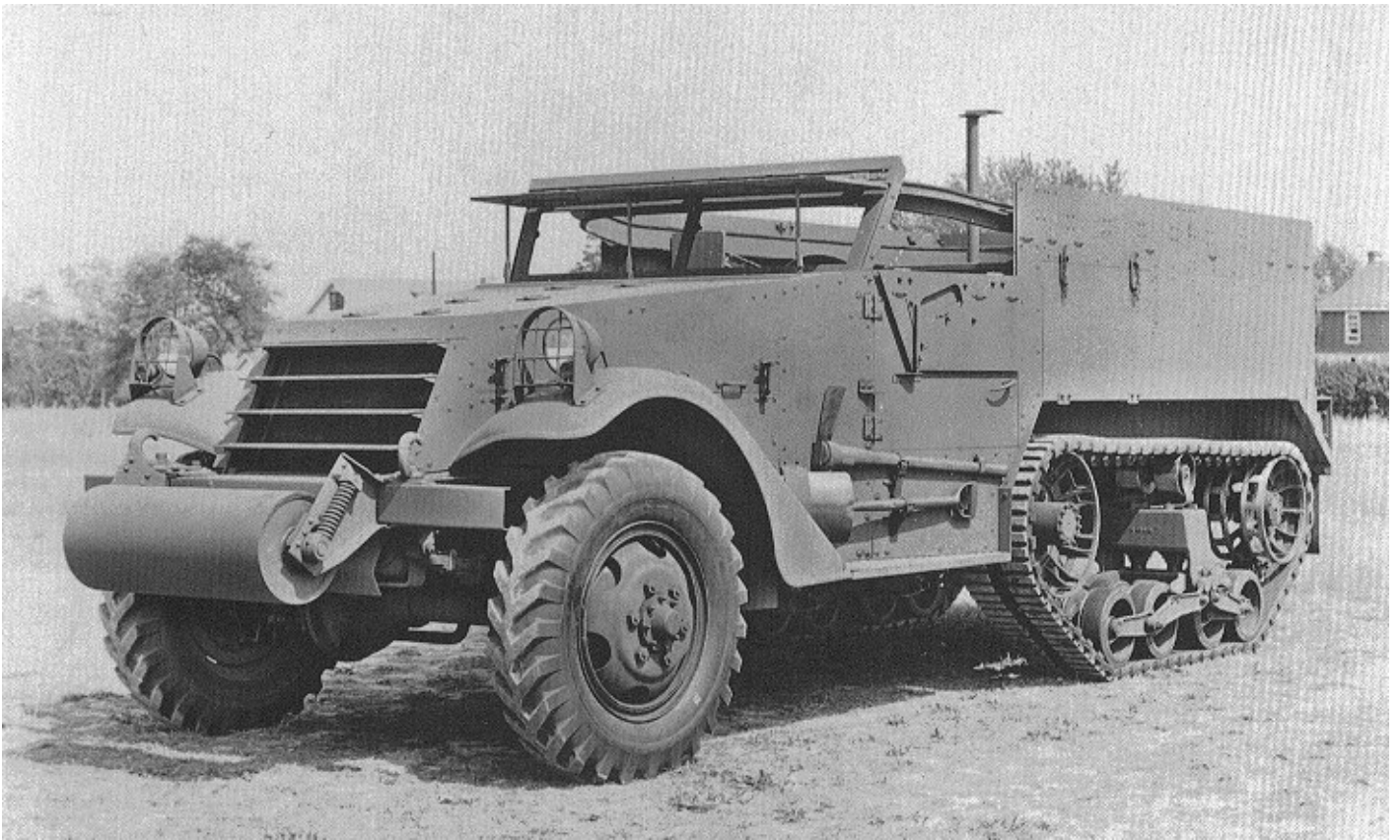


# Americké polopásové transportéry



Americké polopásové transportéry byly natolik solidními a spolehlivými konstrukcemi, že jsou ještě v současnosti používány jako dopravní prostředky technických služeb některých armád a lze je vidět též u některých policejních formací. Přestože nedlouho po skončení druhé světové války bylo od tohoto řešení pohonu upuštěno, polopásová vozidla se natrvalo zapsala do vojenské historie.

## První konstrukce



M2 Half-Track Car

Vozidla s pásovým pohonem namísto zadních kol byla ve Spojených státech zkoušena od konce první světové války. Mezi různými používanými technickými řešeními vzbudily největší zájem francouzské automobily se systémem, který vynalezl bývalý garážmistr ruského cara Adolphe Kégresse. Dva exempláře vozidel Citroën-Kégresse zakoupené v roce 1925 byly testovány pro možné vojenské využití jako dělostřelecké tahače. V roce 1931 byla nakoupena další vozidla. Firma James Cunningham, Son & Co. okopírovala jejich konstrukci jako vzor pro vlastní model a v roce 1932 vyrobila polopásový automobil nazvaný Half-Track Car T1. Následně vzniklo 30 sériových automobilů s pozměněnou karosérií pod označením T1E1. V roce 1937 byla testována na variantě T1E2 vyzbrojená třemi kulomety M1919 ráže 7,62 mm, která následně dostala označení M1. Všechna vozidla řady T1 byla poháněna osmiválcovým motorem Cadillac V-8 o výkonu 85,8 kW (115 HP). Pásový podvozek verze T1E3 byl později použit v obrněných transportérech. Jedním z dalších vozidel byl společný výrobek firem Ford a Marmon-Herrington vyrobený ve variantách T9 a T9E1, které byly poháněny osmiválcovým motorem Ford. O toto vozidlo se začala zajímat armáda, která je chtěla opět použít jako dělostřelecký tahač. V roce 1938 však vznikl nápad postavit na podvozku T9 pancéřovanou korbu průzkumného vozidla M2 Scout Car firmy White. Hybrid těchto dvou dopravních prostředků dostal označení Half-Track Personnel Carrier T7 a byl podroben testům na armádním polygonu v Aberdeenu ve státě Maryland. V jejich průběhu se ukázalo, že použitý motor Hercules JXD je pro toto vozidlo příliš slabý a bez náhonu na přední nápravu má vozidlo omezené možnosti pohybu v terénu. Po skončení testů byl stroj upraven zpátky na standard M2.

Další prototyp ve vývoji obrněného transportéru nesl označení T14 a spojoval podvozek M2 s náhonem na přední nápravu s pásovým mechanismem firmy Marmon-Herrington. Poháněl jej šestiválcový motor White Hercules 160 AX o výkonu 109,6 kW (147 HP). Přední náprava Timken model 564108 x 67 s převodem 4,44: 1 byla posunuta blíže ke kabině. Vozidlo mělo pancéřované boky a okna z neprůstřelného skla byla navíc chráněna sklápěcími pancéřovými deskami, otevřená horní strana byla kryta plachtou. Před motor bylo možno namontovat naviják nebo válec pomáhající při přejíždění zákopů. Po testech provedených v létě 1940 zařadila armáda stroj T14 do služby jako dělostřelecký tahač a muniční vozidlo pod označením M2 Half-Track Car (polopásové vozidlo M2). Po analýze průběhu válečných akcí v Evropě se tehdy velení americké armády rozhodlo vybavit svoje divize obrněnými transportéry vyvinutými na základě tahače M2. Kontrakt na vypracování takového stroje, označeného nejprve T8 a později M3, získala firma Diamond T Motor Company.

Situace, která nastala po porážce Francie a v době ohrožení Velké Británie, vyžadovala urychlené zahájení zbrojní výroby ve velkém měřítku, a proto armádní výzbrojní úřad (Ordnance Department) pozval do Washingtonu zástupce tří automobilek, jimž nabídl zakázku na sériovou výrobu vozidel T14 a T8. Společnost Autocar Motor Company obdržela objednávku na 425 vozidel M2. Dalšími oslovenými firmami byly Diamond T Motor Company čili výrobce T8 a White Motor Company vyrábějící už několik let vozidla Scout Car.

Představitelé uvedených firem založili Half-Track Engineering Committee, který v polovině října schválil pro sériovou výrobu obě vozidla jako M2 Half-Track Car a M3 Half-Track Personnel Carrier (polopásový transportér M3). Vozidla těchto výrobců měla nýťovaný pancíř o tloušťce 6,5 mm kolem korby a 12,7 mm na kabině. Pohonnou jednotkou byl motor White 160 AX. Naopak firma International Harvester Company, která se mezi výrobce zařadila později, používala svařovaný pancíř o tloušťce 8 mm kolem korby a 16 mm na kabině. Jako pohonnou jednotku používala motor RED-450-B.

