

Pancerny Ford pierwszy produkowany seryjnie w Polsce pojazd pancerny

Wojny o Niepodległość Polski i jej granice w latach 1918-1921 miały niemal przez cały ten okres charakter ruchowy. Do tego typu działań najbardziej nadawały się ówczesnie samochody pancerne. Co prawda Polska posiadała na stanie 120 wolnobieżnych czołgów francuskich typu Renault 1917FT jednak ze swoją prędkością 6,5 km/godz. możliwość ich użycia była dość ograniczona.

Nieco inna była sytuacja odnośnie samochodów pancernych. Ich zalety dostrzeżono bardzo szybko i już u zarania Niepodległości zaczęto budować pojedyncze improwizowane pojazdy tego typu. Posiadano też kilkadziesiąt pojazdów zdobycznych, głównie po państwa zaborczych.

Sukcesy samochodów pancernych w walkach ruchowych, szczególnie skutecznie współpracujących z Konarmią Siemiona Budionnego, dały impuls do powstania i zbudowania w Polsce pierwszych seryjnych pojazdów tego typu.

Inicjatorem i projektantem zbudowania w kraju serii samochodów pancernych był cywilny pracownik Sekcji Samochodowej Naczelnego Wodza inż. Tadeusz Tański. Na początku czerwca 1920 r. opracował on z własnej inicjatywy pojazd, którego budowa miała być prosta, szybka, opancerzenie skuteczne, o odpowiednim uzbrojeniu umieszczonym w obrotowej wieżyczce. W tym celu wykorzystał podwozie samochodu osobowego Ford T, którego spora ilość znajdowała się na ziemiach polskich, a także ponemieckie ochronne tarcze okopowe wykonane z dobrej jakości stali pancerniej.

Przedstawiony wiceministrowi spraw wojskowych gen.bryg. Emilowi Gołogórskiemu projekt został „niemal od ręki” zaakceptowany i 12 czerwca 1920 r. inż. Tański przystąpił do budowy prototypu w zakładach Towarzystwa Akcyjnego Fabryk Maszyn



Gerlach i Pulst na warszawskiej Woli. Pojazd został zbudowany w iście ekspresowym tempie, bo w ciągu zaledwie 2 tygodni. Po krótkich próbach, które potwierdziły założenia konstruktora, iż będzie to wóz lekki, szybki, zwrotny, dobrze opancerzony o niezłych możliwościach jazdy w terenie, zapadła decyzja o budowie kolejnych 7 pojazdów, które prawdopodobnie nosiły nieoficjalne oznaczenie FT-B mod.1920.

