

FUG

Opancerzony samochód rozpoznawczy FUG/OT-65



D-442 FUG (*Felderítő Úszó Gépkocsi*) – węgierski opancerzony wóz rozpoznawczy skonstruowany w latach 60.-tych.

Historia konstrukcji





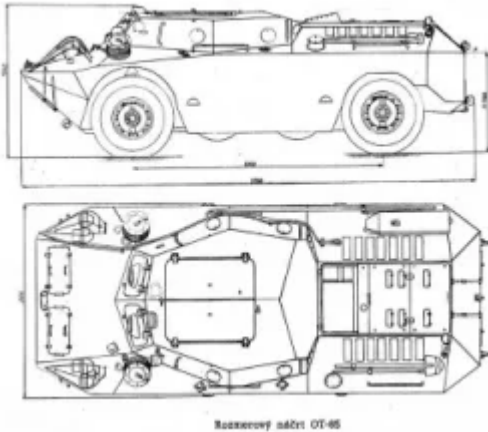


Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Zabrze, Park Techniki Militarnej – Muzeum Techniki Wojskowej
im. Jerzego Tadeusza Widuchowskiego

Historia Konstrukcji:

Na początku lat 60.-tych XX wieku konstruktorzy węgierscy opracowali własny model wielozadaniowego opancerzonego samochodu rozpoznawczego FUG (FUG – Felderito Uszo Gepkosci) – oznaczenie fabryczne typu – D-442. Za punkt wyjścia wzięto konstrukcję radzieckiego samochodu BRDM, jednakże wprowadzono w nim wiele zmian, które miały na celu wprowadzenie całkowicie nowej konstrukcji. Tak powstał całkowicie nowy wóz, w którym zostało wykorzystane wiele elementów konstrukcyjnych, produkowanych przez przemysł WRL (Węgierskiej Republiki Ludowej). Zasadniczą zmianą konstrukcyjną było przemieszczenie silnika na tył kadłuba wozu, w związku z czym zmienił się jego zasadniczy kształt. Zamiast silnika gaźnikowego, został zastosowany silnik dieslowski – wysokoprężny. Dalsze prace dotyczyły samego zawieszenia. Zastosowano w wozie resory spiralne – sprężynowe w przednim zawieszeniu, zamiast stosowanych wcześniej płaskich, które zastosowane zostały w amortyzacji tylnej osi wozu, przy czym koła przednie zostały zawieszane niezależnie, co w bardzo istotny sposób poprawiło sam komfort jazdy w trudnym terenie.

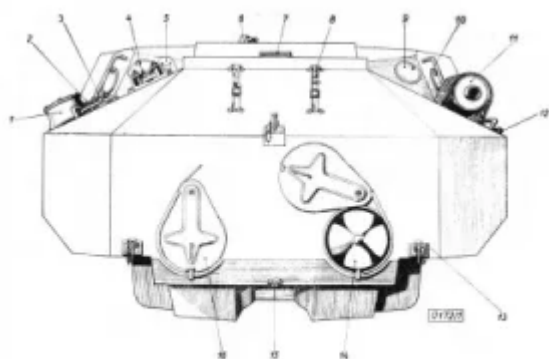


W opancerzonym samochodzie rozpoznawczym FUG powtórzono szczególną cechę pojazdu BRDM, a mianowicie zastosowano dopełniający układ jazdy umożliwiający większą zdolność do pokonywania przeszkód terenowych (zwłaszcza rowów). Podobnie jak w BRDM, FUG był pojazdem pływającym, lecz w miejsce jednego większego pędnika wodnego, pojazd posiadał dwa mniejsze pędniki, co jednak zwiększało samą manewrowość pojazdu podczas jego pływania.

FUG nie posiadał stałego uzbrojenia pokładowego. Załoga wozu mogła prowadzić ogień z broni osobistej poprzez sześć otworów strzelniczych z wnętrza pojazdu. Przewidziano jednak uchwyt zewnętrzny do zamontowania karabinu maszynowego. Aby jednak prowadzić z niego ogień, załoga musiała otworzyć przedział bojowy.