## Polopásové vozidlo M2 (M2 Half-Track Car)



Tento stroj sloužící jako dělostřelecký tahač přepravoval deset vojáků - tříčlennou osádku a sedmičlennou obsluhu houfnice ráže 105 mm anebo protitankového kanonu ráže 57 mm. Měl být používán rovněž jak o průzkumné vozidlo. Přestože typ M2 konstrukčně vycházel z T14, dostal jiný motor. Ze třech nabízených agregátů byl vybrán White 160 AX o stejném výkonu. Celý podvozek byl prakticky shodný s civilními modely, proto mohli transportéry bez problémů řídit vojáci, kteří v civilu jezdili s nákladními automobily. Vpředu byla náprava typu Timken F35 HX- 1, vzadu náprava typu Timken 56410-BX-67, kovovogumové pásy byly vyztuženy ocelovými dráty. Podvozek umožňoval dosáhnout na pevném podloží rychlosti až 72,5 km /h. Na silnici bylo vozidlo o něco pomalejší kvůli podkluzování pásů. Výzbroj tvořily dva kulomety, jeden ráže 7,62 mm a druhý 12,7 mm, namontované na kolejničky vedoucí kolem horního okraje korby. Průzkumná vozidla byla vyzbrojena ještě dalším kulometem ráže 7,62 mm.

Po obou stranách přepravního prostoru byly upevněny lavice se třemi místy k sezení a sedmý voják musel sedět na přepravníku s municí zády ke směru jízdy. V přední části přepravního prostoru byly další dva stejné muniční přepravníky plněné zvenku. Uvnitř mohla být instalována radiostanice a vozidlo mohlo být vybaveno rovněž lafetou k vedení protiletadlové palby a jednom exempláři označeném T16 byl testován pancíř částečně kryjící vozidlo shora.

Výroba M2 byla zahájena v květnu 1941 a do jejího ukončení v září 1943 bylo expedováno 11 415 vozidel - z podniku White Motors 8 423 kusů a z firmy Autocar 2 992 kusů.

M2A1



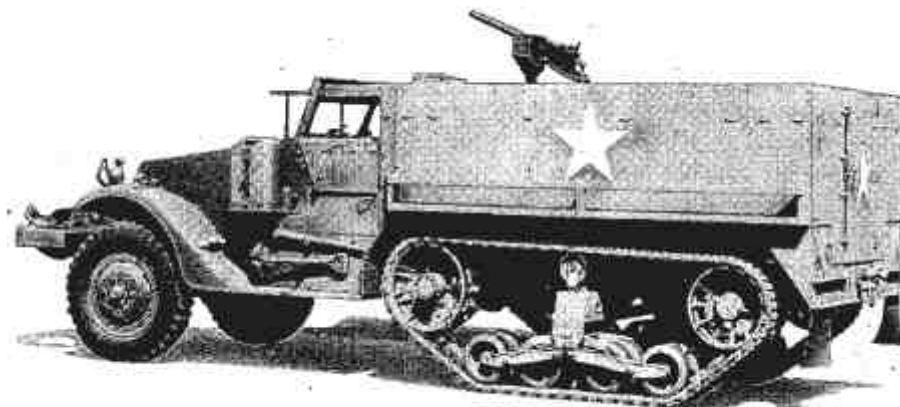
Kolejnička kolem okrajů korby byla nepraktická a omezovala rozsah palby, proto výzbrojní úřad objednal dva prototypy M2E6 s novým umístěním výbroje. V prvním z nich byl kulomet ráže 12,7 mm postaven na kruhové otočné lafetě M32 vyvinuté pro nákladní automobily, ve druhém na podobné lafetě M49. Po vyzkoušení obou variant byla vybrána druhá možnost. Pancířem chráněná lafeta byla namontována nad kabinu řidiče, což umožňovalo pohotové vedení palby v úhlu 360°, aniž by to omezovalo personál jedoucí v přepravním prostoru. Pro kulomet ráže 7,62 mm byly instalovány tři trvalé konzoly, po jedné na zadní a obou postranních bočnicích. Na zadní blatníky byly navíc zavěšeny zástěrky.

Od října 1943 do března 1944 vyrobily firmy White a Autocar 1 643 transportérů M2A1 a na stejný standard bylo přestavěno rovněž asi 5 000 transportérů M2, z toho 1266 kusů u výrobců od ledna 1944 do června 1945, ostatní byly modernizovány v polních dílnách.

V obou verzích mohl být na přední stranu vozidla namontován naviják Tulsa Model 18 G o tahu 4,5 t.

## Polopásový transportér M3 (M3 Half -Track Personnel Carrier)





Vozidlo sloužící k přepravě příslušníků pěších pluků obrněných divizí. Přední část transportéru zůstala stejná, zato přepravní prostor byl prodloužen o 25 cm, byly z něho odstraněny přepravníky na munici a zadní bočnice byla opatřena dveřmi, zatímco do přepravního prostoru M2 lezli pasažéři přes bočnice. V nově řešeném přepravním prostoru mohlo sedět po pěti vojácích na každé straně, a transportér tak mohl přepravovat družstvo pěchoty. Palivové nádrže byly přemístěny ze zadní strany vozu za kabinu řidiče. Výzbroj tvořil pouze jeden kulomet M1917A1 nebo M 1919A4 na sloupkovém podstavci M25, postaveném za prostředním sedadlem kabiny. Vozidla M3 byla vyráběna rovněž v sanitní verzi a verzi rádiovozu s výkonnou stanicí.

Zatímco transportér M2 vážil 8695 kg a M2A1 vážil 8 879 kg, hmotnost typu M3 se zvýšila na 9 060 kg a jeho délka se zvětšila z 596 cm (614 cm s navijákem) na 616 cm (634 cm s navijákem).

V podnicích Autocar, White a Diamond T bylo od května 1941 do září 1943 vyrobeno 12 391 exemplářů M3, z nichž 2 209 bylo později modernizováno na M3A1. Navíc bylo v srpnu 1942 přestavěno 108 vozidel ze samohybné houfnice T30 HMC na běžné transportéry.

## M3A1



Tato verze podle vzoru M2A1 byla vybavena obručovou lafetou M49 pro kulomet ráže 12,7 mm. Ve výzbroji transportéru byl rovněž kulomet ráže 7,62 mm, který bylo možno postavit na tři konzoly stejně jako u M2A1. Jak v M3, tak v M3A1 bylo možno vpředu namísto válce namontovat naviják Tulsa Model 18 G. Hmotnost M3A1 se opět o něco zvýšila, a to na 9 287 kg. Ve třech výrobních podnicích bylo od října 1943 do února 1944 vyrobeno 2 862 transportérů M3A1. Kromě nich bylo od května 1944 do června 1945 na tento standard přestavěno 2 209 vozidel M3. Na standard transportéru pěchoty M3A1 byla přestavěna také část samohybných děl - 1360 děl ráže 75 mm GMC M3 od března 1944 do června 1945, 281 děl ráže 57 mm GMC T48 od ledna do května 1944 a 90 děl ráže 105 mm HMC T19 v červenci 1945.

## M3A2



Na začátku roku 1943 rozhodl výbrojní úřad o spuštění projekt u jediného vozidla spojující ho vlastnosti M2 a M3. Prototyp pod označením T29 vznikl ve firmě IHC (International Harvester Company) přestavbou sériového M3. Modifikace byla dokončena v červenci a v říjnu bylo vozidlo zařazeno do výrobního programu M3A2. Mělo dodatečné pancéřování kulometné lafety M49, sloupkový podstavec pro protiletadlovou palbu, další zdířku pro anténu radiostanice na nástavci umístěném na pravé bočnici a snadno demontovatelné lavice v přepravním prostoru. Na zadní bočnici byly namontovány dvě sklopné plošiny pro další náklad. Podle potřeby bylo možno v přepravním prostoru vozit pět až dvanáct lidí. Vozidlo bylo upraveno k instalaci dvou radiostanic. V té době však bylo rozhodnuto o ukončení výroby polopásových transportérů, a tak zůstala verze M3A2 pouze v prototypu.

