

Polish Tracks&Wheels
ADAM JOŃCA

POLSKIE VICKERSY - część 2

Spis treści

Vickers Medium Tank Mark D	3
Vickers Six Ton tank	5
Vickers-Carden-Loyd Mk.VI	7
Ciągnik artyleryjski Vickers 4 Ton Artillery Tractor	8
Vickers Light Tank 4 Ton	12
Vickers Light Amphibious Tank	13
Czołg 7TP dwuwieżowy	16
Czołg 7TP jednowieżowy	32
Czołg lekki V/7TP	45
Czołg lekki 7TP wzmocniony	46
7TP na wojnie	48
W obcej służbie	79

Fotografie: kolekcja autora oraz Krzysztofa Gebhardta, Jacka Habera, Andrzeja Kamińskiego, Tomasza J. Kopańskiego, Zbyszka Lalaka, Janusza Magnuskiego, Jerzego Majki, Wawrzyńca Markowskiego, Ernle Lee (UK), Witolda Rawskiego, Jana Tarczyńskiego, Ryszarda Witkowskiego; oraz archiwów The Polish Institute and Sikorski Museum (UK), Archiwum Dokumentacji Mechanicznej, Centralnego Archiwum Wojskowego, Muzeum Wojska Polskiego, Bovington Tank Museum (UK), Military Archives Ireland.

Vickers Medium Tank Mark D

Czołgami produkowanymi przez Vickers-Armstrong Co.Ltd. Wojsko Polskie interesowało się już w połowie lat dwudziestych. W lipcu 1925 roku polski Komitet do Spraw Uzbrojenia i Sprzętu (KSUS) ustalił warunki jakim by miały odpowiadać przyszłe polskie czołgi, a następnie postanowił z sumy przeznaczanej na ten cel wydać $\frac{2}{3}$ na zakup 50 czołgów Vickers Medium Tank Mark C. 1 października 1925 roku częściowo zmienił ustalenia – co już i tak nie miało większego znaczenia, bo Vickers nie dostał od swojego rządu zgody na sprzedaż i zaproponował czołgi dawniejsze – Medium Mark I. Dopiero z końcem 1926 roku wydana została zgoda na prezentację 1-2 czołgów Vickers Medium Mark C (budowanego dla Japonii).

W czołgu wprowadzono nawet pewne poprawki na życzenie strony polskiej i wyznaczono termin „ogłędzin” na styczeń 1927 roku. Polska delegacja obejrzała jednocześnie czołg Vickers Six Ton (ściślej – podwozie) – i do transakcji nie doszło, bo cała uwaga polskich oficerów skierowała się na ten właśnie czołg; tym bardziej, że armia angielska nie interesowała się tą propozycją Vickersa i była zgoda na jego sprzedaż za granicę.

Przekonstruowany zgodnie z polskimi sugestiami czołg średni zyskał nowe miano Mark D i pozostał w Wielkiej Brytanii. W roku 1929 sprzedany został do Irlandii (przez wiele lat był jedynym czołgiem irlandzkiej armii).

Vickers Six Ton

W 1927 roku w Wielkiej Brytanii pokazano polskiemu oficerom m.in. podwozie nowego czołgu firmy Vickers-Armstrong – Vickers Six Ton. Powstał pomysł kupienia 30 czołgów Vickersa. Do tej transakcji nie doszło, zapewne z przyczyn finansowych.

We wrześniu 1930 roku Vickers przysłał do Polski egzemplarz pokazowy czołgu Six Ton. Czołg przeszedł trzydniowe próby na 500-kilometrowej trasie bez poważniejszych problemów i raport specjalnie powołanej komisji był pozytywny.

We wrześniu 1931 roku podpisana została w Warszawie dwujęzyczna umowa na dostawę 38 czołgów „z dwiema wieżami obrotowymi”, części zamienne do tych czołgów i co dla dziejów Vickersa Six Ton w Polsce najważniejsze – „licencję na wyrób 6-tonnowych czołgów VICKERS-ARMSTRONG w Polsce, wyłącznie jednak do użytku Rządu Rzeczypospolitej Polskiej. Licencja nie obejmuje silników, płyt pancernych i innych specjalnych części, nie wyrabianych przez dostawcę.”

Termin dostarczenia pierwszej partii czołgów nie został dotrzymany i odbiory techniczne rozpoczęły się z dwumiesięczną zwłoką, w czerwcu 1932 roku. Już pierwsze wrażenie nie było dobre – fabrycznie nowe czołgi miały silniki pokryte rdzawym nalotem. Zapewne zostały niestarannie przygotowane do transportu – nikt z tego nie robił problemu, skoro starczało przetrzeć silniki szmatą, ale...

Już w czasie demonstracji czołgu we wrześniu 1930 roku okazało się także, że jazda z prędkością maksymalną 37 km/h nie może trwać dłużej niż 10 minut – tłumik rozżarzał się do czerwoności, silnik przerywał i tracił moc. Przy prędkości marszowej około 22-25 km/h pracował jednak całkiem dobrze i zbytnio się nie przegrzewał – ale zmiany w sposobie chłodzenia były potrzebne. Niestety, szybko też objawiła się podstawowa wada silników Armstrong-Siddeley – wysoka awaryjność.

Pod koniec czerwca zapachniało prawdziwą aferą. W czasie badań okazało się, że blachy pancerne czołgów nie spełniają warunków technicznych, których specyfikacja była integralną częścią umowy. Skończyło się na obniżeniu ceny zakupu czołgów.

Mimo wszystko kupienie 38 Vickersów Six Ton i praw licencyjnych było dobrym krokiem. Dywagacje, że można było mieć czołg lepszy, trochę są pozbawione sensu. Warto pamię-

tać, że na początku lat trzydziestych dopiero kształtowały się nowe doktryny użycia broni pancernej i czołg spełniający oczekiwania II wojny światowej jeszcze fizycznie nigdzie nie zaistniał – to dopiero poligon hiszpańskiej wojny domowej miał zweryfikować różne koncepcje, a prawdziwym egzamin odbył się w 1939 i 1940 roku. Tak więc kupiono konstrukcję i technologię nowoczesną na ówczesny czas i za pieniądze nie przekraczające możliwości państwa. Więcej informacji o czołgach Vickers Six Ton w Wojsku Polskim znajdzie czytelnik w 2 tomiku serii „Polish Tracks&Wheels” – „Polish Vickers Part 1”.

Vickers-Carden-Loyd Mk.VI

Tankietka Carden-Loyd to autorski projekt Johna Cardena i Viviana Loyda, nad którym pracowali od 1925 roku. W marcu 1928 roku fabryczka obu wspólników, Carden-Loyd Tractor Company, została wykupiona przez koncern Vickers-Armstrong Ltd. (stworzony przez połączenie firmy Vickers i firmy Armstrong Whitworth, formalnie działający od 1 stycznia 1928 roku).

Polskie Ministerstwo Spraw Wojskowych zainteresowało się tą konstrukcją. Z inicjatywy ppłk. Tadeusza Kossakowskiego sprowadzono do Polski model wzorcowy Carden-Loyd Mk.VI – pierwszy pokaz miał miejsce na poligonie w Rembertowie, 20 czerwca 1929 roku, a 29 czerwca złożono u Vickersa zamówienie na 10 tankietek (oraz części zamienne i 5 przyczepek gąsienicowych). Na przełomie sierpnia i września 1929 roku pojazdy przybyły do Polski. Kupiono także licencję na ich produkcję. Formalnie rzecz biorąc tankietki były produktem Vickersa, ale dzieje „carden-loydów” i wywodzących się z nich polskich tankietek typu TK to osobna historia – więcej znajdzie czytelnik w przygotowywanym tomiku „Polskie Carden-Loydy” w naszej serii „Polish Tracks&Wheels”.

Ciągnik artyleryjski Vickers 4 Ton Artillery Tractor

W marcu 1932 roku rozpoczęły się w Polsce próby ciągnika artyleryjskiego dla dział ciężkich prezentowanego przez koncern Vickers-Armstrong, określanego w polskich dokumentach archiwalnych jako ciągnik Vickers 4 tony lub ciągnik Vickers-Carden-Loyd. Był to ciągnik średniej wielkości, o mniejszych wymiarach i innym układzie jezdnym niż późniejszy C7P. Nazwa Vickers 4 tony nie była adekwatna i raczej miała pokazywać wspólne cechy konstrukcyjne z czołgiem 4-tonowym i amfibią (te same elementy i rozwiązania układu jezdnego, ten sam silnik...). W istocie masa ciągnika w pełni wyposażonego nieznacznie przekraczała 3 tony.

