

M88A1

Wóz zabezpieczenia technicznego M88A1



Podstanie konstrukcji



Wóz zabezpieczenia technicznego opracowany na podwoziu czołgu M48, z jego pomocą uszkodzony sprzęt mógł być odholowany ze strefy działań bojowych do warsztatów na zapleczu w celu dokonania niezbędnych napraw. Dowództwo armii postanowiło standaryzację pojazdu oprzeć na rodzinie czołgów M48 A2 (silnik, przekładnie, rolki bieżne i podtrzymujące), kiedy to w 1954 roku zlecono producentowi dotychczasowego M74 wykonanie odpowiednich prototypów. Firma Bowen-McLaughlin York (BMY)

dostarczyła zamówione pojazdy do jednostek w celu dokonania testów, a po ich pozytywnym zakończeniu 1961 roku rozpoczęła produkcję seryjną. Do 1964 roku dostarczono wojsku 1075 sztuk pojazdów ewakuacyjnych M88. W miejsce straconych podczas wojny w Wietnamie wozów, zostały wprowadzone w 1972 roku, opracowane również przez BMV znacznie ulepszone pojazdy w wersji M88A1 z silnikiem wysokoprężnym czołgu M60. Dzięki tej zmianie ich zasięg działania zwiększył się z 360 do 450 km. Od 1975 roku około 787 pojazdów pierwszej serii zostało przebudowanych i dostarczono następne wozy, tak że w 1989 roku było ich już 2148 sztuk, a całkowita produkcja zamknięta została ilością 3026 wyprodukowanych wozów. Konstrukcyjnie M88A1 nie odbiega zbyt wiele od podobnych pojazdów tego typu. Na zmodyfikowanym podwoziu czołgu M48 zamontowano dość dużą pancerną nadbudowę z umieszczonym z przodu przedziałem załogowym dla czteroosobowej obsługi. W późnych wozach M88A1 dodano także system chroniący załogę przed użyciem broni ABC oraz generator zasłony dymnej, których brakowało we wcześniejszej wersji. Pojazd wyposażony jest w dwie wciągarki o sile uciągowej 40 ton, aparaturę do spawania elektrycznego i gazowego, dobrze wyposażony w odpowiednie narzędzia warsztat oraz pompę do tankowania i wypompowywania paliwa w warunkach polowych. Z przodu pojazdu umocowany był hydraulicznie sterowany lemiesz spycharki. W pojeździe zainstalowano także APU, dzięki któremu zasilanie elektryczne i hydrauliczne dla sprzętów wchodzących w wyposażenie wozu było możliwe nawet w przypadku, kiedy silnik maszyny nie pracował. Problematyczny maszt starego typu został zachowany, jednak jego konstrukcja została ulepszona.













Egzemplarz, który trafił do Poznania (w 2012 roku sprowadzony z Królestwa Norwegii do Polski), został wyprodukowany w 1980 r. i jest w doskonałym stanie.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne

Producent: Bowen McLaughlin-York Inc.

Typ: wóz wsparcia technicznego

Załoga: trzech załogantów (dowódca, specjalista-inżynier, mechanik-kierowca)

Długość: 8,27 metra

Wysokość: 3,12 metra

Szerokość: 3,43 metra

Masa całkowita: 50,8 tony

Zasięg: 450 kilometrów

Udźwig: 25 ton

Wyciągarka główna: 40,8 ton

Prędkość maksymalna: 42 km/h

Napęd: 12-cylindrowy silnik wysokoprężny AVDS-1790-2DR

Pojemność skokowa: 29 366 cm³

Moc maksymalna: 750 KM/552 kW

Przekładnia skrzyni biegów: trzy biegi do przodu, jeden bieg do tyłu

Uzbrojenie pomocnicze: jeden karabin maszynowy 12,7 x 99 mm M2HB, wyrzutnie granatów dymnych kalibru 76 mm

Autor: Dawid Kałka

Bibliografia

1. Czołgi 100 lat Historii – Sekrety Historii, Richard Ogorkiewicz, Wydawnictwo RM, Warszawa 2016
2. Pojazdy Pancerne od “Little Willie” do Leoparda 2A6, Wydawnictwo AKA, Głuchołazy 2012
3. Ilustrowana Encyklopedia Czołgów Całego Świata, George Forty, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2006