

OBRNĚNÝ TRANSPORTÉR OT-62 TOPAS



Jiří Frýba

 GRADA®



**HISTORIE,
TAKTICKO-TECHNICKÁ
DATA, MODIFIKACE**

OBRNĚNÝ TRANSPORTÉR OT-62 TOPAS

HISTORIE, TAKTICKO-TECHNICKÁ DATA, MODIFIKACE

Jiří Frýba

Grada Publishing

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Jiří Frýba

OBRNĚNÝ TRANSPORTÉR OT-62 TOPAS

historie, takticko-technická data, modifikace

Vydala Grada Publishing, a.s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@grada.cz, www.grada.cz

tel.: +420 234 264 401

jako svou 7468. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková

Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek

Počet stran 184

První vydání, Praha 2020

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a.s., 2020

Cover Design © Jakub Náprstek, 2020

*Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami
nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.*

ISBN 978-80-271-1409-2 (ePub)

ISBN 978-80-271-1408-5 (pdf)

ISBN 978-80-271-2508-1 (print)

Obsah

Úvod.....	6
ČÁST I Historie a vývoj OT-62 TOPAS a jeho předchůdců	9
1 Sovětský plovoucí tank a obrněný transportér	10
2 Obrněný transportér OT-62 TOPAS	21
3 Takticko-technická data OT-62A TOPAS	75
ČÁST II Varianty transportéru OT-62	93
4 Sériové varianty obrněného transportéru OT-62	95
5 Funkční vzorky a prototypy variant obrněného transportéru OT-62.....	142
6 Polské úpravy transportéru TOPAS.....	162
ČÁST III Barevná příloha	169
Závěr.....	182

Úvod

V našich nakladatelstvích odborné literatury vychází množství publikací věnovaných zahraniční vojenské technice, ale vozidla vyvíjená a vyráběná v československých podnicích jsou až na několik výjimek opomíjena. O obrněném transportéru OT-62 bylo sice napsáno mnoho článků, bohužel však se v literatuře a zejména na internetu šíří mnoho polopравd a v některých případech i nesmyslů. Nejedná se jen

o vlastní vývoj transportéru, ale i o popis a označování jednotlivých variant. Toto vozidlo, které používala naše armáda od první poloviny šedesátých let a jež bylo dobrým vývozním artiklem, si zaslouží zpracování ucelené publikace.

Tato kniha vznikla na základě vzpomínek na tento obrněný transportér z časů mého působení u 1. tankové divize a studie archivních dokumentů Vojenského historického



OT-62A překonává řeku Labe při taktickém cvičení



Transportéry OT-62A s naloženými 82mm BzK vz. 59A při vojenské přehlídce 9. května 1966 v Praze na Letné. Pro udržení správného směru měl řidič před očima v místě vlnolamu drátěný zaměřovač, kterým sledoval na dlažbě namalovanou bílou čáru

archivu Praha. Mnohé zde publikované údaje jsou uveřejněny poprvé a vyvracejí některé informace, jež kolují mezi příznivci vojenské techniky.

Protože toto vozidlo vycházelo ze sovětského obrněného transportéru BTR-50P, je v první části v krátkosti shrnut vývoj plovacího tanku PT-76 a transportéru BTR-50PK. Vlastní vývoj OT-62, vedený pod krycím označením TO-PAS, je doplněn velkým množstvím dobových fotografií, které nejlépe dokumentují postup jednotlivých zkoušek

a postupných úprav prototypů až do konečné podoby sériového provedení. Věnujeme se zde také základním takticko-technickým datům transportéru, popisu jednotlivých částí vozidla a porovnání s původním BTR-50PK.

V druhé části knihy jsou pak popsána nejen sériová provedení, ale i prototypy do výzbroje nezavedených verzí. Tato část je rovněž doplněna popisem úprav, které na vozidlech provedl jejich první zahraniční uživatel, kterým bylo Polsko.

