

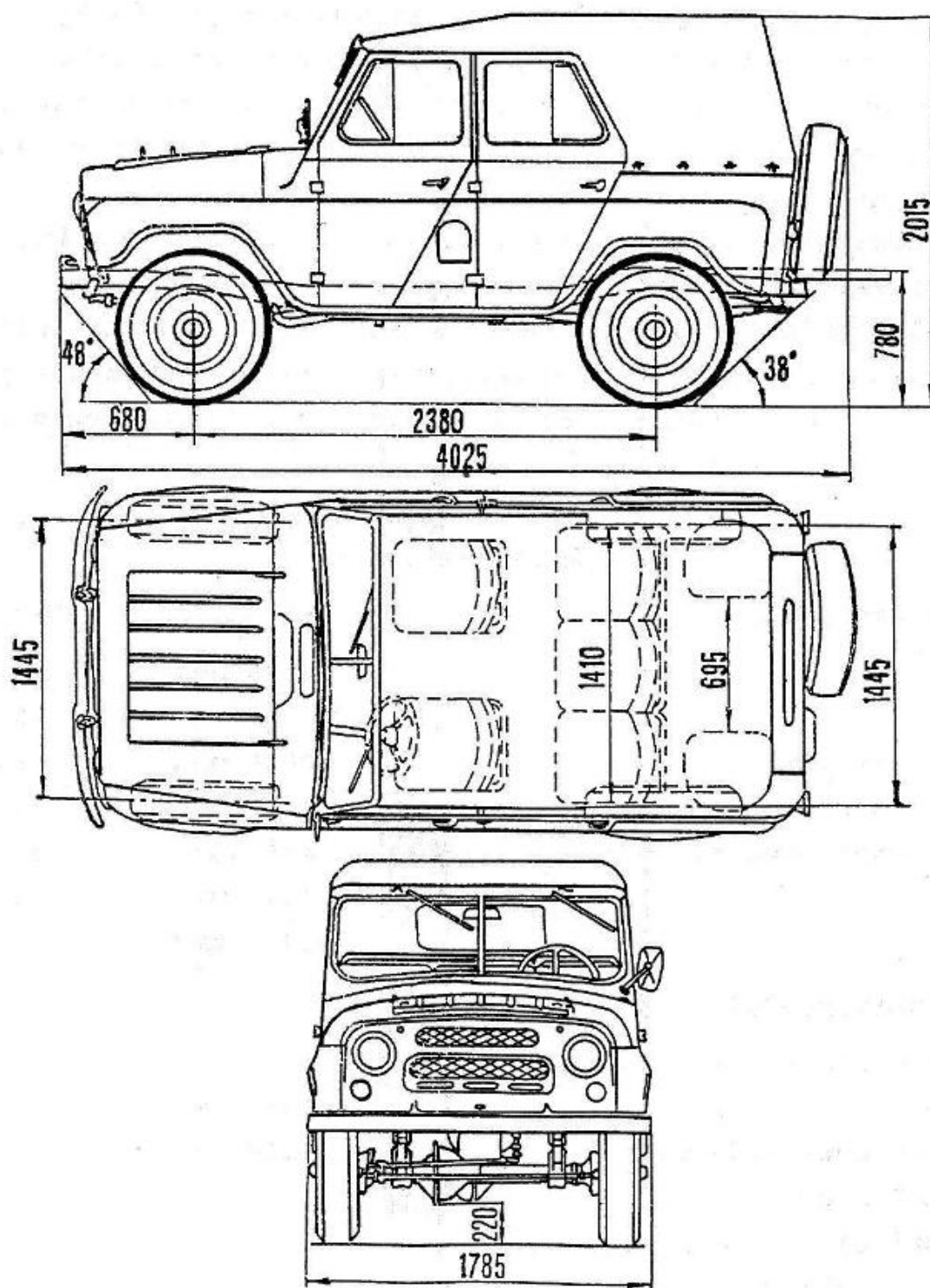
Samochód osobowo-terenowy UAZ 469B

Samochód osobowo-terenowy UAZ 469B



Samochód osobowo-terenowy UAZ 469 to dzisiaj legendarny wojskowy samochód terenowy. Także w Polsce posiada on wielkie grono swoich wielbicieli, choć oczywiście ówczesnie nie była to konstrukcja, którą można byłoby uważać za szczególnie nowatorską, ani odznaczającą się wyśrubowanymi parametrami technicznymi. Jeszcze tak niedawno osobowo-terenowe UAZ-y były nie tylko stałym widokiem na poligonowych manewrach, na placach i garażach wojskowych garnizonów, a także były spotykane w normalnym ruchu drogowym, w wielkich miastach, jak i na dalekiej prowincji. Dziś wozy UAZ 469 pełnią rolę najczęściej wozów historyczno-rekreacyjnych.

Historia konstrukcji



Rozměrový náčrtek automobilu UAZ 31512



Radziecki/rosyjski UAZ to marka samochodów terenowych i

ciężarowych, które były produkowane przez radziecką fabrykę Uljanowski Awtomobilnyj Zawod w Uljanowsku w Związku Radzieckim, a następnie Rosji. Fabryka rozpoczęła swoją produkcję samochodów w latach II Wojny Światowej dla Armii Czerwonej. W 1941 roku do Uljanowska zostało przewiezione całe oprzyrządowanie, pochodzące z fabryki samochodów ZiS, pochodzące z ewakuowanej Moskwy przed nadciągającymi wojskami niemieckimi i wraz z początkiem 1942 roku, rozpoczęto tak produkcję samochodów ciężarowych ZiS-5W, z przeznaczeniem dla Armii Czerwonej. Po zakończeniu II Wojny Światowej, fabryka została przeniesiona do innego miejsca w rejonie Uljanowska. Pierwszym pojazdem osobowo-terenowym, który był produkowany w fabryce UAZ-a, była półtoratonowa ciężarówka terenowa zakładów GAZ – GAZ-MM. Od 1954 roku produkowano na terenie Uljanowska samochody osobowo-terenowe GAZ 69, które były oznaczone jako UAZ-69. W 1958 roku rozpoczęto produkcję lekkich samochodów terenowo-ciężarowych oraz dostawczych w wersji UAZ 450, a następnie od 1965 roku bardzo popularnych lekkich samochodów osobowo-ciężarowych UAZ 452, które są produkowane w kilkoma wprowadzonymi w ciągu następnych lat zmianami w konstrukcji – po dziś dzień.

Samochód osobowo-terenowy UAZ-469 miał zmienić na wyposażeniu, produkowany już prawie od dwudziestu lat samochód GAZ-69. Opracowywanie nowej maszyny rozpoczęto na początku 1961 roku, a w 1962 roku powstał pierwszy prototyp nowego wozu marki UAZ.









Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Śląska Fundacja Pasjonatów Techniki Militarnej “Garnizon Górnośląski”

II Tarnogórski Piknik Militarny 2021

Park Wodny, Tarnowskie Góry

W 1970 roku wystartowały pierwsze prace konstrukcyjne nad najświetniejszym pojazdem osobowo-terenowym, jaki był produkowany w fabryce w Uljanowsku – UAZ-em 469B, który od 1985 roku zmienił swoją nazwę na UAZ 31512. Jego produkcję seryjną ostatecznie zakończono w 2007 roku. Samochody osobowo-terenowe UAZ były produkowane przede wszystkim dla Armii Radzieckiej i wojsk należących do „sojuszu” Układu Warszawskiego, tym Wojsku Polskim, gdzie na długie lata stały się podstawowym osobowo-terenowym środkiem tej klasy. Samochody UAZ-469B znalazły się także na wyposażeniu wielu innych państw na całym świecie, które posiadały przyjazne stosunki z Związkiem Radzieckim lub znajdowały się w jego sferze wpływów politycznych. Średnio rocznie fabryka produkowała około 1500 egzemplarzy.