Próby ciągnika zakończyły się niepowodzeniem. W swoim sprawozdaniu z wizyty w Polsce

(9-14 maja 1932 roku) Noel Birch, dyrektor generalny koncernu odnotował: „...następnie przystąpiliśmy do pokazu ciągnika Carden-Loyd, lecz nie spełnił on pokładanych w nim oczekiwań. Aby pojazd mógł podostać holowaniu ciężkiego działa konieczne były przeróbki techniczne.”

We wrześniu 1932 roku Vickers sprowadził do Polski trzy pojazdy: lekki czołg 4-tonowy, czołg pływający i ponownie poprawiony już ciągnik. Jesienią 1932 roku (28 września – 1 października) odbył się w Polsce na kilkusetkilometrowej trasie ze Stryja do Warszawy rajd drogowy, a 4 października na poligonie w Rembertowie próby jazdy terenowej.

Próby ciągnika pomyślane były jako swoisty test porównawczy – jednocześnie, na tej samej trasie i w tych samych warunkach badany był francuski ciągnik kołowo-gąsienicowy Citroën C6P14. Do ciągnika Vickers zaprzęgnięta była haubica 155 mm Schneider wz.17 (na tzw. wrotkach, które jednak szybko odmówiły posłuszeństwa), zaś ciągnik P14 holował przyczepę amunicyjną 155 mm o masie całkowitej 4490 kg.

Tym razem ogólna ocena ciągnika Vickersa była dobra. W sprawozdaniu z rajdu wypunktowano po prawdzie szereg wad – ale żadna z nich go nie dyskwalifikowała. Trzeba oddać sprawiedliwość, że do Citroëna też były zastrzeżenia.

Podstawową poprawką miała być zmiana przełożeń w skrzyni biegów – dla zwiększenia siły na haku kosztem zmniejszenia prędkości. Postulowano też racjonalniejsze rozłożenie sprzętu artyleryjskiego i obsługi wewnątrz ciągnika (w czasie prób trzeba było dociążyć przód ciągnika przypadkowym balastem). Konieczne było zwiększenie wytrzymałości gąsienic – po przejechaniu około 200 km do natychmiastowej wymiany były dwa ogniwa, a 3/4 ogniwa miała pęknięcia. Zmiany wymagał zaczep działa. Pozostałe postulowane zmiany miały charakter kosmetyczny – dorobienie błotników z tyłu nad gąsienicami (błoto zarzucało holowane działo i wnętrze ciągnika), dorobienie z tyłu dwóch sztywnych haków do zaczepiania lin, dodanie ręcznej manetki gazu, lepsze odizolowanie tłumika, zrobienie w dnie ciągnika zamykanych otworów do spuszczenia wody deszczowej, przerobienie siedzeń załogi na niższe i wygodniejsze, sprawdzenie i poprawienie smarowania łożysk kół.

Zakłady Vickersa zobowiązały się do wprowadzenia poprawek i skonstruowania nowego haka pociągowego, tak by było możliwe holowanie armaty 105 mm wz.29. Brytyjczycy mieli tego dokonać po przesłaniu odpowiedniej dokumentacji, a dla przyspieszenia sprawy, również haka zdemontowanego z przodka tej armaty z zaprzęgiem konnym.

Nie wiemy dlaczego z ciągników 4-tonowych ostatecznie zrezygnowano – bo przecież

motoryzacja artylerii ciężkiej w jakiejś niezbyt odległej perspektywie była przewidywana. Możliwe, że już w tym czasie postanowiono o zmotoryzowaniu artylerii krajowymi ciągnikami. Zaowocowało to bardzo interesującymi konstrukcjami – ale to już inna historia.

Poprawiony według polskich wymagań ciągnik znalazł się w Polsce w połowie 1933 roku „...Pojazd ten, który już wcześniej dwukrotnie – w marcu i październiku 1932 roku, był poddany próbom technicznym w Polsce, został ponownie wysłany do Warszawy po modyfikacjach dokonanych w Elswick...” (notatka z 19 czerwca 1933 roku).

Zamierzony był zapewne jakiś „dalszy ciąg” – zachował się dokument (bez daty), instrukcja odbiorów technicznych – nie ma wątpliwości, że dotyczyła tych właśnie ciągników.

Nie mamy innych dokumentów z tego okresu ale wygląda na to, że przynajmniej ciągnik prototypowy w Polsce pozostał – zachował się rachunek wystawiony przez Vickers-Armstrong Ltd. w pierwszej połowie 1936 roku za części zamienne na sumę 96 funtów.

Vickers Light Tank 4 Ton

We wrześniu 1932 roku koncern Vickersa sprowadził do Polski trzy pojazdy – czołg pływający, wspomniany wcześniej ciągnik artyleryjski i 4-tonowy czołg rozpoznawczy.

Do pewnego stopnia była to próba zatarcia nie najlepszego wrażenia i ratowania twarzy – biegająca właśnie procedura dostarczania zamówionych czołgów Six Ton nie przebiegała zbyt gładko.

Armia brytyjska, która zaopatrzyła się właśnie w 16 czołgów Light Tank Mk.II i 50 czołgów Mk.IIA nie interesowała się przedłużaniem zakupów tego czołgu (w 1932 i 1933 kupiła jeszcze 42 czołgi, ale już w ulepszonej wersji Mk.IV, a później wersję z trzyosobową załogą). Z czołgów pływających armia zrezygnowała. Vickers miał dzięki temu wolną rękę w oferowaniu wcześniejszych wersji czołgów 4-tonowych dla kontrahentów zagranicznych.

Pomysł z ekonomicznego punktu widzenia miał szanse na sukces. Zainteresowanie różnych armii względnie tanim, lekkim i szybkim czołgiem rozpoznawczym było spore. Nie wiemy, czy Anglicy znali polskie oceny tankietek TK-3 (poważnie przekonstruowane angielskie Carden-Loydy Mk.VI – właśnie wchodziły do służby) i konkluzje pierwszych raportów, że Wojsku Polskiemu potrzebny będzie też czołg większy i silniejszy, właśnie 4-tonowy – ale jest to możliwe. Tak więc prezentacja czołgu 4-tonowego mogła w konsekwencji dać spory zysk, a choćby tylko zrekompensować straty poniesione przy eksporcie do Polski 38 czołgów Six Ton (uzyskana cena ostateczna była niższa od umownej, a wszystkie

poprawy żądane przez stronę polską zostały wykonane na koszt Vickersa).

Pokaz czołgu przeszedł pomyślnie i płk. Kossakowski, szef Departamentu Zaopatrzenia Ministerstwa Spraw Wojskowych zakomunikował, nie całkiem formalnie, przewodniczącemu angielskiego zespołu, Vivianowi Loydowi, że chce kupić 10 czołgów 4-tonowych (i 5 czołgów amfibijnych i 9 ciągników). Na początku 1933 roku ustalona została cena tego zakupu i deklaracja strony angielskiej co do terminów dostaw.

W maju 1933 roku planowany zakup został przez samego Kossakowskiego ograniczony do 5 czołgów 4-tonowych (oraz jednej amfibii i ciągników artyleryjskich) – a po dalszych perturbacjach Sztab Główny wyraził zgodę na zakup, ale tylko jednego czołgu (i jednej amfibii i jednego ciągnika).

Do sfinalizowania tak okrojonego zamówienia nie doszło – nie wyraził zgody Noel Birch. Rozczarowanie dyrektora Bircha nie całkiem było szczere. Raz, że i czołg 4-tonowy i amfibijny powstały sporo wcześniej jako prototypy przedstawione armii brytyjskiej i perturbacje z polskim klientem jakiś specjalnie dużych kosztów nie wygenerowało. Katastrofy finansowej nie było. Czołg, już jako model 1933, 1934, 1936 i 1937 sprzedawał się całkiem nieźle – w portfelu zamówień Vickersa znalazło się 235 czołgów (i tylko zamówienie holenderskie nie do końca zostało zrealizowane – przeszkodził wybuch wojny).

Vickers Light Amphibious Tank

Jak wspomnieliśmy prezentowany był też w Polsce jesienią 1932 roku lekki czołg pływający. Był to zapewne egzemplarz A4E12, jeden z dwu prototypów zbudowanych przez Vickersa, ale, jak i w przypadku czołgu 4-tonowego, trudno o jednoznaczne stwierdzenia z braku dokumentów i fotografii.

Pokaz pływania czołgu miał miejsce na Wiśle w Modlinie 8 października 1932 roku, a 25 października czołg prezentowany był „oficjalnie” na poligonie w Rembertowie.

