a nr 714 był jeszcze cięższy i osiągnął 5250 kg. Czołg T-40, z którym te samochody były porównywane miał masę 5,5 t. Ostatecznie otrzymano pojazd, który trudno było przypisać do konkretnej kategorii. LB-62 miał masę zbyt dużą dla kategorii lekkiej i choć jego masa była bliska kategorii średniej, to uzbrojenie było z niższej kategorii wagowej. Także większy średni samochód pancerny BA-10M miał niewiele większą masę – 5,36 t. Podczas prób okazało się jednak, że przekroczenie masy o jedną tonę nie ma wpływu na osiągi i możliwości jazdy w terenie. Nie wpływało specjalnie na zużycie paliwa, bowiem uzyskiwany zasięg był dość dobry.

Zastosowano układ konstrukcyjny z przednim umieszczeniem silnika, chociaż w tym czasie znaczna część nowych konstrukcji europejskich miała silnik umieszczony z tyłu (Sd.Kfz. 222, Panhard 178). W przypadku LB-62 układ konstrukcyjny narzucało podwozie pochodzące z samochodu ciężarowego, dla zmniejszenia kosztów produkcji. Tego typu rozwiązania przyjęto w armii amerykańskiej. Konstruktorom LB-62 zarzucano skopiowanie niemieckiego Sd.Kfz. 222, a szczególnie formy kadłuba. Być może zdjęcia niemieckiego pojazdu mogły mieć jakiś wpływ na ogólną koncepcję, ale nie był on zbyt duży. Forma kadłuba sowieckich lekkich samochodów pancernych ewoluowała w miarę pojawiania się kolejnych konstrukcji. Obydwa pojazdy całkowicie różniły się schematem konstrukcyjnym i rozmieszczeniem wyposażenia wnętrza, rozlokowaniem amunicji, zamontowaniem zbiornika paliwa i radiostacji. Dokładniejsze poznanie niemieckiej konstrukcji stało się możliwe dopiero w końcu 1940 roku, czyli w trakcie trwającej już budowy normalnych prototypów i kilka miesięcy po ukończeniu „żelaznego".

Ponieważ wykorzystano podwozie i napęd z terenowego samochodu ciężarowego, silnik GAZ 202 o mocy 85 KM/63 kW był umieszczony z przodu. Chłodnica wody znajdowała się przed blokiem silnika. Do uruchamiania silnika wykorzystywano elektryczny rozrusznik o mocy 0,9 KM/0,7 kW lub awaryjnie korbę. Zbiornik paliwa pokryty warstwą samouszczelniającą miał pojemność 150 dm³, co pozwalało na przejechanie po szosie 500 km. Zawieszenie samochodu i układ przeniesienia mocy były identyczne z konstrukcją NATI.

Jednoprzewodowa instalacja elektryczna była dostosowana do napięcia 6 V. Energię elektryczną dostarczała prądnica G-41 o mocy 180 W oraz bateria akumulatorów 3ST-112 o pojemności 112 Ah. Obydwa prototypy były wyposażone do jazdy nocnej w dwa reflektory mocowane do przedniej płyty osłony silnika. W odróżnieniu od „żelaznego" prototypu te dwa nie posiadały na reflektorach pancernych osłon.



LB-62 w widoku ¾ od tyłu. Tu dobrze widać tył kadłuba wykonany ze spawanych tylnych płyt. Dolna część tylnej części była łączona śrubami. Miało to umożliwiać wymianę zbiornika paliwa. Tu także znajdowały się uchwyty do lin holowniczych. Jak widać błotniki były wykonane w oszczędnościowy sposób z płaskich arkuszy blachy.

TESTY PROTOTYPÓW

29 stycznia 1941 roku został wydany przez NKO i NKSM rozkaz nr 029 wyznaczający terminy i przebieg prób obu pełnowartościowych prototypów LB-62. Miano jednocześnie przeprowadzać próby jazdy i testy uzbrojenia. Każdy z prototypów miał pokonać łącznie 3000 km. Z tego 300 km po szosie asfaltowej, 1000 km po drodze z nawierzchnią szutrową, 1000 km po drogach gruntowych i 700 km po bezdrożach. Wszystkie przebiegi miały być wykonane w warunkach zimowych przy różnej pokrywie śnieżnej.

Ten etap testów był próbami zakładowymi. Rozpoczęto je 5 lutego 1941 roku na poligonie zakładowym mieszczącym się niedaleko od zakładów GAZ w mieście Gorki. Ostatecznie do zakończenia prób 10 marca obydwa pojazdy pokonały trasy dłuższe od planowanych. Prototyp nr 713 przejechał trasę 3920 km a prototyp nr 714 – 3610 km. W trakcie prób okazało się, że pojazd nr 713 z oponami o bieżniku Ground Grip rozpędza się wolniej, ale zdecydowanie lepiej radzi sobie z grubą pokrywą śnieżną. Obydwa samochody bardzo dobrze zaprezentowały się podczas jazdy po bezdrożach, bezproblemowo pokonywały głębokie błoto pośniegowe i inne trudne odcinki tras terenowych. Były też w stanie dość sprawnie poruszać się po śniegu przy pokrywie nieprzekraczającej 50 cm.

Mimo trudnych warunków zimowych awarie należały do rzadkości, choć zanotowano kilka incydentów. 22 lutego w egzemplarzu nr 713 wykryto pęknięcie pokrywy zaworów silnika. Według innej i chyba bardziej wiarygodnej wersji pęknięcie wykryto w przekładni planetarnej. Na wszelki wypadek wymieniono cały silnik. W tym samym samochodzie dwukrotnie złamały się przednie resory. W egzemplarzu nr 714

eprasa.pl 468149e048

taka awaria zdarzyła się tylko raz. W każdym z samochodów raz złamał się wspornik osłony przekładni kolumny kierownicy. W egzemplarzu nr 714 doszło też do wyłamania zęba w talerzowym kole zębatym tylnego mostu.

Jednocześnie w lutym na Naukowo-Doświadczalnym Poligonie GABTU w Kubince pod Moskwą przeprowadzono próby uzbrojenia. Ponieważ okazało się, że w wieży LB-62 nr 714 występują zbyt duże luzy do prób dopuszczono jedynie egzemplarz nr 713. Okazało się, że uzbrojenie samochodu jest niedopracowane, w wyniku czego powstała długa lista wykrytych drobnych usterek. Największe zastrzeżenia wzbudziły szczeliny obserwacyjne w drzwiach wejściowych. Wymagano zainstalowania w ich miejsce przyrządów obserwacyjnych. Postulowano także zamianę zapasowego karabinu DT na pistolet maszynowy PPSz z siedmioma magazynkami.

Mimo wymienionych usterek ogólnie LB-62 uznano za bardzo udaną konstrukcję, a wyniki prób za w pełni zadowalające. Raporty z prób, które najpierw były analizowane w GABTU zostały przekazane do Ludowego Komitetu Obrony. Stamtąd do Ludowego Komisariatu Średniego Przemysłu Maszynowego wysłano zapytanie o możliwość uruchomienia w podlegających temu resortowi zakładach GAZ produkcji seryjnej LB-62.

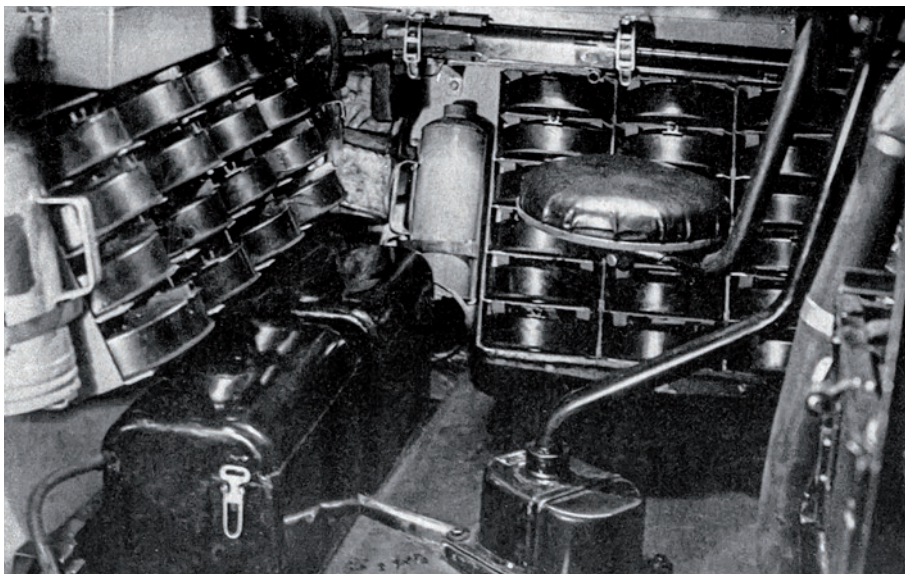
Chociaż nie zakończono jeszcze wszystkich prób, 1 kwietnia 1941 roku ludowy komisarz obrony S. Timoszenko wysłał do przedstawiciela Komitetu Obrony przy Radzie Komisarzy Ludowych K. Woroszyłowa list o następującej treści: *Zgodnie z Rozporządzeniem KO ZSRS z 4.5.40 r. nr 191ss przez zakłady im. Mołotowa (GAZ) w styczniu 1941 r. wykonano 2 doświadczalne egzemplarze lekkiego samochodu pancernego na podwoziu GAZ-62, dwuosiowego ze wszystkimi kołami napędzającymi i zgodnie z rozkazem NKO – NKSM w rejonie Gorkiego w lutym 1941 roku zostały przeprowadzone próby poligonowe. Od strony konstrukcji kadłuba, podwozia, opancerzenia i możliwości jazdy terenowej lekki samochód pancerny na podwoziu GAZ-62 okazał się w pełni nowoczesną pancerką, i zdecydowanie lepszą nie tylko od lekkiego BA-20, ale i od średniego BA-10, znajdujących się w obecnym czasie na uzbrojeniu Armii Czerwonej.*

Wieża i uzbrojenie na samochodzie pancernym GAZ-62 są zunifikowane z czołgiem T-40, niedostatki pojazdu, wykryte podczas prób, w pełni mogą być usunięte przez fabrykę w procesie przygotowania produkcji. Produkowany w obecnym czasie lekki samochód pancerny BA-20 na podwoziu M-1 nie odpowiada współczesnym potrzebom Armii Czerwonej.

Uważam za niezbędne niezwłoczne rozpoczęcie przygotowań do produkcji tego samochodu w zakładach samochodowych imienia Mołotowa i w ciągu najbliższych 2-3 otrzymanie partii samochodów pancernych do prób wojskowych.

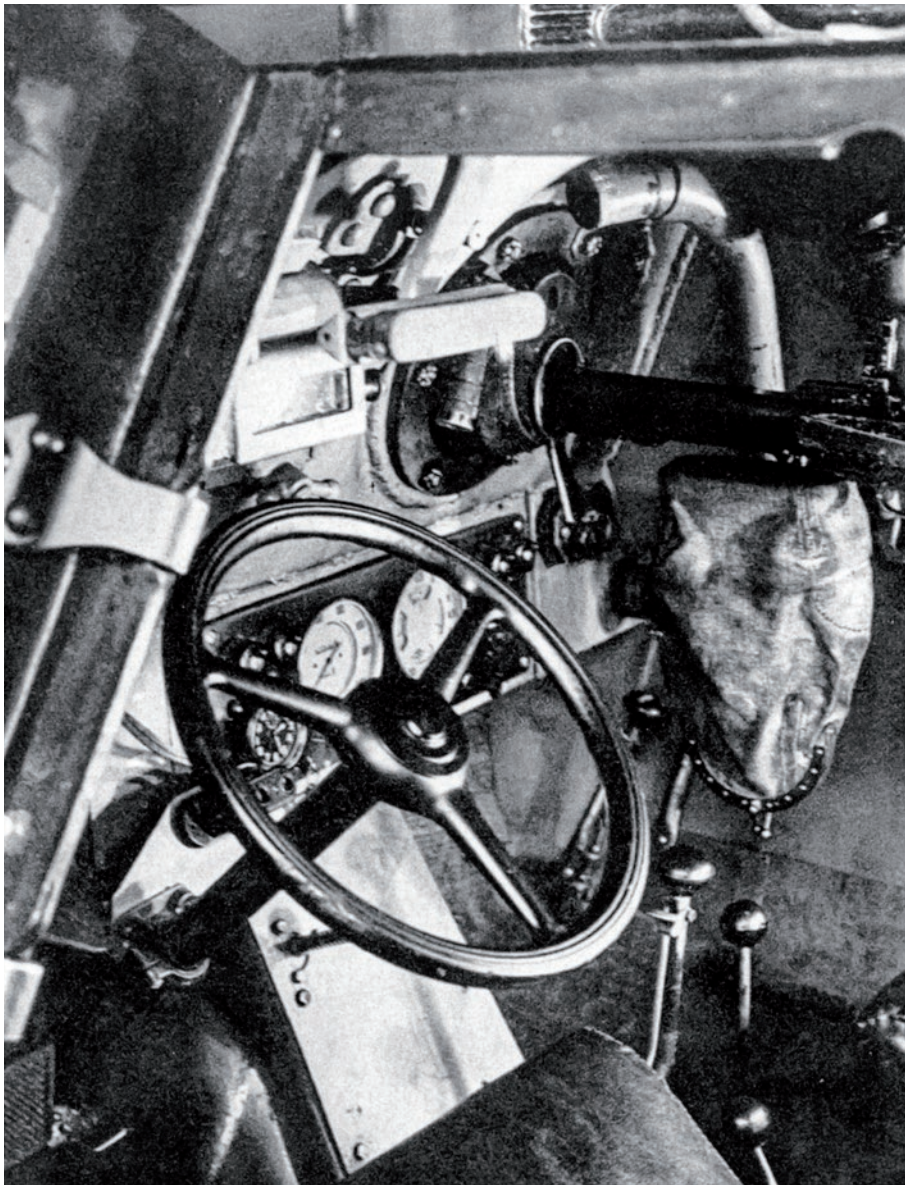
Nie zwracając uwagi na oczywiste przewagi tego samochodu pancernego i jego ważność dla Armii Czerwonej Narkomsriedmasz nie zatwierdził raportu komisji od prób i wydał zakładom polecenie przerwania dalszych prac związanych z tym samochodem pancernym.

Takim sposobem zapóźnienie z wypuszczaniem samochodów pancernych ze wszystkimi napędzanymi



Wnętrze przedziału bojowego LB-62. W centrum widać siedzisko operatora uzbrojenia podwieszone pod wieżyczką. Rura za siedziskiem obracająca się razem z wieżyczką kryje przewody doprowadzające do niej prąd. Wskazuje to na zastosowanie elektrycznego mechanizmu obrotu i być może i elektrycznego spustu. Znaczną część wnętrza zajmują stelaże z magazynkami do DT.

Przedział kierowania LB-62. Widać koło kierownicy z kolumną i dźwignie sterowania. Obok karabin maszynowy DT z podwieszonym workiem do odzyskiwania łusek.



eprasa.pl 468149e048

osiami zerwie uzbrojenie oddziałów pancernych bojowymi pojazdami kołowymi o zwiększonych możliwościach jazdy w terenie. Przedstawiam projekt Rozporządzenia KO, oczekuję na Waszą decyzję.

Marszałek Związku Sowieckiego S. Timoszenko.

Tak wyglądał projekt rozporządzenia Komitetu Obrony przy Radzie Komisarzy Ludowych dołączony do listu marszałka:

1. przyjąć do uzbrojenia Armii Czerwonej lekki samochód pancerny GAZ-62, nadając jemu oznaczenie LB-30 z podstawowymi danymi taktyczno-technicznej charakterystyki:

a) Masa nie większa niż 5250 kg

b) Uzbrojenie – w wieży karabin maszynowy kalibru 12,7 mm, sprzężony z karabinem maszynowym DT kalibru 7,62 mm i karabin maszynowy DT kalibru 7,62 mm w przedniej płycie.

c) Zapas amunicji:
naboi kalibru 12,7 mm – 500 szt.
naboi kalibru 7,62 mm – 3150 szt.
granatów ręcznych – 15 szt.

d) Załoga – 3 ludzi

e) Pancerz – 10-13 mm przy kątach pochylenia 25-30 stopni, chroniący przed pociskami przeciwpancernymi ze wszystkich odległości.

f) Radiostacja – 71-TK-3, rozpatrzyć w przyszłości zainstalowanie KRSTB.

g) Prędkość – maks. na szosie 70 km/h.

2. Zobowiązać Narkomsriedmasz (tow. Małyszew):

b) Niezwłocznie przystąpić do przygotowania produkcji w zakładach samochodowych im. Mołotowa i przekazać NKO w 1941 roku 100 szt. samochodów pancernych LB-30.

c) Przygotować do 15.5.41r. do prób wojskowych 2 samochody, które przeszły próby poligonowe, wymienić zużyte agregaty i usunąć usterki wykryte w trakcie prób poligonowych.

3. Zobowiązać Narkomtjażmasz (tow. Jefremow) do zorganizowania w zakładach DRO (Wyksa) produkcji kadłubów pancernych LB-30 i przekazać je Zakładom Samochodowym im. Mołotowa w 1941 r. zgodnie z grafikiem Narkomsredsmaszu.

4. W celu zwiększenia mocy uzbrojenia zobowiązać Ludowy Komisariat Uzbrojenia (tow. Wannikow) i Narkomsriedmasz (tow. Małyszew) do 1.6.41 r. do zakończenia opracowania 23 mm działka i zamontowania jego w samochodzie pancernym LB-30 i przekazania NKO do przeprowadzenia prób poligonowych.

5. Zobowiązać Ludowy Komisariat Przemysłu Gumowego (tow. Mitrochin) do zorganizowania w 1941 r. produkcji opon GK 9,75x18 z bieżnikiem zwiększającym możliwość pokonywania terenu i przekazać je Zakładom Samochodowym zgodnie z grafikiem NKSM.

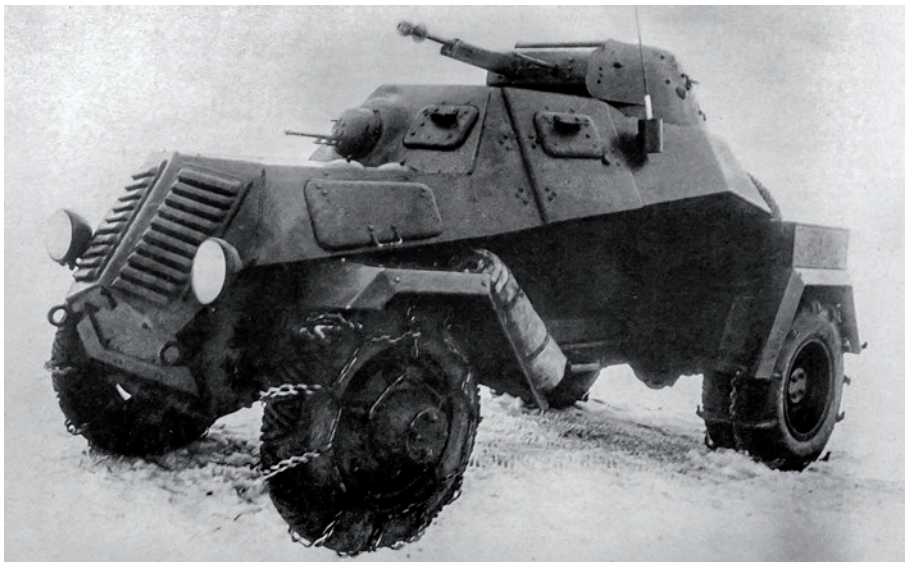
6. Zobowiązać Narkomsriedmasz (tow. Małyszew) razem z NKO (tow. Timoszenko) do przedstawienia do 1.5.41 r. do KO grafiku produkcji samochodów pancernych LB-30 na 1942–43 r. i propozycji zabezpieczenia produkcji.

Z przedstawionego dokumentu wynika, że pojazd w wersji seryjnej miał nosić wojskowe oznaczenie LB-30. Według tego projektu do końca 1941 roku miano zbudować 100 egzemplarzy. W zakładach GAZ miały powstawać kompletne podwozia z napędem. Pancerne kadłuby, jak dotychczas, miały wytwarzać zakłady w Wyksie, a wieże zakłady z Podolska. Oprócz tego Ludowy Komisariat Przemysłu Gumowego do końca roku miał uruchomić produkcję i rozpocząć dostawy opon typu „GK" z bieżnikiem Ground Grip. Pojawiła się też propozycja zmiany uzbrojenia. LB-30, jak na swoją masę, był raczej słabo uzbrojony. Dlatego zaproponowano zamianę karabinu maszynowego DSzK na działko kalibru 23 mm pozwalające walczyć z samochodami pancernymi i lekkimi czołgami. Działko miało zostać zamontowane na jednym z prototypów w terminie do 1 czerwca 1941 roku. Następnie miały zostać przeprowadzone próby poligonowe. Informacja o automatycznym działku nie była przypadkowa. Jeszcze w kwietniu 1940 roku zatwierdzono do realizacji projekt automatycznego działka PT-23TB tego kalibru opracowanego w OKB-16. Działko to było przeznaczone dla czołgów T-40. Chociaż prace nad tą bronią przeciągały się, to ostatecznie do stycznia 1941 roku udało się je zainstalować jego prototyp w wieży czołgu. Po krótkim czasie przełożono je do wieży pancernych aerosań skonstruowanych przez CKB-50. Działko, którego seryjna wersja miała otrzymać oznaczenie MP-6 było niedopracowane i sprawiało wiele problemów. Mimo tego armia i lotnictwo były zainteresowane jego dalszym rozwojem. Problem rozwiązało aresztowanie Taubina, który je skonstruował, oskarżonego o zdradę. Wszystkie prace nad MP-6 zostały natychmiast przerwane.

Działko w wieżyczce LB-62 w końcu się pojawiło, ale w zupełnie innych okolicznościach. 26 lipca 1941 roku zostało przyjęte rozporządzenie GKO nr 289 o wyposażeniu czołgów 030 i 060 (późniejsze T-30 i T-40) zamiast DSzK w automatyczne działka 20 mm skonstruowane na bazie działka lotniczego SzWAK. Broń ta, od września 1941 roku oznaczana jako NTSz/SzWAK została zainstalowana na obu prototypach LB-62 i przechodziła testy eksploatacyjne.

Mimo wysokich walorów bojowych i dość dobrej jakości technicznej przyszłość LB-62 znalazła się pod wielkim znakiem zapytania. Wątpliwe stawało się rozpoczęcie produkcji i przyjęcie do uzbrojenia. Głównymi przeciwnikami nie tyle konstrukcji samej w sobie, co idei szybkiego przyjęcia jej do uzbrojenia byli solidarnie Ludowy Komisariat Średniego Przemysłu Maszynowego i dyrekcja zakładów GAZ. Głównym argumentem resortu i podlegających jemu zakładów był brak możliwości uruchomienia w najbliższym czasie produkcji podwozi do samochodów GAZ-62 niezbędnych przecież do budowy LB-62.

Nie można wykluczyć, że w ramach resortu wywierano naciski na wprowadzenie do produkcji zamiast LB-30 z zakładów GAZ samochodu BA-11 z zakładów ZiS. Ta konstrukcja, zaliczana do kategorii średniej (a nawet i do ciężkiej) z racji masy 8,13 t oraz wieży czołgowej z armatą 45 mm została przyjęta do uzbrojenia. Produkcji nie rozpoczęto, bowiem resort oczekiwał na decyzje mające zapaść po zakończeniu prób LB-62.



Prototyp lekkiego samochodu pancernego LB-62 nr 714. Jak widać ten egzemplarz ma na tylnej osi podwójne koła. Ogumienie o innych wymiarach powodowało, że całkowita długość mierzona razem z kołem zapasowym była minimalnie mniejsza. Dotyczyło to także wysokości. Z kolei szerokość była większa ze względu na podwójne koła. Na wszystkich kołach są założone łańcuchy zwiększające przyczepność na oblodzonej nawierzchni.

DRUGI ETAP PRÓB

Mimo zaczynających się problemów z uruchamianiem produkcji cykl testów był kontynuowany. Drugi etap prób polegający na przebiegu w warunkach wiosennych rozpoczął się 10 marca i był kontynuowany do 5 maja 1941 roku. Według danych z 12 maja egzemplarz nr 713 przejechał do tego dnia 10 329 km, a egzemplarz nr 714 – 10 080 km. Pierwszy z tych samochodów już od 5 maja rozpoczął kolejne próby polegające na pokonywaniu dróg gruntowych w warunkach wiosennych, czyli po błocie. Trasa takiego przebiegu wynosiła 350 km.

W podsumowaniu wyników tego cyklu prób okazało się, że na oczyszczonej szosie asfaltowej samochód nr 713 z oponami o bieżniku Ground Grip rozpędza się nieco lepiej i osiąga prędkość maksymalną 83 km/h. Ponieważ ten egzemplarz był nieco lżejszy, jego zasięg jazdy był większy o 30 km. Na takiej nawierzchni ten

eprasa.pl 468149e048

samochód mógł przejechać 570 km. Samochód nr 714 w tych samych warunkach mógł przejechać 540 km i osiągnąć maksymalną prędkość 81 km/h.

TRZECI ETAP PRÓB

Wspomniany już kolejny etap prób rozpoczęty 5 maja polegał na testach jazdy po drogach gruntowych, a dokładniej po ich rozmiękłych wersjach. Do tej fazy prób z obu samochodów zdemontowano uzbrojenie. Dlaczego tak zrobiono, dokładnie nie wiadomo. Czy miało to związek z planowanym w najbliższym czasie przezbrojeniem, czy też obawiano się uszkodzeń podczas jazdy w błocie. Według danych z 12 czerwca 1941 roku samochód nr 713 przejechał łącznie 12 000 km, a samochód nr 714 „zaliczył" 11 400 km. Jeszcze w maju na pierwszym z samochodów założono ogumienie typu „GK" z bieżnikiem Ground Grip. Po tej zmianie samochód przejechał 900 km, z tego 300 km po nawierzchni z bruku i 600 km po drogach gruntowych. W tym czasie oczekiwano na dostawę dla samochodu nr 714 ogumienia typu „GK" z bieżnikiem Sure Grip. Testy prowadzone w bardzo trudnych warunkach terenowych wykazały, że LB-30 jest konstrukcją dobrze do nich przystosowaną. Nowy samochód mógł poruszać się w terenie niedostępnym dla wcześniejszych konstrukcji z napędem tylko na tył. Po raz pierwszy udało się w Związku Sowieckim skonstruować samochód pancerny na poziomie najlepszych konstrukcji zagranicznych. Planowano, że podczas całego cyklu prób każdy z samochodów przejedzie po 17 000 km.

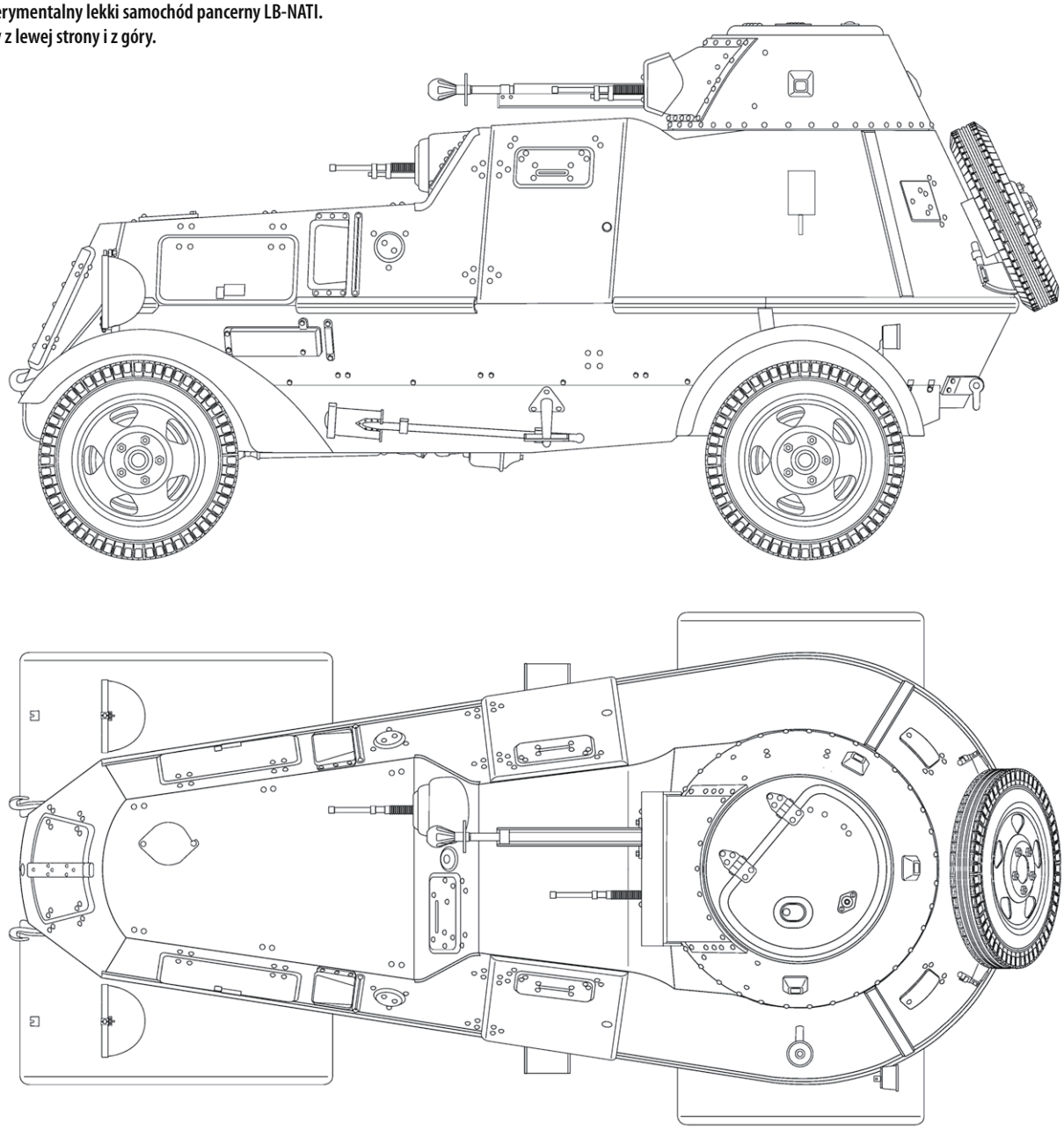
PROBLEMÓW Z URUCHOMIENIEM PRODUKCJI CIĄG DALSZY

Próby prototypów trwały, a wśród niektórych urzędników wojskowych nastroje były wręcz optymistyczne. Naczelnik BTU inżynier wojskowy 1. rangi Korobkow 13 maja wysłał do zarządu GABTU list zatytułowany „O możliwościach produkcji samochodów pancernych GAZ-62", w którym można znaleźć takie informacje:

Ze spotkań z głównym konstruktorem GAZ imienia Mołotowa t .Lipgart i Nowym naczelnikiem OKB KJeO GAZ t. Diedkowym można wysnuć następujące wnioski:

1. Żadnych poważnych zewnętrznych trudności przy wprowadzaniu do produkcji GAZ-62 w obecnym czasie nie ma, na przykład:

Eksperymentalny lekki samochód pancerny LB-NATI. Rzuty z lewej strony i z góry.



eprasa.pl 468149e048

a) Kardany typu „Rceppa" lub „Weissa" obecnie są znane w egzemplarzach, znana jest ich technologia i opanowanie ich w obecnym czasie jest już możliwe.

b) Nowy wydział zakładów samochodowych imienia Mołotowa dla sześciocylindrowych silników jest już przygotowany do produkcji, i obecnie nasuwa się pytanie, że możliwości wydziału póki co nie są wykorzystywane;

c) Zamontowane na doświadczalnych egzemplarzach oddzielne zagraniczne agregaty (starter, opony) obecnie są zamieniane na agregaty rodzimej produkcji.

2. Podstawową trudnością we wprowadzaniu do produkcji GAZ-62 – to przeciążenie zakładów zamówieniami lotniczymi. Po przygotowaniach do produkcji silnika lotniczego K-10, w obecnym czasie przekazano zadanie przygotowania nowego silnika lotniczego. To angażuje narzędziową bazę zakładów i całkowicie nie daje możliwości zajęcia się przygotowaniami do produkcji nowych samochodów, i w szczególności, GAZ-62.Obciążenie bazy narzędziowej zakładów – to podstawowa przeszkoda w przygotowaniach produkcji i wprowadzenia do serii samochodu pancernego GAZ-62.

Konkretna decyzja o dalszych losach LB-62 nie zapadła do 22 czerwca 1941 roku. Do tego dnia obydwa samochody przejechały po ponad 12 000 km (z tego 900 na oponach „GK") bez poważniejszych awarii. Po takim przebiegu ich stan techniczny dalej był bardzo dobry i mogły być dalej eksploatowane bez konieczności przeprowadzenia remontu.

Krótko po rozpoczęciu działań bojowych, bo 26 czerwca, powstał drugi projekt rozporządzenia o przyjęciu do uzbrojenia LB-62. Nie podpisany przez autora dokument tak wyglądał:

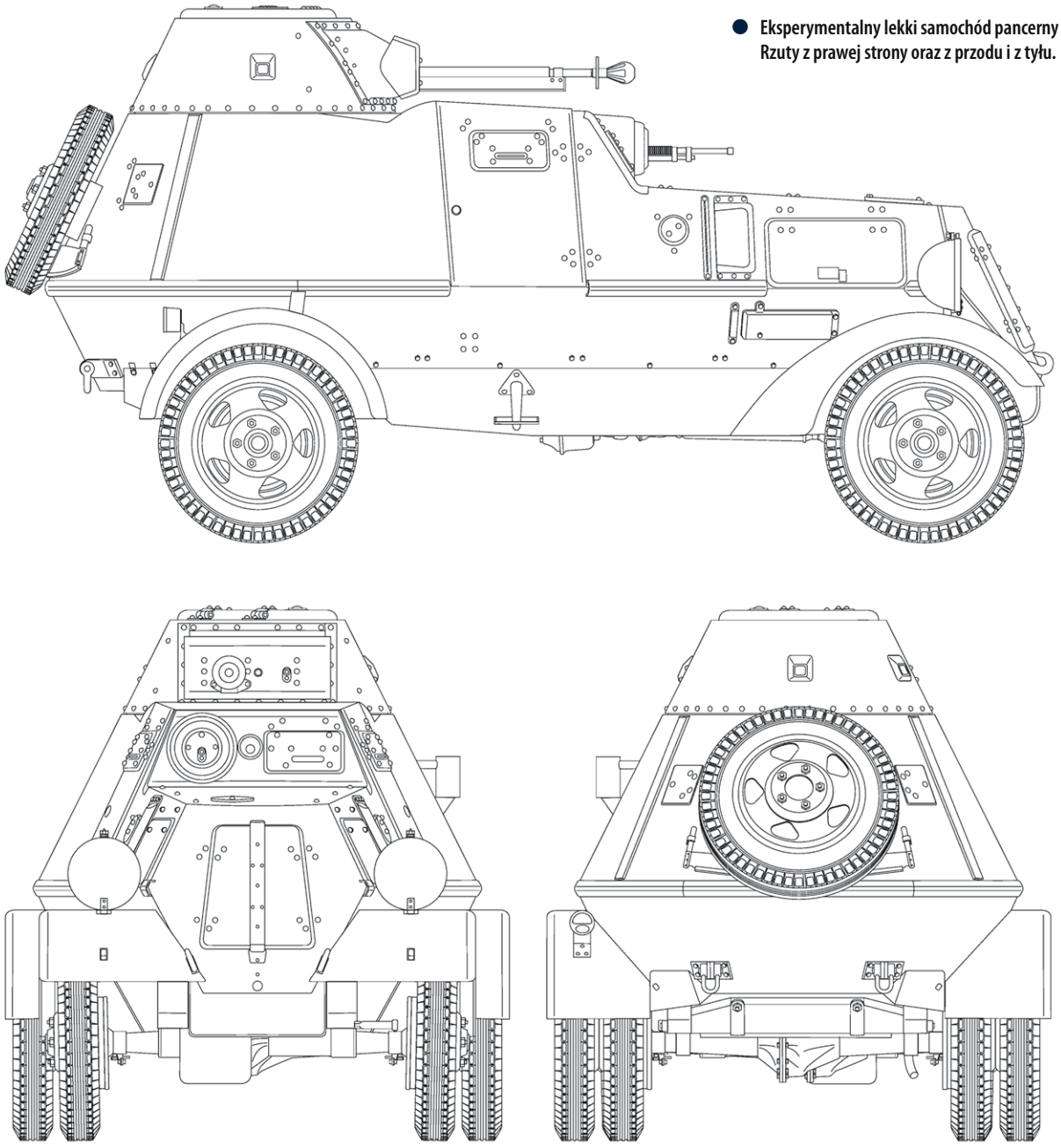
1. Przyjąć do uzbrojenia Armii Czerwonej lekki samochód pancerny LB-62 opracowany przez Gorkowskie Zakłady Samochodowe imienia Mołotowa, nadać jemu markę „BA-30".

