

## OBRNENÝ TRANSPORTÉR OT-810

PETER TURZA

TURZA, P.: Carrier OT-810. *Vojenská história*, 3, 1, 1999, pp 92 – 96, Bratislava

On the basis of archival material kept in the Military Historical Archive in Prague the author outlines technical conditions of carriers in Czechoslovakia after the World War II. There is a focus on technical testing and maintenance issues etc. The author prefers aiming at the issue related to introducing a half-track carrier OT-810 „HAKO“ into the Czechoslovak national army armament in the 60's till 1993 when it was destroyed as a result of reducing excessive armament and equipment in the Military Training area Lešť within Slovak territory.

Military History. Czechoslovakia. Czechoslovak armoured vehicles after the WW II.

Skúsenosti z použitia mechanizovaných útvarov a zväzkov v 2. svetovej vojne a postupné zmeny v názoroch na vedenie bojovej činnosti, viedli začiatkom 50. rokov velenie československej armády k úsiliu o vytvorenie štyroch mechanizovaných divízií. Ich hlavný prepravný a bojový prostriedok tvorili zastarávajúce trofejné obrnené transportéry typu Hkl-6 a D 7 v počte asi 700 ks.<sup>1</sup> Z tohto počtu si viac ako 35 percent transportérov vyžadovalo generálne, 37 percent stredné a zostatok bežné opravy. Realizácia opravárenskej činnosti však narážala na chronický nedostatok náhradných súčiastok. Tým sa opravy nielen neúmerne predlžovali, ale i predražovali. Vzhľadom na tieto skutočnosti predložilo koncom júla 1952 Veliteľstvo tankomechanizovaného vojska požiadavku Správe materiálneho plánovania Generálneho štábu ČSLA na vývoj ľahkého obrneného transportéru na báze Hkl-6p.<sup>2</sup> Koncom septembra 1952 náčelník generálneho štábu ČSLA svojím rozhodnutím číslo 00680 schválil jeho samostatný vývoj pod krycím označením „HAKO“. Za riešiteľa úlohy vybralo MNO vývojové stredisko n. p. Tatra Kopřivnice. To v októbri 1952 dostalo hlavné technicko-taktické požiadavky. Podľa nich mal byť 5,7 m dlhý a 1,8 m vysoký transportér s hmotnosťou 7,4 tony poháňaný naftovým motorom T-912 prispôsobený na prepravu dvanástich mužov s výzbrojou. Všetky uvedené aspekty rešpektoval konečný projekt schválený 16. 11. 1953. Na jeho základe n. p. Tatra Kopřivnice postavil dva prototypy, ktoré boli hotové do konca augusta 1954. Tie v septembri prešli náročnými štátnymi skúškami. Na základe ich výsledkov sa na prototyp obrneného transportéra ev. čísla 660202 urobili v n. p. Tatra v mesiacoch október až november 1954 konštrukčné zmeny pákového hriadeľa riadenia, trojuholníkovej vzpery prednej nápravy, záchytných strmeňov prednej nápravy, upevnenia akumulátorových batérií a uchytenia zadných dverí.<sup>3</sup> S takto upraveným prototypom obrneného transportéra sa v 69. mechanizovanom pluku na základe rozhodnutia náčelníka generálneho štábu ČSLA č. j. 035049/55 vykonali 25. januára až 16. februára 1955 vojskové skúšky, ktoré prebehli vo vojenskom výcvikovom priestore Libava.<sup>4</sup> V priebehu skúšok najazdil prototyp celkom 2230 km, z toho v teréne 1460 a na ceste 770 km.

Vojskové skúšky ukázali, že vozidlo i napriek problémom s prednou nápravou, čiastkovým závadám na pásovom podvozku a slabšiemu výkonu motora, bolo vďaka svojej pevnosti, funkčnosti a priechodnosti vhodné na bojové použitie v rámci tankomechanizovaného i streleckého vojska. S ohľadom na uvedené vlastnosti odporučila skúšobná komisia zaviesť transportér OT-810 „HAKO“ čo najskôr do výzbroje armády.

