

Československé Humbery LRC

Jaroslav Špitálský a Vilém Fencel



Obrněné automobily Humber LRC a pásové transportéry Universal Carrier Smíšeného předzvědného oddílu.
(Anglie 1942)

Po porážce Francie a evakuaci britského expedičního sboru u severofrancouzského přístavu Dunkerque v roce 1940, byla zanechána na plážích značná část britské výzbroje, hlavně vozového parku, včetně cenných obrněných vozidel. Hrozba německé invaze na území Velké Británie se stala realitou. Anglie nebyla na válku připravena, převážná část armádní výzbroje zůstala ve Francii a zbylá pamatovala Světovou válku. Britové chybějící obrněná vozidla rychle nahrazovali improvizovanými obrněnými automobily, které se stavěly na podvozcích běžně vyráběných sériových automobilů. Mezi ně patřily i obrněné lehké průzkumné automobily Humber. První typy se stavěly na civilním podvozku 4x2 Humber Snipe (Mk.I, Mk.II), další typ (Mk.III) byl již na speciálním podvozku s náhonem všech čtyř kol. Průzkumné automobily Humber se vyráběly ve verzích Mk.I, Mk.II, Mk.III a Mk.IIIa. Humbery LRC (Light Reconnaissance Car) se jako jedny z mála typů používaly až do konce války. Z počátku sloužily k průzkumu, ke konci války již plnily roli druhořadých vozů, kdy se používaly k různým úkolům, například byly využívány pro spojovací účely, či byly přidělovány ženijním jednotkám.

Humbery LRC ve výzbroji Československé samostatné smíšené brigády

K zařazení prvních třinácti obrněných automobilů Humber LRC do výzbroje čs. jednotky ve Velké Británii došlo dne 1. září 1942. Jednalo se o typy Mk.II a Mk.III. V archivních materiálech nejsou typy vozidel přesně označeny. Proto jsme se snažili určit typy jednotlivých vozů z filmových záběrů a fotografií. Ne vždy jsou záběry kvalitní, proto s určitostí můžeme zatím říci, že obrněný automobil M 1279288 je typ Mk.II a automobily M 1279286, M 1279284, M 1279287 a M 1278610 jsou vyrobeny ve verzi Mk.III.

K československé jednotce přišla vozidla s britskými evidenčními čísly (policejními čísly), která však byla okamžitě u naší jednotky přečíslována. V archivních materiálech se podařilo dohledat čísla rámu a motorů jednotlivých automobilů.

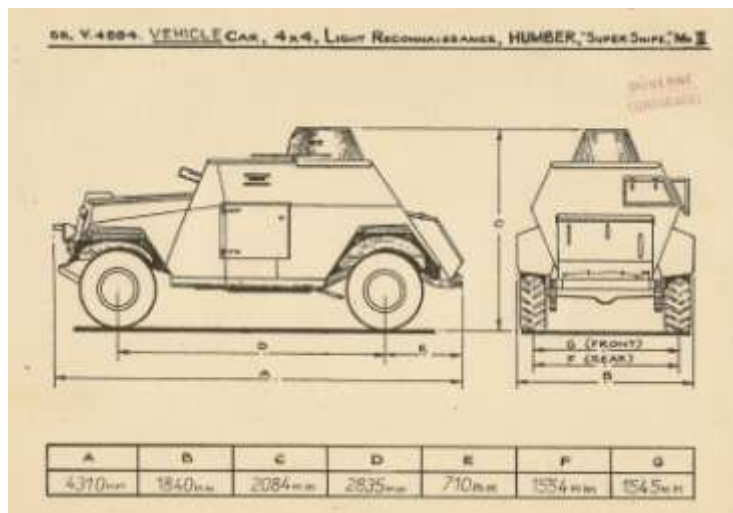
W.D.číslo	Čs.číslo	č.chassis	č. motoru
M 4652842	M 1278597	8361442	8361442
M 4652829	M 1278610	8361423	8361426
M 4652532	M 1278608	8361132	8361132
M 4652792	M 1278609	8361392	8361392
M 4652827	M 1279280	8361427	nezjištěno
M 4652829	M 1279281	8361429	8361429
M 4652831	M 1279282	8361431	8361431
M 4652832	M 1279283	8361432	8361432
M 4652834	M 1279284	8361434	8361434
M 4652835	M 1279285	8361435	8361435
M 4652837	M 1279286	8361437	8361437
M 4652838	M 1279287	8361438	8361438
M 4652840	M 1279288	8361440	8361440

Všechny nové obrněné automobily byly přiděleny Smíšenému přezvědnému oddílu, s výjimkou stroje M 1278597, který byl přidělen k četě OPL. Ve výzbroji československé jednotky od roku 1942 až do konce války výrazně převažoval typ Mk.III. Proto se nejprve seznámíme s konstrukcí tohoto typu.

Humber Mk. III LRC

Humber Mk.III LRC byl konstruován jako lehký průzkumný automobil. Oproti předchozím typům Mk. I a Mk.II došlo k podstatnému zlepšení konstrukce. Díky pohonu všech kol se může pancéřový automobil pohybovat i v lehkém terénu, kde dokonce překonává svah o stoupání 45°. Tříčlenná osádka se skládala z řidiče, velitele a střelce z lehkého kulometu Bren. Hmotnost prázdného automobilu činí cca 2 985 kg, plně naloženého bez osádky zhruba 3 400 kg.

Rozměry:



Podvozek:

Podvozek je mírně upravený z lehkého nákladního Humberu 8cwt a těžkého dodávkového vozu FWD BOX. Vozidlo má pohon obou náprav. Zadní pevná náprava je odpružena dvojicí listových půlelyptických per se dvěma hydraulickými tlumiči. Přední náprava nezávisle zavěšena a odpružena jedním příčným listovým pérem. Váha je rovnoměrně rozložena na obě nápravy. Přední náprava je zatížena 1,66 t a zadní 1,74 t. Na vozidle byly instalovány pneumatiky o rozměru 9,25 x 16 s hrubým vzorkem.

Motor:

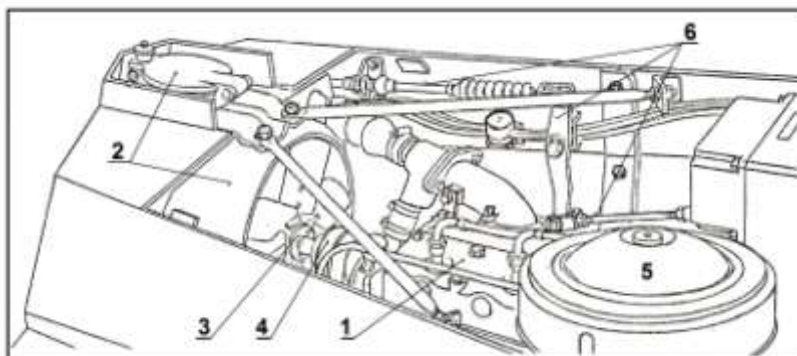
Vozidlo pohání běžný řadový šestiválcový benzínový motor s rozvodem S.V. o obsahu 4 086 m³, s vrtáním 85 mm a zdvihem 105 mm. Výkon motoru je 65 kW (87,6 bhp) při 3100 otáčkách za minutu. Na zpevněném terénu může obrněný automobil maximálně dosáhnout rychlosti 98 km/h (61 mp/h).

Přísun vzduchu pro účinné chlazení motoru zajišťují dvířka v přední masce. Ty ovládá řidič pomocí páky, kterou má po pravé ruce. V případě bojového nasazení byla tato dvířka uzavřena. A vzduch se nasával pouze otvorem ve spodní části masky. Další menší větrací otvor se nachází v kapotě nad motorovým prostorem.

Umístění chladiče je standardní - vpředu před motorem. Chladič má obsah 21,3 litru (4,7 gall) a v horní části je osazen rozměrným nalévacím hrdlem.

