

# Od BPV-1 k OT-90. Příběh jednoho zbrojního „experimentu“

[parlamentnilisty.cz/profily/JUDr-Stanislav-Korner-104739/clanek/Od-BPV-1-k-OT-90-Pribeh-jednoho-zbrojniho-experimentu-70168](http://parlamentnilisty.cz/profily/JUDr-Stanislav-Korner-104739/clanek/Od-BPV-1-k-OT-90-Pribeh-jednoho-zbrojniho-experimentu-70168)

03.06.2016 17:49:13

**Proč musí mít Armáda ČR cizí obrněnou techniku, když jsme měli naše vlastní vozidla a vyspělou zbrojní výrobu? Popis událostí, během nichž bylo x moderních vozidel rozhodnutím "profesionálů" znehodnoceno téměř k nepoužitelnosti. Autor byl při tom.**



## Od BPV-1 k OT-90. Příběh jednoho zbrojního „experimentu“

V roce 1991 došlo v Armádě České a Slovenské federativní republiky, konkrétně u 3. motostřeleckého pluku v Lounech, k naprosto bezprecedentní události, v jejímž důsledku došlo ke znehodnocení množství bojové techniky, která v té době představovala základ bojové síly motostřeleckého vojska. Namísto technicky, motoricky a především zbraňově výkonných strojů BVP-1 (bojové vozidlo pěchoty, typ 1, ve vojenském žargonu hlavně „bévépéčko“ nebo „befko“) začaly útvary pozemního vojska „přezbrojovat“ na vozidla OT-90 (obrněný transportér, rok 1990), jejichž bojová hodnota byla nesrovnatelně nižší. To, jak vlastní „přezbrojení“ probíhalo a jaký byl rozdíl mezi oběma bojovými prostředky, se pokusí v hrubých rysech nastínit tento příspěvek, vycházející především z osobní zkušenosti autora.

### OT-64 jako předchůdce BVP-1

Abychom se však nejprve zorientovali v otázkách výzbroje československé armády na počátku 90. let, učinme krátkou sondu do historie. V 60. a v 70. letech, než začal být nahrazován kvalitativně mnohem výkonnějším bojovým prostředkem, vozidlem BVP-1, představoval hlavní typ bojové techniky motostřeleckých jednotek a útvarů transportér OT-64. Jednalo se o osmikolový obrněný transportér, určený primárně jako přepravní prostředek motostřeleckého družstva, jeho hlavní, ovšem spíše „symbolickou“ výzbroj tvořila dvojice automatických zbraní, velkorážní kulomet KPVT ráže 14,5 mm a spřažený kulomet SGMT vz. 43/66 ráže 7,62 mm, lafetované v otočné věžičce, přičemž celý komplet tvořil de facto kopuli s ovládacími prvky (věžička se otáčela ručně) a se sedačkou střelce z kulometu (KOT), připevněnou na rameni „visícím“ z kopule. Podvozek a především korba OT-64 umožňovaly rozličné přestavby, především různé spojovací verze, sanitní, dílenské apod. Mimo to, do nástavby OT-64 bylo možné, vzhledem k její prostornosti, naložit k přepravě široké spektrum výzbroje, včetně přenosných protitankových a protiletadlových řízených střel (PTRS, PLRS). To vše, přes jisté „stařecké neduhy“, činilo z OT-64 po dlouhou dobu, vlastně až do osmdesátých let minulého století, užitečný bojový prostředek pozemního vojska. *V souvislosti s výše uvedeným může autor pouze konstatovat, že obrněné transportéry Pandur rakouské zbrojovky Steyr, jež byly nedávno zavedeny do výzbroje Armády ČR, jsou jakýmsi pokračovateli tradice kolových transportérů OT-64 ve výzbroji naší armády. Přitom se ovšem nelze ubránit myšlence, zda by nebylo pro Českou republiku a její ozbrojené síly výhodnější namísto problematického nákupu drahých a podle odborníků nepříliš zdařilých Pandurů provést radikální modernizaci OT-64 na české materiálové základně, tj. primárně s českou výzbrojí a českým technickým vybavením obecně.*