2. Zobowiązać Narkomsriedmasz (t. Małyszew):

a) Niezwłocznie przystąpić do przygotowania produkcji w zakładach samochodowych imienia Mołotowa i przekazać NKO w 1941 r. 500 sztuk samochodów pancernych BA-30, i w 1942 r. 2500 (poprawiono na 5000) sztuk.

b) Do 15.7.41 r. przygotować do prób wojskowych dwa prototypowe samochody pancerne, które przeszły próby poligonowe, wymienić w nich zużyte agregaty i usunąć usterki wykryte podczas prób poligonowych (punkt z projektu wykreślony).

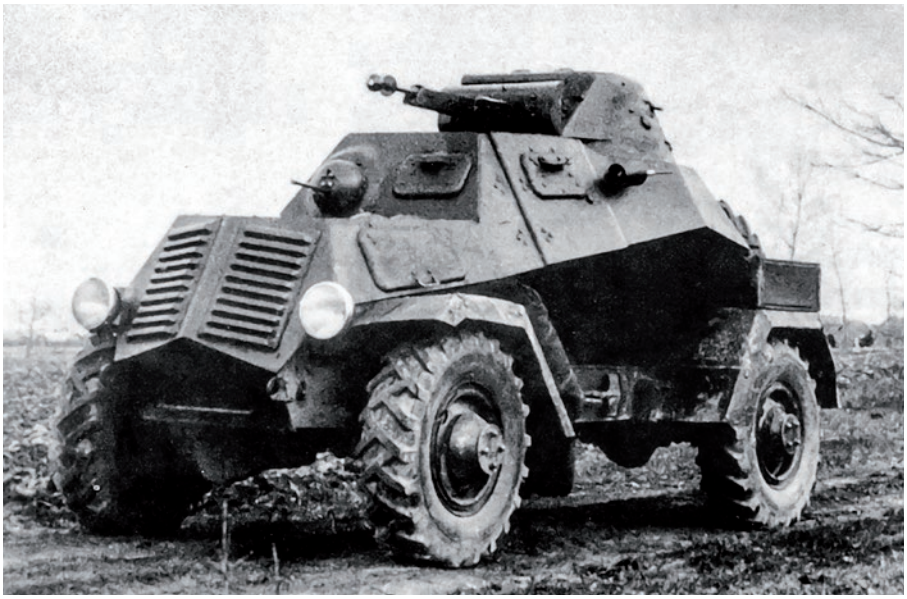
3. Zobowiązać Narkomat produkcji obrabiarek (t. Jefremow) do niezwłocznego zorganizowania w zakładach DRO (Wyksa) produkcji pancernych kadłubów i wież „BA-30"i przekazywać je Zakładom Samochodowym im. Mołotowa zgodnie z grafikiem Narkomsriedmaszu.



Eksperymentalny lekki samochód pancerny LB-NATI. Rzuty z prawej strony oraz z przodu i z tyłu.

Rys: Sławomir Zajączkowski.

eprasa.pl 468149e048



LB-62 nr produkcyjny 713 w trakcie prób przebiegu w terenie prowadzonych w kwietniu 1941 roku. Pojazd w terenie radził sobie bardzo dobrze. Antena złożona do położenia marszowego.

4. Zobowiązać Narkomat Przemysłu Gumowego (t. Mitrochin) do niezwłocznego zorganizowania produkcjo opon „GK" o rozmiarze 9,75x18 z bieżnikiem o zwiększonych możliwościach jazdy terenowej i przekazać je Zakładom Samochodowym im. Mołotowa zgodnie z grafikiem NKSM.

Z tej propozycji wynika, że rozmiary planowanej produkcji wskazywały na chęć wprowadzenia LB-30 jako standardowego lekkiego samochodu pancernego.

Ostatni raz kwestia uruchomienia produkcji seryjnej tego samochodu pancernego została poruszona na wyższych szczeblach władzy prawie miesiąc po rozpoczęciu działań bojowych. 19 lipca 1941 roku naczelnik GABTU RKKA J. Fiedorienko wysłał do zastępcy przewodniczącego Państwowego Komitetu Obrony Wozniesienskiego list o takiej treści:

Przez Gorkowskie Zakłady Samochodowe imienia Mołotowa w styczniu 1941 roku zostały przygotowane dwa doświadczalne egzemplarze lekkiego samochodu pancernego LB-62. W porównaniu z samochodami pancernymi BA-10, BA-20 ta pancerka jest zdecydowanie lepsza pod względem opancerzenia, a także możliwości pokonywania terenu (samochód pancerny ma wszystkie koła napędzane). Uwzględniając pozytywne cechy LB-62 1 kwietnia b.r. został przeze mnie przedstawiony projekt rozporządzenia KO ZSRS o przyjęciu jego do uzbrojenia i puszczeniu w serii.

Zastępca narkoma średniego przemysłu maszynowego tow. Akopow wypowiedział się przeciwko tej propozycji, i nie zważając na moje powtórne przedłożenia, decyzji do dnia dzisiejszego nie podjęto.

GAZ imienia Mołotowa może poradzić sobie z opanowaniem LB-62 bez spowalniana produkcji podwozi dla samochodu pancernego BA-20, tym bardziej, że zgodnie z Rozporządzeniem SNK ZSRS i CK WKP(b) z 24.06.41 r. o nr 1742-750ss zakłady zostały zobowiązane do przygotowania do 01.01.42 r. produkcji samochodów ciężarowych GAZ-63, na podwoziu których skonstruowano samochód pancerny LB-62.

Aneks. Projekt rozporządzenia GKO.

Pomimo wysiłków części urzędników zakłady GAZ robiły wszystko, żeby uniknąć produkcji tego samochodu. Kiedy w końcu lipca w GKO wydano decyzję o uruchomieniu w tych zakładach produkcji czołgów lekkich szanse LB-62 na produkcję seryjną zostały całkowicie przekreślone. Opór zakładów można jeszcze uznać za ich prywatne fanaberie, ale dlaczego przeciwnikiem tej konstrukcji był resort trudno zrozumieć. W końcu ten samochód reprezentował stopień zaawansowania technologicznego i jakość wykonania (przynajmniej na etapie prototypów) na poziomie rzadko spotykanym w sowieckim przemyśle zbrojeniowym.

Po II wojnie światowej kierownictwo zakładów starało się temat tego samochodu starannie omijać. W oficjalnym sprawozdaniu dotyczącym lat 1941–1945 podano, że na początku działań wojennych GAZ zajmował się niemal wyłącznie

Dane techniczno-taktyczne prototypów lekkiego samochodu pancernego LB-62

Pojazd	LB-62 nr 713	LB-62 nr 714
Załoga	3	3
Masa bojowa na zwykłych oponach, kg	4800	5000
Masa bojowa na oponach GK, kg	5150	5250
Długość, mm	4430	4420
Szerokość, mm	2000	2170
Wysokość, mm	2240	2225
Prześwit, mm	260	250
Rozstaw osi, mm	2750	2750
Rozstaw przednich kół, mm	1585	1530
Rozstaw tylnych kół, mm	1585	1660
Opancerzenie (mm/kąt pochylenia od pionu)		
Kadłub		
Przednia płyta osłony silnika	10/30	10/30
Przód kabiny	13/25	13/25
Burty, góra	10/30	10/30
Burty, dół	10/25	10/25
Tył	8/42	8/42
Góra	6/90	6/90
Dno	4/90	4/90
Wieża		
Przód	10/25	10/25
Osłona uzbrojenia	10/0	10/0
Boki	10/25	10/25
Tył	10/25	10/25
Strop	6/90	6/90
Uzbrojenie pojazdów	1 × DSzK 12,7 mm, 2 × DT 7,62 mm	
Zapas amunicji	500 × 12,7 mm, 3150 × 7,62 mm	
Kąty naprowadzania uzbrojenia w wieży:	w poziomie: 360° w pionie: -8/+35°	
Kąty naprowadzania uzbrojenia w kadłubie:	w poziomie: sektor 50° w pionie: -8/+20°	
Przyrządy celownicze dla obu pojazdów:	TMFP	
Radiostacja dla obu pojazdów:	71-TK-3	
Silnik dla obu pojazdów, typ/moc w KM:	GAZ-11 model 202/85 KM	
Prędkość maksymalna na szosie, km/h	83	81
Prędkość maksymalna w terenie, km/h	25	25
Zasięg jazdy po szosie, km	570	540
Zasięg jazdy w terenie, km	360	270

eprasa.pl 468149e048



Jeden z prototypów pokonuje typową rosyjską drogę gruntową w czasie wiosennych roztopów. Pojazd radzi sobie z błotem mogącym uniemożliwiać jazdę samochodom bez napędu terenowego. Nawet lekkie czołgi miały problemy z jazdą w takim błocie.

produkcją tzw. pokojową. I dlatego nie miał możliwości rozpoczęcia produkcji wozu bojowego. Jedyne wojskowe zamówienia miały dotyczyć silników lotniczych i amunicji. Jest to oczywiste kłamstwo, ale w Związku Sowieckim odwracanie rzeczywistości było codziennym zjawiskiem. W końcu lat trzydziestych te zakłady były jedynym producentem samochodów ciężarowych o ładowności 1,5 t oraz samochodów osobowych. A część tej produkcji była przejmowana przez resort obrony. Oprócz tego produkowano samochody GAZ-61, GAZ-62 i GAZ-63 z napędem na wszystkie koła, których odbiorcą była głównie armia. Czysto wojskową produkcją były podwozia samochodów M-1 przeznaczone dla BA-20 budowanych przez zakłady DRO i skrócone podwozia samochodów GAZ-AAA dla budowanych przez Zakłady Iżorskie średnich samochodów pancernych BA-10. Po przyjęciu do uzbrojenia lekkiego czołgu pływającego T-40 zaczęto dostarczać do nich silniki GAZ-202 oraz spawane koła jezdne, które potrafiono wytwarzać jedynie w Gorkim. Zakłady GAZ bez problemów organizacyjnych mogły też dostarczyć każdą ilość silników GAZ-202, bowiem w latach 1939–1940 wybudowano w nich nowy wydział przeznaczony do produkcji tych silników i całkowicie wyposażony w amerykańskie oprzyrządowanie. Ten nowy wydział mógł produkować w ciągu doby 500 silników (!).

W końcu 1940 roku, kiedy produkcja silników ruszyła dostarczono pierwszą niewielką partię próbną i na tym się skończyło. Cały nowy wydział z prawie całą kadrą i całym wyposażeniem został przekazany do dyspozycji ludowego komisariatu przemysłu lotniczego jako producent silników lotniczych M-105. Wydział został przekształcony w nowe Zakłady nr 466. Zbędne wyposażenie przekazano do magazynów. Oznaczało to praktyczne zakończenie produkcji silnika GAZ-202. Komplikowało to mocno dostawy czołgów T-40 z moskiewskich Zakładów nr 37. Wobec takiej sytuacji GABTU domagało się utrzymania chociaż niewielkiej produkcji. Jednocześnie pracownicy nowego wydziału kierowani przez Wiedienpjanina starali się za wszelką cenę utrzymać produkcję silników GAZ-202 wykradając z magazynów obrabiarki. Ten proceder starało się ukrócić NKWD zawiadomione przez NKAP. Ostatecznie produkcję silników udało się wznowić w pomieszczeniach magazynu części zamiennych.

Zachłanność NKAP skomplikowała także sytuację programów budowy innych pojazdów z silnikami GAZ-202 skonstruowanych w zakładach GAZ. Armia została pozbawiona dostaw samochodów ciężarowych GAZ-62 i GAZ-34 z napędem na wszystkie koła. Produkcja lekkiego samochodu terenowego z napędem 4x4 GAZ-61-40 została ograniczona do niewielu egzemplarzy. Samochód ten był odpowiednikiem amerykańskiego Dodge T202. W takich warunkach produkcja LB-62 była niemożliwa. W Zakładach nr 37 planowano zastąpienie dotychczasowego silnika starszym ZIS-16 (zmodernizowany ZIS-5). Zresztą produkcja tego czołgu odbiegała od planowanej z powodu nieterminowych dostaw kadłubów z Zakładów imienia Ordżonikidze. Produkcję silników GAZ-202 udało się ostatecznie uruchomić w końcu wiosny 1941 roku, ale powstałych opóźnień nie udało się nadrobić. Początek działań wojennych sytuację skomplikował, bowiem zamówienia z czasów pokojowych nie zostały anulowane, a wzrosły znacznie wymagania ilościowe. Z planów usunięto jedynie działo samobieżne i transporter na bazie LB-62. Zainteresowanie produkcją samochodu pancernego natomiast zdecydowanie wzrosło. Bardzo szybko okazało się, że jest to niemożliwe z powodu nadmiernego obciążenia zakładu bieżącymi zadaniami. Także produkcja silników GAZ-202 ledwie wystarczała na potrzeby produkcji T-40.

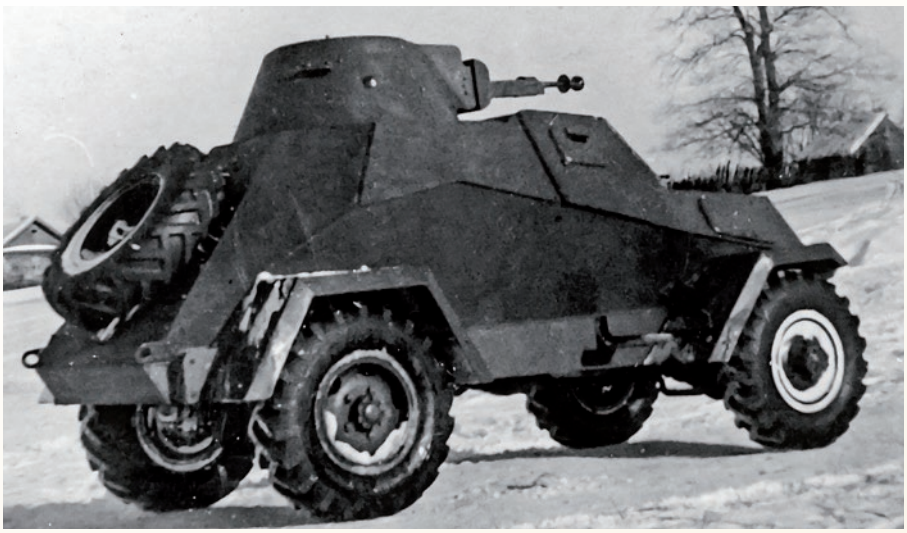
NIEZREALIZOWANE PLANY

Chociaż brakowało konkretnych decyzji o uruchomieniu produkcji seryjnej, to na początku czerwca 1941 roku pojawiły się kolejne propozycje związane z tym samochodem. W GABTU powstał pomysł zbudowania oprócz lekkiego samochodu pancernego LB-62 jeszcze trzech pojazdów opancerzonych różnego przeznaczenia bazujących na podwoziu samochodu GAZ-62. Wymagania techniczno-taktyczne dla tych pojazdów zatwierdził 4 czerwca 1941 roku zastępca przewodniczącego NKO ZSRS marszałek G.I. Kulik.



LB-62 nr produkcyjny 713 w trakcie pokonywania niewielkiej rzeki. Chociaż woda zakrywa tylne koła samochód z łatwością pokonuje przeszkodę. Taka przeszkoda zatrzymywała pojazdy pozbawione napędu terenowego. Zdjęcie wykonano w kwietniu 1941 roku.

eprasa.pl 468149e048



LB-62 nr 713 w trakcie prób jazdy po drogach gruntowych na początku 1941 roku. Opony o głębokim bieżniku terenowym umożliwiły jazdę nawet przy grubej pokrywie śnieżnej. Seryjną produkcję specjalnych opon tego typu miano uruchomić w Jarosławlu.

Pierwszym pojazdem z tej listy było „samobieżne stanowisko 23-25 mm armaty przeciwlotniczej" pomyślanej jako środek obrony przeciwlotniczej towarzyszący oddziałom pancernym i zmotoryzowanym. Pojazd ten do pewnego stopnia miał bazować na konstrukcji LB-62 i miał podobną charakterystykę. Warunki techniczno-taktyczne dla ZSU wyglądały następująco:

1. Pod stanowisko armaty będzie wykorzystane podwozie GAZ-62 z silnikiem GAZ-11

2. Taktyczno-techniczna charakterystyka działa samobieżnego:

a) Masa bojowa nie większa niż 5,2 tony

b) Uzbrojenie 1 23-25 mm armata przeciwlotnicza, 4 pistolety maszynowe PPSz

c) Amunicja: naboi do armaty – 400-500, naboi do PPSz - 2000, granatów typu F-1 – 20, świec dymnych – 2–3

d) Załoga 4 ludzi

e) Pancerz 8–10 mm

3. Opancerzenie działa samobieżnego będzie rozmieszczone z przodu i z boków

5. Kąty naprowadzania: horyzontalny – 360 stopni, pionowy – -3/+85 stopni

6. Umieszczenie stanowiska art. i rozmieszczenie amunicji powinny zapewniać niezwłoczne otwarcie ognia

7. Konstrukcja pancernej osłony powinna zapewniać pełną obserwację i swobodne naprowadzanie na cele powietrzne

8. Maksymalna prędkość, nacisk jednostkowy, zdolność pokonywania terenu, zasięg jazdy i t.d. takie, jak w samochodzie pancernym LB-62.

Drugą planowaną konstrukcją na podwoziu LB-62 był transporter opancerzony mogący zabrać 11 strzelców zmotoryzowanych z pełnym uzbrojeniem. Załoga pojazdu miała składać się z kierowcy i celowniczego karabinu maszynowego. Wynika z tego, że pojazd miał posiadać etatowe uzbrojenie. Transporter miał być przeznaczony dla oddziałów strzelców przydzielanych do dywizji pancernych i zmechanizowanych. Przewidywano także wariant mający dostarczać amunicję na pole walki. W obu wariantach miano wykorzystać przednią część kadłuba LB-62. Przewidywano też trzeci wariant przeznaczony do ewakuacji rannych z pierwszej linii frontu. Wymagania techniczno-taktyczne dla tych pojazdów wyglądały następująco:

1. Transporter zaprojektować na bazie 2-x osiowego podwozia z dwoma napędzanymi osiami typu GAZ-62 z silnikiem GAZ-11.

2. Nadwozie opancerzone z odkrytą górą (z tentem), z opancerzoną kabiną kierowcy i stanowiskiem w nadwoziu przeciwlotniczego karabinu maszynowego „DS" na cokole. Amunicja dla karabinu maszynowego 4-5 skrzynek z taśmami.



LB-62 nr 713 podczas jazdy z dużą prędkością po zalanej drodze gruntowej. Jak widać głębokie błoto nie stanowiło dla tego pojazdu specjalnej przeszkody. Opóźnienia w projektowaniu samochodów pancernych z napędem na wszystkie koła spowodowały, że nie zdołano uruchomić produkcji przed początkiem działań wojennych.

3. Opancerzenie grubości 10-8 mm

4. Masa transportera przy pełnym obciążeniu w tym 11 ludzi z uzbrojeniem i załoga nie powinna przewyższać 5,2 tony.

5. Wymagania odnośnie dynamiki, możliwości pokonywania terenu, prędkości, zasięgu jazdy i nacisku jednostkowego , nie niższe niż dla samochodu pancernego LB-62.

6. W kabinie przewidzieć mocowanie noszy z ciężko rannymi.

7. Konstrukcja siedzeń w kabinie powinna zapewniać przewóz amunicji i innych ładunków, do tego tylna burta powinna być otwierana.

8. Opony powinny być odporne na przestrzelenia typu opon „GK".

Na krótko przed 22 czerwca 1941 roku zakłady GAZ znalazły się w dość skomplikowanej sytuacji. Obowiązku prowadzenia produkcji na potrzeby cywilne nikt z nich nie zdjął. Jednocześnie Ludowy Komisariat Średniego Przemysłu Maszynowego naciskał na jak najszybsze uruchomienie masowej produkcji samochodów ciężarowych z napędem na wszystkie koła. Dodatkowo domagano się wprowadzenia do produkcji lekkiego samochodu sztabowego GAZ-64 z napędem 4×4. Z kolei Ludowy Komisariat Przemysłu Lotniczego domagał się jak najszybszego rozpoczęcia produkcji silników lotniczych M-105. Jednocześnie ten resort proponując różne korzyści przeciągnął na swoja stronę część personelu. Trzecim naciskającym był GABTU domagający się wprowadzenia do produkcji nie tylko lekkiego samochodu pancernego LB-62, ale i opracowania dwóch kolejnych pojazdów na jego podwoziu. Oprócz tego GAZ miał dostarczać podwozia samochodu M-1 potrzebne do budowy BA-20M i silniki dla czołgów T-40.

Chociaż produkcja LB-30 stała się niemożliwa, to w GABTU z tej konstrukcji tak całkiem nie zrezygnowano. Szansę na uruchomienie produkcji miała dać decyzja GKO nr 98ss z 11 marca 1941 roku o sformowaniu wzorcowej brygady imienia Ludowego Komisariatu Średniego Przemysłu Maszynowego wyposażonej w nowe typy sprzętu, w tym takę i w nowe samochody pancerne. Personel oddziału mieli stanowić ochotnicy rekrutowani wśród pracowników resortu. Według planowanego etatu wyposażenie brygady miało się składać z 12 niszczycieli czołgów (T-34 z 57 mm armatą ZIS-4), 10 samochodów GAZ-61, 15 samochodów ciężarowych z napędem na wszystkie koła ZiS-32 i 15 samobieżnych dział przeciwlotniczych na podwoziu ZiS-32. Dla tej brygady zamierzano zbudować 16 egzemplarzy LB-62, z tego 6 do 1 sierpnia i 10 do 20 sierpnia 1941 roku. Planu tego nie zrealizowano. I tak to się zakończyła historia tej ciekawej i udanej konstrukcji.

Krzysztof Cieślak

eprasa.pl 468149e048

Prenumerata 2026

- Niższa cena niż w sprzedaży detalicznej
- Gwarancja niezmiennej ceny
- Pewność otrzymania każdego numeru
- Dostawa do domu bez konieczności poszukiwań

magnum X

Cena prenumeraty bez zmian!



Nowa Technika Wojskowa

Cena detaliczna	24,95 zł
Prenumerata roczna (12 numerów, w tym 2 numery gratis)	245,00 zł



Lotnictwo

Cena detaliczna	32,50 zł
Prenumerata roczna (12 numerów, w tym 3 numery gratis)	299,00 zł



Cena prenumeraty bez zmian!

Morze, Statki i Okręty

Cena detaliczna	34,95 zł
Prenumerata roczna (6 numerów, w tym 1 numer gratis)	149,00 zł



Technika Wojskowa Historia + numery specjalne

Cena detaliczna	29,95 zł
Prenumerata roczna (12 numerów, w tym 2 numery gratis)	298,00 zł

Najlepsze czasopisma o profilu militarnym

W prenumeracie taniej!

e-mail:
magnum@magnum-x.pl
www.magnum-x.pl



Strzał

Cena detaliczna	24,95 zł
Prenumerata roczna (6 numerów, w tym 1 numer gratis)	125,00 zł

Aby zaprenumerować nasze czasopisma należy wpłacić stosowną kwotę na konto wydawnictwa
Magnum X sp. z o. o. • al. Stanów Zjednoczonych 51/316 • 04-028 Warszawa
Numer Rachunku:

51 1240 6146 1111 0000 4743 1548

PEKAO Bank Pekao S.A.

Tuwińska Armia Ludowo-Rewolucyjna

KAMIL KRAJNIK

Pomimo że istniejąca w latach 1921–1944 Republika Tannu-Tuwa (od 1926 r. Tuwińska Republika Ludowa, dalej: TRL) może stanowić wzorowy przykład radzieckiej marionetkowej republiki satelickiej, jest ona również intrygującym studium przejścia kraju osadzonego od czasów podbojów Czyngis-chana w kulturze oraz wojskowości stepowej, zaś od XVIII w. wciągniętego do sfery kolonialnych wpływów rządzonych przez Mandżurów Chin. Znajdująca się na pograniczu ZSRR oraz Mongolii niewielka republika i jej wojskowość w ciągu swojej krótkiej egzystencji przeszły pełen cykl ewolucji od hipotetycznej dywizji w systemie chorągwi do pomniejszonej i odpowiednio okrojonej wersji Robotniczo-Chłopskiej Armii Czerwonej. Niniejszy tekst jest jedynym opracowaniem łączącym dzieje wojskowości mandżurskiego Urianchaju od 1757 r. aż do rozwiązania Tuwińskiej Armii Ludowo-Rewolucyjnej i wcielenia jej resztek do Armii Czerwonej w 1946 roku.

CZĘŚĆ I

Obszar obecnej Tuwy, w przeszłości znanej pod nazwą Urianchaj, wskutek rosyjsko-chińskiego traktatu z Kjachty z 1727 r. znalazł się po chińskiej stronie granicy, jednakże aż do czasu stłumienia w 1757 r. antychińskiego powstania ojrackiego księcia Amursany mandżurskie Chiny de facto nie sprawowały nad nim kontroli. Podboju dokonał mongolski książę walczący po stronie Mandżurów imieniem Cemcukdżab (?-1778), o czym przypomina treść napisu na pamiątkowym portrecie datowanym na 1760 r.:

Wielki minister, gubernator Chałchy[1]*, książę 2 rangi Cemcukdżab.*

Był tarczą północnej ariergardy [naszych wojsk - przyp.tłum. K.K.]. Od dawna słynął ze swojego szczerego oddania, a szczególnie z podporządkowania ziem Urianchajskich, gdzie spacyfikował wszystkich okrutnych bandytów, grabił zdrajców, zaś paskudnego bandytę Czenggunszaba schwytał żywego w niewolę. Został obdarzony wielką łaską i nagrodzony tytułem księcia 2 rangi. W sumie aż trzykrotnie został hojnie nagrodzony.

Wiosną roku smoka za panowania Wspieranego przez Niebiosa[2] *przekazali słowa uznania i złożyli uroczyste gratulacje na piśmie: gubernator Liu Tongxun, gubernator Liu Lun gubernator Yu Minzhong*[3].

Po 1757 r. obszar ten otrzymał szczególny status administracyjny w ramach znajdującej się pod władzą cesarza chińskiego Mongolii Zewnętrznej, podzielony został on na cztery choszuny (chorągwie), które z kolei podzielono na sumony (strzały). Później dodano jeszcze 5 choszun i taki stan pozostał aż do początku XX w. Podział ten został wprowadzony w Urianchaju i Mongolii na wzór mandżurskiej organizacji wojskowej, stworzonej na przełomie XVI i XVII wieku przez Nurhaczego (1559-1626), dżurdżeńskiego wodza i protoplastę dynastii Qing.



Kadra dowódcza Pułku Kawalerii TAL-R. Siedzą od lewej: kierownik oddziału finansowego Salczak Borbak-ool, dowódca pułku Gessen Szooma (bez dystynkcji, z Orderem Republiki wczesnego typu tzn. z 1936 roku), szef sztabu Mongusz Suwak (odznaczony takim samym Orderem Republiki). Stoją od lewej: dowódca plutonu w szwadronie technicznym Saaja Balczyr, Mongusz Ertine, dowódca 1. szwadronu Ojun Oolak oraz dowódca innego plutonu w szwadronie technicznym Irgit Kombuj-ool. Zdjęcie dobrze obrazuje dystynkcje wz. 1939, a także niejednorodność krojów umundurowania oraz wyposażenia w TAR-L. Kyzył, lata 1939-1941.

SYSTEM CHORĄGWI PO MONGOLSKU.

Najmniejszą jednostką w tym systemie był *nirun* (dosłownie „strzała", tłumaczone jako kompania), która miała skupiać 300 mężczyzn. *Nirun* dzielił się na cztery *tatany* po 75 wojowników. Następnie zaś *gusa* („chorągiew", rozmiarem odpowiadająca pułkowi) składała się z kilkunastu strzał i zazwyczaj powinna liczyć kilka tysięcy żołnierzy. W 1615 r. sformowano cztery chorągwie, kilka lat później zaś kolejne cztery. Dodatkowo w latach 1635–1642 powstało także osiem chorągwi mongolskich oraz chińskich. Kilka razy w roku członkowie strzał wyprawiali się na „manewry" w postaci wielkich polowań. Był to podstawowy sposób ćwiczenia zdolności bojowych wojsk ludów stepowych, takich jak Mongołowie (naadamy Czyngis-chana), ludy turkijskie oraz Mandżurowie właśnie. Tak zorganizowana militarystyczna struktura miała na wezwanie władcy wystawić silną, sprawną i zręczną armię liczącą nawet kilkadziesiąt tysięcy żołnierzy. To właśnie ta maszyna wojenna, połączona z umiejętnościami mandżurskich dowódców, stała za podbojem całych Chin w XVII w.

Z biegiem czasu i kolejnymi podbojami ludów stepowych, organizacja ta została zaadaptowana jako rodzaj podziału administracyjnego opartego na liczebności ludności zamieszkującej dany obszar. Na ziemiach mongolskich oraz w Tannu Urianchaju *tatan* został zamieniony na bardziej tradycyjną dla Mongołów i Chińczyków „dziesiątkę" (*arban*), sam „stan" danych jednostek podziału został zaś zmniejszony. *Arban*, jak sama nazwa głosi, miał wystawiać 10 w pełni

[1] Obecna Republika Mongolii (Mongolia Zewnętrzna).

[2] Dewiza panowania i nazwa ery mandżurskiego cesarza (ród Ajsin Gioro) o imieniu osobistym Hongli (1711-1799, panował 1735-1795). Po chińsku brzmiała ona: 乾隆 (Qiánlóng), po mandżursku: *abkai wehijehe*, zaś po mongolsku: *tngrijn tedkusen*.

[3] W wersji mandżurskiej ich imiona zapisano jako: Liju Tong Hijun, Liju Lufun, Ljuj Min Dżung.

eprasa.pl 468149e048

wyposażonych żołnierzy w wieku od 18 do 60 roku życia. W wypadku Urianchaju jedna strzała (po mongolsku: *sum*) miała wystawiać 150 żołnierzy, zaś sześć kompanii znajdujących się na obszarze jednej chorągwi (po mongolsku: *choszun*), miało stanowić jednostkę określaną na Zachodzie jako „pułk" (ma. *dżalan*). Dywizja miała się składać z pięciu pułków, zaś pięć dywizji miało formować korpus. Nazwy te zostały nadane umownie przez rosyjskich badaczy w XIX w. na podstawie rozmiaru odpowiadających im jednostek w armii carskiej. Etatowo Dannu Urianchaj miał wystawiać jedną dywizję pod dowództwem „dowódcy dywizji" (*meiren*). Tuwińska kronika spisana na przełomie XIX i XX w. wzmiankuje także, że w 1765 r. Urianchajczycy otrzymali swój własny sztandar bojowy ze zdobionym drzewcem. Został on przyznany na ich prośbę, czuli bowiem wstyd wyruszając na ćwiczenia i do boju bez swojego własnego specjalnego wyróżnika.

Wszystkie te oddziały znajdowały się pod dowództwem wyznaczonego przez cesarza *dżandżina* (gubernatora wojskowego), stacjonującego w mongolskim mieście-garnizonie o nazwie Uliastaj. Jego namiestnikiem w Urianchaju był *ambyn-nojon*. W czasie pokoju występował on jako naczelny urzędnik, a w czasie wojny jako dowódca wojsk urianchajskich choszunów. Jego zastępcą do spraw wojskowych był *czagyrczi* (*dzachiragcz dzanggi*). Zaś jego doradcami i pomocnikami byli *meirenowie dzanggi*. Swoją siedzibę mieli oni w miejscowości o nazwie Samagałtaj na południu współczesnej Tuwy. Chorągwiami kierowali *ugerdowie* (*uheri da*), a strzałami „kierownicy/naczelnicy" (*darga*). Mieli oni także swoich urzędników pomocniczych do spraw cywilnych i wojskowych. Stanowiska urzędnicze były co do zasady dziedziczne. Jedynie funkcja *ambyn-nojona* początkowo piastowana była przez Mongołów — stan taki trwał do czasu aż miejscowe, urianchajskie elity nauczyły się biegle władać językiem mongolskim. Pierwszym z dynastii urianchajskich ambyn nojonów, którego potomkowie sprawowali tę funkcję aż do 1921 r., był Daszy.

UZBROJENIE I ORGANIZACJA CHORĄGWI W URIANCHAJU.

O ile *ugerdowie* i *meirenowie* mieli odpowiadać za wyekwipowanie wojsk, to autor nie zdobył informacji na czym owo wyekwipowanie miało polegać. Dla porównania w Mongolii na szczeblu chorągwi miały być utrzymywane jakieś zapasy



Ambyn-nojon Elzej-Oczur, człowiek odpowiadający za powołanie oddziału pacyfikacyjnego w 1884 r. Ma on na sobie mongolski chałat *deel* z szerokimi mankietami oraz kamizelkę wzoru wprowadzonego przez Mandżurów. Zdjęcie pochodzi z 1889 roku.

broni, jednakże dowódca rosyjskiego garnizonu w Urdze, Jakow Fiodorowicz Barabasz (1838–1910), wspominał w 1871 r., że Mongołowie uzbrojeni i umundurowani byli niejednorodnie. Pomimo że teoretycznie wojska lokalne powinny odróżniać się niebieskimi *deelami* (długie, tradycyjne sukmany ludów mongolskich), to każdy nosił ubiór cywilny, taki, w jakim się stawił. Broń zaś mogła być łukiem, karabinem skałkowym, włócznią lub zaostrzoną tyką. Rosyjscy podróżnicy wspominali także, że Mongołowie mieli rzekomo dysponować żeliwnymi armatami transportowanymi na wielbłądach, inni zaś uparcie twierdzili, że Mongołowie nie posiadają cięższego uzbrojenia. Początkowo ludność miejscowa słabo radziła sobie z obsługą broni palnej, o wiele lepiej Rosjanie oceniali trening łuczniczy stepowych wojowników. Strzelby stały się bardziej popularne dopiero w II połowie XIX w.

Strzelby stepowych koczowników, w Tuwie zwane *czaktyr boo*, stanowiły różnorodny zbiór broni palnej pod względem proweniencji, kalibru czy nawet techniki działania. Występowały powszechnie strzelby lontowe i skałkowe (a na Ałtaju i w Chakasji także kapiszonowe), zaś na początku XX w. ludność zaczęła coraz częściej zaopatrywać się w broń u ludzi z Zachodu. Nie zmienia to jednak faktu że do XX w. urianchajscy kowale wykonywali rusznice we własnym zakresie. Broń myśliwską można rozpoznać przede wszystkim po obecności chałupniczo dorabianego z różnych materiałów (przede wszystkim gałęzi drzew i krzewów) dwójnogu zwanego *but*. Wedle relacji XIX-wiecznych podróżników był on szczególnie wysoki, wyższy niż u sąsiednich ludów (u egzemplarzy muzealnych jego wysokość waha się od 104 do 129 cm). W ⅓ wysokości od góry nóżki łączone były poprzecznym prętem. Dwójnóg albo przywiercano do łoża broni albo obwiązywano za pomocą podkładek wokół łoża i lufy. Autorowi znane są nawet zdjęcia przerobionych w ten sposób rosyjskich karabinów wz. 1891. Strzelby skałkowe były użytkowane w Tuwie aż do drugiej połowy XX w. Na stanie Tuwińskiego Muzeum Narodowego im. 60 Bohaterów w Kyzyle znajduje się obecnie 9 sztuk tego typu broni. Wszystkie sztuki oceniono jako produkcję rodzimą. Posiadają one kalibry w zakresie 10,92-12,6 mm. Długość lufy zaś mieści się w zakresie 750-1045 mm i mają one komorę zaokrągloną albo graniastą. Podstawowym przyrządem celowniczym była muszka.