Palivová nádrž s obsahem 80 litrů se nachází v zadní části automobilu přímo pod podlahou bojového prostoru. Palivo se nalévá hrdlem umístěným za zadním levým blatníkem. Nádrž je vybavena plovákem, jež ohmicky převádí polohu na el. napětí. Ukazatel stavu nádrže se nachází na přístrojové desce. Plná nádrž umožňuje vozidlu dojezd 281km (175 mil).

Roztáčení motoru (startování) se může provést dvěma způsoby. Běžně se stroj startuje za pomoci elektrického startéru. Nouzově je možné motor uvést do chodu ručně, kdy se startovací klika prostrčí otevřenými předními dvířky pod chladičem k motoru.



- 1 – motor
- 2 – chladič
- 3 – ventilátor
- 4 - vodní pumpa
- 5 - vzduchový filtr
- 6 - táhla sloužící k ovládní předních pancéřových dvířek

Spojka:

Spojka je suchá, sériově vyráběná s lamelou o průměru 254 mm.

Převodová skříň:

Převodová skříň byla sériově vyráběná, se čtyřmi rychlostními stupni vpřed a jedním vzad. Pro jízdu v terénu je vozidlo opatřeno přídatnou převodovou skříní. Poháněna mohou být jen zadní nebo všechna čtyři kola.

Ovládní vozidla:

Řízení je pravostranné. Řidič má na podlaze pedály stejně tak, jak jsou u vozidel řešeny dnes – spojka, brzda a plyn. Aby mohl řidič pohodlně ovládat plynový pedál, je prostor bočního pancíře rozšířen. V pancíři byl vyříznut otvor, přes který byla navařena plechová „boule“. Směrové řízení je použito ze sériově vyráběných dodávkových a nákladních vozů FWD BOX a 8cwt.

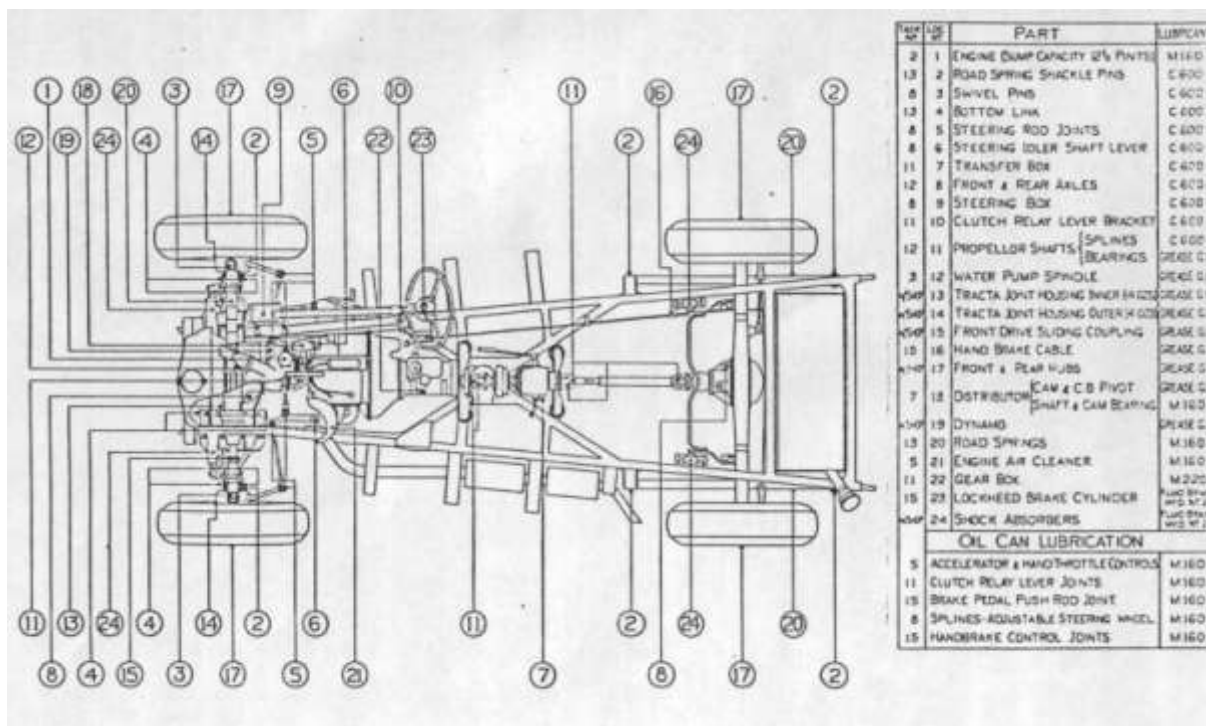


Schéma mazání.

Karoserie:

Karoserie byla svařovaná z pancéřových plechů. Vnější sváry nejsou zabroušeny. Tloušťka plechů je různá. Přední pancíř před osádkou byl zhotoven z 10 mm plechu, boční stěny byly vyrobeny z plechů šířky 7 – 9 mm. Zadní část a strop vozidla dosahuje tloušťky 7 mm. Věž byla vyrobena ze dvou částí svařených k sobě. Svár je dobře patrný v zadní části věže, která má sílu plechu 8 mm. V přední části pak je zesílena na 14 mm a stejnou šířku mají i boční chrániče v přední části věže.

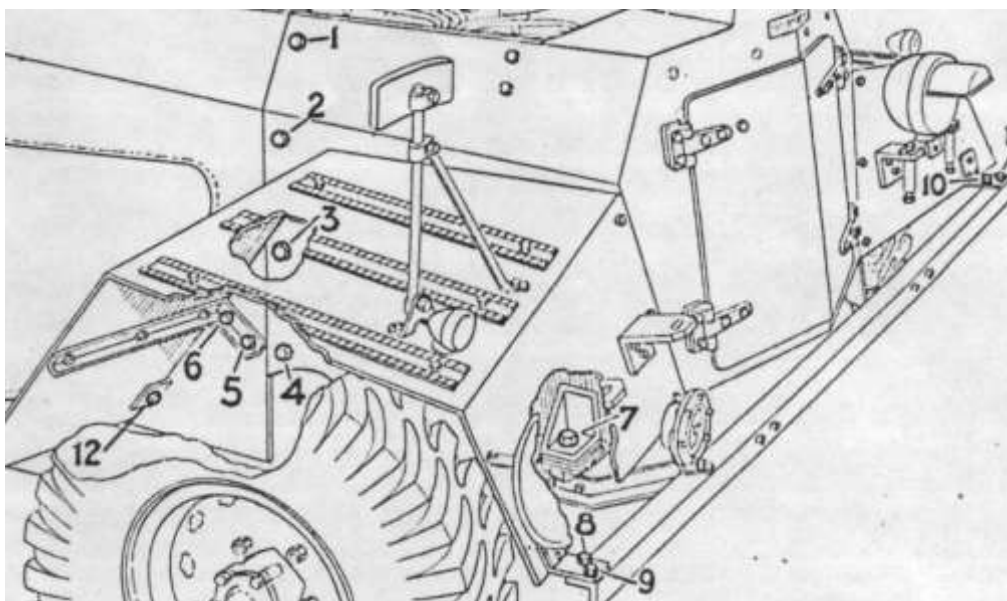


Svár na zadní části věže, vlevo patrný pozorovací průzor, napravo držák přídatného světlometu.

Samozřejmostí bylo pancéřování motorového prostoru. V případě opravy či údržby je možné tento pancíř sejmout po povolení šroubů na rámu a na bocích.

Pancéřové plechy pro výrobu karoserií dodala převážně firma Metro – Cammell.

