

JT-34

Opancerzony dźwig remontowy JT-34





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

Historia konstrukcji

Kilka lat po zakończeniu II Wojny Światowej, w Czechosłowacji została podjęta produkcja czołgów T-34-85. Ich pojawienie się w czechosłowackich siłach zbrojnych oznaczało konieczność stworzenia rodziny pojazdów specjalistycznych na ich bazie, który byłyby w stanie zapewniać im odpowiednie wsparcie logistyczne i techniczne. Armia czechosłowacka, w celu unifikacji części zamiennych oraz przyspieszenia prac, postanowiła stworzyć ową rodzinę w oparciu o podwozie czołgu T-34. Jednym z tak powstałych pojazdów był właśnie JT-34, który posiadał ten sam silnik, podwozie i kadłub co T-34-85, ale zamiast wieży z armatą otrzymał wieżę z dźwigiem o udźwigu do 5 000 kg. Późniejsza wersja, oznaczona jako SPK-10, posiadała już dźwig o nośności 10 000 kg (maksymalnie 12 500 kg). Co ciekawe, wozy JT-34 znajdujące się w służbie Czechosłowackiej zostały wycofane z linii, pewną ich liczbę przejęły czechosłowackie linie kolejowe.

Rzeczony nowy wóz specjalistyczny rozpoczął się w 1957 roku na podstawie wymagań Administracji Czołgów i Samochodów Ministerstwa Obrony Narodowej Republiki Czechosłowackiej. W 1958 roku wykonano pierwsze podzespoły funkcjonalne przyszłego pojazdu z hydraulicznie sterowanym żurawiem, który w 1959 roku na podstawie badań przebudowano na funkcjonalny prototyp. Seria weryfikacyjna opancerzonych dźwigów remontowych JT 34 w ilości 5 egzemplarzy została wyprodukowana w 1962 roku. Po przeprowadzeniu udanych testów poligonowych, w 1963 roku wóz

został skierowany do produkcji, która trwała w latach 1963-1966. JT 34 był pierwszym projektem, którego opracowanie zostało w całości zrealizowane w Strukturalnej Rozwojowej ówczesnych Zakładach Stalowych JV im. J. Stalin w Martinie. Łącznie zosyało wyprodukowanych około 80 egzemplarzy seryjnych wozów.



Zdecydowana większość wyprodukowanych pojazdów była użytkowana przez armię krajową ČSLA, ale kilkadziesiąt trafiło też na eksport do Indii i Maroka.

Zamontowano na nim wieżę z wysuwającym wysięgnikiem dźwigu z zamontowanym hakiem oraz specjalnym systemem bloczkowym.

Wieża wysięgnika wykonana była ze spawanych płyt stalowych o grubości do 10-12 mm. Składała się z dwóch przedziałów – załogowego, gdzie znajdował się operator dźwigu, będący jednocześnie dowódcą oraz mechanika-kierowcą. Posiadał on panel kontrolny dźwigu. Dodatkowo miał do swojej dyspozycji właz oraz peryskopy do obserwacji obszaru przed wozem i jego boków. Napędzany był dwoma siłownikami hydraulicznymi zasilanymi za pomocą silnika spalinowego Tatra 603-C o mocy 33kW, który znajdował się w tylnej części wieży wysięgnika, za stanowiskiem operatora. Ciśnienie robocze: 16 MPa. Żuraw został wyposażony w specjalny wysięgnik nadbudowy do pracy w krytych wagonach (maks. obciążenie 1,25 t).

W całym zakresie dopuszczalnych udźwigów nadbudowa żurawia jest w pełni obrotowa z wysięgnikiem, za pomocą którego można zmienić wielkość rozładunku poprzez przechylenie (podniesienie) lub wysunięcie (wsunięcie) ramienia. Czołg

pracuje bez podpór, dzięki czemu może bardzo szybko zmienić swoją pozycję.



Stalowa lina miała średnicę 20 mm i przechodziła przez układ pięciu krążków na końcu wysięgnika i czterokrotnie na zbloczu hakowym. Możliwe było zakotwiczenie wysięgnika z hakiem do podnoszenia lżejszych ładunków o wadze do 1 250 kg i rozładowywania ich z wagonów lub magazynów do sworzni na końcu wysięgnika.

Żuraw może wykonywać 4 podstawowe ruchy robocze

- podnoszenie, opuszczanie i regulowanie ładunku z blokiem. Wciągnik z hakiem zawieszony jest na podwójnym wciągniku linowym,
- podnoszenie, opuszczanie i regulacja wysięgnika. Zapewniają je dwa prostoliniowe silniki cieczowe (cylinydry), które są ze sobą połączone,
- wysuwanie, wsuwanie i zatrzymywanie wysięgnika,
- obracanie żurawia w prawo lub w lewo.



Uzbrojenie wozu

- karabin maszynowy DTM + 910 nabojów
- karabinek samoczynny vz.58 + 1200 szt. amunicji
- pistolet vz.52 + 56 szt. amunicji
- pistolet sygnałowy + 1 komplet amunicji sygnałowej/światlnej
- granaty ręczne – 10 szt

Łączność

- zewnętrzna; typ R-113,
- osprzęt do rozmów w wozie; typ R-120

Podstawowe dane taktyczno-techniczne



- Długość w pozycji transportowej: 8 900 mm
- Szerokość: 3 000 mm
- Wysokość całkowita: 3 000 mm
- Wysokość w świetle : 400 mm
- Masa bojowa: 31500 kg
- Moc silnika: 500szt / 375 kW
- Maksymalna prędkość drogowa: 55 km/h
- Maksymalna prędkość w terenie: 25 km/h
- Zużycie paliwa na drodze: 160 l / 100 km
- Zużycie paliwa w terenie: 230 l / 100 km
- Zasięg: 380 km
- Zasięg: 270 km
- Podjazd: 30 °
- Nachylenie boczne: 25 °
- Wykop: 2000 mm

- Ściana pionowa: 700 mm
- Bród: 1300 mm

Autor – Dawid Kalka

Bibliografia

1. <https://www.valka.cz/CZK-JT-34-jerabovy-tank-t13288>
2. Czołgi 100 lat Historii – Sekrety Historii, Richard Ogorkiewicz, Wydawnictwo RM, Warszawa 2016
3. Pojazdy Pancerne od “Little Willie” do Leoparda 2A6, Wydawnictwo AKA, Głuchołazy 2012
4. Ilustrowana Encyklopedia Czołgów Całego Świata, George Forty, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2006