

Jiří Frýba



Obrněný transportér OT-810

retro



historie, takticko-technická data, modifikace



Jiří Frýba

Obrněný transportér OT-810

historie, takticko-technická data, modifikace

Grada Publishing

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Jiří Frýba

Obrněný transportér OT-810

historie, takticko-technická data, modifikace

Vydala Grada Publishing, a. s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@grada.cz, **www.grada.cz**

tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400

jako svou 6533. publikaci

Odpovědný redaktor Petr Somogyi

Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek

Počet stran 144

První vydání, Praha 2017

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a. s., 2017

Cover design © Jakub Náprstek, 2017

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-271-9696-8 (pdf)

ISBN 978-80-271-0231-0 (print)

Obsah

Úvod	6	4 Verze obrněného transportéru	
1 Německé polopásové transportéry v československé armádě.....	9	OT-810.....	103
2 Vývoj obrněného transportéru OT-810.....	31	Lehký obrněný transportér s rádiovými stanicemi R-113 a R-112.....	104
3 Takticko-technická charakteristika OT-810, HAKO a OPp 3t N.....	69	82mm bezzákluzový kanón vz. 59A na polopásovém transportéru OT-810 D ..	108
Stálý převod.....	78	Dělostřelecká pohyblivá pozorovatelná na OT-810 (DPP OT-810).....	118
Spojovací hřídele.....	82	OT-810 pro přepravu osvětlovacích raket ..	121
Řízení	92	OT-810 zdravotní (OT-810 Z)	126
Přístrojová deska	95	5 Barevné fotografie dochovaných vozidel	131
Upevnění kulometu na obrněných transportérech	100	Zkratky	140
Závěsné zařízení.....	101	Prameny a literatura	142
		Závěr	143

Úvod

Československá armáda se po druhé světové válce personálně obnovila na základě zahraničních jednotek z východní i západní fronty, domácích odbojových skupin a nově mobilizovaných vojáků. Z hlediska materiálu se využila výzbroj a technika přivezená československými zahraničními jednotkami, ale především pak kořistní materiál, ponechaný na našem území po kapitulaci Německa a jeho satelitů. Ve stavu naší armády se tak v padesátých letech 20. století setkala obrněná vozidla sovětské, americké, anglické, německé a domácí produkce. Takovou pestrou paletu techniky neměla ve výzbroji žádná jiná evropská armáda. Protože slibované dodávky výzbroje ze SSSR se zpožďovaly, muselo se řešit dočasné naplnění alespoň mírových stavů dokončením rozpracovaných vozidel v domácích zbrojovkách a opravami shromážděných kořistních německých obrněnců. Početně největší zastoupení mezi kořistní technikou měly obrněné transportéry D7p a HkL 6p. Z tohoto důvodu je první kapitola knihy zaměřena na využití německých transportérů v naší armádě. Fotografické dokumentace se dochovalo minimální množství a bohužel ne vždy v dostatečné kvalitě. Vedle označení OPp 3t N se v naší armádě užívalo i označení HkL 6p¹ – v textu pro rozlišení používám označení OPp 3t N pro kořistní transportéry generálové v našich zbrojovkách a označení HkL 6p pro původní německé vozy.

¹ Počeštěním zkratky HkL 6p vznikl dodnes používaný název „Hakl“, jímž se mylně označovaly i naše OT-810.

Transportér OT-810 měl po druhé světové válce co nejrychleji zabezpečit vyšší pohyblivost a ochranu pěších jednotek naší armády. Bouřlivý rozvoj zbraňových systémů (především pak zbraní hromadného ničení) v padesátých letech si vynutil úpravy zadávacích podmínek pro jeho vývoj. Původní úmysl vytvořit v podstatě vylepšenou kopii německého válečného transportéru HkL 6p se postupnými úpravami změnil ve vývoj koncepčně stejného, ale v konečném důsledku nového vozidla. Na základě archivních dokumentů jsem se snažil objasnit postupný vývoj transportéru, jehož jednotlivé etapy jsou dokumentovány dostupnými fotografiemi. Transportér nesl po zavedení do armády označení OT-810, krycí označení vojenské správy pro vývoj znělo HAKO, národní podnik Tatra Kopřivnice ho v kategorii speciálních vojenských vozidel označoval číslem 810 (z toho vzniklo i oficiální vojenské označení). V průběhu vývoje se v dokumentech vojenské správy vyskytují všechna tři označení.

