

Autorzy: Zbigniew NOWOSIELSKI, Rafał KRAJEWSKI, Piotr SZPONDER

e-mail: zn.serwis.sos@o2.pl

Biurowo Rekonstrukcyjno – Technologiczne Zabytkowej Inżynierii Pojazdowej

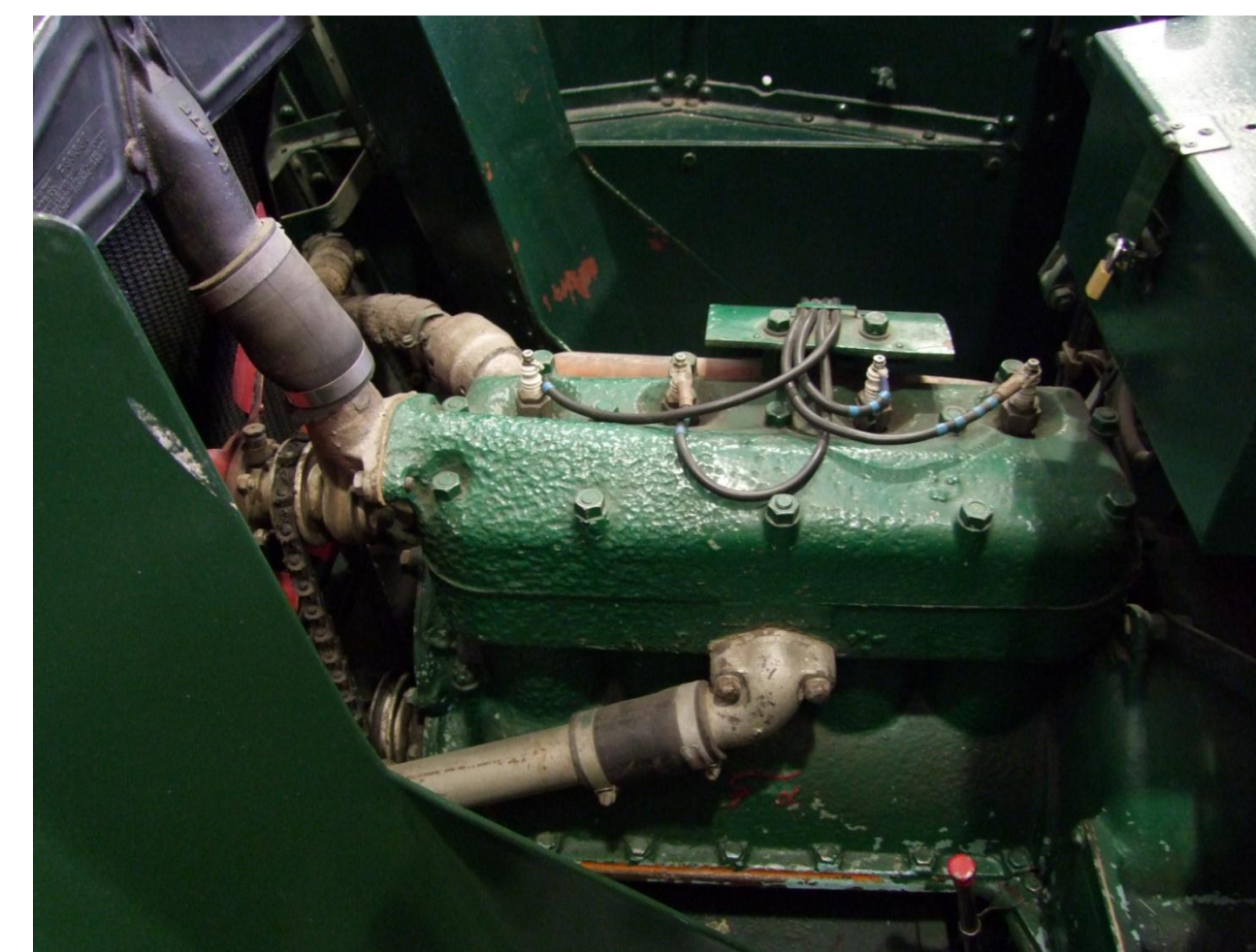


Carden-Loyd MkVI protoplasta TKS

Plakat ma na celu przybliżenie znanej z literatury i raportów przedwojennych Tankietki Carden-Loyd. Dawna ikonografia obiektu nie zachowała się. Dzięki życzliwości dyrektora The Tank Museum w Bovington w Anglii sporządziliśmy bogaty reportaż fotograficzny oraz zapoznaliśmy się z zasadą działania układu przeniesienia napędu i układu hamulcowego.