Skúšky s druhým prototypom sa uskutočnili v dobe od 13. 4. do 10. 6. 1955 v bývalom Sovietskom zväze. Pri skúškach transportér ev. číslo 660201 vyhovel.<sup>5</sup> Nezávisle od výsledkov

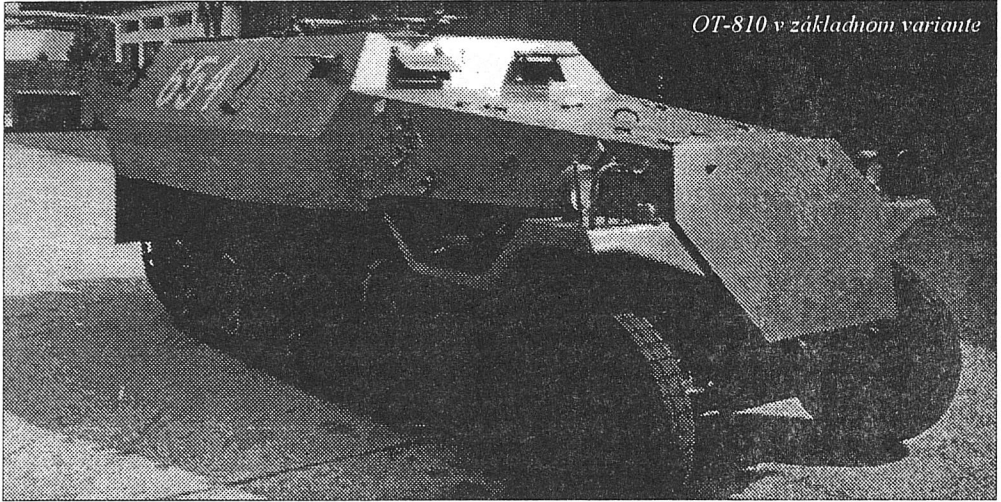
<sup>1</sup> VHA Praha MNO 1956 VTMV 38/3/1 – 29

<sup>2</sup> VHA Praha MNO 1957 TTS 39/56 – 66

<sup>3</sup> VHA Praha MNO 1955 VTMV 74/6/15/19

<sup>4</sup> VHA Praha MNO 1955 VTMV 74/6/15/19

<sup>5</sup> VHA Praha MNO 1955 VTMV 74/5/5 – 1



OT-810 v základnom variante

oboch skúšok začali vojenský odborníci dôrazne požadovať úplné zakrytie bojového priestoru najmä z dôvodov zníženia účinkov jadrových zbraní. K tejto problematike bola 30. augusta 1955 zvolaná technická rada veliteľa tankomechanizovaného vojska, ktorá stanovila hlavné technicko-taktické požiadavky na krytú korbu OT-810 „HAKO“.<sup>6</sup> Medzi hlavné patrila už spomenutá ochrana osádky pred účinkami jadrových zbraní, ochrana proti črepinám granátov a možnosť vedenia boja z vozidla. V duchu týchto požiadaviek začalo vývojové stredisko n. p. Tatra Kopřivnice k riešeniu úlohy zakrytej korby, ktorej konečným výsledkom bola začiatkom leta 1956 konštrukčne upravená korba prototypu obmeného transportéra ev. číslo 660202.<sup>7</sup> Súčasne boli na prototypy vykonané úpravy, ktoré vyplynuli z vojskových skúšok v roku 1955 a skúšok v Sovietskom zväze.

