Protiletadlový kanón M53/59

oficiální foto z propagačního materiálu AČR

Osádka:	6 vojáků
Hmotnost:	10 300 kg
Rozměry:	délka 6,92m, šířka 2,53m, výška 2,58m
Dojezd:	500km
Pancéřování:	žádné (vozidlo jako celek)
Výzbroj:	dva 30mm kanóny
Pohonná jednotka:	vznětový 6válec Tatra T-912-2 o výkonu 110k (82kW)
Výkony:	největší rychlost na silnici 60km/h, svislá překážka 0,46m, příkop 0,69m

Legenda

V souvislosti s hrozbou války v Iráku byla do Kuvajtu opět povolána specializovaná Česká protichemická jednotka. Stejně jako v roce 1991, i tentokrát ji doprovází skupina legendárních československých třítunových automobilů řady Praga V3S. Tato vozidla slouží v naší armádě již 50 let a za dobu své existence si vydobyla uznání a obdiv pro svojí spolehlivost, nenáročnost a neuvěřitelnou odolnost. Podívejme se nyní na tento typ trochu blíže.

Stručný popis a vývoj

Automobil vznikl na základě požadavku ministerstva obrany, které potřebovalo pro poválečnou armádu lehký nákladní automobil, jenž by byl schopen překonávat těžký terén. Prototyp poprvé vyjel v roce 1952 a následující rok již začaly továrnu opouštět první sériové stroje. Vojáci i civilisté si vétřiesku brzy překřtili na "vejtřasku".

Motor první verze V3Sky nese označení T-912 a je to řadový vznětový šestiválec o objemu 7,9 litru s přímým vstřikem, který vznikl rozpůlením motoru Tatry 111. Má výkon 69,9 kW (necelých 100 koní) a na rovině dovoloval vétřiesce maximální rychlost asi 60 km/h. Pro jízdu v terénu byl automobil na svojí dobu výborně vybaven. Všechna kola byla opatřena kolovými redukcemi, které zvětšovaly hnací sílu a navíc zvyšovaly světlost podvozku o 20 cm. Převodovka měla terénní redukci, přední náprava měla zapínatelný náhon a obě zadní měly uzávěrky diferenciálu. Pro případ zapadnutí byl pod korbou umístěn motorem poháněný naviják, jehož lano se dalo vyvést dopředu, dozadu i do boku a který automobil spolehlivě vyprostil i z těžkého terénu. Díky vysoké světlosti podvozku se mohl odvážit i do hlubokých vyjetých brázd a výkyvné tuhé zadní nápravy dovolují velký boční náklon bez ztráty stability. Brodivost v klidné vodě je až 80 cm. V základní verzi (valník) mohl stroj na korbě vézt až 22 sedících vojáků, nebo unesl 5 tun nákladu. Navíc měl tažné zařízení a hmotnost přípojného vleku na silnici mohla být až 5,5 tuny. Zvlášť pro Pragu V3S se vyráběly i dva přívěsy v otevřené verzi valník a uzavřené plechové maringotce.

Co se týká vlastností na silnici, tam už to tak slavné nebylo. Čtyřstupňová převodovka, která se hodila do terénu, neměla půlící redukce, které jí citelně chyběly. Proto na kopcovitých silnicích musel řidič často řadit až na jedničku a rozsah mezi převodovými stupni byl malý. Maximální rychlost byla pro dlouhé přesuny nedostatečná, také poloměr otáčení 21 metrů nebyl pro manévrování zrovna ideální. Zvlášť se šnekovým řízením, které kladlo na řidiče vysoké fyzické nároky. Automobil byl však od začátku konstruován jako terénní.

Typ splnil všechny parametry zadání - měl vysokou průchodnost terénem, úsporný motor a velmi nenáročnou údržbu. Záhy byl zařazen do pozemních složek ČSLA, kde se velmi osvědčil. Pro armádu vzniklo mnoho modifikací a speciálních nástaveb - k nejznámějšímu valníku přibyly pojízdná autodílna (PAD), štábní vozidlo (ŠA) s vybavenou plechovou budkou, ve které nechyběla kamna, pojízdná kuchyně (PoKa), spojovací vůz (R3AT), který měl vlastní dieselový generátor, jímž se vyráběl proud pro chod vysílačky, cisterny na pitnou vodu i paliva, autojeřáb, pojízdný ohřívač vody a odmořovací souprava, dokonce vznikla i speciální pancéřovaná protiletadlová verze M 53/59, která nesla dvojkanón a která svým vzhledem trochu připomínala německé "hakly" z druhé světové války. Tato vzácná a málo známá verze, jejíchž několik desítek kusů je ještě stále u některých útvarů uloženo v nedotknutelných zásobách, nesla neoficiální název "ještěrka". Praktické využití tohoto stroje nebylo valné, protože se předpokládalo pouze za jasného počasí a proto nemělo ani infračervené zaměřování, ani systém ochrany proti zbraním hromadného ničení. Nicméně ve své výzbroji ho měla i Jugoslávie a Libye.
Mnoho dalších nástaveb se používalo i v civilním sektoru, kde tyto automobily pracovaly na stavbách, v zemědělství a v řadě dalších oborů. Z těch nejznámějších jmenujme jednostranný sklápěč, nebo fekální vozidlo. Méně známá je například hasičská verze s vodním dělem, nebo odtahový vůz s dvojicí jeřábů. Přestože se vyráběla a běžně používala i civilní dvounápravová verze Praga S5T, dnes je spíše raritou. Kontrukčně se od svého vojenského protějšku liší hlavně převodovkou, která má "půlky" s pneumatickým předvoličem, a náhonem pouze na zadní nápravu. Naopak V3S můžeme stále potkat takřka všude. Různých variant tohoto vozidla bylo mnoho a není lehké je všechny vyjmenovat.