## Polopásový transportér M5 (M5 Half-Track Personnel Carrier)



Jednalo se o vývojovou verzi transportéru M3 vyráběného firmou White a její prototyp dostal označení M3E2. Transportér M5 byl přijat do výbroje armády v červnu 1942. Mohl převážet tříčlennou osádku a deset

pasažérů. Jeho jedinou výzbroj tvořil kulomet M1919A4 ráže 7,62 mm postavený na sloupku za kabinou řidiče. Výrobce této verze byl podnik IHC, což vedlo ke konstrukčním změnám. Pancéřování korby bylo svařované a spojení bočnic byla zaoblená. Vozidlo vážilo 9 287 kg a bylo 615 cm dlouhé (633 cm s navijákem). Od prosince 1942 do září 1943 vyrobila firma IHC 4 625 vozidel tohoto typu. Byl použit rovněž nový motor, šestiválcový IHC

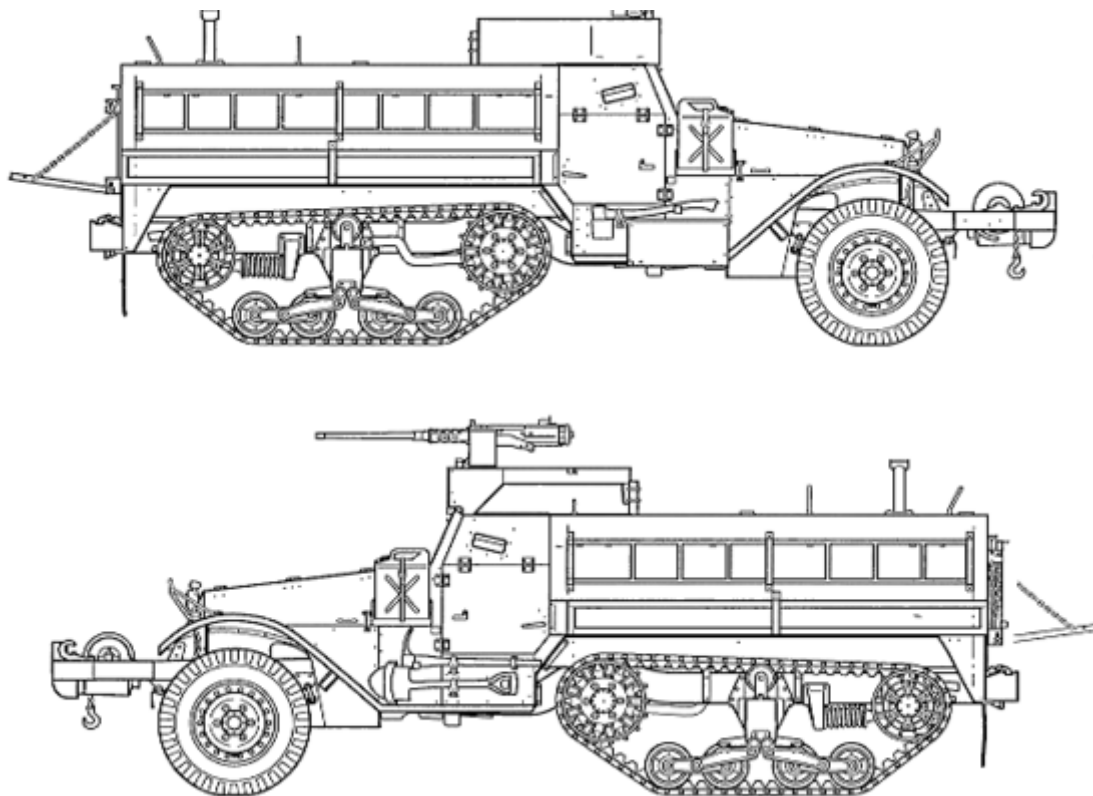
RED-450-B o výkonu 106,6 kW (143 HP). Dalších 3 209 kusů M5 bylo konvertováno mezi červencem 1944 a červnem 1945. Část transportérů byla dodána britské armádě, která je často používala jako velitelské nebo ženijní vozy, dalších 421 kusů obdržela Rudá armáda.

## M5A1



V této verzi byla použita identická výzbroj jako v M3A1, takže hmotnost vozidla dosáhla 9 740 kg. Od října 1943 do března 1944 vyrobila firma IHC 2 959 transportérů M5A1, navíc bylo v březnu a dubnu modifikováno 65 exemplářů starší verze. V případě verzí M5 a M5A1 prováděli přestavbu subdodavatelé, a nikoliv mateřský podnik. Část vozidel této verze byla opět zaslána do Velké Británie.

## M5A2



Mělo jít o univerzální ekvivalent verze M3A2 vyráběný firmou IHC. Prototyp tohoto vozidla označený T31 vznikl přestavbou M5. Sériová výroba se měla rozběhnout v říjnu 1943, jenže osud této konstrukce byl nakonec stejný jako osud verze M3A2.

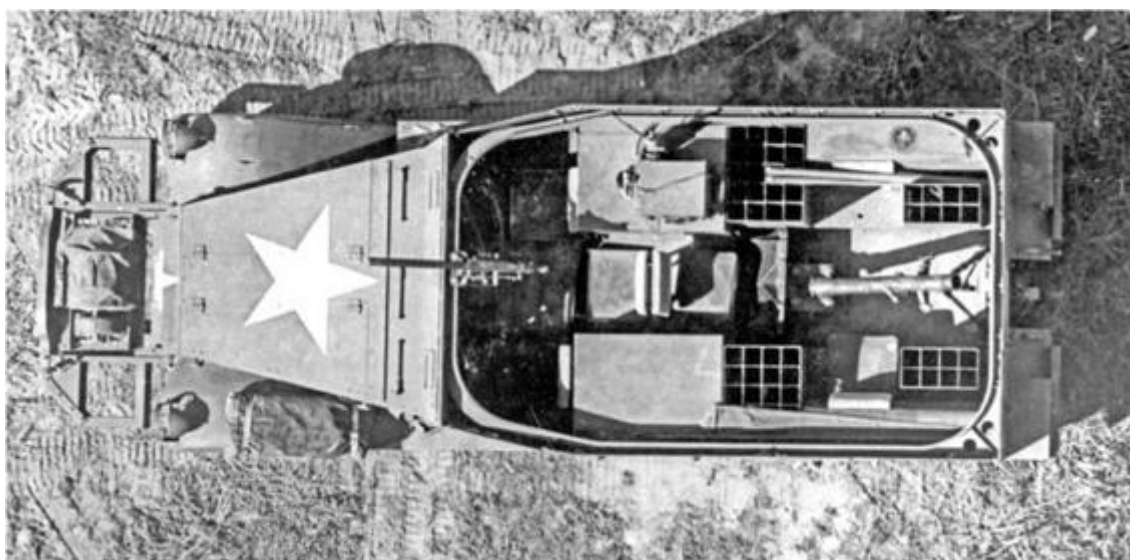
## Polopásové vozidlo M9 (M9 Half-Track Car)





Mělo to být vozidlo určené pro dodávky v rámci smlouvy o půjčce a pronájmu (lend & lease), jež mělo vycházet z konstrukce M2, konkrétně z varianty M2E5 se změnami zavedeným i firmou IHC. Do výzbroje mělo být přijato v červenci 1942, avšak sériová výroba pod označením změněným na M9A1 byla zahájena teprve po modernizaci v březnu 1943. Kulomet byl instalován na podstavci M49. Jelikož byly přepravníky s municí převáženy uvnitř, mohlo vozidlo pojmout jen deset lidí. Palivové nádrže byly opět přemístěny dozadu. Do prosince 1943 bylo dokončeno 3 433 těchto tahačů, navíc bylo od dubna do června na tento standard přestavěno 791 dalších vozidel. Pro Rudou armádu bylo určeno 413 kusů M9A1, do Velké Británie bylo dodáno celkem 5 238 vozidel M5, M5A1 a M9A1 (a navíc deset M2 a dva M3).

## Minometné motorové vozidlo M4 (M4 Mortar Motor Carriage)





V říjnu 1941 bylo vozidlo M2 upraveno k převážení minometu M1 ráže 81 mm. Kvůli tomu byla z přepravního prostoru odstraněna čtyři sedadla (bylo ponecháno prostřední) a do zadní bočnice byly vsazeny dveře. Uvolněná místa byla využita k transportu přepravníků s municí pro minomet. Hlaveň zbraně byla namířena dozadu. Před palbou musel být minomet vynesena ven, ačkoliv při výjimečné situaci mohl vystřelit rovnou z přepravního prostoru, zbraň však nebylo možno postavit jinak než na podélné ose vozidla. Takto vyzbrojené vozidlo, jež dostalo označení M4 MMC (Mortar Motor Carriage - minometné motorové vozidlo), bylo určeno pro roty velení pěších praporů obrněných divízií a pro tankové prapory. Do října 1942 bylo vyrobeno 572 minometných vozů M4.