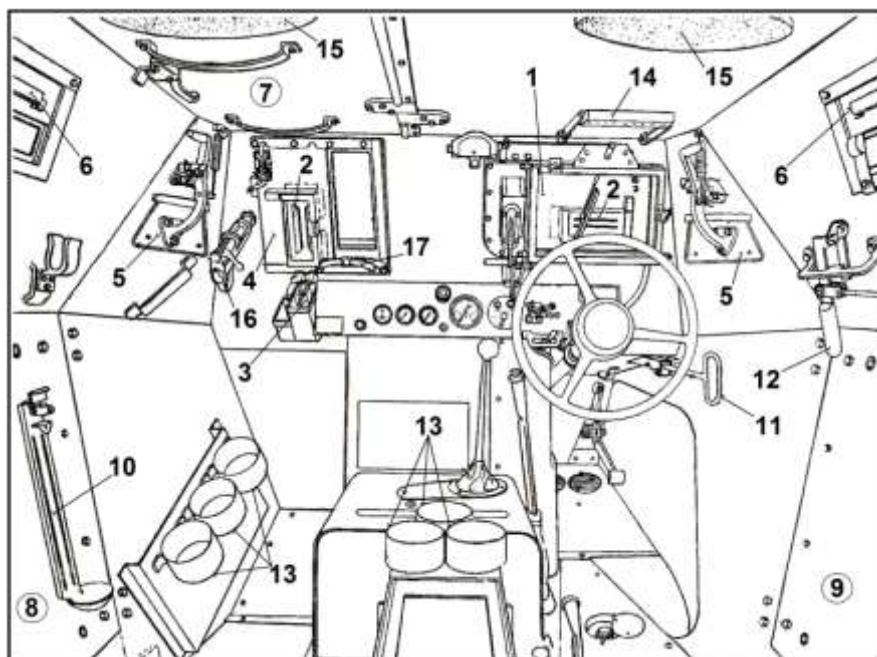
Podlaha automobilu je vyrobena z obyčejného plechu tloušťky 4 mm, stejně tak tomu bylo u beden na náradí a blatníků, zde má plech sílu 1,5 – 2 mm. Blatníky jsou vyztuženy protiskluzovými pásky, aby bylo možné na ně stoupat.



Čísla 1,2,3 a 4 značí šrouby, po jejichž odmontování je možné sundat přední pancíř.

Pozorování:

Vzhledem k tomu, že se jednalo o průzkumný automobil, byl velmi důležitý výhled z vozu. Řidič má před sebou průzor o rozměru 42,3 x 59,3 cm, který je krytý pancéřovým příklopem, ten se otevírá směrem vzhůru a jsou v něm dvě pozorovací štěrbinny o šířce 6 mm, zevnitř kryté neprůstřelným sklem.



1 pozorovací poklop řidiče, 2 neprůstřelná skla, 3 náhradní neprůstřelná skla, 4 posuvný uzávěr střílny, 5 průzory (tyto se nevyskytují u všech vyráběných automobilů), 6 boční průzory, 7 poklop nad stanovištěm velitele, 8 vstupní dvířka na straně velitele, 9 vstupní dvířka na straně řidiče, 10 držák hasicího přístroje, 11 otevírání dvířek ve přední masce, 12 otevírání zadního průzoru, 13 držáky zadýmovacích granátů, 14 opěrka hlavy pro řidiče při řízení s uzavřeným poklopem, 15 ochranné polstrování nad hlavami osádky, 16 zařízení pro vystřelování zadýmovacích granátů, 17 kožený řemínek k připevnění protitankové pušky Boys.

Nad příklopem se nachází krycí stříška chránící průzor proti dešti. Zevnitř vozu je řidičův průzor zasklen, sklo možné vyjmout. Pro případ silného deště, je toto sklo opatřeno elektrickým stěračem.

Řidič při couvání může využít k výhledu zadní průzor krytý příklopem, který otevírá pomocí táhla ze svého stanoviště. Z venku je i tento příklop chráněn proti dešti malou plechovou stříškou.

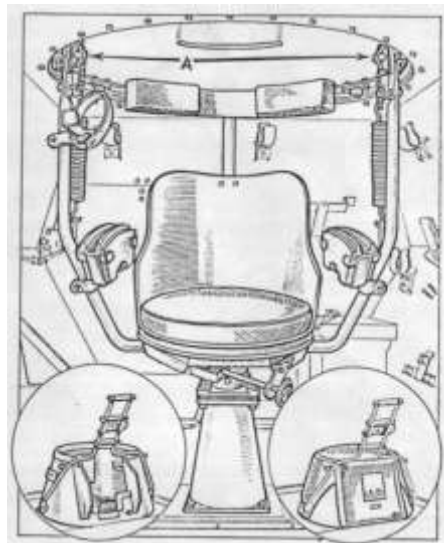
Některé rané verze Mk.III jsou osazeny pozorovacími průzory, krytými zevnitř uzavíratelnými příklopy, jež jsou v šikmém předním horním pancíři hned vedle řidičova průzoru. Stejný typ příklopu se nachází i na levé straně u spolujezdce.

Velitel má před sebou střílnu krytou zevnitř pancéřovým plechem, který se odsunuje směrem doleva. V pancéřovém plechu jsou zhotoveny dvě svislé 6mm pozorovací štěrby, zevnitř kryté neprůstřelným sklem. Kryt se může v otevřené i v zavřené poloze zajistit proti nežádoucímu posunu.

Řidič i velitel mají vedle sebe menší průzory v boční stěně nad vstupními dveřky. Pozorování se provádí po zvednutí krycího pancéřového plechu směrem vzhůru, který se v otevřené poloze zajistí pomocí jednoduchého ohnutého plíšku. Z venku je tento průzor částečně kryt proti dešti přivařeným úhelníkem.

Nad stanovištěm velitele se nachází rozměrný poklop, který v případě potřeby umožňuje široký rozhled.

Střelcova věž je po stranách vybavená pozorovacími průzory. Věž shora není nijak krytá. Rozhled samozřejmě umožňoval rozměrný otvor v přední části věže. Díky otáčení věže měl střelec možnost pozorovat okolí v rozsahu 360°.



Pohled na stanoviště střelce.

Výzbroj:

Hlavní zbraní obrněného automobilu Humber Mk. III LRC se stal lehký kulomet Bren lafetovaný v otočné věži. Konstrukce této zbraně vycházela z československé lehkého kulometu ZGB 33, který byl zdokonalenou verzí lehkého kulometu vz. 26. Kulomet Bren se ve věži upevňoval přední částí do jednoduché lafety. Pro snadnější obsluhu zbraně byla lafeta vybavena „protizávažím“ tvořeným dvojicí pružin, které byly uvnitř vozidla připevněny k sedadlu střelce. V automobilu bylo pro kulomet k dispozici 1130 nábojů ráže 303 british (7,7 mm). Většina nábojů byla ve standardních třicetiranných zásobnících, tyto zásobníky se ukládaly do plechových přepravních beden po dvanácti kusech. Další menší část munice byla ve storaných zásobnících, umístěných v držácích na pravém horním vnitřním pancíři a zbylé zásobníky se nacházely v dřevěné přepravní bedně. Do této bedny se vešly čtyři storané zásobníky spolu s natáčecí pákou k plnění zásobníků. Kulomet musel být pro instalaci storaných zásobníků vybaven speciálním držákem.



Držák storaného zásobníku na kulometu Bren.



Storaný zásobník.

Vystřílené nábojnice z kulometu odpadávaly do plátěného sáčku, připevněnému přímo ke zbraní, pro snadné vysypávání vystřelených nábojnic byl opatřen zipem. Tyto „pytlíky“ při střelbě snižovaly i množství spalin, unikajících do kabiny.

Osádka byla dále vyzbrojena dvěma puškami Enfield, pro které bylo vezeno 100 nábojů. V pozdější době byly pušky nahrazeny automatickými zbraněmi Sten Gun.

K boji proti obrněným vozidlům byla v letech 1942 až 1943 ve výzbroji protitanková puška Boys umístěná ve střílně v předním pancíři. Protitanková puška byla ve střílně uložena volně bez jakékoliv lafetace. Proti nežádoucímu pohybu jištěna pouze koženým řemínkem. Protitankové pušky Boys nebyly ve výzbroji všech obrněných automobilů, přidělovaly se do každého třetího vozu.