Samochody osobowo-terenowe UAZ-469 były produkowane wielkoseryjnie w olbrzymich ilościach w latach 1972-2007. Od 1985 roku po przeprowadzeniu niewielkich zmian w konstrukcji wozu, często bardzo kosmetycznych, zmieniono nazwę samochodu na UAZ 31512 i pod tą nazwą był produkowany do 2007 roku. Wówczas został on zastąpiony nowy samochodem osobowo-terenowym UAZ Hunter Classic, który był konstrukcją już zdecydowanie nowocześniejszą. Od 2010 roku w rosyjskich zakładach w

Uljanowsku trwała z przerwami niewielka produkcja seryjna modeli 31512 na potrzeby oddziałów wojskowych i eksportu do krajów trzeciego świata.

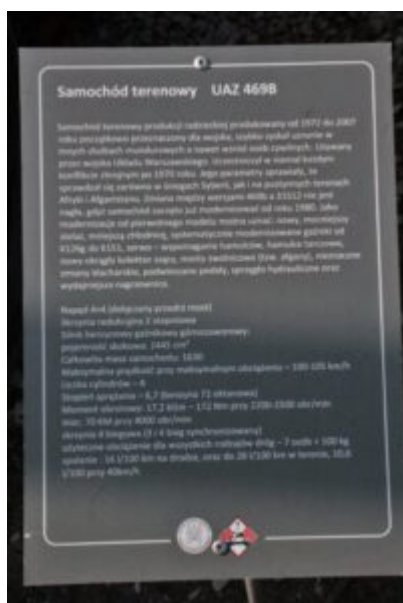


UAZ 469 na użytku niemieckiego pułku desantu powietrznego sił NVA

Samochody osobowo-terenowe były początkowo przeznaczone wyłącznie dla potrzeb Armii Radzieckiej, lecz bardzo szybko zdobył uznanie także w innych służbach mundurowych (głównie milicji), a także w nieco późniejszych latach wśród osób cywilnych, głównie aparaczyków partyjnych. Był to pojazd bardzo powszechnie używany przez armie należące do Układu Warszawskiego, w tym przez Siły Zbrojne Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Pojazdy te uczestniczyły chyba w niemal każdym konflikcie zbrojnym na całym świecie od 1972 roku, a jego parametry techniczne sprawiały, że dobrze się sprawdzał zarówno w warunkach srogiej rosyjskiej zimy, jak i na terenach pustynnych stepów Azji oraz Afryki. Jednakże można było je spotkać także w tropikalnym klimacie Ameryki Południowej i centralnej Afryki.

Zmiana nazwy z wersji UAZ 469B na model UAZ 31512 nie była nagła, gdyż samochód ten był systematycznie modernizowany od 1980 roku. Za istotniejsze nowinki techniczne, w porównaniu z wcześniejszym modelem, należy uznać za: nowy, mocniejszy stelaż, nieco mniejszą chłodnicę, systematycznie modernizowane gaźniki z typów od K126g do nowszych modeli K151, serwo-wspomaganiem hamulców, hamulce tarczowe, nowy okrągły kolektor

ssący, mosty zwolnicowe (tzw. „afgany”, nieznaczne zmiany blacharskie w karoserii wozu, podwieszane pedały, sprzęgło hydrauliczne oraz wydajniejszą nagrzewnicę.