Urianchajczycy dodatkowo mogli się pochwalić własną odmianą mongolskiego łuku refleksyjnego, który to był niezwykle ważnym elementem ich kultury. Był on co do zasady większy od tego z Mongolii Zewnętrznej czy Buriacji i występował w czterech rozmiarach: wojenny („9 sił"), myśliwski („7 sił"), kobiecy („5 sił") i dziecięcy („3 siły"). Miały one skomplikowaną konstrukcję, na którą składały się odpowiednio dopasowane i sprofilowane warstwy drewna brzozowego, rogu, kości oraz skóry wraz z dodatkowymi wzmocnieniami. Proces wytwarzania łuku wiązał się z obowiązkiem wypełniania odpowiednich rytuałów szamanistycznych celem uświęcenia broni. Folklor dodatkowo nakładał liczne tabu na posiadacza tej broni np zakazywano dotykania cudzego łuku. Noszono je w skórzanych kołczanach, zaś strzelano z nich specjalnymi, ciężkimi strzałami z zaokrąglonymi grotami.

O ile w Mongolii właściwej Mandżurowie zwalczali obyczaje związane z posługiwaniem się bronią, to Urianchaj, którego gospodarka opierała się na myślistwie i który stanowi ł jedno ze źródeł futer sobolich (i nie tylko) dla Pekinu, był w tej kwestii traktowany ulgowo.

Należy w tym miejscu dodać, że wojska tubylcze nie posiadały jednostek piechoty — rozległe



Ambyn-nojon Kombo Dorżu (sprawował urząd w latach 1899-1915) na koniu, ubrany w mongolski chałat (*deel*), na głowie ma czapkę *toorcog*, 1914 rok.

eprasa.pl 468149e048

obszary bezkresnych stepów oraz surowy klimat i ubogie w źródła aprowizacji krainy, a także nieprzebrane ilości koni sprawiły, że piechota była nie tylko niepotrzebna, ale i wręcz niewygodna w tego typu warunkach. Piechota była na obszarach mandżurskich peryferii reprezentowana jedynie przez chińskie garnizony osadzone w wybranych obozach-twierdzach, które z czasem stały się stepowymi miastami (Chowd, Uliastaj, Urga).

POSPOLITE RUSZENIE W AKCJI

Autorowi znanych jest kilka przypadków ogłoszenia mobilizacji w Urianchaju, a także kilka większych mobilizacji dotyczących Mongołów. Urianchajczycy byli zwoływani pod swój bojowy sztandar w latach 1827 r., następnie 1884–1885 oraz 1911–1912. O formowaniu oddziału pacyfikacyjnego z 1827 r. wiadomo tylko tyle, że stłumił on wewnętrzną rebelię w ramach regionu. Ogólnie pospolite ruszenie zwoływane przez ambyn nojona w XIX w. brało udział wyłącznie w tłumieniu miejscowych rozruchów, a w 1912 r. tylko siłą rozpędu wysłano kilkuset *cirików* (od mongolskiego *cereg* — „żołnierz") na pomoc wojskom mongolskim podczas oblężenia garnizonu Chowd. Pomniejsze rozruchy odnotowano także w latach 1876–1878, jednakże miały one charakter rozbojów i polegały na rabowaniu bydła należącego do cudzoziemców i ambyn-nojona. Był to sprzeciw wobec wyznaczenia na zarządcę jednego z choszunów niepopularnego urzędnika. Uciekanie się do rozbójnictwa było popularną formą wyrażania sprzeciwu wobec władzy — w Mongolii liderów takich grupek zwano *sajn er* (dosłownie oznacza to „dobrego faceta").

W 1883 w zachodnim Urianchaju, na Chemcziku, wybuchło antymandżurskie powstanie ludowe tzw. „sześćdziesięciu zbiegów"[4] (tuw. *aldan durgun*, obecnie zwanych sześćdziesięcioma bohaterami - tuw. *aldan maadyr*). Na jego czele stanęli miejscowi urzędnicy: Samabażyk i Dażyma. Było ono odpowiedzią na próby obłożenia pasterzy ogromnymi podatkami, które miały posłużyć spłaceniu długów zaciągniętych przez miejscowych urzędników u Rosjan i chińskich kupców. Powstańcy początkowo liczyli ok. 60 osób i skupili się na rekwirowaniu bydła znajdującego się w posiadaniu urzędników, Rosjan oraz Chińczyków. Na wiosnę 1884 r. bunt rozrósł się na kilka dolin, siły buntowników liczyły ok. 300 osób, a ich działania niepokoiły Uliastaj oraz Samagałtaj. Co więcej, po napadzie na kancelarię choszunu Beezi wzięli oni nawet do niewoli dargę Dzoruktu.

Próby negocjacji nie przyniosły skutku, a ponieważ miejscowi nojoni nie poradzili sobie z pacyfikacją wystąpień, to ambyn-nojon Elzej Oczur (mong. *Uldzij Oczir*, ?-?) polecił zmobilizować i wysłać do walki oddział pacyfikacyjny pod dowództwem swojego doradcy ds. wojskowych (*meiren-i dzanggi*), Torluka. W ten sposób zmobilizowano ok. 300 wojowników z choszunów nieobjętych buntem. Wsparła ich straż osobista ugerdy choszunu Chemczyckiego — Dugara (dziadek Bujana-Badyrgy, ojca niepodległości Tuwy). Został on uprzedzony o zamiarze zaatakowania jego obozowiska przez nieprzyjaciela, dzięki czemu postawił swoją straż w stan gotowości i skutecznie przygotował ją do walki. Złapała ona w zasadzkę i rozbiła nacierający oddział, zabijając przy tym pięciu buntowników. Część z nich rozbiegła się po górach, a reszta zgromadziła się na górze Bosz Daga. Miejsce to zostało częściowo okrążone przez siły Dugara i oddział pacyfikacyjny. Wskutek trwającego jedną noc „oblężenia" śmierć poniosło 15 oblegających. Powstańców uratował fortel w postaci przygotowania i wsadzenia na konie sporej liczby kukieł, które skupiły na sobie ogień sił rządowych pozwalając pozostałym przy życiu buntownikom wycofać się po stromym, niebezpiecznym stoku Bosz Daga. Następnie siły rządowe ruszyły w dalszy pościg, tocząc zwycięskie potyczki z pojedynczymi, odseparowanymi grupkami powstańców.

Pomimo napotykania zawziętego oporu, do wiosny 1885 r. wszystkie wystąpienia zbrojne zostały stłumione. Wojska pacyfikacyjne wypełniły swoje zadanie, jednakże ich straty nie są znane. Większość insurgentów powróciła potajemnie do swoich domów albo uciekła do innych choszunów, znane są imiona 21 poległych w walce. Z liczby kilkuset uczestników schwytano ponad 50, w tym przywódców, których rozstrzelano bez sądu zaraz po ujęciu. 47 spośród schwytanych po przesłuchaniu w Samagałtaju wysłano na egzekucję do Uliastaju (tylko *dżadżin* miał prawo wymierzać kary za ciężkie przestępstwa, wliczając w to karę śmierci). Odcięte głowy skazańców wystawiono na widok publiczny w zarządach choszunów oraz na przełęczach w okolicy dawnego obozu „sześćdziesięciu zbiegów". *Ambyn nojon*, w nagrodę za stłumienie powstania, otrzymał wyższą rangę książęcą *bejla* (książę 3 rangi) oraz pawie pióro do czapki jako wyraz cesarskiego uznania.

Ostatnia poważna mobilizacja nastąpiła na przełomie 1911 i 1912 r. Wywołały ją wieści o powstaniu przeciwko Qingom części chińskich wojsk oraz sąsiednich Mongołów. Miejscowa ludność zaczęła organizować bandy, które rabowały chińskich kupców i paliły ich dobytek. *Ambyn nojon* i *ugerdowie* nie reagowali na te zajścia. Jedynie Mongusz Bujan Badyrgy (1892—1932) z choszunu Daa we współpracy z *tuzalakczym* (pomocnikiem *ugerdy*) choszunu Beezi — Damdin Surunem (?-?), zmobilizował wojsko do ochrony porządku, deklarując wierność Pekinowi. Z planowanych 2000 *cirików* udało się zwerbować ok. 400. Do lata jednak ich sympatie się zmieniły i razem z pozostałymi urzędnikami przyłączyli się do organizowania wojsk ekspedycyjnych, które miały wspomóc Mongołów w odbijaniu z rąk Chińczyków dystryktu Ałtajskiego oraz miasta Chowd. Szacuje się, że urianchajski oddział złożony z ochotników (w tym osobnego oddziału, który dołączył po drodze) i poborowych liczył od 600 do 1500 osób (Mongołowie wskazują liczby w przedziale od 700 do 1000). Dzielili się oni na pół-sotnie po 50 *cirików*, w skład któ-



Ugerda chorągwi Daa, Mongusz Bujan-Badyrgy wraz z nieznanymi urianchajskimi urzędnikami. Uwagę zwracają tradycyjne czapki urzędnicze – koraliki na ich szczycie (nazywano je cingdzy) wskazywały na rangę urzędniczą osoby je noszącej. Wszyscy są ubrani w mongolskie *deele*, zaś na głowach (poza samym ugerdą) noszą chałchaskie czapki *chilen malgaj* (dosłownie – aksamitna czapka) ok. 1914 roku.

[4] Nazwa zrywu nawiązuje do liczby buntowników przedstawionej w pierwszym raporcie ambyn-nojonowi. W 1941 r. nazwa powstania została zmieniona na „60 bohaterów" (tuw. *Aldan Maadyr*), sam bunt zaś został uznany za kluczowy element propagandy patriotycznej, zarówno w czasach komunizmu, jak i po upadku ZSRR. Obecnie wydarzenie jest elementem współczesnej tożsamości narodowej Tuwińczyków. O ile przed 1991 r. podkreślano zwłaszcza jego klasowy, „antyfeudalny" charakter, o tyle obecnie podkreśla się jego „narodowe", antymandżurskie podłoże, przez co w oficjalnym przekazie stanowi on narodowowyzwoleńczy zryw przeciwko „mandżursko-mongolskiemu jarzmu".
W 1991 r., na zamówienie tuwińskiego resortu kultury, został przez buriackiego reżysera Barasa Chalzanowa nakręcony film pt. „Aldan durgun" (rosyjski tytuł: „Шестьдесят беглецов"). Był to jednocześnie pierwszy tuwińskojęzyczny film w historii.

eprasa.pl 468149e048

rych wchodziły *arbany* po 10 cirików. Oddziałem ochotników z południa dowodził Kyrgys Dampyj, znane są także imiona dowódców poszczególnych 50-tek z choszunu Daa i Beezi. Wzięli oni w sumie udział w czterech bitwach i operacjach: bitwa o Sziweerti na przedmurzu twierdzy Kobdo (lipiec 1912 r.); oblężenie Kobdo (sierpień 1912 r.); walki o punkt Gulubun (grudzień 1912 r.) i bitwa o Cagaan Tunge (sierpień 1913 r.).

Podczas walk wyróżniło się szczególnie czterech dowódców urianchajskich, którzy na mocy dekretów króla Mongolii, Bogdo Chana (VIII Bogdo Dżebcundamba chutagt, 1869–1924), otrzymali tytuły honorowe *baatar* („bohater"), tytuły szlacheckie oraz rangi urzędnicze wraz z odpowiednimi do nich kulkami (*dżins/ding zi*) na czapki. Należeli do nich Kyrgys Dampyj i Kuular Lopsan. Ostatni z nich od sierpnia 1912 r. uznawany był za dowódcę wszystkich ochotników z Urianchaju i posługiwał się tytułem „Bohatera Pełnego Męstwa" (tuw. *Soruktug Maadyr/* mong. *Dzorigtoj Baatar*). Mongołowie nadali Urianchajczykom w nagrodę 4 sztandary. Składały się one z drzewca i pióropusza przypominającego parasol na podobieństwo buńczuków Czyngis-chana. Wiadomo także, że przez pewien czas mieli oni na zajętych w 1912 r. ziemiach zachodnich stacjonować jako siły okupacyjne w zgrupowaniach po 100 *cirików* każde. Nie wiadomo kiedy powrócili do ojczyzny.



Mongoł z grupy etnicznej Chałcha w tradycyjnym chałchaskim stroju oddaje strzał z łuku. Zdjęcie ukazuje technikę strzelania z łuku ludów mongolskich. Letnie igrzyska trzech męskich sportów zwane Naadamem, Urga 1913 rok.

WOJNA DOMOWA W ROSJI

Zawirowania polityczno-wojskowe wojny domowej w Rosji nie ominęły i samego Urianchaju. Ludność rosyjska, która była wysyłana do kolonizowania tego obszaru aż do wybuchu rewolucji lutowej, liczyła sobie ponad 12 tys. osób. Na tle 45-50 tys. Tuwińczyków stanowiło to spory odsetek, toteż byli poddani cara, aktywnie działając po stronie bolszewików bądź Kołczaka mieli spory wpływ na polityczne losy Urianchaju. W latach 1917–1919 w kraju stale **działały** jedna, przysłana przez Rząd Tymczasowy sotnia kozaków syberyjskich, lokalne milicje złożone z kolonizatorów oraz oddziały rosyjskiego pospolitego ruszenia.

Od 1917 r. zajęciem Urianchaju interesowały się władze Mongolii (była wtedy w autonomicznej relacji z Pekinem) oraz Republiki Chińskiej. Oba podmioty uznawały ten obszar za bezprawnie odebrany im przez Carską Rosję, wobec czego widząc słabość oponenta podjęły wspólne działania celem przywrócenia tam swojego panowania.

Późną jesienią 1918 r. 20-osobowy oddział pod dowództwem gen. mjr Yan Shichao (嚴式超, pinyin: Yán Shìchāo) rozlokował się w pobliżu urianchajskiej granicy. Usłyszawszy o obecności sił rosyjskich poprosił o posiłki, które zimą 1919 r. przybyły w sile pięciu oddziałów po 30 żołnierzy każdy (trzy sformowane w Urdze, jeden w Uliastaju i jeden w Chowdzie), uzbrojonych w cztery działa i siedem karabinów maszynowych. Oddział ten, po zmobilizowaniu dodatkowych Mongołów, rozlokował się po urianchajskiej stronie granicy zajmując Samagałtaj. Zwołano wtedy naradę z miejscowymi nojonami, podczas której polecono mobilizowanie pasterzy i zbieranie prowiantu dla wojsk. Z oddziału tego do Czadanu w marcu 1919 r. wysłano 86 żołnierzy, do których dołączyło 40 Tuwińczyków wraz z 200 końmi. Początkowo rozbijali oni słabo wyszkolone milicje rosyjskie, jednakże niedługo później obóz połączonych wojsk został zaatakowany przez oddział kozaków i, wskutek poniesionych strat, w kwietniu wycofał się do Mongolii. Latem na jego miejsce przybył oddział mongolski pod dowództwem bohatera mongolskiej wojny o niepodległość i wodza naczelnego, *Chatan-baatara* (Nieustraszonego bohatera) Magsardżawa (1878–1927), w sile ponad 300 *cirików*. W połączeniu z urianchajskimi ochotnikami, w lipcu 1919 r., wkroczył on do Kraju, zaś już 18 lipca zajął miasteczko Białocarsk, największą osadę w Urianchaju. Spory udział w zwalczaniu zdemoralizowanych wojsk rosyjskich miała ludność miejscowa, która zachęcona sytuacją na froncie, 13 kwietnia wznieciła bunt i do początku lipca pozbyła się wojsk rosyjskich z terenu Kraju, grabiąc jednocześnie rosyjskie gospodarstwa rolne. W ten ruch mogło być zaangażowanych od kilkuset do ponad tysiąca osób. Magsardżaw znajdował się tam do jesieni 1919 r., kiedy to na jego miejsce wyznaczono nowego gubernatora, który razem z chińskimi posiłkami rozpoczął tłumienie ognisk oporu bolszewików. Niedługo później sam oddział mongolski został wycofany zostawiając chińskie siły okupacyjne w liczbie ok. 120 żołnierzy na pastwę miejscowej partyzantki i band.

Relacje wojsk „okupacyjnych" z bolszewikami zaogniały się przez cały 1920 r. na tyle, że pod koniec roku, z bezpośredniego polecenia Moskwy, wprowadzono do Urianchaju 300-osobowy oddział Armii Czerwonej. Nie podejmował on jednak żadnych działań i początkowo pełnił funkcję raczej demonstracyjną. Bolszewicy obawiali się podejmowania działań zbrojnych wymierzonych przeciwko Chińczykom, gdyż mogło to poskutkować potencjalnym konfliktem i otwarciem nowego frontu, czego Moskwa starała się uniknąć za wszelką cenę.

Dopiero wobec zajęcia Mongolii przez barona Romana Fiodorowicza von Ungern-Sternberga (1886–1921) w lutym 1921 r. i wygnania z niej wojsk chińskich izolowany oddział gen. Yan Shichao w Urianchaju utracił jakiekolwiek oparcie z zewnątrz i w marcu został spacyfikowany przez miejscową ludność. Bolszewicy z kolei, również wiosną, rozbili oddział atamana Kazancewa, powstrzymując natarcie wojsk ungernowskich i utrzymując tym samym swoją obecność w Kraju. Ostatnie walki toczyły one pod koniec 1921 r. — w grudniu rozbiły oddział gen. Bakicza (1878–1922) stanowiący resztkę wojsk ungernowskich uciekających z Mongolii.

Czerwonoarmiści opuścili Tuwę na podstawie porozumienia z tamtejszym rządem jesienią 1923 r. W tym samym czasie, praktycznie



Członkowie sztabu generała Bakicza (drugi z lewej). Zdjęcie miało zostać wykonane po schwytaniu ich przez bolszewików. Tuwa, 1922 rok.

eprasa.pl 468149e048

w zamian, powołano Oddział Specjalnego Przeznaczenia (CzON), formalizując tym samym istnienie oddziału partyzanckiego skupiającego miejscową ludność rosyjską z Rosyjskiej Samorządnej Kolonii Pracowniczej[5]. Po stłumieniu powstania z 1924 r., niewielki oddział Armii Czerwonej ponownie wkroczył do Tuwy na wniosek jej władz, ale już w 1925 r. ją opuścił, jednakże wskutek niepewności bolszewików co do sytuacji politycznej oraz rozwiązania CzON w 1926 r. czerwonoarmiści znowu zawitali w Kotlinie Tuwińskiej. Zostali oni wycofani po opanowaniu sytuacji w kraju latem 1929 r., przekazując swoje sztandary (Sztandary Syberyjskiego Okręgu Wojskowego) oraz wyposażenie Armii Tuwińskiej.

RZĄDOWY ODDZIAŁ KURIERÓW

15 sierpnia 1921 r. podczas Wielkiego Zjazdu (Churału) Ustrojodawczego ogłoszono niepodległość Republiki Tannu Tuwa (Ludu Urianchajskiego). Całe przedsięwzięcie było inspirowane przez sowieckich „doradców", jednakże miejscowe elity, pamiętające jeszcze czasy mandżurskie i okres protektoratu rosyjskiego (1914–1921) szybko zaczęły przejmować inicjatywę w kierowaniu tym tworem politycznym. Pomimo że na terenie republiki wciąż jeszcze znajdowały się siły bolszewickie, to młody rząd tuwiński pod koniec 1921 r. powołał do życia specjalny oddział pod nazwą „Rządowi Żołnierze-Posłańcy" (tuw. *Czazaktyn Czarylga Szerii* / mong. *Dzasgijn Dzarlag Cereg*). Początkowo służyło w nim 10 żołnierzy, później stan został rozszerzony do 25. Na pierwszego dowódcę został wyznaczony Kyrgys Taktan – jeden z weteranów oddziału urianchajskiego walczącego o Chowd w 1912 r.

Kadra dowódcza, posiadająca doświadczenie walki u boku Mongołów, wprowadziła również i mongolskie wzorce jeśli chodzi o umundurowanie. Opierało się ono na ich tradycyjnych wzorcach i składało się z tradycyjnych butów z zagiętym do góry szpicem (mong. *gutal*), zakupionej we własnym zakresie, najlepiej granatowej, sukmany ze stojącym kołnierzem, a zapinaną na guziki i pętelki (mong. *deel*), na której żołnierze powinni nosić żółtą, zapinaną na prawym boku kamizelkę bez rękawów. Na piersi oraz plecach kamizelki mandżurskim zwyczajem miały znajdować się białe, okrągłe naszywki, w środku których wpisana była w języku klasycznym mongolskim ranga osoby noszącej taki uniform. Treść napisu miała brzmieć: *jasay-un jarlay-a* (*dzasgijn dzarlag* - posłaniec rządowy). Nakrycie głowy miały stanowić tradycyjne czapki *dowördzak bört* (mong. *toorcog malgaj*) oraz *terezin bört*. Pierwsza z nich była materiałowym czepkiem z wiewiórczą kitką przyszytą nad ciemieniem, zaś u szczytu wieńczył ją tradycyjny węzeł w symbolice buddyjskiej – *doszka* (węzeł bez końca). *Terezin bört* to była z kolei najprawdopodobniej mongolska stożkowa czapka z podniesionym, aksamitnym rondem oraz rozcięciem z tyłu, z którego wychodziły barwne wstęgi bądź zwierzęce, puchate ogony (lisie albo wiewiórcze). Za podstawowe uzbrojenie jednostki został przyjęty rosyjski karabin piechoty wz. 1891 kal. 7,62 mm.

Z racji braku innych służb mundurowych przez pierwsze kilka lat istnienia kraju żołnierze tej jednostki wypełniali różnorodne zadania wojskowe, porządkowe, a nawet urzędnicze. Stanowili oni nie tylko zalążek przyszłego wojska, ale także zaczątek policji, straży granicznej, a nawet służby skarbowej (poręczano im bowiem zbieranie podatków i ceł). To ostatnie zadanie było szczególnie istotne, ponieważ przez dwa lata swojego istnienia Tuwa nie posiadała skarbu, urzędnicy nie otrzymywali wynagrodzeń (wywoływało to liczne protesty i bunty), a sam kraj znajdował się w stanie wewnętrznego rozkładu.



Myśliwy z obszaru północnej Mongolii bądź południa Syberii. W taki sposób wyposażeni byli Tuwińczycy podczas kolejnych powstań ludowych oraz po powołaniu do wojska. Uwagę zwraca przewieszona na plecach strzelba skałkowa z wysokim dwójnogiem. Początek XX w.

Dopiero w 1922 r., po rozwiązaniu Powszechnej Rady Centralnej (pierwszy tuwiński rząd), powstała Rada Ministrów z prawdziwego zdarzenia. Jednym z pierwszych powołanych resortów w tym rządzie było Ministerstwo Wojny. Na jego czele stanął Kuular Lopsan. Otrzymał on tytuł Głównodowodzącego Wszystkich Wojsk (tuw. *Bügü szerig czanczyny*/ mong. *Büch cergijn dżandżin*). Jednakże nowy wódz naczelny nie nacieszył się długo swoją posadą — jeszcze w 1922 r. resort rozwiązano z powodów oszczędnościowych. W ciągu tych kilku miesięcy udało się opracować projekt Rozporządzenia o Ministerstwie Wojny Rządu Ludowego Tannu Tuwy. Zakładało ono stworzenie armii opartej o system milicyjno-terytorialny, w którym każdy choszun miał rekrutować mężczyzn proporcjonalnie do liczby znajdujących się w nim sumonów, co miało pozwolić na sformowanie ok. 100-osobowego wojska. Miało ono być zorganizowane na wzór bolszewicki, posiadać Sztab Generalny oraz instytucję komisarzy politycznych.

25-osobowy oddział od tego czasu organizacyjnie podlegał pod Ministerstwo Sprawiedliwości, następnie zaś w 1923 r., po włączeniu w jego skład 5-osobowego oddziału kurierów należących do Tuwińskiej Partii Ludowo-Rewolucyjnej (TPL-R), został on podporządkowany pod MSW. Wtedy to połowę oddziału (15 żołnierzy) skierowano do służby granicznej, reszta zaś pełniła funkcję policyjne. Nowym dowódcą został Ojun Cziksiuriun. Z racji braku ustalonych granic oraz napięć z sąsiednią Mongolią (Mongołowie nie uznawali odrębności Tuwy) w postaci prowokacji mongolskich pograniczników, nawet utrzymanie symbolicznych patroli granicznych było ważną kartą przetargową na wypadek przyszłych rozmów dyplomatycznych.

Mongolscy żołnierze pozują do zdjęć. Tak samo mogli wyglądać urianchajscy ochotnicy w 1912 roku, a następnie kurierzy w latach 1921-1924. Na głowach mają czapki toorcog, na niektórych deelach widoczne są naszywki z rangami oraz nazwami jednostek, do których należą noszący je żołnierze. Uzbrojeni, podobnie jak tuwińscy kurierzy, w broń rosyjską. Zdjęcie z kolekcji Oskara Mamena, Urga 1913 rok.



[5] Rosyjska Samorządna Kolonia Pracownicza w Tuwie (RSTK). Kolonia stanowiła sformalizowaną formę organizacji rosyjskich osadników, kolonizujących w czasach carskich ziemie Urianchaju. Istniała w latach 1922-1932. Jej mieszkańcy formalnie byli obywatelami ZSRR, a obszar należących do niej wiosek był eksterytorialnym terytorium ZSRR, co dawało podstawę prawną do działania tam instytucji obecnych w życiu publicznym północnego sąsiada — partii, Komsomołu, sądów, ale i organów represji…
Kolonia liczyła sobie ok. 12000 mieszkańców, co stanowiło ⅕ ludności całej Tuwy. Jednocześnie stanowiła ona problem dla Moskwy, bowiem jej mieszkańcy, przywykli do względnej niezależności, którą odczuwali do 1921 r., niechętni byli bolszewickim „innowacjom", co sprawiło, że początkowo stalinowska czystka (zamordowano ponad 1000 kolonistów), a następnie wojenna mobilizacja (ponad 3500 osób powołanych do wojska), odcisnęły piętno na rosyjskiej ludności Tuwy.

eprasa.pl 468149e048

Wskutek uchwały I Wielkiego Churału Tuwy z dnia 1 października 1923 r., rząd miał powołać specjalną szkołę wojskową. Całkowitym przypadkiem miało w niej być szkolonych 30 żołnierzy, którymi miał kierować jeden dowódca wraz z jednym radzieckim doradcą. Pierwszym radzieckim instruktorem w Tuwie został były dowódca oddziału mongolskich partyzantów, Nikołaj Iłłarionowicz Jadrosznikow (?–1939), przez swoich podwładnych zwany *Kombu-maadyr*.

POWSTANIE LUDOWE Z 1924 R.

Kadrowa jednostka przeszła swoją pierwszą próbę już wiosną 1924 r. podczas tłumienia pierwszego spośród serii powstań ludowych przeciwko nowej władzy. Wcześniej, co prawda, sytuacja w kraju była dość niestabilna, pod koniec 1923 r. zaaresztowano kilku rosyjskich kolonistów oraz Tuwińczyków, w tym Ażykaja (najbogatszy kupiec urianchajski). Radziecka bezpieka również odnotowała fakt rozbicia „antyrządowej grupy konspiracyjnej" w Tuwie. Ponadto na przestrzeni 1923 r. na zachodzie i w centrum kraju panoszyła się grupa anarchistów pod nazwą Partia Zaciśniętej Pięści (tuw. *Czuduruk Nam*). Miała ona być dowodzona przez Danzyna, zastępcę Premiera, który działając jako przedstawiciel Komitetu Centralnego Tuwińskiej Partii Ludowo-Rewolucyjnej (dalej: KC TPL-R) nadużywał swoich kompetencji zniechęcając tym samym lud do instytucji partii. Był on częścią aparatu politycznego bezprawia, które zbierając podatki w nadmiarze z pominięciem ulg doprowadziło do wybuchu niezadowolenia społecznego pośród tak bogatej, jak i biednej ludności Republiki. Jego oddział został ostatecznie rozbrojony w grudniu 1924 r.

Głównymi przyczynami wybuchu samego powstania wiosną 1924 r. było nagromadzenie problemów politycznych (promongolskość części dawnej szlachty oraz mnichów), zbyt wysokie podatki dla pasterzy, które były niewspółmiernie wysokie w stosunku do ich stanu posiadania, a także niegospodarność w dysponowaniu nimi. Z drugiej strony samo państwo stać było na utrzymanie kilkudziesięciu żołnierzy i wypłacanie niskich należności urzędnikom, zwłaszcza że przed 1923 r. nie były one wypłacane i pracowali oni *de facto* za darmo. Obywateli raziły także pierwsze kroki zmierzające do sowietyzacji ludu tzn. początek kampanii antyreligijnej oraz ucinanie warkoczy[6]. 16 marca zgromadził się największy, liczący wedle podań rosyjskich 140 osób, zjazd niezadowolonej ludności, która przedstawiła swoje postulaty: sprzeciw wobec narastających wpływów Rosjan z Tuwie oraz zmiany strukturalne w kwestii wynagrodzeń i powinności wobec państwa.

Insurekcja zawiązana 11 marca 1924 r. w m. Szemi przez 23 byłych urzędników pod wodzą samozwańczego „chana" Kuulara Sumunaka (byłego mnicha) była wyrazem sprzeciwu wobec oddzielenia się od Mongolii oraz likwidacji tradycyjnych rang urzędniczych i tytułów szlacheckich podczas wzmiankowanego już I Wielkiego Churału. Sam „chan" na późniejszym przesłuchaniu temu zaprzeczył, nazywając to zgromadzenie „zebraniem partyjnym". Uznali oni plotki o nachodzących represjach i konfiskatach jako zapowiedź pozbawienia ich majątków i przywilejów. Ogłosili publicznie swój program oraz zaaresztowali miejscowe kierownictwo partyjne. Dalej prowadzili grabieże państwowych hurtowni i stacji pocztowych. Zaaresztowali także wielu Rosjan, wśród których był znany w Tuwie fotograf Władimir Piotrowicz Jermołajew (1892–1982), jednakże kiedy znajdował się w niewoli, powstańcy zabronili mu robienia zdjęć.



Ówczesny MSW Sat Czurmit-Taży (po prawej) oraz Przewodniczący Rady Wojskowej Seren Kużuget. Obaj w mundurach wprowadzonych w 1924 r. wraz z odpowiednimi dystynkcjami wz. 1924. 1931 r.

W sumie przeciwko siłom rządowym stanęło ok. 600 osób – urzędników, pasterzy oraz osadników rosyjskich, którzy otrzymywali wsparcie materialne od miejscowych klasztorów buddyjskich (insurgenci stanowili ponad 1% całej ludności Tuwy). Dysponowali zapleczem w postaci 70 jurt, 120 koni, ok. 1300 kóz oraz ok. 10 000 owiec. Uzbrojeni byli przede wszystkim w łuki oraz strzelby najróżniejszej proweniencji. Jedno z rosyjskich źródeł podaje liczbę 300 zgromadzonych sztuk broni palnej pomimo obowiązującego w teorii zakazu jej posiadania pod karą roku pozbawienia wolności. Legalnie broń mogli posiadać członkowie KC partii (wydano im wtedy 20 sztuk w celu obrony własnej), sekretarze i pisarze w choszunach, kierownicy punktów handlowych, żołnierze, a także ministrowie, którym przydzielono rewolwery Nagant.

Przeciwko tym siłom rząd i partia wystawiły połączone siły w postaci 150 żołnierzy oraz ochotników zwerbowanych z grona członków partii oraz rosyjskiej kolonii pracowniczej. Najwcześniej wysłano na teren walk grupę 50 „ludowoarmistów" pod komendą Ojuna Czygdżid-Surjuna, następnie zaś ochotników i Rosjan. Co ciekawe naczelne dowództwo nad wszystkimi siłami tymczasowo sprawował ówczesny przewodniczący KC TPL-R – Ojun Kursedi.

Zanim jednak polała się krew, kwaterę powstańców odwiedziła 18 marca, w ujściu rzeki Ak-Kara-Sug, delegacja rządowa z Monguszem Bujan-Badyrgy na czele.

Po wysłaniu kilku próśb o złożenie broni, oddział powstańców zlekceważył wszystkie propozycje (w tym prośbę byłego ambyn-nojona), okrążył pozycje wojsk pacyfikacyjnych i otworzył do nich ogień. Stracił on wtedy pięciu zabitych oraz dziewięciu rannych. Jednocześnie zabito pisarza „chana" Sumunaka – Salczaka Czorbę, w płaszczu którego odnaleziono plany wywołania rozruchów w kilku innych sumonach, na podstawie których zatrzymano zawczasu część prowodyrów (25 osób), którzy łatwo poszli na współpracę z siłami rządowymi i po odbyciu krótkich prac (naprawa jurt itp.) zostali odesłani do domów.

Dalsze walki były niezbyt pomyślne dla tuwińskiego wojska. Powstańcy prowadzili wojnę szarpaną atakując nocą i z zaskoczenia oddział rządowy. Dość szybko żołnierze wystrzelali swoją amunicję, a jedyny będący na ich wyposażeniu ckm został uszkodzony w walce. Po poniesieniu strat musieli się oni wycofać z pola bitwy. Ostatecznie zajął pozycje w okolicy miejscowości Szagaan Aryga (Szagonar), dokąd sprowadzono dodatkową amunicję oraz części zapasowe do ckm-u. Po odzyskaniu zdolności bojowej oddział wrócił do walk. Szczególnie intensywne walki miały miejsce w okolicy klasztoru Dolnoczadańskie Churee. Wedle relacji świadków od zbłąkanych kul oddziału rządowego miało zginąć ok. 20 mnichów.

W związku z brakiem dyscypliny i przestępstwami dokonywanymi przez żołnierzy wpływało do tuwińskiego rządu wiele skarg od miejscowych urzędników. Skarżono się na rabunki (rozgrabiono skarbiec jednej z kancelarii), gwałty na kobietach oraz stosowanie gróźb wobec urzędników wiernych rządowi, którzy te same wojska stale zaopatrywali w konie i żywność. Ojun Kursedi miał grozić: *Najpierw należy zabić kilku urzędników i wystrzelać mnichów z obu klasztorów, a dopiero później działać przeciwko powstańcom*.

Kuular Donduk (1888–1932), późniejszy premier i przewodniczący Prezydium Małego Churału (odpowiednik Prezydium Rady Najwyższej ZSRR, organ pełniący rolę głowy kolektywnej państwa), w imieniu partii i rządu wysłał dwie noty do powstańców, obiecując amnestię za przyprowadzenie liderów zrywu do siedziby sztabu do 25 kwietnia, a później do 1 maja, jednakże jego starania pozostały bezowocne.

Wskutek doniesień o zgromadzeniu się wokół Sonama–Balczyra (do niedawna stojącego po stronie rządu) ok. 80 uzbrojonych ludzi w okolicy rzeki Tes-Chem i miasta Samagałtaj, Kursedi zmobilizował oddział rosyjskich ochotników z osad Balgażyn, Mezegej oraz Kyzył-Aryg i po

[6] Noszenie przez mężczyzn jednego, długiego warkocza zostało wprowadzone przez Mandżurów w Urianchaju w połowie XVIII w. jako znak podporządkowania miejscowej ludności cesarzowi mandżurskiemu z dynastii Qing. Z czasem jednak zwyczaj ten tak głęboko zapuścił korzenie w świadomości Tuwińczyków, że stał się częścią ich tożsamości. W związku z tym walka z tym zwyczajem została odebrana jako odbieranie ludowi jego tradycji i traktowano ją z dystansem. Dla przykładu Mongolscy żołnierze odcięli swoje warkocze dopiero po 1924 r., zaś pośród pasterzy przypadki ich noszenia były częste aż do końca lat 20.

eprasa.pl 468149e048

przybyciu do miasta zaczęli przeganiać ludność cywilną, przez co musiała się ona chronić w okolicznych górach. Sonam-Balczyr natomiast utonął przy próbie sforsowana rzeki celem dostania się do Mongolii. Tło mongolskie w tej historii jest o tyle istotne, że południowe sumony w trakcie powstania zaczęły słać listy do Uliastaju oraz Chowdu z prośbą o przyjęcie pod opiekę mongolskich książąt. Z kolei spora część urzędników wciąż wahała się czy bardziej opłaca im się niepodległość, czy poddanie się władzy w Urdze. Część podpisów złożonych na tych listach oceniono jako podrobione, a Kuular Donduk bezskutecznie nawoływał powstańców do porzucenia postaw promongolskich.