Tyto zbraně bylo možné použít i k boji mimo obrněné vozidlo.

Další, tentokrát napevno uloženou zbraní byl čtyřpalcový vrhač zadýmovacích granátů, který se nacházel v předním pancíři. Pro něj bylo vezeno šest zadýmovacích granátů.

Bojový prostor:

Bojový prostor byl řešen velmi účelně. V přední části se nacházela stanoviště velitele a řidiče. Zadní část byla určena pro střelce, který měl vše potřebné „po ruce“.

V zadní části automobilu byla zavěšena náhradní hlaveň kulometu Bren, dále brašna střelce, ve které byly náhradní součástky a čištění ke kulometu Bren. Na zemi se nacházely dvě schránky se třicetirannými zásobníky

pro kulomet a bedna s akumulátory pro radiostanici. Také zde bylo uloženo chlórové vápno k asanaci vozu v případě zásahu otravnými chemickými látkami, spolu s protichemickým oblekem.

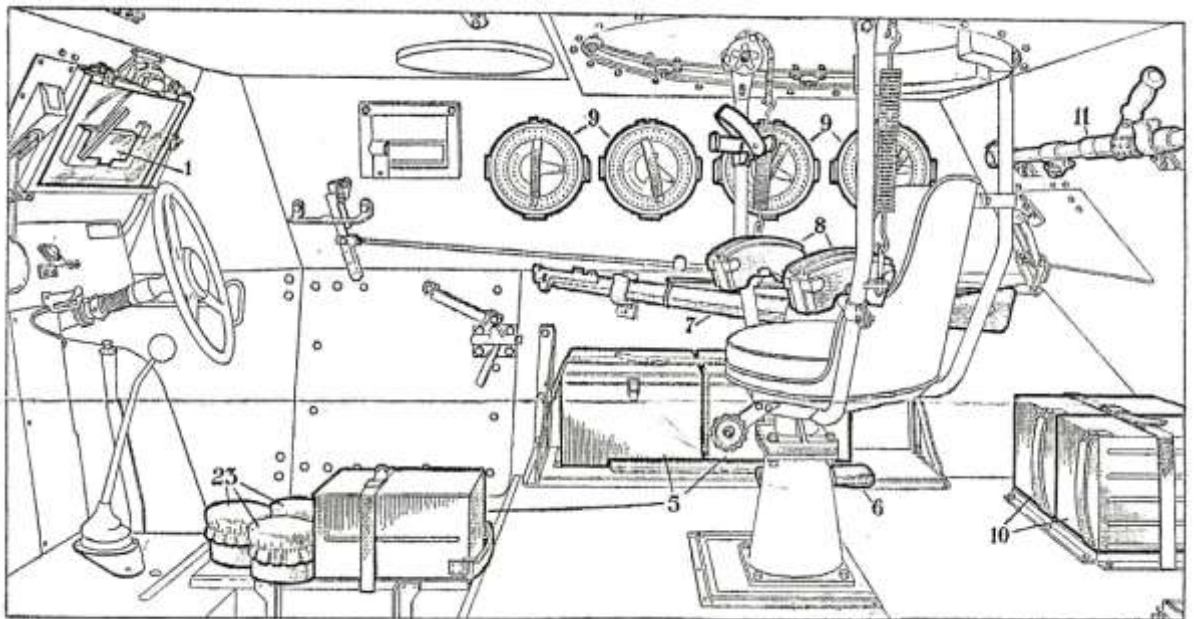
Na pravé straně nahoře byly uloženy ve speciálních držácích čtyři storané zásobníky pro kulomet, pod nimi procházelo táhlo otevírání zadního příklopu. O kus níže byla uložena puška Enfield. Pod kterou se nacházela „police“ k uložení radiostanice Wireless set No.19. V případě, že radiostanice v automobilu nebyla instalována, sloužil tento prostor k uložení další munice.

Na levé straně nahoře byla uložena druhá puška Enfield, pod kterou se nacházela (pokud byla vezena) protitanková puška Boys. Úplně dole byl umístěn kulomet Bren s demontovanou dvounožkou, která se ukládala ve stejném prostoru zvlášť. Nad kulometem byla umístěna opěrná noha k protitankové pušce a vytěrák.

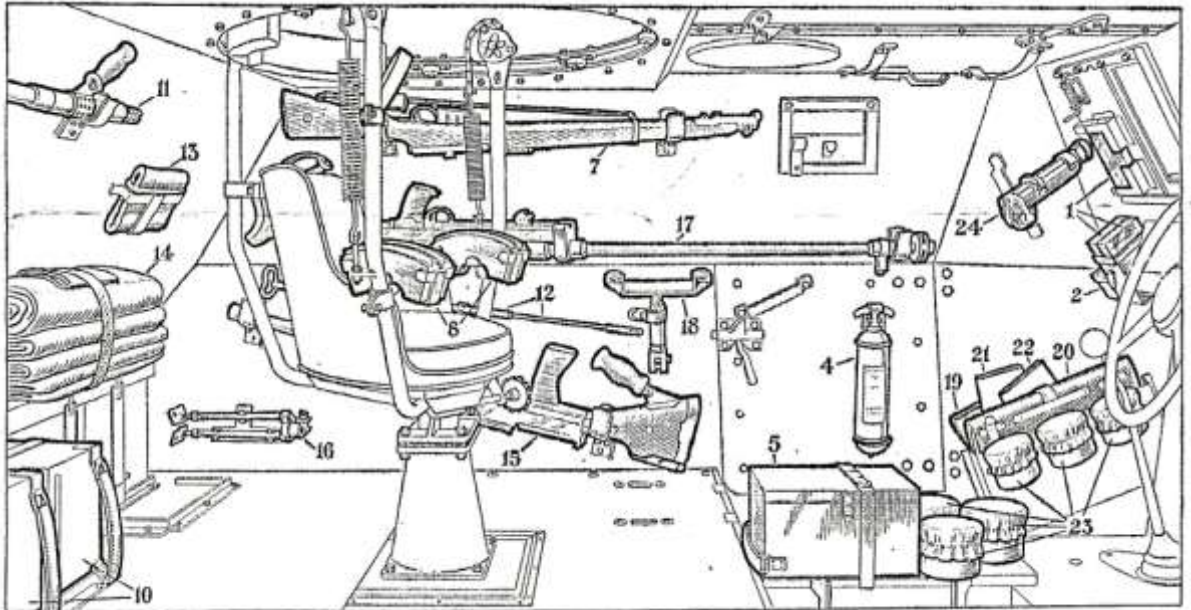
Střelec seděl v otočném sedadle, které je možné v jakékoliv poloze aretovat. Rám sedačky tvoří věžový koš, ke kterému je připevněna pancéřová věž. Na rámu byly jako područky umístěny na každé straně dva třicetirané zásobníky pro kulomet. Prostor za hlavou střelce je vypořádán.

Mezi sedadly řidiče a velitele byla uložena munice pro protitankovou pušku (pokud byla součástí výzbroje) a tři zadýmovací granáty. Zbýlé tři zadýmovací granáty se umísťovaly v levé části na straně velitele do držáků, které jsou upevněny na schránce pro dokumenty. Zevnitř na vstupních dveřích velitele je upevněn hasicí přístroj Pyrene.

Řidič má polstrované sedadlo s opěradlem. Přes sedačku velitele nastupoval střelec, z toho důvodu nemá sedačka opěradlo.