20 czerwca 1929 roku na poligonie w Rembertowie odbył się pokaz brytyjskiej tankietki Carden-Loyd MKVI. Prezentacja wypadła pomyślnie, ponieważ już 29 czerwca Ministerstwo Spraw Wojskowych zamówiło 10 pojazdów tego typu dla potrzeb polskich wojsk pancernych. Z zakupionych czołgów utworzono dwa plutony i skierowano je na ćwiczenia międzydywizyjne, gdzie zostały poddane próbom, które ujawniły szereg niedoskonałości konstrukcji. W związku z planowanym zakupem licencji zażądano od firmy Vickers-Armstrong przeprowadzenia ulepszeń dotyczących szczególnie zawieszenia pojazdu. Mimo, że powyższe uwagi zostały uwzględnione, Biuro Konstrukcyjne Broni Pancernych Wojskowego Instytutu Badań Inżynierii w Warszawie otrzymało zlecenie na wykonanie nowej tankietki, opartej na konstrukcji Carden-Loyd MKVI. Efektem prac mjr. inż. Władysława Trzeciaka, rtm. Edwarda Karkoza oraz inż. Edwarda Habicha były tankietki TK-1 i TK-2, wyprodukowane wiosną 1930 roku w Państwowych Warsztatach Samochodowych. Prototypy zostały poddane próbom, po których uznano za celowe wprowadzenie kolejnych zmian konstrukcyjnych. Ich wynikiem było powstanie czołgu rozpoznawczego TK-3, który wprowadzono do produkcji seryjnej. Pierwsze pojazdy zbudowane w Państwowych Zakładach Inżynierii (PZInż.) oddano do dyspozycji wojska między 11 a 13 sierpnia 1931 r., a łączna liczba wyprodukowanych czołgów tego typu wyniosła 300 sztuk. Do napędu pojazdów stosowano 4-cylindrowy silnik benzynowy Ford A o pojemności 3285 cm³, który osiąga moc 40 KM. Jeszcze w okresie produkcji TK-3 podjęto próby zainstalowania w tankietce włoskich silników Fiata charakteryzujących się lepszymi parametrami eksploatacyjnymi. Z uwagi na wysoki koszt operacji przebudowano tylko około 20 pojazdów, a nowe jednostki napędowe zastosowano w kolejnej wersji rozwojowej pojazdu - czołgu TK-S.