V kapitole zaměřené na takticko-technická data transportéru jsou pro porovnání rozdílů vedle sebe údaje OPp 3t N, prototypu HAKO (ev. č. 660 201) a sériového OT-810. Pokud to bylo možné, jsou rozdíly doloženy fotografiemi. Závěrečná kapitola je zaměřena na účelová provedení, která se ve většině případů objevují až po vyřazení transportéru OT-810 z první linie.

Doufám, že se mi v této knize podaří zodpovědět mnohé otázky spojené s tímto vozidlem a vyvrátit některé nepřesnosti, které kolují po internetu. Všechny uváděné informace jsou výsledkem dlouhodobého studia dostupných archivních materiálů. Je ale samosebou možné, že se časem objeví nové informace, které tuto práci ještě dále doplní.





1

Německé polopásové transportéry v československé armádě

Ozbrojené síly Německa v období druhé světové války používaly dva základní typy polopásových obrněných transportérů. Jednalo se o vozidlo továrny Hanomag, zkonstruované na základě polopásového tahače a vyráběné pod továrním názvem HkL 6p². Byly zařazeny do výzbroje pod označením Sd.Kfz. 251. Celková produkce od roku 1938 do konce války činila 16 578 kusů transportérů ve čtyřech provedeních (Ausführungen „A“ až „D“) a ve 23 verzích. Na výrobě se kromě německých firem podílela i firma Škoda Werke Plzeň (od července roku 1943 výroba chassis) a Bohemia v České Lípě (od roku 1941 dodávky nýtovaných koreb).

² HkL 6 = nepancéřované transportéry (tahače), vojenské označení Sd.Kfz. 11, podvozková část identická s HkL 6p; HkL 6p = pancéřované transportéry, vojenské označení Sd.Kfz. 251.

Druhý typ vznikl pod továrním označením D 7p³ (výrobce firma Demag) na zkráceném podvozku polopásového tahače D 7, jednalo se o menší a lehčí transportér (vojenské označení Sd.Kfz. 250) určený především pro průzkumné a ženijní jednotky. Výroba Sd.Kfz. 250 běžela od června 1941 do března 1945. Celkově vzniklo dvanáct oficiálních modifikací Sd.Kfz. 250/1 až Sd.Kfz. 250/12 v počtu 6628 ks, 413 ks muničních vozidel (Sd.Kfz. 252) a 283 ks průzkumných vozidel (Sd.Kfz. 253). Do výroby pancéřových koreb se zapojily i továrny na našem území. Jednalo se o firmy Böhmisch-Mährische Maschinenfabrik AG, Prag (ČKD Praha, kód výrobce „aeo“) s produkcí 1560 ks v roce 1943, Poldihütte Stahlwerk, Komotau (Poldi Kladno, kód výrobce „dpm“) s dodávkou 134 ks

³ D 7 = nepancéřované transportéry (tahače), vojenské označení Sd.Kfz. 10; D 7p = pancéřované transportéry, vojenské označení Sd.Kfz. 250, Sd.Kfz. 252, Sd.Kfz. 253, o jedno pojízdné kolo zkrácená podvozková část tahače D 7.



v období leden až březen 1944 a Vítkovické železářny (kód výrobce „bzs“), která dodala od ledna do září 1943 847 ks.