ČÁST I

Historie a vývoj OT-62 TOPAS a jeho předchůdců



Transportér BTR-50PK v Muzeu vojenské techniky UGMK Věrnaja Pyšma (Uralska gorno-metallurgičeskaja kompanija)

1 | Sovětský plovoucí tank a obrněný transportér

1.1 | Vývoj plovoucího tanku PT-76 a obrněného transportéru BTR-50PK

Boje druhé světové války ukázaly obrovský význam obojživelných vozidel při násilném překonávání mohutných vodních toků a jiných vodních překážek. Pozitivní zkušenosti Rudé armády s plovoucími vozidly vlastní produkce, ale především s vozidly americké výroby, které se v rámci tzv. zákona o půjčce a pronájmu (Lend-lease Act) dostaly do SSSR, vedly koncem čtyřicátých let k zahájení rozsáhlého programu vývoje plovoucích vozidel, od automobilů přes obrněné transportéry až po tanky.

Jedním z úkolů tohoto programu se stal vývoj lehkého plovoucího tanku, který by byl schopný vedení průzkumných a útočných operací v oblastech s hustou říční sítí, velkými vodními plochami, případně i u mořských břehů. Zkušenosti z bojů druhé světové války ukázaly na potřebu obrněných přepravních prostředků pro střelecké jednotky, které by stačily rychlosti postupu tankových jednotek. Snaha o co největší úspory při vývoji, o usnadnění výroby, unifikaci techniky a tím spojené zjednodušení technického zabezpečení a zásobování náhradními díly jednotek vedla vedení ozbrojených sil k požadavku na návrh dvou technicky blízkých strojů: plovoucího tanku a obrněného transportéru.

První pokus o vývoj lehkého plovoucího tanku uskutečnili konstruktéři závodu N°112 Krasnoje Sormovo ve městě Gorkij (dnes Nižnij Novgorod). Projekt plovoucího tanku vedli pod indexem P-39, projekt transportéru pod indexem P-40. Vývojové práce začaly roku 1948 a už v roce 1949 se vozidla podrobila zkouškám, při kterých však neuspěla. Nesplnila základní TTP, například byla překročena maximální hmotnost, maximální rychlost plavby činila jen 7 km/h, pancéřování bylo slabé. Tento neúspěch stál místo ředi-



BTR-50PK v expozici muzea v Hrabini

tele a hlavního konstruktéra. Rozhodnutím Rady ministrů SSSR z 15. srpna 1949 převedly úkol na VNII-100.¹ Práci na jednotlivých uzlech a komponentech tanku prováděli v Leningradě (nyní Sankt-Petěrburg). Zpracování dokumentace

¹ VNII-100: v roce 1949 byl vytvořen na bázi leningradské pobočky Zkušebního závodu č. 100, která působila na půdě Kirovského závodu společně s SKB-2, Vsesvazový vědecko-výzkumný ústav č. 100 (Vsesojuznyj naučno-issledovatelskij institut N°100), později známý jako Vsesvazový vědecko-výzkumný ústav dopravního strojírenství (Vsesojuznyj naučno-issledovatelskij institut transportnogo mašinostrojenija/VNII Transmaš). VNII-100 se na rozdíl od jednotlivých tankových konstrukčních kanceláří nevěnoval vývoji konkrétních tanků, ale zkoumal perspektivní konstrukční řešení jednotlivých uzlů a komponentů tanku. Tanky byly vyvíjeny v úzké spolupráci konstrukčních kanceláří s ústavem. Nejtěsnější vztahy s VNII-100 měla konstrukční kancelář ČTZ. Prvním ředitelem VNII-100 se stal syn maršála K. E. Vorošilova, gen. mjr. technické služby P. K. Vorošilov. Do vzniku VNII-100 byl náčelníkem leningradské pobočky Zkušebního závodu č. 100 hlavní konstruktér SKB-2 Ž. J. Kotin – zastával tak dvě funkce současně.

