

Lehký obrněný automobil M8



V průběhu druhé světové války používala americká armáda pouze jediný typ vozidla, který si zasloužil označení obrněný automobil. Byla to naprosto atypická situace, avšak armáda státu produkujícího obrovské množství obrněné techniky nepovažovala vozidla tohoto typu za potřebná. Obdobnou funkci vyhovujícím způsobem plnily kolové průzkumné transportéry M3 (Scout Car) a polopásové transportéry M2 (Half Track Car) a jejich vývojové verze. Ve stejné době používala britská armáda k různým účelům více typů obrněných automobilů - mj. i ty, jež byly vyráběny ve Spojených státech na export (T17E1 Straghound). Nejinak tomu bylo v německé armádě, která rovněž používala několik typů těchto vozidel různé velikosti a s různou výzbrojí. Pouze sovětská armáda přijala do výzbroje jen jeden typ lehkého obrněného automobilu, což ale nevyplývalo z žádné doktríny, nýbrž ze situace průmyslu zaměřeného na výrobu tanků a samohybných děl.

Americké obrněné automobily před druhou světovou válkou



T4

Automobil byl k vojenským účelům poprvé upraven v roce 1898, když major Royal Page Davidson, velitel Severozápadní vojenské akademie (Northwestern Military Academy) ve Wisconsinu, instaloval na tříkolku Duryea kulomet chráněný pancéřovým štítem. Během následujících deseti let zkonstruoval Davidson na základě běžných automobilů ještě sedm různých obrněných vozidel. Další konstrukce pak vznikly na začátku první světové války. Když v roce 1916 revolucionář Pancho Villa vyprovokoval pohraniční konflikt se Spojenými státy, dostaly americké expediční jednotky při tažení do Mexika jako podporu několik obrněných a vyzbrojených automobilů - konkrétně Jeffrey Quad, 1916 White Armored Car, Mack, Locomobile a Ford. Byly postaveny dva oddíly vybavené automobily značek Jeffrey, White a King, ale poměrně rychle byly opět rozpuštěny. Důvod byl prostý - armáda nepředpokládala nasazení tohoto typu zbraní na frontě v Evropě. Američané se k myšlence obrněných automobilů vrátili v roce 1927, kdy vznikl prototyp T1. K jeho výrobě byly použity součásti civilních osobních i nákladních motorových vozidel Pontiac, výsledná konstrukce však nesplňovala požadavky armády.

Teprve dvě vozidla vyrobená podnikem Cunningham Motors z Rochesteru pod označením T4 vyhověla podmínkám stanoveným armádním zbrojním úřadem (US Army Ordnance Department). Jednalo se o třinápravové automobily s náhonem na dvě nápravy. Byly kompletně pancéřovány a jejich výzbroj se skládala z kulometu M1921 ráže 12,7 mm, druhého kulometu M1919 ve věži a protiletadlového kulometu M1919. Bylo vyrobeno 12 sériových exemplářů, které dostaly armádní označení M1 a sloužily až do konce třicátých let.

Následně byla vyrobena série prototypů, které měly pomoci upřesnit optimální koncepci obrněného automobilu. Prototyp T5 Convertible měl možnost nahradit kolový pohon pásovým. Další prototyp T7 stavěný na podvozku nákladního automobilu Franklin byl prvním ze série zkušebních modelů T6, T8, T9 a T10, které však připomínaly spíše konstrukce z 1. světové války. Jedině T7 nevznikl pouze v prototypu, ale bylo vyrobeno ještě šest sériových exemplářů. Dále bylo vyrobeno sedm podobných automobilů T11 ve variantách T11E1 a T11E2. Firma Marmon-Herrington zahájila výrobu tohoto stroje pro Francii a na export jej vyráběla rovněž firma American Armament Corporation. Veškerá produkce na vývoz do Číny a Persie se však omezovala pouze na krátké série. Na projektování obrněných automobilů se podílel také známý automobilový konstruktér Preston Tucker.

V září 1939 donutila situace v Evropě vládu Spojených států ke spuštění programu rozvoje ozbrojených sil. Jednou z jeho částí byla výroba obrněných automobilů. V časové tísní byl do výzbroje přijat průzkumný automobil White M3 Scout Car vycházející z konstrukce průzkumného automobilu T7 Scout Car. Šlo spíše o obrněný transportér s otevřenou bojovou sekci než o klasický obrněný automobil a používán byl v hlavní míře k průzkumu. Současně probíhaly práce na vozidle označovaném Trackless Tank (bezpásový tank). Jeho vývojem se zabývala firma Trackless Tank Corporation z New Yorku. První model vážil deset tun, byl poháněn dieselovým motorem a měl osm kol s odpružením typu Christie a náhonem pouze na první nápravu. Pancíř byl nýtovaný. Mělo jít o univerzální stroj sloužící podle použité výzbroje jako stíhač tanků, podpůrné vozidlo a nebo protiletadlové vozidlo. Nakonec však byl tento typ označen za neodpovídající požadavkům bojiště. Stejná firma přišla s další konstrukcí T13, která byla o něco pokročilejší a měla např. svařovaný pancíř, nicméně ani tento model se nedočkal uznání.

Do roku 1940 vyrobil americký průmysl 42 obrněných automobilů a 212 obrněných průzkumných vozidel.

