

Sd.Kfz. 251/1D in detail

strana 2

V této publikaci je zachyceno doslovné znovuzrození tohoto Sd.Kfz. 251/1 Ausf D v dílně pana Léhara ze Zvole u Šumperka v letech 2003 až 2006.

strana 3

Závěrečná část publikace je věnována Československé poválečné výrobě obdobného transportéru OT-810. Tento je v majetku soukromého Vojenského Muzea v Králíkách v severovýchodních Čechách.

strana 13

První fáze rekonstrukce - rám po nastříkání základovou barvou po opískování. V čele rámu je otvor pro startovací kliku. Pod rám vystupuje příčka s otvorem pro kyvné upevnění listového pera přední nápravy (vlevo nahoře). V zadní části rámu je otvor pro uložení pouzdra s pružinou tažného zařízení.

strana 14

Zde jsou pohledy na zadní část rámu směrem dopředu.

strana 15

Dole jsou pohledy na přední část rámu s prostorem pro motor. Vpravo nahoře a uprostřed jsou pohledy na rám s osazenými torzními tyčemi, závěsnými rameny a převodovkou s diferenciálem (leden 2004).

strana 16

Další fází rekonstrukce je osazení jednotlivých komponentů do rámu. Zde je již zabudovaná převodovka. Vlevo dole je pouzdro pružiny zadního tažného oka. Vpravo jsou detaily tažného oka.

strana 17

Kromě většiny originálních součástí bylo nutné z bezpečnostních důvodů vyrobit některé nové, jako například nádrž na stlačený vzduch. Vpravo nahoře je detail horních dorazů pérování.

strana 18

Nahoře jsou detaily závěsných ramen. Dole jsou detaily jejich zavěšení do rámu.

strana 19

Na této straně jsou detaily zadní napínací kladky pásů. Dole je pohled zepředu, vpravo dole shora.

strana 21

Pro znázornění systému podvozku byla na ramena zavěšena postupně některá kola.

Původní gumy mají ještě označení výrobce, což dokládá, že se na jednom vozidle mohly sejít komponenty od různých výrobců.

strana 22

Nahoře a dole ještě chybí namontovat poslední vnější kola.

strana 23

Nahoře je pohled zezadu na levé zadní kolo, které slouží zároveň jako napínací kladka. Na rámu v tomto místě je již přišroubováno pancéřování.

strana 24

Jednou z prvních a přípravných fází rekonstrukce bylo v zimních měsících 2003/2004 zkompletování motoru Maybach HL 42 TURKM.

strana 25

Po dokompletování rámu přišla na řadu motorová přepážka s osazením motoru a chladiče.

strana 26

Dole jsou detaily kladek pro rozvodné řemeny. Vzduchový filtr v základové barvě je usazen a připraven pro napasování přívodního potrubí ke karburátoru. Na levé straně bloku motoru je v šedé barvě ještě prázdný držák pro dynamo.

strana 29

Po oboustranných tyče řízení, která prochází motorovou přepážkou, jsou umístěny držáky pro nádoby s olejem. Ty jsou vyrobeny ze zhruba 5mm silného slisovaného dřevitého papíru, detail vlevo nahoře. Zcela vlevo nahoře je nádržka pro zimní starty, obsahující lehký benzin nebo éter. Dole je detail zadní strany přístroje.

strana 31

Zde jsou detaily chladiče po namontování na rám. Ještě není namontováno potrubí a nejsou nasazeny rozvodné řemeny.

strana 34

Zde začíná část věnovaná detailům převodovky. Ta je uložena na pouzdrách torzních tyčí pomocí tří silentbloků. Dva jsou vepředu po stranách, vzadu je jeden. Detail pravého bočního bloku je na následující straně vpravo dole.

strana 37

Na straně 135 si můžete porovnat tvary převodovky v OT-810 a zde zobrazené v 251/1D.