**Čím bylo „bévépéčko“ nové?**

Bojové vozidlo pěchoty BVP-1 bylo vyráběné na základě licence sovětského bojového vozidla pěchoty BMP-1, které bylo prvním sovětským bojovým obrněným plovoucím pásovým vozidlem. Bylo určeno pro přepravu pěchoty na přední okraj bojové linie, zvýšení její mobility, palebné síly a ochrany v boji, a rovněž pro vedení bojové činnosti v bezprostřední součinnosti s tankovými jednotkami, v tzv. jednotné obrněné formaci, která představovala útočné kombinované uskupení tanků BVP, kdy tanky vedly boj se vzdálenými obrněnými prostředky protivníka, zatímco roje pěchoty v BVP vedly střelnými palbou z ručních zbraní na blízkou živou sílu. V roce 1966 bylo BMP-1 přijato do výzbroje Sovětské armády, sériová výroba probíhala v letech 1966-1979. V Československu se licenční výroba rozběhla v roce 1968, kdy byly postaveny první ověřovací série. Po několika malých konstrukčních úpravách byla v roce 1970 zahájena výroba, která pokračovala až do roku 1989. Celkem bylo v československých továrnách v Dubnici a Dětvě vyrobeno 17 295 kusů BVP-1, z nichž výrazně menší část nahradila u vybraných motostřeleckých útvarů ČSLA starší kolové transportéry OT-64, zatímco většina domácí produkce vozidel BVP-1 byla určena na vývoz do SSSR a tehdejších socialistických zemí a rovněž do spřátelených rozvojových zemí.

BVP-1 (někdy je používáno i vojenské označení OT-70) je vozidlo nadčasové konstrukce s vysokou pohyblivostí a výbornými manévrovacími schopnostmi, se silnou a účinnou výzbrojí a s odpovídající pancéřovou ochranou. Na rozdíl od obrněných transportérů bylo „bévépéčko“ zkonstruováno především jako zbraň motostřeleckého družstva (proto se také někdy setkáváme s označením obsluha místo osádka), která měla zvýšit palebnou sílu motostřeleckých a později mechanizovaných jednotek a podílet se na ničení obrněných cílů a živé síly protivníka. Účinné filtroventilační zařízení v kombinaci s pancéřováním a hermetickým těsněním korby umožňovalo osádce vedení bojové činnosti i v podmínkách použití zbraní hromadného ničení. Zadýmovací zařízení umožňovalo vozidlu skrýt se před zraky protivníka v husté dýmové cloně.

Pohon vozidla zajišťoval zdařilý tankový čtyřtaktí šestiválcový vznětový motor UTD-20, který konstrukčně vycházel z osvědčeného motoru V-2, který byl pohonnou jednotkou celé řady tanků sovětské konstrukční školy a „otcem“ dalších vysokorychlostních dieselových motorů pohánějících řadu dopravních prostředků, postavených v SSSR, včetně prostředků lodních a železniční dopravy. Motor UTD-20, jehož výkon 300 HP, tj. 221 kW, umožňoval vozidlu BVP-1 rychlost 65 km/h po silnici a 40-45 km/h v terénu, při plavbě vpřed pak rychlost 7 km/h, při „couvání“ na hladině vozidlo dosahovalo rychlosti 2 km/h.

Podvozek „bévépéčka“ byl torzní s odpružením prvního a posledního pojezdového kola, dále jej tvořila hnací a napínací kladka a tři vodící kladky. Ovládání vozidla umožňovalo planetové směrové ústrojí, díky němuž se vozidlo vyznačovalo opravdu jedinečnými manévrovými schopnostmi. Unikátní konstrukce podvozku spolu s použitím nových typů housenkových pásů, jejichž dopředný pohyb v kombinaci s hydrodynamickými plůtky v zadní části blatníků vozidla umožňoval plavbu vozidla, bez nutnosti instalace dalšího přídatného zařízení, např. lodních šroubů nebo hydrometů. Tvar čela korby vozidla vytvářel podmínky pro vznik dostatečného vztlaku pod vozidlem, které se při plavbě doslova proměnilo na „vanu“. Podvozek vozidla se v následujících letech stal, podobně jako u OT-64, základem nových i zcela odlišných zbraňových systémů, na jeho bázi byly zkonstruovány např. průzkumná verze „bévépéčka“ ve velitelském provedení s bohatší výbavou spojovacích a průzkumných prostředků BRM-1K(bojevaja razvedyvatělnaja mašina odin komandirskaja), vyprošťovací pásové vozidlo VPV-1, průzkumné pásové vozidlo BVPz-Svatava, radiový vůz Bečva, dělostřelecké pozorovací komplety Sněžka a Los, 120mm samohybný minomet PRAM, velitelské OT-90 a nelze opomenout ani sanitní verzi „bévépéčka“.