Oba typy polopásových transportérů se vedle jiné kořistní techniky dostaly do výzbroje našich jednotek již v květnu 1945, během povstání v Čechách a na Moravě. V Praze jednotka nadporučíka Neubauera používala kromě stíhačů tanků Hetzer od 5. května i HkL 6p ze Štěfánikových kasáren Vládního vojska (označován jako „Velká housenka“) a D 7p (ev. č. WH154168, „Malá housenka“) ze smíchovské opravny Tatra (ztracen s celou osádkou 9. května 1945 po přímém zásahu z tankového kanónu při pronásledování ustupujícího německého zadního voje v oblasti Zlíchova).

Povstalecká skupina škpt. Šimůnka měla ve stavu od 5. května dva kusy Sd.Kfz. 251 (jeden byl výzbrojen kanónem 7,5 cm Kw.K. 37 = Sd.Kfz. 251/22), které získala v Nové škole ve Vysočanech. Následující den je doplnil jeden Sd.Kfz. 251 ukořistěný v Karlštejské ulici ve Vysočanech. Dva z těchto transportérů jednotka ztratila 7. května při německém útoku u vysočanského nádraží, jeden pak 8. května na Libeňském mostě.

Řevnická skupina odbojové organizace Trávnice zajistila 5. května na nádraží v Řevnicích z železničního transportu 1 ks Sd.Kfz. 250 (označen nápisem ČSR – PARTYZÁN – ŘEVNICE 1) a 4 ks Sd.Kfz. 251 (nápis ČSR – PARTY-

- ◀ Skupina vozidel HkL 6 (Sd.Kfz. 11) na dvoře plzeňské Škodovky v říjnu 1943 připravená k předání [2]
- ◀ Polopásový obrněný transportér Sd.Kfz. 250 („Malá housenka“) v Jeseniově ulici na Žižkově, asi 8. května 1945 [1]



- ▲ Rozstřílený transportér Sd.Kfz. 251/22 povstalecké skupiny škpt. Šimůnka u Vysočanského nádraží, v ulici Pod Pekárnou [2]
- ▶ Sd.Kfz. 251 Ausf. D řevnických vlastenců (ČSR – ŘEVNICE – PARTIZÁN 4)
- ▶ Řevnický polopásový transportér Sd.Kfz. 251 číslo 3 na hřišti SK Praga, Praha-Vysočany [2]



ZÁN – ŘEVNICE 2 až 5). Do boje zasáhly v Radotíně. Po skončení bojů 12. května byly odeslány do Prahy a odstaveny na hřišti SK Praga ve Vysočanech u ulice Spojovací, které využívala skupina majora Škorpila k soustředování kořistní bojové techniky z pražských ulic.

Kromě Prahy byli vlastenci aktivní i v ostatních českých městech. Například v Hořicích v Podkrkonoší padl do rukou českých povstalců kromě transportérů Sd.Kfz. 251 Ausf. C a D také muniční obrněný transportér Sd.Kfz. 252, 2cm Flak 38 auf Selbstlafette Zgkw.3t (Sd.Kfz. 11) a Sd.Kfz. 10/5. Oddíl Bernard pod velením majora Bělohávků z Písku měl 8. května při odjezdu na pomoc obci Bernartice ve svém stavu kromě další techniky také jeden obrněný transportér Sd.Kfz. 251 Ausf. D (patrně ze stavu Vládního vojska). Odbojáři z Třeboně ukořistili 9. května obrněný transportér Sd.Kfz. 251/1 Ausf. D v úpravě Stuka zu Fuss (z plechových klecí umístěných na bocích korby bylo možno odpalovat šestici tříštivotrhavých 280mm Wurfkörper M F1 50). V Týně nad Vltavou zase získali povstalci jako kořist Sd.Kfz. 251/3 Ausf. D, s největší pravděpodobností ze stavu 9. tankového pluku 25. tankové divize. V obci Chrástany (okres Rakovník) se podařilo zadržet z Prahy ustupující německé vojáky na polopásovém vozidle Sd.Kfz. 10/4 s 2cm kanónem Flak 38.