strana 38

Dlouhá tyč, která jde do převodovky (nahore) je kardan od motoru. Je spojený s krátkým kloubem převodovky, který má gumový kryt. Pod ním je mohutnější kardanový kloub, který spojuje převodovku s diferenciálem se směrovými brzdami, ze kterého je přenášen pohyb na hnací kola. Diferenciál je usazen k pouzdrům torzních tyčí na čtyřech silentblocích.

strana 40

Vlevo je blok diferenciálu samotný bez směrových brzd před usazením do rámu.

strana 41

Vpravo je pohled zespodu na umístění bloku diferenciálu mezi přepážkou rámu. Vlevo je detail předních silentbloků a konce kardanu vedoucího k motoru.

strana 42

Na této straně jsou detaily směrových brzd a kardanového kloubu, který je spojuje se stranovými portálovými převody hnacích kol.

strana 43

Na této straně jsou detaily směrových brzd před zkompletováním.

strana 45

Na této dvoustraně jsou detaily stranových portálových převodů hnacího kola. Zcela vlevo jsou ve stavu před započítím rekonstrukce (levý převod). Otevřený pouzdro je z pravého převodu. Na této straně je již hotový levý.

strana 46

Oba obrázky nasazeného hnacího kola i detail vlevo dole jsou detaily kola na pravé straně rámu. Vpravo je pohled zezadu, vlevo zepředu. Vpravo dole je vnitřní strana hnacího kola. Povšimněte si, že tato kola nemají zuby, ale otočné válečky, které umožňovaly lepší zapadání vodících trnů pásů. Jsou vybavena gumou stejně jako pojezdová kola.

strana 48

Vlevo nahoře je detail zavěšení nápravy pod rámem. Vlevo a nahoře jsou detaily pravé strany přední nápravy, dole je levá strana s kloubem tyče řízení.

strana 49

Nahoře je plná neprůstředlná pneumatika. Ty byly předepsány pro pancéřované varianty vozidel, ale při nedostatku materiálu byly v praxi používány i běžné dušové pneumatiky. Dole jsou detaily skládaného ráfku. Tato konstrukce byla nutná, protože jinak by nebylo možné plnou gumu nasadit. U normálních pneumatik to usnadňovalo práci při výměně.

strana 50

Vlevo jsou detaily stabilizátoru přední nápravy. Vpravo je přední náprava po opískování. Po 50 letech pod hladinou rybníka bez přístupu vzduchu je téměř nepoškozená a je možné ji bez velkých úprav použít.

strana 52

Na této dvoustraně jsou detaily klobu tyče řízení a uložení jejího převodu na levý podélník rámu před motorovou přepážkou. Zcela vpravo nahoře si povšimněte pancéřové desky chránící tuto část rámu.

strana 54

Součástí rekonstrukce je také výroba nových výrobních štítků a číselníků přístrojů. Velká roua do obráceného „U“ je sání vzduchu k motoru z prostoru osádky.

strana 55

Volant je uložen na zalomeném kloubu tyče řízení. Dole je nově vyrobená motorová přepážka. Spolu s ostatními díly z nejtenčích plechů se bohužel dochovala v nepoužitelném stavu a bylo nutno ji vyrobit novou. Pohled je zepředu z motorové strany.

strana 56

Nahoře je detail plynového pedálu, vpravo páky ruční brzdy. Vpravo dole je ovládací páka "redukce" pro jízdu v terénu. Nově vyrobené díly ještě čekají na poslední nátěr.

strana 57

Zde je převodová soustava umístěná mezi převodovkou a diferenciálem.

strana 59

Na straně 58 nahoře jsou detaily hlavního brzdového válce. Na dalších obr. jsou táhla k brzdám hnací nápravy po obou stranách rámu. Na této straně vlevo je válec odkalovače oleje spojený s plničem pneumatik. Do tohoto zařízení se přiváděl vzduch z kompresoru (na pravé straně bloku motoru). K němu se poté připojila hadice a stačilo otočit pákou a nahustit pneumatiku. Vpravo jsou dva pohledy na brzdící přívěs, který je umístěný na levo od bloku převodovky v rámu.

strana 260

Celý rám zespodu a většina motorového prostoru byly kryty pancířem, který se po dokončení podvozku šrouboval na rám. Dole je vařaný kryt motoru.