## M4A1 MMC

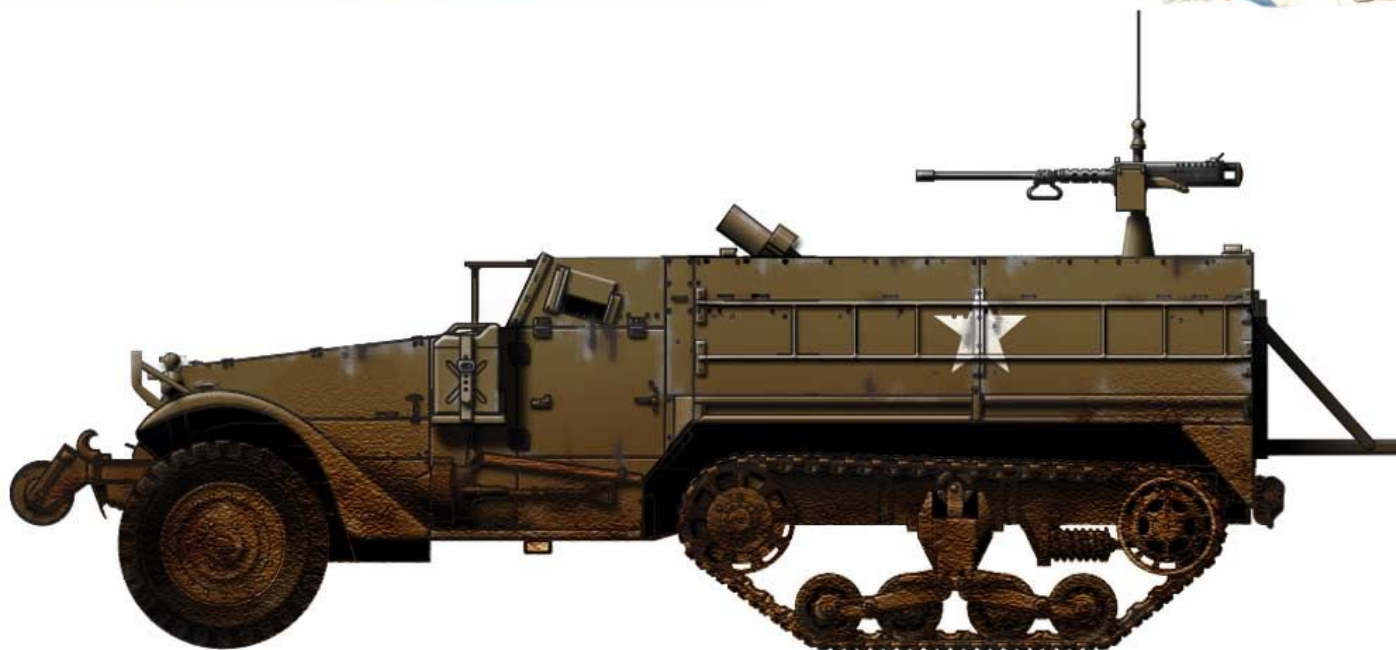


Na konec roku 1942 se datuje pokus upravit k převozu minometu transportér M3. Než se podařilo tento úmysl realizovat, vzniklo vozidlo M4A1, z něžž bylo možno po zpevnění podlahy vést minometnou palbu rovnou z přepravního prostoru. Na zadní bočnici této verze byly navíc umístěny dva velké přepravníky minometné munice. Od května do října 1943 bylo vyrobeno 600 exemplářů M4A1. V obou verzích byla výzbroj doplněna o kulomet ráže 7,62 mm na kolejničce kolem korby.

## T21/T21E1

# T21E1 107 mm Mortar Motor Carriage

Category : Fire Support Vehicle



Copyright © V. Bourguignon, 2005

Tato vozidla vycházela z verzí M4/M4A1 upravených k převážení minometu ráže 107 mm. Práce na vozidle začaly v prosinci 1942. Minomet na korbě vozidla T21 byl opět otočen směrem dozadu. Když vzniklo vozidlo M21, byla vyrobena verze T21E1 s hlavní minometu namířenou dopředu a s možností vedení palby v omezeném horizontálním úhlu. Protože se však armáda rozhodla používat nadále minometné transportéry výhradně na pásových podvozcích, obě vozidla zůstala pouze prototypovými exempláři.

## Minometné motorové vozidlo M21



Vozidla řady M4/M4A1 považoval výzbrojní úřad za ne zcela vyhovující požadavkům ozbrojených sil a navrhl vývoj podobného stroje na základě transportéru M3.

Hlavní změnou bylo přemístění minometu do přední části vozidla, odkud bylo možno vést palbu v rozsahu 30° na každou stranu ve směru jízdy. Náměr minometu se pohyboval od 40° do 80°. Podlaha pod minometem byla patřičně zesílena, ale samozřejmě z něho bylo možno střílet rovněž ze země. K protiletadlové obraně sloužil kulomet M2 ráže 12,7 mm na sloupkovém podstavci na zadní straně vozu. Jelikož armáda rezignovala na stroje tohoto typu, bylo od ledna do března dokončeno pouze 110 kusů M21. Všechna minometná vozidla vyrobila firma White.

Celková produkce dosáhla 41 169 polopásových transportérů, z toho 39 436 určených k přepravě pěchoty nebo vlečení děl. Ostatní byly minometné transportéry, ambulance a technická vozidla. V jednotlivých letech probíhala výroba verzí M2 až M9A1 v počtech 5 424 kusů v roce 1941, 9 846 kusů v roce 1942, 21 585 kusů v roce 1943 a 2 581 kusů v roce 1944.

## Samohybná děla na polopásových podvozcích M3

### M3 75 mm Gun Motor Carriage (75mm samohybné dělo M3)

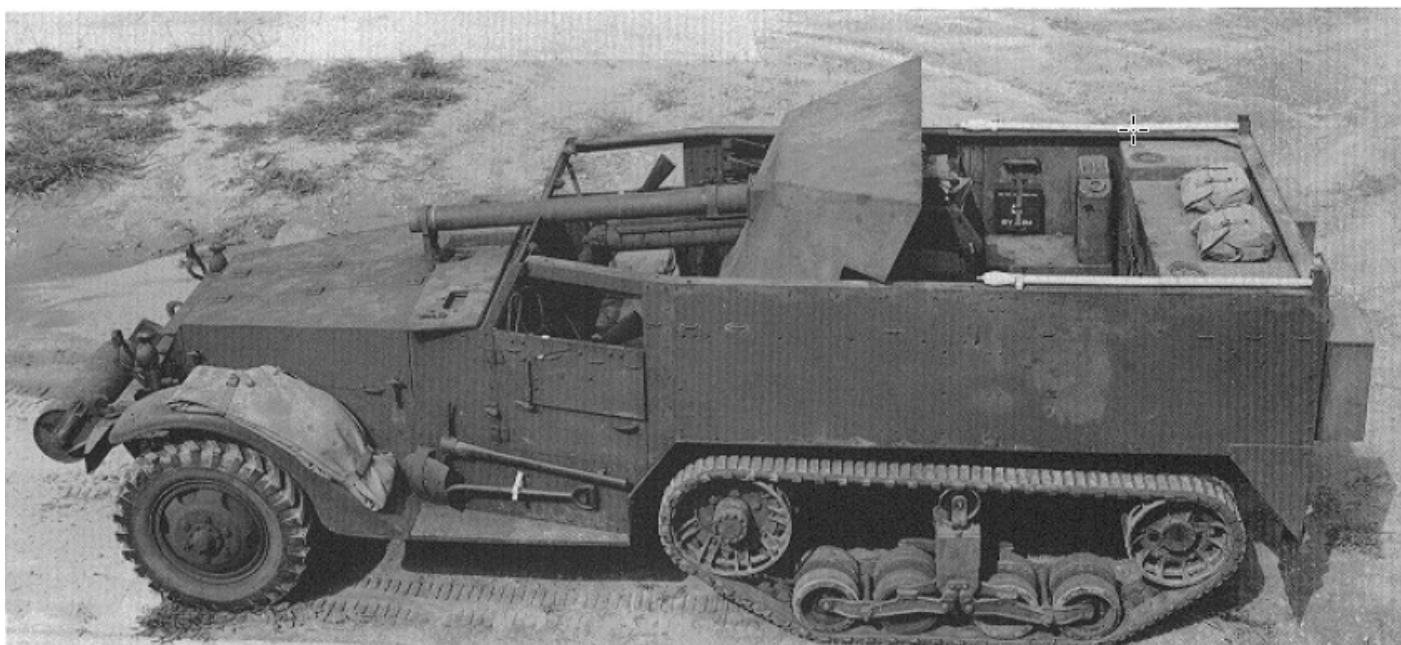




Během příprav k eventuálnímu vstupu do války velení americké armády konstatovalo, že prakticky nedisponuje mobilními prostředky k protitankovému boji. Dalo tedy podnět k vývoji specializované kategorie stíhačů tanků, ale prozatím se muselo uchýlit k provizornímu řešení. V červnu 1941 vznikl projekt vyzbrojení vozidla M3 kanonem ráže 75 mm model 1897A4, jenž byl americkou verzí francouzského kanonu pamatujícího ještě první světovou válku. První verze tohoto vozidla pod označením T2 měla tuto zbraň umístěnu v bojové sekci na lafetě 75 mm Gun Mount M3, což byla původně lafeta 75 mm Gun Carriage M2A3 upravená k montáži na transportér. Odměr hlavně činil 19° vlevo a 21° vpravo, náměr se pohyboval od -10° do +29°. V srpnu a září 1941 bylo vyrobeno 86 kusů T12, z nichž bylo 36 předáno k testovacím a cvičným účelům, ostatní byly vyslány na Filipíny do bojů s Japonci. Kanon měl vpředu nevelký pancéřový štít a v pancéřové desce před kabinou byl výřez umožňující sklánění hlavně. Již v říjnu 1941 po instalaci většího štítu kanonu s malými postranními deskami bylo vozidlo přijato do výzbroje pod označením 75 mm GMC M3.