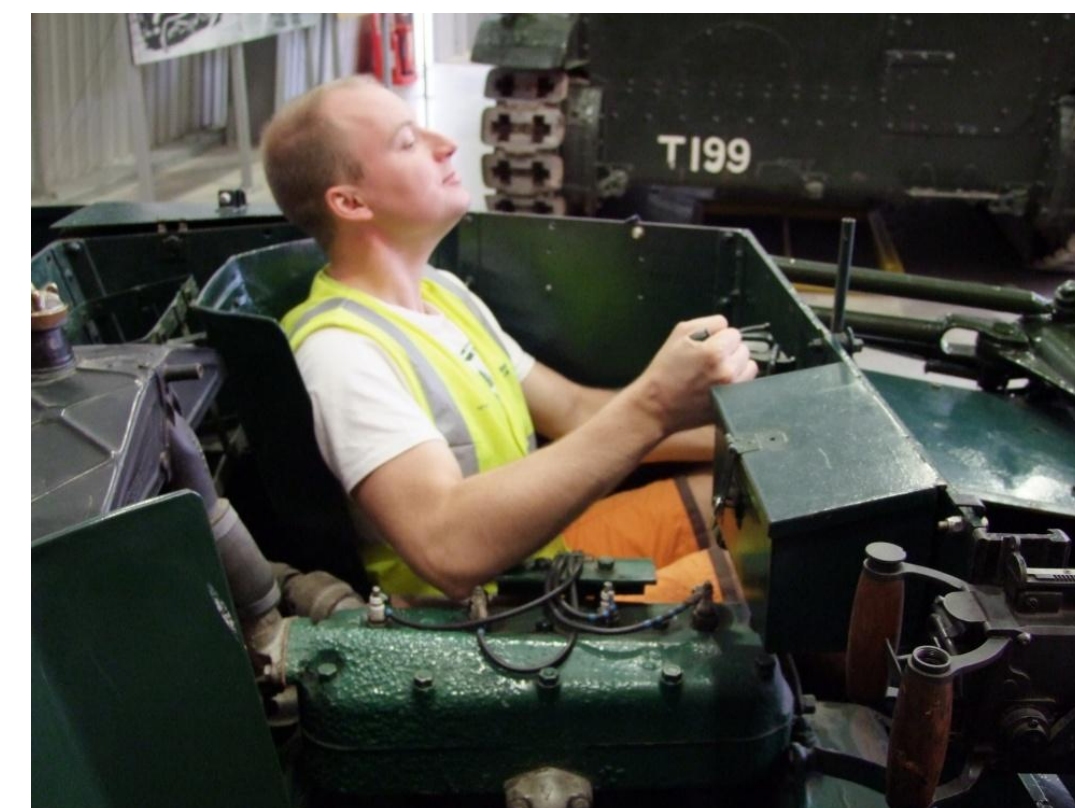


Zbigniew Nowosielski prezentuje, jak niewielkim sprzętem gąsienicowym była brytyjska tankietka.

Silnik dolnozaworowy, 4-cylindrowy, chłodzony płynem, pojemność skokowa 3285 cm³, moc 40 KM. Siedząc w tankietce CL MkVI miało się bezpośredni kontakt z odkrytym silnikiem. Wentylator dmuchał gorącym powietrzem w kierunku kierowcy i strzelca!



