

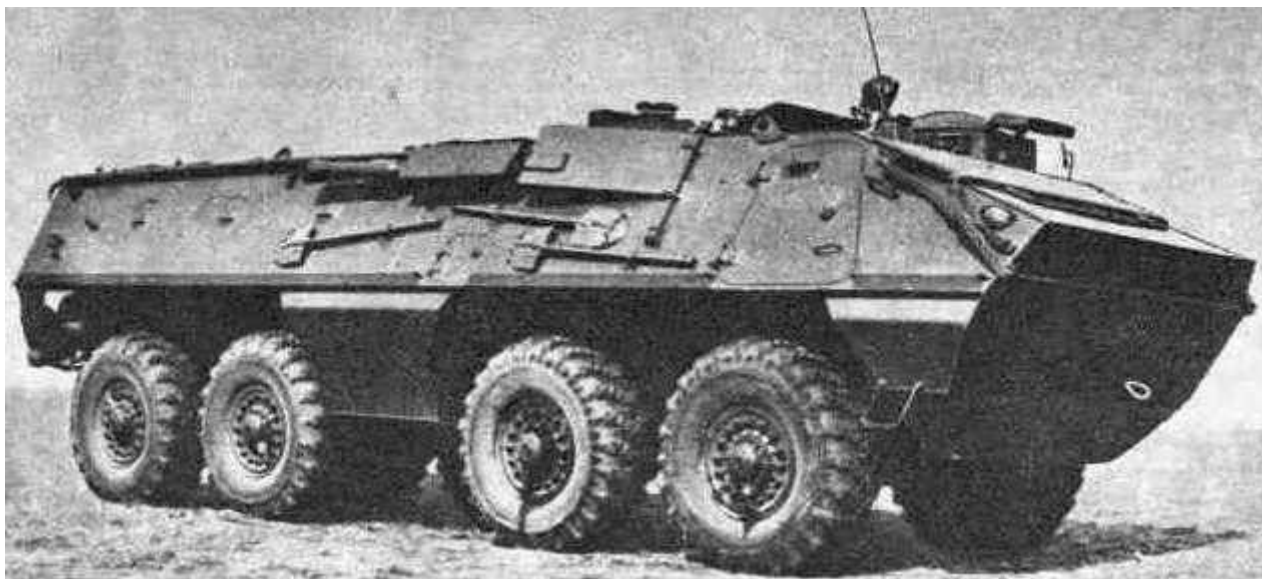
Střední kolový obrněný transportér (SKOT) OT-64



[Barevné fotografie detailů a interiéru](#)

Tento krátký pohled do historie chci věnovat typu, který se nesmazatelně zapsal do historie naší armády. Jedná se o typ obrněného transportéru [OT-64](#). Tento typ obrněného transportéru byl původní českou konstrukcí a ve výzbroji sloužil zcela bez problémů několik desetiletí. Typ dále ve velkém měřítku používala polská armáda, která měla vlastní výrobu zavedou v Polsku. Přesto že dnes je OT-64 technicky i morálně zastaralý, každým rokem jak Česká republika tak Slovensko a Polsko odprodávají několik desítek vyřazených kusů do Asie a Afriky. Překvapuje mne, že se dosud nenašel nikdo z historiků (kteří fundovaně píšou o Pantherech, Shermanech a pod.), který by napsal obsáhlou monografii typu OT-64, tak jak by si jistě zasloužil. Nenašel se ani žádný český či polský výrobce stavebnice. Snad se dočkáme alespoň nějakého resinu (**to už neplatí, jsou tady dva nové kity 1/72 z resinu - od firmy [Galvera](#) (ČR) a od firmy [Armo](#) (Polsko) a také konečně v 1/35 opět [Armo](#)**).

Na konci padesátých let stála ČSLA před problémem, čím nahradit přeci jenom zastaralé OT-810, které měly svůj původ v typu [SdKfz.251](#), v původní verzi rozpracovaného ještě před válkou. Prototyp nového vozu pod označením SKOT (střední kolový obrněný transportér) byl postaven v roce 1959. Po mnoha testech byla v roce 1961 vyrobena zkušební série, která měla za úkol seznámení armády s novým typem a vypracování taktických a technických postupů pro řadové útvary. V témže roce došlo k podepsání dohody mezi PLR a ČSSR o společné výrobě SKOTu. Od toho okamžiku se na dalším vývoji a finančním krytí projektu podíleli i polští vojenští specialisté. Do řadové služby LWP a ČSLA byl transportér SKOT zařazen shodně v roce 1964. V ČSLA obdržel řadové označení [OT-64](#) (obrněný transportér vz.64). V obou armádách je na konci 80. let začaly nahrazovat u motostřeleckých útvarů BVP-1 s podstatně vyšší bojovou hodnotou. Poslední zbytky OT-64 již nejsou v řadové službě, jsou maximálně v "uloženkách". Většina jich skončila na šrotišti, málo v muzeích a část se postupně odprodává. Např. v roce 1994 Česká republika prodala 150 ks OT-64 na Slovensko a 26 ks do Kambodže, Slovensko prodalo v témže roce 150 ks OT-64 do Alžíru (!!! - zajímavé, že) a 10 ks do Sierra Leone.