Koncom júla 1956 prešiel prototyp podnikovými skúškami a v dňoch 7. – 28. augusta 1956 sa zúčastnil porovnávacích skúšok s kolesovými obmenými transportérmi V3S-0-1a V3S-0-2 vo vojenskom výcvikovom priestore Jince.<sup>8</sup> Pri skúškach, ktorých cieľom bolo nielen vyhodnotenie jazdných vlastností jednotlivých transportérov pri bojovom použití, ale i preverenie ich spoľahlivosti po stránke funkčnosti a životnosti, dosiahol prototyp „HAKO“ (napriek problémom s deformáciou prednej nápravy, pojazďovými kolesami a netesnosťou korby) najlepšie výsledky. Z tohto dôvodu navrhla komisia už po druhý raz zavedenie transportéra po odstránení zistených nedostatkov do výzbroje armády.<sup>9</sup> Tento návrh však vojensko-vedecká rada náčelníka generálneho štábu ČSLA neschválila a bezprostredne na rokovani zástupca MNO pre technické otázky vyzval prítomných zástupcov n. p. Tatra Kopřivnice k čo najrýchlejšiemu odstráneniu závad tak, aby bolo možné vykonať s prototypom „HAKO“ v čo najkratšom čase doplňovacie skúšky. Tie prebehli v čase od 17. septembra do 17. novembra 1956 vo vojenskom výcvikovom priestore Mimoň.

Na základe požiadaviek z týchto i predchádzajúcich skúšok z rokov 1955 – 1956 dostal n. p. Tatra Kopřivnice štátnu úlohu vyrobiť dva nové prototypy OT-810 „HAKO“ s motormi T-928-3 a jednu korbu pre ostreľovacie skúšky.<sup>10</sup> Práce na prototypoch vozidiel sa rozbehli začiatkom roka 1957. Prvý prototyp obmeného transportéra ev. číslo 660203 bol dokončený 26. júla 1957. V čase od 27. 7. do 15. 8. 1957 prešiel transportér za účasti technikov MNO – Veliteľstva tankového vojska podnikovými skúškami, pri ktorých najazdil 1365 km vrátane 500 km zábehu.<sup>11</sup> V priebehu

<sup>6</sup> VHA Praha MNO 1955 VTMV 74/6/15 – 17

<sup>7</sup> Archív PPS Detva „Príloha k č. j. 037170“

<sup>8</sup> VHA Praha MNO 1956 VTMV 13/5 – 6

<sup>9</sup> VHA Praha MNO 1956 VTMV 13/5 – 6

<sup>10</sup> VHA Praha MNO 1957 VTV 39/56 – 10

<sup>11</sup> VHA Praha MNO 1957 VTV 39/56 – 61

Prototyp obrneného transportéru „HAKO“  
ev. číslo 660202 počas porovnávacích  
skúšok v auguste 1956 vo VVP Jince



skúšok okrem závad na prevodovke a mazacom okruhu motora však vystúpili do popredia nedostatky, ktoré bezprostredne súviseli s údržbou vozidla. Išlo predovšetkým o sťažený prístup k vypúšťacej zátke oleja prídavného prevodu, maznici vačkového hriadeľa a nemožnosti kontroly stavu oleja v diferenciále.<sup>12</sup> Z tohto dôvodu sa práce na druhom prototypu výrazne spomali. Až po konštrukčnom vyriešení nedostatkov bol prototyp ev. číslo 660204 dňa 31. 8. 1957 odozvaný zástupcom veliteľstva tankového vojska k doplňujúcim vojskovým skúškam, ktoré trvali až do 12. 10. 1957. Pri skúškach prototyp ako dopravný i bojový prostriedok streleckého, guľometného, mínometného, tarasnicového, chemického a ženíjného družstva vyhovel. V plnej miere boli splnené i hlavné technicko-taktické požiadavky.<sup>13</sup> Vychádzajúc z týchto skutočností predložil náčelník tankovej technickej správy generálmajor Augustín Trvr na zasadaní vedecko-technickej rady MNO 15. novembra 1957 návrh na zavedenie polopásového obrneného transportéra OT-810 HAKO do výzbroje ČSLA.<sup>14</sup> Návrh bol predložený zainteresovaným zložkám generálneho štábu ČSLA a po ich pozitívnom vyjadrení politickému byru ÚV KSČ. To na svojej 3. schôdzi 8. júla 1958 schválilo zavedenie transportéru OT-810 do výzbroje Československej ľudovej armády.