strana 61

Dole a vpravo je svařený samostatný pancíř přední části motorového prostoru. Na rozdíl od OT-810 je vcelku. U OT-810 se odklápí dolů celá čelní deska. Na vozíku pod pancířem ještě čekají závěsná ramena podvozku na poslední nářez.

strana 62

Rám měl svou ochranu také po stranách. Pláty byly na distančních šroubech, takže se nedotýkaly rámu, ale byly v podstatě jako představné pancéřování, jak je vidět vlevo dole.

strana 63

Zde už je kompletní a plně funkční motor po odzkoušení čekající na pancéřovou ochranu.

strana 64

Na levé straně motoru je umístěné dynamo, na kterém je upevněno relé. Dole pod dynamem je chladič oleje s filtrem oleje (v barvě kovu). Povšimněte si pancéřové desky vyříznuté okolo převodu tyče řízení.

strana 65

Na rozdíl od OT-810 má Sd.Kfz. 251 stažené výfukové potrubí pouze na levou stranu, kde zajímavým zprohýbáním prochází skrz pancéř na levém boku.

strana 67

Na pravé straně motoru je vepředu umístěn kompresor (detail zcela vpravo dole), od něhož vede zakroucené potrubí k již zmíněnému plniči pneumatik, který je dole na rámu. V zadní části bloku motoru je umístěné zapalování (v barvě kovu). Uprostřed je karburátor Solex, ke kterému je nasáván přes filtr (nahore) vzduch z motorového prostoru.

strana 69

Prostor s převodovkou je již kompletní a čeká na ukrytí pod podlahou bojového prostoru. Vpravo nahore je detail zařízení pro přehřívání chladiče vody v zimním provozu. Je přístupné z motorového prostoru i po levé ruce řidiče v interiéru.

strana 71

Na této dvoustraně je zachycená krátká fáze, kdy byly osazeny pancíře, ale nebylo dodáno ještě žádné vnitřní vybavení. Pro umístění baterií je určen prostor v rámu hned za převodovkou, který bude také zakrát podlahou.

strana 72

Nahore a dole jsou shránky na bocích vany. Po dovybavení čalouněním slouží jako opěradla pro mužstvo. Vpravo nahore jsou prázdné přihrádky pro umístění náhradních pancéřových skel předních průzorů. Vpravo dole jsou dva detaily zvedacích ok.

strana 73

Většina plochy horní části vany je dvojitá. Výstroj není upevněna přímo na pancíři, ale na těchto příšroubovaných deskách (vlevo). Palivová nádrž je původní, nová je tlaková nádoba na stlačený vzduch.

strana 74

Zelená barva pancíře je pouze základová vyplňovací barva, která odstraní nerovnosti zkorodovaného povrchu, které se objevily po opískování.

strana 76

Nahore je odnímatelný kryt otvoru pro startovací kliku. Vpravo od něj je kryt otvoru nad plnicím hrdlem chladiče. Vpravo je detail zvedacího oka na předním pancíři. Dole je tažný hák a detail napojení předního a středového pancíře na levé straně.

strana 77

Vlevo a vpravo jsou detaily spojení zadní stropní desky s bočními. Dole je celkový pohled na zadní část pravého blatníku, detail zadního „Notku“ na levém blatníku je vpravo dole. Vpravo je detaili vnějšího pantu zadních dveří.

strana 78

Nahore je detail váhové tabulky na levé straně pod průzorem řidiče. Vlevo je prostřední schránka na nářadí a výstroj, vlevo dole je pravá přední.

strana 79

Štít předního kulometu je silný 12 mm. Mezeru pod tímto štítem chrání zablžený „U“ profil, na který se při sundaném štítu a kulometu napíná palcha střechy. Dole je pohled shora na jeho levou stranu.

strana 80

Tento velký tlumič výfuku je pouze na levé straně. To je jedním z rozdílů od OT-810, který má na obou stranách shodné (str. 134).