zabezpečovala společná brigáda leningradských a čeljabinských konstruktérů působících v ČKZ.² Tato brigáda pod vedením A. S. Jermolajeva v ČKZ vyvíjela těžký tank T-10, a proto se do vývoje zapojili i konstruktéři STZ,³ který měl tank vyrábět, a specialisté ze závodu č. 112. Dohled nad vývojem svěřili do rukou hlavního konstruktéra SKB-2⁴ Ž. J. Kotina. Mezi hlavní technické požadavky patřila hmotnost 13 až 14 tun, pro pohon použít vznětový šestiválcový motor V-6,⁵ vyzbrojení kanónem ráže 76,2 mm se zásobou 35 až 40 ks munice, minimální rychlost na silnici 40 km/h, při plavbě 8 až 10 km/h, dojezd 180 kilometrů, měrný tlak na půdu neměl přesáhnout 0,6 kg/cm².

Vývoj a výrobu konstrukčních skupin a mechanismů prováděli v Leningradě, pojezdovou maketu označenou „objekt 270“ (konstruktéři G. N. Moskvín a A. N. Sterkin) vyrobili v Kirovském závodě. Závod v Čeljabinsku vedl vývoj plovoucího tanku pod označením „objekt 740“ (vedoucí konstruktéři L. S. Trojanov a N. F. Šašmurín), vývoj obrněného transportéru pak jako „objekt 750“. Při vývoji tanku museli řešit protichůdné technické požadavky. Požadavek na schopnost plavby vyžadoval co nejnižší hmotnost vozidla, konstrukce korby neměla vytvářet při plavbě odpor. Naproti tomu celá konstrukce především korby musela být dostatečně pevná, aby odolala střelám a střepinám, pohybu v členitém terénu, tlaku vody a úderům vln. Pro pohyb na vodě se konstruktéři rozhodovali mezi čtyřmi principiálními variantami (pevné nebo sklopné lodní šrouby, pohon jen pomocí pásů nebo hydroreaktivní pohon). Na návrh konstruktéra Šašmurína použili posledně jmenovaný v podobě dvojice vodometů. Korbu proto navrhli ve tvaru připomínajícím plochý člun, s racionálním rozmístěním žeber a nosníků pro její zpevnění. Na korbu umístili věž s 76,2mm kanónem LB-76T (později přeznačen na D-56T) se spřaženým kulometem SGMT. Osádku tanku tvořili tři muži: ve věži velitel tanku (vykonával i činnost nabíječe) a střelec, v korbě řidič. Výrobu prototypu plovoucího tanku dokon-

čili koncem roku 1950. Po úspěšných vojenských zkouškách ověřovací desetikusové série byl v roce 1951 rozhodnutím Rady ministrů SSSR tank přijat do výzbroje pod označením PT-76.⁶ Sériová výroba probíhala v STZ a celková produkce v průběhu patnácti let činila asi 12 000 ks. První sériové tanky obdržely jednotky v roce 1952.



PT-76 s původním 76,2mm kanónem LB-76T (D-56T), muzeum Stalinova linie, Bělorusko

V průběhu výroby došlo k několika technologickým změnám a vylepšením základní konstrukce. V roce 1955 dosavadní kanón nahradila zdokonalená verze DT-56TM, lišící se dvoukomorovou ústňovou brzdou. V roce 1959 došlo k rozsáhlé modernizaci, která umožňovala použití tanku v podmínkách jaderných úderů. Do tanku byl montován 76,2mm kanón D-56TS se stabilizátorem v horizontální i vertikální rovině STP-2P „Zarja“ (červánky). Tyto tanky dostaly označení PT-76B.



PT-76B v označení námořní pěchoty Černomořského loďstva ve francouzském muzeu Saumur

² ČKZ: Čeljabinský Kirovský závod.

³ STZ: Stalingradský traktorový závod, Stalingrad (dnes Volgograd).

⁴ SKB-2: 2. speciální konstrukční kancelář (2-e specialnoje konstruktorskoe bjuro).

⁵ Motor V-6: šestiválcový vznětový o výkonu 240 k (jednalo se zjednodušeně řečeno o polovinu tankového motoru V-54; jeho předchůdcem byl šestiválcový motor V-4 použitý v roce 1942 v lehkém tanku T-50 (více méně polovina tankového motoru V-2 z tanku T-34).