Czołg wzbudził zainteresowanie – choć po dalszych pokazach i próbach nie bezkrytycznie. Ogólnie konstrukcja oceniona została, używając szkolnej skali ocen, na dostatecznie. Podobało się to, że czołg nie wymagał wcześniejszych przygotowań przed wjazdem w wodę (sruba i gąsienice napędzane były od wspólnej skrzyni biegów, ster połączony ze sprzęgłami gąsienic), że łatwo przechodził standardowe zasieki. W terenie czołg zachowywał się poprawnie, ale oceniono, że ma za mały prześwit i będzie się zawieszał na niektórych przeszkodach, że przy przekraczaniu rowów można uszkodzić ster i śrubę i wreszcie, że jego wodoszczelność nie jest dostatecznie dobra (woda dostawała

się przez uszczelniacze osi kół napędowych, ręczna pompa osuszająca była kłopotliwa w obsłudze i niezbyt wydajna, a bez osuszania czołg mógł pływać nie więcej niż godzinę. Sposób uszczelnienia czołgu budził szczególnie zainteresowanie – ale indagowany w tej sprawie Loyd stwierdził, że to patent Royal Navy z jej okrętów podwodnych i nie zdradził szczegółów. Jako sporą wadę oceniono marną widoczność terenu po zamknięciu włazu kierowcy.

Historia ewentualnego zakupu potoczyła się jak przy czołgu 4-tonowym. Szef KSUS zrazu wyraził chęć kupienia pięciu amfibii, a Brytyjczycy określili cenę i harmonogram dostaw. W maju 1933 roku płk. Kossakowski zredukował chęci do jednej amfibii, a Sztab Główny to zatwierdził – po czym dyrektor Birch wycofał się z transakcji.

Czołg 7TP, dwuwieżowy

Prace projektowe zaczęły się nim jeszcze wszystkie Vickersy dotarły do kraju, z końcem 1932 roku. Pod kryptonimem VAU-33 (co bywa tłumaczone jako Vickers-Armstrong-Ursus model 1933, ale też jako Vickers-Armstrong-Ulepszony) powstawała dokumentacja techniczna czołgu, w którym wykorzystywano szereg rozwiązań Vickersa – ale też wiele szczegółów rozwiązano odmiennie.

Istotną zmianą było pogrubienie pancerza (i tak np. grubość 13-milimetrowych blach z przodu czołgu zwiększono do 17 mm).

Zastosowano też zupełnie nowy silnik. Pociągnięto to za sobą konieczność przebudowy tyłu czołgu, a też przekładni głównej, przekładni bocznych, skrzyni biegów i sprzęgła.

Licencja nie obejmowała silnika i nie zmuszała do jego stosowania, warto było pomyśleć o innej jednostce napędowej. Do dyspozycji był sprawdzony i produkowany w Polsce dieslowski silnik Saurer BLD i jego najnowsza odmiana Saurer VBLDb o mocy 110 KM.

Dokonano też zmian w zawieszaniu. Zniknęła charakterystyczna dla Vickersów stalowa rolka bez bieźnika gumowego w tylnym wózku jezdny. Inne rozłożenie mas sprawiło, że mimo dalek występującego przeciążenia tyłu, zmalała tendencja do odparzania gумы na rolkach.

Na początku sierpnia 1934 roku Warsztat Doświadczalny P.Z.Inż. ukończył budowę pierwszego „żelaznego” prototypu. Czołg otrzymał numer rejestracyjny 1595 i potoczną, nieoficjalną nazwę „Smok”.

W drugiej połowie sierpnia 1934 odbył się rajd kontrolny nowego czołgu – razem z dwoma Vickersami, w których wprowadzono już wszystkie istotne poprawki, prototypowym ciągnikiem C7P z podwoziem Vickersa i kilkoma innymi pojazdami doświadczalnymi. Trasa liczyła ponad 1100 km.

VAU-33 przeszedł test pozytywnie – lista uwag krytycznych nie była zbyt długa i w ciągu kilku tygodni zostały wprowadzone w wozie prototypowym niezbędne poprawki i przygotowana dokumentacja warsztatowa. Owej jesieni zapadła decyzja o przyjęciu czołgu na wyposażenie Wojska Polskiego jako „czołg lekki 7TP”.

Drugi prototyp, również ze zwykłych blach – a nie pancernych, przekazano wojsku w sierpniu 1935 roku – w Centrum Wyszkożenia Broni Pancernych używany był do badań i eksperymentów (z czasem przekazano go do 3 Batalionu Pancernego).

Pojazdy prototypowe i czołgi z dwóch pierwszych niewielkich serii produkcyjnych wyposażono w wieże zdjęte z dwuwieżowych Vickersów, które były do dyspozycji po zainstalowaniu na 22 Vickersach angielskich wież pojedynczych, z działem 47 mm. Traktowano to jako rozwiązanie prowizoryczne, do czasu wyprodukowania właściwej armaty. Przy czołgach dwuwieżowych 7TP już z uzbrojeniem nie eksperymentowano, jak swego czasu przy Vickersach. Uzbrojono je w dobrze się sprawujące, niezawodne polskiej produkcji ciężkie karabiny maszynowe 7,92 mm Browning wz.30.

Do dyspozycji było 22 komplety wież do zbudowania 22 czołgów dwuwieżowych. Doszedł do tej ilości jeszcze jeden czołg, przebudowany w 1936 roku do standardu 7TP dwuwieżowy czołg Vickers. (str.45).

W roku 1937 prototypowy 7TP, dwuwieżowy, służący do badań, został przerobiony na czołg jednowieżowy. Nie bardzo jest jasne czy zdjęte z niego wieże zostały użyte, czy też pozostały jako zapas – ale raczej tak, choć zachowane dokumenty nie są jednoznaczne. Tak więc przyjąć trzeba, że czołgów 7TP dwuwieżowych było we wrześniu 1939 roku 23 egzemplarze. 21 czołgów zaliczonych było do klasy „c”, czyli czołgów szkolnych, 2 czołgi z 2 Batalionu Pancernego zaliczono do klasy „B”, czyli sprzętu ćwiczebno-mobilizacyjnego”.

Czołg 7TP, jednowieżowy

Problemem było uzbrojenie artyleryjskie czołgów 7TP. W 1935 roku prace zmierzające do zbudowania polskiego działa czołgowego były już bardzo zaawansowane – a próbne strzelania, odbyte w maju 1936, dość obiecujące. Ostatecznie jednak przeważało szaleństwo, że w 1935 roku kupiono od szwedzkiego Boforsa licencję na 37 mm przeciwpancerną armatę piechoty. Była to nadzwyczaj udana konstrukcja i z powodzeniem można ją było przystosować do użycia w czołgu.

W grudniu 1935 roku zlecono Boforsowi opracowanie modyfikacji działa i zaprojektowanie wieży z armatą 37 mm i ciężkim karabinem maszynowym dostosowanych do czołgu 7TP.

W listopadzie 1936 roku kompletna wieża modelowa z blach żelaznych i towarzysząca jej dokumentacja konstrukcyjna była już w Polsce. Do końca tegoż roku trwało przeprojektowanie kadłuba czołgu, by dostosować go do nowej wieży.

W styczniu 1937 roku na pierwszym prototypie 7TP (czyli na czołgu nr 1595) wymieniono płytę pancerną pod wieżą i przebudowano wnętrze czołgu przesuwając z przedziału bojowego do silnikowego baterię akumulatorów, wał napędowy przebiegający dołem przedziału bojowego zaopatrzonego w osłony, rozmieszczono uchwyty do skrzynek z amunicją działową i do karabinu maszynowego.

W lutym 1937 roku czołg przeszedł pozytywnie próby strzelania i w rezultacie nastąpiło przyjęcie, z drobnymi jeszcze poprawkami, tak armaty jak i wieży jako typowych. Już w marcu podjęto rozmowy z ewentualnymi wykonawcami wież i armat.

Polska dokumentacja produkcyjna od początku przewidywała istotną zmianę w konstrukcji wieży. W miejscu, w którym w szwedzkiej wieży był właz dla załogi w postaci dwuskrzydłowych drzwiczek, zaprojektowano pudełkowaty wykusz, w którym można było umieścić radiostację. Pociągnięto to za sobą zmianę stropu wieży, bo trzeba było tam umieścić właz. Zmiana kształtu wywietrznika, przesunięcie peryskopu, zwiększenie średnicy osłony celownika i pogrubienia pancerza osłaniającego łożysko wieży to już była kosmetyka.

W seryjnej budowie radiostacje N2C (literka C oznacza, że jest to odmiana dla broni pancernej, skrót od „czołgowa”) zaczęto wyposażać czołgi w 1938 roku. Dostawy dla broni pancernej były niewielkie – w roku 1937 kupiono dwie pierwsze radiostacje, w roku 1938 – 12 i w 1939 roku – 24.

Radiostacje montowane były w nowych wozach z bieżącej produkcji – istnieje domniemanie, że kilka aparatów N2C zainstalowano w czołgach dwuwieżowych, ale nie można wykluczyć, że były to radiostacje wcześniejszego typu, RKBc, wyprodukowane w małej serii i umieszczone w niektórych Vickersach i tankietkach.