Modernizace

Mateřská továrna se v průběhu výroby i po jejím skončení pokusila o několik modernizací, které se označují M1-M6. Protože základ vozidla byl velmi povedený a jeho řešení nadčasové, měnily se hlavně některé technické a konstrukční detaily. Především motor byl několikrát upravován, aby se zvýšil výkon a snížila spotřeba, i když konkrétně výkon se neměnil nijak dramaticky (M2 má 75 kW, maximální rychlost tím ale vzrostla na slušných 85km/h). Popravdě řečeno, nejvíc vylepšení bylo rozhodně zaměřeno na jízdní komfort a zjednodušení obsluhy. Postupně se zvětšovala zrcátka, přibyla vzduchová sedačka řidiče, světlomet zpátečky, posilovač řízení a řada dalších vylepšení, aby vozidlo odpovídalo zvyšujícím se nárokům. Převážná většina dnes ještě sloužících véesek je však stále původní nebo maximálně M1. Nicméně má to i svou paradoxní výhodu - čím méně technických vylepšení vozidlo má, tím méně je náchylné k poruchám.

Dnes jsou samozřejmě tyto stroje technicky silně zastaralé. Přes všechny modernizace se 50 let stará koncepce nemůže měřit se současnými vozidly stejné kategorie, avšak nedostatky jsou spíše uživatelského rázu. V kabině je značný hluk, vysoká teplota a silné vibrace. Co se terénních vlastností týká, je automobil i přes své neuvěřitelné stáří stále na světové špičce, což dokládá i jeho obliba v truck-trialech - terénních soutěžích nákladních aut.

Bojové zkušenosti

Použití V3S v případě vojenského konfliktu v zálivu má svá opodstatnění. Prvním je, že díky široké paletě existujících speciálních nástaveb má česká protichemická jednotka skutečně komplexní vybavení pro svoji práci. Oproti Tatrám 815, které byly také přesunuty do zálivu, je Praga V3S sice pomalá, ale to nijak nepřekáží plnění úkolů, pro které má být využita. Rozhodně se nepočítá s nasazením v první linii, ale v týlu. Kromě toho její spolehlivost je příslovečná, což kromě 50 let mírových zkušeností prokázalo i nasazení v první válce v Zálivu. V3S v podstatě ani nemůže mít větší technické problémy v pouštním provozu. Robustní podvozek je stavěný na práci v prašném prostředí a celé hnací ústrojí je dobře zapouzdřeno a chráněno proti průniku nečistot. Motor je chlazený vzduchem a při správné údržbě a dobrém technickém stavu se nepřehřívá ani ve vysokých venkovních teplotách. Vzduchový filtr je tzv. "mokrý", olejový a také on je konstruován do prašného prostředí, jeho údržba je navíc maximálně jednoduchá, nemá žádné vložky, které by se musely vyměňovat. Jedinou choulostivou součástí jsou gumové manžety na kolových redukcích přední nápravy, které se mohou protrhnout a mohou jimi vnikat nečistoty, nicméně i jejich výměna je velmi rychlá. Největší problémy bude mít asi posádka v kabině, protože i v našich mírných klimatických podmínkách je při jízdě v parném létě v interiéru pekelné vedro. Největší vinu na tom má motor, který je umístěn mezi sedadly řidiče a velitele vozu. U nejstarší verze V3S bylo

možné vyklopit čelní okno a účinně tak kabinu větrat, u modernizace M1 se konstruktéři dopustili velké chyby a čelní sklo je pevné.

Do Kuvajtu odletěly automobily ve verzi s odmořovací soupravou, pojízdná ohřevna vody (bojler), ŠA, R3AT, PAD a několik valníků Na. Také specializovaná nástavba polní nemocnice, která je jednou z nejmodernějších aplikací na podvozku V3S a která si odbyla premiéru právě v Kuvajtu v předchozí mírové misi.

Doslov

Největší výhodou Pragy V3S oproti ostatním vozidlům, které mají být v Iráku nasazeny, je právě její jednoduchost. V Kuvajtu se osvědčila a přestože jí přibylo dalších 12 let věku, není důvod, aby se neosvědčila i v případném dalším pouštním konfliktu. Vojáci, kteří s ní jezdili na vojně, na ní vzpomínají rádi a právě pro její zastaralost, ale spolehlivost, je stále radost jí řídit. V Armádě České Republiky stále ještě slouží téměř 6 500 těchto strojů všech možných modifikací a ještě donedávna se vyráběla její poslední verze s turbodieselovým motorem ve VOZ Přelouč. Za V3S není adekvátní nástupce a tak i po profesionalizaci naší armády nebude určitě chybět v autoparcích většiny útvarů. Až se naše protichemická jednotka i se svými stroji vrátí zpět do vlasti, bude právě pro tyto automobily výraz "veteráni ze zálivu" více než trefný.

des. v. z. Jan Konečný