Do produkcji seryjnej FUG skierowany został w 1963 roku. Oprócz modelu podstawowego, dodatkowo budowane były wersje specjalistyczne: dowodzenia, rozpoznania chemicznego (FUG-US) oraz inne. Samochód ten stał się standardowym typem samochodu opancerzonego w Węgierskiej Armii Ludowej, ponadto zaś w ramach wielu umów międzynarodowych, wóz ten został dostarczony do Czechosłowackiej Armii Ludowej, gdzie został następnie oznaczony jako OT-65 (z nieco innym wyposażeniem oraz uzbrojeniem, zamontowanym już na terytorium Czechosłowacji), Bułgarskiej Armii Ludowej oraz ówczesnemu Wojsku Polskiemu. W dalszym rozwoju tej linii konstrukcji, został następnie

opracowany udoskonalony model, nazwany PszH-IV (Pancelozott Szallito Harcjarmu, D-944) z uzbrojeniem pokładowym, które zostało umieszczone w obrotowej wieżyczce, produkowany także w kilku różnych wariantach i wersjach specjalistycznych. Ten model nie został już sprowadzony do Polski.



Przekład na kadłub czołgu
 1 - kadłub czołgu; 2 - amunicja; 3 - amunicja; 4 - amunicja; 5 - amunicja; 6 - amunicja; 7 - amunicja; 8 - amunicja; 9 - amunicja; 10 - amunicja; 11 - amunicja; 12 - amunicja; 13 - amunicja; 14 - amunicja.

W ówczesnym Wojsku Polskim FUG był wykorzystywany od drugiej połowy lat 60. XX wieku, jako pojazd wielozadaniowy: stanowił wyposażenie niektórych pododdziałów rozpoznawczych w Wojsku Polskim. Jako sprzęt podstawowy, w pododdziałach przeciwpancernych pocisków kierowanych – jako wóz dowódczy oraz pojazd obserwacyjny pola walki. W późniejszych latach z powodu dość istotnego mankamentu, jakim był brak uzbrojenia pokładowego, spowodowało, że dość szybko był wycofywany z pierwszej linii i przekazywany niektórym jednostkom ochrony wewnętrznej. W Wojsku Polskim został zastąpiony przez radziecki opancerzony samochód rozpoznawczy BRDM-2.

Natomiast w Czechosłowacji, gdzie oznaczone lokalnie jako OT-65A posiadały w nadbudówce zamontowano 7,62 mm karabin maszynowy UK vz.59, a po prawej stronie podstawę dla 82 mm działa bezdrzewnego T21, zamontowany w specjalnym łożu.





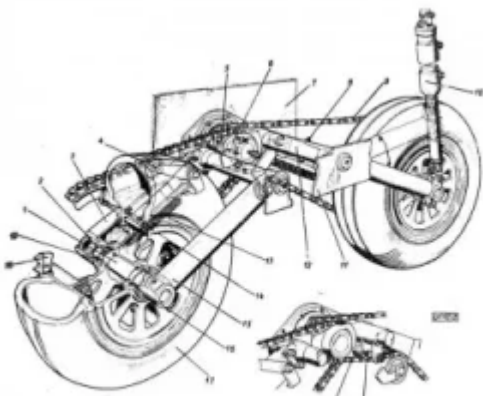




Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Poznań, Muzeum Broni Pancernej

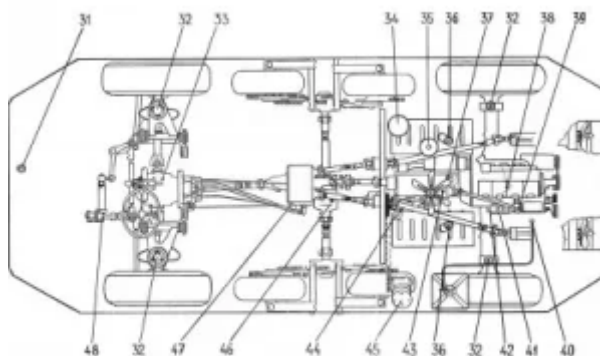
Podstawowe dane taktyczno-techniczne:



Umieszczenie a pohn pomocnych kolies

1 – kołochód; 2 – kontrolowane kołochód; 3 – tylny ramię; 4 – napinacz łańcucha; 5 – wałki refornów kołochodu; 6 – kołochód; 7 – wzdłużna osie kołochodu; 8 – osie; 9 – łańcuch; 10 – hydrauliczny wał; 11 – wentylacja osie kołochodu; 12 – dół; 13 – spojovací krak; 14 – potesty krak; 15 – tylny ramię (osie kołochodu); 16 – steraci drabek; 17 – pneumatyka; 18 – refornów kołochodu; 19 – kontrolowane kołochodu; 20 – wyprzedzacia łańcucha; 21 – muniia.

