

CW-34

Ciągnik ewakuacyjny CW-34



CW-34, www.odkrywca.pl

Historia konstrukcji

Ciągnik ewakuacyjny, opracowany na podwoziu użytkowanego w Wojsku Polskim czołgu średniego T-35-85.

Od początku lat 60.-tych XX wieku polski przemysł przebudowywał stopniowo wycofywane z pierwszej linii czołgi ciężkie IS-2, czołgi średnie T-34-85 oraz średnie działa samobieżne SU-85 oraz SU-100 na ciągniki ewakuacyjne typu: CW-IS, CW-34 oraz wozy pogotowia technicznego WTP-34 oraz WTP-100. Projekty tych pojazdów powstały w placówkach naukowo-badawczych Ministerstwa Obrony Narodowej: Wojskowa Akademia Techniczna, Ośrodek Badawczy Sprzętu Pancernego i Motoryzacji, który w 1963 roku został przekształcony w Centrum Badań Techniki Pancernej i Samochodowej, a w 1965 roku o adaptację dokumentacji czechosłowackiego pojazdu wsparcia technicznego VT-34 (w Polsce oznaczone jako CW-34 i WTP-34, oba oparte o podwozia czołgów średnich T-34-85), a sama przebudowa była wykonywana przez Wojskowe Zakłady Mechaniczne w Siemianowicach

Śląskich oraz wojskowe warsztaty remontowe. Pojazd był inspirowany konstrukcyjnie wozem powstałym w Czechosłowacji pod oznaczeniem VT-34. Pojazdy tego typu były użytkowane i zmagazynowane w Wojsku Polskim do pierwszej połowy lat 80.-tych XX wieku.

Opis konstrukcji



Model plastikowy CW-34 widziany z góry

Kadłub maszyny pochodzi z czołgu średniego T-34-85. Tylna część kadłuba jest identyczna jak z czołgu T-34-85. Przód kadłuba został przekonstruowany, z powodu zainstalowania nowej nadbudówki. Na wozie znalazło się miejsce na bęben z wyciągarką linii głównej, z przodu kadłuba znajduje się miejsce dla dwóch członków załogi. Nadbudówka chroniła załogę wozu przed ostrzałem z broni małokalibrowej i odłamkami artyleryjskimi. Na stropie nadbudówki są umieszczone dwa włazy dla załogi. Po prawej stronie nas stanowiskiem dowódcy. Nad stanowiskiem dowódcy znajduje się peryskop. Z tyłu nadbudówki znajdują się dwa włazy umożliwiające dostęp do wyciągarki oraz do skrzynek z dodatkowym wyposażeniem załogi wozu.

Bęben wyciągarki linii głównej posiada średnicę 1090 mm, a cały zestaw posiada długość 1280 mm. Zastosowana lina salowa posiada długość 120 m (inne dane mówią o 128 metrach). Sam pojazd może wyciągać pojazd o masie do 30 000 kg, natomiast przy zastosowaniu systemu bloczków, można wyciągać pojazd

pancerny o masie do 60 000 kg (inne dane mówią nawet o ponad 90 000 kg). Bęben wyciągarki jest napędzany z pomocą pomocniczej skrzyni biegów, za pomocą wału korbowego silnika. Wyciągarka główna jest obsługiwana z fotelu kierowcy, za pomocą trzech dźwigni. Jedna kontroluje ruch bębna do przodu oraz do tyłu, natomiast druga kontroluje wspólne sprzęgło oraz hamulec bębnowy. Trzecia dźwignia sterowała sprzęgłem zębatym, które łączyło napęd bębna z pomocniczą skrzynią biegów i silnikiem wozu. Przy braku zastosowania systemu bloczków, maksymalna siła naciągu, wynosiła 30 000 kg, bęben został wyposażony w specjalny czujnik siły naciągu, który alarmował załogę przy zbyt dużym obciążeniu stalowej liny. Aby wyprowadzić linę stalową do osi wyciąganego pojazdu, gdzie był umieszczony krzyżak krążka wyprowadzający linę stalową, który składał się z dwóch krążków poziomych i dwóch pionowych. Umieszczony był na tylnej części kadłuba wozu, na tylnej płycie silnikowej.



Pojazd w tylnej części kadłuba posiada dwie dodatkowe podpory leminie, który zapewnia lepszą stabilność i stabilne zakotwiczenie wozu ratowniczego, przed wyciąganiem pojazdów o masie do 30 000 kg. W pozycji normalnej, podpory leminie były uniesione (podczas jazdy i normalnego postoju) i zabezpieczone dwoma napinaczami. Z lewej strony kadłuba (patrząc na kierunek jazdy wozu) znajdowała się mniejsza wyciągarka pomocnicza. Była ona wyposażona w linę stalową o grubości 8 mm i długości maksymalnej 240 mm. Maksymalna siła uciągu tej linki wynosiła 500 kg. Po przekroczeniu tego obciążenia, sprzęgło zaczynało się „ślizgać”, a moment obrotowy był przenoszony z wyciągarki

głównej. Dodatkowo na płycie górnej kadłuba znajdowały się pojemniki z wyposażeniem dodatkowym (pomocniczym) załogi wozu.