⁶ PT-76: Plavající Tank, 76 určuje ráží kanónu.

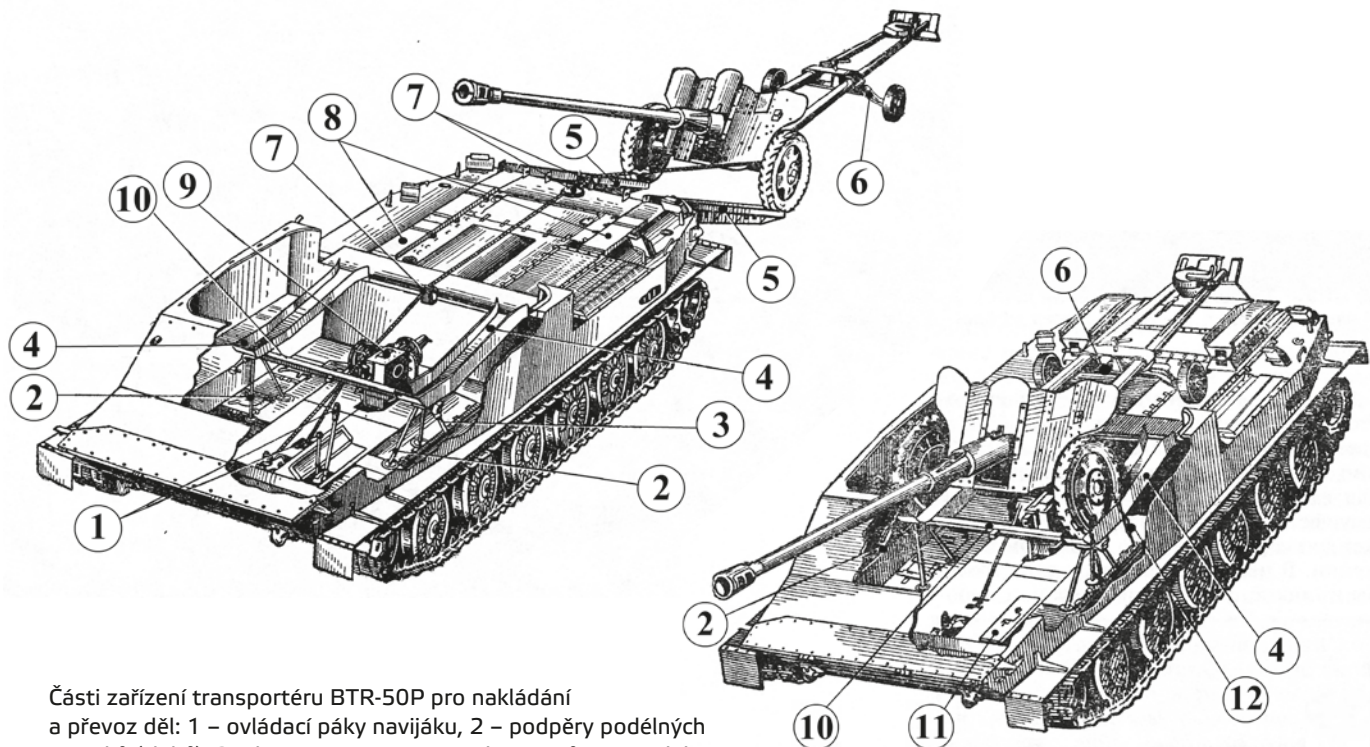


BTR-50P, přehlídka na Rudém náměstí v Moskvě, 7. listopad 1961

S nevelkým zpožděním oproti PT-76 probíhaly projektové práce na transportéru objekt 750 ve spolupráci VNII-100 se závodem Krasnoje Sormovo a Čeljabinským Kirovským závodem. Hlavním důvodem opoždění se stalo logické čekání na výsledky zkoušek některých konstrukčních řešení plovoucího tanku (například vodometů), která se měla použít i u transportéru. Úspěšné zkoušky tanku dodávaly konstruktérům transportéru jistotu, že jimi vyvíjené vozidlo bude úspěšné. Vzhledem k tomu, že v zadávacích podmínkách na vývoj transportéru se objevil požadavek na přepravu těžké výzbroje (kanóny) a terénního osobního automobilu GaZ 69, museli konstruktéři vyřešit zařízení pro nakládání těchto prostředků. Ze dvou návrhů nakládání vybrali variantu využívající naviják poháněný od motoru