Konstrukcí, jízdními vlastnostmi a bojovou hodnotou patřil obrněný transportér [OT-64](#) v době svého vzniku ke světové špičce. Nezávislé zavěšení každého kola, pohon všech kol, přední dvě nápravy říditelné, centrální huštění pneumatik, unikátní systém odpružení, polo- automatická planetová převodovka (mimočodem původem z [PzKpfw.38\(t\)](#)), vzduchem chlazený diesellový motor, to vše zabezpečuje bezproblémovou jízdu v terénu při zachování vysoké rychlosti přesunu a dostatečném pohodlí převážených vojáků. Vodní překážky je možné překonávat bez přípravy přímo z chodu. Panceřování chrání osádku před střelami malých ráží a střepinami granátů. Ke standardní výbavě patří centrální rozvod filtračního zařízení proti radioaktivnímu spadu a chemickým zbraním. Vlastní integrovaná výzbroj umožňuje palebnou podporu výsady. [OT-64](#) může na bojišti bezprostředně spolupracovat s tanky a to v každém terénu, za každého počasí ve dne i v noci.



Během výroby byl obrněný transportér průběžně zdokonalován a modernizován. Postupně se měnila i jeho integrovaná výzbroj. V první fázi výroby byl vyráběn v [bezvěžové verzi, tj. bez výzbroje](#). Verze bez střelecké věže se pochopitelně vyráběly celou dobu produkce. Sloužily pro různé účelové modifikace:

- 1) [OT-64 ženíjní](#) - pro účely zaminování bitevního pole a průzkumu minových polí
- 2) [OT-64 dílenský](#) - pro účely technických oprav přímo v terénu, tzv. PAD. Podle stupně vybavenosti a tým

daných možností oprav se dělí na PAD1a PAD2. Transportér je vybaven sklopným jeřábem o nosnosti 800 kg. Osádku tvoří 5 osob

3) [OT-64 spojovací](#) - transportér pro spojení velitelských štábů vyšších jednotek. Je několik typů lišících se výkonností radiostanic

4) OT-64 dělostřelecký - pro účely řízení a pozorování účinků dělostřelecké palby



Zástavba integrované výzbroje byla přenechána plně na polských konstruktérech. V první fázi je [OT-64](#) vyzbrojen kulometem ráže 7,62mm, kulomet je v otevřené ručně poháněné otočné věži. Od samého počátku vyzbrojení je ale jasné, že takto slabá ráže nebude dostačovat. Ihned došlo k nahrazení kulometu kulometem DSzK ráže 12,7mm. Byla provedena řada zkoušek a v konečné verzi výzbroje byla použita plně zakrytá ručně poháněná věž z [BRDM-2](#) vyzbrojená kulometem ráže 14,5mm. Takto [vyzbrojené verze](#) nahradily ve výrobě koncem šedesátých let kusy s původní výzbrojí a byly vyráběny prakticky až do konce sériové výroby. Pokud je známo ČSLA do své výzbroje verze s kulometem 7,62 a 12,7 mm nikdy nezařadila. Několik desítek kusů vlastnila pouze LWP. Zástavbou nové věže došlo k úpravám v prostorách výsadku a ke snížení počtu převážených vojáků.



Další modernizace věže a výzbroje proběhla pouze u [OT-64 ve výzbroji LWP](#). Věž dostala nový tvar s novou lafetací kulometu, který zůstal původní. Nová lafetace umožňuje náměr až 85° směrem vzhůru. Výrazným způsobem vzrostla možnost obrany proti nízko létajícím cílům. Mezi výzbrojí naší jednotky v silách UN v bývalé Jugoslávii se objevila modernizovaná verze [OT-64](#) s úplně novou střeleckou věží. Věž má podstatně nižší siluetu, menší průměr a organická výzbroj může stejně jako u verze LWP zasahovat při odměru až 85° proti nízko létajícím cílům.



Takticko technická data (TTD)

hmotnosti:

	bez věže - 1A	s věží - 2A
prázdná hmotnost	12,3 t	12,84 t

nosnost	2 t	1,46 t
maximální hmotnost	14,3 t	14,3 t

osádka:

velitel, řidič + družstvo	2+18	2+10
---------------------------	------	------

rozměry:

délka	7,44 m	7,44 m
šířka	2,5 m	2,5 m
výška	2,32 m	2,71 m
světlost	0,4 m	0,4 m

výzbroj:

hlavní kulomet	-----	KPVT 14,5 mm
spřažený kulomet	-----	PKT 7,62 mm
náměr - odměr	-----	-5° +30° (-4° + 85°)

motor: vícepalivový vidlicový vzduchem chlazený osmiválec TATRA T-928-14, objem 1 1762 cm³, komprese 16,5, maximální výkon 132,4 kW (180 PS) při 2000 ot./min, elektroinstalace 24V

palivo: nafta motorová, v bojových podmínkách i směs leteckého petroleje s naftou a olejem, popř. směs automobilového benzínu s naftou a olejem, objem palivové nádrže 180 nebo 320 litrů, spotřeba paliva 45 - 70/100 km

převodovka: poloautomatická planetová typu PRAGA WILSON, 5 rychlostních stupňů pro jízdu vpřed a 1 pro jízdu vzad

podvozek: všechna kola nezávisle zavěšena, pohon všech kol, lodní šrouby poháněny dálkovými hřídeli, každá polonáprava vybavena hydraulickým tlumičem a spirálovou pružinou, obě přední nápravy řízené, všechny pneumatiky mají centrální huštění, rozměr pneumatik 13,00-18"T, rozchod kol 1,86 m, provozní brzda pneumaticko-hydraulická, ruční brzda mechanická

radiovybavení: fónická radiostanice R113, vnitřní hovorové zařízení tankového typu

jízdní výkony: výkon na jednotku hmotnosti 9,3 kW/t, průměr otáčení 21 m, maximální rychlost na silnici 94 km/h, maximální rychlost plavby 9 km/h, jízdní dosah na silnici 740 km, maximální stoupavost 70%, šířka překonaného příkopu 2 m, nájezdová úhel vpředu 46°



← Panzer Model Kit