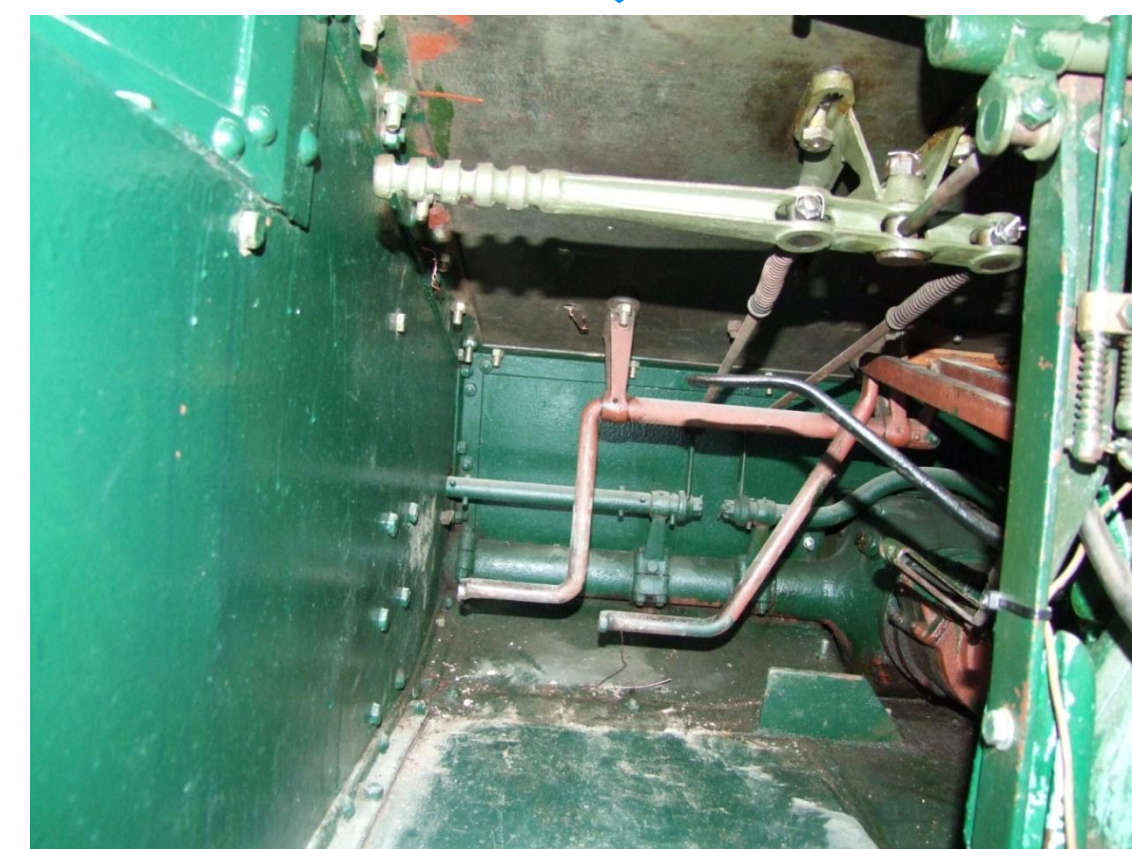
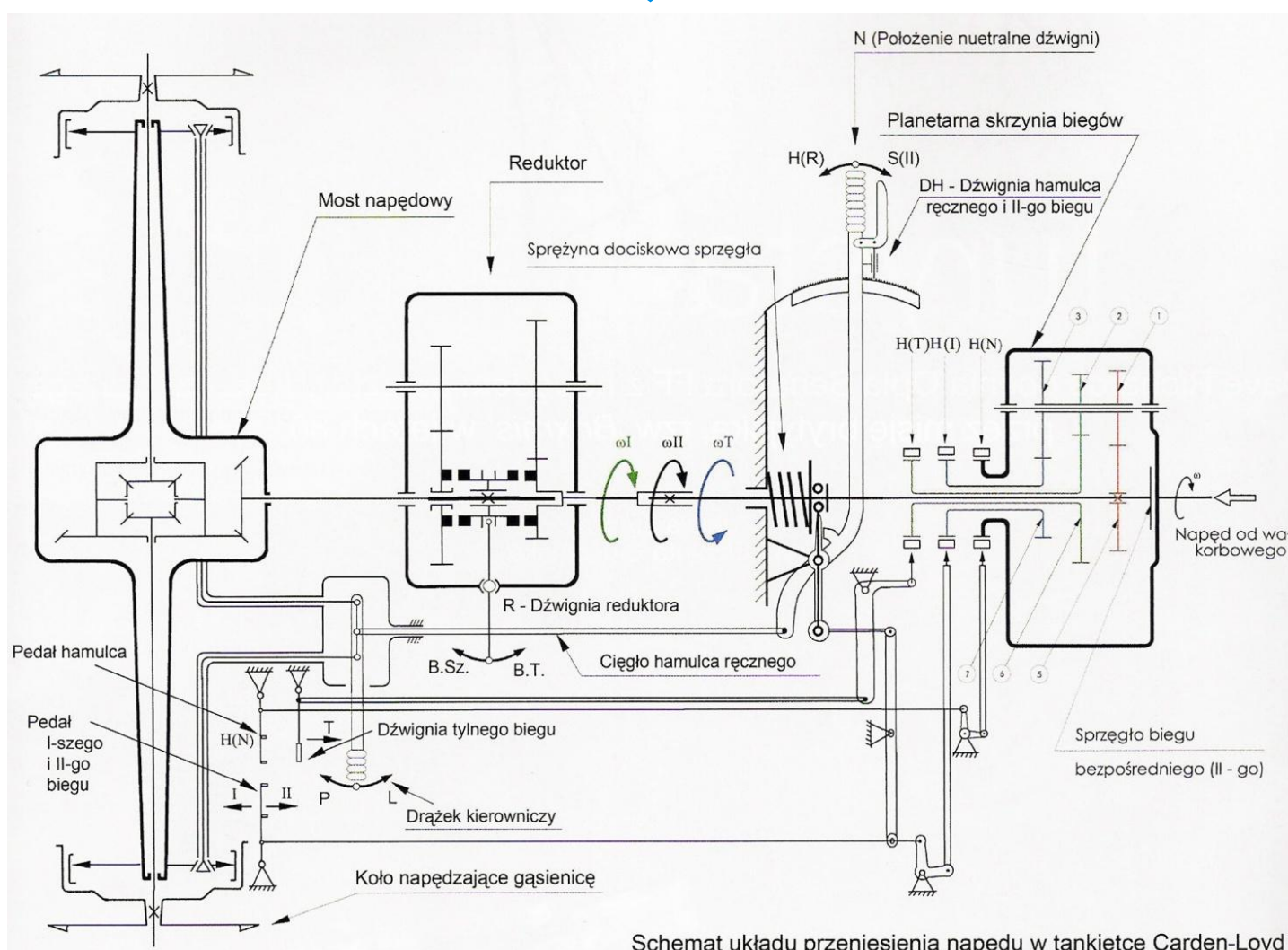
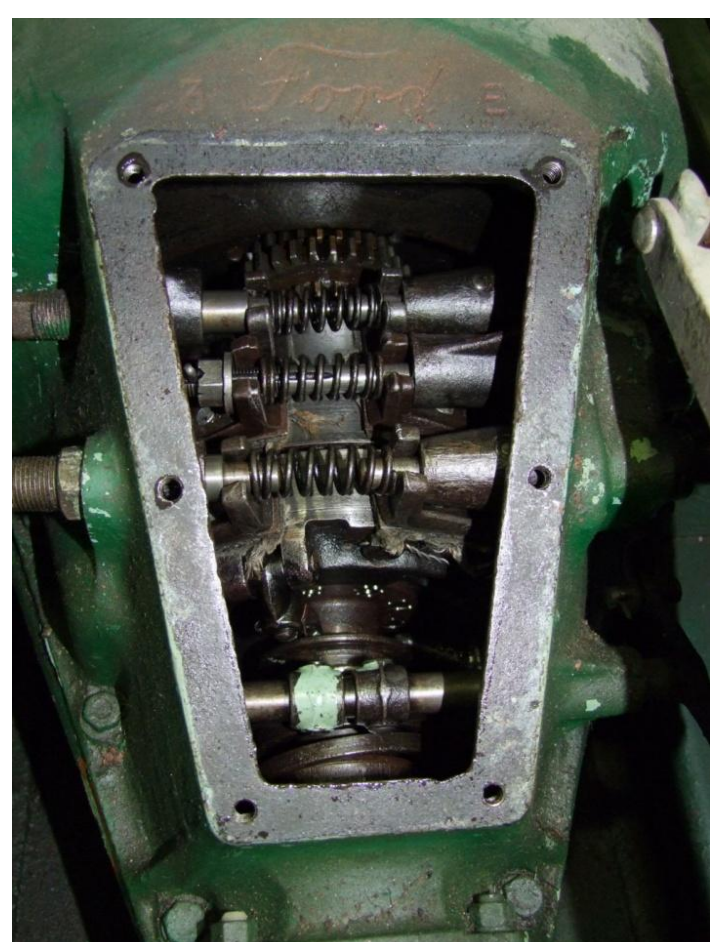
Strzelec nie miał szczególnie dobrej osłony