Sami zaś Rosjanie nie mieli możliwości swobodnego pacyfikowania powstańców, bowiem sekretarz regionalnego biura Wszechrosyjskiej Partii Komunistycznej (bolszewików), Jakow Sidorowicz Czugunow, a później i sam Giorgij Cziczerin, Ludowy Komisarz Spraw Zagranicznych, obawiając się reakcji Chin, a także przerodzenia konfliktu w Tuwie z powstania antyrządowego w antyrosyjskie (pamiętano napady tuwińskich partyzantów na wioski rosyjskie z lat 1919–1920), na podstawie decyzji z dnia 12 kwietnia polecił wstrzymać się z działaniami militarnymi i poczekać na decyzje polityczne ze strony władz tuwińskich.

Wobec utraty decyzyjności przez Radę Ministrów jej miejsce zajął KC TPL-R, który zwołał w dniach 20-23 kwietnia I konferencję Partii, na której przyjęto pakiet nowych praw, których celem było złagodzenie sytuacji politycznej. Dodatkowo wystosowano noty do Mongołów, w których podkreślano chęć oddzielnego budowania swojego państwa. Strona mongolska odpowiedziała wpuszczeniem na swoje terytorium uciekających powstańców i notami wzywającymi Tuwę do włączenia się do niej, co poparli nojoni z południowych choszunów. W sprawę wmieszała się Moskwa podpisując z Chinami 31 maja 1924 r. układ regulujący sprawy niezależności Tuwy i Mongolii (uznano władztwo chińskie nad nimi, jednocześnie przyznając im prawo do stanowienia i nawiązywania z nimi niezależnych od Pekinu relacji do czasu, aż Chiny będą w stanie nimi skutecznie administrować). Następnie w Kyzyle zwołano sowiecko-tuwińsko-mongolską konferencję, której strony reprezentowali kolejno: Jakow Christoforowicz Dawtjan (1888–1938), Bujan-Badyrgy oraz Chatan-baatar Magsardżaw. Postanowiono wspólnie, że strona mongolska schwyta i odda pod sąd powstańców, co i zrobiono, ale również zatwierdzono status odrębności Tuwy od Mongolii, potępiając promongolskie sympatie powstańców i części arystokracji.

Do początku lipca powstanie zostało stłumione, a jego prowodyrzy zostali ukarani surowymi mandatami, po czym puszczono ich wolno do domów. Władzy zależało na pokazaniu łagodniejszego oblicza i uspokojeniu nieufnego wobec nowych porządków społeczeństwa. Spora część powstańców wskutek upadku morale zrezygnowała z walk i powróciła do swoich domów. Do tego wszystkiego przeprowadzono akcję rekwirowania broni pośród ludności cywilnej.

Skąpy oddział tuwińskiego wojska brał, na równi z Rosjanami i ochotnikami z szeregów partii, aktywny udział w wiosennych walkach, które prowadził ze zmiennym szczęściem. Pokazał on z jednej strony potencjał drzemiący w osadzeniu w Tuwie oddziału złożonego z ludności miejscowej, który mógłby pacyfikować miejscowe wystąpienia, ale z drugiej strony pokazał się z nie najlepszej strony ze względu na brak dyscypliny i dopuszczanie się licznych nadużyć. Nie wiadomo czy, a jeśli tak to ile osób pociągnięto do odpowiedzialności za popełnione przy okazji prowadzenia walk przestępstwa.



Orkiestra Tuwińskiej Arackiej Armii Czerwonej. Widoczne umundurowanie oraz dystynkcje wprowadzone w 1924 roku. Zdjęcie datowane na 1927 roku.

REORGANIZACJI CIĄG DALSZY...

Skala powstania oraz obawy radzieckich doradców zmobilizowały decydentów do powiększania dość symbolicznego dotychczas wojska. Decyzje zapadały tym razem w gremiach partyjnych tzn. na konferencji TPL-R w kwietniu oraz na III zjeździe partii w sierpniu 1924 r., po czym 25 września III Wielki Churał posłusznie wdrożył ustalenia partii zwiększając liczebność „armii" do 52 osób oraz powołał cztery trzyosobowe oddziały „wojsk pogranicznych" (później nazwane komendanturami). Miał on się składać z 50 żołnierzy, dwóch dowódców, doradcy z ZSRR oraz tłumacza. Stan ten został osiągnięty dopiero we wrześniu 1925 r., kiedy to jednostka została oficjalnie nazwana szwadronem, zaś w źródłach zaczyna pojawiać się oficjalna nazwa wojska: Tuwińska Aracka Armia Czerwona. Dowodził nią Ojun Mandan-Ool, komisarzem ds. politycznych był Tiuliusz Bulczun, radzieckim doradcą został C. D. Gorszkow, zaś funkcję tłumacza pełnił młody działacz partyjny — Salczak Toka (1901–1973, późniejszy dożywotni przywódca Tuwy). Organizacja została całkowicie oparta o wzorce radzieckie tzn. regulaminy polowe, etaty itp. Wtedy też jednostka przeprowadziła się z jurt do świeżo wybudowanych koszarów oraz zorganizowano w niej komórkę partyjną. W tym samym roku w Kyzyle (nowa nazwa stolicy, oznacza „Czerwony') uruchomiono pierwszą elektrownię, radiostację oraz zorganizowano pierwsze pokazy filmowe.

Komórka partyjna rozkręciła kampanię propagandy komunistycznej połączoną z podstawową edukacją żołnierzy. Wobec braku szkół powszechnych edukację przed 1930 r. odbierały w większości dzieci urzędników oraz mnisi w klasztorach (było ich ok. 2000 tzn. stanowili ok. 3,5% całej ludności kraju). Ponieważ mnisi uczyli się wyłącznie języka tybetańskiego, radziecki spis powszechny wykazał, że zaledwie ok. 150 osób spośród ok. 55 000 mieszkańców znało oficjalny język urzędowy Republiki, czyli język mongolski klasyczny (pisemny). Tak przygotowany personel był gotowy do wysłania do szkół wojskowych w ZSRR. Już w 1925 r. wysłano na 4-letni kurs do Twerskiej Szkoły Kawaleryjskiej im. Lwa Trockiego 10 kawalerzystów. Wsparcie finansowe oraz prowiant ofiarowała także komórka partyjna działająca w Rosyjskiej Samodzielnej Kolonii Pracowniczej. Rok później Armia po raz pierwszy została wspomniana w czwartej spośród uchwalonych do 1941 r. sześciu konstytucji. W prawie ustrojowym Tuwy wojsko po raz pierwszy otrzymało oficjalny status instytucjonalny. Art. 3 ust. g) konstytucji głosił: *w interesie zagwarantowania pełni władzy masom pracującym i oddalenia jakiejkolwiek możliwości restauracji u władzy zewnętrznych zniewolicieli i wewnętrznych wyzyskiwaczy, – potwierdza uzbrojenie ludu pracującego w celu formowania Armii Ludowo-Wyzwoleńczej.*

Od tego czasu każda kolejna konstytucja zawierała prawo i jednocześnie obowiązek służby wojskowej, który jednak ograniczano wyłącznie do elementu społecznie pożądanego. Kategorie obywateli wyjęte spod komunistycznego prawa (kapłani itp.) miały pełnić w teorii służbę zastępczą.

W 1925 r. Armia przeszła organizacyjnie spod władztwa MSZ (!) ponownie pod kontrolę MSW. Stan taki utrzymał się do 1927 r. kiedy to Tuwińska Aracka Armia Czerwona została podporządkowana utworzonemu w 1925 r. Zarządowi ds.

eprasa.pl 468149e048

Państwowej Wewnętrznej Ochrony Politycznej (ZPWOP — organ ten stanowił tuwiński odpowiednik bezpieki z bardzo szerokimi kompetencjami śledczo-porządkowymi). Sprawował on również nadzór nad wojskami pogranicznymi, na które składały się cztery wspomniane wyżej posterunki. Każdy z nich oznaczony został numerem oraz nazwą własną. Były to kolejno: Nr1 „Kara-Tołagaj" oraz Nr 2 „Bora-Szaj" na granicy południowej, Nr4 „Sziwilig-Kara" oraz Nr 6 „Todża" na granicy północnej. Nr 3 i 5 stanowiły jednostki porządkowe sformowane dla radzieckich kopalni. Pogranicznicy nie posiadali wówczas jednolitych uniformów — nosili ubrania cywilne. W 1933 r. wszystkie posterunki podległy reorganizacji. Powstał w ich miejsce Samodzielny Pluton Pograniczny. Etat jednostki zakładał 52 funkcjonariuszy — jeden dowódca, dwóch pomocników (ds. gospodarczo-bojowych oraz politycznych), trzech dowódców pododdziałów, trzech funkcjonariuszy ds. gospodarczych. Resztę mieli stanowić szeregowi pogranicznicy.

Chińsko-radzieckie walki na kolei wschodniochińskiej skłoniły w 1929 r. czynniki decyzyjne w Tuwie do dalszej rozbudowy istniejącego już szwadronu. Początkowo, wliczając w to 10 kurdzili Ojun Maadyr-Ool i Kuular Ortun-ool, zaś plutonami kolejno Bajkara Turbulek, Sat Namczak, Agdumbuu, Mongusz Lopsan, Irgit Arakczaa, Ulug-Arbak, Mongusz Sambu, Mongusz Czymba.



Gessen Szoma za kierownicą Forda De lux Phaeton z 1935 roku. Na kołnierzu widoczne oznaki kategorii służbowych wz. 1935. Kadr z tuwińskiej kroniki filmowej z 1936 roku.



Tuwińscy kawalerzyści podczas obchodów nieustalonego święta najpóźniej z połowy lat 30. XX w. budionówki sugerują okres wiosny bądź jesieni. Na czele oddziału konno stoi Gessen Szoma. Zwraca uwagę rozmiar rodzimych dla Tuwy ras koni. Kawalerzyści uzbrojeni w lance, szaszki i karabiny (w tle).

santów, którzy powrócili z Tweru, udało się stan jednostki podwoić, zaś do końca roku szwadron rozrósł się do poziomu 402 osób, wskutek czego stał się Samodzielnym Dywizjonem Kawalerii. Na dowódcę wyznaczono Tulusza Dabałdaja, zaś po jego odejściu na stanowisko kierownika ZPWOP, co miało miejsce jeszcze w 1929 r., dotychczasowy komisarz Kużuget Seren zaczął pełnić także rolę dowódcy. Instruktorem jednostki był W. I. Koniuszewskij. Szwadronami dowo-

Na stanie jednostki na koniec 1929 r. wykazywano obecność 340 karabinów piechoty wz. 1891, 21 rewolwerów Nagant oraz 382 szabli kawaleryjskich (z czego 361 miało posiadać uchwyty dla bagnetów).

Ośmiokrotne zwiększenie stanu wojska wywołało kryzys koszarowy — poprzednie obiekty nie były w stanie pomieścić nowych rekrutów. Wobec tego w latach 1928–1931 żołnierze mieszkali w naprędce zaaranżowanym do roli koszar piętrowym budynku należącym do Ministerstwa Rolnictwa. Dopiero w 1931 r. na obrzeżach Kyzyłu oddano do użytku nowe koszary, które służyły aż do momentu ostatecznej likwidacji Armii w 1946 r.

OBLANY EGZAMIN – TŁUMIENIE POWSTANIA LUDOWEGO Z 1930 R.

Po przeprowadzeniu przez chińskich nacjonalistów rzezi komunistów w 1927 r., Kominternzmienił swoją politykę w stosunku do Azji Wschodniej — skupiono się przede wszystkim na umacnianiu wpływów w krajach, które już znajdowały się pod pełną kontrolą Moskwy. W związku z tym rozpoczęto intensywny proces wymiany kadr w Tuwie i Mongolii, gdzie do tego czasu najważniejsze urzędy w tych państwach piastowane były przez szlachtę, dawnych urzędników bądź byłych mnichów albo wychowanków szkół klasztornych. Stan taki wywoływał liczne nieporozumienia, bowiem dawne elity miały odrębną od moskiewskiej wizję na rozwój swoich krajów, ponadto stawiały one również bierny opór w ateizacji społeczeństwa oraz umacnianiu roli partii i związków młodzieży rewolucyjnej, co uniemożliwiało skuteczne dotarcie z propagandą do szerokich mas ludowych[7].

W oparciu o dyrektywy Kominternu radzieccy delegaci odwiedzili Tuwę w grudniu 1928 r. i zmusili takich działaczy jak Mongusz Bujan-Badyrgy i Kuular Donduk do zrezygnowania z urzędów i oddania władzy w ręce nowej, kształconej powoli w ZSRR kadry[8]. W 1929 r. do władzy doszedł Salczak Toka, najbardziej zaufany człowiek Moskwy w Kyzyle, który rozpoczął politykę zwalczania klasztorów (wszystkie zostały zburzone), walki z religią (zmuszono lamów i szamanów do porzucenia swoich profesji), stworzenia pisma łacińskiego dla języka tuwińskiego, rozwoju przemysłu ale, co ważniejsze i bardziej znamienne, wdrożono także brutalną politykę kolektywizacji oraz konfiskaty majątków. Zwłaszcza ta ostatnia wywołała ogromną falę niezadowolenia społecznego zakończoną masowym ubojem bydła, które miało podlegać

[7] Przykładowo w 1922 r. organy władzy państwowej podjęły decyzję o rozwiązaniu Komitetu Centralnego Partii — powodem była niechęć do utrzymywania aparatu partyjnego, który dublował tylko organy władzy państwowej. Po ostrej reakcji WKP(b) KC TPL-R powołano od nowa, zaś doradcy zaczęli coraz bardziej naciskać na oddawanie jej coraz większej roli decyzyjnej w rządzeniu krajem, jednakże dopiero wymuszone przez Komintern w 1929 r. zmiany kadrowe całkowicie podporządkowały administrację strukturom Partii.
Z kolei w 1928 r. zwołano I Zjazd Buddystów Tuwy, który ogłosił TRL państwem buddyjskim zakazując jednocześnie propagandy antyreligijnej. Było to kolejnym punktem zapalnym w konflikcie z kościołem buddyjskim, który wcześniej był beneficjentem subwencji ze strony Partii i Rządu TRL. Świadczy o tym fakt zbudowania nowych klasztorów już po ogłoszeniu przez Tuwę niepodległości pod radziecką kontrolą.

[8] Przybyli do Kyzyłu delegaci przeforsowali zmiany kadrowe prowadząc za rękę swoich wychowanków. Okres ten nazywa się w historiografii „lewicowym odchyleniem", bowiem wskutek całkowitej porażki tej linii politycznej, na początku lat trzydziestych Moskwa ją potępiła i nakazała złagodzenie kursu celem uspokojenia społeczeństwa.

eprasa.pl 468149e048

rekwiracji, a także ucieczkami pasterzy na mongolską stronę granicy. Frustracja narastała również wśród Mongołów i ostatecznie przerodziła się w plotki, jakoby sam IX Panczenlama miał z milionowym wojskiem przybyć żeby obalić rząd komunistów i przywrócić poprzedni ustrój. W północnej Mongolii oraz w Tuwie pogłoski rozrosły się jeszcze do ostrzeżeń przed zupełną konfiskatą majątków, straceniem powstańców z 1924 r., a także mówiono, że Panczenlama już obalił rząd w Ułan-Bator, zaś jego sprzymierzeńcy zajęli Chiny i ZSRR, co miało zachęcić do walki „ostatni zniewolony bastion" — Tuwę. Dodatkowym atutem był fakt, że Dalajlama oraz Panczenlama dla buddyjskich Tuwińczyków stanowili wielkie autorytety religijne, więc było to czynnikiem jeszcze bardziej zachęcającym ich do buntu.

Powstanie wybuchło w zachodniej Tuwie zaraz przy granicy z Mongolią w marcu 1930 r. Później kolejne punkty zapalne pojawiły się także w centralnej Tuwie oraz rosyjskiej kolonii pracowniczej. Na zachodzie siły powstańców wedle najnowszych szacunków mogły liczyć 260-270, zaś w centrum 138 osób (w tym nieustalona liczba Rosjan). Pierwszym krokiem powstańców był atak na posterunki graniczne i pozyskanie broni oraz zwiększenie liczebności swoich sił poprzez dobrowolny werbunek ochotników. Prowadzili oni działania niewielkimi grupami atakując z zaskoczenia i korzystali ze znakomitej znajomości swoich rodzimych okolic. Wedle zachowanych listów do członków rządu, przedstawiciele buntowników zapewniali, że „strzelają do koni zamiast do jeźdźców, gdyż wiedzą że tamci chłopcy mają pośród nas swoich rodziców". Relacje rządowe potwierdzają, że podczas ataków na posterunki powstańcy unikali rozlewu krwi kończąc jedynie na obezwładnianiu strażników, którzy albo się do nich przyłączali albo zostawiano ich w spokoju. Znane są akcje odbijania więźniów politycznych oraz jeńców od strony rządowej. Warto zwrócić uwagę na to, że oddziały potrafiły po udanej akcji bądź osiągnięciu założonego sobie celu rozchodzić się do domów i całkowicie porzucać dalszą walkę. Powstańcom udało się zgromadzić pokaźny, jak na swoje warunki, arsenał w postaci strzelb skałkowych oraz trzyliniowych karabinów piechoty wz. 1891. Okazało się, że byli oni godnym przeciwnikiem dla powoli rozrastającej się tuwińskiej armii.

Partia zareagowała szybko, bowiem już 17 marca 1930 r. Politbiuro podjęło pierwsze kroki w celu likwidacji buntu. Planowano powołać pod broń członków partii oraz organizacji młodzieżowych, a także rozpocząć masową kampanię propagandową. Powołano także Sztab Obrony Wewnętrznej Kraju, na którego czele stanęli I. Szagdyrżap, Sat Czurmit-Taży oraz S. Lopsan, ze strony radzieckiej włączono do niego doradcę W. I. Koniuszewskiego. Podporządkowano im Sztab Tuwińskiej Armii Ludowo-Rewolucyjnej (TARL), który został rozlokowany w Czadanie, zaś sztaby polowe zlokalizowano bezpośrednio w rejonach walk. Na szefa sztabu odpowiedzialnego za pacyfikację rozruchów wyznaczono N. I. Swiridowa, a ponieważ nie znał on języka tuwińskiego, to musiał w całości polegać na pomocy tłumaczy, co dodatkowo komplikowało proces dowodzenia i wywoływało niepotrzebne nieporozumienia. Następnego dnia zdecydowano o zwiększeniu personelu urtonów celem usprawnienia komunikacji oraz oddelegowano pięciu żołnierzy do wsparcia bezpieki, zaś na przełęczach otaczających zbuntowane sumony ustawiono posterunki po 10-15 żołnierzy każdy. W stolicy wprowadzono godzinę policyjną. Pomimo że poproszono o wsparcie oddziały Armii Czerwonej z pobliskiego Minusińska, to strona radziecka pomocy odmówiła oddając całą odpowiedzialność za stłumienie oporu na barki Tuwińczyków. W międzyczasie próbowano negocjować złożenie broni, jednakże inicjatywy obu stron zakończyły się fiaskiem. Z relacji wynika, że część sił rządowych została uzbrojona w karabiny typu Berdan kal. 10.75 mm (4,3 linii).



▲ **Zdjęcie tuwińskich kawalerzystów. Na czele widać orkiestrę oraz Gessena Szomę (po prawej). Pierwsza połowa lat 30.**

Pierwotnie do walk wysłano oddział złożony ze 100 żołnierzy, do których przyłączyło się 80 ochotników. Z racji braku wystarczającej liczby jurt i namiotów część wojsk zakwaterowano w koczowiskach okolicznych pasterzy, jednak i to nie wystarczało, stąd część wojsk musiała zimne wiosenne noce spędzać pod gołym niebem. Dawały się również we znaki braki w aprowizacji. Tuwińskie konie nie były przystosowane do radzieckich uprzęży, zaś w górach brakowało pastwisk i paszy, co sprawiało, że przemarsze były ciężkie i powolne. Samych zwierząt podczas przemarszu nie można było zastąpić, bowiem wskutek kolektywizacji ludność została pozbawiona nadmiarowych sztuk. Sprawiło to, że żołnierze niejednokrotnie głodowali i marzli. Zdemoralizowane wojsko potrafiło wpadać w panikę słysząc strzały i rozbiegać się w chaosie porzucać pozycje. Znany jest przykład chociażby pododdziału prowadzącego działania w okolicy miejscowości Owjur, gdzie po jednej z utarczek z powstańcami do obozu nie powróciła połowa pierwotnego stanu oddziału. Do nikłej wartości bojowej należy dodać przypadki licznych nadużyć, których dopuścili się tuwińscy czerwonoarmiści. Wiadomo o przypadkach rabowania jurt i torturowania miejscowej ludności podczas prowadzenia „ideologicznej pracy edukacyjnej". Przesłuchania prowadzono z użyciem tortur na losowych zatrzymanych, niejakiemu Aldyn-Cherełowi dla przykładu obcięto uszy aby zastraszyć innych podejrzanych i zmusić ich tym samym do przyznania się do winy. Z kolei ochotnicy z szeregów partii dopuścili się w kilku wioskach gwałtów i rabunków. Już 28 marca Sztab wydał polecenie ukarania winnych tych nadużyć, jednak nie wiadomo ile osób zostało potencjalnie skazanych za wspomniane nadużycia.

Jeśli chodzi o działania oddziałów rządowych, to zasadniczy ciężar walk przypadł na okres marzec-kwiecień na zachodzie oraz kwiecień-maj w centrum. Na samym początku walk na zachodzie grupa ok. 50 osób przybyła do Czadanu aby zaaresztować działaczy partyjnych, lecz zamiast tego uwolniła więźniów politycznych i odeszła w stronę Bora-Szaje, gdzie napotkała oddział rządowy. Po krótkiej wymianie ognia partyzanci rozproszyli się i wycofali do lasu.

27 marca ok. godziny 11.00 oddział rządowy został złapany w zasadzkę ok. 10 kilometrów od miejscowości Owjur. Oddział rządowy wpadł w panikę, rozbiegł się po okolicy i dowódca potrzebował ok. godziny, żeby doprowadzić swoich podwładnych do jakiejkolwiek gotowości bojowej. Jeden Rosjanin-ochotnik został zabity. Po kilku godzinach po okolicy rozesłano patrole i tracąc dwóch żołnierzy zdobyto pobliskie wzgórze, po czym oddział zostawił tam straże i wycofał się na nocleg. Nocą prowa-

eprasa.pl 468149e048



Zdjęcie przedstawiające kadrę dowódczą pułku zimą 1940 roku. Dobrze widoczne są dystynkcje wz.1939 na płaszczach zimowych. Warto zwrócić uwagę na obecność naszywek (szewronów) na ramieniu drugiej osoby od lewej. Od lewej widać dystynkcje: podpułkownika, kapitana, starszyny, starszego lejtnanta i młodszego lejtnanta.

dzono ostrzał pozycji przeciwnika oraz pojmano jednego posłańca, który zdradził informacje o liczebności oddziału powstańczego – miał się on składać z 25 osób, pośród których wskazał trzech liderów. Mieli oni posiadać 11 sztuk karabinów wz. 1891 oraz strzelby skałkowe. Trzy karabiny oraz amunicję zdobyto na jednym z posterunków granicznych.

28 marca 1930 r. spory oddział powstańców (ok. 80 uzbrojonych osób) przekroczył granicę z Mongolią celem przyłączenia się do uczestników antykomunistycznej insurekcji, która wybuchła tam mniej więcej w tym samym czasie. Ich szlakiem podążyło w sumie 512 Tuwińczyków wraz z całym swoim dobytkiem. Wysłano 25-osobową grupę pościgową, jednak zmuszona ona była zatrzymać się na granicy i przekazała wszystkie potrzebne informacje stronie mongolskiej. Strona tuwińska działała w luźnej współpracy z Mongołami, co jakiś czas wysyłano na granicę gońca celem wymiany informacji o powstaniu w Tuwie i Mongolii.

Na początku kwietnia wojsko było wyczerpane i Sztab został zmuszony do wysłania go na odpoczynek do Czadanu. Zaczęło także brakować środków na prowadzenie działań pacyfikacyjnych. Na miejscu pozostawiono w sumie 50 żołnierzy oraz 10 miejscowych przewodników. Posterunki były systematycznie uszczuplane, zaś wojska rządowe skupiły się przede wszystkim na wysyłaniu patroli i utrzymywaniu już zajętych pozycji. Powstańcy skorzystali z okazji i 7 kwietnia i napadli na jeden z tak osłabionych posterunków w miejscowości Szyn, którego obrońcy po wystrzelaniu całej amunicji zostali zmuszeni do wycofania się. Buntownicy zdobyli dwóch jeńców i kolejne karabiny. Zaraz po tym Sztab wzmocnił wszystkie posterunki na zachodzie. Kilka dni później patrol sił rządowych złapał 12 partyzantów z Mongun-Tajgi. Próbowali połączyć się z oddziałem, który kilka tygodni wcześniej zwyciężył Armię Tuwińską pod Owjurem.

Kiedy sytuacja na zachodzie się uspokoiła, na przełomie kwietnia i maja wojsko mogło się skupić na zwalczaniu powstańców w centrum. W walkach w tej części kraju brali również po obu stronach udział Rosjanie. 17-osobowy oddział pod dowództwem Korowina i Turkowa rozdzielił się 30 kwietnia i patrolował obszar dwóch sumonów (Sug-Bały i Kara Bulun). Pierwszy z tych pododdziałów zatrzymał kilku powstańców, drugi zaś sześciu, jednakże po uwięzieniu ich w budynku szkoły i pozostawieniu jednego strażnika udał się na obiad. W tym czasie miejscowa ludność obezwładniła strażnika, uwolniła jeńców i razem z nimi uciekła do lasu. Ostatnia odnotowana grupa patrolowa wyruszyła w teren 10 maja i liczyła 20 osób. Wdali się oni w dwie strzelaniny i wzięli do niewoli kilku powstańców.



MSW TRL Ojun Połat (1936-1938), organizator wielkiej czystki w TRL, w mundurze z dystynkcjami narodowymi wz. 1939. Odpowiadać miały one w Armii ministrowi ds. wojska, zaś w aparacie bezpieki randze Majora Bezpieczeństwa Państwowego. Nad kieszenią bluzy widoczny order Order Republiki wczesnego typu (w latach 1935-1936 order „Za zasługi dla Rewolucji"). W 1940 roku zrezygnował ze wszystkich swoich funkcji i wyjechał na szkolenie polityczne do Moskwy.

W sumie do końca maja pojmano 139 osób, z czego 14 rozstrzelano.

Pojedyncze bunty wybuchały na przestrzeni następnych lat na 1933 r. skończywszy. W międzyczasie bezpieka dopatrywała się wśród ludności wpływu szpiegów z Mongolii i Japonii, która jesienią 1931 r. zajęła Mandżurię i stworzyła tam marionetkowe Państwo Mandżurskie (od 1934 r. Cesarstwo Mandżurskie). Aparat bezpieczeństwa w swoich raportach donosił o wykryciu i rozbiciu „kontrrewolucyjnych" grup konspiracyjnych. Największa z nich miała liczyć 120 osób. Wskazywano także na zagrożenie ze strony Koreańczyków i Chińczyków, których jeszcze od czasów dynastii Qing wynajmowano do ciężkich prac przy wydobyciu surowców. Była to oczywista podstawa do inwigilacji i eliminowania „wrogów ludu" zgodnie z przyjętą w 1929 r. linią polityczną. Do tego w 1931 r. powołano specjalny organ ds. walki z wewnętrznymi krajowymi wrogami klasowymi, do którego należeli najważniejsi działacze polityczni oraz dowódca tuwińskiego wojska.

Ostatnim istotnym, a zarazem w miarę szczegółowo opisanym zrywem była rewolta w Tere-Cholu, na niewielkim obszarze w południowo-wschodniej części kraju, zaraz przy mongolskiej granicy. Rozpoczęła się ona wiosną 1932 r. Jeśli zaś chodzi o jego likwidację, to bezpieka podawała oficjalnie datę 15 sierpnia 1932 r., jednakże jeden z badaczy tuwińskich, krajoznawca C. Sz. Chomuszku, który w 1966 r. rozmawiał ze świadkami tych wydarzeń, przytaczał raczej koniec 1932 r. jako likwidację ostatnich walczących grup. Szczególnie cenne były wspomnienia Bajan-Choo Cherteka.

Przyczyną zrywu była polityka władz centralnych polegająca na daleko posuniętej sowietyzacji w postaci kolektywizacji zwierząt hodowlanych, burzenia klasztorów oraz walki z dawnymi zwyczajami. W raportach krytykowano działaczy partyjnych, którzy utrzymywali kontakty ze swoimi rodzicami należącymi do klas społecznych wrogich komunistom.

Walki miały być zainspirowane poczynaniami mongolskich sąsiadów, którzy w tamtym czasie również wywołali powstanie przeciwko komunistom. Przekazywano pomiędzy sobą te same plotki o interwencji z zewnątrz, jednakże trudno jednoznacznie odfiltrować które informacje, nawet te z epoki, są wytworami bezpieki. Bunt miało zapoczątkować wezwanie mnicha Tuncze, który nawoływał do obalenia „ciemnej władzy" i restytucji poprzedniego porządku. Z kolei wedle relacji miejscowej ludności, jeden z urzędników (sumonowy darga imieniem Deleg-Kunczun) miał przekroczyć granicę z Mongolią i początkiem maja 1932 r. przyprowadzić niewielki oddział, który następnie został uzupełniony o nieliczne siły miejscowe. Niedługo później 40 powstańców zaatakowano osoby budujące jedyną w sumonie Tere-Chol szkołę. 10 budowniczych wzięli do niewoli (w tym Bajan-Choo Cherteka), poważnie pobili, następnie zaś 3 z nich pozbawili życia. Mieli być uzbrojeni w drewniane, zaostrzone pałki. Kiedy byli prowadzeni do miejsca Chol-Baży, jeden z jeńców uciekł i doniósł władzom o porwaniu. Oddział ten przemieszczał się po

eprasa.pl 468149e048

okolicy niepokojąc okoliczne osady. Miejscowa ludność potwierdzała tę liczbę buntowników, określając ją w przedziale 30-40 osób. Zaznaczono także, że część z walczących została zwerbowana przymusem, zaś ludność celem ochrony swoich synów, odstawiała ich na mongolską stronę granicy, gdzie sytuacja była nieco spokojniejsza.

7 lipca 1932 r. Kyzył wysłał na miejsce „szwadron kawalerii" w sile 30 ludowoarmistów pod dowództwem Cherteka Szilgi-Byyza, Serena, Stalina[9], Saryg-oola. Razem z nimi wysłano także przedstawiciela KC Pulczuna oraz pisarza Ojuna Mundzuka, do którego, tak samo jak w 1924 oraz 1930 r., dołączyło ok. 100 ochotników z pobliskich sumonów. Szwadron został podzielony na dwie niezależnie działające grupy. Jedna z nich wyruszyła z Samagałtaju i obrała trasę przy granicy mongolskiej przez Erzin, Naryn, Kaczyk, Sajgal, docierając ostatecznie do Szynaa. Druga z kolei poruszała się przez Chostaasz, Termis, wzdłuż rzeki Bałyktyg aż do Szynaa. Od wschodu asekurowali ich żołnierze mongolscy. Rolę łącznika pomiędzy wojskami obu krajów pełnił Kyrgys-Tomur (1901–1955), kierownik sumonu Bałyktyg. Jego praca stała się przedmiotem jednej z miejscowych opowieści, zaświadczonych także przez Bajan-Choo Cherteka: *Pewnego razu dowódca rewolucyjnej armii czerwonej Seren Kużuget powierzył mu zadanie w postaci przekazania mongolskim żołnierzom tajnego listu. W tej okolicy znajdowało się obozowisko powstańców, a mongolskie siły rządowe znajdowały się daleko w głębi, nad samą granicą. Kiedy schodził wzdłuż rzeki Chos, na spotkanie wyszły mu dwie uzbrojone osoby. Okazało się, że byli to wartownicy rebeliantów. [Wtedy] on szybko ukrył list w bucie. Buntownicy, zobaczywszy samotnego Tuwińczyka, zaczęli go bić oraz wypytywać się kim jest oraz skąd przybywa. Odpowiedział im, że szuka swoich koni. Ale to nie zadziałało, wartownicy rebeliantów pobili go aż do utraty przytomności. Kiedy się ocknął, leżał sam, cały we krwi, a jego konia nie było. Szybko poszukał listu, który znajdował się na swoim miejscu. Piechotą dobiegł do mongolskich żołnierzy i przekazał list.*

Kolejna z relacji tego samego świadka opowiadała o końcowym okresie walk: *Pora była bliższa jesieni, armia rewolucyjna podeszła do Szynaa. Wczesnym rankiem na Artag-Ooraszu zastali śpiącego pod skałą wartownika, którego schwytali. Powiedział im, gdzie ukrywało się pozostałe 27 osób. Jednym udało się umknąć, inni zostali schwytani. Okazało się, że proch i kule do strzelb się wyczerpały, a konie były wycieńczone. To były resztki spośród tych, którzy uciekli tutaj po wyczerpaniu się prowiantu i prochu po wymianie ognia z wojskiej rewolucyjnym w osadach Sziwilig i Iji-Dyttyg. Pewna liczba buntowników uciekła do swoich aułów[10], byli to przede wszystkim nieuzbrojeni pasterze, których zmuszono do udziału w buncie. Szef tej grupy, Kunczun czangy[11], został pojmany. Nadeszła mroźna zima 1932 r. Wypełniając zadania [wyznaczone przez] partię i rząd, część żołnierzy na czele z Szilgi, Pulczunem, Chandy-Surunem, opuściła Tere-Chol poprzez Balyktyg. Kiedy spadł śnieg, wojskowi okrążyli buntowników i ich rozbili. Niektórych pojmano, inni uciekli do tajgi. Obwieszczono, że ten, kto został podstępnie zmuszony do udziału w buncie z powodu swojego ciemnego zacofania, może w spokoju wracać do swojego aułu. Kiedy nadeszły mrozy, takie osoby wróciły do swoich koczowisk. Przeprowadzono pośród nich pracę agitacyjny-wyjaśniającą.*



Jedyny tuwiński samochód pancerny, BA-20M. Został on przekazany Tuwie w marcu 1941 roku. Kadr z kroniki filmowej z 1941 roku.

W osadzie Sajlyg-Chem Sajgala tuwińscy i mongolscy żołnierze ostatecznie rozbili mongolskich i tuwińskich buntowników. Kunczun czangy został skazany na 8 lat więzienia, zmarł w 1964 r. w Kungurtuk [obecna stolica choszunu Tere-Chol [przyp. aut. K.K.].

W buncie udział brali przede wszystkim dawni urzędnicy i lamowie, którzy znaleźli się pod wpływem mongolskich lamów.

„Historia Tuwy" w redakcji z 2007 r. twierdzi, że w sumie zabito 78 powstańców, zaś zdobyto na nich dwa karabiny maszynowe oraz 100 karabinów Winchester. Wydaje się to być statystyka o tyle nieprawdopodobna, że sama armia rządowa miała problemy z jednolitym wyposażeniem, a ponadto relacje świadka wskazują na braki prochu oraz kul, co wydaje się być bliższe sposobowi działania oraz technice obsługiwania strzelb skałkowych.

POWSTANIE PUŁKU KAWALERII

W grudniu 1930 r. powołano do życia 6-miesięczną szkołę dla młodszego korpusu dowódczego. Kadra miała składać się z 20 osób, a na jej czele stanął Sat Namczak. Pierwsi absolwenci opuścili jej mury w czerwcu 1931 r., a pracowała ona nieprzerwanie aż do 1946 r. Kolejnym wnioskiem wyciągniętym po działaniach z 1930 r. było wprowadzenie do wojska instytucji komisarzy ds. politycznych (politruków).

