

### Tankovežiai „Oshkosh M1070F“

Liucijus Suslavičius

Nors tai ir neakivaizdu, tačiau tankas – ši sunki dešimtis tonų sverianti šarvuota dėžė, nesulaikomai besiveržianti per visas kliūtis – iš esmės yra gana delikatus mechanizmas, palyginti nepatikimas ir greit susidėvintis. Jo galingas variklis tarnauja tūkstantį-pusantrą valandų, transmisija, pakaba, o ypač vikšrai reikalauja remonto arba keičiami, pravažius kelis tūkstančius kilometrų. Tai šiandien, o praėjusio amžiaus pradžios tankų agregatų resursas buvo gerokai mažesnis. Tačiau daryti jį palyginamą kad ir su sunkvežimio resursu nėra prasmės - karo metu tanko gyvenimas trumpas: viena- dvi, daugiausia keturios-penkios atakos, ir ši brangi kovos mašina virsta rūkstančio metalo krūva. Tam jis ir sukurtas – greitai bravūriškai atakai, o ne ilgiems nuobodiams žygiams, kai vikšrų žvangesys ir variklio kriokimas veda iš proto, o ant nelygumų daugiatonė mašina supasi kaip laivas jūroje.

Tankų specialistai jau Pirmojo pasaulinio karo metu suvokė, jog tankų mobilumą padidinti, o jų mechanizmų resursą išsaugoti galima labai paprastai – į panaudojimo vietą tankus atvežant automobiliais – tankovežiais. Septynių tonų sunkvežimiai, tokie kaip „Renault FU“, „Mack AC“ ar „Pierce-Arrow R-9“ nesunkiai vežė masinius to periodo tankus „Renault FT“, pakrautus į paprasčiausią atvirą kėbulą. Beje, tokio tipo, tik trišius tankovežius, vežančius 12-15 tonų sveriančias kovos mašinas, prancūzų armija turėjo ir prasidėjus Antrajam pasauliniam karui.

O štai anglai tarpukario periodu sukūrė kitokį, gerokai efektyvesnį tankovežio tipą. Kadangi anglų tankai buvo didesni ir sunkesni, nei prancūzų, jų pervežimui buvo panaudotas trišis vilkikas „Scammel“ su sveriantiems iki 30 tonų tankams pervežti pritaikyta puspriekabe, kurią gamino firma „Shelwoke and Drewry“. Tokie tankovežiai puikiai užsirekomendavo karo veiksmų Šiaurės Afrikoje metu. Bet firmos „Scammel“ galimybės buvo ribotos, tad anglų armija (o vėliau ir JAV) užsisakė amerikiečių firmos „Diamond T“ vilkikus „Diamond T 980“ su tokia pačia puspriekabe. Pamuštus ar sugedusius tankus ant puspriekabės užtempti padėdavo galinga gervė. Ši tankovežio schema – galingas daugiaašis vilkikas ir speciali puspriekabė – vyrauja ir šiandien, nors aišku, kiekvienoje šalyje naudojamos savo konstrukcijos.

JAV kariškiai, priėmus ginkluotėn naują 62,6 tonos sveriantį tanką M 1 „Abrams“, turėjo užsakyti

ir jį atitinkantį tankovežį. Jį gamina Europoje mažai žinoma firma „Oshkosh“. Keturašis 18,6 tonos sverias vilkikas „M 1070“ su puspriekabe „M 1000“ ant kurios pakrautas mūšiui paruoštas „Abrams“, sveria 105 tonas, tačiau iš viso 48 ratus turįs autotraukinys net gruntkeliu gali išvystyti 52 km/g greitį. Dviejų degalų bakų talpa – 946 litrai. Su šia degalų atsarga „Oshkosh M 1070“ nuvažiuoja 720 kilometrų.