V polovině roku 1941 již měly americké konstrukční kanceláře k dispozici reference vyplývající z nasazení bojových vozidel v Evropě a severní Africe. Nové typy obrněných automobilů měly vznikat ve spolupráci složek Ordnance Department a British Tank Mission, neboť se předpokládalo, že hlavním odběratelem bude britská armáda. Podle plánů měly být sériově vyráběny tři kategorie vozidel - lehká, střední a těžká. Jelikož britská strana projevila zájem pouze o stroje střední a těžké kategorie (lehké již byly vyráběny ve Velké Británii), vyvíjeli Američané lehké vozidlo pouze pro vlastní potřebu.

Program kanonového motorového vozidla



T21

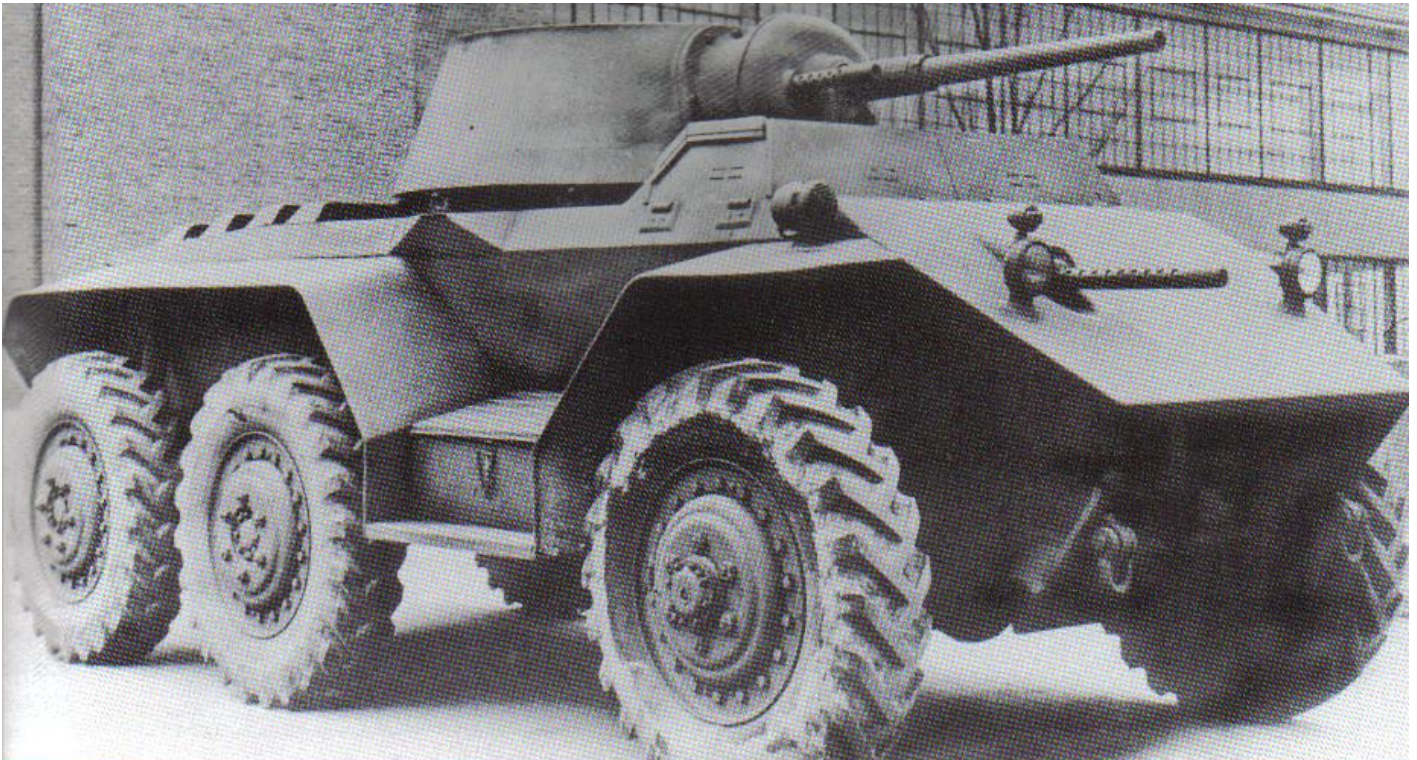
Podle amerických představ se měla hlavním prostředkem protitankového boje stát lehká vozidla. Jejich nejdůležitější vlastností a největší předností mělo být obratné manévrování, kterého mělo být dosaženo relativně slabým pancéřováním. Prvním z těchto vozidel byl typ 37 mm GMC M6 na podvozku malého nákladního automobilu o nosnosti 0,75 t, vyzbrojený kanonem ráže 37 mm a kulometem ráže 12,7 mm. Za účelem zorganizování patřičných jednotek a jejich vyzbrojení bylo ustaveno velitelství stíhačů tanků (Tank Destroyer Command), které v červenci 1941 vyhlásilo technické požadavky na vozidlo pracovním názvem kanonové motorové vozidlo (GMC - Gun Motor Carriage). Mělo to být lehké (hmotnost do pěti tun) a nízké vozidlo s náhonem 6x4 vyzbrojené kanonem ráže 37 mm. Podmínkou měla být jednoduchá konstrukce kvůli snížení výrobních nákladů. Podvozek měl umožnit využití vozidla k přepravě minometu, protiletadlového kulometu nebo kanonu, případně munice. Pohon měl stejně jako u průzkumného automobilu M3A1 zajistit benzinový motor Hercules. Základní varianta vozu měla nést výzbroj tvořenou kanonem ráže 37 mm a dvěma kulometry ráže 7,62 mm ve věži a v přední části korby. Čelní pancíř měl chránit osádku před projektily do ráže 12,7 mm a boční pancíř před projektily ráže 7,62 mm. Nebylo požadováno, aby byl bojový prostor chráněn pancířem i shora.