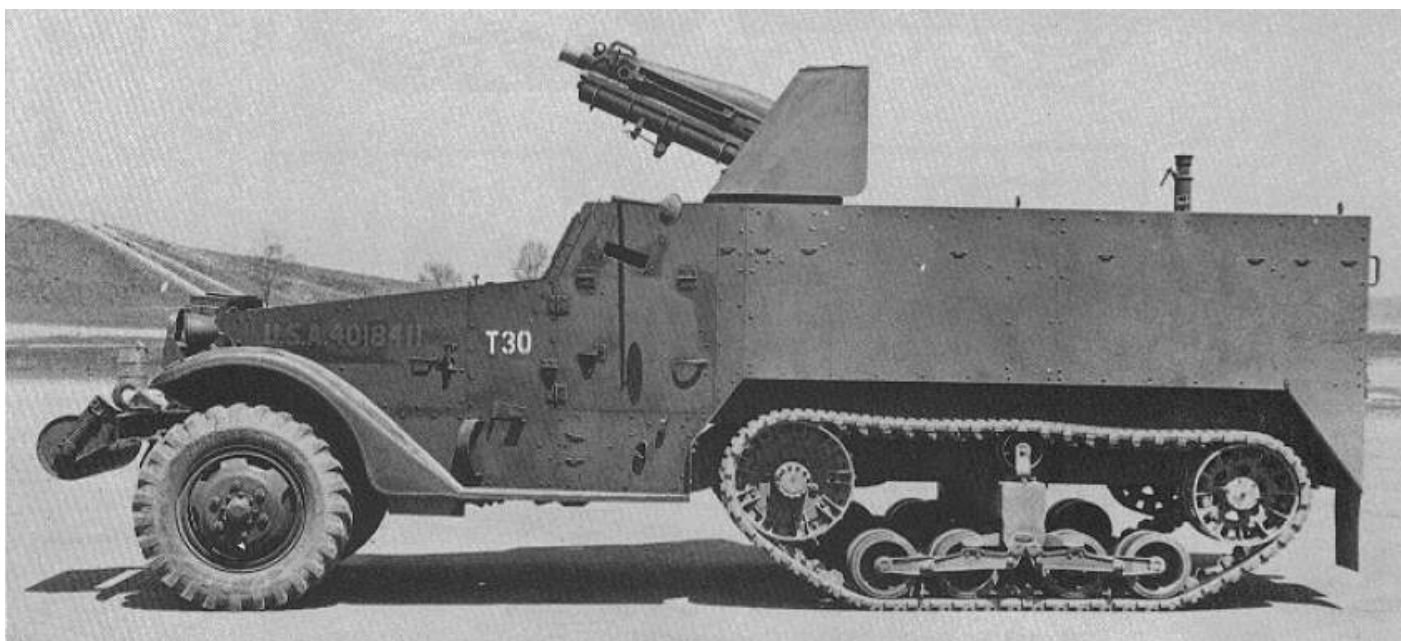
Poté co byly vyčerpány zásoby lafet M2A3, začal být používán starší typ M2A2. Modifikovaná lafeta M2A2 dostala označení 75 mm Gun Mount M5 a vozidla, na něž byla montována, byla označena 75 mm GMC M3A1. Od února 1942 do dubna 1943 bylo ve firmě Autocar vyrobeno 2 116 kusů 75 mm M3/M3A1 GMC a od března 1944 do června 1945 bylo zpět na transportéry M3A1 modifikováno 1 360 vozidel původně určených k montáži děl. Americká armáda používala samohybná děla M3/M3A1 v severní Africe a v Pacifiku, britská armáda je používala na italské frontě až do konce války. Samohybné dělo M3 mělo pětičlennou osádku a vážilo 9,1 t.

## T48 57 mm GMC



Tato verze stíhače tanků byla vyvinuta pro plánované dodávky britskému spojenci, a proto byla vyzbrojena šestiliberním kanonem ráže 57 mm, konkrétně jeho americkou verzí 57 mm M1 Gun s delší hlavní. Pro americkou armádu byla plánována výroba vozidla M10 GMC, a proto tato verze nedostala americké typové označení. Vývoj vozidla byl zahájen v dubnu 1942. Kanon byl posunut dozadu a současně napravo od podélné osy vozu, takže bylo nutno přemístit palivové nádrže do zadní části vozu. Po zkušenostech s verzí T12 dostal kanon ihned štít chránící jej také ze stran a shora. Hlaveň měla odměr  $27,5^\circ$  na každou stranu a náměr od  $-5^\circ$  do  $+15^\circ$ . Zásoba munice činila 99 granátů. Výroba v podniku Diamond T byla zahájena v prosinci 1942 a do jejího ukončení v květnu následujícího roku bylo expedováno 962 vozidel. Z této série bylo 680 kusů určeno pro Velkou Británii, ale nakonec se tam dostalo pouze 30 kusů T48 GMC a zbytek byl dodán do Sovětského svazu, kde byla tato vozidla používána pod označením SU-57. Vozidla ponechaná ve Spojených státech byla až na jedno přestavěna na transportéry M3A1. Vozidlo T48 mělo pětičlennou osádku a vážilo 8,6 t.

## T30 75 mm Howitzer Motor Carriage (75mm samohybná houfnice T30)



V říjnu 1941 objednal výbrojní úřad verzi transportéru M3 vyzbrojenou houfnicí M1A1 ráže 75 mm. Vozidla měla sloužit k podpoře pěších pododdílů obrněných divízi, ale v praxi byla přidělována velitelstvím praporů středních tanků. Stejně jako předchozí konstrukce byla i tato považována za přechodnou do doby spuštění



výroby vozidel plně vyhovujících nárokům armády. Firma Autocar Company dostala objednávku na přípravu dvou prototypů do prosince 1941, avšak sériová výroba měla probíhat ve firmě White Motor Company. Stejně jako u typu M3 byla primární výzbroj usazena na lafetě T10. Prototypy neměly pancéřový štít kanonu, ale na sériová vozidla byl montován štít chránící zepředu a částečně z boků. Obrannou výzbroj tvořil kulomet M2 ráže 12,7 mm na sloupku vzadu na korbě. Od února do dubna 1942 vyrobila firma White 312 vozidel a v srpnu bylo 108 děl přestavěno na transportéry M3. Vozidlo tohoto typu však bylo nadále zapotřebí, a tak bylo v listopadu 1942 vyrobeno ještě 188 kusů T30 HMC. Vozidlo nebylo standardizováno, a proto neslo jen prototypové označení. Celkem bylo jako samohybné dělo použito 392 vozidel. Vozidlo T30 HMC mělo pětičlennou osádku a vážilo 9,3 t.

## T19 105 mm HMC



Zároveň s projektováním verze T30 se zrodil nápad instalovat na M3 houfnici ráže 105 mm, přestože došlo k pochybnostem ohledně odolnosti podvozku. Souhlas ke stavbě dvou prototypů byl vydán v říjnu 1941. Po jejich otestování na polygonu v Aberdeenu byla nová verze zařazena do výroby pod označením T19 105 mm HMC a vyzbrojena houfnicí M2A1 na lafetě M3 (T2). Druhé projektované vozidlo T38 mělo zkrácenou hlaveň, a tak vzhledem k menší palebné síle nebyl postaven ani prototyp. Firma Diamond T dokončila první sériový exemplář v lednu 1942 a do dubna vyrobila 324 vozidel, načež byla výroba tohoto typu přerušena a nahrazena výrobou samohybné houfnice M7 na podvozku středního tanku M3 Lee. Výzbroj byla umístěna stejně jako ve vozidle T30. Hlaveň houfnice měla odměr po 20° vlevo i vpravo a náměr -5° do +35°. Vadou tohoto typu byla zásoba munice omezená na osm granátů. Část vozidel měla čelní pancéřovou desku chránící obsluhu houfnice. Na jednom exempláři byl testován štít s bočními deskami. Toto vozidlo bylo považováno za dočasné řešení, takže nebylo standardizováno. V červenci 1945 bylo 90 samohybných houfnic T19 HMC přestavěno zpět na transportéry M3A1. Vozidlo T19 HMC mělo šestičlennou osádku a vážilo 9 t.

