

T-72 Suomessa  
Panssarikilta ry, Parolannummi, Hattula  
4.11.2014

---

***Kaikki muistiossa oleva tieto on julkisesti esitetty kaikille avoimen esitelmätilaisuuden yhteydessä.***

**T-72 Suomessa 13.12.1984-28.12.2006 (DI Esa Muikku, Millog Oy)**

Suomen panssarivaunukalusto 1970-luvun lopulla koostui pääosin T54- ja T-55-taistelupanssarivaunuista sekä BTR-50PK- ja BTR-60PB-kuljetuspanssarivaunuista. Nämä oli hankittu Neuvostoliitosta 1960-70-luvuilla. Sittemmin 2. ja 3. parlamentaarinen puolustuskomitea suosittelivat vuosina 1977 ja 1981 toisen sodanajan panssariprikaatin perustamista ja kaluston hankintaa sille Neuvostoliitosta bilateraalikanavien avulla. Pontta hankinnoille antoi myös 1980-luvun nimeämisen maavoimin taistelukykyyn kehittämisen vuosikymmeneksi.

Maaliskuussa 1979 suomalaisdelegaatio kävi tutustumassa uuteen neuvostokalustoon Solnetšnogorskissa Moskovon pohjoispuolella. Hankintoihin ei kuitenkaan vielä ryhdytty. Sittemmin Neuvostoliitto ilmoitti olevansa valmis myymään uusia malleja T-72M ja T-72MK, joihin käytiin tutustumassa vuonna 1983. Tämä tarjous johti hankintapäätökseen.

Käyttö- ja huoltokoulutusopetustilaisuus pidettiin Odessassa syksyllä 1984. Opetusryhmään kuului 22 henkilöä mm. Panssariprikaatista, Pääesikunnan ajoneuvoteknilliseltä toimistolta ja Asevarikko 5:ltä.

Ensimmäiset 12 kpl T-72M1-vaunuja ja 3 kpl T-72M1K-komentoversiota tuotiin rautateitse Juupajoelle ja siirrettiin sieltä Siikakankaan varikko-osastolle joulukuussa 1984. Vastaanototarkastusten jälkeen vaunut suomalaistettiin varustimiltaan. Muutokset koskivat mm. valoja, ohjekilpiä, maalasta ja merkintöjä.

Muutostöiden jälkeen ensimmäiset vaunut siirrettiin telamarssina Siikakankaalta Parolannummelle, jossa ne esiteltiin julkisesti maaliskuussa 1985. Samassa tilaisuudessa esiteltiin myös Suomessa uusi MT-LB-kuljetuspanssarivaunu ja PstOhj 82.

Ensimmäinen kantahenkilökunnan kurssi järjestettiin PsK:ssa kesällä 1985. Samalla aloitettiin panssarimiehen haalarin kehitystyö, kun siihen saakka käytössä ollut maastopuku todettiin panssarivaunumiehistöille huonosti soveltuvaksi.

Varusmieskoulutus aloitettiin 2. PsvP:ssa syksyllä 1985, kun lisää vaunuja oli saatu käyttöön. Ensimmäinen kadettikurssi T-72-kalustolla aloitettiin keväällä 1986 ja vähän tämän jälkeen ensimmäinen toimiupseerikurssi.

Ensimmäinen hankintasopimus käsitti 54 T-72M1-saunua ja 6 T-72M1K-komentovaunua, jotka toimitettiin viidessä erässä joulukuun 1984 ja syyskuun 1988 välisenä aikana. Komentovaunu erosi perusvaunusta varustuksensa osalta, johon kuului paikantamislaitte, kaksi radiota ja voimakone. Vielä joulukuussa 1991 hankittiin 3 komentoversiota. Eri toimintatyyppien vaunuissa oli jonkin verran teknisiä eroavaisuuksia. Esimerkiksi vuonna 1991 hankituissa kolmessa komentovaunussa ampujalla oli käytössään aktiivi-infrapunatähtäimen lisäksi valonvahvistin, joka paransi pimeätoimintakykyä merkittävästi. Kaikki vaunut olivat tehdasversioita, mutta ne toimitettiin ilman GO-27-kaasu- ja säteilymittauslaitteistoa.

Hankintaan kuului lisäksi havaintovaunu, muita havaintovälineitä, varustimien koulutustauluja, kuvatauluja, latausautomaattinen havaintotorni ja havaintotykki. Lisäksi hankittiin 3 kpl TOPT-3-simulaattoria.