- ◀ Sd.Kfz. 10/4 s 2cm protiletadlovým kanónem Flak 38 na návsi obce Chrástany, okres Rakovník
- ◀ Sd.Kfz. 251/9 Ausf. C Stummel, zajištěný na letišti Praha-Kbely společně s železným prototypem tančíku Praga AH-IV Sv vyzbrojeným dvojčetem kulometů 7,92 mm MG 81 Z (Maschinengewehr 81, Zwilling)

Vzhledem k tomu, že v německé armádě se obrněné transportéry Sd.Kfz. 251 a Sd.Kfz. 250 používaly ve velkých počtech, je pochopitelné, že se na našem území po skončení války nacházely stovky těchto vozidel. Na některých místech se jednalo o jednotlivé kusy, v jiných destinacích se našly desítky vozidel, například na letišti v Plzni-Bory Američané shromáždili od německých jednotek, které se dostaly do jejich zóny, 43 ks Sd.Kfz. 251 a 8 ks Sd.Kfz. 250.

Sovětská armáda soustředila na několika místech Československa asi 100 ks Sd.Kfz. 251 a menší množství Sd.Kfz. 250. Po odchodu je zde zanechala výměnou za odpovídající množství železného šrotu.⁴ Další vozidla soustředily vyprošťovací oddíly řízené VII. odborem Ministerstva národní obrany. Podařilo se tak získat přibližně 600 ks Sd.Kfz. 251, 200 ks Sd.Kfz. 250 v opravitelném stavu a další desítky jako zdroj náhradních dílů. Vedle obrněných vozidel se shromáždilo i několik desítek neobrněných provedení transportérů HkL 6 a D 7. Největší množství kořistní obrněné techniky včetně transportérů bylo soustředěno na sběrné ploše ve vojenském výcvikovém táboře Mladá (posádka Milovice).⁵

⁴ Například v prostoru soustředění v obci Zálužany převzali 25. března 1946 zástupci Velitelství tankového vojska škpt. Betka a škpt. Prokop 21 ks vozidel, včetně 12 ks obrněných 3t polopásů pro dopravu osob (zřejmě Sd.Kfz. 251, předány 22. tankové brigádě pro prapor samopalníků), 2 ks obrněných polopásů s kanónem 75 mm (asi Sd.Kfz. 251/9) a jeden polopás Sd Kfz 10/1 (přidělen dělostřeleckému pluku 52).

⁵ Název Vojenský výcvikový tábor (VVT) se v roce 1952 změnil na Vojenský výcvikový prostor (VVP).