V říjnu 1941 byly přijaty dva projekty - T22 podniku Ford Motor Company a T23 divize Fargo firmy Chrysler Corporation. Opozděně se do soutěže přihlásil podnik Studebaker s návrhem vozidla 37 mm GMC T43, jehož označení bylo později změněno na T21. Tento projekt byl akceptován dodatečně 23. ledna 1942. Všechny tři návrhy si byly navzájem velice podobné. Zbrojní úřad navíc rozšířil svou objednávku u firem Ford a Chrysler na verze s náhonem 4x4 pod označením T22E1 a T23E1.

Ještě během výroby prototypů se změnila koncepce stíhače tanků, protože se zjistilo, že kanon ráže 37 mm je příliš slabý a že po zařazení do výzbroje budou chystaná vozidla již zastaralá. Práce na nich však pokračovaly, poněvadž ve složení praporů stíhačů tanků se počítalo s použitím lehkých průzkumných obrněných automobilů. Zájem o podobné automobily k průzkumu, které by nahradily vozy M3A1 Scout Car, projevily také jízdní jednotky (Cavalry). Za tohoto stavu byla v březnu 1942 změněna specifikace prototypů

ze stíhačů tanků na lehká obrněná vozidla.

Prototyp T22



Prvním dokončeným prototypem byl obrněný automobil T22 firmy Ford. Testy jízdních vlastností začaly 16. března 1942 na polygonu v Aberdeenu. Další testy, tentokrát výzbroje, proběhly 19. a 20. května ve Fort Knoxu. Po ukončení série zkoušek rozhodl Úřad obrněných sil (AFB - Armored Force Board), že po provedení doporučených konstrukčních změn se T22 stane pro armádu vhodným průzkumným vozidlem, eventuálně lehkým stíhačem tanků. Přestože průjezdnost terénem byla vyhodnocena jako nevyhovující a byl vznesen požadavek na větší věž, do níž by se vešli tři lidé, staly se výrobní možnosti a zkušenosti firmy Ford Motor Company faktorem, jenž rozhodl o přijetí vozidla do výzbroje americké armády. Toto rozhodnutí padlo 21. dubna a následkem toho byly ukončeny práce na ostatních dvou projektech. Navzdory tomu byl v květnu dokončen a otestován automobil T21 firmy Studebaker. Během testů se u něj projevila řada konstrukčních vad, které bylo nutno odstranit. Na druhou stranu obsahoval zajímavá konstrukční řešení, která převzala firma Ford při stavbě předsériových vozidel.

S favorizováním Fordu nebyli spokojeni zástupci jízdních jednotek, protože během zkoušek podniknutých 1. jízdní divizí (1st Cavalry Division) se ukázalo, že stejný motor jako v automobilu M3A1 je pro těžší T22 příliš slabý. Následkem toho měl nový automobil i s náhonem 6x6 horší průjezdnost terénem a zhoršily se také jeho manévrovací schopnosti. Navzdory těmto výhradám práce na vývoji T22 i testy prototypových exemplářů pokračovaly.

Testy provedené úřadem obrněných sil ve Fort Knoxu prokázaly nezbytnost uskutečnění četných konstrukčních změn. Byla přidána nástavba nad místo řidiče a na boky pancéřové bedny na radiotechnické vybavení, byla upravena věž s kanonem a odstraněn kulomet z předku korby, protože armádě tato varianta výzbroje nevyhovovala. Všechny doporučené změny byly uskutečněny až na pátém prototypu, jenž po přestavbě dostal označení T22E2, ale AFB nečekal na realizaci změn a již vydal souhlas se sériovou výrobou vozidla a objednal 200 kusů pro velitelství stíhačů tanků a 1 534 kusů pro jízdní jednotky. Konala se rovněž ukázka techniky pro představitele britské tankové mise (British Tank Mission), ale Britové neprojevili o vozidlo zájem a v květnu 1942 oficiálně odmítli nabídku na dodávky - i když se posléze ukázalo, že ne nadlouho. Označení vzorového exempláře T22E2 bylo 22. dubna 1942 změněno na lehký obrněný automobil (Light Armored Car) M8.

Ještě v květnu 1942 získala společnost Ford kontrakt na dodání 5 000 vozidel, avšak dlouhé diskuse armádních představitelů o budoucnosti obrněných automobilů výrazně opoždily faktické zahájení výroby. Situaci ještě více zkomplikoval fakt, že v létě 1942 měla americká armáda na výběr z pěti různých typů obrněných automobilů o hmotnostech od 7 do 26 tun. Byla plánována standardizace výzbroje obrněných a jízdních jednotek, která by usnadnila výrobu i zásobování, jenže každá z formací měla jiné technické

požadavky a muselo se počítat i s potřebami velitelství stíhačů tanků. K vyřešení sporu byla 13. října svolána zvláštní komise pro obrněná vozidla (Special Armored Vehicle Board) vedená generálem Willistonem Birkhimerem Palmerem z obrněných sil (Armored Force), tzv. Palmerova komise. Ta nakonec potvrdila dřívější rozhodnutí, i když velitel obrněných sil generál Jacob Loucks Devers požadoval, aby bylo do výzbroje zařazeno těžší vozidlo typu T19 či T19E1. Kromě toho byla pro Velkou Británii neprodleně zahájena výroba středního obrněného automobilu T17E1 Brity nazývaného Straghound o hmotnosti 15 t a těžkého obrněného automobilu T18 Boarhound o hmotnosti 26 t.