strana 81

Nahore jsou dobře vidět spodní pancíře pod rámem v zadní části (vlevo) a pod motorem (vpravo). tažné zařízení je otočné kolem osy a sklopné o 90 stupňů dolů. Vpravo jsou detaily kloubu tyče řízení na přední nápravě.

strana 83

Tato verze 251 je vybavena pouze „Notkem“ a obrysovými světlými.

strana 284

Vlevo je plná guma, v rátku tudíž není ventil. Nahore je detail ventilu na rátku pravého kola s konvenční pneumatikou. Vnější kola jsou celou šířkou zapuštěná pod pásy, které v klidu nahore leží na prostředních čtyřech kolech.

strana 86

Nahore si povšimněte tři různých druhů článků pásů. Vlevo dole jsou vidět dva druhy vodičích trnů. Zcela vlevo je vylehčený.

strana 87

Motorový prostor se zamyká dvěma zámky. Otevírací klika slouží zároveň pro zvednutí desky. Přední zámek má zarážku, za kterou se dá deska klikou zvednout. Před motorem je pancéřované víko otvoru pro přístup k plnění chladiče.

strana 89

Na detailech jsou oba zámky poklopu motorového prostoru. Obě desky poklopu nemají rovný konec, ale jsou šikmo zabroušené tak, že se vzájemně překrývají. Takže se zavírají do stran pod pancíř a ne pod druhou desku.

strana 90

Dole si povšimněte průchodu výfuku bočním pancířem.

strana 91

V levé části spodního obr. je potrubí vedoucí k zařízení pro přehřívání vody při zimním provozu.

strana 92

Pravý průzor je pro jízdu za normálního počasí, zatímco levý (řidičův) je vybavený větrným štítkem s ručně ovládanými stírátky vody a nečistot (vpravo).

strana 93

Několik pohledů na pravý průzor se štítkem. Tak, jak vypadá povrch krytů průzorů, vypadal před použitím vyplňovací barvy povrch všech pancéřových desek.

strana 96

Vlevo je vnější strana větrného štítku, dole vnitřní s ovládním stírátek.

strana 97

Pod bočními průzory na každé straně bylo místo pro uložení větrného štítku. Pod nimi bylo místo pro upevnění samopalů MP 40 (také na str. 98).

strana 99

Na levé straně u řidiče byla umístěna náhradní neprůstřelná skla pro přední průzory, na pravé straně pro boční průzory. Boční skla se zasouvala zezadu.

strana 100

V podlaze před plynovým pedálem si všimněte stupňovitých opěrek pro patu pravé nohy. Zajímavým detailem je převod řízení, který se již nevešel pod podlahu (dole).

strana 101

Pro radiostanici „Fusprech.f.“ je umístěna lékárníčka. Přední víko rádia je zasunuté v přihrádce nad ním. Měníč je umístěn vpravo dole pod rádiem na malé desce vedle potrubí sání motoru (vpravo dole).

strana 102

Jak již bylo zmíněno, baterie má své místo v prostoru pod podlahou, ale při občasném provozu by to byla pro majitele zbytečná práce s její manipulací, takže je na tomto provizorním místě. Obě sedadla mají zvedací sedáky.

strana 104

Lavice jsou vespod vybaveny vzpěrami, takže se sedáky dají nastavit do dvou poloh. Při jízdě v terénu je výhodnější sedák dole. Ty jsou na spodním obr. nebo vlevo u lavice na levé straně.

strana 105

Vlevo je zvednutý sedák. Na straně 106 je u odklopené lavice dobře vidět již zmíněná vzpěra. Na pravé straně jsou detaily úchytů stativu-trojnožky lehkého kulometu pro protiletadlovou střelbu. Na straně 107 je uložení kulometu a jeho držáky. Kulometry byly za předními lavicemi, stativy za zadními.

strana 108

Na opěradly předních lavic bylo na každé straně místo pro 4 pušky.

strana 110

Na vnitřní straně oklápěcího předního opěradla byly držáky pro výzbroj. Po otevření bylo nejvyšší pouzdro pro jednu náhradní hlavěň kulometu, uprostřed byla prodlužovací tyč stativu (trojnožky) a dole je pouzdro pro dvě kulometové hlavěně.