Na prawym błotniku wozu, tuż za nadbudówką (patrzac na pojazd w kierunku jazdy), umieszczono skrzynię z przenośnym reflektorem oraz bęben na przedłużacz o długości przewodu 240 metrów. Innym, dodatkowym wyposażeniem był komplet dwóch bloczków z zaciskami, jeden z oczkiem, cztery haki w kształcie litery „C” oraz dwa podnośniki typu „Seguro” o nośności 25 000 kg.











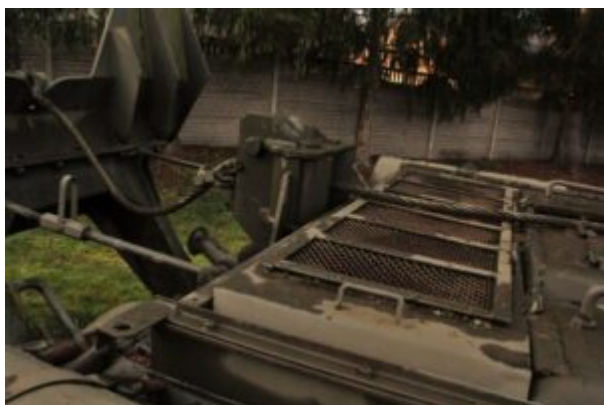












CW-34

Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Skarżysko-Kamienna, Muzeum im. Orła Białego

Późniejsze serie wozów otrzymały, oprócz nieznacznej zmiany kształtu pancerza nad blokiem silnika, w wozach zastosowano elementy, służące do głębokiego brodzenia oraz z możliwością pokonywania przeszkód wodnych pod dnie, takie same, jak w zastosowanym zmodyfikowanym czołgu T-34-85M2 oraz wszelkie modyfikacje, mające umożliwić takie pokonywanie przeszkód wodnych o szerokości do 1000 metrów.. Wśród nich był kołnierz stalowy, stosowany do uszczelnienia jarzma karabinu maszynowego z przodu nadbudówki, była ona mocowana na zawiasach. Rury wydechowe otrzymały dodatkowe kołnierze do montażu zaworów zwrotnych. Na włazie dowódcy można było zamontować kołnierz z rurą (kominem), służąca do wlotu powietrza do komory silnika oraz do wydalenia spalin. Długość rury wynosiła 3500 mm. Dlatego też wymusiło to zmianę włazu prawego (dowódcy) z okrągłego na okrągły nowego typu z możliwością mocowania kołnierza z kominem. Dzięki niej można

było także przeprowadzić w razie potrzeby ewakuację z pojazdu w trakcie pokonywanie przeszkody wodnej po jej dnie.

Jednostkę napędową wozu stanowi standardowy silnik dwunastocylindrowy, chłodzonego cieczą, wysokoprężny W-2-34, który w późniejszych seriach zmodernizowany do standardy W-2-34M. łączna pojemność zbiorników paliwa wynosiła 530 litrów, z czego 350 litrów znajdowało się w zbiornikach wewnętrznych, natomiast dalsze 180 litrów było przewożonych w dwóch zbiornikach zewnętrznych po bokach komory silnika.



CW-34, czyli pojazd techniczny na podwoziu czołgu T-34. Wykorzystywany w jednostkach 7. Łużyckiej Dywizji Desantowej. Na zdjęciu na ćwiczeniach razem z żołnierzami 7. ŁDD.

Jedynym uzbrojeniem wozu był czołgowy karabin maszynowy DTM kalibru 7,62 mm, obsługiwany przez dowódcę wozu.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne

- Wymiary konstrukcji:
- Długość całkowita – 7850 mm
- Szerokość – 3000 mm
- Wysokość konstrukcji – 2460 mm
- Wysokość robocza bębna – 2025 mm

- Prześwit kadłuba – 390 mm
- Masa bojowa: 31 000 kg
- Moc silnika: 500 KM (375 kW)
- Maksymalna prędkość na drodze: do 55 km/h
- Maksymalna prędkość w terenie: do 25 km/h
- Zużycie paliwa na drodze: do 160 litrów na 100 km
- Zużycie paliwa w terenie: do 230 litrów na 100 km
- Zasięg w terenie: do 220 km
- Zasięg w terenie: do 160 km
- Pokonywanie przeszkód terenowych:
- Wzniesienia do 30 stopniowo
- Nachylenie boczne do 25 stopni
- Rowy o szerokości do 2500 mm
- Ścianki pionowe o wysokości do 780 mm
- Brodzenie do głębokości 1300 mm
- Pokonywanie przeszkód wodnych po dnie do 4000 mm



Wykorzystywany w jednostkach 7. Łużyckiej Dywizji Desantowej

Bibliografia

1. Muzeum im. Orła Białego – Skarżysko-Kamienna
2. <https://www.valka.cz/CW-34-vyprostovaci-tank-t27650>
3. Tomasz Szczerbicki, Pojazdy Ludowego Wojska Polskiego, VESPER, Wydanie I, 2014
4. Janusz Magnuski, Wozy Bojowe LWP 1943-1983, Ministerstwo Obrony Narodowej, Wydanie I, 1984 rok