Lehký obrněný automobil M8



Sériovou výrobu se podařilo spustit až v březnu 1943 ve Fordových závodech v Saint Paul ve státě Minnesota. Původním vzorem pro hromadnou výrobu měl být stroj č. 6 s odlévanou věží. Shora byla z polo viny zakryta a pro obsluhu kanonu byly přidány periskopy. Na zadní stranu věže byla namontována lafeta pro kulomet ráže 7,62 mm a na horní část přední strany věže lafeta pro kulomet ráže 12,7 mm. Oba kulomety bylo možno použít k protiletadlové palbě. Od vypracování vzorového exempláře do zahájení výroby uplynula řada měsíců, během nichž byly prosazeny další konstrukční změny. Již v prosinci 1942 označilo velení stíhačů tanků periskopy za zbytečné a dalo redukovat horní kryt. Dále byla protiletadlová obrana omezena na jediný kulomet ráže 7,62 mm, ale již v září byla výzbroj vozidla opět posílena o kulomet ráže 12,7 mm. Na konci března byla odlévaná věž nahrazena věží svařovanou z válcovaných plátů, které zaručovaly vyšší odolnost pancíře. Přesto první sériové exempláře obdržely již vyrobené věže odlévané. Do palivových nádrží byly přidány samosvorné povlaky. V květnu byla výroba M8 zahájena rovněž v továrně v Chicagu.

Jedním z nedostatků vozidla bylo v průběhu testů přehlédnuté slabé odpružení přední nápravy. Nové odpružení torzními tyčemi namísto původních listových pružin bylo aplikováno v září 1943 ve dvou vozidlech, která sjela rovnou z výrobní linky. Tyto automobily dostaly označení M8E1. Při testech, které proběhly teprve v září 1944, se ukázalo, že toto řešení není optimální. V té době však již byla vyráběna vozidla s modernizovanými svazkovými pružnicemi, jejichž testy úspěšně proběhly již v létě 1943. Toto odpružení bylo přijato do výroby 21. srpna 1943.

Vzhledem k neshodám týkajícím se nutnosti vybavení vozidel protiletadlovými zbraněmi neměly zpočátku vyráběné automobily M8 lafety pro takovou výzbroj. Problém vyplýval z toho, že jízdní jednotky naléhaly, aby byla výzbroj vozidla posílena o kulomet ráže 12,7 mm, který však velitelství stíhačů tanků považovalo za zbytečný. Jak úřad jízdních jednotek ve Port Riley, tak úřad tankových stíhačů ve Port Hoodu uskutečnily řadu testů prvních sériových exemplářů vybavených otočnou obručovou kulometnou lafetou M32 (Gun Mount) určenou pro nákladní automobily. Testy dopadly úspěšně, v srpnu 1943 přijaly toto řešení jízdní jednotky a následně i velitelství stíhačů tanků. Vyšlo však najevo, že průmysl není schopen dodat tyto točny v potřebném množství, takže bylo nutno provést další testy s lafetami M49 a M49C. Byly zahájeny 16. prosince 1943 a po jejich ukončení byla do výzbroje přijata lafeta M49C. To však nebyl konec problémů s protiletadlovou výzbrojí.

Situace se změnila, když byly na konci roku 1943 zahájeny zkoušky skládací lafety D67511, kterou bylo možno montovat na zadní stranu věže. Ve srovnání s 295 kg těžkou starší lafetou byl nový typ mnohem lehčí, takže byl jízdními jednotkami kladně ohodnocen a ihned po ukončení testů ve Port Riley 18. dubna 1943 bylo odvoláno rozhodnutí o montáži M49C a doporučena montáž D67511. Do té doby nebyly na sériová vozidla montovány protiletadlové kulometry. Vedle D67511 byly testovány ještě dvě jiné lafety, které však nevyhověly požadavkům.

V době frontového nasazení lehkého obrněného automobilu M8 v Evropě bylo v polních opravárenských dílnách podniknuto několik pokusů o zlepšení bojových vlastností vozidla. Ještě před vyložením v Normandii byly ve Velké Británii na věže montovány různé podstavce a točny, protože dodávané stroje dosud neměly standardně montován kulomet ráže 12,7 mm. Takovéto úpravy byly schváleny 23. srpna 1944, ale současně bylo vydáno nařízení napříště na vozidla M8 montovat otočné lafety M50.

Nebezpečným faktorem, jenž se neblaze projevil během bojů v Itálii, byla chybějící ochrana podlahy vozidla před výbuchy protitankových min. V lednu 1944 padlo rozhodnutí o výrobě dodatečného pancíře a návržení způsobu jeho montáže. Práce na tomto úkolu začaly v březnu a konstrukce byla schválena 28. dubna. Vývoj byl ukončen v červnu a neprodleně se začaly montovat dodatečné pancíře - jak na právě vyráběné automobily, tak na stroje, které již byly v provozu. Do té doby kladly osádky na podlahy svých vozů pytle s pískem.

V souvislosti se změnou struktury jízdních útvarů vyvstala v září 1943 potřeba vybavit obrněné automobily M8 druhou radiostanicí. Měla být instalována v pravém výčnělku korby, v němž bylo dosud převáženo zásobních 64 nábojů. To omezilo množství munice do kanonu na 16 nábojů ve věži. V říjnu bylo doporučeno, aby za takové situace byly dvěma radiostanicemi vybavovány výhradně velitelské vozy.