1 neprůstředné sklo, 5 schránka na zásobníky protitankové pušky Boys, 6 prostor pro radiostanici WS 19, 7 puška Enfield, 8 zásobníky ke kulometu Bren, 9 storané zásobníky Bren, 10 schránky na třicetirané zásobníky Bren, 11 náhradní hlaveň Bren, 23 zadýmovací granáty



1 neprůstřelná skla, 4 hasicí přístroj, 5 schránka na zásobníky protitankové pušky Boys, 7 puška Enfield, 8 zásobníky ke kulometu Bren, 10 schránky na třicetí ranné zásobníky Bren, 11 náhradní hlaveň Bren, 12 vytěrák, 13 brašna střelce – Bren, 14 deky, 15 kulomet Bren, 16 dvounožka ke kulometu Bren, 17, protitanková puška Boys, 18 noha protitankové pušky Boys, 23 zadýmovací granáty, 24 vrhač zadýmovacích granátů

Spojovací prostředky:

Některé obrněné automobily Humber byly vybaveny radiostanicí WS 19 případně i RF zesilovačem. Tyto radiostanice byly vyráběné ve verzích Mk. I – III od roku 1941 ve Velké Británii, Kanadě a USA. Nejpoužívanějším typem byl typ Mk.II a III.

Radiooperátor (velitel) mohl vysílat zprávy ručně pomocí telegrafního klíče (Morseova abeceda), nebo vysílat fónii (mluvené slovo). Radiostanice měla dva vysílací sety, A a B. Frekvenční rozsah setu A byl u Mk.I 2,5 – 6 MHz u Mk.II a Mk.III 2 – 8 MHz. U setu B 229 – 241 MHz. Přijímač pracoval na rozsahu 465 MHz. Dosah setu A v závislosti na anténě se pohyboval mezi 16 až 24 kilometry. Dosah setu B činil necelý kilometr. Radiostanice byla napájena 12 – 24 volty, vyšší provozní napětí se vytvářelo pomocí dynamomotoru, který dodával 275 V o 120 A nebo 500 V o 50 mA. Mimo spojení s velitelstvím či dalšími jednotkami se dala radiostanice využít jako interkom k dorozumívání členů osádky. Na stropu obrněného vozidla zhruba nad hlavami řidiče a velitele se nacházela rozvodná skříň interkomu (control unit), která byla vybavena přepínačem pro nastavení funkcí radiostanice. K této skříňce se členové osádky připojili pomocí sluchátek. Aby mohla radiostanice správně fungovat, musela být z důvodu stínění připojena koaxiálním kabelem k anténě a anténnímu variometru. Nejčastěji se užívala vertikální anténa. V zadní části levého pancíře, na držáku zhotoveném z úhelníků, byl přišroubován izolátor (Aerial base No.10) k uchycení této antény.



Radiostanice Wireless Set No.19 Mk.III americké výroby (výcvikový set).

Elektroinstalace:

Při vypnutém motoru byla veškerá elektrická zařízení napájena proudem z akumulátorové baterie o napětí 12 V. Po uvedení motoru do chodu, napětí 12 V dodávalo dynamo, které současně dobýjelo obě akumulátorové baterie.

Na předním nárazníku je připevněn klakson. Na levém předním blatníku je upevněn světlomet s žárovkou o výkonu 36 W opatřený stínítkem. Na pravém blatníku se nachází úhelníky k uchycení druhého světlometu, který u většiny automobilů instalován nebyl.

Dalšími světly jsou na předních blatnících malá poziční světla, s 6W žárovkami. Zadní část vozidla je opatřena červenými koncovými světly.

Vnější vzhled vozidla:

Dle úkolů, které měly automobily plnit a podle území výskytu, se výbava jednotlivých vozů lišila. Výzbroj zůstala neměnná. Hlavní zbraní byl kulomet Bren v otočné věži. Věž je v horní části z důvodu ochrany střelce opatřena koženým polstrováním. Kůže se nachází i v přední části věže, kde je takto ošetřen prostor „střílny“. V případě špatných klimatických podmínek se věž mohla zakrýt potahem z impregnované plachtoviny opatřeným v přední části „okénkem“.

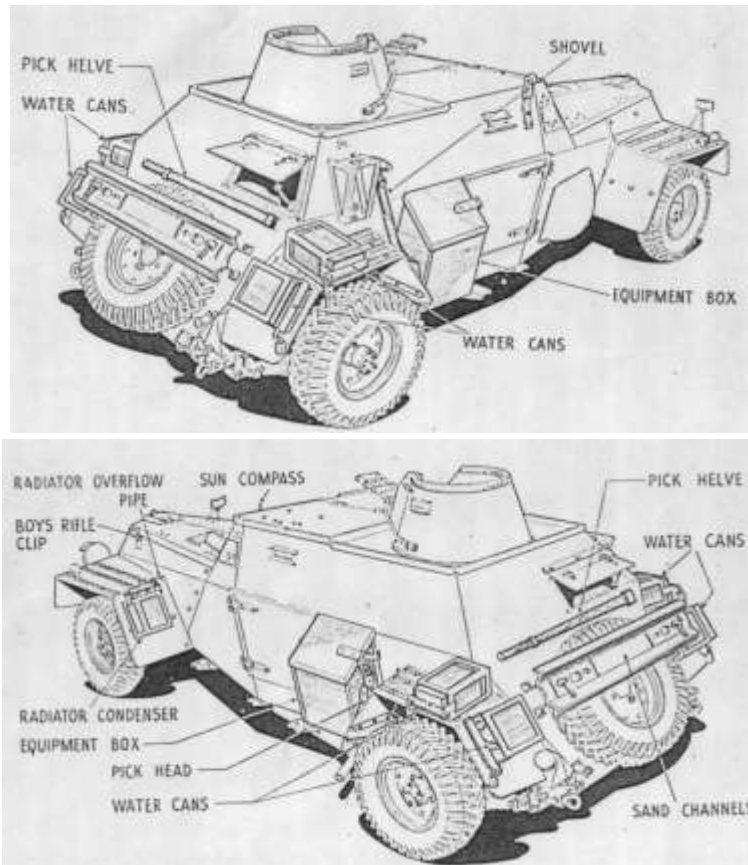


Průzkumný Humber M 1279286 od Smíšeného předzvědného oddílu (černý obdélník s bílým číslem 138) s dobře patrným znakem Čs. samostatné brigády.

V předním pancíři mohla být uložena protitanková puška BOYS, pro kterou je určen držák na levé přední straně motorového prostoru, do kterého se za jízdy (v přepravní poloze) uložila přední část hlavně.

U všech typů je na pravé zadní straně vozu instalován držák antény, nad kterým je otvor k prostrčení kabelu antény do interiéru automobilu. Dále se na pravém bočním předním pancíři, vedle bočního průzoru, nachází další držák antény, který byl z důvodu izolace a ochrany obšit kůží. Tento držák umožňoval horizontální sklonění antény.

Automobily určené k službě na Středním východě, měly upravený chladič zařízení pro zachytávání a kondenzaci vodních par. Tato voda se sváděla do kanystru, který se nacházel na levém předním blatníku. Samozřejmostí bylo, že automobily byly vybaveny větším množstvím kanystrů na vodu, připevněných na zadních blatnících. Na zadním pancíři byla rezerva a plech ve tvaru U, který sloužil k podložení kol v případě uvíznutí vozidla. Na bocích automobilu byly schránky pro nářadí a náhradní díly. Díky dochovaným filmovým záběrům z Dunkerque z let 1944 – 45, s určitostí se dá říci, že jeden automobil Humber Mk.III ve verzi pro Střední východ byl užíván československými ženisty.



Humbery LRC určené pro službu na Středním východě.

Automobily Humber Mk.III používané ve Velké Británii a v Evropě se vyznačují především tím, že na zadním pancíři mají rozměrnou plechovou schránku na nářadí a náhradní díly. Z venku bylo na této schránce připevněno ženijní nářadí.

V poli však osádky své Humbery vylepšovali, na automobily instalovali různé muniční bedny či držáky k zvětšení úložného prostor.

Obrněný automobil Humber Mk.III byl vyráběn i v upravené verzi Mk.IIIa. Odlišné jsou převážně nápravy a brzdové bubny. Byl použit jiný karburátor a vzduchový filtr. Hmotnost vozidla vzrostla na 3,6 t.