T-72:n moottori oli tyyppiä V-46-6, jossa jo vuoden käytön jälkeen todettiin erilaisia ongelmia. Vaunut varustettiin kotimaisella varustelaatikolla ja BT-41-simulaattorilla.

Uuden vaunutyyppin kunnossapitokyvyn luominen edellytti koulutusta, kirjallisuutta sekä kalustoa. Viimeksi mainittuun kuuluivat MTO-80-panssarihuoltoautot, TRM-80-panssarikorjausautot, MES-sähkölaitehuoltoautot ja MS-A-hitsausautot. Varikoilla tarvittiin lisäksi piirustuksia, peruskorjauslaitteistoja tai niiden piirustuksia sekä varaosia. Neuvostoliittolaiset suosittelivat mielellään erilaisia materiaalihankintoja, joista suomalaiset valitsivat sopiviksi katsomansa. Merkittävä ero materiaalitärkeiden välisillä eroilla liittyi kulutusnormeihin: Neuvostoliitossa vaunu oli peruskorjaukseen tullessaan selvästi huonokuntoisempi kuin Suomessa. Peruskorjaus piti tehdä 12 000 kilomerin välein, johon Suomessa oltaisiin päästy vasta noin 12 vuoden käytön jälkeen. Myöhempien tapahtumien vuoksi vain yksi vaunu ehdittiin peruskorjata.

Korjauskoulutusta annettiin KiovassaPsPr:n ja varikoiden henkilöstölle. Peruskorjauskoulutusta annettiin Borisovissa, Moskovassa, Saranskissa ja Atamanovkassa. Kahdessa viimeisessä paikassa koulutus tapahtui Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen, mikä sekavassa tilanteessa eläneessä maassa aiheutti toisinaan laadullisia ongelmia, kun koulutuspaikat itsekkin joutuivat opettelemaan T-72:n tekniikkaa, vaunun korjaus ja huolto kun oli kylmän sodan aikana tapahtunut paljolti Baltian maissa.

Lisähankintoja Saksan Demokraattisen Tasavallan Kansanarmeijan NVA:n ylijäämävarastoista ryhdyttiin tekemään joulukuussa 1991. Samalla hankintamatkalla tutustuttiin useiden muidenkin puolustushaarojen ja aselajien tarjolla olleeseen kalustoon. NVA:lla oli ollut käytössään 614 kpl T-72-vaunuja, jotka edustivat 12 eri versiota. Vaunuja oli valmistettu Neuvostoliitossa, Tšekkoslovakiassa ja Puolassa. Vaunuissa oli myös unkarilaisvalmisteisia komponentteja. Neuvostoliittolaiseen lisensointipolitiikkaan kuului, että liittolaismaa ei voinut yksin valmistaa T-72-vaunua, vaan niissä tarvittiin aina Neuvostoliitossa tai toisessa Varsovan liiton maassa valmistettuja osajärjestelmiä tai komponentteja.

Yhdistyneen Saksan puolustusvoimille Bundeswehrille siirtyi 549 kpl T-72-vaunuja, kun NVA oli lopettanut toimintansa kesällä 1990. Osa NVA:n vaunuista luovutettiin liittolaismaille mm. testaus- ja museotarkoituksiin. Suomalaiset olivat ensimmäisiä T-72-ylijäämäkaluston ostajia.

Suomalaisen delegaation tehtävänä oli valikoida NVA:n ylijäämävarastosta yhden sodan ajan panssariprikaatin tarvitsemat 63 vaunua sekä riittävä määrä varavaunuja. Saksalaiset laativat tarjolla olleesta kalustosta listat ajokilometritietoineen. Niiden perusteella suomalaiset kävivät valikoimassa 97 vähiten käytettyä tai muutoin paraskuntoista vaunua. Vaunut oli valmistettu vuosina 1987-1989 ja niillä oli ajettu vain 136- 1 881 kilometriä. Tykeillä oli ammuttu 10-59 laukausta. Suomalaisten valikoimat vaunut olivat tsekkiläis- ja puolalaisval-

misteisiä. Vaunut olivat olleet varikoilla ulkosäilytyksessä, eikä kolmea vaunua ei vielä Saksassa saatu käyntiin.

Vaunut tuotiin Suomeen meriteitse. Satamaksi valikoitui Porin Tahkoluoto, koska siellä piti olla 40 vaunun taistelupainoisen vaunun nostamaan kykenevä tonnin nosturi. Käytännössä todettiin, että M1-versio oli paremman panssarointinsa ansiosta kuitenkin painavampi - hieman yli 43 tonnia - kuin perusversio. Toinen toimituserä ohjattiin Porin Mäntyluotoon, jossa oli isompi nosturi.