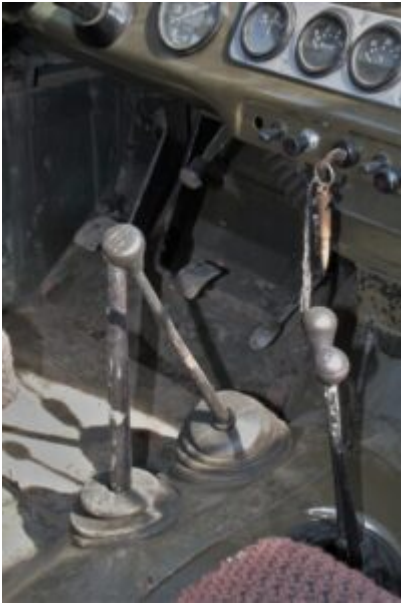




















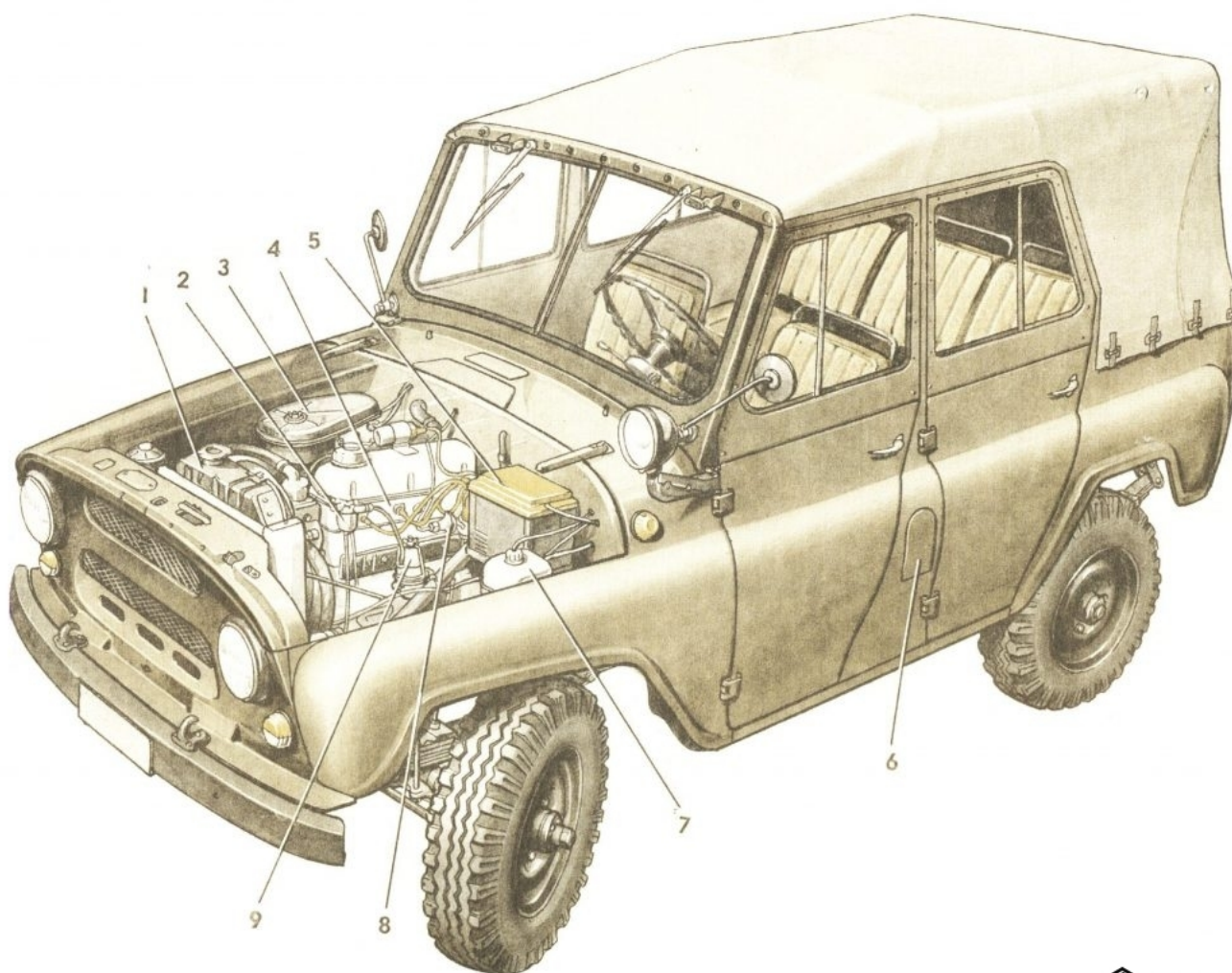


Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Muzeum Techniki Wojskowej w Zabrzu