Jeszcze w 1935 roku przeprojektowano układ chłodzenia silnika co pozwoliło zrezygnować z żaluzji z tyłu czołgu – zastąpiono je pancernymi drzwiczkami. Zmiany wypróbowano, jak większość modyfikacji, na pierwszym prototypie pozostającym w dyspozycji Biura Badań Technicznych Broni Pancernych. Z końcem 1936 roku zmieniono też tłumik – zastosowano taki sam jak w ciągniku C7P, co mogło ułatwić produkcję. Zmieniono też sposób mocowania tłumika – został przesunięty wyżej, na górną krawędź tylnej płyty pancernej. Pozytywne

efekty zmian sprawiły, że wprowadzono je do wszystkich czołgów budowanych od 1937 roku.

Produkcja „rozkrecała się” bardzo powoli. Prototyp powstał w roku 1934, drugi prototyp i pierwsze cztery czołgi seryjne w roku 1935. Były to jeszcze czołgi dwuwieżowe, wyposażane w wieże zdejmowane sukcesywnie z przezbrajanych Vickersów. Również część czołgów z serii wykonanej w 1936 roku była dwuwieżowa – pozostałe kilka z tej serii pozostały bez jakiegokolwiek uzbrojenia aż do czasu wyprodukowania pierwszych wież z armatą Boforsa.

Wiosną roku 1936 w dyspozycji wojska znajdowało się 24 czołgi 7TP (razem z dwoma prototypami), na rok budżetowy 1936/1937 zamówiono serię 18 czołgów. Następnej wiosny, 1937, wojsko miało 42 czołgi (dwuwieżowe lub jeszcze bez uzbrojenia). Na rok 1937/38 zamówiono 16 czołgów w trybie „zwykłym” i 49 czołgów w ramach kontraktu specjalnego. Te czołgi już były jednowieżowe, z armatą 37 mm. W połowie roku 1938 wojsko miało 58 gotowych wozów. Na rok 1938/39 zamówiono następne 16 sztuk. Odebrane zostały (i spóźnione realizacje z poprzednich kontraktów) do lata 1939 roku. Łącznie wojsko otrzymało 123 czołgi. W spisach z sierpnia 1939 roku wykazywało 124 wozy – dochodził bowiem jeden Vickers przebudowany do standardu 7TP. Zamówienia na rok 1939/40, początkowo 16 wozów, a ostatecznie 32 zaczęto realizować – 11 pierwszych czołgów z tych kontraktów w sierpniu przechodziło próby odbiorcze.

Czołg lekki V/7TP

W maju 1935 roku, już po uruchomieniu produkcji czołgów 7TP, Biuro Badań Technicznych Br.Panc. otrzymało polecenie opracowania sposobu przebudowy czołgów Vickers do standardu 7TP.

Projekt gotów był w 1936 roku – wraz ze specyfikacją kosztów, wykazami materiałów i części oraz instruktażem dla warsztatów batalionowych, bo to one miały realizować ewentualne przebudowy (warsztaty te były na ogół bardzo dobrze wyposażone i pracowali w nich dobrze przygotowani żołnierze i pracownicy cywilni – radziły sobie z nawet całkiem poważnymi pracami, zwłaszcza warsztaty 3 Batalionu Pancernego).

Z początkiem 1936 roku czołg Vickers numer 1359 został przebudowany w Warsztatach Doświadczalnych BBTBr.Panc., a pod koniec marca tego roku odbył pierwszą jazdę sprawdzającą na dystansie 200 km. Od kwietnia do lipca przejechał jeszcze 1500 km nie sprawiając większych kłopotów. Czołg spełnił oczekiwania, ale w ostatecznym rachunku zrezygnowano z przebudowy innych czołgów z racji nazbyt dużych kosztów.

Czołg lekki 7TP wzmocniony

Codzienna eksploatacja czołgów 7TP jasno wykazała, że możliwe jest ich ulepszenie. Modyfikacje rozpoczęły Państwowe Zakłady Inżynierii od zabudowania w jednym czołgu szwajcarskiego silnika benzynowego Saurer CT1D. Silnik był znany i sprawdzony, bo był przez Saurera produkowany seryjnie jak też wdrażano go właśnie do produkcji seryjnej w Polsce (jako P.Z.Inż. typ155). Silnik miał większą moc, masa silnika też była korzystniejsza – około 600 kg zamiast 850 kg silnika VBLDB. Czołg miał jeszcze stary pancierz, ale go dociążono, imitując w ten sposób pogrubienie blach i wzrost masy. Konkluzja z ponad 500-kilometrowego rajdu czołgu z silnikiem CT1D była jednozdaniowa. Czołg z nowym silnikiem jest lepszy od czołgu z silnikiem VBLDB.

Prace nad zmianami opancerzenia prowadziło zarówno Biuro Studiów P.Z.Inż. jak i wojskowe Biuro Badań Technicznych Broni Pancernych – co zaowocowało powstaniem dwóch różniących się projektów.

Projekt P.Z.Inż., jak wspomnieliśmy, zakładał użycie silnika CT1D, pogrubienie pancierza przednich płyt prostopadłych i osłony jarzma armaty do 40 mm, płyt bocznych o kilka, a miejscami o 8 mm, pogrubienie blach wieży o 5 mm. Wynikające z tego nowe rozłożenie mas nosiło dodatkowo ten pożytek, że wyrównały się naciski na wózki jezdne czołgu. Znikała w ten sposób wada konstrukcyjna Vickersów, tylko nieznacznie poprawiona w czołgach 7TP – przeciążanie rolek tylnego wózka i odparzanie gumowego bieźnika.

Całkowita masa czołgu wzrosła, ale kompensować ją miało poszerzenie gąsienic.

Projekt BBTBr.Panc. poszedł w swoich koncepcjach znacznie dalej. Prócz pogrubienia blach pancernych, pochylenia przednich płyt prostopadłych i wprowadzenia w sporym zakresie spawania zamiast skręcania na śruby, uzyskano obniżenie sylwetki czołgu. Stało się tak bowiem zaproponowany został silnik P.Z.Inż.725 o mniejszych wymiarach i, co ważniejsze, również o wydatnie mniejszej masie – bo tylko 345 kg. Pozwoliło to na nowo skonfigurować wnętrze czołgu – silnik przesunięty został na prawą stronę kadłuba, zmieniono sposób chłodzenia (zmieniając tym samym kształt tyłu wozu i żaluzje dopływu powietrza). Przesunięcie silnika uwolniło z tyłu miejsce na zbiornik paliwa, a przesunięcie wału wraz z jego wysoką osłoną powiększyło przestrzeń pod wieżą.

Mimo pewnych zastrzeżeń postanowiono wdrożyć projekt P.Z.Inż., a to z tej prostej przyczyny, że nie wymagał dodatkowych kosztów i czasu. Można było nowy pancierz zastosować, na początek, w dwu czołgach kończących aktualnie

wytwarzaną serię. Czołgi z nowego zamówienia na 50 czołgów złożonego w czerwcu 1939 roku z terminem wykonania maj 1940 mogłyby mieć już nowe panczerze. Również projekt zastosowania przekładni głównej takiej samej jak w ciągniku C7P było względnie łatwe do realizacji, a taka unifikacja bardzo by ułatwiła produkcję. Możliwe, że w odleglejszej perspektywie realizowano by projekt Biura Badań, ale na razie na przeszkodzie stało i to, że produkcję silnika 725 należało dopiero uruchomić, projektowane zastosowanie nowych celowników i peryskopów jeszcze przetestować, nowe opancerzenie – zbudować w wersji modelowej na początek ze zwykłych blach stalowych itd. Na to wszystko już zabrakło czasu. Nadszedł 1 września roku 1939.

7TP na wojnie

Polskie bataliony pancerne czasu pokoju były jednostkami administracyjno-szkoleniowymi, których podstawowym zadaniem było przygotowanie i utrzymanie zasobów mobilizacyjnych, tak ludzkich jak i sprzętowych. W chwili ogłoszenia mobilizacji ulegały rozwiązaniu – wystawiając jednostki bojowe a z ewentualnych „resztek” Ośrodek Zapasowy. Latem 1939 roku czołgi 7TP miały w swoim składzie: 2. Batalion Pancerny, stacjonujący w Żurawicy koło Przemyśla; 3. Batalion Pancerny, Warszawa; Centrum Wyszkozenia Broni Pancernych, Modlin. W mobilizacji wystawiły one 2 bataliony czołgów lekkich, 2 zaimprovizowane kompanie dwuplutonowe i improwizowane 1-2 plutony.