Vlastní BVP-1 bylo pro plnění předpokládaných úkolů vyzbrojeno 73 mm kanónem 2A28 vz. 71 „Grom“ s mířeným dostřelem od 760 do 1300 m, maximální dostřel této zajímavé zbraně je 4400 m. Kanón má minimální zákluz (cca 20-25 cm), hladký vývrt a používá reaktivní střely PG-15 ve dvojím provedení – s tříštivotrhavou náplní (proti živé síle a lehce obrněným cílům) a s kumulativní náplní (proti obrněné technice). Střela PG-15 byla z hlavně „vyhnána“ tzv. výmetnou nábojkou, umístěnou na zádi střely, a po opuštění hlavně se zažehával vlastní raketový motor střely. Palebný průměr tvořilo 40 střel PG-15 v rotačním pásovém dopravníku ve věži vozidla. Nabíjení kanónu bylo poloautomatické, kdy střelec operátor, sedící v integrované sedačce ve věžičce, volil podle typu cíle druh střely a nabíjecí mechanismus podle kódu na těle střely vybral správný typ. V případě poškození nabíjecího zařízení bylo možné kanón nabíjet ručně. Doplnující výzbroj představoval spřažený 7,62 mm tankový kulomet PKT (pulemjet Kalašnikova tankovyj) s palebným průměrem 2000 nábojů umožňující mířenou střelbu do 1000 m, přičemž maximální dostřel této zbraně je 4800 m. Hlavní prostředek pro boj s obrněnou technikou protivníka představovaly protitankové řízené střely 9M14M „Maljutka“ s dostřelem 3000 m, odpalované z vodící lišty umístěné nad kanónem, přičemž ve výzbroji vozidla BVP-1 se nacházely celkem 4 PTŘS. Obsluhu zbraní a jejich bojové nasazení umožňoval univerzální zaměřovač se sdruženým záměrným obrazcem. Všechny zbraňové systémy BVP-1 včetně zařízení pro přísun munice byly soustředěny do otočné věže (její pohon byl elektrický nebo ruční), která tak tvořila jeden komplet a byla umístěna v těžišti vozidla, což bylo důležité především pro plavbu BVP-1 (toto by si měl vážený čtenář zapamatovat, protože ... ale nepředbíhejme událostem).

Pokud jde o takticko-technické vlastnosti BVP-1 a jeho palebné možnosti, jeho zavedení do výzbroje armád socialistického tábora znamenalo do jisté míry šok pro vedení západních armád, protože jejich adekvátní bojové prostředky nedosahovaly ve většině parametrů kvalit tohoto produktu sovětské konstrukční školy.

## **Na počátku bylo ... rozhodnutí vysokých vojenských činitelů**

Podle *Smlouvy o konvenčních ozbrojených silách v Evropě*, přijaté účastnickými státy dne 19. listopadu 1990 v Paříži, a *Dohody o maximálních úrovních konvenčních zbraní a techniky*, se tehdejší Československo ve snaze zalíbit se našim novým „přátelům“ kromě toho, že v zemi docházelo systémově k útlumu zbrojní výroby, zavázalo snížit stavy obrněné techniky v duchu výše uvedených mezinárodních smluvních ujednání. K tomuto kroku vedla tehdejší vedení státu ta skutečnost, že vozidla BVP-1 byla podle uvedených dokumentů klasifikována, vzhledem ke své kanónové výzbroji (viz srovnání takticko-technických dat BVP-1 a OT-90), de facto jako lehké tanky (!). V rámci nejvyššího velení Armády České a Slovenské federativní republiky bylo (téměř anonymně, ale zato zcela jistě s vysokou dávkou odbornosti) rozhodnuto o přestavbě „bévépéček“ na obrněné transportéry, které již **nikdy** nebudou moci být klasifikovány jako tanky, protože se mělo jednat o změny nevratné!

Jako nejschůdnější a nejrychlejší cesta k realizaci přijatého záměru bylo nahrazení zbraňového systému vozidla BVP-1 lehčí výzbrojí, konkrétně pak zbraňovým systémem z OT-64. Na první pohled jednoduché řešení ...