T-72-vaunujen ohella NVA:n ylijäämvarastosta Suomeen hankittiin mm. 9 kpl PWIE-panssarihuoltoautoja, 45 kpl KMT-6- ja 6M2-miina-auroja, 52 kpl EMT-7-heräteraivaimia sekä huomattava määrä varaosia, työkaluja ja ampumatarvikkeita. Jotkin työkalut ovat edelleen käytössä Millog Oy:llä. Kaikissa Suomessa käytössä olleissa T-72-vaunuissa oli mahdollisuus kytkeä KMT-6- tai 6M2-sarjan miina-aura. T-72:n miinajyriä Suomeen ei koskaan hankittu.

Suomessa vaunuista poistettiin homehtunut tai homehtumiselle altis pehmeä materiaali, ja vaunut varastoitiin ilmankuivaimin varustettuina. Varustimien ym. komponenttien suomalaistaminen tapahtui vuosien 1992-1998 aikana, ja sen kustannus oli vain 17 % vaunujen hankintahinnasta. Itse vaunujen ostohinta oli ollut vain 19 % 1980-luvulla Neuvostoliitosta ostettujen vaunujen hinnasta.

Hankintojen jälkeen Suomella oli 162 kpl T-72-vaunuja, mikä riitti kahden sodan ajan panssariprikaatin taistelupanssarivaunukalustoksi määrävahvuudella 63 vaunua prikaatia kohden. Koska varavaunuja oli hankittu runsaasti, niistä perustettiin Puolustusvoimain sodan ajan kokoonpanoon yksi erillinen panssaripataljoona vahvuudeltaan 31 vaunua. Varavaunuiksi jäi näin ollen vain 5 kpl.

Suunnitelmat T-72:n modernisoimiseksi aloitettiin jo vuonna 1992. Modernisointityöryhmä perustettiin vuonna 1993. Työryhmä suositteli joko suppeaa, tyydyttävää tai laajaa modernisointia tai vaihtoehtona kokonaan uudenmallisten joko uusien tai käytettyjen vaunujen hankintaa. T-72:n modernisointivaihtoehdoista oli määrä rakentaa kolme prototyyppiä, mutta suunnitelmasta luovuttiin 1990-luvun lopussa. Yhtenä perusteena päätökselle lienee ollut läpäisykoeammunta syksyllä 1998, joka osoitti heikkouksia vaunun suojissa. Vuonna 2001 päätettiin ryhtyä selvittämään käytettyjen Leopard 2A4 -vaunujen hankintaa, mikä hanke toteutui. Samalla kuitenkin päätettiin jatkaa tiedonhankintaa koskien T-72:n modernisointimahdollisuuksia, ja yhdessä vaunuyksilössä kokeiltiin kumiteloja.

T-72-vaunut oli tarkoitus poistaa kahdessa erässä, mutta niistä luovuttiin verraten nopeasti lopettamalla varusmieskoulutus vaunutyyppille vuonna 2004 Leopard 2A4 -vaunujen tultua käyttöön ja aloittamalla kaluston romutus syksyllä 2006. Joitakin vaunuja jätettiin museotarkoituksiin ja maalivaunuiksi. Varastoissa olleet varaosat pääosin myytiin.

Leopard 2A4:n keskeisimpinä etuina T-72M1:een nähden on parempi taktinen liikkuvuus, parempi suoja, parempi ammunnanhallintajärjestelmä, parempi pimeätoimintakyky, parempi johdettavuus ja parempi ergonomia. Vaunujen pääaseissa, mikäli ammunnanhallintajärjestelmien eroja ei huomioida, sen sijaan ei ole merkittäviä eroja. Leopardin osalta etuna

T-72 Suomessa  
Panssarikilta ry, Parolannummi, Hattula  
4.11.2014

---

Suomen näkökulmasta on kuitenkin parempi käytettävissä oleva ampumatarvike, koska Suomeen ei koskaan saatu ostettua uusia venäläisvalmisteisia T-72:n ampumatarvikkeita. Toisessa vaakakupissa on se, että T-72-kalustoa varten Suomessa oli vielä 2000-luvun alussa valmis infrastruktuuri kahdelle sodanajan panssariprikaatille. Leopard-kaluston osalta vastaava infrastruktuuri ei vielä ole valmiina panssariprikaattia pienemmällekään sodanajan kokoonpanolle. Lisäksi T-72:n KMT-6- tai 6M2-sarjan miina-aurat eivät toimineet parhaalla mahdollisella tavalla tyypillisessä suomalaisessa maastossa.