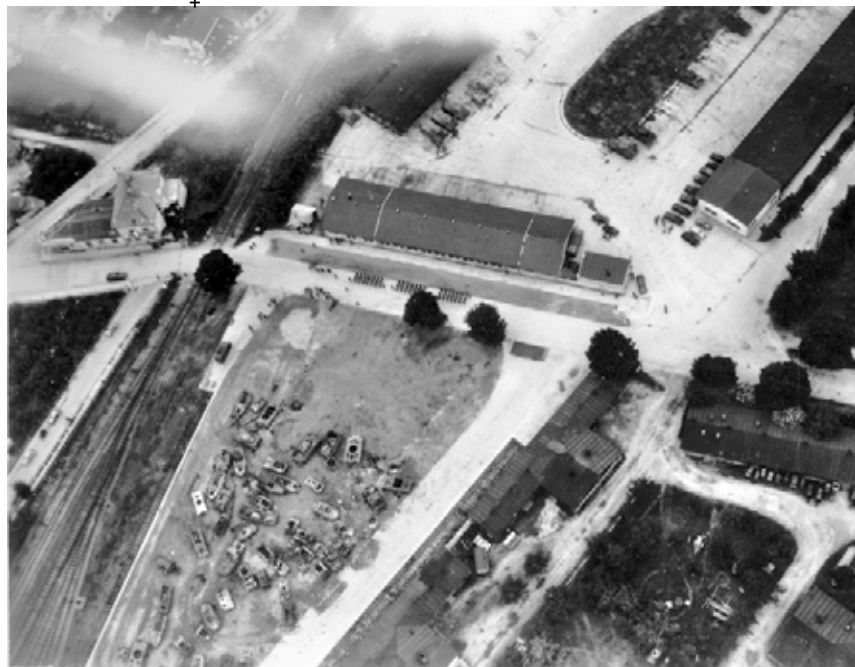
Přestože velení armády po určitou dobu se zařazením kořistních transportérů do výzbroje váhalo, neoficiálně je do svého stavu přijímaly vznikající jednotky různého zaměření. Například jedenáct kusů Sd.Kfz. 251 a jeden Sd.Kfz. 250 evidoval už v roce 1945 ve svém stavu 1. tankový prapor 1. oblasti (čísla vozidel ÚV-151, 153 až 162).⁶ Početní stavy obrněných transportérů, které si přivezly do vlasti naše zahraniční vojenské jednotky především ze západu a v menší míře i z východu,⁷ na pokrytí požadků jednotlivých složek armády nestačily. Proto v roce 1947 došlo k jednání, na jehož základě rozhodlo vedení armády provést zhodnocení stavu a možností oprav transportérů ponechaných ustupujícími německými jednotkami na našem území. Společně s další kořistní technikou došlo ke stahování transportérů vyprošťovacími četami z míst nálezů na nejbližší železniční stanice. Práce spojené s odsunem techniky probíhaly po celý zbytek roku 1947, byly dokončeny na jaře roku 1948. Železničními transporty se technika dopravovala přímo do opravárenských zařízení nebo na místa soustředění kořistní techniky.

⁶ Zkratka psaná na vozidle (ÚV) značí „útočná vozba“ + pořadové číslo, jedná se vlastně o první evidenční čísla obrněné techniky.

⁷ Jednalo se o 53 ks amerického polopásu International Harvester Half-track M5A1 a M14 (označení v naší armádě Internacional), ze stavu ČSOB, o britský pásový Loyd Carrier ve verzích CTT 2-Mk.I (tahač) a Loyd Carrier TSC (startovací a nabíjecí) a různé verze transportéru Universal Carrier (oba typy nesly v naší armádě označení Carrier), celkem 114 ks (z toho 18 ks od 1. čs. armádního sboru v SSSR).



Fotografie z jednoho z míst soustředění kořistní techniky ve středních Čechách, zřízených vojsky Rudé armády (vozidla označena kombinacemi písmen azbuky a čísel). Na snímku vlevo dole Sd.Kfz. 251 Ausf. D označený BA 3044 [2]



Letecké záběry místa soustředění kořistní techniky v posádce Milovice, pořízené 2. června 1946 při příležitosti oslavy opětovného zahájení činnosti ve Vojenském výcvikovém táboře Mladá [2]



Na celkových opravách transportérů se v největší míře podílely Škodovy závody v Plzni, protože zde zůstala k dispozici výrobní linka pro podvozkové skupiny HkL 6. Mezi další opravny patřily Automobilní zbrojnice číslo 1 v Přebouči, ČKD Slaný a automobilka Wichterle a Kovařík (Wikov) v Prostějově (pozdější Agrostroj Prostějov). Bohužel celkové počty opravených HkL 6p jsou známy jen z plzeňské Škodovky, počty transportérů D 7p se zatím nepodařilo zjistit u žádné z továren. V Plzni bylo v letech 1946 až 1951 celkem opraveno 236 ks HkL 6p, dílčí výkaz z AZ 1 udává 107 ks opravených HkL 6p od ledna do října roku 1947, což celkem dává 343 ks opravených transportérů (doloženo dokumentačně). Celkový počet transportérů byl ovšem větší, jak vyplývá z počtů těchto vozidel vykazovaných v dokladech vojenské správy.