Výrobou transportérov boli poverené Podpolianske strojárne Detva (ďalej PPS Detva). Aby sa zabezpečil plynulý nábeh výroby, zaistil n. p. Tatra Kopřivnice nielen výrobu skupín, kusovníkov a náradia pre výrobu transportérov, ale v rámci technickej pomoci premiestnil do Detvy na základe uznesenia politického byra ÚV KSČ z 8.7.1958 i technickú skupinu. Viedli ju konštruktéri A. Feix a J. Schwarz. Vďaka týmto opatreniam sa do polovice roka 1959 vyrobilo 20 transportérov overovacej série.<sup>15</sup> Po nej sa za rozsiahlej kooperácie s podnikmi ZKJV Dubnica, ZJVS Martin, SSP Kunovice a strojárne Prakovce rozbehla sériová výroba, v rámci ktorej sa ešte do konca roka 1959 dodalo ďalších 20 vozidiel.<sup>16</sup> rokoch 1960 až 1962 bolo pre potreby vtedajšej ČSLA nakúpených spolu 1120 kusov OT-810 v základnom variante.<sup>17</sup>

Tie sa postupne dodávali najmä do výzbroje tankových a motostreleckých divízií. V priebehu druhej polovice 60. rokov ich postupne v tankových i motostreleckých divíziách nahradili pásové OT-62 a kolesové OT-64. Začiatkom 70. rokov sa viac ako dve tretiny transportérov OT-810 uložili v skladoch nedotknuteľných zásob pre potreby druho sledovaných vševojskových zväzkov. Zvyšok transportérov sa používal na výcvik v útvaroch a výcvikových zaria-deniach prevažne vtedajšieho Východného vojenského okruhu. Od roku 1980 sa začali OT-810 postupne vyradovať z výzbro-

<sup>12</sup> VHA Praha MNO 1957 VTV 39/56 – 61

<sup>13</sup> VHA Praha MNO 1957 VTV 39/56 – 61 príloha k č. j. 013542

VHA Praha MNO 1957 VTV 39/56 – 66

<sup>14</sup> VHA Praha MNO 1957 TTS 39/56 – 66

<sup>15</sup> VHA Praha MNO 1958 TTS 39/60/3

<sup>16</sup> VHA Praha MNO 1959 Sek. Nám. MNO 5/3 – 12

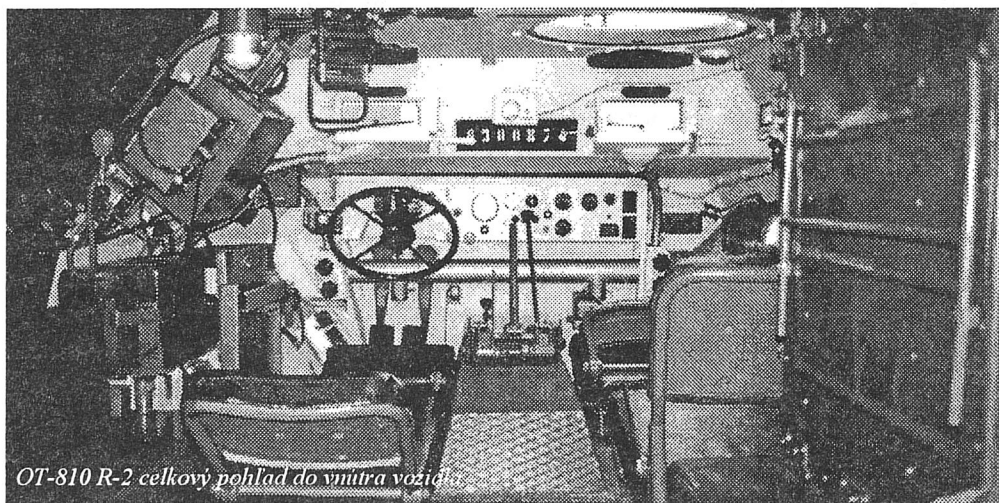
<sup>17</sup> GŠ/TAS Praha 1991 Pomůcka č. j. 0212/18