Velení jízdních jednotek s tímto návrhem nesouhlasilo a od 1. března 1944 byly do všech nových automobilů montovány podstavce pro dvě radiostanice. Následkem toho byla munice uložena na každém možném volném místě. Ve věži pro ni byly namontovány dodatečné nosiče a boky korby byly upraveny tak, že se v nich podařilo vyšetřit místo na 36 nábojů. Do nových vozidel byly přidány další dva zásobníky munice - jeden na 20 nábojů mezi sedadla ve věži a druhý na 43 nábojů za sedadlo řidiče namísto nádrže na vodu. Tyto úpravy byly schváleny 22. července 1944. Uvedené problémy s municí se samozřejmě netýkaly jednotek stíhačů tanků, které měly v obrněných automobilech jen po jedné radiostanici.

Proudový odběr druhé radiostanice si vyžádal zapojení přídatného elektrického generátoru, který vojáci nazvali „Little Joe“. Tyto napájecí zdroje několika různých výrobců byly dodány v počtu 1 400 kusů a od října 1944 byly montovány do obrněných automobilů a polopásových transportérů používaných na evropském bojišti.

Ve vozidlech vyrobených ve druhé polovině roku 1944 byla instalována trojnožka pro kulomet ráže 12,7 mm, ale od března 1945 byl tento kulomet přemístěn do přední části věže a spřažen s kanonem, takže namísto lafety D67511 mohla být do vozu přidána další skříňka na výstroj. Na konci roku byly odstraněny držáky na miny a nahrazeny většími úchyty na různou výstroj.

Obrněný užitkový automobil M20

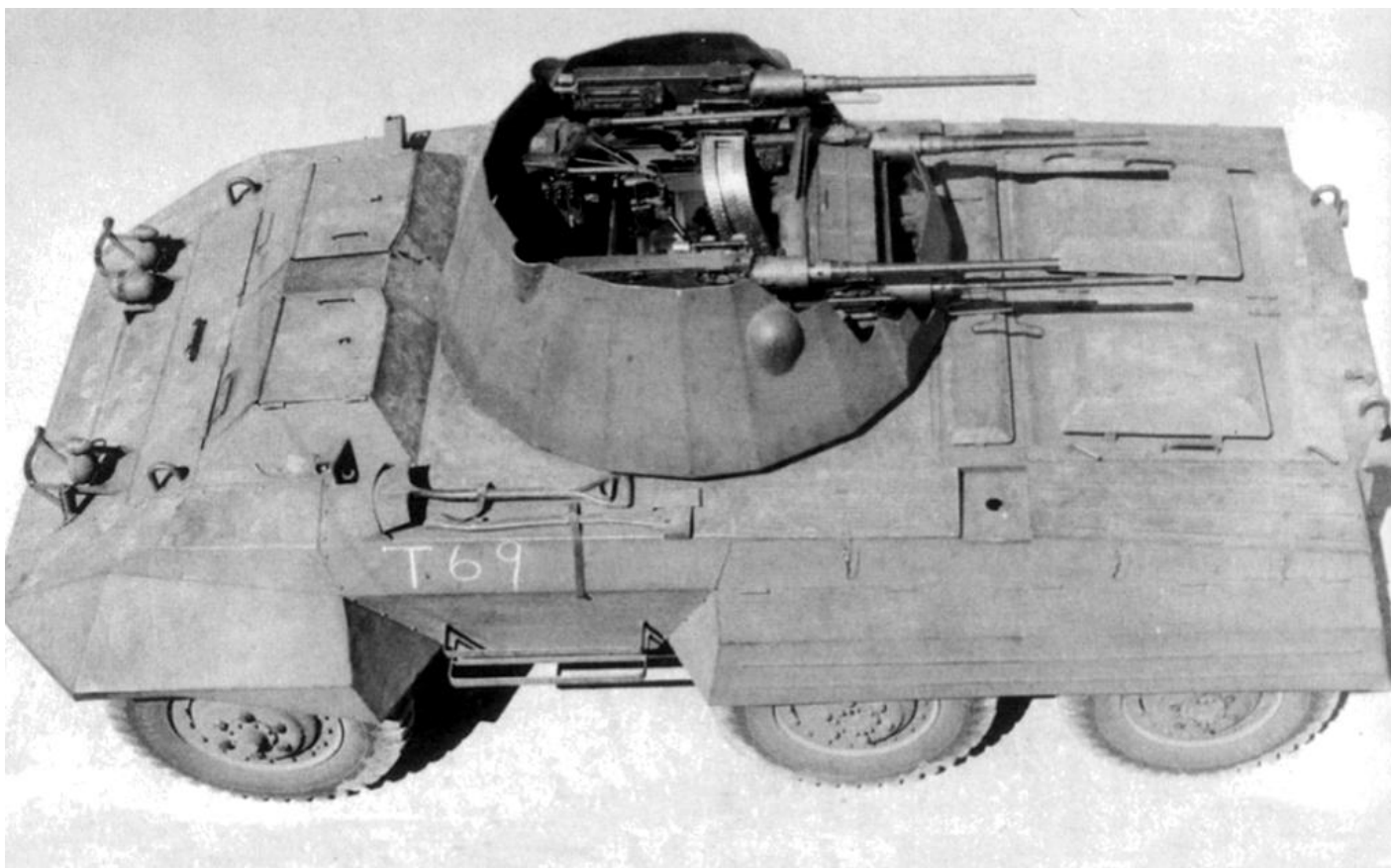


Vedle bojových obrněných automobilů potřebovaly jednotky stíhačů tanků též velitelské vozy, transportéry mužstva i materiálu a protiletadlová vozidla. Příprava na výrobu těchto modifikací začala 17. prosince 1942. Nové verze dostaly označení obrněný velitelský automobil (Armored Command Car) T26, osobní-nákladní transportér (Personnel-Cargo Carrier) T20 a vícehlavňové protiletadlové motorové vozidlo (Multiple Gun Motor Carriage) T69. První verze vznikla demontáží věže z obrněného automobilu M8, jehož hlavní výzbrojí se tak stal kulomet ráže 12,7 mm na lafetě M49 postavené nad bojovou, v tomto případě velitelskou sekci. Nákladní transportér nesl na korbě namísto otočné věže pancéřovou valníkovou nástavbu s 38 cm vysokými bočnicemi. Obě vozidla byla prakticky identická, proto obdržela společné označení Armored Utility Car T26 - obrněný užitkový automobil. Nákladní varianta mohla po složení sedadel převážet náklad o hmotnosti 1 361 kg.