Skrzynia biegów tylko na pozór wyglądała jak zwykła z przesuwanymi kołami zębatymi.

Schemat układu przeniesienia napędu w tankietce Carden-Loyd

Zmiana kierunku realizowana jest dźwignią, którą obsługuje lewa ręka kierowcy.



PODSUMOWANIE: Na podstawie dokumentacji fotograficznej zgromadzonej podczas pobytu w The Tank Museum w Anglii można stwierdzić, że Tankietka Carden-Loyd była tylko inspiracją, która wyzwoliła u naszych konstruktorów szereg nowych pomysłów. Zostały one wykorzystane w kolejnych konstrukcjach serii czołgów TK.

Autorzy prac pokazanych na plakatach zaprezentują szerzej swoje dokonania podczas prezentacji na „IX Forum Inżynierskim ProCax”, dnia 20 listopada 2010 r. w hotelu PRESTIGE, ul. 11-ego Listopada 17 w Siewierzu, 25 km od Sosnowca. Więcej na www.procax.org.pl

Powyższy plakat w postaci elektronicznej można pobrać ze strony: www.procax.org.pl lub www.mechanik.media.pl

Najlepsze prace zostaną opublikowane w formie papierowej jako typowe artykuły w miesięczniku **Mechanik** nr 1 i 2/2011

Wszystkich chętnych zapraszamy!