Poměrně vzácný záběr československého „Humbera“ ze zadní strany. Dobře je patrné předepsané označení pro SPO (černý obdélník s bílým číslem 138) a mezinárodní znak.

Humber Mk.II LRC

Předchůdcem verze Mk.III byl Humber LRC Mk.II. Jedná se o poměrně zdařilou konstrukci. K této verzi se nám zatím nepodařilo dohledat příliš mnoho informací, většina konstrukčních prvků je podobných jako u typu Mk.III, proto se pokusíme jen o stručný popis vozidla.

Hlavní zbraní tohoto průzkumného vozidla se také stal lehký kulomet Bren lafetovaný v otočné věži. V čelním pancíři mohla být také umístěna protitanková puška Boys.

Vstup do bojového prostoru byl řešen shodně jako u Mk.III, dvojicí pancéřových dvířek na boku vozidla. Nad dvířky se nacházel uzavíratelný pozorovací průzor. Ve stropu automobilu nad stanovištěm velitele byl rozměrný příklop, který bylo možné zevnitř uzamknout.

Přední maska byla konstruována podobně jako u typu Mk.III. Aby bylo chlazení motoru účinnější, byly v kapotě zhotoveny rozměrné otvory k odvětrávání motorového prostoru. V případě špatného počasí, z důvodu zamezení nežádoucího vniknutí vody do motorového prostoru, se kapota překrývala nepromokavou plachtou.

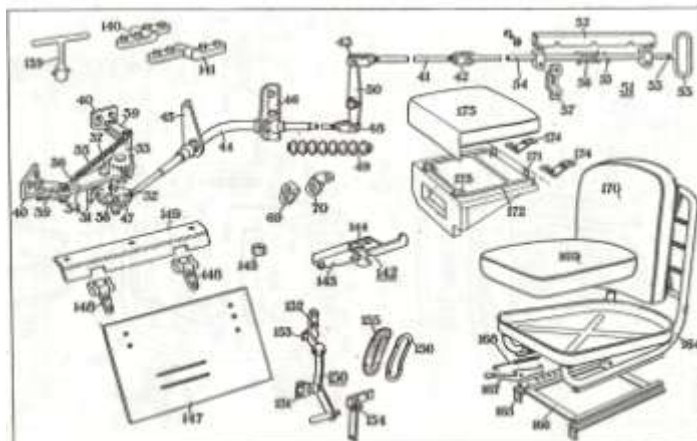
Na zadním pancíři byla opět umístěna plechová schránka na nářadí a náhradní díly. Na pancíři vně vozidla byl také umístěn ženíjný výstroj a kanystry s vodou a pohonnými hmotami.



Britské obrněné automobily Humber LRC Mk.II.

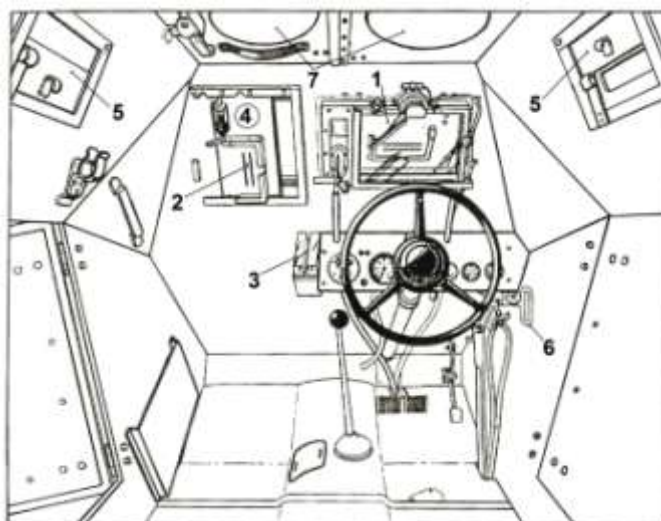
Typ MK.II byl stavěn na podvozku sériově vyráběného automobilu Humber Snipe. Pancéřová karoserie byla osazena na rám, který nebyl oproti civilní verzi nijak upravován. Jen zadní náprava měla pomalejší poměr převodu. Další změnou oproti civilní verzi bylo použití poměrně velkých pneumatik o velikosti 9x13, které dost zatěžovaly přední nápravu. Použití těchto pneumatik vyžadovalo podložení disků kol speciální podložkou, která zvětšovala rozchod automobilu. Vůz poháněl zážehový šestiválec s velkým zdvihem při malém průměru válců o obsahu 4 086 cm, a výkonu 63 kW (85bhp) při 3400 ot./min. Prostřednictvím čtyřrychlostní převodové skříně byla poháněna pouze zadní kola.

Automobil byl vybaven hydraulickými brzdami.

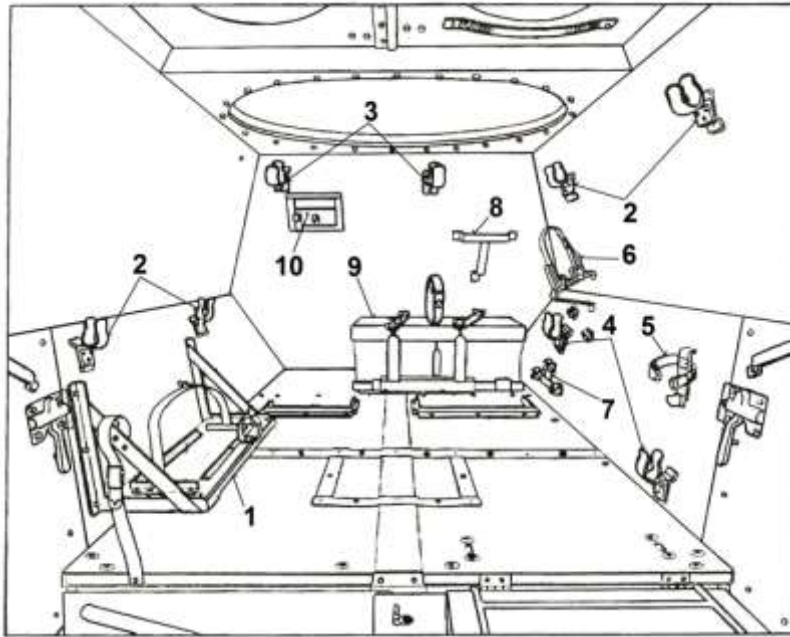


- 31 – 57 táhlo k otevírání dvířek v přední kapotě
- 139 – klička k otevírání dveří
- 172 – 175 sedačka velitele
- 164 – 170 sedačka řidiče
- 147 – příklop průzoru řidiče
- 149 – stříška nad příklopem průzoru řidiče

Bojový prostor byl mnohem jednodušší než u Mk.III. V přední pravé části se nacházelo stanoviště řidiče. Řidičův průzor byl řešen podobně jako u typu Mk.III, stejně tomu bylo i u střílny pro protitankovou pušku Boys. Na bocích karoserie nad vstupními dvířky se nacházely pozorovací průzory. Stejný typ průzoru se nacházel i v zadní části vozu.



- 1 pozorovací poklop řidiče, 2 neprůstělná skla, 3 náhradní neprůstělná skla, 4 uzávěr střílny, 5 boční průzory, 6 otevírání větracích dvířek v přední masce, 7 ochranné polstrování nad hlavami osádky.



1 držák radiostanice WS 19, 2 držáky pušek Enfield, 3 náhradní hlaveň kulometu Bren, 4 kulomet Bren, 5 noha protitankové pušky Boys, 6 protitanková puška Boys, 7 dvounožka kulometu Bren, 8 brašna střelce z kulometu Bren, 9 akumulátory, 10 zadní průzor.

Na pravé boční stěně byla umístěna puška Enfield, pod ní se nacházel držák pro radiostanici WS 19.