Po otestování bylo vozidlo 18. února 1943 zařazeno do výzbroje pod názvem obrněný užitkový automobil (Armored Utility Car) M10, protože by však mohlo docházet k záměnám se stíhačem tanků M10, bylo označení 6. května opět změněno na M20. Automobil vyráběla od července 1943 továrna Ford v Chicagu. Vzhledem k tomu, že většina vozidel M20 měla být dodána týlovým jednotkám, nebyla standardně vyzbrojována kulometem ráže 12,7 mm; ten dostávala pouze vozidla používaná v bojových akcích.

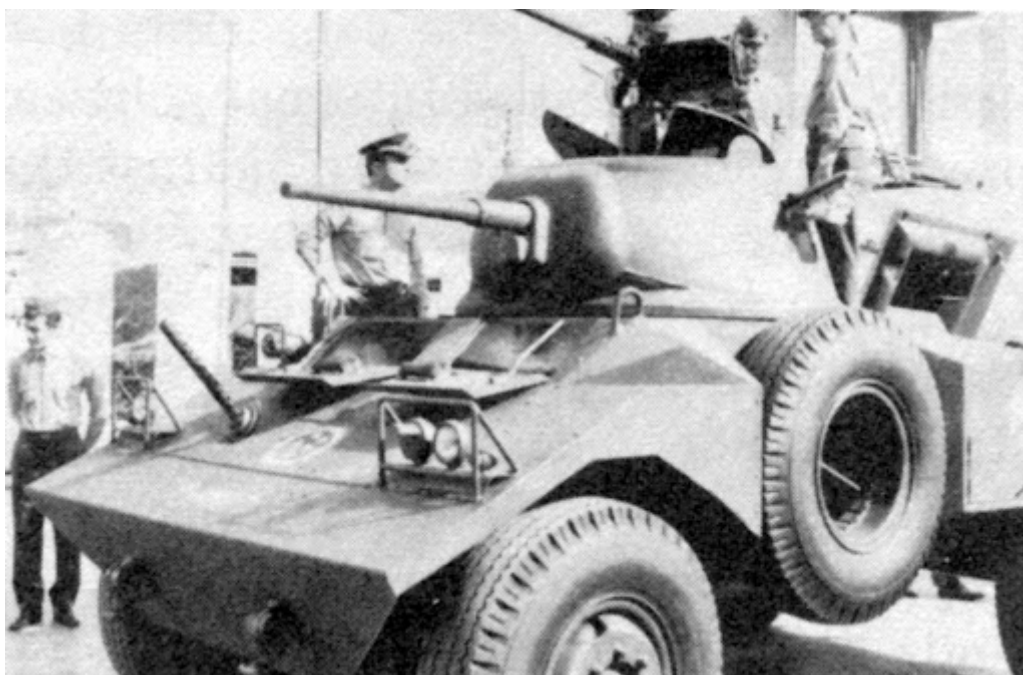
Začátkem roku 1944 byla v automobilu M20 zkoušena otočná lafeta T86 pro kulometné dvojče ráže 12,7 mm. Točna na kuličkových ložiscích byla upravenou verzí typu Mk 17 používaného na lodích. Protože nebyla potřebná tak silná výzbroj, zůstalo jen u testování, ovšem některé konstrukční prvky byly následně použity u nové lafety T106 pro jeden kulomet ráže 12,7 mm. Její vývojová verze T106E1 byla 15. srpna 1944 schválena k výrobě pod označením M66 a montována byla do automobilů M20 až ke konci jejich produkce. Od listopadu 1944 byl již ve všech vozech se dvěma radiostanicemi přidáván elektrický generátor.

Vícehlavňové protiletadlové motorové vozidlo T69



Jednou z plánovaných variant obrněného automobilu M8 mělo být i rychlé protiletadlové vozidlo. Práce na něm byly zahájeny v únoru 1943. Jeho výzbroj měly tvořit čtyři kulomety ráže 12,7 mm v otočné věži vyvinuté v listopadu 1942 firmou W. L. Maxon Company. Průměr ložiska umožňoval montáž této věže namísto standardní věže s kanonem ráže 37 mm. Otáčel ji elektromotor, a to vyžadovalo náhradní pohon generátoru, když vozidlo stálo. Náměr protiletadlových kulometů činil -10° až $+90^{\circ}$, otáčely se o 360° během šesti sekund. Kadence dosahovala 1 600 až 2 000 ran za minutu. Nový typ věže neměl žádný vliv na výkony vozidla. Testy prototypu proběhly na polygonu v Aberdeenu a dopadly dobře, byly navrženy jen nevelké úpravy konstrukce věže. Úřad dohlížející na výrobu protiletadlových zbraní (Anti Aircraft Board) přesto rozhodl, že k danému účelu stačí již existující protiletadlové čtyřčtyř M16 MGMC na podvozku polopásového transportéru M3, a počátkem roku 1944 projekt ukončil, ačkoliv typ T69 byl konstrukčně pokročilejší.