1932 r. przyniósł kolejną już reorganizację struktur odpowiadających za obronność, a także samego wojska jako takiego. Powstała Rada Wojenna, której podporządkowano wszystkie wojska niebędące częścią aparatu bezpieki. Na jej czele stanął dowódca i jednocześnie komisarz dywizjonu – Kużuget Seren. 19 października tego samego roku przyjęto rezolucję zawierającą plan reorganizacji dywizjonu. Na jej podstawie w 1933 r. sformowano pięć szwadronów terytorialnego pułku kawalerii ze sztabem w Kyzyle. Każdy z nich miał znajdować się w innej części kraju: 1. w choszunie Wschodniochemczyckim, 2. w choszunie Zachodniochemczyckim, 3. w choszunie Ulug-Chem, 4. w choszunie Kaa-Chem, 5. w choszunie Tes-Chem. Kolejne lata przyniosły kolejne zmiany organizacyjne. W 1934 r. pułk stał się Oddziałem Liniowym i podporządkowano go nowo utworzonemu Wewnętrznemu Zarządowi Obrony Kraju (WZOK), jednakże już w styczniu 1935 r. Oddział został przemianowany w Pułk Ludowo-Rewolucyjny i wyjęty spod kierownictwa WZOK oraz podporządkowany Radzie Wojennej. W jego skład wchodziły dwa szwadrony kawalerii, wspomnianej już szkoły „podoficerów", szwadronu ciężkich karabinów maszynowych, a także plutony: artylerii, łączności, saperów, intendencki oraz oddział chemiczny. Od tego momentu siły zbrojne oficjalnie otrzymały nazwę Tuwińskiej Armii Ludowo-Rewolucyjnej (TAL-R).

W ramach stopniowej rozbudowy jednostki pod koniec lat 30. powstał klucz lotniczy przy pułku, a w 1941 r. sformowano pluton pancerny w składzie: czołg lekki T-26, tankietka T-27 oraz samochód pancerny BA-20 (BA-20M?). Lotnicy szkolili się pod okiem radzieckich instruktorów i starszych kolegów, którzy w 1937 r. ukończyli Wojskową Szkołę Lotników Lotnictwa, wskutek czego w 1941 r. Sześciu Tuwińczyków było pilotami, a jeden technikiem lotniczym. Z kolei pancerniacy szkolili się pod opieką sierż. Sawielija Grigoriewicza Rudika, weterana wojny zimowej. Dowódcą lotników został Czoodu Kidispej, czołgistów zaś Tulusz Nursak.

W procesie profesjonalizacji armii wysyłano kolejnych żołnierzy do radzieckich akademii i szkół wojskowych. Kolejno były to szkoły: im. 1 Armii Konnej (kawaleria), w Tambowie (kawaleria), w Twerze (kawaleria), w Orenburgu (piloci), w Sumach (artyleria), w Kijowie (łączność) itp. Dzięki tym działaniom pod koniec 1935 r. korpus dowódczy pułku składał się w 100% z profesjonalnej kadry wykształconej w ZSRR, zaś do 1945 r. 25% z nich ukończyło szkoły średnie i wyższe, takie jak Akademia im. M. W. Frunzego (Ojun Lakpa ukończył ją w 1936 r., a Mongusz Suwak i Ondar Seween studiowali tam w latach 1940-1942) czy Wojskowa Akademia Sztabu Generalnego im. K. Je. Woroszyłowa (ukończył ją gen. mjr. Gessen Szoma).

[9] Tuwińscy komuniści potrafili przybierać niecodzienne z europejskiej perspektywy imiona. Najprawdopodobniej ten „Stalin" chciał poprzez zmianę imienia pozbyć się religijnego pochodzenia swojego poprzedniego imienia. Przykładowo szef tuwińskiego MSW w latach 1941-1944 nazywał się Nikołaj Towariszczтaj (dosł. posiadający towarzysza).

[10] Auł – grupa rodzinna stanowiąca spore koczowisko u ludów mongolskich i turkijskich.

[11] Dawna ranga urzędnika na szczeblu sumonu. Oznacza zarządcę.

eprasa.pl 468149e048

Kolejnymi dowódcami pułku byli: Gessen Szoma (1935–1936), Ojun Lakpa (1936–1938), Sat Bicze-ool (1938–1939), Gessen Szoma po raz kolejny (1939–1942), Kuular Dawaa-Sambuu (1942–1943), Ondar (Siemion) Seween (1943–1946). Wiosną 1935 r. wyznaczono skład Rady Wojennej. Należeli do niej: Sat Czurmit-Taży (premier), Ojun Sengiiżyk (szef WZOK), Salczak Toka (Generalny Sekretarz Partii), Sat Lopsan (prezes Tuwinieckoopa - rada ds. rozwoju gospodarki, handlu itp.) oraz Gessen Szoma (dowódca pułku). Rada oraz WZOK zostały zlikwidowane w grudniu 1936 r., a ich miejsce zajęło MSW, na którego czele stał Ojun Połat. Aż do 1940 r., kiedy powstało Ministerstwo Spraw Wojskowych, TAR-L była bezpośrednio podporządkowana Rządowi TRL. Ministrami Spraw Wojskowych byli kolejno Gessen Szoma (1940–1943) oraz Mongusz Suwak (1943–1944).

1940 r. przyniósł kolejne zmiany, tym razem jednak uchwałą Prezydium Małego Churału z dnia 17 czerwca wprowadzono osobiste stopnie wojskowe na wzór radziecki. Od tego czasu dystynkcje zależały już nie od pełnionej w ramach jednostki funkcji, tylko wynikały z oficjalnej promocji. Przykładowo Gessen Szoma otrzymał stopień pułkownika, szef sztabu Ojun Oolak majora, a dowódca szwadronu ckm Saaja Balczyr i dowódca plutonu artylerii Ojun Lopsan-Baldan zostali kapitanami.

PRZYGOTOWANIA DO WOJNY I ROZFORMOWANIE

W dniu rozpoczęcia przez Niemców operacji Barbarossa, 22 czerwca 1941 r., Politbiuro KC TPL-R zwołało obrady X Wielkiego Churału, na których przyjęto deklarację o wsparciu ZSRR, a także rozpoczęto przygotowania wojenne na wypadek ataku ze wschodu, ze strony Mandżurii. W sierpniu rozpoczęto szkolenia OPL, a następnie od października 1941 r. zainicjowano program organizacji szkoleń wojskowych (strzelectwo i rzut granatem), którym objęto wszystkich zdolnych do walki mężczyzn pomiędzy 16 a 50 rokiem życia. Centra szkoleniowe powstawały zarówno w poszczególnych kołchozach, jak i ogólnie na szczeblu sumonów i choszunów. Do lata 1943 r. 90,5% mężczyzn w tym przedziale wiekowym przeszło chociażby bazowe przeszkolenie. Jednocześnie rozpoczęto formowanie oddziałów pospolitego ruszenia, do których do końca 1941 r. powołano 2248 osób. Dowodził nimi Tulusz Dalbagdaj.

Oprócz przygotowania społeczeństwa do wojny sama Armia została postawiona w stan gotowości i przeprowadzono częściową mobilizację. W wyniku tych działań liczebność TAL-R wzrosła z 489 osób do 1136, powstał 5. szwadron kawalerii, a także uzupełniono stany pozostałych pododdziałów. Moskwa wysłała także uzbrojenie, które miało pozwolić zaspokoić potrzeby ponad dwa razy większego wojska. Dodatkowo 22 września 1941 r. ustanowiono na wzór radziecki zinstytucjonalizowany korpus wojskowo-polityczny (zlikwidowano go 5 września 1942 r.) oraz uregulowano system rang podoficerskich w wojsku. Wprowadzono na wzór radziecki stopnie:

- efrejter (kapral);
- bicze serżandy (plutonowy);
- serżandy (sierżant);
- ulug serżandy (starszy sierżant);
- starszyna (starosta pododdziału);



Tuwiński pluton pancerny podczas szkolenia. Pancerniacy posiadają mundury wraz z dystynkcjami wz. 1941. W tle za załogami widać jedyny tuwiński czołg lekki T-26 wz. 1939 z pochylonymi płytami pancerza. Kadr z kroniki filmowej z 1941 roku.

Rok później, 12 sierpnia 1942 r. z kolei wprowadzono stopnie generalskie:

- general-major (generał major);
- general-lejtenandy (generał podporucznik);
- general-polkownik (generał pułkownik);
- armijanyng general (generał armii);

W sumie stopnie generalskie otrzymały 3 osoby: dyktator Salczak Toka został generałem podporucznikiem, zaś Gessen Szoma i Mongusz Suwak zostali generałami majorami.

Z powodu zmiany podejścia do zagrożenia ze strony Japonii oraz uspokojeniu się sytuacji na Dalekim Wschodzie stan TAL-R został zredukowany w 1943 r. z 1136 do 610. Od tamtego momentu pułk składać się miał z 2 szwadronów kawalerii, szwadronu technicznego, baterii armat oraz moździerzy, szkoły podoficerów, plutonów: pancernego, saperskiego, łączności, chemicznego, a także klucza lotnictwa i pułkowego kwatermistrzowstwa. Dodatkowo w ramach szwadronu miały także działać plutony ckm na taczankach oraz rusznic przeciwpancernych na wozach. Miesięczna stawka oficera oscylowała w okolicy 100 aksza (ok. 130 rubli), natomiast najniższe wynagrodzenia wahały się w okolicy 10 aksz (ok. 13 rubli).

W międzyczasie pojawiały się różne plany organizacji pułku w czasie wojny. Projekty te niestety zamieszczone są bez żadnego opisu sugerującego czy są to rozwiązania wdrożone w życie, czy tylko pozostawione na papierze projekty. Wedle jednego z tych schematów sporządzonych ok. 1944 r. pułk miał się rozwijać do dwupułkowej brygady kawalerii oraz samodzielnego pułku kawalerii, obok którego miał działać batalion czołgów, dywizjon artylerii polowej oraz dywizjon artylerii przeciwlotniczej i pluton chemiczny. Wedle drugiego pułk miał składać się w razie potrzeby z: czterech szwadronów po cztery plutony kawalerii oraz jeden cekaem na taczankach, baterii artylerii (trzy plutony), baterii moździerzy kalibru 50 mm oraz pododdziałów gospodarczych, transportowych itp. Szwadron łączności z plutonami: telefonicznym i radiowym, miał być podporządkowany bezpośrednio Szefowi Sztabu, zaś samodzielne plutony: obrony przeciwlotniczej, chemiczny, przeciwpancerny (uzbrojony w rusznice), transportowy oraz kurierów miały być podporządkowane bezpośrednio Naczelnemu Wodzowi. Tak zorganizowane siły zbrojne miały potrzebować personelu w liczbie 1144-1200 osób.

Przypuszczalnie z tego samego okresu pochodzi inny schemat, który najbardziej drobiazgowo rozpisał organizację wojenną Samodzielnego Pułku Kawalerii TAL-R. W jego skład miały wchodzić 4 szwadrony kawalerii, bateria moździerzy 82 mm, pułkowa bateria artylerii, sekcja gospodarcza oraz dowodzenia. Na każdy szwadron kawalerii miały się składać 4 plutony kawalerii po 2 sekcje każdy, pluton ckm złożony z 4 sekcji karabinów na taczankach (1 sztuka w każdej) oraz plutonu rusznic przeciwpancernych, w skład którego miały wchodzić 3 sekcje po 2 rusznice. Bateria moździerzy 82 mm miała składać się z 3 plutonów po 4 moździerze każdy oraz z sekcji zaopatrzeniowej. Pułkowa bateria artylerii miała się składać z półbaterii artylerii przeciwpancernej w postaci 4 armat kal. 45 mm oraz półbaterii 4 armat polowych kal. 76,2 mm nieokreślonych wzorów, a także plutonu dowodzenia i zaopatrzenia. Po raz kolejny pod sztab miały podlegać plutony: obrony przeciwlotniczej, chemiczny, łączności, sanitarny oraz kurierów. Bezpośrednio dowódcy podlegał zaś pion gospodarczy, polityczny oraz szkolnictwo wojskowe.

Po ostatecznym włączeniu TRL do ZSRR dnia 27 listopada 1944 r., którego dokonano na wniosek zsowietyzowanych tuwińskich organów władzy państwowej, TAL-R została przeorganizowana w 7. samodzielny pułk kawalerii Syberyjskiego Okręgu Wojskowego. Dowódcą został Ondar Seween (podczas pasportyzacji wybrał sobie imię Siemion), mjr Ojun Lopsan-Baldan został szefem sztabu, zaś Mongusz Ertine został oficerem ds. politycznych, a MSWojsk stało się okręgowym komisariatem wojskowym. Wedle nowych etatów pułk miał się rozwijać do dwupułkowej brygady kawalerii z baterią artylerii polowej, moździerzy oraz plutonem rusznic przeciwpancernych. Wypadł zaś z etatów całkowicie pluton pancerny.

7 lutego 1946 r. 7. spkaw. Został rozformowany. Część kadry została oddelegowana do 127. Dywizji Strzeleckiej, stacjonującej w Krasnojarsku, reszta zaś do 10. Dywizji Strzeleckiej stacjonującej w Irkucku. Wszystkie pozostałe po TAL-R sztandary przekazano do Centralnego Muzeum Armii Czerwonej.

Kamil Krajnik

eprasa.pl 468149e048

Włoskie niszczyciele typu DARDO i FOLGORE

CZĘŚĆ I

GRZEGORZ NOWAK



Włoskie niszczyciele zbliżonych typów Dardo i Folgore, każdy po cztery okręty, choć zostały zaprojektowane z myślą o wysokiej prędkości, okazały się niewystarczająco wytrzymałe i niedostatecznie uzbrojone w obliczu wojennych realiów walk na Morzu Śródziemnym z Aliantami w latach 1940-1943. Praktycznie pozbawione opancerzenia i niedostatecznie uzbrojone w broń przeciwlotniczą stawały się łatwym celem dla alianckiego lotnictwa i okrętów. Mimo to brały udział w wielu kluczowych operacjach, eskortując konwoje i wspierając działania włoskiej floty. Z czterech okrętów typu Dardo (czasem zwanych też typem Freccia) oraz czterech typu Folgore utracono w działaniach wojennych wszystkie.

GENEZA I PROJEKT

W pierwszych latach po zakończeniu I wojny światowej, Królewska Marynarka Wojenna Włoch (Regia Marina) dążyła do modernizacji i rozbudowy swojej floty, starając się nadrobić zaległości technologiczne, próbując jednocześnie dostosować się do nowych wyzwań geopolitycznych w obrębie basenu Morza Śródziemnego. Proces ten był silnie naznaczony zarówno ambicjami, jak i ograniczeniami, z którymi borykał się włoski przemysł stoczniowy.

Po zakończeniu Wielkiej Wojny Włochy podobnie jak inne mocarstwa morskie, dokonywały rewizji swoich potrzeb obronnych oraz możliwości stworzenia odpowiedniej do wypełniania wyznaczonych zadań floty wojennej.

Traktat Waszyngtoński, podpisany 6 lutego 1922 roku, nałożył ograniczenia tonażowe na okręty liniowe i lotniskowce czołowych potęg morskich świata (także Włoch), co siłą rzeczy zmuszało do tego, aby skupić uwagę na innych klasach mniejszych okrętów, w tym na niszczycielach. Regia Marina, mając na uwadze potencjalne konflikty zbrojne z flotą francuską na zachodzie oraz brytyjską na wschodzie Morza Śródziemnego, potrzebowała jednostek zdolnych do szybkiego operowania, eskortowania większych okrętów oraz atakowania wrogich formacji.

Poprzednie projekty niszczycieli, takie jak typy *Sella* (w służbie od 1926 r.), *Sauro* (w służbie od 1927 r.) i *Turbine* (w służbie od 1927 r.), stanowiły podstawę dla dalszych prac. Te wczesne konstrukcje charakteryzowały się tendencją do maksymalizacji prędkości kosztem innych parametrów (chociażby zasięgu, który nie był priorytetem dla Włochów), co było odzwierciedleniem włoskiej doktryny morskiej, kładącej nacisk na element zaskoczenia i manewrowości. Okręty te były szybkie, jednak często borykały się z problemami ze statecznością, wytrzymałością konstrukcji, cechowały się także stosunkowo słabym uzbrojeniem. Dla przykładu, niszczyciele typu *Sella* osiągały na próbach prędkości przekraczające 35 węzłów, ale ich realna zdolność do utrzymania takiej prędkości na wzburzonym morzu była ograniczona, a uzbrojenie główne, składające się z czterech armat kalibru 120 mm, było uznawane za niewystarczające w porównaniu z brytyjskimi czy francuskimi odpowiednikami.

Koncepcja niszczycieli typu *Dardo* narodziła się z potrzeby stworzenia jednostek, które stanowiłyby ewolucję poprzednich projektów, zachowując ich szybkość, ale jednocześnie z chęcią poprawy innych parametrów. Głównym celem było stworzenie niszczycieli zdolnych do długotrwałego utrzymywania wysokiej prędkości na morzu, dysponujących skuteczniejszym uzbrojeniem oraz lepszą statecznością. Decyzja o kontynuowaniu budowy niszczycieli o stosunkowo niewielkiej wyporności, zamiast przechodzenia na większe okręty, była podyktowana również ograniczeniami finansowymi i produkcyjnymi włoskiego przemysłu stoczniowego. Włochy nie posiadały tak rozbudowanej bazy przemysłowej jak Wielka Brytania czy Stany Zjednoczone, co wymuszało racjonalizację projektów.

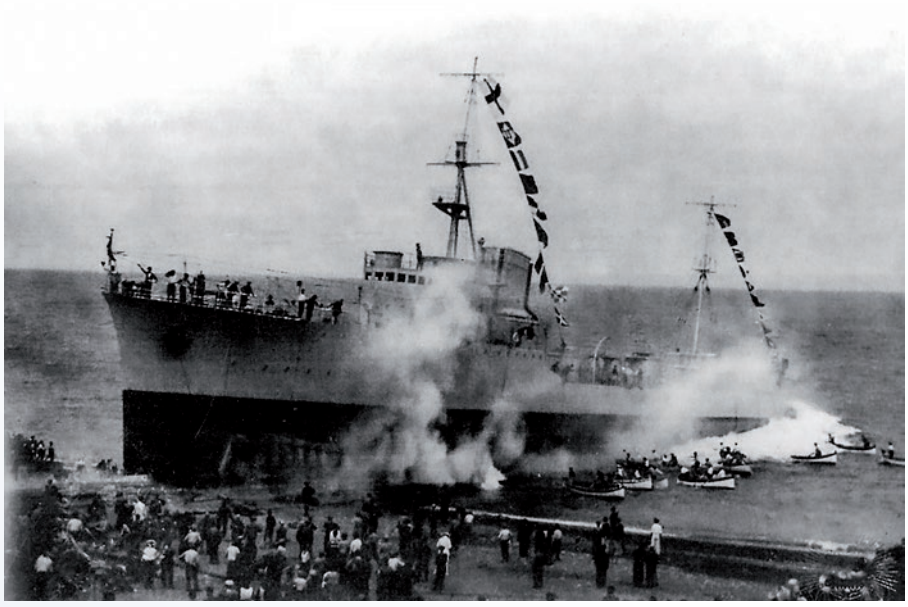
Niszczyciel *Baleno* w pierwszym okresie swojej służby.

Założenia projektowe dla typu *Dardo* koncentrowały się na kilku podstawowych aspektach. Po pierwsze, prędkość. Dążono do osiągnięcia prędkości zbliżonych do 38 węzłów na próbach, co wydawało się wówczas prędkością wystarczającą, aby zapewnić przewagę taktyczną na Morzu Śródziemnym. Moc siłowni miała wzrosnąć z 40 000 do 44 000 KM w stosunku do poprzedników z niewielkim tylko przyrostem masy (8 ton).

Po drugie, uzbrojenie – postanowiono zwiększyć siłę ognia. Niszczyciele typu *Dardo* miały być uzbrojone w cztery armaty kal. 120 mm, rozmieszczone w dwóch podwójnych wieżach na dziobie i rufie. Tyle samo, co poprzednie niszczyciele, ale było to odejście od poprzedniego układu z pojedynczymi armatami, co miało zwiększyć skuteczność salwy burtowej. Poza tym planowano instalację nowego typu armat kal. 120 mm (model 1926) o dłuższej lufie 50 kalibrów zamiast dotychczasowych 45.

Po trzecie, poprawa stateczności i wytrzymałości kadłuba. Chociaż nadal projektowano okręty o stosunkowo lekkiej konstrukcji, starano się wyciągnąć wnioski z doświadczeń z poprzednich typów, które często doświadczały problemów strukturalnych podczas operacji na wzburzonym morzu.

eprasa.pl 468149e048



➤ **Wodowanie niszczyciela *Freccia* 3 sierpnia 1930 roku.**

Proces projektowania rozpoczął się w drugiej połowie lat dwudziestych XX wieku. Stocznia Odero w Sestri Ponente była odpowiedzialna za wykonanie projektu i wszelkiej dokumentacji nowych niszczycieli. Projektanci ściśle współpracowali z dowództwem Regia Marina, aby uwzględnić ich wymagania operacyjne. Istotną zmianą konstrukcyjną w porównaniu do poprzedników, która stała się charakterystyczna dla typu Dardo, było zastosowanie jednego komina. Poprzednie typy, takie jak *Sella* czy *Turbine*, miały dwa kominy. Jednokominowy układ pozwalał na bardziej zwartą architekturę nadbudówek i potencjalnie lepsze rozłożenie masy, co mogło mieć wpływ na stabilność okrętów. Upraszczało to również system odprowadzania spalin z czterech kotłów, które zasilały dwie turbiny parowe. Jednokominowa zabudowa poprawiała także pole ostrzału dla artylerii przeciwlotniczej niszczycieli. Wszystkie kolejne typy włoskich niszczycieli były już odtąd okrętami jednokominowymi.

W trakcie projektowania analizowano różne warianty układu maszynowni, aby osiągnąć pożądane parametry prędkości i zasięgu. Wybrano układ dwuwałowy, z dwoma zespołami turbin parowych, które napędzały dwie śruby. Oprócz uzbrojenia głównego niszczyciele miały być wyposażone w lekką artylerię przeciwlotniczą, początkowo w postaci działek kal. 40 mm oraz środki do zwalczania okrętów podwodnych. Warto zauważyć, że początkowe uzbrojenie przeciwlotnicze było stosunkowo skromne, co odzwierciedlało ówczesne postrzeganie zagrożenia z powietrza, które w kolejnych latach wojny miało ulec drastycznej zmianie.

Kontrakty na budowę pierwszych czterech jednostek typu *Dardo* (*Dardo, Freccia, Saetta, Strale*) zostały podpisane w latach 1928 – 1929. Budowa miała odbywać się w stoczniach Odero w Sestri Ponente i Cantieri del Tirreno w Riva Trigoso (w czasie budowy pierwsza z wymienionych weszła w skład spółki Odero-Terni-Orlando – OTO). Proces ten obejmował wykonanie szczegółowych rysunków technicznych, konstrukcję kadłuba, montaż maszynowni, systemów uzbrojenia oraz wyposażenia pokładowego. Włoski przemysł stoczniowy, mimo pewnych ograniczeń, był zdolny do produkcji skomplikowanych technologicznie okrętów wojennych. Wykorzystywano krajowe materiały (stal) oraz podzespoły maszynowe, choć niektóre elementy specjalistyczne miały być importowane.

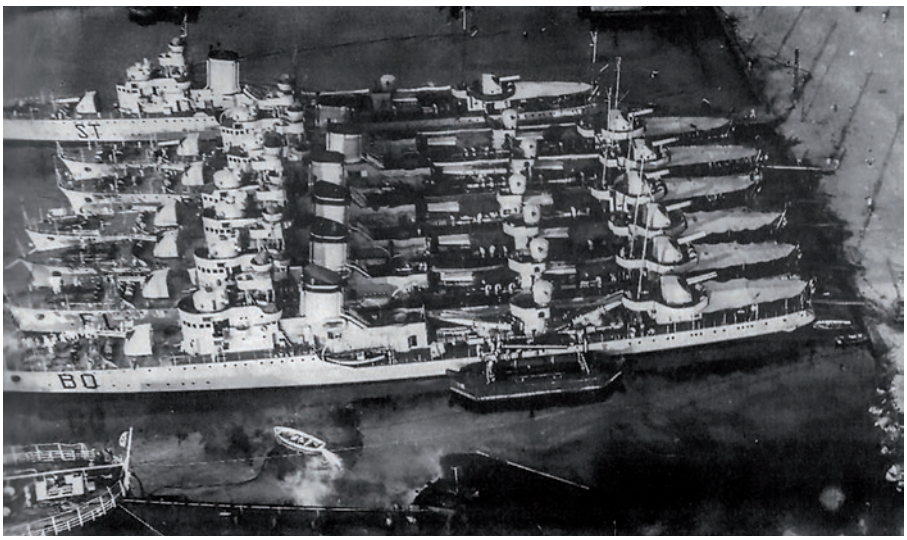
Okrętem prototypowym budowanym przez stocznię Odero był *Dardo*, stąd nazwa całego typu, jednak w literaturze tematu można znaleźć stwierdzenia, że te cztery okręty są typem *Freccia*, co wzięło się stąd, że właśnie ten okręt został ukończony jako pierwszy. Stępki pod nowe jednostki położono w 1929 roku, wodowania poszczególnych okrętów miały miejsce w latach 1930 – 1932, a oddawanie do służby w latach 1931 – 1932. Po wejściu do służby okręty przechodziły próby morskie, podczas których testowano ich prędkość, manewrowość, działanie uzbrojenia i systemów pokładowych. Próby te często wykazywały, że osiągi w warunkach rzeczywistych odbiegały od tych zakładanych na papierze, zwłaszcza pod względem prędkości, która na próbach często była osiągana w warunkach idealnych i z ograniczonym ładunkiem. W ten sposób, poprzez ewolucję wcześniejszych projektów, adaptację do specyficznych wymagań strategicznych Regia Marina i możliwości włoskiego przemysłu, narodziła się koncepcja niszczycieli typu *Dardo*. Były to jednostki stanowiące krok naprzód w rozwoju włoskich niszczycieli, choć ich dalsze losy miały pokazać, że nawet najbardziej precyzyjne założenia projektowe często musiały zmierzyć się z brutalną weryfikacją wojny.

Jako pierwszy z serii ukończony został niszczyciel *Freccia*, który pomyślnie przeszedł próby morskie 20 października 1930 roku (pozostałe trzy jednostki typu *Dardo* weszły do służby rok później, między październikiem 1931 a majem 1932 roku). Wstępne testy wykazały jednak niezadowalającą stateczność okrętów. Wymusiło to wprowadzenie szeregu zmian konstrukcyjnych,



● **Niszczyciel *Strale* przed wojną.**

eprasa.pl 468149e048



▲ Niszczyciele typu *Dardo* i *Folgore*.

w tym montażu lżejszego masztu, obniżenia komina i stanowisk działek przeciwlotniczych, a także dodania 90 ton balastu oraz stępek przechyłowych.

Jeszcze w październiku 1929 roku, w trakcie budowy pierwszej serii i przed jej wodowaniem, zdecydowano o zamówieniu czterech kolejnych jednostek według nieco zmodyfikowanego projektu. Okręty te, znane jako typ *Folgore* (lub druga seria typu *Dardo*), budowano w stoczniach Cantieri navali del Quarnaro we Fiume oraz Officine & Cantieri Partenopei w Neapolu (maszyny dla wszystkich jednostek dostarczyły te drugie zakłady). Stępki pod nie położono w 1929 roku, wodowano je w 1931 roku, a ukończono w 1932 roku (jako pierwszy *Baleno*).

Główną różnicą w typie *Folgore* było zmniejszenie szerokości kadłuba o pół metra (do 9,2 m na linii wodnej) w celu osiągnięcia większej prędkości. Ponadto turbiny Parsonsa zamieniono na turbiny Belluzzo i zrezygnowano z montażu haubicy strzelającej pociskami oświetlającymi. Zmiana ta przyniosła jednak negatywne skutki: pojemność zbiorników paliwa spadła o 100 ton (co drastycznie zmniejszyło zasięg), a problemy ze statecznością znane z typu *Dardo* jeszcze bardziej się pogłębiły. Aby temu zaradzić, również na jednostkach typu *Folgore* konieczne było zastosowanie analogicznych środków zaradczych jak w pierwszej serii (dodanie 90 ton balastu, lżejszy maszt, niższy komin, stępki przechyłowe), co finalnie zwiększyło wyporność i obniżyło prędkość poniżej zakładanej.

W 1929 roku zmodyfikowane wersje tych niszczycieli zamówiły również inne państwa. Grecja zamówiła cztery okręty typu *Kountouriotis* (znane też jako typ *Ydra*), a Turcja dwie pary typu *Tinaztepe* i *Adatepe*. Niszczyciele greckie oraz tureckie typu *Adatepe* różniły się od włoskich pierwowzorów uzbrojeniem głównym, składającym się z czterech dział kalibru 120 mm umieszczonych w pojedynczych stanowiskach.

OPIS TECHNICZNY

Kadłub

Niszczyciele typu *Dardo* posiadały typowy dla niszczycieli okresu międzywojennego kadłub z podwyższonym pokładem dziobowym, który sięgał na około 40% ich długości. Okręty budowane przez stocznię OTO (*Dardo* i *Strale*) miały stewy dziobowe proste, lekko wychylone do przodu, natomiast pozostałe dwie jednostki – wygięte po łuku. Rufa była zaokrąglona i lekko ścięta w kierunku wody. Artyleria główna składała się z dwóch dwudziałowych stanowisk: jednego na pokładzie dziobowym i jednego na niskiej nadbudówce rufowej.

Sylwetkę okrętów wyróżniał jeden, szeroki i pochylony komin, który na przełomie lat 1938 i 1939 wyposażono w kołpak ścięty pod kątem. Piętrowa nadbudówka dziobowa miała przednią ścianę pionową, graniastą w rzucie z góry. Na jej dolnym poziomie znajdowały się pomieszczenia podoficerów oraz kanały wentylatorów kotłowni, a na górnym – zakryty pomost bojowy z niewielkimi skrzydłami, kabina nawigacyjna oraz kabina dowódcy. Na dachu nadbudówki umieszczono dalocelownik, a za nim podwyższone, odkryte stanowisko starszego oficera artylerii, połączone z platformą reflektora i niskim masztem sygnałowym.

Pierwotnie planowano i zabudowano maszt trójnożny z platformą reflektora, ale zaraz po zbudowaniu zamieniono go na lżejszy maszt palowy, a reflektor przeniesiono niżej w celu poprawy stateczności. Na śródokręciu, pomiędzy wyrzutniami torped, znajdowała się mała pokładówka z rezerwowym dalmierzem. Na rufie usytuowano niewielką nadbudówkę mieszczącą kancelarię, na której podstawie ustawiono rufowe działo, a w jej przedniej części – zapasowy mostek rufowy z kołem sterowym na pokładzie poniżej. Na nadbudówce znajdował się również pochyły maszt rufowy. Kotwice obsługiwane były początkowo przez kluzy burtowe, które w 1938 roku zamieniono na umieszczone wyżej półkluzy na skraju burty i pokładu, co ograniczało rozbryzgi wody.

Wyporność okrętów wynosiła: standardowa 1220 ton, lekka 1470 ton, normalna 1782 tony, a pełna 1992 tony. Maksymalna wyporność z minami na pokładzie sięgała 2051 ton. W trakcie wojny, po modernizacjach uzbrojenia i wyposażenia, pełna wyporność wzrosła do około 2200 ton. Długość całkowita wynosiła 95,95 m dla jednostek budowy OTO i 96 m dla jednostek budowy CdT (odpowiednio 94,5 m i 94,15 m na linii wodnej). Szerokość kadłuba wynosiła 9,75 m (9,7 m na linii wodnej), a zanurzenie wahało się od 2,9 m przy wyporności standardowej do 4,3 m przy pełnej.

Kadłub wykonano ze stali wysokiej wytrzymałości w mieszanym układzie wiązań (wzdłużnym na większości długości i poprzecznym na dziobie i rufie). Konstrukcja składała się ze stępki pionowej, dziewięciu wzdłużników na burtę oraz 168 wręg. Na większości długości, z wyjątkiem dziobu (od 33. wręgi), zastosowano podwójne dno. Na wysokości przedziałów siłowni wzdłuż burt biegły grodzie wzdłużne, stanowiące przedłużenie dna podwójnego. Z zewnętrznych elementów wyposażenia zamontowano dwie stępki przechyłowe o długości około 30 m każda.

Układ pokładów był typowy dla niszczycieli tej wielkości: jeden ciągły pokład górny, podwyższony pokład dziobowy oraz nieciągły pokład środkowy (platforma) na dziobie i rufie. Na śródokręciu całą wysokość kadłuba zajmowały przedziały siłowni. Kadłub dzielił się na 10 głównych przedziałów wodoszczelnych, oddzielonych dziewięcioma poprzecznymi grodziami sięgającymi pokładu górnego (dwie z nich sięgały wyżej, do pokładu dziobowego); dodatkowo istniały podziały niższymi grodziami. Masa konstrukcji kadłuba według projektu wynosiła 438 ton, co stanowiło 36,5% wyporności.

W pierwotnej konfiguracji okręty charakteryzowały się słabą dzielnością morską, zwłasz-

Niszczyciele typu *Dardo* (*Freccia*)

Nazwa	Położenie stępki	Wodowanie	W służbie	Los okrętu
Dardo	23.01.1929	06.09.1930	25.01.1932	Przejęty przez Niemców, samozatopiony 25.04.1945
Freccia	20.02.1929	03.08.1930	21.10.1931	Zatopiony 08.08.1943 w Genui
Saetta	27.05.1929	17.01.1931	10.05.1932	Zatopiony 03.02.1943 wszedł na minę
Strale	20.02.1929	26.03.1931	06.02.1932	Wyrzucony na brzeg po storpedowaniu 21.06.1942

Niszczyciele typu *Folgore*

Nazwa	Położenie stępki	Wodowanie	W służbie	Los okrętu
Baleno	01.05.1930	22.03.1931	15.06.1932	Zatopiony 17.04.1941
Folgore	30.01.1930	26.04.1931	01.07.1932	Zatopiony 02.12.1942
Fulmine	01.05.1930	02.08.1931	14.09.1932	Zatopiony 09.11.1941
Lampo	30.01.1930	26.07.1931	13.08.1932	Zatopiony 30.04.1943

eprasa.pl 468149e048



➤ **Artylerię główną stanowiły cztery armaty kalibru 120 mm Ansaldo Model 1926 o długości lufy 50 kalibrów (L/50) w dwóch dwudziałowych wieżach. Na zdjęciu wieża dziobowa.**

cza statecznością, która była szczególnie niska przy znacznym opróżnieniu zbiorników paliwa. Problemy te częściowo wyeliminowano poprzez modyfikacje konstrukcyjne, w tym dodanie 90 ton balastu, co jednakwraz ze wzrostem masy dokładanego później wyposażenia spowodowało spadek prędkości maksymalnej. Wprowadzono również możliwość napełniania pustych zbiorników paliwa wodą morską, co mimo zastosowania separatorów niosło ryzyko zanieczyszczenia paliwa. W 1935 roku planowano głęboką modernizację polegającą na poszerzeniu kadłubów przez dobudowanie zewnętrznych „bąbli" (analogicznie do niszczycieli typu *Navigatori*), ale prac tych nie rozpoczęto przed wybuchem II wojny światowej, a później z nich zrezygnowano.

Etatowa załoga początkowo liczyła 165 osób (w tym 6 oficerów), podczas wojny liczebność ta wzrosła do 210 osób. Pomieszczenia oficerskie (jednoosobowe kajuty i mesa) znajdowały się tradycyjnie w kadłubie na rufie, gdzie kapitan dysponował gabinetem, sypialnią i łazienką. Podoficerowie zajmowali dwie jednoosobowe kajuty oraz kubryki, a marynarze – kubryki z hamakami w części dziobowej.