vozidla a sklopné můstky. U druhé (zavrhzené) varianty se mělo využívat zvedání břemen pomocí elektricky poháněného jeřábku. S prvním zkušebním vzorkem transportéru zhotoveným v dubnu 1950 provedli do konce června podnikové zkoušky s průběhem 1500 km. Na základě zkoušek zhotovili v ČKZ další dva exempláře objektu 750, určené pro státní zkoušky. Ty proběhly od 4. do 29. září 1950 v okolí města Brovary v Kyjevské oblasti podle programu schváleného prvním zástupcem ministra obrany, maršálem Sovětského Svazu V. D. Sokolovským a ministrem dopravy E. I. Maksaperym. Zkoušené vzorky nesplnily stanovené takticko-technické podmínky (TTP) včetně požadovaného průběhu kilometrů, proto z rozhodnutí Rady ministrů SSSR z 31. prosince 1950 měly Mintransmaš, ČKZ a VNII-100 zhotovit do 1. května 1951 další dva nové transportéry, u nichž měly být zásadní nedostatky konstrukce odstraněny. Nové prototypy prošly od června 1951 dlouhodobými státními zkouškami, při kterých tentokrát vyhověly. V srpnu 1952 byla zhotovena další tři vozidla pro provedení vojskových zkoušek, které proběhly v září a říjnu 1952. Při nich se nad rámec požadavků vyzkoušela i střelba na souši i při plavbě z vezených kanónů, 57mm ZiS-2 a 85mm D-44 (v původních zadávacích podmínkách se počítalo jen s převozem). Střelby dopadly úspěšně a nijak neovlivnily životnost pojezdové části transportéru. Po odstranění drobných nedostatků a závad doporučila státní komise zavedení transportéru do výzbroje Sovětské armády. Rozhodnutím Rady ministrů SSSR z 30. ledna 1954 bylo vozidlo objekt 750 přijato do výzbroje pod označením BTR-50P (BTR: BroněTransportjor – obrněný transportér, P: Plavajuščij – plovoucí). Stejně jako v případě tanku PT-76 se výrobcem BTR-50P stal Stalingradský traktorový závod. První desetikusová ověřovací série spatřila světlo světa v roce 1954, masová výroba se naplno rozjela v roce 1955. Na rozdíl od prototypů vybavovali sériová vozidla 7,62mm kulometem SGMT.

V průběhu výroby se konstruktéři snažili o určitá vylepšení. Například v roce 1956 se zkoušelo vozidlo „objekt 750M“ vybavené druhým velkorážním kulometem (14,5mm KPVT) se zásobou 800 nábojů na velitelské věžičce. Vozidlo mělo obdržet označení BTR-50PA, ale nebylo přijato do výzbroje. Do bojového prostoru umístěná lafeta s dvěma nebo čtyřmi 14,5mm kulomety KPVT dala vzniknout samohybnému protiletadlovému kanónu ZTPU-2, respektive ZTPU-4.



Části zařízení transportéru BTR-50P pro nakládání a převoz děl: 1 – ovládací páky navijáku, 2 – podpěry podélných nosníků (žlabů), 3 – kotevní místa upínacích třmenů, 4 – podélný nosník (žlab), 5 – skládací nákladové můstky, 6 – pomocný podvozek děla, 7 – kladky pro vedení nakládacího lana, 8 – pojezdové podložky pro kola děla, 9 – naviják, 10 – příčný nosník, 11 – skříňka pro ukládání ovládacích pák navijáku, 12 – upínací třmeny