Jiné verze



CRR Brasileiro

Typ M8 byl mimořádně úspěšný a ještě mnoho let po skončení druhé světové války používaný v řadě evropských i světových armád. Kupříkladu Kolumbie nechala své automobily M8 v osmdesátých letech modernizovat. Americká firma NAPCO je opatřila odpalovacími rampami řízených protitankových střel BGM-71 TOW umístěnými na věži namísto kulometu a dostaly rovněž nové motory. Kolumbijská armáda je dodnes používá v rámci různých bezpečnostních opatření, např. při návštěvě amerického prezidenta George W. Bushe v Bogotě 8. března 2007. Ve Francii byla vozidla M8 a M20 osazena věžemi H-90 z obrněného automobilu Panhard AML 90. V Brazílii navrhlo armádní vývojové středisko IME (Instituto de la ingeniería del ejército) dalekosáhlou konverzi. Z vozidla byla odstraněna prostřední náprava a byl do něj namontován nový motor Mercedes-Benz OM-321 o výkonu 59,4 kW (120 HP). Tato verze nese označení CRR Brasileiro. Modernizovány byly také automobily používané řeckou armádou. Zážehové motory Hercules byly nahrazeny vznětovými agregáty Steyr, což vyžadovalo jisté změny v konstrukci vozů. Kulomet byl přemístěn na pravou stranu věže a typ M1919A4 byl nahrazen německým kulometem MG3 na standardní náboj NATO 7,62x51mm. Tato vozidla byla používána až do konce dvacátého století.

Objem výroby



Od března 1943 do června 1945 bylo vyrobeno celkem 8 634 obrněných automobilů M8. Od července 1943 do května 1945 bylo vyrobeno celkem 3 680 automobilů M20. Během války bylo 1 209 exemplářů M8 a 205 exemplářů M20 dodáno Spojencům. Francie obdržela 689 kusů M8 a 205 kusů M20 (z toho 288 kusů M8 a 45 kusů M20 do července 1945) a Velká Británie 496 kusů (dva kusy v roce 1943, 454 kusů v roce 1944 a 40 kusů v roce 1945), ostatní dostala Brazílie. Britové si objednali 5 000 vozidel obou verzí, ale ke konci války svou objednávku anulovali. V britské armádě dostal automobil M8 název Greyhound (chrt), který se uchytil i u jiných uživatelů.

Bojové nasazení



Americká armáda disponovala zpočátku jen omezeným počtem těchto vozidel. K pěším divizím bylo přidělováno po dvou kusech lehkého obrněného automobilu M8, k tankovým divizím po šesti kusech, k jízdním divizím po deseti kusech a k praporům stíhačů tanků po dvou kusech. Po změně organizace mechanizovaných jízdních pluků na konci roku 1943 se průzkumná švadrona skládala z roty velení, tři průzkumných rot („A“, „B“ a „C“), roty útočných děl („E“) a roty lehkých tanků („F“). Obrněné automobily M8 patřily k výzbroji průzkumných rot. Každá z nich se skládala z čtyř velení a tři průzkumných čet. V četách bylo po jednom kusu lehkého obrněného automobilu M8.

Průzkumné jízdní švadrony obrněných divizí měly k dispozici po 52 kusech LAC M8, zatímco v samostatných průzkumných švadronách bylo po 40 kusech M8. Průzkumné švadrony 1. 2. a 3. pěší divize měly až po 75 kusech M8. V protitankových praporech stíhačů tanků bylo po jedné průzkumné četě se šesti kusy M8 v praporu samohybných děl a po jedné průzkumné četě se čtyřmi kusy M8 v praporu tažených děl. Navíc bylo v praporu samohybných děl 30 kusů M20 a v praporu tažených děl 10 kusů M20.

Prvního bojového nasazení se obrněná vozidla M8 dočkala v Itálii na podzim a začátkem zimy 1943. V listopadu disponovaly různé průzkumné jednotky 150 vozidly tohoto typu. První velkou akcí, jíž se účastnily lehké obrněné automobily M8, byl v lednu 1944 pokus o překročení řeky Rapido v sektoru Cassino. Do doby dobytí Říma bylo již na frontě 185 kusů M8 a 50 kusů M20. Do ukončení bojových operací v Itálii bylo na tamní frontě ztraceno 111 kusů M8 a 72 kusů M20. K většině těchto ztrát došlo během bojů v severní části Apeninského poloostrova a jejich hlavní příčinou bylo najetí na minu.

K invazi do Francie bylo připraveno zhruba 1 500 kusů lehkých obrněných automobilů M8. První jednotkou s těmito vozidly, která zasáhla do bojů, byla třetí četa roty „B“ ze 4. mechanizované průzkumné jízdní švadrony (CRMS - Cavalry Reconnaissance Mechanized Squadron) při podpoře útočné činnosti 82. vzdušné výsadkové divize u vesnice Sainte-Mère-Église. V prvních dnech po vylodění v Normandii byly obrněné automobily M8 posílány do bojů s německou pěchotou, a přestože v nich byly velmi užitečné, celkové hodnocení nebylo nijak pochvalné. Obrněný automobil M8 byl rychlý na zpevněných vozovkách a relativně tichý, ale v terénu se nemohl rovnat s polopásovými vozidly M3A1 a podobnými transportéry. Na nezpevněných komunikacích se mu vedlo hůře a terén byl pro něj nezřídka nesjízdný. Především couvání a

