

Bundeswehr Tank Transporters in detail

Strana 11

Vybavení pod přístrojovou deskou je přístupné po otevření krytu pod předním oknem kabiny. Mimo jiné tam je umístěno těleso topení a pojistková skříň. Na pravém boku kabiny pod blinkrem jsou umístěné zásuvky pro připojení el. kabelů 24V.

Strana 12

V prohlubni střechy může být umístěno filtro-ventilační zařízení/klimatizace. V tom případě je střecha rovná. Výstražné majáčky nejsou na střeše napevno a umísťují se do držáků v rozích. Jinak jsou vezeny v kabině. Na rám okolo poklopu je možné opevnit lehký kulomet. Za stupačkami jsou v „U“ profilu umístěné tažné tyče, jejichž konce jsou vidět na obou spodních obrázcích.

Strana 14

Vlevo nahoře je pohled na bok stropu na levé straně kabiny. Na ostatních obr. na této straně jsou detaily pravé strany stropu kabiny.

Strana 15

Poklop ve stropu kabiny se po nadzvednutí odsouvá vlevo. Za poklopem je umístěna schránka pro uložení lékárníčky

Strana 17

Na str. 16 dole jsou pohledy na pravou část podlahy v kabině s dobře viditelným výdechem topení ve střední části pod přístrojovou deskou.

Na str. 17 jsou detaily podlahy pedálů v prostoru řidiče.

Strana 19

Na první pohled stejný interiér vozidel SLT 56 a 50-3 je po podrobnějším zkoumání jiný téměř v každém detailu. Pro srovnání je na stranách 54 a 55 interiér tahače SLT 50-3.

Strana 20

Pod středním dvojsedadlem je prostor, ve kterém jsou umístěné akumulátory. Po sklopení opěradel vzniknou improvizované stolní desky. Pro přístup k aku. se odstraňují kompletní sedadla i s deskou, která je zároveň víkem prostoru pro baterie. Na zadní stěně nad sedadly je umístěn držák pro majáčky. Momentálně jsou dva umístěné na střeše tohoto SLT 56.

Strana 22

Na této dvoustraně jsou detaily pravé strany kabiny.

Na velkém obr. nahoře je dobře vidět jeden z hlavních identifikačních znaků, díky němuž je možno rychle určit, zda jde o kabinu typu 56 nebo 50-3. Pryžová ochrana tyče na nářadí jsou vzduchové filtry turba motoru. U SLT 50-3 je vcelku a s podélným vroubkováním.

Strana 24

Na rozdíl od kabiny jsou ve střední části tahačů 56 a 50-2/3 již značně rozdíly dané jak použitím jiných motorů, tak i jiným uspořádáním jednotlivých soustav. Pro srovnání s SLT 50-3 na stranách 62 - 67.

Hned za kabinou je velký box sání chlazení motoru. Po obou stranách motoru jsou boxy na nářadí a výstroj. Za motorem je soustava dvou navijáků. Mezi nimi a boxy na nářadí jsou vzduchové filtry turba motoru. Za navijáky jsou lahve na média a další schránky na výstroj.

Strana 25

Poklop motorového prostoru se otevírá směrem dozadu. Celý motor kryje plochý chladič s žebrováním po stranách motoru. Boky prostoru i jeho poklop mají z vnitřní strany tepelnou izolaci.

Strana 26

Vlevo dole je pohled shora do sacího boxu chlazení motoru. Uprostřed jsou pohledy do motorového prostoru. Vlevo je z pravé strany, vpravo je zepředu.

Strana 27

Vlevo jsou detaily vnějších světlometů na motorovém prostoru pro osvětlení prostoru za tahačem při nakládání. Nahoře je otevřený filtr turba. Dole je vzduchové potrubí od filtrů k turbům.

Vlevo dole jsou detaily na levé straně krytu motoru.

Strana 28

Tři pohledy zleva na celou soustavu navijáků. Pověšměte si složitější potrubí hydraulické kapaliny.

Strana 29

Na horních foto si povšimněte, že nad pravým bubnem s lanem je umístěn chladič hydraulické kapaliny. Vlevo dole je detail levého bubnu. Vpravo dole je detail rozvodové skříně hydraulické kapaliny. Prostřední hadice vede do chladiče.

Strana 30

Celkový pohled na zadní část tahače, kde je umístěna kotva pro usazení návěsu.

