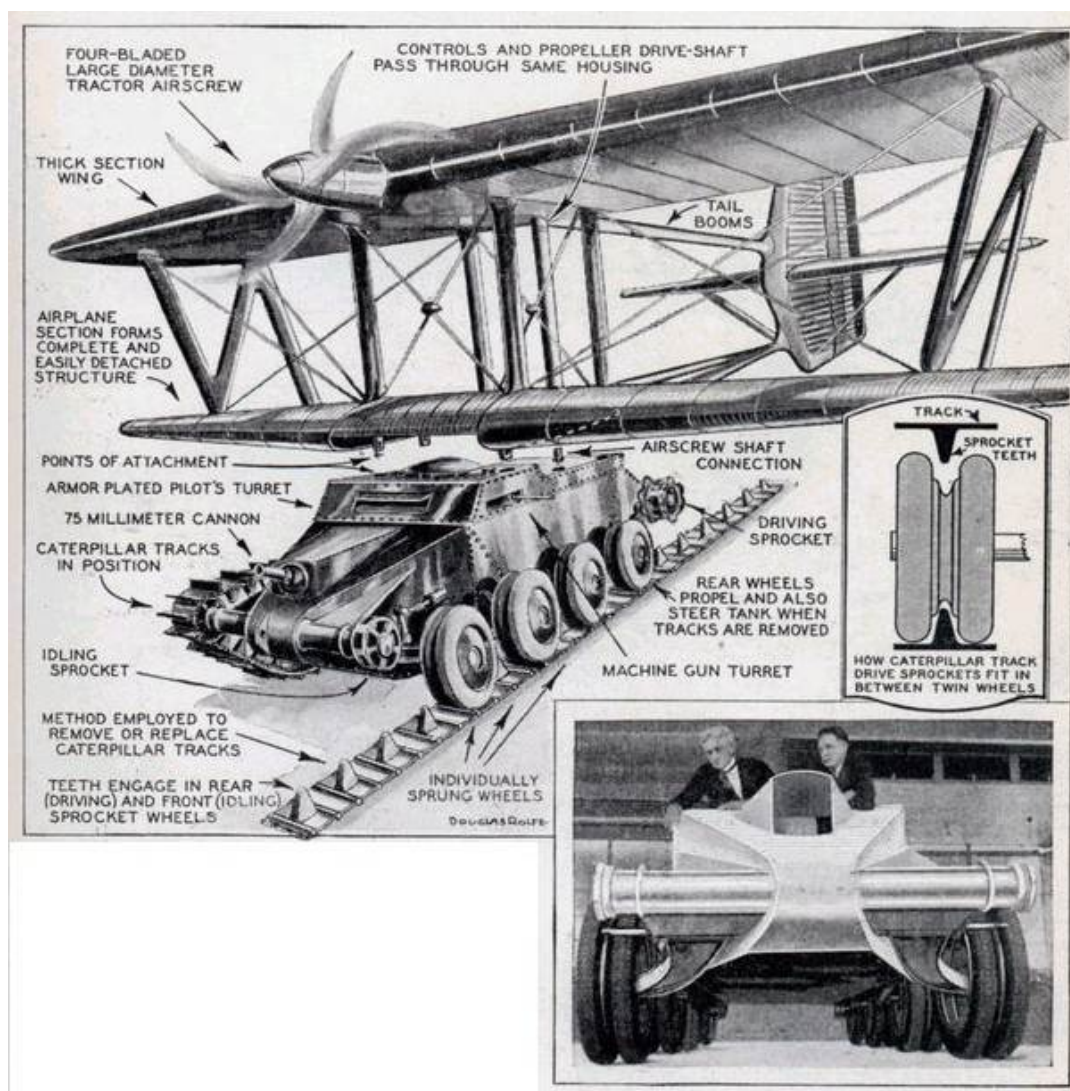




Rysunek 1: Idea czołgu spadochronowego Christie w *Popular Mechanics*

Idea wyposażenia wojsk powietrznodesantowych w broń nieco cięższą niż ręczne granaty w postaci wozów bojowych, była rozważana praktycznie w wielu miejscach. Dzisiejsze rosyjskie BMD mają dawnych protoplastów