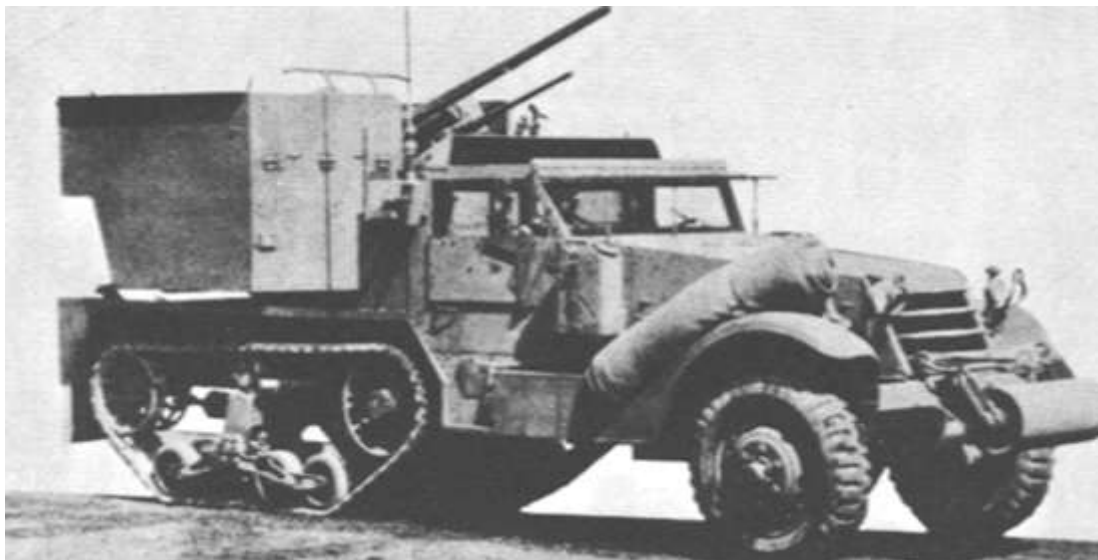
## Kanon M3 ráže 37 mm na polopásovém vozidle M2 (37 mm M3 Gun on M2 Half-Track)



Stroj existoval jen v několika exemplářích a vznikl z iniciativy příslušníků 41. pluku mechanizované pěchoty

2. pěší divize. Zpočátku u tohoto pluku sloužily stíhače tanků M6 GMC, což byly protitankové kanony na automobilech Dodge WC-55. Jejich nevalná bojová hodnota a nedostatečná ochrana obsluhy donutily mechaniky k montáži nevelkého počtu protitankových kanonů M3 ráže 37 mm krytých pancéřovým štítem na polopásová vozidla M2. Tyto improvizované stíhače tanků měly demontovanou kolejničku kolem korby, ale zůstaly jim kulomet ráže 12,7 mm na protiletadlovém podstavci vzadu na korbě a dva kulometry ráže 7,62 mm na dvou konzolách.

## Protiletadlové motorové vozidlo T28E1, M15 a kombinované protiletadlové motorové vozidlo M15A1



M15A1

V září 1941 byly postaveny čtyři prototypy samohybného protiletadlového děla na podvozku M2. Vozidlo bylo vyzbrojeno automatickým kanonem M1A2 ráže 37 mm a dvojicí vodou chlazených kulometů M2WC ráže 12,7 mm spojených na lafetě M3E1. V dubnu 1942 byl projekt odmítnut, ale již v červenci byl obnoven. Tentokrát byla protiletadlová zbraňová sestava instalována na transportéru M3 bez bočnic kolem přepravního prostoru. V červenci a srpnu 1942 vyrobila firma Autocar 80 vozidel pod označením T28E1 Multiple Gun Motor Carriage. Tento systém se osvědčil jako velmi efektivní, proto bylo rozhodnuto vyměnit dosavadní velkorážní kulometry za novější, vzduchem chlazené M2HB. Byl také přidán pancéřový štít kryjící kanon zepředu a ze stran. Vozidlo bylo standardizováno v říjnu 1942 pod označením M15 MGMC. Od února do dubna 1943 bylo vyrobeno 600 exemplářů. Poněvadž mezitím došly zásoby lafet M3E1, byla modifikována lafeta M3A1 a kulometry byly umístěny pod kanonem. Nová verze byla standardizována v září 1943 pod označením M15A1 Combination Gun Motor Carriage. Od října 1943 do února 1944 bylo vyrobeno 1652 těchto mobilních protiletadlových sestav, z nichž 100 kusů bylo dodáno do Sovětského svazu. Nevelký počet samohybných děl nasazených na Nové Guineji byl v Austrálii přezbrojen kanony 40 mm Gun M1 (bez kulometů). Tato verze dostala označení M15 MGMC Special a byla určena k přímé palbě.

## Protiletadlová motorová vozidla M13 a M14





M14 MGMC

V říjnu 1940 navrhl výbrojní úřad využít k protiletadlové obraně typové letadlové věžičky po užívané na bombardérech. Nejdříve byla v srpnu 1941 na vozidlo M2 namontována věžička firmy Bendix se dvěma kulomety M2TTHB ráže 12,7 mm. Vznikl pouze jediný prototyp pod označením T1E1. Následně byla na stejný podvozek namontována věžička firmy W. I. Maxson. Tato verze označená T1E2 byla podstatně lepší. Novější typizovaná věžička Twin Mount M33 byla montována na vozidlo M3 Half-Track a tato verze dostala označení T1E4. Sériovým exemplářům bylo dáno označení M13 Multiple Gun Motor Carriage. Od ledna do května 1943 vyrobila firma White 1 103 vozidel M13, avšak jen málo z nich se dostalo na frontu a 328 kusů bylo následně přestavěno na protiletadlová děla M16. Věžičky M33 byly instalovány rovněž na vozidla M5 vyrobená firmou IHC; tyto stroje pak dostaly označení M14 MGMC. Od prosince 1942 do prosince následujícího roku bylo vyrobeno 1 605 kusů M14. Byly určeny především na vývoz do velké Británie a Kanady, ale většina z nich byla přestavěna na transportéry nebo taháče.