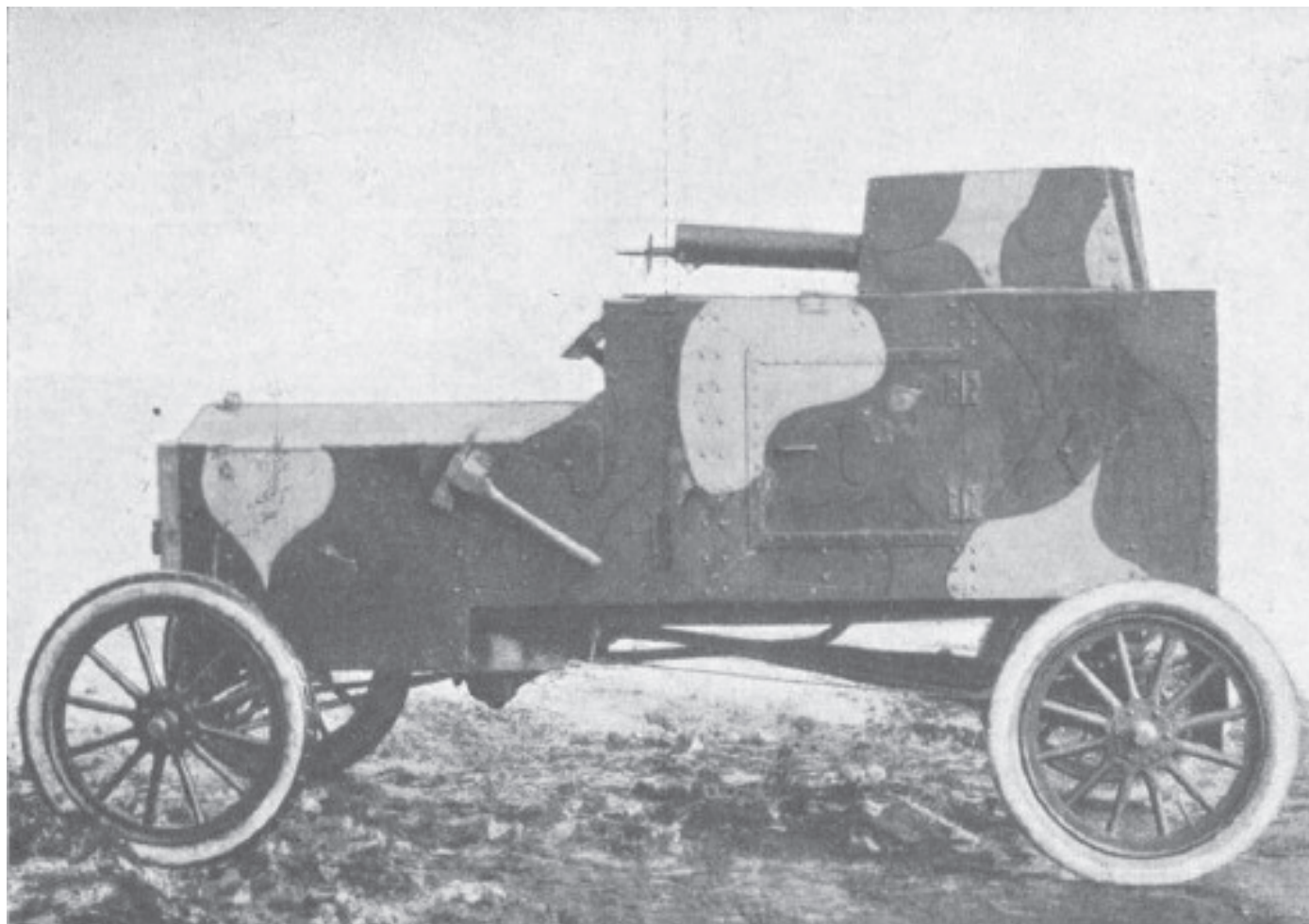
Na początku sierpnia 1920 r. pierwsze 6 pancernych Fordów pod dowództwem por. Felicjana Dzięcielewskiego przydzielono do 8 Brygady Jazdy. W okresie tym działały one w rejonie Ostrołęki, Ciechanowa, Serocka, Pułtuska, Dębem, gdzie ich głównym zadaniem była osłona odwrotu polskich oddziałów i prowadzenie rozpoznania na potrzeby dowództwa 1 Armii.

14 sierpnia do oddziału dołączyły ostatnie dwa zbudowane pancerne Fordy. Z całości utworzono 1 Kolumnę Lekkich Samochodów Pancernych pod dowództwem por. Dzięcielewskiego, Oddział wzmocniony został dodatkowo przez dwa półpancerne samochody pancerne produkcji angielskiej White oraz samochód ciężarowy Packard uzbrojony w armatę górską kal. 76 mm. Tego dnia Kolumna podporządkowana została dowództwu 5 Armii gen. ppor. Władysława Sikorskiego.