Batalion czołgów lekkich zorganizowany był w sposób następujący:

- Dowództwo batalionu

Dowódca – 1 czołg z radiostacją, 1 samochód osobowo-terenowy* (oficer i 5 żołnierzy; 2 karabinki wz.98, 3 pistolety wz.35, pistolet osobisty oficera).

Poczet dowódcy – 1 samochód osobowo-terenowy (Polski FIAT 508/III Łazik), 3 motocykle Sokół 1000 z koszem (2 oficerów i 11 żołnierzy; 10 karabinków wz.98, 1 pistolet wz.35, 2 pistolety osobiste oficerów).

Pluton specjalny z drużyną regulacji ruchu i drużyną pionierów – 7 motocykli Sokół 1000 z koszem, 3 samochody ciężarowe o ładowności do 2 ton** (oficer i 26 żołnierzy, 3 rkm wz.28, 19 karabinków wz.98, 7 pistoletów wz.35, 1 pistolet osobisty oficera)

Pluton łączności z drużyną radio, patroliem telefonicznym i patroliem łączności z lotnictwem – 3 samochody radio (N-2/s, Polski FIAT 508/518), samochód telefoniczny Polski FIAT 508/518 z przyczepką, 3 motocykle Sokół 1000 z koszem (oficer i 22 żołnierzy, 20 karabinków wz.98, 2 pistolety wz.35, 1 pistolet osobisty oficera)

Patrol sanitarny – ambulans*** (oficer i 5 żołnierzy, pistolet osobisty oficera-lekarsza).

Pluton obrony przeciwlotniczej – 4 samochody o ładowności do 1 tony****, 1 motocykl Sokół 1000 z koszem (oficer i 18 żołnierzy; 4 ckm wz.30, 14 karabinków wz.98, 4 pistolety wz.35, pistolet osobisty oficera).

Kwatermistrzostwo – 1 motocykl Sokół 1000 z koszem, 1 samochód ciężarowy o ładowności do 2 ton (oficer i 11 żołnierzy; 5 karabinków wz.98, 6 pistoletów wz.35, 1 pistolet osobisty oficera).

-Trzy kompanie czołgów, w każdej kompanii:

Dowódca kompanii – 1 czołg z radiostacją, 1 samochód osobowo-terenowy, 1 motocykl Sokół 1000 z koszem (oficer i 7 żołnierzy; 4 karabinki wz.98, 2 pistolety wz.35, pistolet osobisty oficera).

Trzy plutony czołgów z patrolami reperacyjnymi – każdy pluton: 5 czołgów (1 z radiostacją odbiorczą, 1 motocykl Sokół 1000 z koszem, 1 samochód wz.34 z przyczepką paliwową; oficer i 20 żołnierzy w każdym plutonie).

Drużyna gospodarcza – 2 samochody ciężarowe Polski FIAT 621L i kuchnia polowa (8 żołnierzy).

Razem w kompanii 16 czołgów, 4 motocykle Sokół 1000 z koszem, 1 samochód osobowo-terenowy, 2 samochody ciężarowe o ładowności do 2 ton, 3 samochody ciężarowe wz.34, 3 przyczepki paliwowe, kuchnia polowa, 22 karabinki wz.98, 53 pistolety wz.35, 4 pistolety osobiste oficerów.

-Kompania techniczno-gospodarcza

Dowództwo – 1 samochód osobowo-terenowy (oficer i 2 żołnierzy; 2 karabinki wz.98).

Pluton techniczny – 2 samochody warsztatowe Polski FIAT 621L lub Ursus****, 1 samochód ciężarowy do 2 ton, przyczepkowy agregat prądowoczą (2 oficerów, 27 żołnierzy; 21 karabinków wz.98, 6 pistoletów wz.35, 2 pistolety osobiste oficerów).

Pluton gospodarczy – 2 samochody ciężarowe do 2 ton, kuchnia polowa (14 żołnierzy; 12 karabinków wz.98, 2 pistolety wz.35).

Załogi zapasowe – 2 samochody ciężarowe do 2 ton (34 żołnierzy; 33 karabinki wz.98, 1 pistolet wz.35, 2 ckm wz.30).

Tabor – 3 ciągniki ewakuacyjne C7P (możliwe, że z trzyosiowymi przyczepami*****), 4 samochody paliwowe z beczkami, 3 przyczepki paliwowe, 21 samochodów ciężarowych o ładowności do 2 ton (31 żołnierzy; 31 karabinków wz.98).

* Polski FIAT 508/III Łazik, możliwe też, że jako wóz dowódcy batalionu Polski Fiat 518 Łazik.

** Podstawowy samochód ciężarowy to Polski FIAT 621L. Użyte zostały też

samochody Ursus. W 2. Batalionie Czołgów Lekkich były zarówno PF621L jak i Ursusy.

*** Zapewne na podwoziu wz.34, możliwe też, że na podwoziu PF 621L.

**** Polski FIAT 618 lub Polski FIAT 508/518 z ckm na podstawach plot. (w 2 Batalionie były najmniej dwa samochody tego typu).

***** W 2. Batalionie Czołgów Lekkich samochody Ursus.

***** Wyprodukowano 7 przyczep do przewożenia uszkodzonych czołgów, ale nie jest pewne, że znalazły się w batalionach.

1. Batalion Czołgów Lekkich sformowany został z końcem sierpnia 1939 roku z przekształcenia stacjonującego w Warszawie 3. Batalionu Pancernego. 3. Batalion miał 26 czołgów zapasu mobilizacyjnego (klasa „a”), 23 czołgi zapasu ćwiczebno-mobilizacyjnego (klasa „b”) i 7 czołgów klasyfikowanych jako czołgi szkolne.

1. Batalion Czołgów Lekkich wyposażono w 49 czołgów – z zapasu mobilizacyjnego i z zapasu ćwiczebno-mobilizacyjnego. Batalion był w walce do 20 września, kiedy to ostatnie kilka czołgów kapitulowało pod Tomaszowem Mazowieckim razem z oddziałami Warszawskiej Brygady Pancerno-Motorowej.

2. Batalion Czołgów Lekkich

2. Batalion Pancerny miał 57 czołgów 7TP – 26 czołgów zapasu mobilizacyjnego (klasa „a”), 23 czołgi ćwiczebno-mobilizacyjne (klasa „b”, w tym dwa dwuwieżowe) i 8 czołgów szkolnych (klasa „c”). W czasie mobilizacji batalion wystawił, w ostatnich dniach sierpnia 1939 roku, z czołgów „a” i „b”, 2. Batalion Czołgów Lekkich (nie jest pewne, że czołgi dwuwieżowe znalazły się w Batalionie, możliwe, że na wojnę pojechało 47 czołgów). Batalion ostatnie swoje czołgi stracił po 17 września, po napadzie na Polskę armii sowieckiej – zostały spalone przez własne załogi w Kowlu, bo ich fatalny stan techniczny nie dawał żadnej szansy na dotarcie do granicy rumuńskiej, w kierunku której miały rozkaz maszerować resztki batalionu. Z 49 czołgów batalionu – 26 lub 28 czołgów stracono z powodu wyeksploatowania i braku paliwa, 3 czołgi, wcześniej uszkodzone, zostały częściowo rozmontowane na części zamienne. Straty w boju to 18 czołgów.

1. Kompania Czołgów Lekkich Dowództwa Obrony Warszawy. Sformowana została 4 września w 3 Batalionie Pancernym z 11 czołgów najnowszej produkcji, które w sierpniu 1939 przechodziły wojskowe próby odbiorcze. W momencie kapitulacji Warszawy sprawnych było jeszcze 5 czołgów.

2. Kompania Czołgów Lekkich Dowództwa Obrony Warszawy. Rozpoczęto jej formowanie

w Centrum Wyszolenia Broni Pancernych w Modlinie wykorzystując 7 dwuwieżowych czołgów szkolnych (w Modlinie pozostały prototypy, ze zwykłej stali). Po przybyciu do Warszawy skład uzupełniono 4 czołgami dwuwieżowymi, które pozostały w 3. Batalionie Pancernym po wyjściu 1. Batalionu Czołgów Lekkich. W chwili kapitulacji Warszawy sprawne były jeszcze 4 czołgi.

Ośrodek Zapasowy nr 3. Po zmobilizowaniu 2. Batalionu Czołgów Lekkich 2. Batalion Pancerny przekształcił się w Ośrodek Zapasowy Broni Pancernych nr 3. Dysponował ośmioma szkolnymi czołgami 7TP dwuwieżowymi (i trzema dwuwieżowymi Vickersami E). Czołgi szkolne były bardzo zużyte i w trakcie ewakuacji wykruślały się bardzo szybko. Ostatnie dwa czołgi improwizowanego plutonu pancernego zostały zniszczone w starciu z sowiecką grupą pancerną 18 września.