V popředí jsou spojovací kabely hydrauliky a el. proudy pro připojení návěsu.

Dole jsou detaily bubnu levého navijáku. Na pravém obr. si všimněte plnicího hrdla palivové nádrže.

Uprostřed je detail chladiče hydraulické kapaliny.

Po obou stranách zadních blatníků vedou lana od navijáků dozadu k tažným kladkám, jejichž detaily jsou na následující straně.

Strana 32

Na této straně jsou detaily poslední příčky rámu s tažným hákem a s kladkami navijáků po obou stranách rámu.

Strana 33

Protože je SLT 56 určen pro těžší břemena, tak na rozdíl od 50-3 je rám za kotvou vyztužen tímto příhradovým příčným nosníkem, díky němuž je zamezeno kroucení rámu. Vlevo nahoře je vnitřní strana poslední příčky.

Strana 34

Vlevo je kotva zepředu, vpravo je při pohledu zezadu. Její upevnění k rámu je na spodních obr.

Kotva má výkyv ve dvou rovinách. Kynvý mechanismus je patrný na obr. vpravo dole.

Strana 35

Vpravo jsou detaily levého blatníku, na němž jsou také umístěny kovové zárazky pod kola proti rozjetí

a držák na kanystr s rezervou paliva na dojezí. Ten je umístěn hned vedle hrdla pal. nádrže.

Vpravo jsou tři detaily pracovní plošiny s trnem, na kterém jsou propojovací kabely pro připojení návěsu.

Strana 36

Zde jsou schránky na nářadí levé straně SLT 56.

Strana 37

Nahoře jsou schránky na pravé straně tahače, dole jsou boxy, které jsou umístěny nad rámem za rozvodnou skříní hydraulické kapaliny.

Strana 38

Vlevo jsou pohledy na prostor pod kabinou na levé straně. Zde jsou kladky pro vyvedení lana od navijáku směrem dopředu. Vpravo jsou dva pohledy na pravou stranu, kde je vyveden kardan lomené tyče řízení a kudy vede táhlo spojky a potrubí od pedálů.

Dole je „U“ profil napříč pod kabinou pro uložení tažných tyčí.

Na protější straně jsou detaily zadní dvojnápravy. Rezerva je na pravém boku ve sklopeném rámu.

Strana 40

Na třech dolních obr. jsou detaily rozvodové skříně, která je umístěna pod převodovkou. Na dvou levých je pohled na její přední stranu s kardanem k první nápravě, vpravo je její zadní strana s kardanem k první zadní nápravě.

Strana 42

Vlevo jsou pohledy na péra přední dvojnápravy na levé straně rámu se systémem táhel řízení. Nahoře je pohled směrem k druhé nápravě, dole k první. Vpravo a dole jsou stejné pohledy ale na pravé straně rámu. Na str. 43 vlevo jsou klouby přední hnané nápravy. Vpravo jsou pohledy na přední diferenciál v pohledu od zadu. Spojovací tyč řízení (světlejší barva) vede spodem za nápravou.

Strana 42

Na schématu je znázorněno umístění zobrazených detailů na této dvoustraně.

Strana 44

Na této straně jsou detaily druhé přední nepoháněné nápravy. Tato náprava je také říditelná.

Kvůli procházejícímu kardanu k první nápravě je uprostřed prohnutá do „V“. Vpravo uprostřed je vidět hydraulický píst posilovače řízení spojený k táhlu spojovací tyče řízení.

Ta vede také spodem za nápravou.

Strana 45

Vlevo je zadní strana diferenciálu první zadní nápravy. Dole je stejný diferenciál, ale z pohledu zepředu. V levé části obr. je patrný kardan mezi 3. a 4. nápravou.

Vpravo dole je přední strana diferenciálu poslední 4. nápravy.

Strana 46

Na této dvoustraně jsou detaily poslední 4. nápravy. Dole je pohled na diferenciaci poslední nápravy shora. Detaily brzové soustavy a zavěšení zadního hnaného kola jsou na str. 47.

Strana 48

Zde začíná část věnovaná 56. tunovému návěsu. Na protější straně je tzv. pevným spojením zajištěn tank Leopard 2.

Strana 50

Vpravo dole je detail zajišťovacího lana sklopené rampy v přepravní poloze.

Nájezdové pruhy na návěsu a povrch ramp jsou opatřeny protiskluzovým povrchem.