### **Místo činu – 3. motostřelecký pluk v Lounech**

Pro pochopení důležité role, kterou měl v nařízené „rekonstrukci“ sehrát lounský útvar, je nutno připomenout, že 3. motostřelecký pluk v Lounech byl jediným motostřeleckým útvarem v tehdy nejsilnějším svazku československé armády, jímž byla 1. tanková divize pod velením pplk. gšt. Zdeňka Zbytka, a jako takový disponoval nejmodernější výzbrojí, kterou pozemní vojsko disponovalo, včetně bojových vozidel pěchoty BVP-2 zařazených u 1. motostřeleckého praporu (ta byla v létě roku 1990 předána jinému útvaru a prapor byl znovu vyzbrojen vozidly BVP-1). Dalšími bojovými útvary divize byly především 2. tankový pluk v Rakovníku a 21. tankový pluk v Žatci

(původně k nim patřil ještě 1. tankový pluk ve Strašicích, ten byl v srpnu 1989 předán 19. motostřelecké divizi s velitelstvím v Plzni), 1. dělostřelecký pluk, 1. samostatný raketometný oddíl a 1. raketometný oddíl, všechny uvedené útvary byly dislokovány v Terezíně. Za pozornost stojí zmínit, že po „slavném“ vystoupení velitele divize na sjezdu zemědělců koncem listopadu 1989 získala 1. tanková divize neoficiální přídomek „rudá“.

Specifické postavení lounského pluku jej přímo předurčovalo k různým „nadstandardním“ operacím, jakými byly například ukázky výcviku pro nejvyšší velení československé armády a pro zahraniční návštěvy, obecně pak zabezpečování všech možných činností, nesouvisejících s vlastním výcvikem, pro nadřízené stupně velení, takže i v případě přestavby BVP-1 na OT-90 rozhodnutí o tom, kde se provede „zkušební rekonstrukce“, logicky padlo na Louny ...

### **K čemu vlastně tehdy došlo?**

Někdy počátkem roku 1991 byl na ústředně lounského pluku přijat dálnopis z Prahy, nařizující mjr. Matějčkovi, zástupci velitele pluku pro věci technické (čili technikovi pluku), „... *připravit a neprodleně realizovat REKONSTRUKCI vozidel BVP-1 obou útvarů, tj. pluků „A“ i „B“, na obrněný transportér OT-90 ...*“ (následně byl přijat minimálně ještě jeden dálnopis, který pouze upřesňoval dočasné „přivelení“ svářečů s kvalifikací na svařování pancéřových prvků). Tím byla lounskému pluku nařízena rekonstrukce bojové techniky, která položila před technickou skupinu pluku náročný úkol, pro jehož splnění byl stanoven termín doslova šibeniční, jednalo se řádově o několik měsíců na „přezbrojení“ cca 190 vozidel.

Podkladem pro vlastní „rekonstrukci“ byly pouze rámcové výkresy, písemná dokumentace v podstatě neexistovala, ani upřesňující pokyny ze správy raketového a dělostřeleckého vyzbrojování. Protože určený termín neposkytoval příliš prostoru pro dlouhé rozmýšlení, byla celá „operace“ výsledkem neustálé improvizace, navíc když gross úkonů bylo prováděno na otevřené ploše lounského autoparku, kde v

prostorách kontrolní technické stanice (KTS) vznikla „rekonstrukční linka“ (vážený čtenář necht' zapomene na záběry z montážní haly mladoboleslavské Škodovky či jiné automobilky, realita u lounského pluku byla poněkud jiná). Centrem veškeré činnosti spojené s přestavbou BVP-1 na OT-90 byla tedy „kátéeska“, místo, kde byly prováděny prohlídky vozidel před jejich výjezdem z parku pásové a kolové techniky. V případě drobných závad bylo možné tyto odstranit přímo v prostoru KTS, v opačném případě nebyl kontrolovanému vozidlu povolen výjezd z autoparku (mimochoodem, bývalí vojenští řidiči si jistě vzpomenou, že i když byl řidič stoprocentně přesvědčen o tom, že jeho vozidlo je v pořádku, bylo přistavení vozidla na KTS vždy, řečeno s nadsázkou, vysoce „adrenalinovým“ zážitkem).