W obcej służbie

Armia niemiecka. Niemiecki „ordnung” przejawiał się także w zakresie wykorzystywania zdobycy wojennej. Pozostawiony w polu sprzęt szybko był ewakuowany do składnic zdobycy, a następnie remontowany i wcielany do oddziałów (nie zawsze jednak zdążali z ewakuacją – nadzwyczaj dużo jest zdjęć sprzętu rozbieranego przez miejscową ludność, bo jak wiadomo, wszystko się może przydać w gospodarstwie). Już pod koniec 1939 roku kilka czołgów z nową nazwą PzKpfw 7TP(p) zostało wysłanych z warsztatów remontowych w Tomaszowie Mazowieckim do osłony kwatery generała von Blaskowitza w Spale, zagrożonej przez oddział majora Henryka Dobrzańskiego, który nie złożył broni. Sprawne czołgi 7TP znalazły się w kilku niemieckich formacjach pancernych – ale na stosunkowo krótki czas. Były kłopotliwe z punktu widzenia logistyki – dieslowskie silniki, ograniczona ilość części zamiennych, nietypowa amunicja do działek Boforsa...

W 1940 roku, po kampanii francuskiej, Panzerwaffe straciła zainteresowanie polskim sprzętem ostatecznie. Do dyspozycji była obfitość sprzętu francuskiego. Polskie czołgi trafiły do jednostek policyjnych, takich jak np. Panzer Kompanie „Mitte” – sformowany wiosną 1941 roku oddział policyjny do służby ochronnej na tyłach frontu wschodniego...

Armia sowiecka. Sowietci, którzy weszli w granice Polski 17 września 1939 roku, zdobyli nie więcej niż pięć czołgów 7TP. Wszystkie były, w mniejszym lub większym stopniu, uszkodzone. Czołgi demonstrowane były na propagandowych wystawach sprzętu zdobycznego. Sowietów interesowały bardzo różnice między ich T-26, a 7TP. Na poligonie w Kubince przeprowadzili

dokładne oględziny i badania czołgu 7TP (złożonego z dwu różnych egzemplarzy). We wnioskach zaznaczono między innymi lepszy kształt ogniów gaśnic polskich czołgów (nacisk na grunt o 4% mniejszy niż w T-26), lepszą pracę resorów, inne i lepsze niż w Vickersach i T-26, sprzęgło główne. Stwierdzono też znacząco wyższą odporność polskich blach pancernych.

Podpisy ilustracji

Na stronie tytułowej – dwuwieżowy 7TP z 3. Batalionu Pancernego w czasie pokazów dla publiczności na warszawskim Polu Mokotowskim 3 maja 1937 roku.

1. Vickers Medium Tank Mark C, którego zakupieniem zainteresowane były polskie władze wojskowe.
- 2-3. Vickers Medium Tank Mark D w rzucie z boku. Vickers Medium Tank Mark D, gdy Polacy przestali się interesować - sprzedany został Irlandii.
4. Polski Vickers Mark E Type B z 2. Batalionu Pancernego, w swojej postaci ostatecznej, po przebudowaniu tylnej części czołgu, z kamuflażem wprowadzonym po 1936 roku.
5. Polski Vickers Mark E Type A z 3. Batalionu Pancernego, z przebudowanym tyłem, z okresu, gdy już przestano eksperymentować z uzbrojeniem czołgów dwuwieżowych – ostatecznie czołgi dwuwieżowe uzbrojono w dwa karabiny maszynowe Browning wz.30 kalibru 7,92 mm.
6. „Polskie Vickersy” na wspólnym zdjęciu – Warszawa, plac Na Rozdrożu, defilada z okazji Święta Niepodległości, 11 listopada 1936 roku. Jadą dwa Vickersy jednowieżowe Mark B, za nimi dwa dwuwieżowe czołgi 7TP, ponownie dwa Vickersy i następnie dwa czołgi 7TP.
7. Sylwetka boczna polskiej tankietki Cardena i Loyda Mk.VI.
8. Polskie tankietki Carden-Loyd. Kupiono je bez uzbrojenia, żeby nie mnożyć typów broni i amunicji. Zamiast karabinu maszynowego Vickersa zastosowano karabin Maxim wz.08 na amunicję mauserowską 7,92 mm, podstawową w Wojsku Polskim.
9. Ciągnik Vickersa w swojej pierwszej postaci
10. Ciągnik w czasie prób w Polsce, w zimowej scenarii – jeszcze przed przebudową.
11. Przed pierwszym lub drugim wyjazdem do Polski – ciągnik z angielską armatą i angielską załogą.
12. Ciągnik po poprawkach i przeróbkach - z błotnikami, tłumikiem w nowym miejscu, nowym zaczepem i armatą wz.29 .
13. Piękne, „portretowe” zdjęcie ciągnika w początkowej postaci wykonane jeszcze w Wielkiej Brytanii.

14. Francuski ciągnik artyleryjski Citroën P14 w czasie prób w Polsce. Ma tymczasową tablicę rejestracyjną W-674PR, ciągnie haubicę 155 mm i ma zamkniętą kabinę kierowcy. 10 takich ciągników (ale z otwartą kabiną i brezentowym daszkiem) kupiono dla 1. Pułku Artylerii Motorowej.
15. Ciągnik Vickersa, po przebudowie, z armatą wz.29 – ponownie w Polsce.
16. Polski prototyp ciągnika dla artylerii P.Z.Inż.152. Zbudowany w 1937 roku i do roku 1939 nie podjęto decyzji o jego dalszych losach. Pewien związek z ciągnikiem Vickersa był – pomyślany bowiem został, jak i Vickersy, jako konstrukcja dalece zunifikowana z czołgiem 4-tonowym i czołgiem amfibijnym.
17. Czołg A4E6 – jeden z pięciu czołgów prototypowych Mark.IA. Prawdopodobnie w Polsce prezentowany był jeden z tych pięciu czołgów. Ma wspólne z amfibią i ciągnikiem elementy zawieszenia Carden-Loyd z resorami płaskimi i ten sam silnik (w późniejszym czasie czołgi MkI i MkIA przebudowano wymieniając silnik i zawieszenie).
18. Polski odpowiednik czołgu Vickersa – 4-tonowy czołg lekki 4TP (oznaczenie fabryczne P.Z.Inż.140).
19. Czołg pływający Vickers A4E12.
20. Czołg amfibijny Vickersa sfotografowany w Wielkiej Brytanii.
21. Próby w Polsce – amfibia Vickersa w czasie pokazów na poligonie w Rembertowie.
22. Amfibia A4E11 w wodzie.
- 23-24. Polski czołg pływający P.Z.Inż.130. Z budowy seryjnej w ostateczności zrezygnowano.
25. Pierwszy prototyp czołgu 7TP, VAU-33. Zbudowany ze zwykłych blach stalowych, z wahaczami wykonanymi jako konstrukcje spawane. Spisywały się całkiem dobrze i nigdy ich nie wymieniono na odlewane, choć czołg służył do badań i przebudowywano go kilka razy.
26. VAU-33 w czasie prób w terenie.
27. Czołgi 7TP z 3. Batalionu Pancernego w czasie defilady na Polu Mokotowskim 3 maja 1936 roku. Czołg z lewej ma inaczej ułożone na błotniku zapasowe koła jezdne. Czołgi malowane są zgodnie z przepisem z lat trzydziestych – w plamy zielone (o lekko brązowym odcieniu), piaskowe (bardzo, jak widać, jasne) i ciemnobrązowe. Plamy obwiedzione są czarną linią konturową.
- 28-31. Drugi prototyp czołgu 7TP, również „żelazny”. Użyty został do prób z prowadnicą kolejową skonstruowaną dla ciągnika C7P dla saperów kolejowych.