Na levém vnitřním bočním pancíři byla umístěna v horní části druhá puška Enfield, pod ní uložena protitanková puška Boys. Úplně dole byly úchyty pro uložení kulometu Bren.

Na zadním pancíři byly instalovány závěsy pro náhradní hlaveň ke kulometu a držák k uložení brašny střelce.

Podobně jako u Humberu Mk.III, jen trochu jednodušeji bylo řešeno i stanoviště střelce a uchycení otočné pancéřové věže.



Mk II



Mk.III

Porovnání kulometných věží a stanovišť střelce u typů Humber LRC Mk.II a Mk.III.

Využití Humberů LRC u Čs. jednotek ve Velké Británii a na západní frontě



Československý Humber M 1279287 (Velká Británie 1943)

Jak již bylo napsáno, první Humbery byly přiděleny k Smíšenému přezvědnému oddílu, kde působily společně s pásovými vozidly Universal Carrier (Bren Carrier). Stroje byly připraveny k obraně Velké Británie, a dále se hojně využívaly při četných cvičeních, jako bylo například cvičení s britskými jednotkami Screen, Rainbow a Orford. Zhruba po ročním používání bylo všech třináct Humberů vyřazeno z výzbroje čs. jednotky.

V roce 1944 měla Ženíjní rota ve své výzbroji dva Morrisy Mk. I (LRC), které nesly evidenční čísla M 5204495 a M 5204350. Dne 21. srpna 1944 byl vydán rozkaz k přesunu do prostoru soustředění, před naloděním a transportem do Francie. Oba Morrisy spolu se čtyřmi „Half-tracky“ také od ženijní roty byly převezeny na místo určení po železnici. Transportu velel Rudolf Cais, řidiči Morrisů se stali čet. Marek a vojín Krycnař. Vozidla se nalodila na parník Sampep v londýnském přístavu pod velením pplk. J. Souhrady. Však jeden z Morrisů LRC byl pro žen. rotu odebrán Tankovým praporem 1 a byl žen. rotě předán až ve Francii. Ještě před vyplutím obdržely osádky obrněných vozidel malé stany a záložní dávky proviantu. Ženíjní rota byla vyloděna za pomoci vylodovací člunů v Graye sur Mer, severně od Caen. Odkud se přemístila na shromaždiště Epaney nedaleko Falaise. Posléze se jednotka přesunula k přístavu Dunkerque. Zde bylo úkolem Čechoslováků obléhání přístavu, který byl pevně v německých rukou. Z francouzské strany byl velký zájem, pro poválečnou obnovu země, získat přístav v neporušeném stavu.

Dne 10. září 1944 byly schváleny doplňky pro dvě ženijní čety, mimo jiného materiálu obdrželi ženisté i dva Humbery LRC. Jednalo se o vozy evidenčních čísel M 4652318 a M 4710156.

Ačkoliv byly Humbery LRC v roce 1944 zastaralé a slabě vyzbrojené, ženisté je aktivně využívali po celou dobu obléhání přístavu Dunkerque.

V té době výzbroj každého Humberu tvořil jeden kulomet Bren s třinácti třiceranými a šesti storanými zásobníky. Dále se v každém automobilu nacházel jeden samopal Sten Gun s jedenácti zásobníky.

Nejvážnější situace asi nastala dne 10. října 1944, kdy byl 2. ženijní četě ve 4.00 ráno vyhlášen poplach. Důvodem poplachu se stal nečekaný německý výpad. Ženisté okamžitě vyrazili s oběma Humbery LRC do prostoru v okolí Looberghe, kde měli za úkol hájit dva mosty. Jeden most byl starý, druhý čs. ženisty postaven dne 7. října. Německý protiútok byl odražen, obrněné automobily do bojů nijak nezasáhly.

Z válečných denníků je patrné, že se automobily Humber LRC do přímého střetu s nepřítelem nikdy nedostaly.

Dne 18. dubna 1945 byl ženistům dodán třetí obrněný automobil Humber LRC, který nesl číslo M 4709065. To se válka už konečně chýlila ke konci. Českoslovenští vojáci do vlasti přivezli všechny tři Humbery LRC. Když se v Praze konala velká přehlídka příslušníků Československé samostatné obrněné brigády, této přehlídce se

účastnili jen dva Humbery Mk.III LRC. Z válečného denníku můžeme vyčíst, i to, že třetí Humber „Monča“ se defilé v Praze neúčastnil z důvodu poruchy.



Československý „ženijní“ Humber „na špalcích“, někde v západních Čechách.



Přehlídka příslušníků Československé samostatné obrněné brigády v Praze 30. května 1945
Dobře je patrný spojenecký znak na kapotě vozu i držák antény pro případnou montáž radiostanice.

Zbarvení, maskování a označení čs. Humberů LRC

Označení a maskování vozidel Československé smíšené brigády, později pak Čs. samostatné obrněné brigády bylo nařízeno rozkazem velitelství brigády. Zbarvení a provedení kamufláže u těchto vozů se řídilo stejnými předpisy, jaké platily pro veškerou techniku britské armády. Nejdéle užívané zbarvení vozidel u československé brigády bylo dle předpisu MTP 46 z roku 1940. V té době britská armáda používala hnědé barvy z důvodu nedostatku chemikálií pro výrobu barvy zelené. Základní odstín byl S.C.C 2 Brown a pokud bylo vozidlo kamuflováno, tak byla vrchní barva S.C.C 1 Very Dark Brown. Začátkem roku 1943 hnědé barvy nahradila vrchní barva S.C.C 14 Black a základní barva S.C.C 15 Olive Drab (v československé terminologii olivově šedá). Je pravdou, že se starý a nový odstín používal nějakou dobu souběžně a bylo přímo doporučeno staré barvy „dospotřebovat“. Je tedy otázkou, jakým odstínem byly naše Humbery kamuflovány? Z dochovaných barevných filmových záběrů je patrné, že Československé Humbery byly opatřeny novým odstínem a to hlavně ty vozy, co sloužily u Dunkerque a přijely následně do Československa. Na dochovaných záběrech našich ženistů u Dunkerque je doloženo, že nejméně jeden stroj měl kamufláž tvořenou pruhy dvou odstínů, pravděpodobně základní barvou S.C.C 2 a vrchní S.C.C 14. Je ale možné, že to byla kombinace barvy S.C.C 15 s vrchní S.C.C 2 nebo S.C.C 14. Všechna kamuflážní schéma z konce války vycházela ze stejného vzoru, kdy byl vůz z vrchní strany jednotně ve vrchním odstínu, z bočního pohledu byly aplikovány kamuflážní pole jdoucí zdola nahoru a z hora dolů ve variacích na nejoblíbenější schéma, které se slangově nazývalo „Mikymauzí uši“ nebo standardní „Foliage“. Na filmovém pásu jsou Humbery během přehlídky v Praze zachyceny poměrně vzácně a v kvalitě, jež nedovoluje rekonstruovat kamufláž. K tomuto ještě přispívá často používané oživení opršelé či odřené barvy směsí nafty a oleje, která kamuflážní schéma na černobílém filmu či fotografiích nedovoluje rozeznat, nebo opak evokuje kamuflážní pole tam, kde nejsou.

Policejní číslo (vojenská SPZ)

Nejdůležitějším a také nejdůsledněji používaným označením bylo tzv. policejní číslo. Jako například M 4709065. Písmeno M je kódové označení pro osobní automobily. Tato čísla se Humberů nacházela na bocích karoserie motorového prostoru a na zadním pancíři. Rozměry čísel - výška 8,89 cm, šířka 6,32 cm, šířka mezery mezi čísly 1,25 cm.

Mezinárodní znak:

Znak se umísťoval na levý zadní blatník a tvořil ho bílý ovál o velikosti 220 x 130 mm s černými písmeny CS. Mezi písmeny C a S byl dodatečně dle vzoru předválečné republiky doplňován háček.

