

Cruiser Tank Mk VIII, A27M "Cromwell"

Kolekcja: Czołgi i inne wozy bojowe (modele 1/35)

Muzeum: MMM - Muzeum Militariów Misiaczka

Właściciel: TeddyBear



Stan eksponatu: Bardzo dobry

Opis: Brytyjski czołg szybki („krążowniczy”) opracowany w latach 1941-42 i używany bojowo od czerwca 1944 (lądowanie w Normandii). Na początku roku 1941 brytyjskie wojska pancerne osiągnęły swoje historyczne dno. Szwankowało dosłownie wszystko – dowództwo nie potrafiło poprawnie zdefiniować zasad użycia jednostek, ani też wymagań co do przyszłego sprzętu, a przemysł marnował czas, wysiłek i deficytowe materiały na produkowanie konstrukcji nieudanych i niechcianych (jak osławiony „Covenanter”). Do kompletu, „Tank Board”, czyli rada mająca w założeniu koordynować wymagania wojska z możliwościami producentów, zamiast podejmować jakiegokolwiek sensowne decyzje, grzęzła w jałowych dysputach. W czasie tego „wielkiego czołgowego skandalu” (jak później określili ten okres brytyjscy historycy broni pancernej) wszystko trzymało się tylko dzięki odwadze i poświęceniu frontowych oficerów i żołnierzy walczących na sprzęcie znacznie gorszym niż ten, którym dysponował przeciwnik. W tym okresie firma Nuffield Mechanization & Aero, przedstawiła wstępny projekt czołgu szybkiego („cruisera”), stanowiącego rozwinięcie [czołgu A15 „Crusader”](#) i wyposażonego w większą wieżę z armatą większego kalibru niż dotychczasowa 40 mm „dwufuntówka”. Wojsko zaakceptowało nowy model, nadając mu oznaczenie A24. Obawy budził jednak fakt, że producent, korzystając ze swojej uprzywilejowanej pozycji, zamierzał wykorzystywać w A24 ten sam system napędowy (silnik „Liberty” o konstrukcji z czasów I wojny oraz pneumatycznie sterowany system przeniesienia napędu), który słynął z awaryjności i którego czołgiści mieli serdecznie dosyć. W tym momencie na scenie pojawił się pewien biznesmen - Henry Spurrer, właściciel firmy Leyland Motors (zaangażowanej w produkcję czołgów i podzespołów do nich). Mimo, że produkcja ta (rządowe kontrakty) była intratnym interesem, Spurrera coraz bardziej niepokoił fakt, że musi produkować uzbrojenie, które jest przestarzałe już w chwili opuszczenia linii produkcyjnych. Jego wielokrotne interwencje spotykały się ze wzruszeniem ramion i argumentem „ogólnej niemożności” (brak nowoczesnych silników czołgowych, systemów napędowych, czy skuteczniejszych dział). Biznesmen postanowił w tej sytuacji wziąć sprawy w swoje ręce i skontaktował się ze swoim dawnym kolegą szkolnym W. A. „Roy” Robothamem, obecnie szefem działu konstrukcji eksperymentalnych u Rolls-Royce’a. Spurrer zadał Robothamowi zasadnicze pytanie – czy do napędu czołgów da się wykorzystać niezwykle udany silnik lotniczy RR „Merlin”. Robotham po konsultacji ze swoim zespołem dał odpowiedź twierdzącą i podjął się opracowania takiej

wyspecjalizowanej wersji silnika, który później nazwano „Meteor”. Tym razem Ministerstwo Zaopatrzenia zainteresowało się pomysłem, dzięki czemu jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej, zniknąć zaczęły wszelkie przeszkody formalne i biurokratyczne. Co prawda koncern Nuffield nie chciał słyszeć o zamontowaniu nowego silnika w swoim czołgu A24, ale w tej sytuacji po prostu nakazano im przekazać projekt do firmy Birmingham Railway Carriage & Wagon Company (BRCW), którą uczyniono odpowiedzialną za rozwój tej wersji czołgu (oznaczonego teraz A27M i nazwanego „Cromwell”). Z drugiej strony, jako zabezpieczenie na wypadek niepowodzenia programu silnika „Meteor”, u Nuffielda ulokowano zamówienia na niewielkie serie oryginalnego A24, nazwanego „Cavalier” oraz wersji A27L „Centaur” ze starym silnikiem „Liberty”.

Rezultat prac Robothama, czyli silnik „Meteor”, wsparty nowym systemem przeniesienia napędu (transmisją) Merrit-Brown przeszedł jednak najśmielsze oczekiwania. Napędzany nim A27M „Cromwell” bił rekordy prędkości (do anegdoty przeszła autentyczna historia, kiedy podczas jednego z testów zaskoczony personel techniczny nie zdążył zmierzyć czasu przejazdu rozpędzonego czołgu, zanim ten znikł im z oczu wśród drzew), a także imponował niezawodnością. W tej sytuacji wybaczano mu dość słabe opancerzenie i uzbrojenie, zwłaszcza, że na polu walki stawał się celem wcale niełatwym do trafienia.

Od roku 1943 „Cromwelle” zaczęły trafiać do uzbrojenia pułków rozpoznawczych w dywizjach pancernych (w tym 10 Pułk Strzelców Konnych wchodzący w skład 1 Dywizji Pancernej gen. Maczka). W jednym przypadku (7 Dywizja Pancerna „Pustynne Szczury”) uzbrojono w nie całą jednostkę (trzy pułki pancerne i pułk rozpoznawczy). Czołgi te chlubnie zapisały się podczas wyzwolenia Europy Zachodniej w latach 1944-45, a ostatni raz użyto ich bojowo w wojnie koreańskiej (1950-53).

Następcą „Cromwella” stał się [czołg A34 "Comet"](#) (od wiosny 1945).

W kolekcji: Czołg A27M „Cromwell IV” z kadłubem typu C (nitowany) wyprodukowany przez zakłady English Electric. Wojskowy numer ewidencyjny T190041, przynależność: 'C' Squadron, 5th Royal Tank Regiment, 22nd Armoured Brg., 7th Armoured Division "Desert Rats" - Normandia czerwiec 1944, operacja „Perch”.

Model w skali 1/35, zestaw Tamiya