- 32-42. Czołg z 3. Batalionu Pancernego, z trójkątną tablicą rozpoznawczą 2. plutonu i z białym rysunkiem przedstawiającym słonia na prawej wieży. Czołg ma wyjęte karabiny maszynowe i zdjęte reflektory. Lewa wieża już po małej przeróbce polegającej na dodaniu opancerzonego wywietrznika. Ćwiczenia poligonowe w pokonywaniu zapór przeciwczołgowych i niszczeniu zasieków.
43. Pokazy dla publiczności – taranowanie murów ceglanych, przez czołgi 3. Batalionu Pancernego.
44. Pokazy dla publiczności – pokonywanie przeszkód wodnych przez czołgi 3. Batalionu Pancernego.
45. Pokazy dla publiczności – demonstrowanie sprawności czołgów 3. Batalionu Pancernego na warszawskim Polu Mokotowskim (3 maja 1937 roku).
47. Dwuwieżowe 7TP z 3. Batalionu Pancernego w czasie defilady 11 listopada 1937 roku w Warszawie. Czołgi z lewej strony, czego niestety nie widać na tym zdjęciu zbyt dobrze, mają zainstalowane między wieżami maszty antenowe radiostacji RKBC.
46. Dwuwieżowy 7TP z 3. Batalionu Pancernego w widoku z boku i z przodu.
48. 3 maja 1937 roku – defiladowy przemarsz czołgów 7TP i Vickersów z 3. Batalionu Pancernego przez Al.Ujazdowskie w Warszawie.
49. 26 maja 1938 roku – czołgi 7TP w czasie uroczystości wręczenia sztandarów batalionom pancernym
50. W czerwcu 1937 roku odbywała się z wielką celebrą wizyta w Polsce króla Rumunii Karola II. Na zdjęciu prezentacja sprzętu wojskowego. Z prawej widać tył czołgu dwuwieżowego, z lewej fragment czołgu z armatą.
51. Defilada czołgów 7TP i Vickersów przed Karolem II, 26 czerwca 1937 roku.
52. Ćwiczenia saperów wspierane były ciągnikami C7P i czołgami z Centrum Wyszkołenia Broni Pancernych – na zdjęciu próby obciążeniowe na moście saperskim wybudowanym na rzece Wkra.
53. Czołgi 3. Batalionu Pancernego brały udział w szeroko zakrojonych tzw. manewrach wołyńskich w 1938 roku. Wtedy to eksperymentowano z malowaniem na czołgach różnych znaków taktycznych – jak np. „żubr w okręgu” na czołgu w głębi. Na części czołgów przerzuconych na czeską granicę jesienią 1938 roku znaków nie zamalowano. Co oznaczały możemy niestety tylko spekulować, bo cała dokumentacja dotycząca manewrów wołyńskich została spalona.

54. Dwuwieżowy 7TP na polnej drodze.
55. Czołgi w przemarszu na Zaolziu.
56. Zaolzie, 2 października 1938 roku. Ten sam czołg co na poprzednim zdjęciu na ulicy Cieszyna (po polskiej stronie).
57. Tłumy na trasie przejazdu czołgów, Zaolzie 1938 rok.
58. Czołgi wysłane do osłony działań w czasie rewindykacji Zaolzia (zajętego zbrojnie przez Czechów w 1919 roku) miały okazję zmierzyć się z czeskiimi zaporami przeciwczołgowymi. Na zdjęciu 7TP pokonuje zapórę wykonaną z wbitych w ziemię szyn kolejowych.
- 59-63. Dwuwieżowy 7TP z białym godłem na wieży w czasie prób przejazdu przez czeskie betonowe zapory przeciwczołgowe („jeź”). Czołg ma wywietrzniki na obu wieżach i karabiny maszynowe okryte brezentowymi pokrowcami.
- 64-66. Pierwszy prototyp czołgu 7TP z wieżą zaprojektowaną i wykonaną przez zakłady Boforsa. Przebudowa nie ograniczyła się tylko do zdjęcia obu wież i płyty podwieżowej. Zmieniony został też tył czołgu – zlikwidowano żaluzje i przesunięto tłumik. Było to rozwiązanie stosowane we wszystkich następnych czołgach seryjnych.
67. Montaż czołgów 7TP w fabryce w Czechowicach - zdjęcie zrobione prawdopodobnie w 1939 roku.
68. 7TP z wieżą – jeden z czołgów zbudowanych w 1936 lub 1937 roku, z żaluzjami z tyłu przedziału silnikowego i nisko położonym tłumikiem, który czekał bez uzbrojenia na wyprodukowanie wieży.
- 69-70. Zdjęcia z 1938 roku przedstawiające czołgi jednowieżowe z 3. Batalionu Pancernego.
71. Defilada 3 maja 1938 roku i przemarsz czołgów 3. Batalionu Pancernego.
72. Przemarsz czołgów 3. Batalionu Pancernego.
73. Wizyta w Polsce Karola II, króla Rumunii, i prezentacja polskiego sprzętu bojowego.
- 74-75. Dwa czołgi z 3. Batalionu Pancernego. Przepis o malowaniu kamuflażu z 1936 roku sformułowany był dość ogólnie i w rezultacie nie było czołgów jednakowo pomalowanych. Początkowo na antykorozyjną warstwę minii oliwianej nanoszono warstwę zielonobrzązowej farby określanej jako „farba ochronna” i następnie plamy kamuflażu szaro piaskowe i ciemnobrzązowe. Z czasem zrezygnowano z farby „ochronnej” i kamuflaż nanoszony był w fabryce bezpośrednio na warstwę antykorozyjną – przy czym farba szaropiaskowa i brązowa pozostała w zasadzie taka sama jak wcześniej, natomiast farba zielona jest wyraźnie jaśniejsza – oliwkowozielona.
76. Pluton czołgów na Pustyni Błędowskiej, 1939 rok.
- 77-79. Rok 1939 – czołgi 3. Batalionu Pancernego na Pustyni Błędowskiej.
- 80-85. 32 czołgi 7TP wystawione przez 3. Batalion Pancerny jako „batalion czołgów lekkich nr 1” wzięły udział w działaniach na Śląsku Cieszyńskim jesienią 1938 roku, w czasie rewindykacji Zaolzia. Zdjęcia dokumentują te wydarzenia – pierwsze trzy zdjęcia wykonane zostały w Cieszynie, po czeskiej stronie miasta, zdjęcie ostatnie po stronie polskiej. Na dwóch zdjęciach przedstawiony jest czołg wyposażony w radiostację. Bambusowy maszt anteny ułożony został na lewym błotniku.
86. Czołgi 7TP po czeskiej stronie Cieszyna, 2 października 1938 roku.
87. Zaolzie 1938 roku, postój w Cieszynie, po czeskiej stronie.
- 88-90. Jeden z czołgów 7TP wyposażonych w radiostację (na obu zdjęciach – po czeskiej stronie Cieszyna). Wzdłuż błotnika złożony bambusowy maszt antenowy. Krótka antena radiowa na wierzchu wieży, na wykuszu podstawa do mocowania wysokiego masztu – jak się wydaje te urządzenie zostało zdemontowane z czołgów jeszcze przed wybuchem wojny 39 roku.
- 91-96. Seria zdjęć czołgu 7TP z rysunkiem żubra na wieży i jego sylwetka barwna (czołg z radiostacją) w czasie prób pokonywania czeskich „jeży” przeciwczołgowych.
97. Kolejny czołg z radiostacją – dowodnie w operacji zaolziańskiej czołgów z radiostacjami było co najmniej kilka (5-6?).
98. I jeszcze jeden czołg z radiostacją – wcześniejszej produkcji, bo jeszcze z żaluzjami przedziału silnikowego i nisko zawieszonym tłumikiem.
99. 7TP w czeskiej stronie Cieszyna.
100. Vickers E przebudowany do standardu czołgu 7TP.
101. Silnik Saurer CT1D (P.Z.Inż.155).
102. Silnik P.Z.Inż.725.
103. Zmiany opancerzenia czołgu wzmocnionego projektu P.Z.Inż.:
1, 2. 40 mm (zamiast 17 mm);
3. 30 mm (zamiast 17 mm);
4, 5. 25 mm (zamiast 17 mm);
6–11. 13 mm (zamiast 10 mm);
12. 20 mm (zamiast 10 mm);
13. 35 mm (zamiast 10 mm);
14. 25 mm (zamiast 13 mm);
15. 20 mm (zamiast 13 mm);
16, 17. 25 mm (zamiast 13 mm);
18, 48, 49. 13 mm (bez zmian);
19–21. 13 mm (zamiast 9 mm);
22–26. 9 mm (bez zmian);
27. 10 mm (bez zmian);
- 28–36. 6 mm (zamiast 5 mm);
37. 6 mm (bez zmian);
38. 40 mm (zamiast 15 mm);
39. 20 mm (zamiast 15 mm);
40, 41, 43. 10 mm (bez zmian);
42. 8 mm (bez zmian);
44–46. 20 mm (zamiast 15 mm);
47. 5 and 6 mm (bez zmian).
104. Czołg wzmocniony projektu Biura Badań Technicznych Broni Pancernych.
1–3. 20 mm;
4. 30 mm;
5. 20 mm;
6. 18.25 mm;
7. 13 mm;
8–9. 8 mm;
10–15. 15 mm;
16. 18.25 mm;
17. 10 mm;
19–21. 13 mm;
22. 40 mm;
23. 20 mm;
24–25. 10 mm;
26. 8 mm;
27. 10 mm.
28–30. 20 mm.
- 105-106. Czołg 7TP z 1. Batalionu Czołgów Lekkich stracony na południe od Warszawy.
107. Schemat organizacyjny dowództwa batalionu czołgów lekkich – organizacja wojenna.
108. Czołg z 1. Batalionu Czołgów Lekkich porzucony (uszkodzony, bez paliwa?) pod Radomiem.
109. Zniszczony w walce czołg 7TP. Nie wiemy z którego batalionu to czołg i w jakim miejscu został sfotografowany.
110. Kolejny czołg 1. Batalionu stracony pod Radomiem.
- 111-112. Czołg zniszczony w walkach 2. Batalionu Czołgów pod Piotrkowem Trybunalskim – zdjęcia zrobione prawdopodobnie we wsi Łaski.
113. Schemat organizacyjny kompanii czołgów lekkich w batalionie czołgów – organizacja wojenna.
- 114-116. Zniszczony w walce – nie udało się jednoznacznie określić ani miejsca ani przydziału bojowego tego czołgu.
- 117-118. Czołg z 1. Batalionu porzucony na trasie przemarszu (nie udało się dokładnie określić miejsca).
- 119-122. Jeśli wierzyć opisom na odwrocie niektórych niemieckich zdjęć tego czołgu (a nie zawsze są wiarygodne, bo pamiętać warto, że zwykle miało sporo czasu od momentu zrobienia zdjęcia do wywołania negatywu i zrobienia odbitek – a pamięć bywa zawodna, a realia geograficzne najzupełniej obce autorowi) – czołg 2. Batalionu pozostawiony gdzieś pod Łodzią,