Uzbrojenie

Artylerię główną stanowiły cztery armaty kalibru 120 mm Ansaldo Model 1926 o długości lufy 50 kalibrów (L/50), umieszczone na dwóch dwudziałowych podstawach Model 1926. Stanowisko dziobowe znajdowało się na pokładzie dziobowym, a rufowe na niskiej pokładówce. Kąt podniesienia luf wynosił od -10° do +45°, co teoretycznie umożliwiało prowadzenie ognia przeciwlotniczego amunicją burzącą z zapalnikami czasowymi do nisko lecących samolotów (zwłaszcza torpedowych). Pociski opuszczały lufę z prędkością początkową 920 m/s i osiągały donośność 19 600 m (pierwotnie parametry te wynosiły odpowiednio 950 m/s i 22 000 m, lecz zostały zredukowane dla zwiększenia żywotności luf). Armaty chronione były przez trójkątne w przekroju bocznym maski pancerne. Obie lufy osadzone były na wspólnej lawecie, a naprowadzanie w poziomie i pionie odbywało się za pomocą napędów elektrycznych. Zapas amunicji etatowo wynosił 800 naboi (200 na lufę). Stosowano pociski przeciwpancerne (masa 23,4 kg), burzące lub zapalające (masa 22,8 kg) oraz oświetlające. Amunicja była łuskowa, rozdzielnego ładowania, z ładunkiem miotającym o masie 9,7 kg. Okręty posiadały dwie komory amunicyjne (dziobową i rufową), z których amunicja dostarczana była windami elektrycznymi. Teoretyczna szybkostrzelność wynosiła 7–8 strzałów na minutę, w praktyce osiągano około 6 strzałów (salwy co 10 sekund). Masa jednego stanowiska wynosiła 22,24 tony, a łączna masa uzbrojenia artyleryjskiego wzrosła w porównaniu do typu Turbine o 10,7 tony.

W latach 1933-1934 na okrętach zamontowano dwie przewidziane projektem haubice kalibru 120 mm OTO Model 1933 o długości lufy L/15, przeznaczone wyłącznie do wystrzeliwania pocisków oświetlających podczas walki w nocy. Znajdowały się one na obu burtach na końcu pokładu dziobowego, przed jego uskokiem. Zdemontowano je na przełomie lat 1940-1941.

Uzbrojenie przeciwlotnicze początkowo składało się z dwóch działek automatycznych kalibru 40 mm Vickers-Terni Model 1917 (L/39) na podstawach Model 1930, ustawionych na pokładzie górnym za kominem, po obu burtach. Pierwotnie planowano ich montaż na wyższych platformach, ale przeniesiono je niżej dla poprawy stateczności, co pogorszyło kąt ostrzału. Strzelały one pociskami o masie 0,9 kg na odległość poziomą do 4400 m. Zasilane były z taśm 50-nabojowych, osiągając szybkostrzelność teoretyczną 200 strz./min (praktyczną około 50 strz./min). Uzupełniały je cztery wielkokalibrowe karabiny maszynowe (wkm) kalibru 13,2 mm Breda M.1931, sprzężone w dwóch podwójnych stanowiskach na skrzydłach dachu mostka. Zasilane były z magazynków 30-nabojowych, a ich efektywna donośność wynosiła 2000 m. Ponadto na wyposażeniu znajdowały się dwa karabiny maszynowe kalibru 8 mm Breda na przenośnych lawetach.

W trakcie wojny uzbrojenie przeciwlotnicze było modyfikowane i wzmacniane. Na przełomie lat 1940 i 1941 zdemontowano enkaemy kalibru 13,2 mm, zastępując je sześcioma działkami automatycznymi kalibru 20 mm Breda Model 1935 L/65 (dwie podwójne podstawy na końcach pokładu dziobowego w miejsce haubic 120 mm oraz dwa pojedyncze stanowiska w miejscach po emkaemach). Działka te miały donośność do 2500 m, masę pocisku 134 g i były zasilane z magazynków 12-nabojowych, osiągając szybkostrzelność praktyczną 150 strz./min. Pod koniec 1941 roku usunięto także działka kalibru 40 mm oraz dalmierz na śródokręciu, montując w tym miejscu na platformie podwójne działko kalibru 20 mm. Na przełomie lat 1942 i 1943 na trzech ocalałych jednostkach (z wyjątkiem *Strale*) dodano dwie pojedyncze armaty automatyczne kalibru 37 mm Breda M.39 L/54, ustawione na platformie w miejscu rufowego aparatu torpedowego. Strzelały one pociskami o masie 1,25 kg na odległość poziomą do 4000 m; zasilane z magazynków 6-nabojowych, osiągały szybkostrzelność praktyczną 140 strz./min. W tym samym czasie dodano trzy pojedyncze działka kalibru 20 mm Breda (dwa na pokładzie rufowym i jedno na platformie za kominem), zwiększając łączną liczbę luf 20 mm do 11.

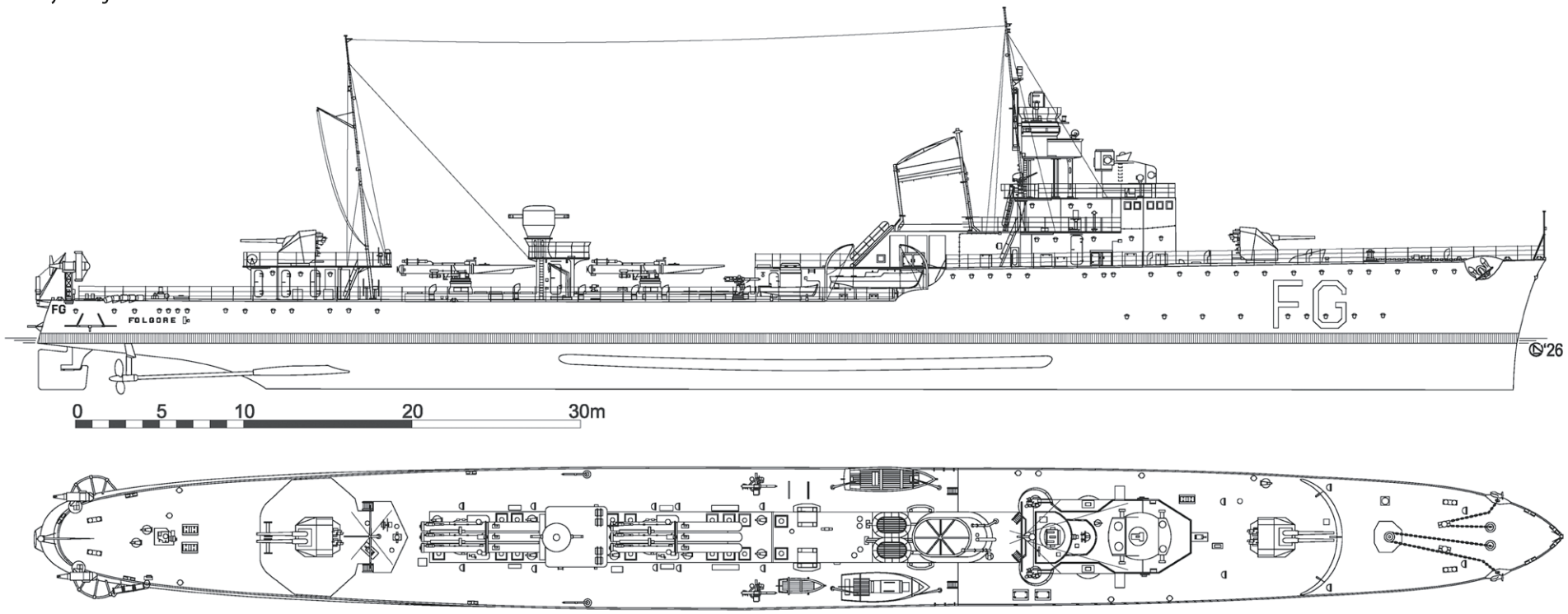
System kierowania ogniem opierał się głównie na dalocelowniku SDT (Stazione Direzione Tiro) umieszczonym na dachu nadbudówki dziobowej,



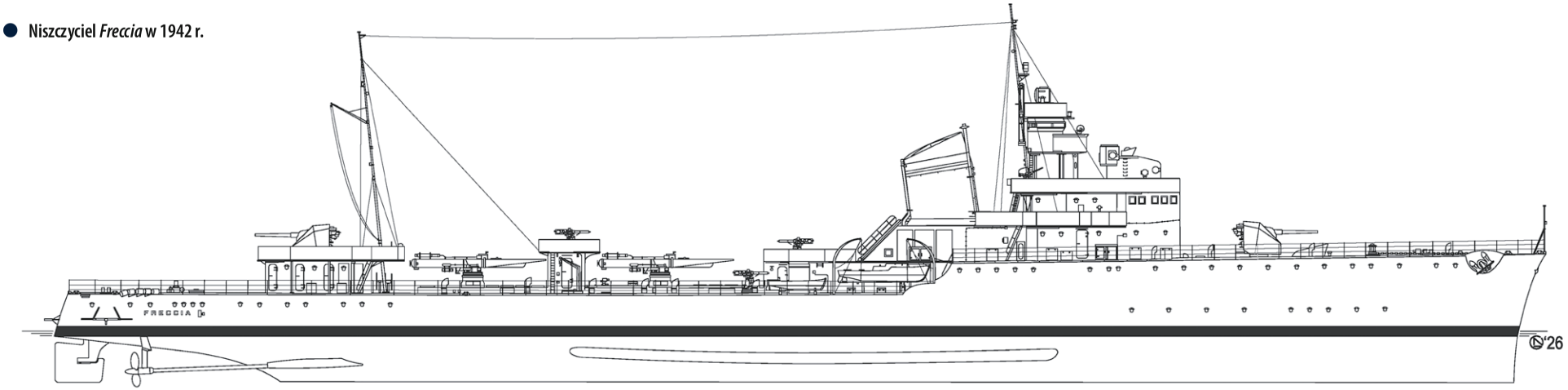
➤ ***Fulmine* wychodzi w morze z bazy w Tarencie.**

eprasa.pl 468149e048

● Niszczyciel *Folgore* w 1940 r.



● Niszczyciel *Freccia* w 1942 r.



Rys: Grzegorz Nowak © 2026.

eprasa.pl 468149e048



● *Folgore* w 1938 roku.

wyposażonym w dwa stereoskopowe dalmierze o bazie 3 m oraz celownik APG (Apparecchiatura di Punteria Generale). Na platformie przed masztem, gdzie znajdowało się stanowisko starszego oficera artylerii, zainstalowany był inklinometr do oceny kąta kursowego celu. Dane przetwarzano w centrali artyleryjskiej wyposażonej w przelicznik i przekazywano do dział, które posiadały także własne celowniki optyczne. Na pokładówce śródokręcia znajdował się trzeci, rezerwowy dalmierz 3-metrowy, zdemontowany podczas wzmacniania obrony przeciwlotniczej w latach 1941–1942. Na początku wojny na mostkach zamontowano uproszczone celowniki do strzelań nocnych.

Uzbrojenie torpedowe stanowiło sześć wyrzutni kalibru 533 mm w dwóch potrójnych aparatach torpedowych na pokładzie śródokręcia. Używano włoskich torped typu SI 250/533,3×7,5 o masie całkowitej 1781 kg (w tym 250 kg materiału wybuchowego). Ich zasięg wynosił 3000 m przy prędkości 40 węzłów lub 12 000 m przy 26 węzłach. W latach 1941–1942 stanowiska celowniczych osłonięto ekranami przeciwbryzgowymi. Na przełomie lat 1942 i 1943 na trzech ocalałych okrętach (poza *Strale*) zdjęto rufowy aparat torpedowy, aby wzmocnić artylerię przeciwlotniczą.

Zgodnie z projektem niszczyciele typu *Dardo* miały przenosić bomby głębinowe na dwóch zrzutniach rufowych, ale początkowo ich nie zamontowano. Dopiero od 1937 roku zaczęto wyposażać je w dwie zrzutnie, mogące pomieścić po trzy duże bomby (100 kg) lub po sześć małych (50 kg). Podczas wojny zrzutnie powiększono, zwiększając zapas bomb. Przynajmniej *Saetta* została wyposażona w holowane torpedy przeciw okrętom podwodnym, wodowane za pomocą żurawika w części rufowej. Wszystkie okręty posiadały demontowane tory minowe na pokładzie, umożliwiające zabranie do 54 min kotwicznych typu *Bollo*, jednak w praktyce z tego nie korzystano ze względu na negatywny wpływ na stateczność.

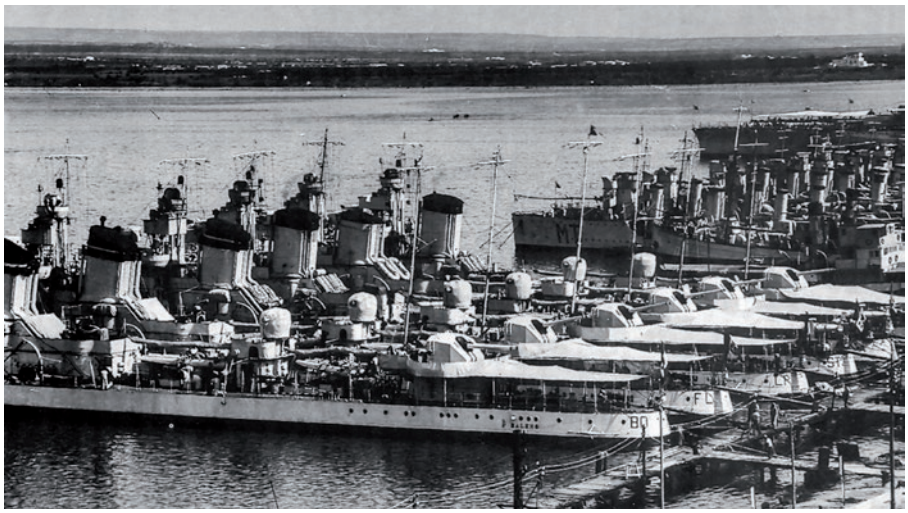
Układ napędowy

Napęd składał się z dwóch zespołów turbin parowych z przekładniami, napędzających dwie trzyłopatowe śruby o średnicy 3,2 m. Siłownia była w układzie liniowym, licząc od dziobu: trzy kotłownie i dwie maszynownie, rozdzielone przedziałem mechanizmów pomocniczych. Kotłownia dziobowa znajdowała się pod tylną częścią nadbudówki, a spaliny ze wszystkich kotłowni odprowadzano do jednego, szerokiego komina. Mechanizmy napędowe produkowały stocznie budujące dany okręt. Turbiny były systemu Parsonsa, składały się z części wysokiego i niskiego ciśnienia oraz przekładni redukcyjnej. Dziobowa maszynownia napędzała lewy wał, a rufowa prawy. Parę dostarczały trzy kotły wodnorurkowe typu *Express* o ciśnieniu roboczym 22 atmosfer, o łącznej powierzchni ogrzewalnej 3004 m² i powierzchni przegrzewaczy 528 m². Moc projektowa wynosiła 44 000 KM. Podczas prób tylko *Dardo* nie osiągnął tej wartości (42 885 KM), pozostałe jednostki ją przekroczyły.

Projektowa prędkość maksymalna wynosiła 38 węzłów. Podczas 6-godzinnych prób prędkość ta została przekroczona przez wszystkie okręty, jednak testy odbywały się w stanie lekkim, przy wyporności rzędu 1370 ton. *Freccia* osiągnął wówczas najwyższą prędkość średnią – 39,43 węzła. W realnych warunkach służby, z powodu przeciążenia, okręty w rozwijały prędkość nie większą niż 34 węzły. U progu II wojny światowej, na skutek zużycia mechanizmów, spadła ona do 30-31 węzłów. Normalny zapas paliwa wynosił 200-430 ton, a pełny 590-640 ton, jednak unikano wykorzystywania pełnej pojemności zbiorników ze względu na pogorszenie stateczności. Zasięg wynosił 4 600 mil morskich przy prędkości 12 węzłów, 3780 Mm przy 18 węzłach, 1970 Mm przy 25 węzłach oraz 680 Mm przy 32 węzłach.

Wyposażenie

Energię elektryczną zapewniały dwa turbogeneratory prądu stałego i dwa generatory spalinowe o łącznej mocy 120 kW. Okręty posiadały jeden reflektor o średnicy 90 cm z lampą łukową, umieszczony na platformie nadbudówki. Wyposażenie radiowe stanowiły radiostacje do łącz-



➤ Niszczyciele typu *Dardo* i *Folgore* w bazie w Tarencie.

eprasa.pl 468149e048

ności telegraficznej z anteną rozpiętą między masztem dziobowym a rufowym. Od końca lat 30. jednostki doposażano w radiostacje RM.4 krótkiego zasięgu do łączności fonią, z antenami na mostku. Część okrętów otrzymała wówczas także radionamierniki.

Do wykrywania okrętów podwodnych służyły początkowo wyłącznie szumonamierniki. W trakcie wojny, w lutym i lipcu 1943 roku, tylko *Dardo* i *Freccia* otrzymały hydrolokatory. Latem tego samego roku *Dardo* został także wyposażony we włoski radar EC-3/ter Gufo, zamontowany w miejscu reflektora; *Freccia* również miał otrzymać radar, ale został zatopiony przed instalacją. Przynajmniej *Freccia* dysponował w 1942 roku niemieckim systemem wykrywania promieniowania radarów lotniczych *Metox*.

SŁUŻBA OKRĘTÓW

Dardo

Okręt wszedł do służby 25 stycznia 1932 roku i otrzymał przydział do 7. Dywizjonu Niszczycieli. Pierwsze jego lata upłynęły na szkoleniu załogi i udziale w ćwiczeniach floty prowadzonych na Morzu Tyrreńskim, Jońskim i Adriatyckim. Włoska marynarka przywiązywała w tym okresie dużą wagę do doskonalenia współdziałania zespołów okrętów oraz prowadzenia ataków torpedowych w warunkach nocnych. *Dardo* regularnie uczestniczył w manewrach z udziałem lekkich krążowników, pancerników i innych niszczycieli, odbywając rejsy pomiędzy bazami w La Spezii, Neapolu, Tarencie i Mesynie.



▲ *Folgore* w morzu przed wojną.

W połowie lat 30. okręt brał udział w ćwiczeniach organizowanych podczas kryzysu abisyńskiego, kiedy część sił Regia Marina utrzymywała podwyższoną gotowość operacyjną. W latach wojny domowej w Hiszpanii wykonywał patrole na zachodnim Morzu Śródziemnym oraz uczestniczył w działaniach związanych z ochroną włoskiej żeglugi i demonstracją obecności floty. Uczestniczył w „patrolach neutralności", faktycznie wspierając działania nacjonalistów. W listopadzie 1936 roku odbywał patrole na wodach Cieśniny Sycylijskiej, aby przechwytywać statki dostarczające broń republikanom. Dowódcą okrętu był wówczas kmdr por. Carmine D'Arienzo. Przed wybuchem wojny przechodził również planowe remonty i modernizacje obejmujące urządzenia kierowania ogniem, środki łączności oraz wyposażenie przeciwpodwodne.

Po przystąpieniu Włoch do wojny 10 czerwca 1940 roku *Dardo* wciąż wchodził w skład 7. Dywizjonu Niszczycieli z przydziałem do 5. Dywizjonu Okrętów Liniowych a jego dowódcą był wówczas kmdr ppor. Bruno Salvatori. Okręt uczestniczył w pierwszej fazie bitwy koło przylądka Stilo w eskorcie pancerników *Giulio Cesare* i *Conte di Cavour*. Przed decydującym starciem z Royal Navy, 9 lipca w wyniku problemów z układem napędowym *Dardo* oraz Strale odesłano do Tarentu. Kolejną akcją, w której brał udział *Dardo* jako eskorta pancerników włoskich było starcie z Brytyjczykami koło przylądka Spartivento.

Na początku 1941 roku *Dardo* przeszedł modernizację uzbrojenia przeciwlotniczego. Ponieważ starsze pancerniki, które uprzednio *Dardo* osłaniał w starciu z Royal Navy, włoskie dowództwo przesunęło do II linii, *Dardo* i pozostałe niszczyciele tego typu skierowano do służby eskortowej przy ochronie konwojów na Morzu Śródziemnym, co stało się ich podstawowym zadaniem na kolejne miesiące. Eskorta odbywała się na trasach konwojów płynących z południowych Włoch i Sycylii do portów Libii i z powrotem. Transporty przewoziły żołnierzy, pojazdy, paliwo, amunicję i zaopatrzenie dla wojsk walczących w Afryce Północnej. W kolejnych miesiącach *Dardo* wielokrotnie osłaniał statki handlowe na trasach prowadzących do Trypolisu, Bengazi i później także do Tunisu.

27 marca 1941 roku *Dardo* wyszedł w eskorcie konwoju pięciu niemieckich transportowców z Neapolu do Trypolisu, atakowanego 28 marca wieczorem przez brytyjski okręt podwodny HMS *Utmost*, który zatopił statek *Heraklea* i uszkodził statek *Ruhr*, odholowany następnie przez *Dardo* do Trapani. W kolejnych miesiącach *Dardo* między innymi eskortował od 7 kwietnia konwój do Trypolisu, który doszedł bez strat, podobnie jak kolejny konwój pięciu statków w dniach 11 – 14 kwietnia, atakowany po drodze przez lotnictwo brytyjskie. 17 kwietnia *Dardo* brał udział w ratowaniu rozbitków ze statku *Tarigo*, zniszczonego dzień wcześniej przez brytyjskie niszczyciele.

Między 30 czerwca a 2 lipca *Dardo* eskortował szybki konwój zaopatrzeniowy sześciu statków z Neapolu do Trypolisu, który przeszedł pomyślnie, aczkolwiek w tym czasie Brytyjczycy zaczęli odczytywać włoskie szyfry, co doprowadziło do zwiększenia strat. 16 – 18 sierpnia *Dardo* eskortował konwój sześciu statków z Neapolu do Try-

W skład wyposażenia wchodziła aparatura do stawiania parowej zasłony dymnej, montowana w kominie, oraz generatory chemiczne dymu na rufie. Zasłona parowa mogła być czarna lub biała, natomiast chemiczna – biała. Okręty typu *Dardo* były ponadto od początku wyposażone w dwa trały typu C wraz z żurawikami do ich stawiania na rufie.

Po wejściu do służby niszczyciele etatowo przenosiły cztery łodzie składowane na pokładzie po bokach komina. Na lewej burcie znajdował się kuter wiosłowy długości 6,5 m oraz łódź o długości 3,65 m, a na prawej burcie kuter motorowy długości 6,07 m i szalupa z silnikiem doczepnym długości 4,5 m. Dodatkowo w rejonie dziobowego aparatu torpedowego przewożono roboczy, 3,5-metrowy płaskodenny bączek. Okręty posiadały również dwie 20-osobowe tratwy ratunkowe typu D (wymiary 3,4 × 1,52 m), składowane na ukośnym kożuchu przewodów dymowych za kominem. Podczas II wojny światowej liczbę tratw zwiększano, stosując głównie 13-osobowe tratwy typu C (wymiary 2,43 × 1,52 m). Zazwyczaj przenoszono je w dwóch parach: po bokach nadbudówki dziobowej oraz w rejonie dział rufowych (konfiguracja mogła się różnić w zależności od konkretnego okrętu).

eprasa.pl 468149e048

polisu, spośród których *Maddalena Odero* został storpedowany (potem zatopiony) 17 sierpnia przez brytyjski samolot z Malty. 1 września *Dardo* wypłynął w eskorcie kolejnego konwoju pięciu statków do Trypolisu, lecz 3 września w nocy statek *Andrea Gritti* został zatopiony, a drugi uszkodzony przez niewykryte samoloty torpedowe Fairey *Swordfish* z Malty. *Dardo* odholował następnie uszkodzony statek *Francesco Barbaro* do Mesyny.

19 września, podczas ataku na kolejny konwój do Trypolisu eskortowany przez *Dardo*, brytyjski samolot uszkodził statek *Col di Lana*. Po powrocie, 23 września 1941 roku w porcie w Palermo *Dardo* z pustymi zbiornikami paliwa, utracił stateczność i przewrócił się przez prawą burtę, przy czym zginęło 40 osób załogi. Dopiero w lutym 1942 roku *Dardo* został podniesiony i przeholowany do Genui na remont rozpoczęty 22 marca i trwający ponad rok. Wzmocniono na nim w tym czasie uzbrojenie przeciwlotnicze wzorem pozostałych okrętów typu oraz zainstalowano hydrolokator. W 1943 roku został formalnie przeniesiony w skład 15. Dywizjonu Niszczycieli, po rozwiązaniu 7. Dywizjonu. Latem 1943 roku okręt wyposażono ponadto w radar EC-3/ter Gufo.

Dardo powrócił do służby po remoncie 16 czerwca 1943 roku, ale już 23 lipca doszło na nim do wybuchu w turbinie parowej, po czym powrócił na remont w Genui. Tam 9 września 1943 roku, po kapitulacji Włoch, został zdobyty przez wojska niemieckie. We włoskiej służbie podczas wojny okręt 89 razy wychodził w morze i przepłynął 33 952 mile morskie w czasie 2156 godzin w morzu – najmniej spośród okrętów swojego typu, z uwagi na długotrwały remont. W tym siedem razy wychodził w morze jako eskorta okrętów, 27 razy w osłonie konwojów i sześć razy na patrole w poszukiwaniu okrętów podwodnych.

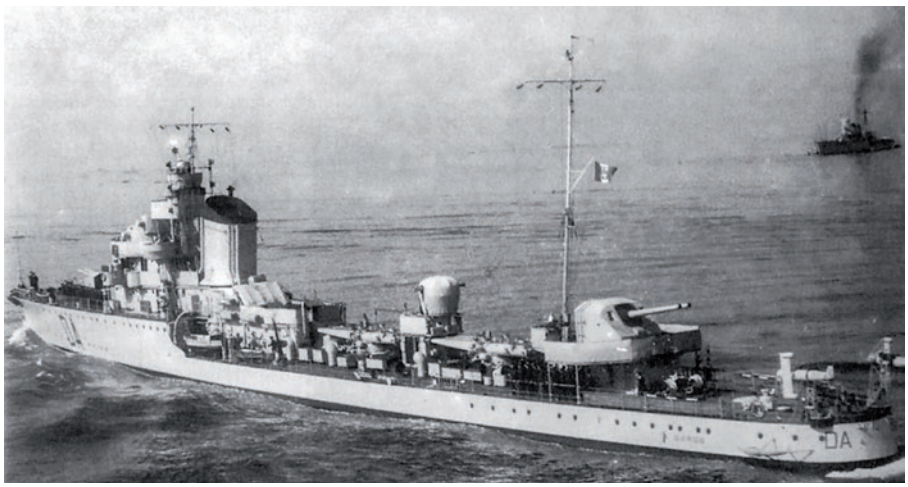
18 czerwca 1944 roku niszczyciel został wcielony po dalszym remoncie do niemieckiej Kriegsmarine, pod oznaczeniem TA-31. Niemcy przebudowali przy tym nieco nadbudówki i zainstalowali własny radar FuMO-21. Wyeksploatowana siłownia stwarzała jednak problemy w eksploatacji, przy braku części i TA-31 jedynie dwa razy wyszedł bojowo w morze. W nocy na 31 sierpnia 1944 roku, wraz z TA-24, TA-29 i TA-32 ostrzelał amerykańskie pozycje na brzegu, lecz po tym musiał powrócić do La Spezii w celu dokonania napraw.

25 października 1944 roku TA-31 został wycofany z czynnej służby, a następnie rozbrojony. 24 kwietnia 1945 roku został samozatopiony przez Niemców w doku nr 4 w Genui podczas opuszczania miasta przez niemieckie wojska. Po zakończeniu działań wojennych wrak wydobyto w 1946 roku i przeznaczono do złomowania.

Freccia

Niszczyciel *Freccia* został wcielony do służby w Regia Marina 21 października 1931 roku. Był to pierwszy okręt swojego typu, dlatego w wielu źródłach cała seria (wraz z bliźniaczymi *Dardo, Saetta* i *Strale*) określana jest jako typ *Freccia*, niekiedy także w połączeniu z czterema kolejnymi jednostkami jako typ *Freccia/Folgore*. *Freccia* pełnił funkcję okrętu flagowego 7. Dywizjonu Niszczycieli (7a Squadriglia Cacciatorpediniere), w skład którego wchodziły pozostałe jednostki tego typu.

W pierwszych latach służby okręt i jego załoga realizował intensywny program szkolenia, operując na Morzu Tyrreńskim, Jońskim i Adriatyckim. Brał udział w ćwiczeniach flotylli niszczycieli oraz wielkich manewrach morskich z udziałem krążowników i pancerników. Program szkolenia i ćwiczeń obejmował przede wszystkim działania zespołowe, przeprowadzanie ataków torpedowych w dzień i w nocy, osłonę większych jednostek oraz współpracę z lotnictwem morskim. Okręt regularnie zawijał do głównych włoskich baz w La Spezii, Tarencie, Neapolu i Mesynie, reprezentując banderę w czasie licznych rejsów.



Niszczyciel *Dardo* na zdjęciu z 1939 roku.

W latach 1935-1936, w okresie kryzysu etiopskiego, *Freccia* utrzymywał podwyższoną gotowość operacyjną, patrolując Morze Śródziemne i zabezpieczając włoskie linie komunikacyjne. Podczas hiszpańskiej wojny domowej okręt pełnił służbę na wodach Hiszpanii, oficjalnie w ramach „patroli neutralności", a w rzeczywistości wspierając siły nacjonalistów. W listopadzie 1936 roku, pod dowództwem komandora Della Campagna, jednostka patrolowała Cieśninę Sycylijską, przechwytując statki wiozące broń dla hiszpańskich republikanów. W czerwcu 1937 roku *Freccia* przewiózł z Palmy do Neapolu ciała poległych członków załogi włoskiego krążownika pomocniczego *Barletta*, który został uszkodzony przez lotnictwo republikańskie.

Latem 1937 roku niszczyciel ponownie uczestniczył w blokadzie morskiej, tym razem pod dowództwem komandora Ernesto Pacchiarottiego. 14 sierpnia, na północ od Pantellerii, okręt przechwycił zbiornikowiec *Geo. W. McKnight* (11 231 BRT) pływający pod panamską banderą. Statek ten, błędnie identyfikowany w publikacjach z epoki jako brytyjski *George McKnight*, należał do niemieckiego armatora Panama Transport Company GmbH i transportował benzynę dla wojsk niemieckich w Hiszpanii. Dowódca *Freccia* wziął go jednak za jednostkę łamiącą blokadę na rzecz republikanów – trzy dni wcześniej inny włoski niszczyciel, *Saetta*, zatopił republikański zbiornikowiec *Campeador*. W pobliżu przylądka Bon *Freccia* wystrzeliła do tankowca pięć torped (dwie trafiły), a następnie ostrzelała go z dział, oddając 54 strzały. Statek stanął w ogniu i został opuszczony przez załogę, którą podjął brytyjski statek *British Commodore*. Choć w literaturze spotykana jest informacja, że zbiornikowiec zatonął dwa dni później u wybrzeży Tunezji, w rzeczywistości został ugaszony, uratowany i 1 września odholowany do Triestu.

Jesienią 1937 roku niszczyciele 7. Dywizjonu operowały krótko na Morzu Czerwonym, wspierając działania przeciwko powstańcom w Etiopii i odwiedzając Jemen. Wiosną 1939 roku *Freccia* wzięła udział w inwazji na Albanię.

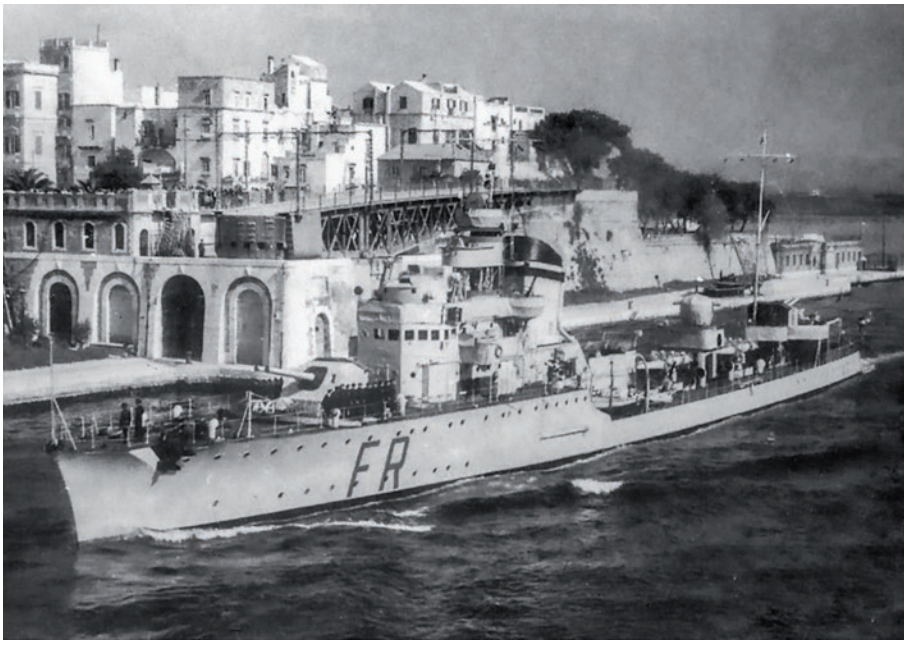
W momencie przystąpienia Włoch do II wojny światowej 10 czerwca 1940 roku, *Freccia* wciąż był okrętem flagowym 7. Dywizjonu Niszczycieli, bazującym w Tarencie i przydzielonym do 5. Dywizjonu Pancerników. Dowódcą okrętu był wówczas komandor Amleto Baldo. Niszczyciel wziął udział w pierwszym starciu z Royal Navy – bitwie koło przylądka Stilo 9 lipca 1940 roku, wychodząc w morze w eskorcie pancerników *Conte di Cavour* i *Giulio Cesare*. *Freccia* wraz z bliźniaczym *Saetta* osłaniały pancerniki podczas walki artyleryjskiej. Po trafieniu *Giulio Cesare* obie jednostki stawiały zasłonę dymną, osłaniając odwrót sił głównych. Włoskie niszczyciele przeprowadziły następnie atak torpedowy na brytyjskie krążowniki i podjęły z nimi pojedynek artyleryjski, lecz torpedy wystrzelone z dużej odległości (około 8,5 km) okazały się niecelne. We wrześniu *Freccia* wraz z dywizjonem ponownie eskortowała te same pancerniki, jednak do kontaktu z nieprzyjacielem nie doszło. 27 listopada *Freccia, Dardo* i *Saetta* eskortowały pancernik *Giulio Cesare* podczas nierozstrzygniętego starcia koło przylądka Spartivento.

Od stycznia 1941 roku, po modernizacji uzbrojenia przeciwlotniczego, niszczyciele typu *Dardo* zostały przydzielone głównie do zadań eskortowych, zabezpieczając transporty z zaopatrzeniem z Włoch do północnej Afryki. Pomiędzy 5 a 11 lutego 1941 roku *Freccia* eskortował konwój czterech statków pasażerskich transportujących wojsko na trasie Neapol – Trypolis. Rejs przebiegł bez strat. 21 lutego niszczyciel

eprasa.pl 468149e048

wyszedł z Trypolisu w osłonie trzech niemieckich transportowców. Brytyjski okręt podwodny HMS *Regent* storpedował wówczas i uszkodził statek *Menes*, który został następnie odholowany przez *Saetta*. W marcu *Freccia* doprowadził bezpiecznie trzy kolejne konwoje.

W toku dalszej służby konwojowej, 24 maja 1941 roku, *Freccia* ponownie osłaniała grupę czterech statków pasażerskich płynących z Neapolu do Trypolisu. Po godzinie 21.41 brytyjski okręt podwodny HMS *Upholder* storpedował i zatopił statek *Conte Rosso* (17 879 BRT). Ataki bombami głębinowymi przeprowadzone przez *Freccia* nie przyniosły rezultatu. Konwój powrotny, płynący w dniach 25–28 maja, dotarł do Włoch bez strat.



▲ *Freccia* na zdjęciu z 1939 roku.

Między 30 czerwca a 2 lipca *Freccia* eskortował szybki konwój sześciu statków zaopatrzeniowych z Neapolu do Trypolisu. Rejs zakończył się sukcesem, chociaż w tym okresie Brytyjczycy zaczęli odczytywać włoskie kody, co skutkowało wzrostem strat na tej trasie. 5 sierpnia konwój czterech statków osłaniany przez niszczyciel był nieskutecznie atakowany przez lotnictwo. 16–18 sierpnia *Freccia* eskortował kolejny konwój sześciu jednostek na tej samej trasie. 17 sierpnia brytyjski samolot z Malty storpedował i zatopił statek *Maddalena Odero*. We wrześniu (5 – 8) *Freccia* wchodził w skład eskorty konwoju powrotnego trzech statków z Trypolisu; na północ od Pantellerii lotnictwo torpedowe uszkodziło statek Ernesto. 19 września, podczas ataku na kolejny konwój do Trypolisu eskortowany przez *Freccia*, brytyjskie lotnictwo uszkodziło statek *Col di Lana*.

