

WZT-1

Wóz zabezpieczenia technicznego WZT-1



Eksponat muzealny

Prezentowany na zdjęciach egzemplarz o numerze seryjnym T44A307A trafił do Muzeum w Drzonowie w 1993 r., a przekazany został przez JW 1606, a więc dowództwo ówczesnej 5. Dywizji Zmechanizowanej z Gubina. Zakłady Bumar-Łabędy w Gliwicach/ 1970-1978, nr inw. LMW-KI-2032

Historia konstrukcji

Doświadczenia II Wojny Światowej oraz okresu powojennego wykazały potrzebę stworzenia pojazdów specjalnych, które będą służyły do ewakuacji unieruchomionych czołgów i innego rodzaju ciężkiego sprzętu wojskowego. Początkowo do tego celu wykorzystywano wysłużone pojazdy bojowe, na których mocowano specjalistyczne wyposażenie. Z czasem rozpoczęto tworzenie wozów ewakuacyjnych dedykowanych do konkretnego typu pojazdów bojowych oraz opartych o ich konstrukcję – co ułatwiało zarówno ich produkcję jak i późniejsze utrzymanie. Prócz zadań

ewakuacyjnych i naprawczych miały one również pozwalać na wykonywanie prostych prac inżynierskich.

Polska, pod koniec lat 60.-tych XX w. na potrzeby obsługi produkowanych już wówczas czołgów T-54 i T-55, zakupiła od Rosjan licencję na wóz BTS-2. Na podstawie otrzymanej dokumentacji stworzono rodzimy odpowiednik przyjęty do wojska pod nazwą WZT-1, produkowany w Zakładach Bumar Łabędy w Gliwicach. Gliwickie WZT-1 powstawały w latach 1970-1978, początkowo w oparciu czołg T-55, a następnie T-55A. Na liniach produkcyjnych zastąpione zostały przez następną wersję pojazdu: WZT-2. Z wojska wycofywane były przeważnie w latach 90.-tych XX w. Część z nich zaadoptowano na podwozia do wyrzutni rakiet typu Nawa, część przekazano kolei, kilkakilkanaście znajduje się dziś w muzeach i kolekcjach prywatnych.

WZT-1 składa się z przedziału kierowania, w którym znajduje się miejsce dla 3 członków załogi – dowódcy, mechanika-kierowcy i mechanika oraz przedziału napędowego, w którym obok silnika znajduje się bębnowa wyciągarka. Od niej na zewnątrz pojazdu wyciągnięta została lina holownicza, której prowadzenie i rozwijanie ułatwiają rolki zamontowane z tyłu kadłuba. Wyciągarka o mocy uciągu 750 kN mogła ciągnąć pojazdy o masie nawet 75 t! By nie zerwać liny należało w tym celu założyć trzypasmowe zblocze. Do zakotwiczenia wozu w trakcie używania wyciągarki służył lemiesz umieszczony z tyłu kadłuba. Z tyłu kadłuba zamocowano jeszcze amortyzowany zaczep holowniczy.

Dodatkowo pojazd wyposażono w obrotowy żuraw o udźwigu do 3 t, wyciągarkę ręczną oraz skrzynię transportową, w której przewożono m.in. złożony komin ewakuacyjny RT-2, przeznaczony do pokonywania przeszkód wodnych czy części zamienne do naprawianych czołgów. Na burtach przewożono również wszystko to, co ułatwiało pracę w trudnym terenie, a więc m. in. komplet niezbędnych narzędzi, zblocza, liny, haki, brechy, piłę, drewnianą belkę oraz tzw. ostrogi, które montowano na

gąsienicach w celu ich poszerzenia i zwiększenia mobilności pojazdu w grząskim terenie.

Do samoobrony służył przede wszystkim zamontowany na obrotowej podstawie przy włązie dowódcy wielkokalibrowy karabin maszynowy DSzK kalibru 12,7 mm o donośności skutecznej określanej na 1500-2000 m do celów naziemnych i 2000 m do celów powietrznych. Dodatkowo wewnątrz przedziału kierowania przewożono ręczny granatnik przeciwpancerny RPG-7 oraz 12 szt. granatów F-1. Do obrony służyła także termiczna aparatura dymotwórcza TAD, która pozwalała na stworzenie zasłony dymnej. Pojazd wyposażony był również w urządzenia przeciwpożarowe i dostosowany był do działania w terenie skażonym chemicznie lub bronią atomową i pokonywania przeszkód wodnych do głębokości 5 m.

Po wycofaniu sprzedano je ratownictwu kolejowemu ,lub na ich podwoziach zamontowano wyrzutnię S-125 Newa, wyrzutnię oznaczono Newa SC.







Wyposażenie specjalistyczne

Urządzenia ewakuacyjno-remontowe;

- Wyciągarka główna – bębnowa, o napędzie mechanicznym. Siła uciągu bez zbloczy – 25 t, ze zbloczem dwupasmowym 50 t, ze zbloczem trzypasmowym – 75 t
- Wyciągarka pomocnicza – mechaniczno-ręczna

Urządzenie holownicze;

- Ręczny żuraw – obrotowy. Maksymalny udźwig żurawia – 1,5 t.
- Ostroga – przeznaczona jest do zakotwiczenia wozu podczas pracy wyciągarki
- Skrzynia ładunkowa do transportu części zamiennych o masie do 1,5 tony

Urządzenia ochronne;

- Urządzenie ochrony przeciwpożarowej typu „Rosa”
- Układ ochrony przeciwiatomowej UOPA
- Rentgenoradiometr DP-3B
- Termiczna aparatura dymotwórcza
- Wyposażenie do pokonywania przeszkód wodnych po dnie

Łączność;

- Radiostacja UKF typu R-123 (łączność zewnętrzna)
- Czołgowy telefon wewnętrzny R-124 (łączność wewnętrzna)

Autor: zdjęcia – Dawid Kałka

Bibliografia

Lubuskie Muzeum Wojskowe w Drzonowie