Na základě zkušeností z nasazení vozidel v Maďarsku v roce 1956 došlo ve výrobě od roku 1959 k zakrytí otevřeného bojového prostoru pancéřovou střechou. Zkoušené vzorky nesly označení „objekt 750 PK“ a po zavedení do výzbroje obdržela sériová vozidla označení BTR-50PK (K: Krýtyj – krytý). BTR-50PK mohl přepravovat 20 vojáků nebo náklad o hmotnosti 2000 kg, ale převoz kanónů a GaZ 69 již nebyl možný. V roce 1958 pak byl zaveden do výzbroje velitelsko-štábní transportér BTR-50PU (Punkt Upravlenija – místo velení, velitelské stanoviště). BTR-50PU (objekt 750K) určený pro velení v tankových a motostřeleckých jednotkách obsahoval spojovací uzel ve složení rádiové stanice R-112, R-113, R-105 nebo R-105U, R-403BM, rádiový přijímač R-311, polní telefon P-193A, tankové hovorové zařízení R-120, navigační zařízení KM-2 a pro dobíjení akumulátorů nabíjecí benzinové soustrojí AB-1-P/3c. V průběhu dalších let docházelo k dalším modernizacím a výrobě specializovaných verzí, například UR-67 (Usta-

novka Razminirovanija – odminovací vozidlo) nebo MTP (Mašina Techničeskoj Pomošči – dílna technické pomoci), ale tyto modifikace již nemají s našimi ozbrojenými silami žádnou spojitost.



BTR-50PU, muzeum Patriot Park, Kubinka, Ruská federace [6]

1.2 | Plovoucí tank PT-76 a obrněný transportér BTR-50PK v Československu

Zařazení lehkého plovoucího tanku PT-76 do výzbroje naší armády se plánovalo v roce 1956. Celkem 336 ks mělo pokrýt potřebu průzkumných jednotek všech svazků jako jejich úderná síla, neboť dosud v průzkumných praporech používané T-34/85 (rota s 10 ks) nemohly za chodu překonávat hluboké vodní překážky. Dovoz měl začít roku 1956, dodán byl však pouze jeden vzorek PT-76. Tank byl podroben zkouškám ve VZS 020 Doksy a použit při vývoji úkolu TOPAS v ZJVS Martin. Od konce šedesátých let sloužil pro výuku zahraničních studentů ze zemí, které ho měly ve své výzbroji. Shodou okolností se tento jediný exemplář dochoval. Dne 24. října 1973 byl převzat z Vysoké vojenské velitelské školy Martin do sbírek VHÚ Praha a v současnosti je vystavován ve venkovní expozici VTM Lešany.



Obrněný transportér BTR-50PK z výzbroje ČSLA

Jelikož se vývoj TOPAS protáhl až do roku 1962, rozhodlo se vedení ČSLA zakoupit v SSSR (alespoň pro základ vyzbrojení motostřeleckých pluků všech tankových divizí) transportéry BTR-50PK, což se realizovalo v letech 1960–1961 v počtu 104 ks a 6 ks BTR-50PU. Vzhledem k tomu, že se účast na vojenské přehlídce v Praze stala od roku 1950 trvalým úkolem pro 3. msp Louny od 1. td Slaný, patřil jednotkám tohoto útvaru také čestný úkol předvádět nově zaváděnou techniku. Proto se od 20. března 1960 po dobu tří týdnů třicet řidičů

tanků tohoto pluku pod vedením velitele 1. msp Jirího Hofmana a technika Jiřího Sedláka seznamovalo a cvičilo s transportéry BTR-50PK u VZS 020 Doksy. Jednotky 3. msp obdržely prvních 18 ks BTR-50PK 15. dubna 1960 a společně se stávajícími transportéry OT-810 je předvedly na slavnostní vojenské přehlídce 9. května 1960 v Praze na Letné.