11 grudnia 1941 roku *Freccia* samotnie eskortował z Argostoli do Benghazi motorowiec pasażerski *Calitea* (4013 BRT), który jednak został zatopiony przez brytyjski okręt podwodny HMS *Talisman* wkrótce po wyjściu w morze. 3 stycznia 1942 roku okręt wyszedł z Messyny w eskorcie statku *Gino Allegri*, w ramach dużej operacji konwojowej M.43. Po dołączeniu kolejnych grup, konwoje pomyślnie dotarły do Trypolisu 5 stycznia.

Od lutego do maja 1942 roku *Freccia* przeszedł drugą modernizację uzbrojenia, podczas której rufowy aparat torpedowy został zdemontowany na rzecz dodatkowych działek przeciwlotniczych.

2 czerwca 1942 roku niszczyciel wraz z trzema torpedowcami eskortował statek *Reginaldo Giuliani* z Tarentu do Bengazi. 4 czerwca statek został uszkodzony torpedą przez lotnictwo brytyjskie. Freccia próbował wziąć go na hol, ale akcja ratunkowa nie powiodła się i 5 czerwca wrak został dobity torpedą przez torpedowiec *Partenope*. 14 czerwca 1942 roku *Freccia*, w składzie 7. Dywizjonu (wraz z *Legionario, Folgore* i *Saetta*), wziął udział w wyjątkowej dla siebie misji, wychodząc w morze w celu osłony głównych sił floty przeciwko brytyjskiej operacji konwojowej „Vigorous". Do walki nie doszło, gdyż Brytyjczycy zawrócili swoje siły.

27 lipca *Freccia* eskortował z Brindisi statek *Monviso*. Następnego dnia został on uszkodzony przez brytyjski samolot torpedowy, jednak zdołano go odholować do Navarino i wyremontować. 6 września, podczas eskorty dwóch statków w konwoju „N" z Tarentu, Freccia odholował na Korfu statek *Manara*, uszkodzony również przez lotnictwo torpedowe. W tym czasie dowódcą okrętu był komandor podporucznik Paluello.

4 listopada *Freccia*, niemiecki niszczyciel *Hermes* i cztery torpedowce doprowadziły bezpiecznie do Benghazi konwój trzech statków, mimo ataków lotniczych. Sukces ten był jednak chwilowy – dwa dni później zbiornikowiec *Portofino* został tam zatopiony wraz z torpedowcem *Centauro*. 12 grudnia 1942 roku *Freccia* wraz z czterema niemieckimi kutrami torpedowymi eskortował z Neapolu statek *Pascolo* z ładunkiem paliwa. Mimo dwugodzinnych ataków, o godzinie 22.15 statek został zatopiony przez lotnictwo.

28 grudnia 1942 roku niszczyciel eskortował z Trapani do Tunisu niemiecki statek *Iseo*. 29 grudnia około godziny 3.30 transportowiec został zbombardowany przez lotnictwo brytyjskie w pobliżu przylądka Bon i eksplodował. Wybuch statku oraz bliskie eksplozje bomb spowodowały uszkodzenia również na *Freccia*. Okręt dowodzony przez komandora podporucznika Andrianiego uratował 42 z 90 członków załogi statku *Iseo*, po czym został skierowany na remont do Neapolu, a następnie do Genui.

Prace remontowe połączone z modernizacją przeciągnęły się do lata 1943 roku. W nocy z 7 na 8 sierpnia 1943 roku, podczas ciężkiego nalotu Brytyjczyków na Genuę, znajdujący się jeszcze w fazie wyposażania po remoncie *Freccia* został zatopiony. Okręt zatonął przy nabrzeżu o godzinie 1.25, przewracając się na lewą burtę na płytkiej wodzie. Po zajęciu miasta 9 września 1943 roku Niemcy podnieśli wrak, ale zrezygnowali z jego remontu i przystąpili do złomowania. Pozostałości kadłuba wydobyto ostatecznie i zezłomowano w kwietniu 1949 roku.

Podczas wojny we włoskiej służbie *Freccia* odbył 165 wyjść w morze, przebywając łącznie 68 062 mile morskie w czasie 4732 godzin. Był to najlepszy wynik operacyjny wśród niszczycieli typów *Dardo* i *Folgore*. Na łączną liczbę misji złożyło się siedem zadań osłony okrętów głównych, 92 zadania eskortowania konwojów oraz pięć operacji poszukiwania okrętów podwodnych.

Saetta

Niszczyciel *Saetta* został wcielony do służby w Regia Marina 10 maja 1932 roku jako ostatnia jednostka swojego typu. Wraz z bliźniaczymi okrętami przydzielono go do 7. Dywizjonu Niszczycieli. W okresie hiszpańskiej wojny domowej okręt operował na wodach hiszpańskich, oficjalnie biorąc udział w tzw. patrolach neutralności, a w rzeczywistości wspierając siły nacjonalistów. Latem 1937 roku, pod dowództwem komandora podporucznika Giulio Cerriny Feroni, *Saetta* patrolował Cieśninę Sycylijską w ramach blokady morskiej, mającej na celu przechwytywanie statków wiozących broń i zaopatrzenie dla hiszpańskich republikanów.

11 sierpnia 1937 roku *Saetta* wykrył i rozpoczął śledzenie hiszpańskiego rządowego zbiornikowca Campeador (7 932 BRT), płynącego z Konstancy z ładunkiem 9500 ton benzyny dla republikanów. Wieczorem tego dnia, działając na rozkaz dowództwa z Sycylii, zaciemniony włoski niszczyciel storpedował statek bez ostrzeżenia. *Campeador* zatonął 12 mil morskich od przylądka Bon. W ataku zginęło 12 członków załogi, a 35 zostało uratowanych przez brytyjskie statki. Choć sprawca ataku nie został oficjalnie zidentyfikowany, rząd hiszpański otwarcie oskarżał Włochy o ten akt. Jesienią 1937 roku niszczyciele 7. Dywizjonu operowały krótko na Morzu Czerwonym, wspierając działania przeciwko powstańcom w Etiopii i składając wizytę w Jemenie.

Po przystąpieniu Włoch do II wojny światowej 10 czerwca 1940 roku, *Saetta* wciąż wchodził w skład 7. Dywizjonu Niszczycieli, bazującego w Tarencie i przydzielonego do 5. Dywizjonu Pan-

eprasa.pl 468149e048

cerników. Dowódcą okrętu był wówczas komandor podporucznik Carlo Unger di Löwenberg. Niszczyciele dywizjonu wzięły udział w pierwszym starciu z Royal Navy – bitwie koło przylądka Stilo, wychodząc w morze 7 lipca 1940 roku w eskorcie pancerników *Conte di Cavour* i *Giulio Cesare*. W trakcie walki artyleryjskiej 9 lipca *Saetta* wraz z bliźniaczym *Freccia* osłaniały pancerniki, a następnie postawiły zasłonę dymną, maskując odwrót włoskich sił głównych. O godzinie 16.18 włoskie niszczyciele przeprowadziły atak torpedowy na brytyjskie krążowniki i podjęły z nimi krótki pojedynek artyleryjski. Wystrzelone z dużej odległości (około 8500 metrów) torpedy okazały się niecelne (choć dowódca okrętu *Saetta* błędnie raportował trafienie jednej z nich). We wrześniu okręt ponownie eskortował te same pancerniki podczas operacji morskich sił głównych bez kontaktu z nieprzyjacielem.

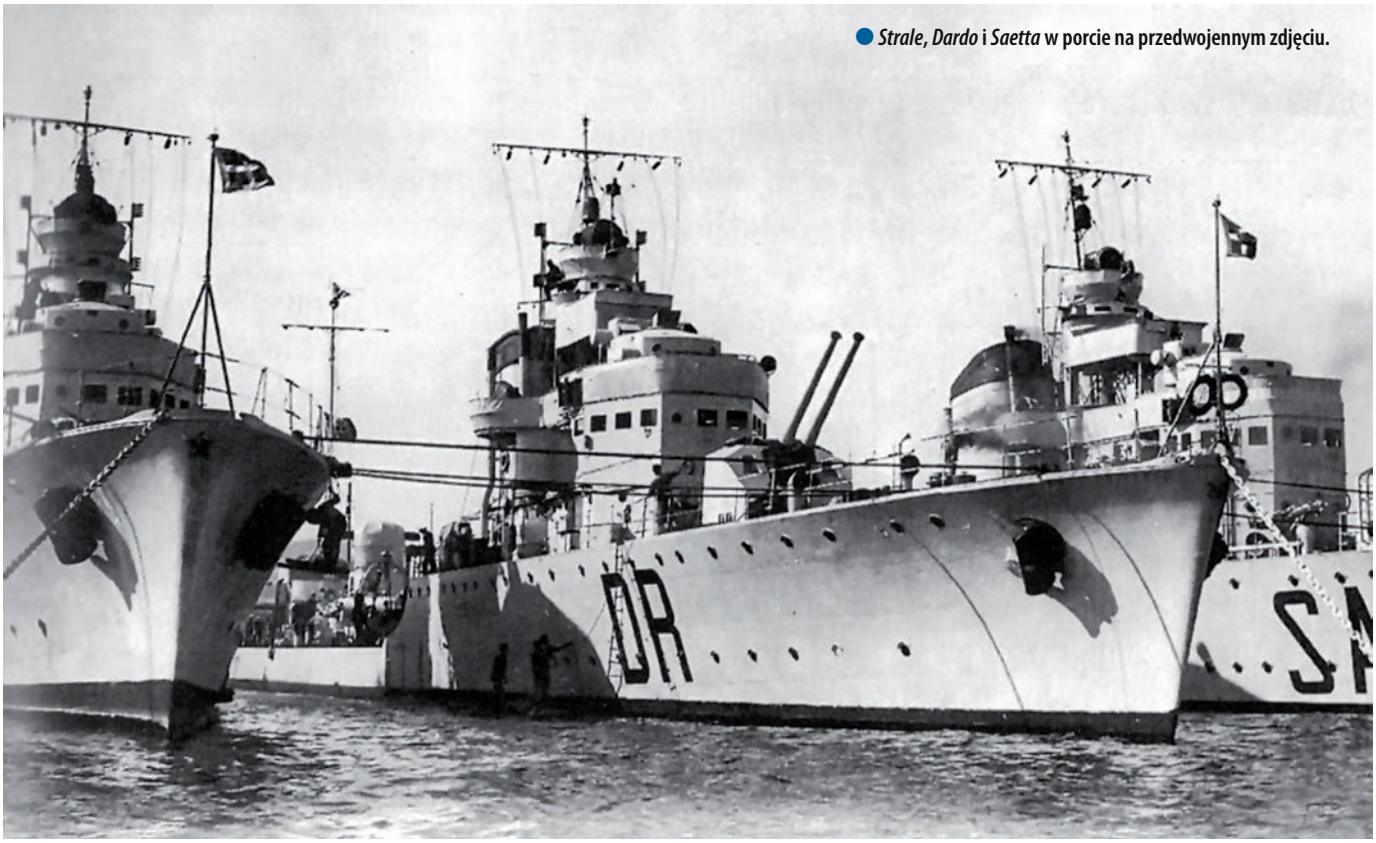


▲ **Niszczyciel *Saetta*.**

27 listopada *Freccia*, *Dardo* i *Saetta* osłaniały pancernik Giulio *Cesare* w starciu koło przylądka Spartivento. Od początku 1941 roku głównym zadaniem włoskich niszczycieli stała się osłona konwojów z zaopatrzeniem płynących do Libii, w związku z czym wszystkie jednostki typu *Dardo* przydzielono do grupy niszczycieli eskortowych. Ogółem *Saetta* wykonał 92 misje eskortowe różnego typu, z których większość zakończyła się pomyślnie. W dniach 5 – 11 lutego 1941 roku okręt eskortował konwój czterech statków pasażerskich z Neapolu do Trypolisu i z powrotem, który przeszedł bez strat. 21 lutego *Saetta* wyszedł z Trypolisu w składzie eskorty trzech niemieckich transportowców. Brytyjski okręt podwodny HMS *Regent* zdołał jednak uszkodzić torpedą statek *Menes*, który został następnie odholowany przez *Saettę* z powrotem do portu. Niektóre źródła podają, że podczas tego ataku *Saetta* uszkodził wrogi okręt podwodny bombami głębinowymi.

Między 19 a 25 marca niszczyciel doprowadził konwój czterech niemieckich statków do Trypolisu i z powrotem, również bez strat. W kwietniu *Saetta* dwukrotnie eskortował transporty z zaopatrzeniem dla Afrika Korps. W trakcie rejsu powrotnego 1 maja 1941 roku okręt podwodny HMS *Upholder* zatopił jednak statki *Arcturus* (2576 BRT) i *Leverkusen* (7382 BRT). *Saetta* podjął próbę odholowania *Leverkusena*, ale statek został powtórnie storpedowany przez tę samą jednostkę podwodną (istnieje również hipoteza, że pierwsze uszkodzenie nastąpiło na minie). 15 maja *Saetta* doprowadził bezpiecznie kolejny konwój powrotny pięciu statków do Neapolu.

W dniach 19–22 czerwca 1941 roku niszczyciel eskortował konwój pięciu jednostek do Trypolisu, mimo intensywnych ataków lotnictwa. 22 lipca natomiast, w trakcie rejsu do Trypolisu, lotnictwo zatopiło niemiecki transportowiec *Preussen* (8203 BRT) na zachód od Pantelleria. Dopiero w październiku 1941 roku *Saetta* poddano modernizacji uzbrojenia przeciwlotniczego, którą pozostałe okręty typu przeszły wcześniej. 23 listopada, w ramach większej operacji, *Saetta* wraz z innymi okrętami doprowadził z Trapani do Trypolisu transportowiec *Fabio Filzi*. 13 grudnia okręt wyszedł z Tarentu eskortując statek *Ankara* w ramach dużej operacji konwojowej M.41, jednak operację odwołano następnego dnia po uszkodzeniu pancernika *Vittorio Veneto*. 16 grudnia *Saetta* ponownie wyruszył w eskorcie *Ankary* w ramach operacji M.42. Tym razem rejs zakończył się pomyślnie, mimo krótkiego starcia sił osłony z flotą brytyjską pod Syrtą.



● ***Strale*, *Dardo* i *Saetta* w porcie na przedwojennym zdjęciu.**

eprasa.pl 468149e048

Na przełomie stycznia i lutego 1942 roku okręt przebywał w remoncie. Wyjątkiem od zadań eskortowych było wyjście w morze 13 lutego z Tarentu w składzie sił głównych admirała Bergaminiego, w poszukiwaniu brytyjskiego konwoju MW.9. Operacja ta została jednak zniweczona przez ataki lotnicze i do spotkania z przeciwnikiem nie doszło. Ponownie 14 czerwca 1942 roku *Saetta* w składzie 7. Dywizjonu (wraz z *Legionario, Folgore* i *Freccia*) osłaniał główne siły floty przeciwdziałające brytyjskiej operacji konwojowej *Vigorous*. Również tym razem nie doszło do walki, ponieważ Brytyjczycy zawrócili. W trakcie tej operacji, 15 czerwca, *Saetta* asystował storpedowanemu krążownikowi *Trento*, a po jego ostatecznym zatopieniu przez okręt podwodny uratował 318 rozbitków.

Pod koniec lipca 1942 roku niszczyciel eskortował konwój z Zatoki Suda do Benghazi. Mimo uszkodzenia transportowca *Aventino* w ataku lotniczym, konwój dotarł do celu. 17 sierpnia *Saetta* wchodził w skład eskorty dwóch statków płynących z Benghazi do Pireusu, przewożących 2800 alianckich jeńców wojennych. W pobliżu Kithiry brytyjski okręt podwodny HMS *Turbulent* storpedował transportowiec *Nino Bixio* (7137 BRT), powodując śmierć 326 jeńców. *Saetta* brał udział w ratowaniu rozbitków, którzy skoczyli za burtę, i odholował uszkodzony statek do Navarino. Dowódcą okrętu był wówczas komandor podporucznik Enea Picchio.

We wrześniu (13–17) *Saetta* holował z Tarentu do Tobruku okręt podwodny *Domenico Millelire*, zaadaptowany na podwodny zbiornikowiec GR-248 przewożący benzynę, a miesiąc później odbył z nim rejs powrotny do Navarino. 4 października statek *Valfiorita*, eskortowany przez *Saettę* i dwa inne niszczyciele, został uszkodzony przez lotnictwo. Okręt odholowano na Korfu, a pozostałe jednostki dołączyły do eskorty statku *Sestriere*, który mimo ataków lotnictwa dotarł 7 października do Benghazi.

W listopadzie i grudniu 1942 roku *Saetta* przeszedł drugą modernizację uzbrojenia, podczas której rufowy aparat torpedowy wymieniono na dodatkowe działka przeciwlotnicze. W dniach 2–4 grudnia niszczyciel eskortował transportowiec *Ankara* do Tunisu, odpierając nieskuteczne ataki okrętów podwodnych HMS P.48 i HMS P.219.

Na początku 1943 roku *Saetta* operował na trasie między Włochami a Trypolisem, wspierając obronę państw Osi w Tunezji. 9 stycznia podjął próbę odholowania z Trypolisu uszkodzonego torpedowca *Lince*, ale z powodu złej pogody zespół musiał zawrócić. 18 stycznia *Saetta* wyruszył na pomoc niemieckiemu transportowcowi *Ankara*, uszkodzonemu na minie koło wysp Cani u brzegów Tunezji, jednak statek zatonął przed przybyciem niszczyciela.

3 lutego 1943 roku *Saetta* eskortował z Bizerty niemiecki zbiornikowiec w towarzystwie czterech włoskich torpedowców. O godzinie 9.38, około 27,5 mil morskiej na północny wschód od wysp Cani, torpedowiec *Uragano* wszedł na minę postawioną przez brytyjski stawiacz min HMS *Abdiel*. Na pomoc ruszyły *Saetta* i *Clio*, lecz o godzinie 9.48 *Saetta* sam wszedł na minę z tej samej zagrody. W wyniku potężnej eksplozji niszczyciel przełamał się na pół i zatonął w czasie poniżej minuty. Zginęło 170 członków załogi, w tym siedmiu oficerów wraz z dowódcą, Enea Picchio. Torpedowiec *Uragano* również zatonął po kilku godzinach, pociągając za sobą 114 ludzi.

Podczas działań wojennych we włoskiej służbie *Saetta* wykonał 163 wyjścia w morze, przebywając łącznie 64 458 mil morskich w czasie 4693 godzin. Był to drugi najintensywniej wykorzystywany okręt spośród typów *Dardo* i *Folgore*, nieznacznie ustępujący jedynie bliźniaczemu *Freccia*. Na ten dorobek złożyły się cztery misje osłony okrętów głównych, 92 misje osłony konwojów oraz pięć operacji poszukiwania okrętów podwodnych.

Strale

Niszczyciel *Strale* został wcielony do służby 6 lutego 1932 roku jako trzeci w kolejności okręt typu *Dardo*. Razem z pozostałymi okrętami tego typu został przydzielony do 7. Dywizjonu Niszczycieli. W okresie trwania wojny domowej w Hiszpanii brał udział w „patrolach neutralności" w istocie wspierając nacjonalistów. Okrętem dowodził wówczas kmdr por. Roberto Ferrari. W listopadzie 1936 roku prowadził patrole na wodach Cieśniny Sycylijskiej z zadaniem przechwytywania płynących tym szlakiem statków z bronią i zaopatrzeniem dla republikanów. 4 listopada 1936 roku wykrył radziecki statek *Komsomoł*, który następnie został przechwycony i zatopiony ogniem armat frankistowskiego krążownika *Canarias*. W ramach blokady morskiej *Strale* w dalszym ciągu patrolował te akweny latem 1937 roku. Brał udział wraz z siostrzanym *Saetta* w wytropieniu i zatopieniu 11 sierpnia 1937 roku hiszpańskiego zbiornikowca *Campeador*. Jesienią 1937 roku niszczyciele 7. Dywizjonu operowały przez pewien czas na wodach Morza Czerwonego aby wesprzeć działania wymierzone przeciwko powstańcom w Abisynii (dziś Etiopia). Wizytował także port w Jemenie.

Kiedy Włochy Mussoliniego przystąpiły do II wojny światowej (10 czerwca 1940 roku), niszczyciel *Strale* nadal wchodził w skład 7. Dywizjonu Niszczycieli bazującego w Tarencie, który z kolei był przydzielony do 5. Dywizjonu Okrętów Liniowych. Okrętem dowodził wtedy kmdr ppor. Andrea Fè D'Ostiani. Nocą z 13 na 14 czerwca, w czasie odbywania patrolu przeciwpodwodnego w odległości około 40 Mm od włoskiej bazy Tarent na wodach Zatoki Tarenckiej, obserwatorzy na niszczycielu *Strale* dostrzegli około godz. 23.20 wynurzony na powierzchni okręt podwodny. Był to brytyjski okręt podwodny HMS *Odin* odbywający swój patrol na tych wodach. Dowódca *Strale* rozkazał odpalić salwę torpedową, jednak żadna z torped nie trafiła w cel, wobec czego *Strale* przystąpił do ostrzału artyleryjskiego z użyciem artylerii głównej jednocześnie nabierając prędkości i kierując się na *Odina* z zamiarem taranowania wrogiej jednostki. Okręt podwodny także wystrzelił niecelną torpedę, po czym zniknął pod



● Włoski niszczyciel *Strale* na przedwojennym zdjęciu.

eprasa.pl 468149e048



Nadbudówka dziobowa niszczyciela *Folgore* na zdjęciu z sierpnia 1942 roku.

powierzchnią wykonując zanurzenie alarmowe. *Strale* przeprowadził atak za pomocą bomb głębinowych, ale bez żadnych widocznych rezultatów. O godz. 1.57 brytyjski *Odin* został ponownie wykryty na powierzchni i zaatakowany przez inny włoski niszczyciel *Belano*. Brytyjczycy ponownie poszli pod wodę w zanurzeniu alarmowym a *Belano* przeprowadził atak bombami głębinowymi. W oficjalnych dokumentach podaje się, że *Belano* zatopił wówczas *Odina* (dowódca kpt. Kenneth M. Woods), jednak cieniem na tym sukcesie kładzie się informacja, że w dwie noce później dwa inne włoskie niszczyciele *Folgore* i *Dardo* zgłaszały wykrycie wrogiego okrętu podwodnego, którego następnie zaatakowano bombami głębinowymi i zatopiono. Któremu zatem niszczycielowi włoskiemu należy przypisać zatopienie *Odina*? Być może nigdy się tego nie dowiemy. HMS *Odin* nigdy nie powrócił do bazy ze swojego patrolu i został utracony wraz z całą załogą.

Tymczasem *Strale* uczestniczył w pierwszej fazie pierwszego starcia włoskiej floty z Royal Navy – bitwa koło przylądka Stilo, wychodząc 7 lipca 1940 roku w morze w eskorcie pancerników *Conte di Cavour* i *Giulio Cesare*. Zanim jednak doszło do starcia głównych sił, 9 lipca około godz. 12.30, z powodu niesprawności maszyn, niszczyciel został odesłany do portu w Tarencie (podobnie jak wcześniej tego samego dnia z tych samych przyczyn odwołany został *Dardo* – czy włoskie załogi celowo pragnęły uniknąć starcia z Royal Navy?). *Strale* wraz z 7. Dywizjonem ponownie eskortował te same dwa pancerniki włoskie podczas ich operacji w dniach 30 sierpnia – 1 września, ale tym razem bez kontaktu z okrętami brytyjskimi. W październiku i listopadzie okręt trafiło stoczni na remont.

Od początku 1941 roku niszczycieli włoskich zaczęto używać głównie do wypełniania zadań związanych z eskortą konwojów płynących z zaopatrzeniem i bronią z Włoch do północnej Afryki. Wszystkie niszczyciele typu *Dardo* zostały skierowane właśnie do grupy niszczycieli eskortowych zajmujących się osłoną konwojów. Niszczyciel *Strale* wykonał łącznie aż 58 misji eskortowych różnego typu, w większości zakończonych pomyślnie.

7 stycznia 1941 roku *Strale* w czasie nalotu brytyjskiego na eskortowane transportowce tak bardzo wspierał osłaniany statek *Foscarini*, że wraz z nim osiadł na mieliźnie płycizny Kerkenna. Następnego dnia zarówno transportowiec jak i niszczyciel zostały z niej ściągnięte przez torpedowiec *Achille Papa*. 27 marca 1941 roku *Strale* wyszedł w morze jako eskorta konwoju pięciu niemieckich transportowców płynących na trasie Neapol – Trypolis. Następnego dnia w godzinach wieczornych konwój został zaatakowany przez brytyjski okręt podwodny HMS *Ulmost*, któremu udało się storpedować i zatopić transportowiec Heraklea i uszkodzić kolejny o nazwie Ruhr.

W kwietniu 1941 roku niszczyciel *Strale* intensywnie operował na szlakach afrykańskich, doprowadzając do Trypolisu dwa konwoje powrotne oraz jeden zaopatrzeniowy dla Afrika Korps (21 – 24 kwietnia). Mniej szczęścia miał kolejny konwój powrotny. W dniu 1 maja 1941 roku brytyjski okręt podwodny HMS *Upholder* storpedował i zatopił wchodzące w jego skład statki *Arcturus* (2576 BRT) i *Leverkusen* (7382 BRT). Mimo to, eskortowany przez *Strale* zespół siedmiu jednostek (16 – 21 maja) zdołał dotrzeć do celu, skutecznie unikając ataków HMS *Urge*. Jeszcze w maju okręt przeszedł w Mesynie modernizację uzbrojenia przeciwlotniczego, polegającą na instalacji dodatkowych działek kal. 20 mm.

W kolejnych miesiącach *Strale* kontynuował trudną służbę konwojową. W dniach od 30 czerwca do 2 lipca eskortował szybki konwój sześciu statków z Neapolu do Trypolisu. Operacja ta zakończyła się sukcesem, jednak w tym czasie Brytyjczycy zaczęli już odczytywać włoskie kody marynarki wojennej (Supermarina), co wkrótce miało doprowadzić do znacznego wzrostu strat. 5 sierpnia konwój czterech statków pod eskortą *Strale* był nieskutecznie atakowany przez lotnictwo brytyjskie. Podobnie przebiegał rejs szybkiego konwoju pięciu transportowców z Neapolu do Trypolisu (13 – 15 sierpnia), który również odparł ataki lotnictwa i okrętu podwodnego.

Wrzesień 1941 roku przyniósł poważne straty. 1 września *Strale* wyruszył w eskorcie konwoju do Trypolisu. W nocy z 3 na 4 września samoloty torpedowe *Swordfish* z Malty zaatakowały zespół: statek *Andrea Gritti* został zatopiony, a Francesco Barbaro uszkodzony. W drodze powrotnej (5 – 8 września), na północ od Pantellerii, brytyjskie lotnictwo uszkodziło transportowiec Ernesto. *Strale* wraz z torpedowcem Circe eskortował uszkodzoną jednostkę do Trapani.

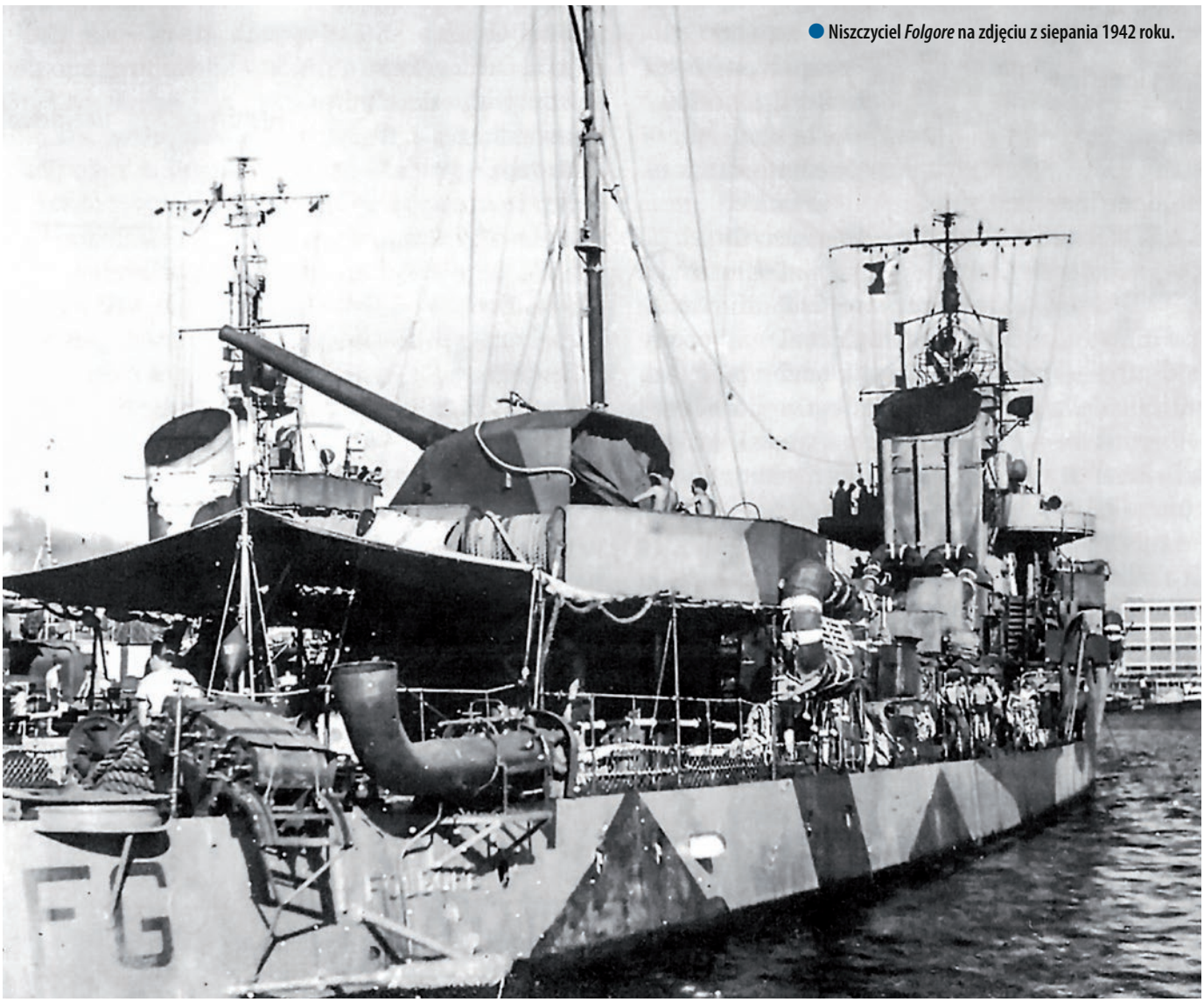
W grudniu 1941 roku *Strale* wziął udział w dużej operacji konwojowej M.41. 13 grudnia wyszedł z Argostoli w eskorcie statków *Capo Orsa* i *Iseo* (wraz z niszczycielem *Turbine*). Operacja została jednak odwołana już następnego dnia, gdy pancernik *Vittorio Veneto* został storpedowany przez lotnictwo. Podczas chaotycznego odwrotu oba eskortowane transportowce zderzyły się i odniosły uszkodzenia. Bezpośrednio po tych wydarzeniach, od 31 grudnia 1941 do 1 lutego 1942 roku, *Strale* przebywał w doku, przechodząc kolejny remont.

Po powrocie do służby, w dniach 21 – 23 lutego 1942 roku, okręt osłaniał jeden z dwóch konwojów w ramach dużej operacji K.7, który pomyślnie przebył trasę z Mesyny do Trypolisu. Na początku marca *Strale* znalazł się w Palermo. W nocy z 2 na 3 marca miasto było bombardowane przez brytyjskie *Wellingtony* z Malty. W wyniku wybuchu zacumowanego w porcie statku z amunicją *Cuma*, niszczyciel odniósł lekkie uszkodzenia. Mimo to, już 9 marca był zdolny do wyjścia w morze i eskortował konwój powrotny z Trypolisu.

W nocy z 30 na 31 marca *Strale* uczestniczył w dramatycznej akcji ratunkowej. Storpedowany przez brytyjski okręt podwodny HMS *Proteus* transportowiec *Bosforo* (z konwoju powrotnego) zaczął tonąć. Próby wzięcia go na hol przez *Strale* nie powiodły się, ponieważ załoga zbyt wcześnie opuściła statek, uniemożliwiając zamocowanie lin. W rezultacie jednostka zatonęła. Niszczyciel odniósł jednak sukces w eskortowaniu statku Bellona w dniu 18 kwietnia, kiedy to po jego storpedowaniu przez HMS *Torbay* na Morzu Jońskim, uratował 45 z 46 członków niemieckiej załogi.

20 czerwca 1942 roku *Strale* wypłynął z Neapolu w eskorcie konwoju składającego się ze statków *Rosolino Pilo* i *Reichenfels*, płynących do Trypolisu. Zespół osłaniały także niszczyciel *Nicoloso da Recco* i torpedowiec *Centauro*. Okrętem dowodził nowy kapitan, kmdr ppor. Oderisio Maresca. Przed godziną 1 w nocy 21 czerwca, gdy konwój opływał przylądek Bon, doszło do katastrofy. Z niewyjaśnionych przyczyn (niektóre źródła sugerują awarię steru, inne błąd nawigacyjny), *Strale* wykonał zwrot w lewo zamiast w prawo i wszedł na skały w rejonie Ras el Amar

eprasa.pl 468149e048



Niszczyciel *Folgore* na zdjęciu z siepania 1942 roku.

na północ od półwyspu Bon. Warto zaznaczyć, że incydent ten nie miał związku z późniejszym atakiem lotniczym na konwój, w którym zatopiono *Reichenfels*.

Uszkodzenia niszczyciela okazały się niemożliwe do naprawienia w tych warunkach. Torpedowiec *Centauro* pozostał na miejscu, aby zdjąć załogę z wraku. Ostatecznie, 6 sierpnia 1942 roku, unieruchomiony wrak został dobity i storpedowany przez brytyjski okręt podwodny HMS *Turbulent*.

W czasie swojej służby *Strale* podczas wojny wychodził w morze 106 razy przepływając łącznie 45 143 Mm w czasie 3181 godzin w morzu. W tym, pięć razy wychodził w celu osłony okrętów, 58 razy jako eskorta konwojów i cztery na patrole przeciwpodwodne.

Folgore

Niszczyciel *Folgore* wszedł do służby w Regia Marina 1 lipca 1932 roku. Wraz z siostrzanymi jednostkami został przydzielony do 8. Dywizjonu Niszczycieli, pełniąc funkcję okrętu flagowego. W przeciwieństwie do większości nowych włoskich niszczycieli, okręt nie brał udziału w działaniach podczas hiszpańskiej wojny domowej, jednak wiosną 1939 roku uczestniczył w zbrojnym zajęciu Albanii. Po przystąpieniu Włoch do II wojny światowej, *Folgore* – nadal jako okręt flagowy 8. Dywizjonu pod dowództwem komandora Liannazza – bazował w Tarencie w składzie 5. Dywizjonu Pancerników. Wziął udział w pierwszej fazie bitwy koło przylądka Stilo, wychodząc w morze 7 lipca 1940 roku w eskorcie pancerników *Conte di Cavour* i *Giulio Cesare*. Przed głównym starciem, rankiem 9 lipca, dywizjon został jednak odesłany do portu w celu uzupełnienia paliwa. We wrześniu okręt eskortował pancernik *Caio Duilio* podczas dwóch operacji, nie doszło jednak do kontaktu z Royal Navy.

Na przełomie 1940 i 1941 roku, w związku z wycofaniem starszych pancerników do działań drugoliniowych, wszystkie niszczyciele typu *Folgore* skierowano do eskorty konwojów płynących z zaopatrzeniem oraz wojskiem do Afryki Północnej. W ramach tych zadań, podczas remontu w styczniu i lutym 1941 roku, zmodernizowano uzbrojenie przeciwlotnicze okrętu, montując działka kalibru 20 mm. Ogółem *Folgore* wykonał 77 misji eskortowych, z których większość zakończyła się powodzeniem.