je ČSLA. Ich likvidáciu vykonávali vojenské opravárenské podniky v Šternberku a Prešove.<sup>18</sup> Posledný OT-810 v základnom variante na našom území bol zlikvidovaný v mieste znižovania nadpočetnej výzbroje a techniky vo VVP Lešť koncom decembra 1993.<sup>19</sup>

Osobitné miesto vo výrobnom programe obrnených polopásových transportérov malo veliteľské vozidlo s označením OT-810 R/2. Požiadavka na jeho vývoj vyvstala pri spracovaní tabuliek mierových počtov počas roka 1959. Riešiteľom vývojovej úlohy OT-810 R/2 sa na základe schválenia MNO č. j. 0021339 NVT-59 stalo ministerstvo všeobecného strojárstva.<sup>20</sup> To rešpektovalo technicko-taktické požiadavky spracované Vojenským výskumným ústavom 060, ktoré schválil náčelník tankovej technickej správy pod č. j. 02316 dňa 12. augusta 1960. Podľa nich mal byť veliteľský transportér na báze OT-810 vybavený ultrakrátkovlnnou rádiostanicou R-113, krátkovlnnou stanicou R-112, doplnkovými rádiostanicami z radu R-105, R-108, R-109 i R-114, ako aj súpravou linkovej telefónnej stanice TP-25 a nabíjajúcim agregátom NS 600.<sup>21</sup>

V úsilí zabezpečiť čo najskôr výrobu prototypu a prípravu overovacej série bol za finálneho výrobcu transportéra určený n. p. PPS Detva a za riešiteľa spojovacieho zariadenia v súčinnosti s Vojenským výskumným ústavom 060 n. p. Tesla Pardubice.<sup>22</sup>

Koncom augusta 1960 sa rozbehli konštrukčné a kompletačné práce. Do novembra 1960 vyrobil n. p. Tesla Pardubice funkčné vzorky spojovacích zariadení a ich doplnkov, ako aj nabíjajúci agregát NS 600.



*OT-810 R-2 celkový pohľad do vnútra vozidla*

V priebehu mesiaca decembra sa vykonávala ich montáž do vozidla. Podnikové kontrolné skúšky prebiehali u finálneho výrobcu od 27. 12. 1960 do 28. 1. 1961.<sup>23</sup>

Po odstránení nedostatkov na kabeláži a palubnom hovorovom zariadení R-120, bolo vozidlo pripravené na vojskové skúšky. Tie sa uskutočnili v 20. motostreleckej divízii v dňoch 29. 8. až 15. 9. 1961. V ich priebehu sa nevyskytli vážne nedostatky. Drobné nedostatky a požiadavky na úpravu OT-810 R/2 odporučil konštrukčný tím riešiť dopracovaním technickej dokumentácie pre overovaciu sériu.<sup>24</sup> Práce na technickej dokumentácii sa skončili v apríli 1962. V nadväznosti na ne boli vykonané všetky potrebné opatrenia súvisiace s prípravou výroby overovacej série.