- Masa – 6,1 tony
- Ładowność – 500 kg
- Załoga – 2 + 4 żołnierzy
- Wymiary – długość: 579 cm, szerokość: 250 cm, wysokość: 191 cm, prześwit: 28 cm
- Uzbrojenie – brak stałego uzbrojenia pokładowego, lecz istniała możliwość zainstalowania karabinu maszynowego SGMB kalibru 7,62 mm (Polska) lub UK vz. 59 kalibru 7,62 mm oraz 82 mm działo bezodrzutowe T-21 (Czechosłowacja)
- Pancierz – spawany z elementów walcowanych o grubości chroniącej przed pociskami małokalibrowymi broni automatycznej oraz odłamkami pocisków artyleryjskich
- Napęd – silnik dieslowski-wysokoprężny, czterosurowy, rzędowy 4-cylindrowy Csepel D-414.44, pojemność 5517 cm³, stopień sprężania 20, moc maksymalna 73,6 kW (100 KM) przy 2300 obr/min, chłodzony płynem



- Paliwo – olej napędowy, pojemność zbiorników paliwa 150 litrów
- Układ napędowy – sprzęgło jednotarczowe suche, skrzynia przekładniowa mechaniczna; 4 biegi do przodu – 1 bieg do tyłu, wały napędowe, most przedni i tylny, napędzane

wszystkie koła, skrzynka odbioru mocy kół dodatkowych, napęd pędników wodnych

- Nadwozie – samonośne, wodoszczelne, spawane z płyt pancernych, zamknięte
- Podwozie – zawieszenie na resorach spiralnych z amortyzatorami hydraulicznymi, przednie koła zawieszane niezależnie; kierowane przednie koła, ogumienie kół głównych 12,00-18", ogumienie kół dodatkowych 700×250 mm; hamulce hydrauliczno-pneumatyczne, hamulec ręczny-mechaniczny na wale napędowym, rozstaw osi 320 mm, rozstaw kół przednich 1588 mm, rozstaw kół tylnych 1600 mm
- Instalacja elektryczna – jednoprzewodowa 24 V
- Łączność – radiostacja nadawczo-odbiorcza R-113, do rozmów wewnętrznych zespół R-120
- Urządzenia dodatkowe – dopełniający układ jezdny z czterema kołami napędzanymi łańcuchami i opuszczonymi hydraulicznie, falochron oraz wyciągarka o maksymalnym uciążu – 4000 kg
- Osiągi – moc jednostkowa 12,1 kW/t (16,5 KM/t), promień skrętu 6,5 metra, prędkość maksymalna po drodze 80 km/h, w wodzie 8,5-9 km/h, zasięg maksymalny 500 km
- Pokonywane przeszkody terenowe – wzniesienia 32 stopni, rowy o szerokości do 1,2 metra







OT-65

Autor – zdjęcia: Dawid Kalka
Vojenské Historické Múzeum, Piešťany, Słowacja

Bibliografia

1. Jerzy Jackowski, Tadeusz Wysocki. Kołowe środki transportu armii węgierskiej. „Nowa Technika Wojskowa”. 1993. Nr. 1.
2. Janusz Magnuski “Wozy Bojowe LWP”, Wydawnictwo MON, Warszawa 1985
3. <https://www.valka.cz/CZK-HUN-OT-65-prehľad-verzii-t83022>
4. Jerzy Kajetanowicz, Prace nad rozwojem sprzętu pancernego w Polsce-przegląd lat 1955–1990, „Poligon” 2010, nr 5

*Artykuł został opublikowany dzięki uprzejmości jego autora:
Dawid Kalka / Uzbrojenie Świata – Opis Broni*