## Protiletadlová motorová vozidla M16 a M17



M16 MGMC

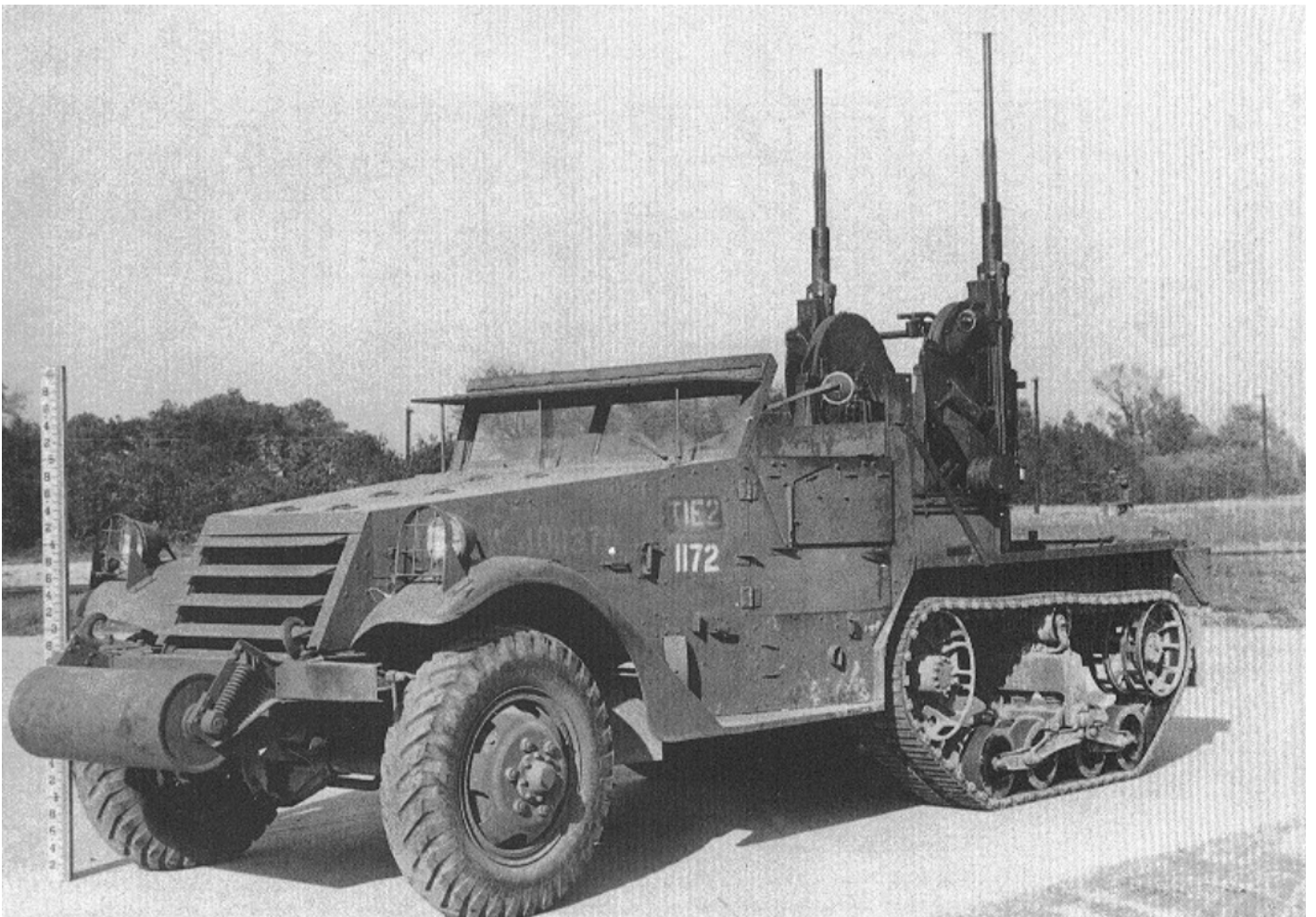
Rozhodnutí o zvýšení palebné síly elektricky poháněné věžičky M3 padlo v dubnu 1942. V srpnu postavila firma Maxson na podvozku M2 prototyp T61 s lafetou pro čtyři kulomety ráže 12,7 mm. Další prototyp na podvozku M3 dostal označení T58 a na rozdíl od svého předchůdce měl pancéřové bočnice se sklopnými horními částmi. Po zavedení doporučených změn bylo toto protiletadlové samohybné dělo v prosinci 1942 standardizováno jako M16 Multiple Gun Motor Carriage a lafeta Mount T61 byla po konstrukčních úpravách standardizována jako Multiple .50 Machine Gun Mount M45. Od května 1943 do března 1944 vyrobila firma White 2 877 sestav M16 a na standard M16 bylo přestavěno také 628 kusů M13 a 109 kusů Twin 20 mm GMC T10E1. Mobilní čtyřčata M16 MGMC byla velmi účinným prostředkem k boji proti nízko letícím letadlům, ale i proti pozemním cílům. V některých armádách sloužila ještě v šedesátých letech minulého století.

Vedle typového vozidla M16 existovala též verze označená M16B, v níž byla lafeta M45 namontována na podvozku M2 se zvýšenou plošinou, takže nebylo nutno sklápět bočnice. Toto vozidlo mělo přídatné držáky na zadní bočnici. Tímto způsobem bylo přestavěno 320 vozidel M2.

V padesátých letech byly na mnoho transportérů M3 namontovány dvojité lafety M45 neboli tzv. M45F, které také umožňovaly palbu bez sklápění bočnic. Zbraň navíc dopředu dostala pancéřový štít k ochraně nabíječů. Vozidlo obdrželo označení M16A1, zatímco vozidlo vyráběné firmou IHC s lafetou M45 na podvozku M5 dostalo označení M17 Multiple Gun Motor Carriage. Od prosince 1943 do března 1944 bylo vyrobeno 1 000 exemplářů M17 a všechny byly v rámci válečné pomoci dodány Rudé armádě.

## Prototypové konstrukce a projekty

### T10 GMC a 20 mm T10E1 GMC



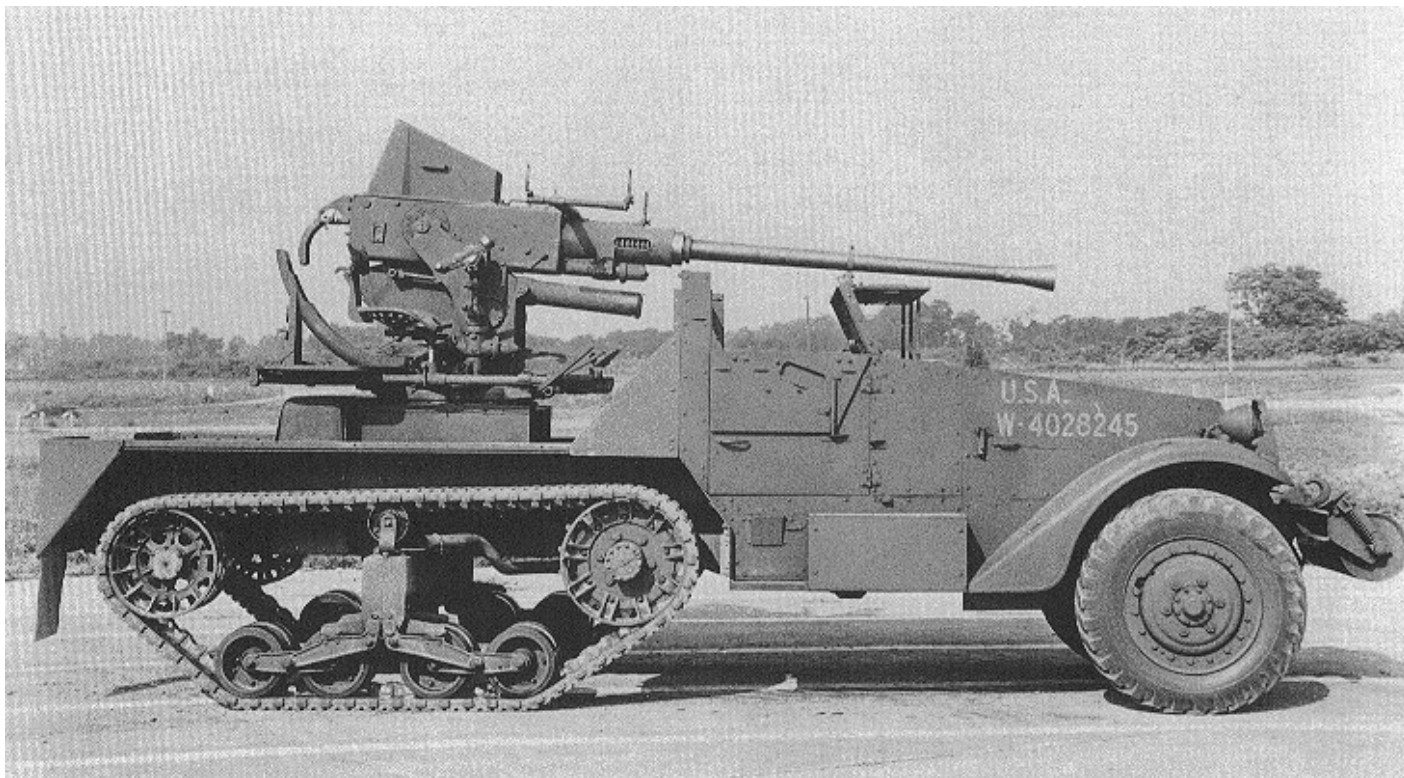
V červenci 1941 byl zahájen vývoj vozidla vyzbrojeného alternativně dvěma kanony ráže 20 mm Oerlikon, dvěma americkými kopiemi kanonů Hispano-Suiza HS.404 ráže 20 mm nebo dvěma automatickými kanony AN-M1 či AN-M2. V první variantě byla lafeta firmy Maxson postavena na otevřené plošině, ve druhé variantě na standardní korbě transportéru M3. Bylo vyrobeno 110 vozidel T10E1, která však nebyla předána armádě,

ale přestavěna na M16 MGMC.

## T37 MGMC a T37E1 MGMC

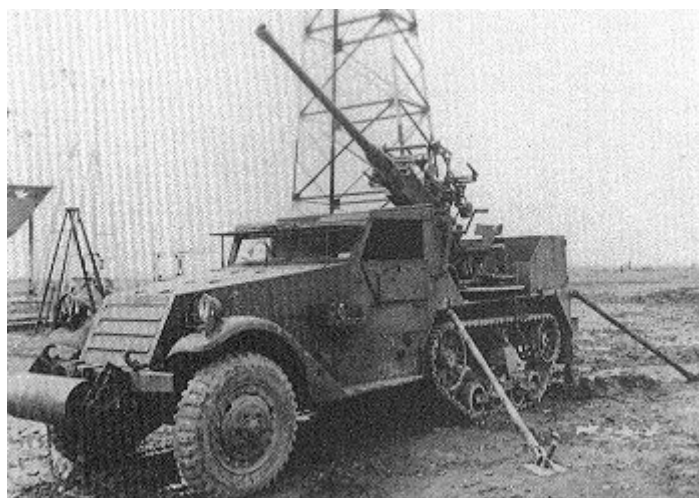
Jednalo se o projekt transportéru s lafetou M60 a čtyřmi kulomety M2 ráže 12,7 mm. Varianta T37E1 měla mít hlavně srovnány vedle sebe v jedné linii.