Na řízení provozu linky se podíleli všichni důstojníci a praporčíci technických odborností, namátkově lze zmínit nrtm. Stružku, náčelníka KTS, techniky všech tří motostřeleckých praporů (mspr), jejichž vozidla byla určena k „rekonstrukci“, tedy ppor. Osúcha (1. mspr), por. Primáka (2. mspr), a por. Pustku, (3. mspr). Protože se realizace týkala i veškeré techniky „B“ pluku, který byl, na rozdíl od pluku „A“ na mírových počtech, rozvíjen až v případě mobilizace, nelze zapomenout na mjr. Fajmona, náčelníka tankové a automobilní skupiny „béčka“, a npor. Havlise, velitele roty ošetřování a ukládání techniky, na jejichž bedrech ležela odpovědnost za „rekonstrukci“ uložených a zakonzervovaných vozidel „B“ pluku.

V prostoru nad KTS byl stabilně umístěn autojeřáb, pod jehož výložník najelo „befko“, zatím ještě s původní věží, ta již ovšem nebyla „živá“, neboť předtím došlo k odpojení všech přístrojů a ovládacích kabelů. Nešlo však o odborně provedené odpojení instalací, na to prostě nebyl čas, prostě se vzaly štípačky a všechno, co spojovalo věž s výzbrojí s korbou vozidla, bylo nekompromisně přerušeno! Následovalo zavázání věže a její „vytržení“ z korby „bévépěčka“, odstraněná věž byla vzápětí naložena na nákladní automobil PV3S a odvezena na plochu za halami roty oprav techniky (rote), kde teprve následně probíhalo důkladné odpojení instalací a



třídění demontovaných kusů. Během rekonstrukce tak v tomto prostoru vzniklo několik hromad, kde se na jedné hromadě například vršily zbraňové lafety (demontované kanóny a kulometry byly ihned předávány do skladu služby raketového a dělostřeleckého vyzbrojování), druhá hromada obsahovala pásové muniční dopravníky, samostatnou položku představovaly palety, do nichž se ukládaly optické přístroje, např. demontované zaměřovače, periskopy atd. atd.

Poté, kdy bylo vozidlo zbaveno věže, přejelo na další stanoviště do haly KTS, kde byl na zmrzačenou korbu „befka“ navařen osmihranný „mezikus“ pro osazení věžičky z OT-64 (mimořádně, tento „límec“ pocházel původem také z OT-64). Svářečské práce prováděli tři svářeči z Vojenského opravárenského podniku (VOP) 026 Šternberk, občanskí zaměstnanci, speciálně pro tento účel služebně vysláni k lounskému pluku. „Vařilo“ se za každého počasí a vozidla hned po navaření „límce“ vyjžděla z haly KTS, nezávisle na tom, zda přelo či bylo relativně slušnější počasí. Přitom podle vyjádření svářečů z VOP přitom měly provedené sváry po určité době zvolna chladnout, aby nedošlo k nežádoucím procesům v ocelovém pancíři korby nebo mezikusového límce, snižujícím odolnost pancéřových prvků!

Další stanoviště „rekonstrukční linky“ se nacházelo v prostoru pod KTS, kde došlo k osazení střelecké věžičky OT-64, ještě pár tahů khaki barvou, aby byly zatřeny čerstvé „rány“ na vozidle, způsobené stopami po svařování, a ejhle, zcela nový OT-90 byl na světě! Vše vypadalo tak, že se úkol podaří ve stanoveném termínu splnit ...

### **První reakce a vojenské zkoušky**

Celá akce byla příslušníky 3. motostřeleckého pluku sledována velmi pozorně, protože si všichni zainteresovaní uvědomovali, že se podílejí na realizaci něčeho podivného (či dokonce zvráceného) a především zcela nevratného. Když příslušníci lounského pluku spatřili první „hotové“ vozidlo, které vyjelo z prostor KTS, bylo v hloučku

shromážděných důstojníků a praporčíků, z nichž někteří pamatovali přezbrojování pluku právě z OT-64 na BVP-1, slyšet jenom skřípaní zubů a tiché nadávky. Pak se ozvaly hlasy: „*To je ale hybrid!*“, „*To je hrůza!*“, korunu tomu všemu ale nasadila hláška „*No co chcete, doted' jsme měli bévépéčka, ted' máme Havlovy tygry!*“

