

VPV

Gąsienicowy pojazd ratowniczy VPV



Historia konstrukcji

Ratowniczy pojazd gąsienicowy VPV został opracowany w latach 1976-1983 w Instytucie Badawczo-Rozwojowym ZTS-VVÚ w Martinie. Jego seryjna produkcja odbywa się w Podpolinaské strojárny Detva od 1985 roku.

Przeznaczony jest do ratownictwa (przy użyciu zamontowanego lemiesza jako podparcia) i usuwania uszkodzonego lub możliwości holowania pojazdów pancernych do 15 000 kg jednostek zwykle zmechanizowanych (przy zastosowaniu specjalnych zawiasów do holowania wozów w zależności od jego typu).

Załoga pojazdu składa się z dowódcy wozu – operatora dźwigu, kierowcy – spawacza oraz członka jednostki zabezpieczenia technicznego. Oprócz operatora dozwolone jest przewożenie dwóch innych osób oraz załogi uszkodzonego (zniszczonego) lub holowany pojazd. Do natychmiastowej ochrony na bliską

odległość pojazd jest uzbrojony w 7,62 mm karabin maszynowy PKM obsługiwany na zewnątrz pojazdu z wjazdu dowódcy.

Użytkownicy (klienci): Czechosłowacja (Czechy / Słowacja), NRD (pod nazwą MTP-BMP), Tunezja, Związek Radziecki.

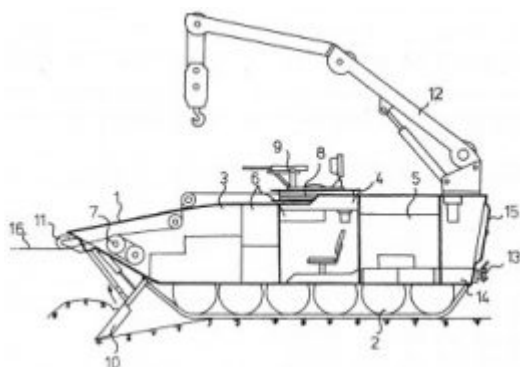
Patent nr 271252 B1

– autor patentu: inż. Miroslav Maťaš z Martina

– zgłoszenia patentowe: 18 grudnia 1980 r.

– Publikacja patentowa: 25 lipca 1991 r.

Krótki opis załączonego rysunku i istota patentu proponowanego pojazdu to hermetycznie uszczelniony podział kadłuba przed skarżą (1) umieszczony na podwoziu gąsienicowym (2) na trzy podstawowe przestrzenie:



– komora silnika (3) z przodu kadłuba po prawej stronie

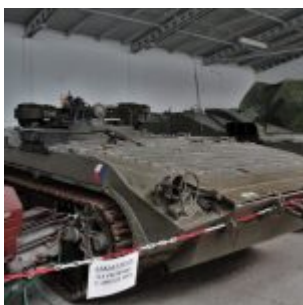
– przestrzeń bojowa (4) pośrodku i z przodu kadłuba po lewej stronie

– warsztat ładunkowy (5) w tylnej części kadłuba (1)

W komorze silnika (3) znajduje się część napędowa wyciągarki (7) z wyjściem liny (16) w przednim pancerzu skośnym, pod którą znajduje się podpora (10) do ratownictwa. Magazyn bębnowy (8) na liny (16) znajduje się na zewnątrz kadłuba (1) na suficie pola walki, gdzie znajduje się również wieża (9). w tylnej części korpusu znajduje się drzwi (15), pod którymi

znajduje się hak holowniczy (13).

Źródło: Urząd Własności Przemysłowej, Praga.





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

Podstawowe dane taktyczno-techniczne

Nazwa pojazdu: VPV

Producent:: Podpolanské strojárne np, Detva

Prototypy: lata 1984 – 1985 (seria weryfikacyjna)

Okres produkcyjny: po 1985 roku

Wykonane sztuki / liczba wyprodukowanych: 363 egzemplarze (253 do 1989 roku)

Załoga:: 3 żołnierzy + 2 dodatkowych żołnierzy

Waga bojowa: 14 300 kg (maksymalna masa holowana: do 15 000

kg)

Długość całkowita: 7 130 mm

Szerokość całkowita: 2 940 mm

Wysokość całkowita: 2 290 mm; wysokość bez karabinu maszynowego i lampy ostrzegawczej, 2 350 mm wysokość z karabinem maszynowym i lampą ostrzegawczą, 6 110 mm maksymalna wysokość z dźwigiem z nasadką obrotową w pozycji roboczej



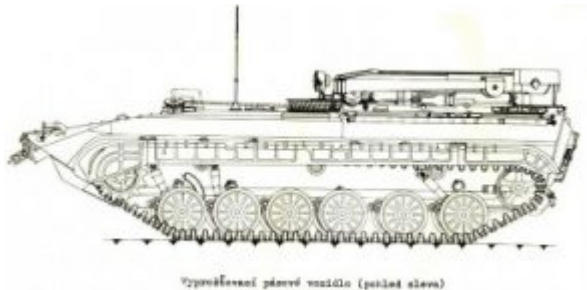
Prześwit: 360 mm

Nadbudowa – wciągarka:

- typ: z rolkami pociągowymi i bębniem magazynującym – siła uciągu – uciąg bezpośredni: 125 kN
- zwiększenie siły uciągu wciągnika:
 - jedna: 240 kN
 - dwie: 345 kN
- długość robocza liny: 120 m
- średnica lina: 19 mm
- wyjście liny z pojazdu: do przodu

Lemiesz:

- napęd: siłowniki hydrauliczne
- maksymalne wgłębienie: 0,2 m
- maksymalna siła kotwienia: do 345 kN (w zależności od rodzaju gruntu)



Żuraw:

- typ: wychylny wisięgnik wahliwy

Maksymalny udźwig:

- wisięgnik podstawowy, wysuw od osi obrotu do 1,45 m przy wysokości haka 3,2 m: 6500 kg
- wisięgnik, wysuw od osi obrotu do 2,9 m na wysokości haka 4,5 m: 2500 kg
- minimalny rozładunek: 1,1 m
- maksymalny rozładunek: 4,6 m
- maksymalne pochylenie pojazdu przy użyciu dźwigu: 5°

Urządzenia do spawania i cięcia łukowego:

- źródło zasilania: dynamo silnikowe
- maksymalny prąd spawania i cięcia: 300 A
- maksymalna średnica elektrody: 5 mm



– długość kabla: 10 m

– maksymalny czas pracy ciągłej: 30 min

Opancerzony pojazdy do holownia: BVP-1 , BVP-2 , OT-64 ,
BRDM-2 , OT-62

Uzbrojenie wpzo: 7,62 mm karabin maszynowy PKM

Zapas amunicji: 2000 szt.

Ilość taśm nabojoych (na 250 naboii): 8 sztuk

Mocowanie: przy włączu dowódcy

Elewacja: -7 ° do 80 °

Azymut: 360 °

+ wyposażenie osobiste załogi

Jednostka napędowa: UTD-20

– sześciocylińdrowy do V (pod kątem 120°), czterosuwoy,
chłodzony cieczą, diesel

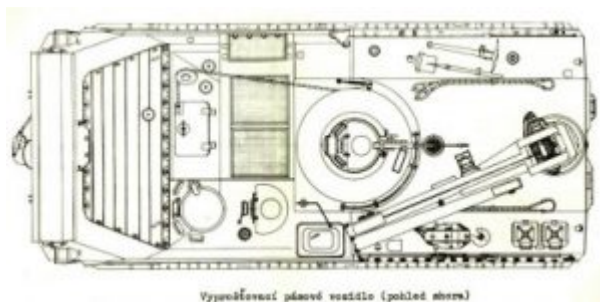
– maksymalny moment obrotowy: 980 (+49 / – 98) Nm

– masa: 665 kg

Wymiary kosntrukcji

- długość: 791 mm (w tym wystający wał)
- szerokość: 1150 mm
- wysokość: 732 mm
- stopień sprężania: 15,8
- pojemność jednostki: 15,9 l

Moc silnika: 220 kW (300 KM) przy 2600 obr./min.



Výpočetní plánové vzítie (pohľad zhora)

Skrzynia biegów: Mechaniczna, ze stałym włączaniem biegów, synchronizowana na 2, 3, 4 i 5 biegu

- ilość biegów: 5 do przodu + 1 do tyłu
- masa skrzyni biegów ze sprzęgłem głównym i planetarnym układem kierunkowym: 536 kg

Prędkość drogowa: 60 km/h (maksymalnie), 20 km/h (podczas holowania)

Prędkość w terenie: 40 km/h (maksymalnie)

Zasięg na drodze: 550 – 600 km/ 300 – 350 km (podczas holowania)

Nachylenie: 35 stopni

Nachylenie boczne: 25 stopnie

Przejsćie przez rów: 2,5 m

Przeszkoda pionowa: 0,7 m

Głębokość brodzenia: Pojazd jest w stanie pokonywać przeszkody wodne w pław

– maksymalna prędkość podczas żeglugi do przodu: min. 7 km/h

– maksymalna prędkość cofania: ok 2 km/h

Średnie zużycie paliwa: 92 litrów na 100 km drogi

VPV jest posiada aparatura filtru-wentylacyjną chroniąca pasażerów przed skutkami fali ciśnienia oraz zapobiegająca przedostawaniu się cząstek radioaktywnych do pojazdu w celu ochrony przed środkami chemicznym i bakteriologicznym

Zestawy komunikacyjne:



– Radiostacja R-123M, zasięg do 20 km

– Telefon czołgowy R-124

Radiotelefon przenośny: PR-22 (lub VXW 10)

– ilość: 2 sztuki

Bibliografia

1. <https://www.valka.cz/CZK-VPV-vyprostovaci-pasove-vozidlo>

-t13304

2. Siergiej Suworow, BMP-1 (BWP-1), Wydawnictwo Militaria,
Warszawa 2009 Vol. I