Podstawowe dane taktyczno-techniczne

Długość pojazdu wynosi 4015 mm, szerokość wozu sięga 1800 mm, a jego wysokość 2040 mm. Posiadał napęd na wszystkie cztery koła. Rozstaw osi wynosił 2375 mm, rozstaw kół przednich 1460 mm, a tylnych także 1460 mm. Prześwit poprzeczny wynosił 220 mm. Najmniejsza średnica zawracania wynosiła w prawo wynosiła 11,7 metra, natomiast w lewą stronę wynosiła 11,92 metra. Masa [pojazdu wynosiła 1580 kg, a masa pojazdu gotowego do drogi 1655 kg. Dopuszczalny ciężar całkowity wynosił 2330 kg. W UAZ-ie znajdowało się łącznie czworo drzwi i siedem miejsc siedzących. Pojazd posiada nakładaną na metalowy szkielet brezentową oponę. Pojazd był ogrzewany powietrzem przez nagrzewnicę z dmuchawą.



Samochód osobowo-terenowy UAZ-469B posiadał silnik spalinowo-tłokowy, czterosuwowy gaźnikowy, benzynowy (m.in.: samochód jest napędzany silnikiem Wołga GAZ-21AC(E)). Poruszał się na paliwie etylina L078. Silnik posiadał czterocyliny w układzie rzędowo-pionowym. Średnica cylindra oraz jego tłok wynosiły 92 mm, pojemność skokowa silnika to 2445 cm³. Stopień sprężania wynosił 5,7 (doszukałem się informacji także – stopień sprężania 6,7 przy 72 oktanowej benzynie), a maksymalna moc silnika 72 KM. Umieszczony z przodu pojazdu silnik był chłodzony cieczą. W samochodzie zainstalowane są dwa zbiorniki paliwa, mogące pomieścić po 39 litrów (łącznie zapas paliwa wynosi 78 litrów). UAZ 469B posiada hamulec hydrauliczny, bębnowy i mógł ciągnąć przyczepę o maksymalnym ciężarze do 850 kilogramów. Prędkość maksymalna wynosiła 105 km/h, natomiast zalecana była do 90 km/h, ponieważ powyżej tej prędkości dość

często dochodziło do drgań całej konstrukcji oraz do tak zwanego zjawiska „Shimmy”, powodującego wpadania konstrukcji do groźnego rezonansu, co negatywnie działało na układ napędowy i zawieszenie wozu. Spalane wozu było szczególnie duże po przekroczeniu prędkości 60 km/h i wynosiło średnio 16,75 dm³ na 100 km przejechanej drogi oraz do 28 dm³ na 100 km podczas jazdy w terenie, jazda ekonomiczna podczas prędkości 40 km/h wynosiła 10,6 dm³ na 100 kilometrów przebytej drogi. Wóz posiadał ręczną (manualną) skrzynię biegów – mechaniczną z pięcioma przełożeniami; cztery biegi do jazdy do przodu oraz jeden bieg do jazdy do tyłu.

Napięcie znamionowe wynosiło 12 V, a akumulator posiadał pojemność 60 Ah. Alternator posiadał moc 360 W, napięcie i moc rozrusznika wynosiło 12V/1, 10 kW. Biegun połączony z masą na minusie. Zawieszenie wozu było ułożone na resorach płaskich.

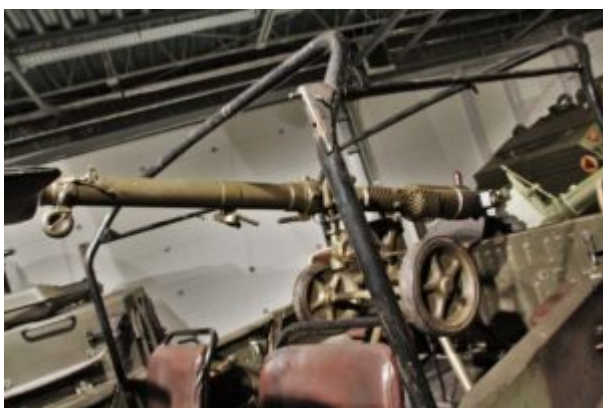


Wersja rozpoznania skażeń UAZ-469RKh

Samochody UAZ 469B nie były uzbrajane, ale można było na nich zainstalować np. karabiny maszynowe, w tym także wielkokalibrowe karabiny maszynowe, czy choćby działa bezodrzutowe jak B-10 czy ciężkie granatniki przeciwpancerne SPG-9.