- ◀ Slavnostní nástup jednotek 1. oblasti, v popředí 2 ks terénních osobních vozidel VW 188 Kübelwagen, v pozadí transportér Sd.Kfz. 250/1 neue Art [2]
- ◀ Tento tahač na podvozku polopásového vozidla HkL 6 (ev. č. 52 819) používal stavební prapor železniční brigády v Pardubicích koncem čtyřicátých let 20. století. V závěsu přepravník Strassenroller R 40, druhý kus přepravníku vzadu řídily skupiny vojáků pomocí lan



Odtah soustředěných kořistních polopásových transportérů vyprošťovací skupinou v železniční stanici Příbram, na počátku roku 1948. Na prvním snímku na vagonu zprava Sd.Kfz. 250-9 neue Art (označen 149/L), Sd.Kfz. 250-1 neue Art a 2 ks Sd.Kfz. 251-1 Ausf. D. Na druhé fotografii je Sd.Kfz. 251-1 (148/L), zapřažený za Sd.Kfz. 7 a používaný vyprošťovací skupinou jako tahač nepojízdné techniky. Na třetím snímku poškozený transportér Sd.Kfz. 251-1 (označen ležatým křížem) připravovaný k odsunu. Kořistním číslem (148/L, 149/L) opatřovaly vozidla jednotlivé hodnotící komise: písmeno je iniciála velitele hodnotící komise, číslo označuje pořadí hodnoceného vozidla. Ležatým křížem se označovala vozidla vhodná nanejvýš jako zdroj náhradních dílů nebo určená k sešrotování

Počty HKL 6p (OPp 3t N) opravených Škodovými závody Plzeň:

Rok	1946	1948	1949	1950	1951	Celkem
Počet	2	83	90	30	31	236

Počty německých kořistních transportérů používaných naší armádou:⁸

Celkové počty k datu [ks]	OPp 3t N	OPp 1t N	Celkem
prosinec 1950	590	?	590 + ?
prosinec 1953	586	199	785
1. dubna 1956	549	197	746
březen 1957	476	154	630
1. prosince 1959	439	138	577

Transportéry Sd.Kfz. 250 byly do výzbroje naší armády zařazeny v kategorii „transportér malý“, pod označením „Obrněné polopásové vozidlo“ – zkratka: OPp 1t N (Obrněné polopásové vozidlo 1tunové, německé), používalo se i původní označení výrobce: D 7p. Transportér Sd.Kfz. 251 byl zařazen v kategorii „transportér střední“, pod označením „Obrněné polopásové vozidlo“ – zkratka: OPp 3t N (Obrněné polopásové vozidlo 3tunové, německé), oficiálně se používalo také původní označení výrobce: HKL 6p (v dokumentech se objevuje v různém provedení, například HKL 6P, HKL 6p, HKL 6p). Význam 1t a 3t v označení souvisí s maximální hmotností taženého přívěsu.

Vozidla na základě dokončovaných oprav byla postupně zařazována k jednotkám, malé transportéry především k průzkumným a ženijním jednotkám a střední transportéry k jednotlivým pěším a dělostřeleckým plukům (například v roce 1949 se jednalo o PP 38 Beroun – 16 ks, PP 21 Čáslav – 18 ks, PP 13 Šumperk – 19 ks, PP 40 Uherské Hradiště – 8 ks, TSDP 351 Jince – 13 ks, TSDP 352 Plzeň – 13 ks), od roku 1950 a 1951 pak k tankovým a mechanizovaným divizím. Velké množství kořistních transportérů měl v letech 1949 až 1950 ženijní prapor 13. tankového sboru u svého náhradního oddílu v Olomouci, a to 42 vozů OPp 3t N a 16 vozů OPp 1t N. Zřejmě největší počet těchto vozidel obdržel PP 6 („Hanácký“) z Olomouce, 89 ks OPp 3t N a 11 ks OPp 1t N.

⁸ Prozatím se v archívních dokumentech podařilo dohledat údaje jen k těmto datům.