Następne dni były okresem niezwykle intensywnej działalności 1 Kolumny. Już 15 sierpnia oddział, działając na tyłach bolszewickiej 4 Armii wywołał zamieszanie w rejonie m. Góra, gdzie zniszczył i rozproszył liczne tabory nieprzyjaciela oraz niszcząc łączność telefoniczną. Następnie skierowano się w rejon Drobina, gdzie zaskoczono 157 i 158 pułki strzelców wchodzące w skład 18 DS podczas wydawania posiłku. Polskie samochody pancerne zadały olbrzymie straty bolszewikom prowadząc ogień aż do wyczerpania się amunicji. Jednak nawet wówczas nie przerwano akcji obrzucając wroga granatami wyrzucanymi z wnętrza pojazdów. Po powrocie do Płońska i uzupełnieniu amunicji pancerne Fordy działały 16 sierpnia na podejściach do miasta prowadząc wypady głównie w celach rozpoznawczych. 17 sierpnia 1 kolumna skierowana została do kolejnej akcji w rejon m. Góra. Podczas toczonych tego dnia walk utracono jednego pancernego Forda, a ciężko ranny został dowódca plutonu ppor. Edward Karkoz. Ostatecznie po 3-dniowych walkach Góra została odbita, przy czym polskie samochody pancerne zadały wysokie straty szczególnie kawalerii bolszewickiej. 20 sierpnia 1 kolumna wykonała niemal 200-kilometrowy rajd na tyłach oddziałów bolszewickich po osi Płońsk-Bielsk-Sierpc-Biezuń staczając po drodze szereg drobnych potyczek z oddziałami bolszewickimi i siejąc zamieszanie na drogach odwrotu nieprzyjaciela. Następnie oddział walczył w rejonie Mławy i Ciechanowa.

Po zwycięstwie pod Warszawą 1 kolumna została przerzucona na Wołyń. Tam wzięła udział w pierwszym na świecie rajdzie oddziału pancerno-motorowego. Rajd ten rozpoczął się 11 września 1920 r., a jego celem było miasto Kowel stanowiący główny węzeł komunikacyjny oraz bazę zaopatrzeniową bolszewickiej 12 Armii. Zorganizowana grupa pancerno-motorowa pod dowództwem mjr. Władysława Bochenka składała się z: 1 Kolumny Lekkich Samochodów Pancernych (7 Fordów i 2 White'y), doraźnie zmotoryzowanych II i III/26 pp, oraz 2 i 3 baterii 7 pap również zmotoryzowanych. Rajd rozpoczął się w południe 11 września kiedy to cała grupa wyruszyła z rejonu Włodawy w kierunku Brześcia, a następnie posuwała się po osi Maloryta-Mokrany-Ratno. Po minięciu m. Mokrany oddział natknął się na nieprzyjaciela we wsi Horniki. Zaskoczony wróg został częściowo rozbity, a częściowo uciekł w panice porzucając 2 armaty. O świcie 12 września Polacy natknęli się na nieprzyjaciela w rejonie Ratna. Mimo podpalenia mostu i silnego ostrzału Polacy opanowali miejscowość kierując się na wieś Bucyn. I tu samochody pancerne Tańskiego nie dały bolszewikom szans likwidując opór i zdobywając kolejne działka nieprzyjaciela. Około godz. 14 grupa znalazła się pod Kowlem. Mimo ostrzału sił polskich przez dwa pociągi pancerne wroga pancerne Fordy wdarty się do Kowla i zajęły dworzec kolejowy. Około godz. 16 miasto było w rękach polskich po 160-kilometrowym rajdzie. Podczas walk uszkodzone zostały 3 wozy, które jednak udało naprawić się własnymi siłami. Ostatecznie w ręce polskie, poza dwoma pociągami pancernymi i 3 samolotami, dostały się olbrzymie zapasy żywności i sprzętu wojennego.

Rajd (lub zagon) na Kowel, mimo użycia stosunkowo niewielkich sił przyczynił się nie tylko odwrotu siły bolszewickie. Stał się on inspiracją w okresie międzywojennym dla wielu twórców tzw. wojny błyskawicznej. Analizowany był wszechstronnie tak w Niemczech jak i Anglii oraz bolszewickiej Rosji. Niestety właściwe wnioski wyciągnęli z polskiej akcji jedynie nasi zachodni sąsiedzi. W sierpniu 1920 r. ukończono kolejne 8 samochodów pancernych Ford. Zostały one organizacyjnie zebrane w 2 Kolumnę Lekkich Samochodów Pancernych. Prawdopodobnie jednak oddział ten nie walczył jako całość. Nie udało się dotychczas ustalić przebiegu walk 2 kolumny. Wiadomo jedynie, że w składzie 3 plutonu Samochodów Pancernych przydzielonego do Grupy ppłk. Adama Nieniewskiego znajdowały się 2 pancerne Fordy. Pluton ten uczestniczył we wrześniowych walkach z Litwinami na Białostoczczyźnie i Suwalszczyźnie. Podczas tych walk, w rejonie m. Waliły został zniszczony