Díky provedené přestavbě došlo u OT-90 k posunutí těžiště vozidla dopředu, čímž se výrazně zhoršily jízdní a především plavební vlastnosti „tygra“. „Nová“ výzbroj nebyla spolehlivá, k tradičním „neduhům“ kulometu KPVT, mezi něž patřilo především zasekávání vyhazovaných nábojnic ve výhozní trubici, se připojil fakt, že střelec s nabíječem lafetovaných zbraní neměli dostatek prostoru pro obsluhu zbraní, z téhož důvodu došlo k omezení počtu munice pro lafetované zbraně. Věžička měla mechanické otáčení, což vedlo ke zpomalení rychlosti zaměřování při střelbě a tím ke snížení efektivity střelby. Samostatnou kapitolou byla nevyhovující aretace věžičky a kulometné lafety, jež se samovolně uvolňovaly např. při jízdě na bočním svahu či při stoupání nebo klesání, čímž se zbraň stávala nebezpečnou primárně pro svou obsluhu, zejména když se přihlédne k naprosté absenci odvodu spalin při střelbě.

Vojskové zkoušky nového vozidla nedopadly podle slov bývalého kolegy ze služby raketového a dělostřeleckého vyzbrojování lounského pluku, který se těchto zkoušek zúčastnil, příliš valně. Díky posunutému těžišti vozidla byli protagonisté vojskových zkoušek při ověřování plavbyschopnosti nového prostředku jen malý krůček od mimořádné události, v horším případě s fatálními následky. Muselo dojít ke změně procedury před plavbou, tj. k dovyvážení vozidla, protože na rozdíl od „bévépéčka“ nový OT-90 prostě neplaval! S tím se ovšem již nedalo nic dělat, protože podle dostupných informací byla tímto způsobem znehodnocena vozidla několika pluků. A plánovala se přestavba dalších vozidel ...

**Vyšetřování ...**

Aby bylo toto vzpomínání úplné, je nutno závěrem poznamenat, že dálnopis, kterým byl tento kontroverzní úkol lounskému motostřeleckému pluku uložen, z knihy fonogramů zmizel, jakož i další fonogramy, které se předmětné rekonstrukce týkaly.

Všichni, kdo se podíleli na plnění uloženého úkolu, technikem pluku mjr. Matějčkem počínaje a náčelníkem KTS nrtm. Stružkou konče, byli vyšetřováni vojenskou policií pro podezření ze svévolného způsobení mnohamiliónové škody, která vznikla výlučně jejich jednáním!

Vzhledem ke značnému množství svědeckých výpovědí, jež potvrzovaly existenci uvedených fonogramů, a chybějícím listům v knize fonogramů, do níž se přijaté dálnopisy vlepovaly chronologicky a která byla trvale uložena u dozorčího pluku, však bylo vyšetřování zastaveno, mimo jiné i z toho důvodu, že „rekonstruované“ vozidlo BVP-1 mezitím bylo již jako OT-90 zařazeno do výzbroje motostřeleckých a později mechanizovaných útvarů československé armády, po rozdělení Československa zůstalo ve výzbroji Armády České republiky i slovenských ozbrojených sil.

### **Oficiální verze zní ovšem poněkud jinak**

Na privátním webu <http://vojenstvi.cz>, který se zabývá problematikou československého vojenství, je rubrika, kde renomovaní odborníci odpovídají na dotazy návštěvníků tohoto webu. Zde se může čtenář dozvědět oficiální pohled na přestavbu vozidel BVP-1, proto se zde pro porovnání s výše uvedenými fakty uvádí doslovná citace otázky a odpovědi na tuto otázku, kterou zpracoval pracovník Vojenského historického ústavu dr. Pavel Minařík:

***Přestavba BVP-1, resp. odstranění jeho kanonové věže (s kanonem ráže 73mm), a náhrada věží s kulometnou lafetací se objevila po roce 1990 údajně jako reakce na odzbrojování s tím, že BVP-1 je vedeno jako lehký tank a***

## **nikoliv jako bojové vozidlo pěchoty. Zajímalo by mne kolik těchto nových "vozidel" vzniklo a jejich TTD?**

(odpovídá Pavel Minařík)