W pierwszej połowie marca 1941 roku niszczyciel bezpiecznie doprowadził trzy konwoje. 27 marca wyszedł w eskorcie pięciu niemieckich transportowców z Neapolu do Trypolisu. Mimo ataków brytyjskiego okrętu podwodnego HMS *Utmost*, który zatopił statek *Heraklea* i uszkodził Ruhr, konwój dotarł do celu. Po doprowadzeniu w kwietniu dwóch konwojów powrotnych i jednego zaopatrzeniowego dla Afrika Korps, kolejna misja 1 maja zakończyła się sukcesem HMS *Upholder*, który zatopił transportowce *Arcturus* i *Leverkusen*. Między 16 a 21 maja *Folgore* skutecznie osłaniał siedem statków przed atakami HMS *Urge*, a następnie eskortował sześć jednostek w rejsie powrotnym, w tym transport z jeńcami.

W czerwcu 1941 roku okręt doprowadził konwój do Trypolisu mimo ataków lotnictwa. 22 lipca, eskortując kolejny zespół, lotnictwo zatopiło niemiecki transportowiec *Preussen*. W tym czasie dowództwo nad okrętem i eskortą objął komandor Giuriati. Latem *Folgore* był czasowo przydzielony do 16. Dywizjonu w zastępstwie za utracony niszczyciel *Luca Tarigo*.

W sierpniu konwój z Neapolu do Trypolisu przeszedł bez strat, mimo nieskutecznych ataków. 1 września niszczyciel wypłynął w kolejny rejs. W nocy z 2 na 3 września brytyjskie samoloty torpedowe *Swordfish* z Malty przeprowadziły zaskakujący atak, zatapiając statki *Andrea Gritti* i *Francesco Barbaro*. Według źródeł włoskich, artylerzyści *Folgore* zestrzelili wówczas jedną maszynę torpedową. We wrześniu okręt uczest-

eprasa.pl 468149e048

niczył w eskorcie konwojów powrotnych i zaopatrzeniowych, podczas których uszkodzono statki *Ernesto* i *Col di Lana*. W drugim przypadku artylerzyści *Folgore* mieli ponownie zestrzelić atakujący samolot brytyjski. 18 października HMS *Ursula* uszkodził tankowiec *Beppe*, a lotnictwo zatopiło statek *Caterina*.

Od 1942 roku zadania eskortowe stały się rzadsze. 13 lutego *Folgore* wziął udział w wypadzie głównych sił floty admirała Bergaminiego przeciwko brytyjskiemu konwojowi MW.9, który został jednak zawrócony po atakach lotniczych. 3 marca, podczas nalotu bombowców *Wellington* na Palermo, okręt odniósł niewielkie uszkodzenia na skutek wybuchu storpedowanego statku z amunicją Cuma. Po naprawach w Neapolu, 14 czerwca wziął udział w osłonie floty przeciwko brytyjskiej operacji *Vigorous*, ponownie nie dochodząc do walki. W lipcu i sierpniu eskortował pojedyncze statki, a 27 sierpnia odniósł uszkodzenia odpierając ataki lotnicze na Morzu Egejskim. We wrześniu podczas remontu wzmocniono obronę przeciwlotniczą o podwójne działko 20 mm.

W październiku 1942 roku *Folgore* brał udział w eskorcie statków *Sestriere* i *D'Annunzio* do Benghazi. Mimo kilkukrotnych ataków lotnictwa oba rejsy zakończyły się sukcesem. W drugim przypadku *Folgore* został lekko uszkodzony odłamkami bomb, a pięciu marynarzy z obsady dział rufowych zostało rannych. Dowódcą był wówczas komandor porucznik D'Elia.

W listopadzie okręt osłaniał konwój „G" z Palermo do Bizerty. 27 listopada uratował 99 rozbitków z torpedowca Circe, staranowanego przez statek Città di Tunisi. Podczas rejsu powrotnego tego samego dnia, eskortowany przez *Folgore* statek *Città di Napoli* zatonął na minie w pobliżu Wysp Liparyjskich.

Ważnym momentem dla okrętu był 1 grudnia 1942 roku, kiedy to *Folgore* wyszedł w eskorcie konwoju „H" z Palermo do Bizerty (pod dowództwem kmdr. ppor. Enera Bettica). Zespół został około północy przechwycony przez brytyjskie krążowniki i niszczyciele, co doprowadziło do bitwy koło Ławicy Skerki. O godzinie 0.47 i 0.50 *Folgore* wystrzelił sześć torped, ale nie trafiły one w cel. Okręt został następnie trafiony ogniem artylerii głównej krążownika przeciwlotniczego Argonaut i o 1.16 zatonął. Wraz z jednostką zginęło 123 członków załogi, w tym dowódca, który został pośmiertnie odznaczony złotym Medalem za Męstwo Wojskowe.

Podczas działań wojennych *Folgore* wykazał się dużą aktywnością, wykonał 155 rejsów i przepłynął 56 578 mil morskich (najwięcej ze wszystkich niszczycieli swojego typu), spędził w morzu 4 108 godzin. Na ten dorobek złożyły się m.in. 77 misje eskortowe, cztery operacje osłony sił głównych, osiem misji ZOP oraz jedno ostrzeliwanie wybrzeża.

Baleno

Niszczyciel *Baleno*, należący do typu *Folgore*, został wcielony do służby w Regia Marina 15 czerwca 1932 roku. Wraz z trzema bliźniaczymi jednostkami (w tym siostrzanym *Folgore*) przydzielono go do 8. Dywizjonu Niszczycieli. W przeciwieństwie do większości nowych włoskich niszczycieli, okręt ten nie brał udziału w działaniach na wodach hiszpańskich podczas tamtejszej wojny domowej. W momencie przystąpienia Włoch do II wojny światowej, 10 czerwca 1940 roku, *Baleno* nadal wchodził w skład 8. Dywizjonu, bazującego w Tarencie i przydzielonego do 5. Dywizjonu Pancerników. Dowódcą okrętu był w tym czasie kmdr por. Carlo Maffei.

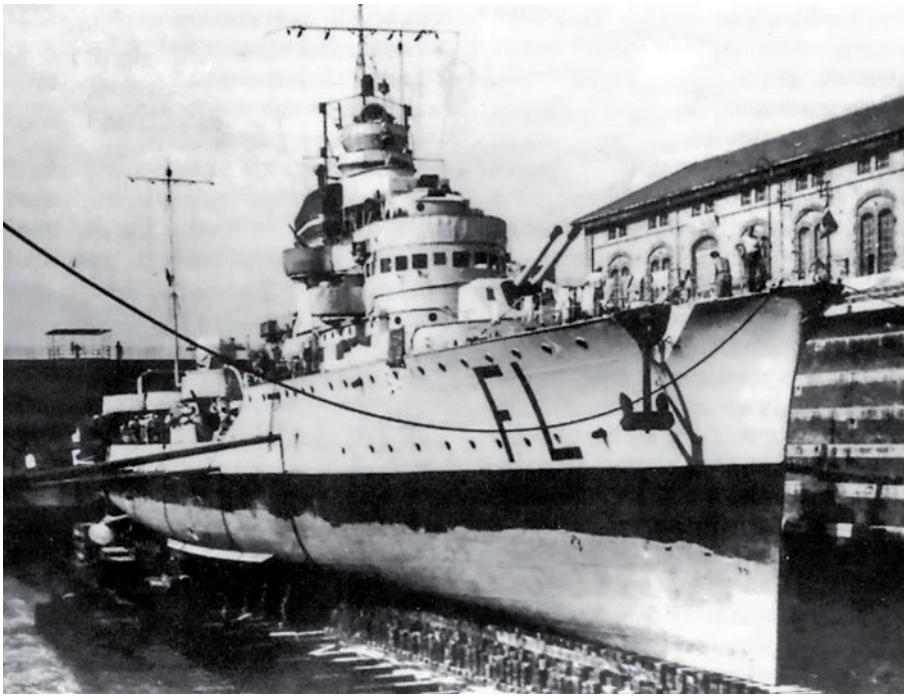
W nocy z 13 na 14 czerwca, podczas patrolu w rejonie Tarentu, doszło do kontaktu z nieprzyjacielem. Najpierw o godzinie 23.21 bliźniaczy *Strale* wykrył i zaatakował na powierzchni wrogi okręt podwodny, który następnie się zanurzył. Z kolei o 1.57 również *Baleno* namierzył okręt podwodny płynący na powierzchni. *Baleno* podjął próbę staranowania celu, który zanurzył się w ostatniej chwili, a następnie zrzucił pięć bomb głębinowych. Następnego dnia rano w tym rejonie wykryto plamę ropy. Na podstawie tych wydarzeń oficjalnie przyjęto, że *Baleno* zatopił wówczas brytyjski okręt podwodny HMS *Odin*, który nigdy nie powrócił z patrolu i uznany został za stracony wraz z całą załogą.

Baleno wziął udział w operacji poprzedzającej bitwę koło przylądka Stilo, wychodząc w morze 7 lipca 1940 roku w eskorcie pancerników *Conte di Cavour* i *Giulio Cesare*. Jednakże rankiem 9 lipca, tuż przed starciem, 8. Dywizjon został odesłany do bazy w celu uzupełnienia paliwa i w konsekwencji nie uczestniczył w bitwie. W składzie swojego dywizjonu *Baleno* eskortował następnie pancernik *Caio Duilio* podczas rejsów operacyjnych na przełomie sierpnia i września oraz w dniach 7 – 8 września, nie nawiązując jednak kontaktu z nieprzyjacielem.

Od początku 1941 roku, w związku z wycofaniem starszych pancerników do drugiej linii, wszystkie niszczyciele typu Folgore skierowano do zadań osłony konwojów z zaopatrzeniem i wojskiem, płynących z Włoch do północnej Afryki. 24 – 26 lutego *Baleno* eskortował z Neapolu do Trypolisu konwój czterech dużych transportowców wojska: *Esperia, Conte Rosso, Marco Polo* i *Victoria*. Mimo że konwój dotarł pomyślnie, zespół osłony utracił krążownik *Armando Diaz*, który został storpedowany przez brytyjski okręt podwodny HMS *Upright*. W marcu *Baleno* doprowadził do Trypolisu dwa konwoje oraz jeden konwój powrotny, wszystkie bez strat. Na początku kwietnia (1 – 4) ponownie eskortował te same cztery transportowce na trasie Neapol–Trypoli, a następnie w dniach 7 – 11 kwietnia osłaniał je w drodze powrotnej do Neapolu, również bez strat.

13 kwietnia *Baleno* wypłynął z portu wraz z niszczycielem *Luca Tarigo* oraz bliźniaczym *Lampo*, wchodząc w skład eskorty pięciu statków w ramach tzw. konwoju Tarigo. W nocy 16 kwietnia, po godzinie 2.00, konwój ten został zaskoczony i rozbity w pobliżu wysp Kerkena przez brytyjskie niszczyciele. *Baleno*, płynący na lewym skrzydle konwoju i znajdujący się najbliżej Brytyjczyków, o godzinie 2.20 został celnie ostrzelany przez niszczyciel HMS *Jervis*, a następnie HMS *Janus*, które korzystały z przewagi radaru. Włoski niszczyciel został ciężko uszkodzony: zniszczono mostek (gdzie zginęła lub została ranna cała obsada oficerska), uszkodzono obie turbiny, a na okręcie wybuchł pożar. Załodze udało się co prawda osadzić okręt na mieliźnie w pobliżu boi nr 4, ale na skutek postępującego zalewania wodą, 17 kwietnia wieczorem *Baleno* wywrócił się i zatonął. Zatopiono również wszystkie statki konwoju, a z włoskich okrętów eskorty ocalał jedynie uszkodzony *Lampo*.

W czasie swojej wojennej służby *Baleno* odbył 64 wyjścia w morze, przepływając 17 782 mile morskie w ciągu 1238 godzin. W ramach tych działań trzy razy wychodził w celu osłony dużych okrętów, 22 razy konwojował statki, a siedem razy uczestniczył w poszukiwaniu okrętów pod-



***Fulmine* w doku na zdjęciu z 1939 roku.**

eprasa.pl 468149e048



Saetat na zdjęciu z 1942 roku w kamuflażu.

wodnych. Z uwagi na to, że został zatopiony jako pierwszy, był najmniej wykorzystywanym bojowo okrętem typu *Folgore*.

Fulmine

Niszczyciel *Fulmine* (po polsku nazwa oznacza *Błyskawica*) wszedł do służby w Regia Marina 15 września 1932 roku. Razem z trójką siostrzanych jednostek tworzył 8. Dywizjon Niszczycieli. Pierwsze miesiące to okres intensywnej służby szkoleniowej dla załogi i udział w licznych ćwiczeniach flotylli na Morzu Śródziemnym. Podczas hiszpańskiej wojny domowej (1936 – 1939), okręt – podobnie jak wiele innych jednostek włoskich – aktywnie uczestniczył w operacjach morskich mających na celu wsparcie sił generała Franco, choć oficjalnie odbywał „patrole neutralności". *Fulmine* patrolował wody hiszpańskie, egzekwował blokadę morską i eskortował włoskie statki handlowe z zaopatrzeniem dla nacjonalistów, czasami wchodząc w bezpośrednie interakcje z okrętami republikańskimi lub brytyjskimi „patrolami nieinterwencji".

Kiedy Włochy przystąpiły do działań wojennych 10 czerwca 1940 roku, *Fulmine* wchodził w skład 8. Eskadry Niszczycieli bazującej w Tarencie i przydzielonego do 5. Dywizjonu Pancerników. Dowódcą okrętu był wówczas kmdr por. Leonardo Gramaglia. *Fulmine* wziął udział we wstępnej fazie bitwy koło przylądka Stilo, wychodząc w morze 7 lipca 1940 roku w eskorcie pancerników *Conte di Cavour* i *Giulio Cesare*, ale przed głównym starciem z samego rana 9 lipca, cały 8. Dywizjon odesłano do portu na Sycylii w celu uzupełnienia paliwa, przez co jednostki tej formacji nie uczestniczyły w dalszej części walki. W kolejnych miesiącach, w dniach od 30 sierpnia – 1 września oraz 7 -8 września, Fulmine wraz z całym dywizjonem eskortował pancernik *Caio Duilio* w czasie jego kolejnej operacji, która jednak nie doprowadziła do kontaktu z okrętami Royal Navy.

Od początku 1941 roku, w związku z wycofaniem starszych pancerników do działań drugiej linii, wszystkie niszczyciele typu *Folgore* skierowano do zadań eskortowych. Operując z Włoch, osłaniały one konwoje z zaopatrzeniem i wojskiem płynące do północnej Afryki. W dniach 19 – 25 marca *Fulmine* wziął udział w rejsie do Trypolisu i z powrotem, bezpiecznie doprowadzając konwój czterech niemieckich statków. Miesiąc później, między 25 kwietnia a 1 maja, bezpośrednio eskortował zespół statków z Palermo i Mesyny do Trypolisu, a na początku maja osłaniał konwój powrotny. Kolejna misja przeprowadzona w dniach 16 – 21 maja, polegała na eskorcie siedmiu statków, które dotarły do celu pomimo ataków brytyjskiego okrętu podwodnego HMS *Urge*. Także rejs powrotny sześciu jednostek z Trypolisu (27 – 30 maja), w tym transportu z jeńcami, odbył się bez strat.

Równie intensywny był czerwiec 1941 roku. Między 19 a 22 czerwca *Fulmine* doprowadził konwój pięciu statków do Trypolisu, skutecznie odpierając ataki lotnictwa. W dniu 22 lipca, w drodze powrotnej z kolejnego konwoju, niemiecki transportowiec *Preussen* został zatopiony przez lotnictwo na zachód od Pantellerii. Pod koniec lipca niszczyciel bezpiecznie przyprowadził konwój do Neapolu. Z kolei w dniach 13 – 15 sierpnia eskortował szybki konwój pięciu statków z Neapolu do Trypolisu, który był nieskutecznie atakowany przez samoloty i okręt podwodny.

10 września *Fulmine* wypłynął z Włoch w eskorcie sześciu statków. Zespół ten stał się celem zmasowanych ataków brytyjskiego lotnictwa z Malty w dniach 12 i 13 września. Mimo zatopienia dwóch statków (*Caffaro* i *Nicolò Odero*) i uszkodzenia trzeciego (*Tembien*), eskorcie udało się uratować ponad 500 rozbitków, a reszta konwoju dopłynęła do Trypolisu. W kolejnym miesiącu, 18 października, brytyjski okręt podwodny HMS *Ursula* – korzystając z informacji uzyskanych dzięki łamaniu szyfrów Osi – ciężko uszkodził koło Lampedusy tankowiec *Beppe* z konwoju eskortowanego przez *Fulmine*. W dalszej fazie ataku lotnictwo zatopiło kolejny statek, *Caterina*.

7 listopada 1941 roku *Fulmine* wyruszył z Neapolu w eskorcie ważnego konwoju zaopatrzeniowego, znanego jako konwój „Beta" lub „Duisburg", złożonego z siedmiu statków. Siły eskorty, pod dowództwem kmdr. Ugo Fistolariego, tworzyły także niszczyciele *Maestrale*, *Euro*, *Grecale*, *Libeccio* i *Alfredo Oriani*. Na skutek przechwycenia włoskiej korespondencji radiowej, konwój został w nocy z 8 na 9 listopada przechwycony w odległości około 130 Mm na południowy zachód od Kalabrii przez brytyjski zespół „Force K" wysłany z Malty. Brytyjskie okręty wyposażone w radar dysponowały przewagą w warunkach nocnych. Wkrótce po północy doszło do bitwy. Kilka minut po godzinie 1.00 *Fulmine* został zaskoczony i celnie ostrzelany przez krążownik HMS *Penelope* oraz niszczyciel HMS *Lively*. Włoski okręt otrzymał trafienia sześcioma pociskami kalibrów 152 mm i 102 mm, m.in. w mostek i poniżej linii wodnej. *Fulmine* zdołał odpowiedzieć, oddając osiem niecelnych salw tylko z armat stanowiska dziobowego. O godzinie 1.15 płonący włoski niszczyciel, który utracił możliwość poruszania się, przewrócił się i zatonął (niektóre źródła podają godzinę 1.06 jako moment eksplozji kotła i zatonięcia). W walce zginęło 141 członków załogi *Fulmine*, w tym dowódca kmdr ppor. Mario Milano (który w trakcie boju stracił rękę, ale pozostał na stanowisku) oraz starszy oficer artyleryjski kpt. mar. Giovanni Garau (kontynuujący ostrzał). Obaj zostali pośmiertnie odznaczeni złotym Wojskowym Medalem za Męstwo. Bitwa ta okazała się katastrofą dla Regia Marina, ponieważ Brytyjczycy zdołali zatopić wszystkie 7 statków konwoju oraz niszczyciel *Libeccio* (poza utraconym *Fulmine*).

Podczas całej wojny *Fulmine* wykonał 97 wyjść w morze, przepływając 29 518 Mm w czasie 2127 godzin przebywania w morzu. W ramach tych działań cztery razy osłaniał większe okręty, 37 razy konwojował statki, a 14 razy uczestniczył w poszukiwaniach okrętów podwodnych.

Lampo

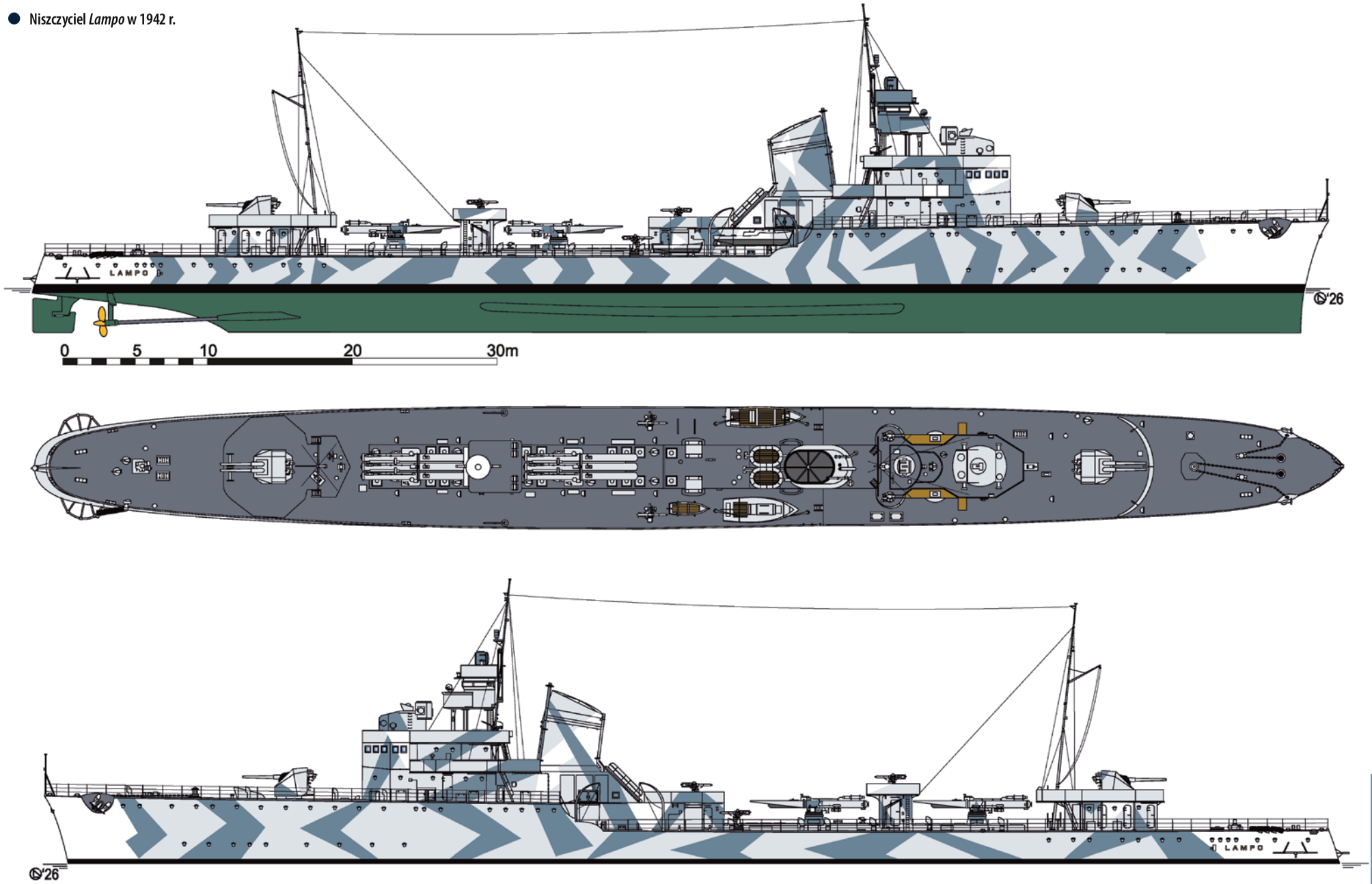
Niszczyciel *Lampo*, ostatni okręt typu *Folgore*, został wcielony do służby w Regia Marina 13 sierpnia 1932 roku. Wraz z siostrzanymi jednostkami swojego typu tworzył 8. Dywizjon Niszczycieli, bazujący w Tarencie. Podczas hiszpańskiej wojny domowej okręt operował na wodach hiszpańskich, oficjalnie biorąc udział w tzw. patrolach neutralności, a de facto wspierając siły nacjonalistyczne. Pierwszy rejs tego typu odbył w październiku 1936 roku, odwiedzając Barcelonę i Baleary. Dowódcą był wówczas kmdr ppor. Francesco Gatteschi. W lecie 1937 roku Lampo uczestniczył także w blokadzie morskiej, związanej z potajemnymi działaniami włoskimi przeciwko żegludze republikańskiej w Cieśninie Sycylijskiej.



Lampo przed wojną.

eprasa.pl 468149e048

● Niszczyciel *Lampo* w 1942 r.



Rys: Grzegorz Nowak © 2026.

eprasa.pl 468149e048

23 listopada 1938 roku, podczas ćwiczeń na Morzu Jońskim, doszło do kolizji niszczyciela z ciężkim krążownikiem Pola. W wyniku zderzenia *Lampo* utracił część dziobową przed stanowiskiem armat, a kilku członków załogi zginęło. Okręt został odholowany do Tarentu przez holownik *Salvatore*, a jego remont zakończył się dopiero 22 maja 1939 roku.

W momencie przystąpienia Włoch do wojny, *Lampo* nadal wchodził w skład 8. Dywizjonu Niszczycieli, przydzielonego do 5. Dywizjonu Pancerników. Dowódcą był wówczas kmdr por. Luigi Guida. Okręt wziął udział w działaniach floty związanych z bitwą koło przylądka Stilo, wychodząc w morze 7 lipca 1940 roku w eskorcie pancerników, jednak rano 9 lipca, przed głównym starciem, 8. Dywizjon został odesłany do portu w celu uzupełnienia paliwa i nie wziął udziału w walce. Na przełomie sierpnia i września *Lampo* wraz z dywizjonem eskortował pancernik *Caio Duilio*, nie odnotowując kontaktu z nieprzyjacielem. Podczas remontu w grudniu 1940 roku zmodernizowano jego uzbrojenie przeciwlotnicze, instalując działka kalibru 20 mm.

Od początku 1941 roku, w związku z wycofaniem starszych pancerników do zadań drugoliniowych, niszczyciele typu *Folgore* skierowano do osłony konwojów z zaopatrzeniem i wojskiem płynących z Włoch do północnej Afryki. Ogółem Lampo wziął udział w 62 misjach konwojowych. W dniach 5 – 10 marca 1941 roku eskortował konwój czterech statków do Trypolisu, który dotarł do celu bez strat. Według części źródeł 27 marca brał również udział w eskorcie konwoju pięciu niemieckich transportowców na tej samej trasie; zespół ten był atakowany 28 marca przez brytyjski okręt podwodny HMS *Utmost*, który zatopił statek *Heraklea* i uszkodził kolejny o nazwie *Ruhr*.

W drugim tygodniu kwietnia *Lampo* eskortował konwój powrotny z Trypolisu do Neapolu, który również dopłynął bez strat. 16 kwietnia wyszedł w morze w składzie eskorty kolejnego konwoju (wraz z *Luca Tarigo* i *Baleno*). W nocy z 16 na 17 kwietnia zespół został rozbity w bitwie koło wysp Kerkena przez brytyjski zespół niszczycieli (*Jervis, Nubian, Mohawk, Janus*). *Lampo*, znajdujący się na prawym skrzydle, około godziny 2.50 atakował artylerią i torpedami niszczyciel HMS *Nubian*, jednak bezskutecznie. Sam okręt został poważnie uszkodzony przez brytyjskie pociski. Aby uniknąć zatonięcia, dowódca wyrzucił jednostkę na mieliznę. Lampo był jedynym włoskim okrętem z tego konwoju, który uniknął całkowitego zniszczenia. Straty objęły m.in. rufowe stanowisko armat, maszynę sterową, nadbudówkę dziobową i komin. Dopiero 11 sierpnia 1941 roku niszczyciel został ściągnięty z mielizny i odholowany do remontu, który prowadzono w Palermo, Neapolu, La Spezii i Genui, a zakończono 18 maja 1942 roku.

Po powrocie do służby we wrześniu 1942 roku, Lampo eskortował dwa konwoje, które dotarły do celu bez strat. 27 września, podczas osłony konwoju wraz z niszczycielem *Giovanni da Verrazzano* i czterema torpedowcami, brytyjski okręt podwodny HMS *Umbra* zatopił motorowiec *Francesco Barbaro* i uszkodził *Unione*. *Lampo* podjął próbę holowania *Francesco Barbaro*, ale na skutek pożaru i wybuchu amunicji statek zatonął następnego dnia. 1 grudnia 1942 roku konwój „G" (zbiornikowiec *Giorgio* eskortowany przez *Lampo* i torpedowiec *Climene*) był atakowany koło wysp Kerkena przez samolot torpedowy, który uszkodził zbiornikowiec.

24 grudnia 1942 roku *Lampo* uniknął torped wystrzelonych przez brytyjski okręt podwodny P.48 koło przylądka Bon. Dowódcą niszczyciela był wówczas kmdr ppor. Loris Albanese. 28 grudnia, mimo wykrycia za pomocą sonaru okrętu podwodnego i przekazania ostrzeżenia, HMS *Ursula* zdołał zatopić koło Marettimo eskortowany przez Lampo i torpedowiec *Pallade* niemiecki statek *Gran*. Włoskim okrętom udało się uratować 18 z 40 członków załogi frachtowca.

Na początku 1943 roku *Lampo* intensywnie uczestniczył w eskorcie transportów zaopatrzenia dla wojsk Osi w Tunezji, na szlaku nazywanym „drogą śmierci" ze względu na panowanie aliantów w powietrzu. 17 lutego 1943 roku eskortował samotnie statek Col di Lana, przewożący m.in. jeńców alianckich. Po północy 18 lutego jednostka została zatopiona przez brytyjskie samoloty torpedowe z Malty. Ze względu na ciągłe zagrożenie lotnicze, Lampo zdołał uratować niewielu rozbitków, po czym odszedł do Palermo. 22 lutego został wysłany na ratunek załodze statku *Gerd*, zatopionego przez lotnictwo. Intensywna eksploatacja dała o sobie znać 19 marca, kiedy to podczas eskortowania konwoju do Bizerty doszło do awarii siłowni niszczyciela. Musiał być on odholowany do Neapolu przez torpedowiec *Cassiopea*.

30 kwietnia 1943 roku *Lampo* wyruszył w rejs zaopatrzeniowy z Trapani do Tunisu, pełniąc rolę szybkiego transportowca przewożącego 52 tony zaopatrzenia, w towarzystwie niszczyciela *Leone Pancaldo* i niemieckiego *Hermesa*. Zespół był wielokrotnie atakowany przez lotnictwo alianckie. Najpierw zatopiono *Leone Pancaldo*, następnie uszkodzono Hermesa (który dotarł jednak do Tunisu). Około godziny 17.00 ciężko uszkodzony został także *Lampo* przez brytyjskie myśliwce bombardujące. O 17.35 dowódca okrętu, kmdr ppor. Albanese, rozkazał opuścić okręt. *Lampo* zatonął o godzinie 19.12, sześć mil od przylądka Ras Mustafa (półwysep Bon). Zginęło około 60 członków załogi z 213 obecnych na pokładzie.

Podczas działań wojennych pod włoską banderą Lampo wykonał 137 wyjść w morze, przepływając 36 651 Mm w czasie 3012 godzin. W ramach tej służby trzy razy osłaniał większe okręty, 62 razy konwojował statki, a 10 razy uczestniczył w poszukiwaniach okrętów podwodnych.

Grzegorz Nowak

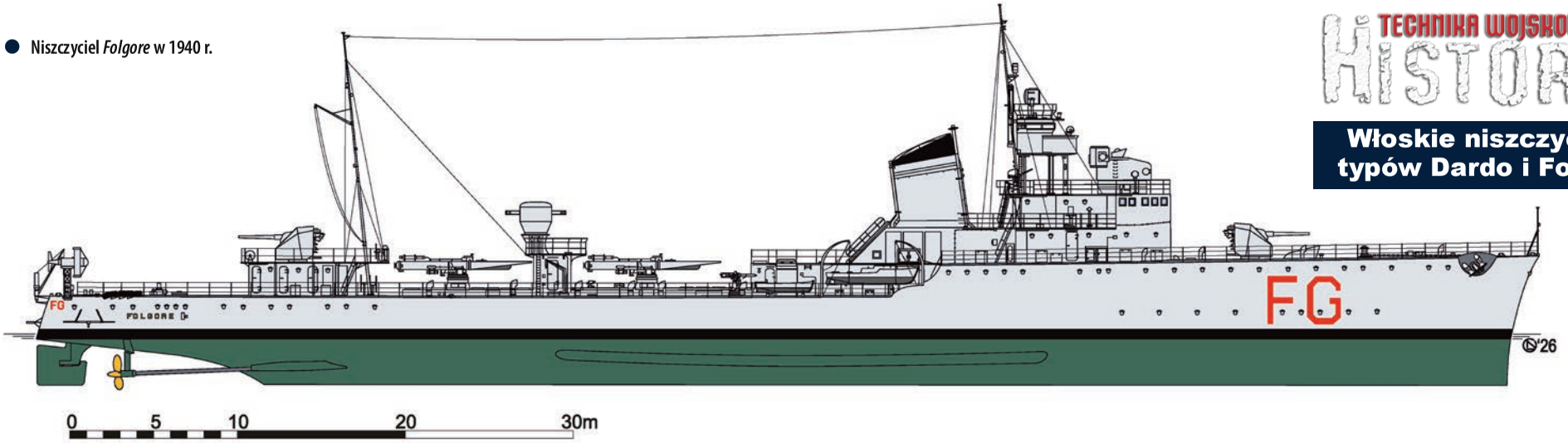


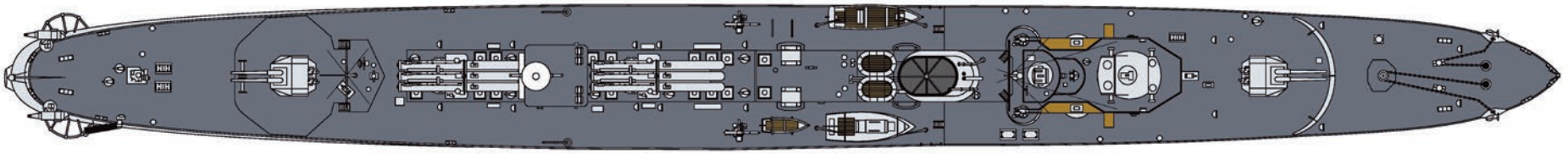
● *Lampo* w 1942 roku.

eprasa.pl 468149e048

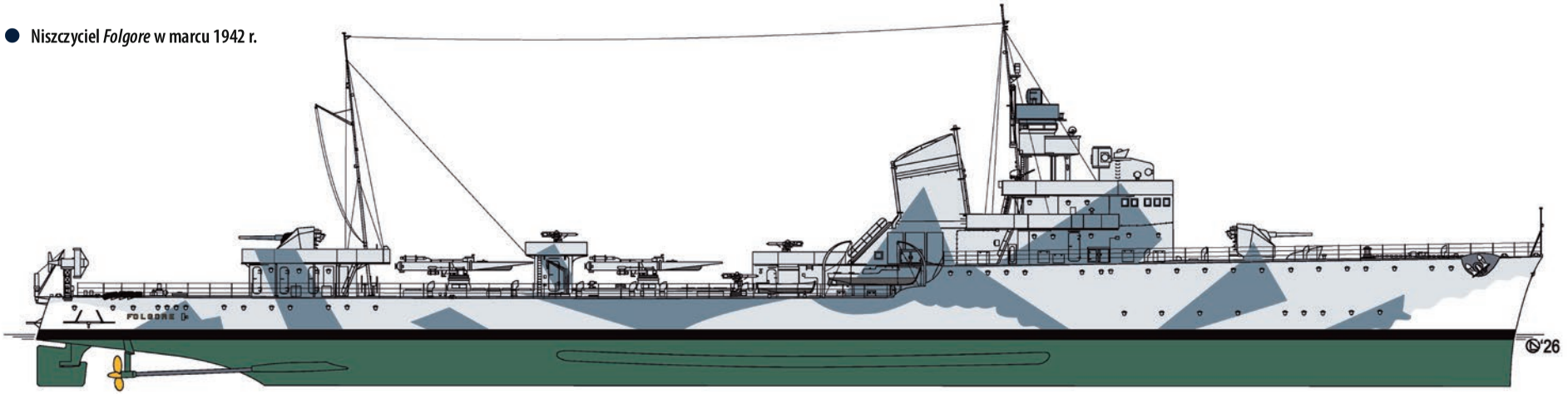
Włoskie niszczyciele typów Dardo i Folgore

● Niszczyciel *Folgore* w 1940 r.





● Niszczyciel *Folgore* w marcu 1942 r.



Rys: Grzegorz Nowak © 2026.

eprasa.pl 468149e043

Buffalo nad Birmą



Brewster *Buffalo* Mk.I W8245/RD-D z A Flight No 67. Sqn RAF. 23 grudnia 1941 roku. samolot ten był pilotowany przez Sgt Gordona A. Williamsa, który zgłosił pewne i prawdopodobne zestrzelenie Ki-21 i uszkodzenie dalszych czterech bombowców tego typu. Dwa dni później zestrzelenia Ki-21 i Ki-43 na tej maszynie zgłosił F/O Peter M. Bingham-Wallis. *Buffalo* W8245 przetrwał kampanię w Birmie i służył następnie w Indiach do szkolenia pilotów myśliwskich.



Malował: Andrzej M. Olejniczak

eprasa.pl 468149e048