Pierwsze próby wyposażenia wojsk powietrznodesantowych w czołgi podjęto już w latach trzydziestych. Protoplastą był jak zawsze pełen nowych idei amerykański inżynier Christie jednak jego prototyp był tylko niewątpliwie ciekawy technicznie, znacznie gorzej było z praktycznym wykorzystaniem. Jak większość jego prac nie wzbudził większego zainteresowania wojskowych. Proponował on aby do jego modelu M1932 po prostu dołączyć odrzucane skrzydła wraz z silnikami lub jego model M1933 transportować pod kadłubem bombowca. Pod jego wpływem kolejne próby podjęli zbrojący się ponad wszelką możliwość Rosjanie podczepiając lekkie czołgi pod kadłubem TB-3 a następnie próbując stworzyć w biurze Antonowa Krylajatj Tank KT-40, czyli lekki czołg z odrzucanymi skrzydłami. W warunkach gdy nagle niespodziewana napaść na sąsiednie kraje się nie udała zarówno czołgi jak i same wojska powietrzno desantowe budowane z takim uporem i bez

liczenia się z kosztami przez dziesięciolecia w ZSRR okazały się zmarnowaną inwestycją i w wojnie nie odegrały większej roli. Mimo to Rosjanie podczas „wyzwoleńczego pochodu” na rumuńską Besarabię w czerwcu i lipcu 1940 roku próbowali zrzucać z bombowców TB-3 lekkie czołgi pływające T-37 prosto do wody. Rozwiązanie to zakładało jednak że załogi skakały oddzielnie i musiały do swoich czołgów dopłynąć co nie było prawdopodobne w warunkach oporu przeciwnika. Próby zbudowania skrzydlatego czołgu podjęli też Japończycy budując konstrukcję pod nazwą Maeda Ku-6 Tam jednak specjalnie zbudowany czołg był klasy tankietki o wadze około 3 ton. Zresztą kiedy prace zakończono w 1945 roku, Japończykom było nie do zdobywania kolejnych wysp. Najbardziej pragmatycznie postąpili Niemcy próbując zbudować szybowiec zdolny do przenoszenia typowego czołu średniego w postaci Me 321. Szybowiec udało się zbudować natomiast z holownikami był zawsze problem. W rezultacie po przeróbkach Me 323 nigdy nie przenosiły czołgów na pole walki za linią frontu. Jedynymi czołgami jakie użyto w operacjach powietrzno desantowych w czasie II wojny światowej były angielski „Tetrarch” i amerykański „Locust”, których użyto w małej skali i raczej przy okazji. Tym niemniej w dniu D potężne szybowce transportowe „Hamilcar” przetrzuciły na tyły wojsk niemieckich pierwsze czołgi oddziałów powietrznodesantowych użyte w realnym boju. Były to czołgi „Tetrarch” opisane poniżej. W latach powojennych tylko USA stworzyło w krajach zachodnich projekt lekkiego czołgu przewidzianego dla wojsk powietrzno desantowych zbudowanego z lekkich stopów z potężnym uzbrojeniem w postaci specjalnego działka 152 mm. Czołg a w szczególności jego uzbrojenie okazało się nieudane więc dalszych prób nie podejmowano choć nadal występuje on w US Army. Rosjanie poszli odwrotną drogą. Szaleńcza chęć agresji spowodowała wbrew wszystkim doświadczeniom II wojny światowej wydzielenie spadochroniarzy jako oddzielnego rodzaju wojsk ze wszystkimi konsekwencjami w tym specjalnym sprzętem stworzono specjalne rodzaje pojazdów dla tych wojsk niewątpliwie najlepsze w świecie z braku jakiegokolwiek konkurencji. Jako pojazdy w walkach nie sprawdziły się one już tak dobrze ponieważ posiadały podobne wady jak amerykański czołg Sheridan, wynikające z samej koncepcji budowy pojazdu z lekkich stopów aluminium. Jak dotąd nikt poza krajami post radzieckimi oraz samą Rosją nie zdecydował się na ich szerokie użycie ze względu na dość wątpliwą przydatność w normalnym boju.