W wyposażeniu Wojska Polskiego pojazd występował/występuje w wersjach: wozu dowodzenia WD-43 z radiostacji desantowej RD-115ZT.









Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Poznań – Muzeum Broni Pancernej – nosiciel 82 mm działa bezodrzutowego B-10

Produkowane były również samochody z nadwoziami typu van.

Specjalistyczna wersja samochodu, oznaczona jako UAZ-469RCh jest stosowane przez armię rosyjską do rozpoznania typu skażeń i oznaczenia przejść w terenie skażonym, produkowano też w wersji lekkiego terenowego ambulansu (UAZ-469BG), natomiast w wersji oznaczonej UAZ-31512, wprowadzono pewne zmiany w konstrukcji nadwozia. Zostały w nim zastosowany nowy silnik o mocy 61 kW (83 KM) oraz zastosowano nowe sprężyny spiralne – resory w przednim zawieszeniu wozu. Na samochodzie UAZ-469 jest wzorowany chiński pojazd oznaczony jako BJ-212.

Wóz dowodzenia WD-43 montowany jest na samochodzie UAZ-469B znajdował się na wyposażeniu Sił Zbrojnych Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej od 1981 roku (od przełomu lat 1989/1990 Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polski). Jest przeznaczony do zapewnienia miejsca pracy dla dowódcy (osoby funkcyjnej) oraz fonicznej utajnionej i nieutajnionej łączności dla potrzeb dowodzenia wojskami i kierowania ich środkami walki w pododdziałach oraz punktach dowodzenia szefów rodzajów wojsk na stanowisku dowodzenia szczebli i taktycznych. Wykorzystuje się go w podsystemie Wojsk Obrony Przeciwlotniczej: dla potrzeb dowódców dywizjonów artylerii przeciwlotniczej, batalionów artylerii przeciwlotniczej oraz PD szefa OPL pz.



Samochody polskiej Milicji Obywatelskiej

Jego wyposażenie stanowią przede wszystkim:

- dwie radiostacje pokładowe UKF typu R-123Z, radiostacja

typu UKF o małej mocy typu R-107, telefoniczne urządzenie utajniaszące, zestaw łączności wewnętrznej i komutacji, połowy aparat telefoniczny, planszet oraz pełny zestaw anten.



Ponadto sam wóz jest wyposażony w przyczepkę jednoosiową z agregatem spalinowo-elektrycznym AB-1.

Zasięgi łączności nieutajnionej wynoszą: radiostacja R-123Z o zasięgu w ruchu (fonia)/na postoju (klucz) 20 km/40 km, radiostacji typu R-107 o zasięgu do 6 km. Zasięgi łączności utajnionej maleją o około 20% od maksymalnej odległości jawnego nadawania.

Radiostacja może być zasilana z sieci pokładowej prądem stałym o napięciu 27 V, z zewnętrznej sieci przemysłowej 220 V/50 Hz lub własnego, przewożonego na przyczepce – agregatem.













Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Śląska Fundacja Pasjonatów Techniki Militarnej “Garnizon Górnosławski”

II Tarnogórski Piknik Militarny 2021

Park Wodny, Tarnowskie Góry

Bibliografia

1. Bartosz Zakrzewski, Samochód osobowo-terenowy UAZ 469 i 31512, Czasopismo Poligon Nr. 2/2014, Magnum-X, Warszawa,
2. Tomasz Szczerbicki, Pojazdy „Ludowego” Wojska Polskiego Wydanie I, Wydawnictwo VESPER, Poznań 2014 rok
3. <https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:UAZ-469>
4. <https://www.valka.cz/SOV-UAZ-469-UAZ-31512-t17150>