otáčení v obtížném terénu mu činilo velké problémy. Z těchto důvodů byly automobily M8 používány hlavně k průzkumu a vedení jízdních útoků po silnicích. Během prolamování fronty v Normandii podnikala 3. armáda generála George Pattona ve značné míře rychlé průniky průzkumných oddílů na vozech M8 a vyzbrojených džípech. K tomuto účelu se M8 ideálně hodily, pokud se samozřejmě v okolí nepohybovaly německé tankové jednotky. Podobnou funkci měly obrněné automobily M8 ze 117. jízdní průzkumné švadrony (117th Cavalry Reconnaissance Squadron) po vylodění v jižní Francii během operace „Dragoon“. Dne 3. září 1944 se švadroně podařilo dostat přes frontovou linii a proniknout 56 km do hloubi německých pozic, kde obsadila městečko Montrevel a odřízla nepříteli ústupovou cestu. Němci proti ní poslali šest tanků Panther, ženijní rotu a dělostřeleckou baterii. V průběhu několika hodin boje ztratila švadrona více než polovinu mužstva a výzbroje. Přišla o 280 padlých a 126 zajatých vojáků, 24 obrněných automobilů M8 a M20, tři tanky, tři transportéry, 37 džípů a 27 dalších vozidel. V průběhu bojů ve Francii bylo do 20. července ztraceno 47 kusů M8 a od začátku operace „Cobra“ (prolomení německé obrany v Normandii) do 20. září bylo ztraceno 264 kusů M8.

Průzkumné akce byly vedeny až do konce války na území Německa, výjimku tvořila obranná činnost během německé zimní protiofenzivy v Ardenách. Během těchto bojů se vozidlům M8 z roty B 77. průzkumné jízdní švadrony podařilo zneškodnit těžký tank Tiger sérií výstřelů do zadního pancíře korby. Do ukončení války v Evropě bylo na frontě 2 529 kusů M8 a 1 445 kusů M20.

Ve válce v Pacifiku byla vozidla M8 používána v omezeném rozsahu, protože terénní podmínky na tichomořských ostrovech vyžadovaly nasazení tanků. Pouze na Filipínách sloužily obrněné automobily k vyhledávání a likvidaci japonských bunkrů a stanovišť odstřelovačů.

Z vozidel dodaných Britům bylo pouze šest použito v západní Evropě, zato více než 180 jich sloužilo v Itálii. Všechny 20 kusů MS dodaných Brazilcům sloužilo u jejich 1. expediční pěší divize (1° Divisão de Infantaria Expedicionária) na italské frontě. Kořistní vozidla používaly rovněž německé jednotky.

Po skončení války měl typ M20 zůstat nadále ve službě, kdežto typ M8 měl být nahrazen značně lepším obrněným automobilem M38. Tento proces však probíhal pomalu a starší vozidlo bylo ve výzbroji armády ještě během války v Koreji. V Evropě sloužily automobily M8 u vojenských jednotek ostrahy hranic. Bylo postaveno 27 praporů po pěti rotách a jedné rotě velení. Každá rota měla jeden obrněný automobil M8 a tři vyzbrojené džípy. Tyto útvary byly rozpuštěny v prosinci 1952. Také západoněmecká pohraniční stráž BGS (Bundesgrenzschutz) používala později několik obrněných automobilů M8, z nichž byly demontovány kanony a ve výzbroji zůstal jen kulomet.

Na Dálném východě byly obrněné automobily M8 i M20 ve výzbroji amerických okupačních sil v Japonsku a Koreji. V říjnu 1949 předala americká armáda Korejské republice 37 exemplářů M8. Byla to prakticky jediná bojová vozidla ozbrojených sil této země v době komunistické invaze. Také většinu obrněné techniky amerických jednotek válčících v Koreji tvořily ještě v létě 1950 obrněné automobily M8 a M20.

Zvláště intenzivně používala obrněné automobily M8 francouzská armáda za války v Indočíně. První z nich tam byly přivezeny již koncem roku 1945. Nejdříve jimi byly vyzbrojeny průzkumné oddíly, následně zvláštní motorizované průzkumné jednotky tvořené obrněnými automobily a lehkými tanky. V roce 1954 byla francouzská vojska posílena dodávkou dalších 347 kusů M8 a M20.

Po skončení korejské války stáhla americká armáda typy M8 i M20 z výzbroje svých útvarů a začala prodávat nebo bezplatně předávat funkční stroje svým spojencům a neutrálním zemím. Od roku 1952 do roku 1972 se tak za hranice Spojených států dostalo přibližně 500 vozidel. Nemálo z nich pak bylo používáno v mnoha lokálních konfliktech v Asii a Africe. V Evropě je používaly srbské ozbrojené síly během občanské války v devadesátých letech. Ještě na začátku jedenadvacátého století byly obrněné automobily M8 ve výzbroji některých armád v Africe a Jižní Americe a v policejních složkách některých států zřejmě slouží do současnosti.

Uživatelé obrněných automobilů M8 a M20 byly a jsou následující státy: Alžírsko, Belgie, Benin, Brazílie, Burkina Faso, Etiopie, Filipíny, Francie, Guatemala, Haiti, Irán, Itálie, Jamajka, Japonsko, Jižní Korea, Jižní Vietnam, Jugoslávie, Kamerun, Kolumbie, Kypr, Madagaskar, Maroko, Mexiko, Německo, Niger, Norsko, Paraguay, Peru, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Salvador, Saúdská Arábie, Senegal, Spojené státy americké, Thajsko, Tchaj-wan, Togo, Tunisko, Turecko, Velká Británie, Venezuela a Zair.

Zdroj:

Amercom SA
internet