strana 111

Nahore a dole jsou detaily zámku odklápěcího opěradla. Na pravé straně ještě není na opěradlo přidělaný úchyt pro tyč stativu (vpravo dole).

strana 112

Pod lavicemi je prostor pro 50 schránek s municí pro kulometry. Pod předními lavicemi je prostor pro 15 na každé straně, pod zadními pro 10 na každé straně. Dole je detail prázdné pravé přední schránky.

strana 113

Na této straně jsou detaily antény a jejího vybavení. Vlevo nahore a uprostřed je držák antény na svém provozním místě.

strana 114

Zde jsou detaily šroubovaných spojení pancéřování zadní stěny vany. Pravá polovina zadních dveří je původní v neošetřeném stavu.

strana 115

Levá polovina dveří je po rekonstrukci. Prostřední strany dveří jsou zabroušené došikma stejně jako poklopy motorového prostoru.

strana 116

V zadní části prostoru osádky jsou na obou stranách umístěné držáky pro dva bubnové zásobníky pro kulometry a hasicí přístroj (na levé straně ještě nebyl v době pořízení fotografií osazen).

Vedle zásobníků jsou na obou stranách držáky pro koženou brašnu na výstroj a nářadí ke kulometu. Obsahuje např. mířidla pro protiletadlovou palbu.

strana 117

Nahoře je detail zvedacího závěsného oka. Vlevo jsou koncový a pod ním prostřední držák, které slouží k uložení plochých olejových prutů, které se používají jako kostra plachtové střechy. Zasunuté pruty jsou vidět vpravo. Pod místem, kde je zasunut prut, je na vnější straně vany úchytky pro uvázání plachty střechy.

Tyč, která jde po horní hraně pancíře, slouží jako opora při boční střelbě za jízdy z MP-40.

Vpravo dole je detail držáku na náhradní okna, který je umístěn na boku nad opěradlem prvního sedadla na levé straně za řidičem.

strana 118

Posledními detaily, které zbývá dokončit, jsou zajišťovací zámky pro upevnění pažby předního i zadního kulometu za jízdy. U zadního kulometu ještě není ani původní kyvná vydlice na konci původního otočného ramene stojanu.

strana 121

Detaily na této straně patří pojízdnému podvozku Sd.Kfz.11early, který je exponátem WTS Koblenz.

OT-810:

Československo po ukončení druhé světové války zahájilo budování silné armády, navzdory skutečnosti, že ekonomika byla po válce rozvrácená, veškerá výzbroj a bojová technika byla ztracena a snížil se podstatně počet obyvatel republiky. Početní stav nové budované armády dokonce předčil početní stav předválečné armády.

Duchovním otcem existence silné armády byl prezident Beneš, který armádu pokládal za jeden z rozhodujících faktorů pro budování silné a nezávislé poválečné československé republiky.

Do výzbroje armády v počátečním období byla kromě československé zařazená sovětská, britská, americká a hlavně německá trofejní technika. Co se týká obrněných vozidel a transportérů, československá armáda převzala do své výzbroje například sovětský BA-64, americký Half-track, White Scout Car, Internacional, britský Bren-carrier a Humber.

Největší počet obrněných transportérů však tvořily německé trofejní polopásové transportéry Sd.Kfz. 251, které zůstaly ve výzbroji československé armády až do konce padesátých let, přestože jejich technický stav již neodpovídal potřebám vojsk.

Část těchto transportérů zanechala na československém území německá armáda, některé pocházely z výrobních závodů (v Protektorátu některé české podniky se podílely na výrobě hlavně polopásového transportéru Sd.Kfz. 251 – např. Škoda Plzeň vyráběla kompletní konstrukční celky pancéřových karosérií a firma Bohemie v České Lípě zase celá pojezdová ústrojí). Část těchto transportérů Československo obdrželo ze sovětských zásob trofejního materiálu.