jeden pancerny Ford. Ostatecznie wojnę przetrwało 12 pancernych Fordów, które były traktowane jako pojazdy szkolne. Ze względu na swój improwizowany charakter i zużycie systematycznie były one skreślane ze stanów. Do wybuchu II wojny przetrwał zaledwie jeden pojazd jako poza ewidencyjny w składzie 3 batalionu pancernego w Warszawie. Jego losy wojenne nie są znane. Samochody pancerne Ford konstrukcji inż. Tadeusza Tańskiego odegrały w walkach o Niepodległość skromną, chociaż wyjątkową rolę.

Były szybkie i zwrotne, proste w obsłudze i łatwe w naprawie, silniki tolerowały nawet kiepskiej jakości paliwo, a pancerz dawał pełną ochronę załodze. Dzięki małej masie dobrze poruszały się nie tylko po drogach gruntowych, ale także i w terenie. Dzięki niewielkim wymiarom pojazd był łatwy do ukrycia i trudny do wykrycia. Jego silnik był stosunkowo cichy, co ułatwiało przemasz szczególnie na tyłach wroga. Do jego wad należały: brak opancerzonej podłogi, która składała się ze zwykłych desek; ciasne wnętrze; mała wieżyczka; brak rozrusznika elektrycznego, co wymagało rozruchu z korby; słabe resory tyłego mostu, które często ulegały uszkodzeniom oraz karabin maszynowy wz.08/15, który dość często zacinął się z powodu złego donoszenia taśmowego. Mimo to wielu specjalistów uważało, iż był to najlepszy samochód pancerny użyty podczas walk o Niepodległość.

Na początku 1921 r. inż. Tadeusz Tański zaproponował MSWojsk. projekt zmodernizowanego, powiększonego i ulepszonego, pojazdu na podwoziu Forda T, jednak wobec zakończenia wojny pomysł został odrzucony, po którym pozostał jedynie uproszczony szkic.

Mimo, iż oryginalny samochód pancerny Tańskiego nie zachował się, podczas licznych uroczystości możemy podziwiać jego replikę zbudowaną w 2007 r. Jej autorzy, a raczej konstruktorzy to Michał Miazga i ówczesny pracownik Muzeum Techniki Andrzej Godlewski. Replika zbudowana na oryginalnym podwoziu Forda T jest pojazdem w pełni sprawnym uczestniczącym w różnych wydarzeniach o charakterze rekonstrukcyjnym i rocznicowo-patriotycznych.

DANE TECHNICZNE:

Masa: ok. 1350 kg

Wymiary: długość 3250 mm

szerokość 1550 mm

wysokość 1730 mm

Silnik: gaźnikowy, 4-suwowy, 4-cylindrowy, rzędowy, o średnicy cylindrów 95 mm, skoku tłoków 102 mm, pojemności 2900 cm³, o mocy 22 KM chłodzony wodą;

Układ napędowy: skrzynia mechaniczna z 2 biegami wprzód i jednym wstecz, napęd przez wał na tyle koła

Zawieszenie: na poprzecznych resorach płaskich

Ogumienie: pneumatyczne na drewnianych kołach szprychowych

Prędkość maksymalna: ok.45 km/godz.

Zasięg jazdy: ok.250 km

Pancerze: nitowany o grubości

przód, boki i tył 8 mm,

górze 3 mm,

dno nieopancerzone

Uzbrojenie: lekki karabin maszynowy kal. 7,92 Maxim wz.08/15 z zapasem 1250 naboii oraz 25 ręcznych granatów;

Załoga: 2 żołnierzy