Strana 51

Nahoře je detail držáku pro rezervy na pravé straně návěsu. Stojny pro samostatné stání se vysouvají ručně ovládaným mechanismem, který je umístěn ve skříni na pravém boku návěsu - obr. vpravo dole.

Strana 52

Nahoře si povšimněte propojených kabelů a hadic mezi návěsem a tahačem. Vpravo je pohled na kladky pro vedení lan od navijáku na tahači. Na horním rameni návěsu je mimo jiné prostor pro uložení potřebné výstroje, dalších rezervních kol. Také slouží pro uložení různých zajišťovacích prostředků pro upevnění nákladu. Jako darazy pro techniku slouží masivní přišroubované dřevěné bloky.

Strana 53

Zde jsou detaily přední části ramene s čepem pro usazení do kotvy tahače. V kulatém otvoru v boku ramene jsou dvě bílé měrky pro určení správné polohy nad kotvou.

Vpravo jsou detaily viditelné zespod pod ramenem návěsu. Zde začínají rozvody jak pro el. zařízení tak pro bzdovou a hydraulickou soustavu.

Detaily připojovacích bodů jsou dole vlevo.

Strana 55

Na této dvoustraně jsou detaily podvozku 56 tunového návěsu. Jeho poslední 4 nápravy jsou natáčitelné.

Strana 57

Nahoře jsou SLT 50-3 polské armády a bundeswehru na společném logistickém cvičení NATO Collective Effort 2004.

Dole je SLT 50-3 Bundeswehru, který dopravoval těžkou techniku na Den Armády ČR (Bahna) v roce 2003.

Strana 58

Nahoře je 50-3 polské armády s 50 tunovým podvalníkem, na kterém je naložen nový výprošřovací tank polské výroby VT-55.

Dole jsou dva různé 50-3 Elefant na „Bahnech“. Povšimněte si odlišného provedení nápisů nad předním sklem a kreseb slona na pravé straně předního nárazníku.

Strana 59

Vpravo dole nalétává nad SLT 50-3 s 50 tunovým podvalníkem, na kterém je naložený Leopard 2, víceúčelový vrtulník MBB-105.

Na rámu nad odsuvným poklopem kabiny je namontovaný lehký kulomet.

Strana 61

Zde můžete porovnat rozdíly interiérů SLT 50-3 a 56, který je zobrazený na str. 14 - 25.

Strana 62

Podobně jako u SLT 56, je i u 50-3 za motorovým prostorem umístěna soustava dvou navijáků. Rozdíl je mimo jiné v tom, že vzduchové filtry turbu jsou vepředu po obou stranách motorového prostoru (ob. vpravo dole).

Strana 63

Dole je pohled na navijáky směrem dopředu. Nad pravým bubnem je také chladič hydraulického systému. Vpravo nahoře je pravý buben, pod ním je levý. Vpravo dole jsou tlaková láhve médií, které stojí na levém boku vedle motorového prostoru. Schránka na nářadí je jen na pravém boku.

Strana 64

Zcela jiný motor má také naprosto odlišný kryt. Na obou obr. je pohled na mot. prostor směrem dozadu. Na obou kresbách je motor zepředu.

Strana 65

Vlevo je zcela demontovaný kryt motoru. Na rozdíl od SLT 56 nemá na vnitřní straně viditelnou tepelnou izolaci. Dole je výfuk zepředu a zezadu.

Vlevo je kresba převodovky pro SLT 50-2/50-3 zepředu.

Nahoře je vidět její spojení s motorem.

Vpravo nahoře uprostřed jsou viditelné lopatky dvou ventilátorů chladicího systému.

Dole je detail levého turbu.

Strana 69

Zde je 50 tunový podvalník, který bývá používán jak tahači SLT 56, tak 50-2/50-3.

Strana 70

Na rozdíl od 56 tunového návěsu je možné u tohoto typu vysouvat pomocné nohy pro odstavení jak

elektricky tak i ručně. V obou případech se to ovládalo ze skříně, která je na pravé straně návěsu.

Strana 71

Podle oděných dřevěných bloků a zarezlých kotevních řetězů je patrné, že polská armáda nenakupovala od bundeswehru zcela nové tahače a návěsy. (vlevo dole). Stejně jako u tahačů, tak i v této části se 50 a 56 tunové návěsy liší téměř ve všech detailech.

Strana 72

Podvozek tohoto návěsu je naprosto odlišné konstrukce, ne je použita u 56 tunového.