Rekonstrukce bojových vozidel pěchoty BVP-1 na obrněné transportéry OT-90 měla návaznost na jednání probíhající mezi Varšavskou smlouvou a NATO během přípravy na uzavření „Smlouvy o konvenčních ozbrojených silách v Evropě“, přijaté účastnickými státy 19.11.1990 v Paříži, a „Dohody o maximálních úrovních konvenčních zbraní a techniky“ členských států Varšavské smlouvy, podepsané 3.11.1990 v Budapešti, ratifikovaných Federálním shromážděním ČSFR 19.3.1991. V rámci uvedené „smlouvy“ byla obecně definována kategorie „bojových obrněných vozidel“, u níž podle „dohody“ limit pro čs. armádu činil 2.050 vozidel (k 1.7.1988 jich ČSSR deklarovala 4.900 kusů). Uvedená kategorie se dále dělila na „obrněné transportéry“ (vozidla určená k přepravě družstva pěchoty a vybavená zbraní ráže menší než 20 mm) a „bojová vozidla pěchoty“ (vybavená kanonem ráže nejméně 20 mm a někdy odpalovacím zařízením PTŘS). V rámci „bojových vozidel pěchoty“ existovala ještě dílčí kategorie „bojových vozidel s těžkou výzbrojí“ (vybavených organickou zbraní pro přímou střelbu ráže nejméně 75 mm a nepatřících mezi tanky), pro něž byl stanoven limit 103 vozidel v rámci počtu 1.430 „bojových vozidel pěchoty“. Uvedenou subkategorii naše armáda nevyužila, protože byla koncipována především pro plovoucí tanky PT-76, kterými jsme nedisponovali. Protože BVP-1 bylo vyzbrojeno 73mm kanonem vz. 71, podle příslušných definic patřilo mezi „bojová vozidla pěchoty“. U této subkategorie se pro čs. armádu ale počítalo s limitem „pouhých“ 1.430 vozidel, což nepostačovalo k zachování všech BVP-1 a BVP-2. Proto se při naplnění limitu dala přednost BVP-2, vybavenému 30mm rychlopalným kanonem, zatímco „přebývajících“ BVP-1 měly být rekonstruovány tak, aby bylo možné jejich zařazení do příslušného limitu v rámci „obrněných transportérů“. Tímto se využil velmi kvalitní podvozek, zkonstruovaný již v průběhu 60. let minulého století. Z BVP-1 byla

*sejmuta bojová věž vybavená 73mm kanonem vz. 71, spřaženým 7,62mm kulometem PKT a odpalovacím zařízením pro PTRS 9K11 MALJUTKA, která byla nahrazena věží z OT-64 vyzbrojenou 14,5mm velkorážním kulometem KPVT a 7,62mm spřaženým kulometem SGMT vz. 43/66, který byl později nahrazen kulometem PKT stejné ráže. Takto vznikl OT-90, kterému se taktéž přezdívalo „Havlův tygr“.*

*K 1.7.1988 se ve výzbroji ČSLA nacházelo 2.074 ks BVP-1, 41 ks BVP-2, 15 ks BRM-1K, 449 ks OT-62, 1.610 ks OT-64 a 716 ks OT-65. K 31.10.1990 čs. armáda disponovala 1.505 ks BVP-1/1K, 252 ks BVP-2, 163 průzkumnými vozidly BPzV/BRM-1K, 588 ks OT-90, 1.026 ks OT-64 SKOT a 588 kusy jiných typů obrněných transportérů. Limit 2.050 „bojových obrněných vozidel“ byl naší armádou nakonec naplněn následující technikou: 907 ks BVP-1, 27 ks BVP-1K, 280 ks BVP-2, 201 ks BPzV, 15 ks BRM a 620 ks OT-90.*

*Takticko-technická data byla zveřejněna např. v časopisu ATM, roč. 1992, čís. 1, nebo v knize „Tanková a automobilní technika v české a slovenské armádě“, vydané nakladatelstvím Naše vojsko v roce 2003 [[http://vojenstvi.cz/vasedotazy\\_63.htm](http://vojenstvi.cz/vasedotazy_63.htm), 25. 9. 2013].*

Profily ParlamentníListy.cz jsou kontaktní názorovou platformou mezi politiky, institucemi, politickými stranami a voliči. Názory publikované v této platformě nelze ztotožňovat s postoji vydavatele a redakce ParlamentníListy.cz. Pro zveřejňování příspěvků v této platformě platí Etický kodex vkládání příspěvků a Všeobecné podmínky používání služby ParlamentníListy.cz.

reklama