- z wyraźnie widocznymi przestrzelinami przedniego pancerza pod wieżą. Zdjęcie na środku strony z lewej jest w tym zestawie najwcześniejsze – akacja jeszcze nie złamana.
123. Schemat organizacyjny kompanii techniczno-gospodarczej w batalionie czołgów lekkich – organizacja wojenna.
- 124-131. Czołg z 2. Batalionu pozostawiony na drodze między wsią Huta a Mszczonowem. Ma przestrzeliny w pancerzu bocznym. Czołg tarasował ruch - dwa zdjęcia zrobione zostały już po zepchnięciu czołgu do rowu.
- 132-133. Czołgi 3. kompanii 2. Batalionu pozostawione bez paliwa i amunicji w zagajniku koło wsi Kady nieopodal Milanówka – paliwo złane z tych czołgów pozwoliło wystąpić w stronę Warszawy m.in. czołg przedstawiony na ilustracjach 135-140.
134. Jeszcze jeden czołg pozostawiony w zagajniku – możliwe, że ta fotografia także zrobiona została pod wsią Kady i to czołg z 2. Batalionu.
- 135-140. Prawdopodobnie czołg z 1. Batalionu pozostawiony pod miejscowością Przedbórz.
- 141-144. Czołg 2. Batalionu pod Piotrkowem Trybunalskim.
145. Czołg 2. Batalionu w jednej ze wsi pod Tomaszowem Lubelskim. Walki pod Tomaszowem to, między 18 a 20 września, ostatnia bitwa czołgów 2. Batalionu. Na wieży czołgu widać wysunięte na zewnątrz tzw. tarcze Słupskiego. Pozbawione radiostacji czołgi komunikowały się ze sobą za pomocą takich właśnie składanych, trójkątnych proporczyków wysuwanych przez otwory specjalnie do tego zrobione w stropie wieży. Ciekawostką niewątpliwą jest to, że w zdobycznych czołgach, które Niemcy wcielili do swoich oddziałów, z tego środka komunikacji nie zrezygnowali – choć nie wiemy, czy zachowali również kodowe znaczenie poszczególnych proporczyków.
146. Tarcze Słupskiego.
- 147-153. Czołg 7TP z 2. Batalionu Pancernego na poboju pod Tomaszowem Lubelskim.
- 154-159. Dwuwieżowy czołg pozostawiony gdzieś na drodze ewakuacji plutonu czołgów lekkich sformowanego przez 3. Ośrodek Zapasowy Broni Pancernych. Lokalizowany jest jako „w okolicach Radymna” lub szerzej – „pod Lwowem”.
- 160-165. Jeszcze jeden dwuwieżowy czołg z 3. Ośrodka Zapasowego pozostawiony w wyniku uszkodzeń marszowych. Tym razem lokalizacja nie sprawia najmniejszej trudności. To boczna droga prowadząca do Stubna i Chotyńca na drodze Lwów-Radymno, we wsi Łapajówka (już dziś nie istnieje). Na ostatnim zdjęciu ten sam czołg przeholowany przez Niemców do prowizorycznej składnicy zdobyczy w Radymnie.
- 166-170. Efektowne zdjęcie przewróconego czołgu z 1. kompanii czołgów lekkich Dowództwa Obrony Warszawy. Czołg stracony został w czasie wypadu w stronę Błonia, na zachód od Warszawy. Czołg stał na drodze, a że utrudniał przejazd został zepchnięty na drugą stronę drogi i przewrócony – stał się bohaterem dziesiątek zdjęć robionych „na pamiątkę” przez niemieckich żołnierzy. Niemieckie krzyże namalowane na czołgu bynajmniej nie świadczą, że został wcielony do Panzerwaffe – to częsty dość sposób oznaczania zdobyczy, (niekiedy absolutnych wraków).
171. Czołg 1. kompanii DOW stracony w walce na Okęciu (peryferyjna wówczas dzielnica Warszawy).
172. Zdobyty przez niemiecki 4. Panzer Regiment czołg z 1. Batalionu – ani czasu, ani miejsca nie udało się ustalić.
173. Czołg 2. Batalionu pod Piotrkowem Trybunalskim.
- 174-180. Fotografie i rysunki barwne czołgu pozostawionego koło podwarszawskiego Milanówka – zdjęcie u dołu z lewej, z hełmem czołgowym zawieszonym na lufie, jest najwcześniejsze i sugeruje, że przyczyną porzucenia mogła być awaria, po której załoga opuściła czołg bez większego pośpiechu. Jest to zapewne czołg z 3. kompanii 2. Batalionu, jeden z trzech, które wysłano w stronę Warszawy w poszukiwaniu paliwa.
- 181-186. Zdjęcia i rysunek barwny dwuwieżowego czołgu 2. kompanii DOW straconego w walce na Okęciu.
- 187-188. Czołg 2. kompanii DOW stracony pod Piasecznem, na południe od Warszawy
189. Zdobycz wojenna – dwuwieżowy 7TP z 2. Kompanii DOW na Ochocie (południowa dzielnica Warszawy).
190. Skwer nad Wisłą w Warszawie gdzie Niemcy urządzili prowizoryczne składowisko sprzętu zdobycznego.
- 191-192. Czołg uruchomiony przez niemieckich żołnierzy
- 193-194. Propagandowa wystawa zdobyczy wojennej – Lipsk, Augustusplatz.
195. Propagandowy przejazd ex-polskiego czołgu przez Żagań (Sagan), październik 1939 roku.
- 196-197. Polskie czołgi w niemieckiej służbie. Czołgi wcielone zostały m.in. do 1 i 4 Panzer Division, pojedyncze wozy były w 1 Leichte Division.
- 198-202. Czołgi 7TP w największym bodaj składzie, a zarazem zakładach remontowych polskiego sprzętu motorowego – w Tomaszowie Lubelskim. Ściągnięto tam wszystkie wozy z terenów bitwy pod Tomaszowem, ale jak się wydaje – nie tylko, również z dalszych rejonów. Sylwetka barwna czołgu z Tomaszowa może więc, ale nie musi, przedstawiać czołg z 2. Batalionu Czołgów Lekkich.
203. Skład zdobyczy wojennej i czołgi czekające na remont lub ostateczną kasację.
- 204-206. Czołgi 7TP w niemieckiej służbie, w nie ustalonej jednostce. Na zdjęciu dwu zdjęciach przemalowane na przepisywo „panzergrau” – czołg na zdjęciu u góry strony ma jeszcze polski kamuflaż.
- 207-209. Czołg 7TP z numerem 525 – 5. kompania 36. Pułku Pancernego 4. Dywizji Pancerniej, późna jesień 1939 roku. Czołg najprawdopodobniej przemalowany (panzergrau), ale nie jest to do końca pewne – marna kontrastowość zdjęć tego czołgu nie pozwala na jednoznaczne twierdzenie.
210. Czołgi Panzer Kompanie „Warschau” w defiladzie 6 października 1940 roku w Warszawie. Czołgi przemalowane na „panzergrau” i bez oznaczeń taktycznych.
- 211-216. Czołgi 7TP w niemieckiej służbie – zdjęcia zrobione w Panzer Kompanie „Mitte”, jednostce policyjnej działającej na zapleczu frontu wschodniego.
217. 7TP używane były nie tylko w swej podstawowej roli – na zdjęciu ciągnik powstały z przebudowy czołgu.
218. Sowiecka wystawa zdobyczy wojennej, prawdopodobnie w Kijowie jesienią 1939 roku.