Brigádní znak

Do poloviny roku 1943 se užívala první verze brigádního znaku, tvořil jej červený Český heraldický lev na bílém štítu s modrým srdečním štítkem se znakem Slovenska tzv. „Řeznický lev“. Zpočátku byl aplikován přímo na nátěr vozidla, dle šablony, o podstatně větším rozměru než u později zavedeného vodotisku o velikosti 125x100 mm. V polovině roku 1943 se brigáda reorganizovala z pěší na obrněnou a byl zaveden nový znak ve tvaru malého státního znaku na šachovnici v barvě červenomodré, na které byl umístěn bílý heraldický lev se slovenským znakem na prsou. Znak byl zadán a vyroben jako obtisk o velikosti 135 x 160 mm. Bylo doporučeno znak po nalepení přelakovat šelakem nebo lakem.

Znak útvaru

Tvořil ho obdélník o velikosti 240 x 210 mm. Dle útvaru bylo vepsáno patřičné číslo. V případě Smíšeného předzvědného oddílu byl černý s bílou číslicí 138. Po reorganizaci na Motorisovaný přezvědný oddíl, v polovině roku 1943, původně černý nahradil vodorovně dělený obdélník v barvě zelené a modré. U ženijní roty bylo na vozidlech bílé číslo útvaru 41 na modrém podkladu. Tato čísla se nacházela na předním levém blatníku (z pohledu řidiče) a na pravém zadním blatníku. Po zavedení nového brigádního znaku se přední znak přemístil na pravý blatník.

Mostní znak (číslo)

Nařízením DMR č. 4 z roku 1940 bylo zavedeno mostní číslo tvořené žlutým terčem o velikosti (průměru) 23 cm (9") uvnitř s černým číslem o velikosti 18 cm (7") a tloušťce číslic 2,5 cm (1") značícím váhu vozidla v celých tunách (anglických). Označení bylo namalované na plechovém terči, umístěném vpředu na vozidle. Nařízením DMR č. 142 z července 1944 a DMR č. 158 z října 1944 došlo ke změně tohoto nařízení - změnil se způsob aplikace. Hlavní změna byla, že se označení malovalo přímo na nátěr vozidla přes úřední šablonu. Pro vozidla „B“ (týlová) byl znak tvořen žlutým terčem o velikosti (průměru) 23 cm (9") uvnitř s černým číslem o velikosti 18 cm (7") a tloušťce číslic 2,5 cm (1"). Pro vozidla „A1, A2“ (bojová) to byl pouze žlutý kruh o velikosti (průměru) 23 cm (9") o síle čáry 1 cm (1/2"), uvnitř kruhu se žlutým číslem (od října 1944 s černým) o výšce 18 cm (7") a tloušťce 2,5 cm (1"). Mostní znak se umísťoval vpředu na pravém blatníku pod znakem útvaru, pokud nebyla potřebná plocha k dispozici, tak na kovovém terči připevněném na vozidle. U vozidel, u kterých se počítalo s vlečením vleku, byl v terči místo jednoho čísla zlomek. Horní číslo značilo hmotnost vozidla s vlekem, dolní hmotnost vlečného vozidla. U přívěsných vozíků horní číslo značilo hmotnost vozidla s vlekem, dolní hmotnost vlečného přívěsu.

Ačkoliv bylo nařízeno umístění těchto značek na všech vozidlech, větší část Humberů nebyla mostní značkou vybavena.

Taktické znaky

Kromě znaku útvaru nesly naše Humbery označením, které se zatím nepodařilo přesně identifikovat. Jedná se o symboly kruhu a trojúhelníku, ty jsou podobné pozdějšímu značení rot tankových praporů. Oproti těm, jsou tyto symboly vybarveny jiným odstínem, než je podklad. Také orientace trojúhelníku se na jednotlivých vozech mění. Doufáme, že další bádání v archívech přinese světlo i do tohoto zatím přesně neidentifikovaného značení.

Taktické znaky se prováděly pravděpodobně bílou nebo světle modrou barvou (obrys), výplň vnitřku znaku červenou nebo hnědou barvou. Umístění znaků na vozidle bylo následující: na obou bocích korby, na předním pancíři mezi průzory a zadním pancíři vedle sklopného průzoru.

Znak spojeneckých vojsk

U třech Humberů LRC používaných ženisty u Dunkerque byly aplikovány, stejně jako na všech spojeneckých vozidlech spojenecké znaky. Opatření sloužilo k identifikaci vozidel ze vzduchu. Na kapotě automobilů byly od 20. května 1944 namalovány znaky nového vzoru, tvořené velkou bílou hvězdou v okruží. Na bočních pancířích byly umístěny jen bílé hvězdy bez okruží. Toto značení chránilo osádky před americkými piloty, kteří byli schopni střílet na vše, co nemělo hvězdu.



Československý Humber M 4652318 od ženijní roty - kdesi v západních Čechách léto 1945.

Detekční skvrna

Takzvaný plynový detektor, tato barva při styku s bojovými chemickými látkami změnila barvu na červenou. Od listopadu 1943 se používala na vozidlech jen hnědá detekční barva. Ta nahradila do té doby používanou barvu okrovou. Skvrna nepravidelného tvaru se malovala na kapotu vozu před řidičem, aby jí měl stále na očích. Pokud byla tato barva hustá, směla se ředit jen lihem. Nátěr se směl aplikovat pouze na studenou kapotu.

Příležitostné označení

Na levém předním blatníku (z pohledu řidiče) a na zadním poklopu byla během cvičení s britským XI. sborem namalována šachová věž. Tento znak měl sloužit k odlišení protistran. XI. sbor, který měl tuto věž ve znaku, tvořil část Domácích sil a nikdy nebyl nasazen mimo britské ostrovy. Linie „martelských věží“, inspirovaných konstrukcí pevnůstek na mysu Mortella na Korsice, byla na britském pobřeží vybudována počátkem 19. století k obraně před Napoleonovou invazí do Velké Británie. Věž ve znaku sboru byla také obecně chápána jako symbol velkého množství pevnostních objektů, které XI. sbor vybuvoval na pobřeží Británie při protiinvazivních přípravách v letech 1940 – 1941.

Dalším znakem, který měl sloužit k rozlišení protistran, byly ručně malované kříže, jež se nacházely na bocích vozidla a také na přední a zadní části automobilu.



Československé Humbery plnící funkci nepřátelského uskupení během jednoho z mnoha cvičení.

Výbava osádky Čs. obrněných vozidel

Každý člen osádky obrněného automobilu měl výstroj určenou pro osádky otevřených vozidel, ochranou přilbu (Helmet, Khaki rebbersed), kožené rukavice (Gloves M.T.), ochranné brýle (Coggles with case) a pracovní kalhoty (Trousers Oilskin) s blůzou (Jacket Oilskin). Z důvodu nedostatku ochranných prostředků, byly osádky provizorně vybavovány i koženými vestami (Jerkins). Samozřejmě se stal standardní stejnokroj - battledress.



Současnost:

V současné době se nachází v Evropských muzeích několik Humberů Mk.III, o něco větší množství těchto vozidel je však v soukromých rukou sběratelů. Velikou vzácností je dochovaný vrak Humberu Mk.I, který je též v soukromých rukou. V České republice existuje replika automobilu Humber Mk.III, která vznikala v letech 2006 až 2008, kdy se práce na automobilu dočasně zastavila. Dle společnosti ForteG, je v plánu brzké dokončení vozidla, včetně vybavení interiéru veškerou výstrojí a výzbrojí.



Replika Humberu Mk.III vyrobená členy společnosti ForteG.



Bezvěžový Humber Mk.III v majetku anglického sběratele.



Vrak Humberu Mk.III nacházející se v areálu muzea odporu v Overloonu.



Humber Mk.III jež je v expozici Královského vojenského muzea v Bruselu

Prameny:

Archiv Tank muzea v Bovingtonu

Ústřední vojenský archiv

Foto: sbírka Tomáše Jambora, Viléma Fencla a společnosti ForteG