V Československu v únoru roku 1948 byl proveden komunistický puč a československá armáda se výhradně začala orientovat na vojenskou produkci ze Sovětského svazu. Tato orientace se plně začala projevovat již na začátku padesátých let ve všech složkách armády od pěchoty až po letectví.

Ze strany Sovětského svazu bylo povoleno, aby pro potřeby vlastních ozbrojených sil si Československo ponechalo kromě dalších projektů i výrobu lehčích bojových prostředků. Do této kategorie se podařilo přetlačit i projekt polopásového obrněného transportéru, který vycházel ze svého německého vzoru.

Nové podmínky činnosti armády vyžadovaly obrněný transportér s lepšími parametry, než měl válečný Sd.Kfz. Od roku 1953 došlo v závodě TATRA Kopřivnice k rekonstrukci tohoto válečného typu.

Rekonstruovaný transportér dostal označení OT-810 (OT- obrněný transportér – číslo 810 znamenalo číslo projektu v podniku).

Konstruktéři provedli řadu úprav, které zlepšily jízdní vlastnosti vozidla:

- použili čtyřdobý, vzduchem chlazený osmiválcový vznětový motor TATRA T-928-3 s přímým vsítkem paliva a automatickou regulací otáček o výkonu 120 k (je to upravený motor T-928-10 z nákladního automobilu TATRA 138M, který měl změněné charakteristiky točivého momentu a snížený výkon z důvodu delší životnosti)

- změnil se tvar korby, která odolávala pěchočním střelám a poskytovala základní stupeň ochrany proti zamoření a umožňovala se sklopeným stropním pancířem překonávat zamořené prostory

- snížil se proti německé konstrukci měrný tlak na půdu, řízení kol a pásů bylo sjednoceno mechanicko-kapalinným zařízením, rozmístění osádky uvnitř vozidla bylo také rozdílné, rozdíl tvořily také články pásů, které postrádaly gumové amortizátory.

Výroba těchto transportérů byla zahájena v podniku Tatra Kopřivnice, ale většina z celkem 1460 kusů byla vyrobená pro potřeby československé lidové armády v PPS Detva (Podpolianské strojárne n.p. Detva na území Slovenska – pozdější výrobce licenčně vyráběných BVP pro československou lidovou armádu).

V roce 1960 armáda obdržela 300 kusů OT –810, cena za 1 kus byla 300 000

korun. V roce 1961 600 kusů, cena za 1 kus 179 250 korun. V roce 1962 armáda obdržela 560 kusů z toho 320 kusů byla verze OT-810/R2, cena za 1 kus – 340 000 korun. Jednalo se o velitelskou a spojovací verzi, která byla vybavena radiostanicí R-113.

Ve stejném období bylo vyrobeno dalších 20 kusů OT-810, které byly určeny pro výcvik řidičů obrněné techniky.

Další modifikace tohoto polopásového transportéru měla označení OT 810D – tato verze dost odlišná od klasické verze sloužila jako nosič československého 82mm bezzákluzového kanónu vz. 59 a později vz. 59A.

Podvozková a pohonná část vozidla zůstaly zachovány beze změn. Pancéřová nástavba a vnitřní uspořádání bojového prostoru se podstatně změnilo. Pancéřování stropu bojového prostoru bylo opět jenom částečné. Stropní ochrana skončila za místem řidiče a velitele vozu. Následoval shora otevřený přístup, který byl chráněn snímatelnou plachtou.

Boky a čelo tohoto prostoru bylo chráněno 3 štíty, které se daly sklápět. Za nimi byla otočná horní lafeta se zaměřovačem a bezzákluzovým kanónem. V případě nutnosti se mohl kanón sejmut z vozidla a po nasazení kol se ze zbraně stával opět klasický bezzákluzový kanón, který se mohl tahat i za transportérem.

Obsluhu tvořily 4 muži – velitel, řidič, mířič a nabiječ. Tento „stíhač tanků“ sloužil v protitankových četách motostřeleckých praporů československé armády až do osmdesátých let a postupně byl nahrazován přenosným odpalovacími zařízeními pro protitankové řízené střely Maljutka a Fagot.