Rysunek 2: Mk-VII Tetrarch

Mk-VII „TETRARCH” – historia powstania

Nikt nie planował że będzie on czołgiem spadochroniarzy w trakcie jego projektowania. Został on zaprojektowany jako kolejny w linii lekkich czołgów Vickersa. Linia zawierała modele od Mk-I do Mk-VI i miał się pojawić następny pod oznaczeniem Mk-VII. Czołg prezentował sobą znaczący postęp w porównaniu z poprzednimi modelami. Miał cięższe uzbrojenie i zupełnie inne zawieszenie. Zamiast zawieszenia typu Horstmann używanego poprzednio, miał cztery duże koła jezdne z których dwa tylne były napędzane. Sterowanie również było nietypowe. Z uwagi na ścisłe związki Vickersa jako jednego z głównych dostawców broni z Ministerstwem Wojny istnienie projektu Mk-VII nie było żadną tajemnicą i miał on popularne nazwanie Purdach (zasłona oddzielająca kobiety i mężczyzn w Indiach). Prototyp czołgu pojawił się w grudniu 1937 roku. Początkowo nieuzbrojony wkrótce otrzymał działko 40 mm i karabin maszynowy Vickersa. Przed zaoferowaniem prototypu na wolnym rynku Vickers zapytał o zgodę brytyjskie Ministerstwo Wojny, które z kolei poleciło w maju 1938 roku ośrodkowi w Adlershot przebadać prototyp pod kątem jego przydatności jako standardowy czołg lekki. Wkrótce potem 8 czerwca 1938 roku na spotkaniu przedstawicieli Sztabu Generalnego i Królewskiego Korpusu Pancernego dyskutowano czy należy w ogóle czołg przyjąć na uzbrojenie jako lekki czołg krążowniczy. MKVII jako że miał mniejszą prędkość i i gorszą zdolność pokonywania przeszkód niż testowany równolegle czołg A13 Po



Rysunek 3: Czołgi Tetrarch na Kaukazie

spotkaniu zdecydowano jednak że niewielką ilość warto mieć i postanowiono zamówić 70 sztuk. Na kolejnym spotkaniu tym razem z przedstawicielami Vickersa poinformowano ich że zamówienie zostanie złożone przy gwarancji jego wykonania bez uszczerbku dla innej produkcji do roku 1940. Zalecono także zmiany konstrukcyjne. polepszenie chłodzenia silnika i użycie stali hartowanej w zawieszeniu. Żądano też powiększenia luków dostępu do silnika i wentylatora w wieży a także większych włazów. Po spotkaniu oficjalnie nadano mu nazwę A17 i wysłano do Vickersa specyfikację. Wojskowych martwił mały zasięg i umieszczenie zbiornika paliwa dość ryzykownie pod przednim pancierzem. Aby rozwiązać problem zasięgu dodano dodatkowy cylindryczny zbiornik z tyłu i dodatkową płytę pancerną oddzielającą przedział bojowy od zbiornika, który wyposażono też w zawory umożliwiające jego szybkie opróżnianie. Komisja po przebadaniu czołgu zwróciła uwagę na nowy system sterowania, ale jednocześnie zaleciła zakup wozu i poddanie go testom na niezawodność. W danym momencie Vickersowi nie spieszyło się z produkcją czołgu ponieważ pracował nad projektem rozwojowym A18, w związku z czym nie miał gotowych rysunków. Dopiero 10 października przygotował i złożył rysunki a 11 listopada 1938 roku zostały one przyjęte z pominięciem wątpliwości z uwagi na kryzys monachijski. Sytuacja w Europie wymagała szybkich decyzji a Wielka Brytania nie miała nadmiaru nowoczesnych czołgów czy to lekkich czy innych. Zresztą podobnie jak inne kraje na kontynencie nikt nie mógł ocenić roli czołgów w nadchodzącej wojnie do końca a w porównaniu z innymi konstrukcjami Tetrarch wyróżniał się na pewno nowoczesnością