## T54 GMC a T54E1 GMC



Pod tímto označením jsou známy prototypy vozidel s kanonem Bofors L/50 ráže 40 mm, vyprojektované v roce 1942 na podvozku M3. Zbraň byla postavena na otevřené plošině a teprve ve druhé variantě dostala boční kryty.

## 40 mm T59 GMC a T59E1 GMC



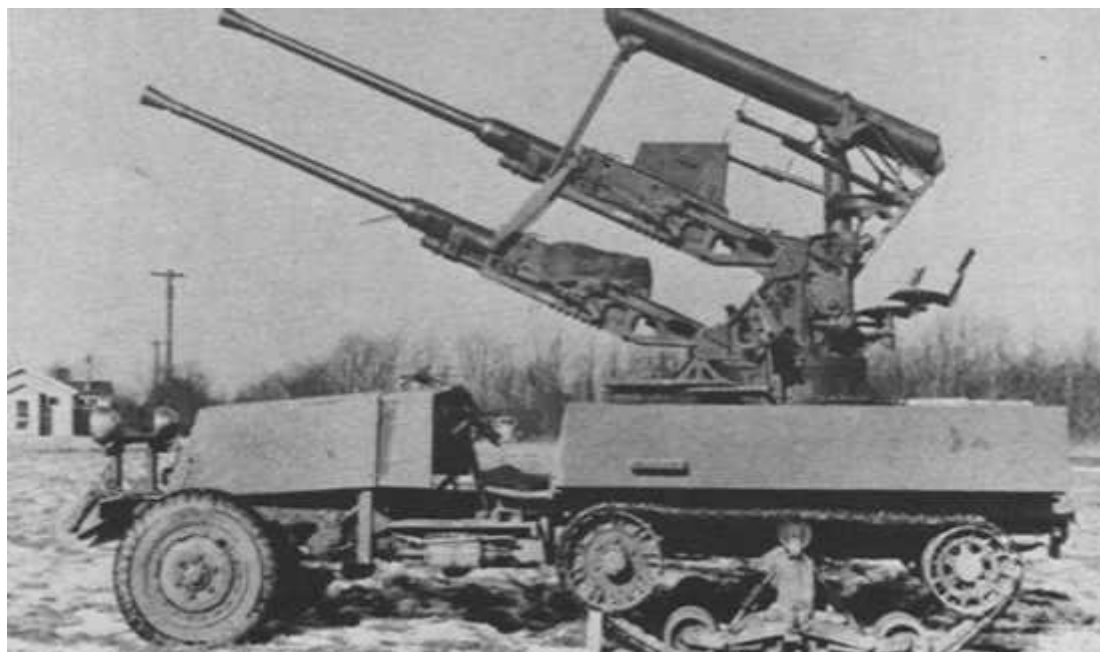
Tato vozidla byla podobná typu T54, ale s lepšími možnostmi vedení palby.

## T60 MGMC a T60E1 MGMC



Další podobná vozidla vyzbrojená kanonem ráže 40 mm a dvěma kulomety ráže 12,7 mm. Byl z nich demontován pancéřový kryt kabiny řidiče.

## 40 mm T68 GMC

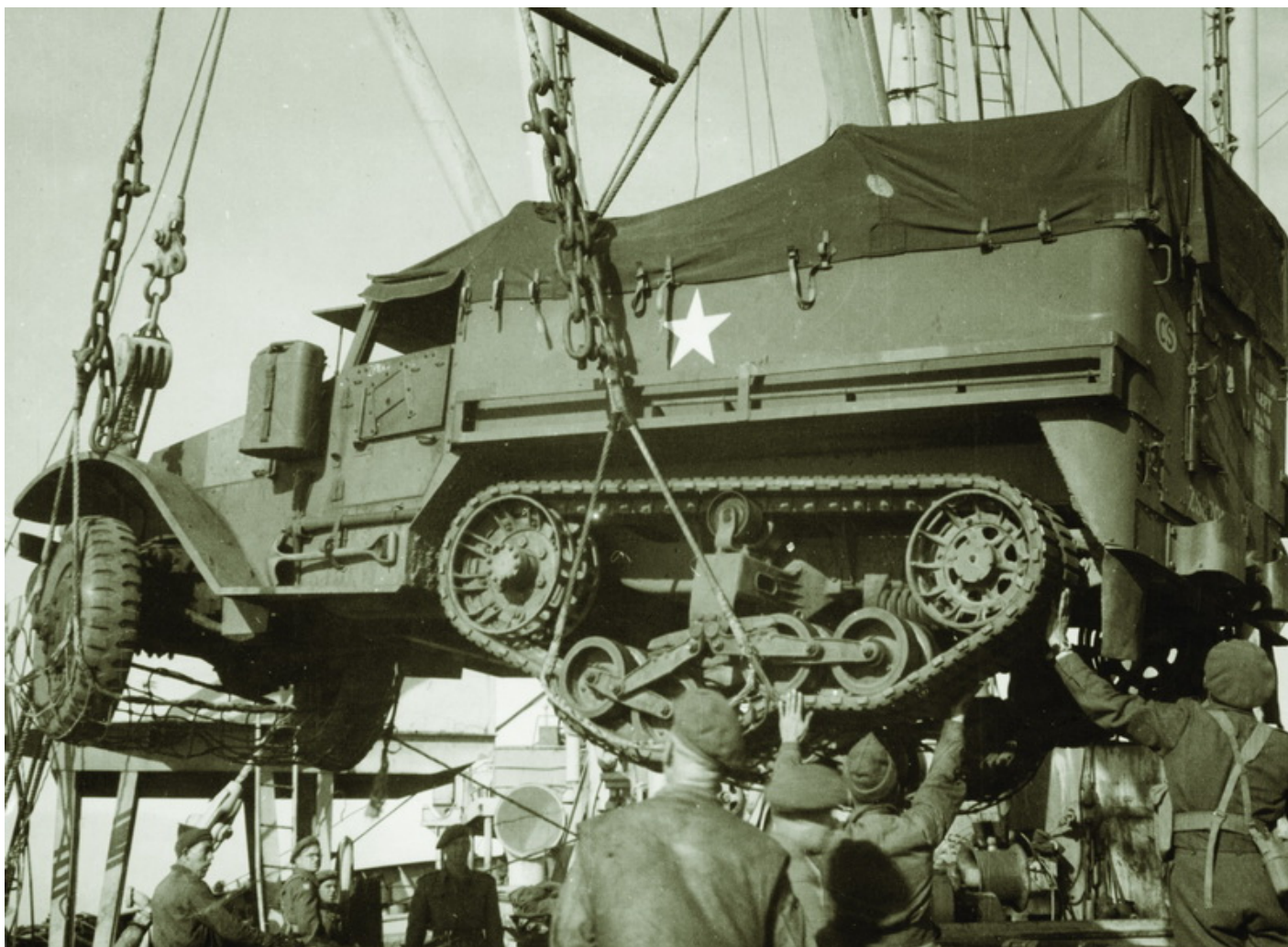


Zkušební exemplář postavený na podvozku M3 a vyzbrojený dvěma kanony ráže 40 mm umístěnými nad sebou.

Mnoho uživatelů polopásových transportérů zavádělo vlastní modifikace konstrukce i výzbroje. V tomto směru vynikaly zejména izraelské ozbrojené síly.

## Československá polopásová vozidla





Československá samostatná obrněná brigáda měla ve výzbroji polopásové transportéry M5A1 a M14, v tehdejší české terminologii „kolohousenka“. Protiletadlové M14 MGMC byly do Velké Británie dodány bez věží a po úpravách na standard M5 se používaly pro přepravu mužstva. Celkem bylo ve stavu ČSOB 64 vozidel (štábní rota - dvě, motorizovaný přezvědný oddíl - dvě, tankový prapor 1 - sedm, tankový prapor 2 - sedm, motoprapor - 39, dělostřelecký pluk - dvě, ženijní rota - pět). Další údaje k poválečnému užití vozidel tohoto typu v československé armádě nejsou známy.

**Zdroj:**

Amercom SA  
internet