<sup>18</sup> Archív VÚ 2155 – Nitra

<sup>19</sup> R MO č. 81/93

<sup>20</sup> VHA Praha MNO 1962 TAS nezaradené č. j. 001914/1962

<sup>21</sup> VHA Praha MNO 1962 Sek. Mín. 1/10 – 8

<sup>22</sup> VHA Praha MNO 1962 Sek. Mín. 1/10 – 8

<sup>23</sup> VHA Praha MNO 1960 nezaradená príloha k č. j. 00243

<sup>24</sup> VHA Praha MNO 1962 Sek. mín. 1/10 – 8



Impulz na jej spustenie dalo kolégium MNO, ktoré na svojom 149. zasadnutí dňa 19. júna 1962 prijalo do výzbroje ČSLA OT-810 s rádiostanicami R-113 a R-112 pod označením OT-810 R/2. Od júna do polovice júla 1962 dodal n. p. PPS Detva pre potreby armády 10 ks OT-810 R/2 z overovacej série, ktoré až na výnimku (20. msd) boli pridelené tankovým divíziám. Na ne v mesiacoch august až december nadviazalo ďalších 330 ks transportérov sériovej výroby.<sup>25</sup> Na rozdiel od OT-810 v základnom vybavení sa OT-810 R/2 dodával v prvej polovici 60. rokov výhradne tankovým divíziám prvého sledu. Tabuľkovo boli určené pre náčelníkov štábov tankových plukov, veliteľov a náčelníkov štábov tankových praporev a v rámci technických skupín tankových plukov slúžili ako technické pozorovateľne.<sup>26</sup>

Po zavedení transportérov OT-62 R 2 a OT-64 R 2 sa na prelome 60. a 70. rokov predisponovali do zostavy druhosledovaných vševojskových divízií a delostrelectva. Koncom 70. rokov bola väčšina transportérov uložená v skladoch nedotknuteľných zásob, odkiaľ sa v roku 1982 začalo s ich postupným vyradovaním z výzbroje.<sup>27</sup> Likvidáciou vozidiel bol rovnako ako pri OT-810 poverený Vojenský opravárenský podnik Šternberk a Prešov. K nim v prvej polovici 90. rokov v rámci Slovenska pribudlo i miesto znižovania nadpočetnej výzbroje a techniky vo VVP Lešť, kde sa v apríli až máji 1994 zlikvidovalo posledných 33 kusov OT-810 R/2.<sup>28</sup>

Tým sa skončilo takmer 32-ročné obdobie používania polopásových obrnených transportérov v rámci armády. Súčasne treba pripomenúť, že tieto vozidlá boli prvými, s výrobou ktorých sa začalo na území Slovenska. Skúsenosti s ich výrobou v PPS Detva významnou mierou napomohli zýšenie odbornej kvalifikácie a pripravenosti pracovníkov pri realizácii programov špeciálnej výroby v 60. rokoch.

*Hlavné technicko-taktické požiadavky na OT-810 „HAKO“ a ich splnenie*

Hmotnosť pohotovostná	Požiadavky	OT-810 ev. č. 660204	OT-810 ev. č. 660204	OT-810 sériové
Celková nosnosť v kg	7400	7500	7460	7600
Max. hmotnosť prívesu v kg	1500	1500	1500	1400
Kapacita osôb vrátane vodiča	12	12	12	12
Motor – typ	T-912	T-912	T-928-3	T-928-3
Rozmery v mm				
dĺžka	5700	5700	5670	5710
šírka	2100	2100	2090	2190
výška	1800	1830	1950	2100
svetlá výška	320	320	315	320
Rýchlosť v km/h				
maximálna	55	52	60	60
priemerná na ceste	30	31	30	30
Akčný rádius v km	500	330	600	600
Prekonávanie prekážok				
max. stúpanie v stupňoch	40	33	40	40
max. bočný náklon v stupňoch	30	30	30	25
šírka priekopy v m	1,5	1,5	1,5	1,5
hlbka brodu v m	0,7	0,7	0,7	0,7
priemer najmenšej zákruty v m	13	12,6	12,5	12

<sup>25</sup> GŠ/TAS Praha 1991 Pomůcka č. j. 0212/19

<sup>26</sup> VHA Praha MNO 1963 GŠ/OS 1/1 – 3

<sup>27</sup> Archív VÚ 2155 – Nitra

<sup>28</sup> VHA Praha MNO 1962 Sek. Min. 1/10 – 8