V první polovině šedesátých let se rozbíhala v Československu sériová výroba pásových obrněných transportérů pod označením OT-62 (vylepšená verze sovětského pásového transportéru BTR-50) a středních kolových obrněných transportérů OT-64 SKOT, které prakticky vytláčily z výzbroje motostřeleckých útvarů OT-810.

Postupně část těchto transportérů byla přestavěna na dílenská a opravárenská vozidla, dělostřelecká průzkumná vozidla. Z některých byla odstraněna lafeta lehkého kulometu a vnitřní prostory se upravily na přepravu raněných z bojiště.

V československé armádě obrněné transportéry sloužily až do druhé poloviny osmdesátých let, převážně byly uskladněny jako tzv. "nedoknutelná zásobna" techniky, která měla být využita při mobilizaci československé lidové armády.

Kromě služby v československé armádě byly OT-810 součástí výzbroje brigád pohraniční stráže (brigády byly součástí ministerstva vnitra) a Lidových milic (ozbrojená složka komunistické strany Československa před rokem 1989).

Dvě modifikace, klasický OT-810 a OT-810D „stíhač tanků“ je možné shlédnout v expozici Vojenského technického muzea v Lešanech u Prahy.

Technický popis OT-810:

OT-810 je bojové polopásové vozidlo, které bylo určeno pro boj a dopravu motostřeleckého družstva (maximálně 12 osob) s výstrojí a výzbrojí nebo pro přepravu nákladu do hmotnosti 1400 kg. Kromě toho mohlo táhnout přívěsy do celkové hmotnosti 3 tuny.

Hmotnost plně naloženého vozidla 9000 kg.

Maximální rychlost 60 km/h.

Obsah nádrží na palivo – 238 litrů, z toho hlavní 153 a pomocná 85 litrů. Akční rádius 600 km. Spotřeba paliva 40 – 60 litrů nafty/ 100 km.

Maximální stoupání 40°, maximální sklon 25°. Překonávání příkopů – 1,5m, svislá překážka – 0,3 m a hloubka brodu do 0,7 m.

Podvozek:

má mohutný obdélníkový rám, který nese všechna hnací a pojezdová ústrojí. Hnací kola jsou vpředu. Vzadu jsou pásy napínány napínacími koly. Mezi hnacími a napínacími koly jsou oba kolejevé pásy vedeny soustavou odpružených vnitřních a vnějších pojezdových kol.

Kolejevé pásy – levý kolejevý pás je složen ze 76 stejných článků, pravý pás má 77 článků spojených čepy. Délka levého pásu je 7680 mm a pravého 7780 mm.

Směr jízdy OT se řídí dvojnásobem: natáčením předních kol a přibrzděním směrové brzdy diferenciálu na vnitřní straně zatáčky (působením diferenciálu se přitom zrychlí pás na vnější straně zatáčky).

Korba vozidla:

je svařena z válcovaných pancéřových desek. Jednotlivé části korby jsou spojeny šrouby nebo svařeny. K rámu vozidla je korba přišroubována. Podlaha vozidla je z rýhovaných plechů. Celá korba je rozdělena na 4 základní části: kapotu motoru, korbu řidičského prostoru, korbu bojového prostoru a kryty rámu a lafetu kulometu.

Pancéřování korby:

Čelní pancíř- 15 mm, boční pancíř – 8 mm, zadní pancíř – 8 mm.

Motor:

je vzduchem chlazený osmiválcový, čtyřdobý, vznětový motor typu T-928-3 s přímým vsítkem paliva. Má válece to tvaru V po úhlem 75° ve dvou řadách po čtyřech.

Obsah válců 11 752 cm³, maximální výkon 120 k při 2000 otáčkách /min.

Vrtání válců 120 mm a zdvih pístů 130 mm.

Převodové ústrojí:

mezi motorem a hnacími koly pásů je převodové ústrojí, které se skládá ze

spojky, stálého převodu mezi motorem a převodovkou, převodovky, kloubových a spojovacích hřídelů, diferenciálu a koncových převodů u obou hnacích kol pásů.