V říjnu 1960 měla 1. a 9. td ve stavu po 18 kusech BTR-50PK, 13. a 4. td po 17 vozech. V březnu 1962 se jejich počet u tankových divizí sjednotil na 24 ks. Z důvodů přezbrojení na nový transportér OT-62 jich zde zůstalo v roce 1967 celkem pouze 30 ks. Zbývajících 73 ks bylo soustředěno na Slovensku pro výcvik a vyzbrojení 14. td. S příchodem dalších OT-62 postupně BTR-50PK přecházely do mobilizačních záloh především u VVO a na začátku osmdesátých let 20. století byly zrušeny. Z tohoto počtu se do dnešních dnů zřejmě dochovaly jen dva kusy, jeden ve sbírce VTM Lešany, druhý je umístěný ve venkovní expozici Národního památníku druhé světové války ve městě Hrabíně.

Tabulka 1: Přidělení transportérů jednotlivým tankovým divizím (většina zařazena k jejich msp)

BTR-50PK	ZVO		SVO		VVO	Celkem
	1. td	13. td	4. td	9. td	14. td	
1960	18*	17	17	18	–	70
1962	24	24	24**	24	–	96
1966	20		10		73	103
1968	30				73	103

Poznámka: 1 ks BTR-50PK byl využíván VSZ 020 Doksy pro školení a porovnávací zkoušky s vyvíjeným OT-TOPAS; * přiděleny 15. dubna 1960 3. msp Louny; ** z toho 22 ks pro 9. msp Znojmo.

Na konci kariéry se několik transportérů dočkalo i využití v civilním sektoru. Pro potřeby Severočeských povrchových dolů byly na začátku osmdesátých let ve VOP 026 Šternberk vyrobeny hasičský vůz, jeřáb a sklápěčka za použití podvozků ze zrušených BTR-50PK.



Slavnostní vojenská přehlídka konaná 9. května 1960 v Praze na Letné. Pro tuto příležitost byla obrněná technika opatřena rozlišovacím znakem v podobě pěticípé hvězdy, do níž byl umístěn lev z malého státního znaku Československé republiky. Označení vycházelo z čepicového označení ozbrojených sil používaného od roku 1955. Protože s přijetím ústavy ČSSR 11. července 1960 došlo ke změně státního znaku, muselo být toto označení z vozidel odstraněno. V mnoha případech došlo jen k zamalování státního znaku, pěticípá hvězda na vozidlech zůstala



Vozidlo BRT-50PK využité v roce 1960 jako nosič protitankových řízených střel, jež vyvíjela Konstrukta Praha (název úkolu VOLANT), která patřila pod n. p. Blanické strojířny Vlašim. Na boku transportéru před věžovým číslem zbyla z označení použitého na přehlídce v Praze jen rudá hvězda [1]



Věžové číslo „553“ se opakovalo na čelním pancíři



Na obrněných vozidlech pro slavnostní vojenskou přehlídku v roce 1961 v Praze na Letné bylo použito opět rozlišovacího znaku v podobě pěticípé hvězdy, do které byl umístěn lev z malého státního znaku ČSSR (podle ústavy přijaté 11. července 1960). Přestože označení rozlišovacím znakem mělo být po přehlídce odstraněno, na mnoha vozidlech zůstalo. Vozidlo s věžovým číslem „553“ patří 3. msp Louny posloužilo v roce 1961 při zhotovení části výukového diafilmu „Činnost střeleckých jednotek u bojových vozidel“

Věžové číslo na zádi vozidla, ale i na zadní straně bojového prostoru



Nastupování střelecké jednotky přes záď vozidla. Z fotografie je jasně vidět nevýhodné a nebezpečné nasedání a sesedání motostřeleckých družstev přes boky a záď vozidla, kdy vojáci nebyli chráněni proti palbě nepřítel



Slavnostní vojenská přehlídka 9. května 1962, Praha-Letná, na vozidlech aplikován malý státní znak Československé socialistické republiky (štít z červené, zlatě rámované husitské pavézy, na kterém je umístěn stříbrný lev ve skoku se zlatou zbrojí, bez koruny, kterou nahradila rudá žlutě orámovaná hvězda; lev nesl na hrudi červený, zlatě orámovaný štítek s modrou siluetou Kriváně a vatrou zlaté barvy) zavedený 11. července 1960



Sklápěcí vůz na podvozku BTR-50PK vyrobený ve VOP 026 Šternberk [5]

Spojeneckého cvičení KVARTETO, které se konalo od 9. do 16. září 1963 pod heslem „Třídní bratři – bratři ve zbraní“, se účastnily útvary 1. td doplněné jednotkami 20. msd. Na závěr cvičení proběhla přehlídka cvičících útvarů v Drážďanech. Na snímku je Vozidlo BTR-50PK od 3. msp Louny se zástavou 1. td Slaný. Je na něm aplikováno označení podle dokumentu čj. 70864-2 s názvem „Směrnice pro označování bojové techniky kruhovým rozpoznávacím znakem“, který schválil náměstek ministra národní obrany generálplukovník Vladimír Janko dne 15. února 1963. S těmito kruhovými znaky se technika poprvé představila na přehlídce 9. května 1963 v Praze na Letné

Takticko-technická data:

Hmotnost pohotovostní: 14 200 kg.

Hmotnost maximální na souši a na vodě: 16 200 kg.

Obložnost: 22 mužů s výzbrojí a výstrojí včetně organické osádky vozidla.

Vnější rozměry: 7070 × 3140 × 2030 mm (d × š × v).

Světlá výška při plném zatížení: 370 mm.

Maximální rychlost na silnici: 44,6 km/h.

Rychlost plavby – vpřed: 10,2 km/h.

Akční rádius na silnici: 400 km.

Akční rádius v terénu: 260 km.

Akční rádius při plavbě: 70 km.

Schopnost překonávat překážky:

Maximální úhel svahu: 38°.

Boční náklon: 25°.

Šířka příkopu: 2,8 m.

Výška kolmé stěny: 1,1 m.

Úhel břehu při vjezdu do vody: 30°.

Úhel břehu při vjezdu z vody: 25°.

Snaha o co největší unifikaci výzbroje vedla sovětské konstruktéry k použití většího či menšího množství částí plovoucího tanku PT-76 k vývoji dalších prostředků. Z hlediska použití v naší armádě je zajímavý nosič raketového kompletu Luna a pásové samohybné soulodí GSP.



Taktický raketový komplet 2K6 LUNA

1.3 | Sovětský taktický raketový komplet Luna

V SSSR probíhal vývoj taktických raket s jadernými hlavicemi (varianty s konvenčními a chemickými hlavicemi) od druhé poloviny šedesátých let 20. století. První prototyp pojízdného odpalovacího zařízení byl dokončen v srpnu 1958. Po úspěšných zkouškách v lednu až březnu 1960 pak byl celý komplet 2K6 přijat do výzbroje sovětské armády pod názvem Luna.⁷ Jako nosič odpalovací rampy s raketou byly použity upravené korby lehkého plovoucího tanku PT-76B, u něhož se z důvodu snížení hmotnosti zeslabilo pancéřování z 13 na 10 mm. Takto upravený nosič, který nebyl

schopen plavby, obdržel označení 2P16. Celý komplet obsahoval ještě návěsové přepravníky se sedlovými tahači ZiL-157 pro přepravu záložních raket, jeřáb, velitelské vozidlo, meteorologický radar RVZ1A, elektrocentrály a topografický připojovač na automobilu GaZ.

Československá lidová armáda obdržela první komplety 2K6 v roce 1962. Přestože komplet umožňoval nést jaderné hlavice o účinku až 40 kilotun TNT, měla naše armáda ve výzbroji pouze jejich verze s konvenční tříštivo-trhavou hlavicí a cvičné rakety s maketou jaderné hlavice. Nejdříve se v případě válečného konfliktu počítalo s dodáním jaderných hlavic ze SSSR, ale od konce šedesátých let se jaderná munice skladovala na našem území v odolných skladech pod dozorem speciálních sovětských jednotek a její pří-

⁷ V kódu NATO označeno jako FROG (žába), zkratka výrazu *Free Rocket Over Ground* – neřízená pozemní raketa.