Spojka je suchá, jednolamelová a je vestavěná do setrvačnicku motoru.

Převodovka OT je samostatným montážním celkem, který je uložen v rámu vozidla na třech pružných závěsech. Má čtyři převodové stupně pro jízdu vpřed a jeden pro zpětný chod. Kromě toho má převodovka ještě dva přidavné stupně, silniční a terénní převod.

Speciální zařízení OT:

- infradalekohled TVN-1c:

umožňovala řidiči pozorovat vozovku a terén při jízdě v noci bez normálního osvětlení vozovky. Je to přímohledný přístroj, který je upevněn čtyřmi šrouby v držáku.

- rádiová stanice R-113:

byla určena k oboustrannému spojení mezi vozidly za jízdy i na místě. Je složena z přijímače, vysílače s frekvenční modulací a fónickým způsobem provozu.

- protipožární zabezpečení:

uvnitř vozidla je zavěšen v držáku tetrachlorový hasicí přístroj.

- ženijní výstroj:

vozidlo je vybaveno dvěma lopatami, krumpáčem, tesařskou pilou a sekerou, které jsou uloženy v držácích na bočních stěnách kapoty motoru.

strana 123

Vlevo jsou dva OT-810 ve standardním provedení. Horní je ve sbírce Vojenského Technického Muzea AČR v Lešanech, spodní je v majetku soukromého Vojenského muzea Králiky. Pro účely historické předváděcí akce Cihelna 2006 je opatřen kamufláží okupačních vojsk z roku 1939. Na této straně nahoře je spojovací verze, dole je OT-810D vyzbrojená 82mm bezzákluzovým kanonem.

strana 124

OT-810 v mnohém vychází více z typu 251 C, než pozdějšího D. Boční průzory a zadní část vany jsou toho názorným příkladem.

strana 126

Vpravo jsou kamuflované dva OT-810 patřící klubům vojenské historie u ulicích Prahy při oslavách výročí pražské květnové revoluce v roce 1945.

V srpnu 2006 se konaly v ČR hned 2 akce po sobě, kterých se zúčastnily kluby vojenské historie se svými OT-810. Všechny mají původní nezměněné pancéřování. Některé mají odstraněné světlometry a jejich chrániče.

strana 128

OT-810 je vybaven bočními a zadní střílnou. Střecha vany je kryta velkým dvoukřídlym poklopem, který při otevření zesiloval boční pancíř. U OT-810 jsou otevírací i boční průzory. Výfuk (str. 129 vlevo dole) je shodný na obou stranách. Nářadí se nevozilo na blatnicích ale na bočních pancířích motorového prostoru.

strana 130

V pravé polovině stropu je poklop velitele s otočným rámem pro profiletadlový kulomet. Vpravo od něj je anténa.

strana 131

Dole je detail mechanismu zvedání poklopu s pojistkou proti nechtěnému uzavření. Na následující dvoustraně je podvozek - školní výuková pomůcka v depozitu lešanského muzea.

strana 135

Vlevo jsou detaily motoru Tatra T-928-3. Palivové nádrže jsou dvě, hlavní a záložní, která je v místě, kde je u 251 nádrž pro stlačený vzduch. Hlavní nádrž je posunuta dopředu.

strana 138

Jediné, co je v iterieru téměř shodné je konstrukce motorové přepážky a uložení volantu a tyče řízení.

strana 140

Na pravé straně je za topením police pro radiostanici. Přední průzory mají skla v otvorech a ne v odklápěcích krytech, jako u 251/1D, a jsou vybaveny přívodem teplého vzduchu proti zamřování.

strana 141

Těleso topení je uloženo v pravé přední části a potrubí má dva výdechy na nohy řidiče a velitele.

strana 142

Sedáky lavic se dají odklápět nahoru.

Zadní strana obálky:

K nepoznání maskovaný OT-810 v plné rychlosti při ústupu před jednotkami RA během rekonstrukce bitvy u Kurska v roce 1943. Lysice u Černé Hory, srpen 2006.

Strana 1:

První testovací jízda v terénu v létě 2005.