Atrodo „oškošas“ įspūdingai – didžiulis kampuotas kapotas, kurio aukštis – sulig vidutinės klasės sunkvežimio kabina, o pati kabina – vos ne namo antrojo aukšto langų lygyje (automobilio matmenys – 9195x2591x3556 mm). Joje patogiai keliauja ne tik tankovežio, bet ir visa tanko įgula. Tiesa, ropštis į ją nelengva – net 5 laiptelius reikia įveikti! V-8 tipo 12 litrų dvitaktis dyzelis „Detroit Diesel 8V 92

TA“ su turbokompresoriumi ir tarpiniu oro aušinimu išvysto 373 kW (500 AG)/2100 aps/min. galingumą. Jis ne tik per penkialapsnę automatinę pavarų dėžę „Allison CLT 754“ varo visus aštuonis „oškošo“ ratus, bet dar papildomai suka centralizuotos padangų pripūtimo sistemos kompresorių, du generatorius, 25 tonų hidraulinės gerves (už kabinos jos sumontuotos net dvi) sukančių hidromotorų alyvos siurblius. Variklio radiatorius turi 1,3 m<sup>2</sup> ploto paviršių, jo ventiliatoriaus skersmuo – lygiai 1 metras! Savąjį tepalo radiatorių turi pavarų dėžė. Įdomu tai, kad autotraukinys pajuda iš vietos antra pavara, o pirmoji pavara, demultiplikatoriaus pažeminanti pavara ir priekinis tiltas įjungiami tik esant ypač sunkioms kelio sąlygoms – tiksliau, kai jo iš viso nėra.

Autotraukinio manevringumui padidinti vairuojami pirmos ir ketvirtos vilkiko ašių ratai bei pasisuka keturių (iš penkių) puspriekabės ašių ratai, tad tankovežio posūkio spindulys – 11,25 m. Vilkiko balno apkrovimas – 20,5 tonos, tačiau solidus iš 9,5 mm storio legiruoto plieno lakštų štapuotas rėmas ir pneumatinė trijų galinių tiltų pakaba „Hendrickson“ atlaiko ir didesnes apkrovas. Priekinio tilto pakaba – tradicinės konstrukcijos, su pusiauelipsinėmis lingėmis. JAV kariuomenė nuo gamybos pradžios jau įsigijo 2100 tokių tankovežių. Beje, M1070 matmenys tokie, kad jį gali skraidinti JAV kariniu transporto lėktuvu C-5A „Galaxy“...

Didžiosios Britanijos armija iki pastarojo meto eksploatavo tankovežius „Scammel Commander“, visai neblogai pasirodžiusius Persų įlankos karo metu. Visgi daugiau kaip 20 metų naudojami „komanderiai“ jau nebeatitinka daugelio nūdienos reikalavimų, be to, artėja jų tarnavimo laiko pabaiga. Dar 1998 metais britų kariškiai paskelbė konkursą naujam tokios paskirties automobiliui, tačiau su viena įdomia išlyga – kariuomenė nesiruošė pirkti tankovežių iš gamintojo, o pageidavo juos nuomoti! Konkursą 2000 metais laimėjo konsorciumas „Fasttrax/Oshkosh“, pasiūlęs modifikuotą pagal britų specifikaciją ir pritaikytą darbui su anglų gamybos puspriekabe vilkiką „Oshkosh M1070“. Vieno tokio junginio kaina – 500 tūkstančių

svarų sterlingų. Perkant 92 tankovežius su perspektyva vėliau papildyti jų parką iki 110 vienetų, tektų itin giliai įlįsti į mokesčių mokėtojų kišenę, tad nuoma leis sutaupyti nemažai milijonų.

Angliškas variantas „M1070F“ nuo serijinio amerikietiškojo skiriasi gana daug. Visų pirma, britai pasirinko visai kitą variklį – „Euro-III“ reikalavimus atitinkantį keturtaktį turbodieselį „Caterpillar C18“ (darbo tūris 18,1 litro, 700 AG/2100 aps/min, 2576 Nm/1300 aps/min), kitą - septynių laipsnių - automatinę pavarų dėžę „Alison HD4070“ ir vienalaipsnę paskirstymo dėžę. Taigi, skirtumas, lyginant su baziniu modeliu, gana žymus. Sumontavus naują didesnę variklį, prireikė kitokio variklio gaubto, kuris ne tik ilgesnis, bet ir ne toks kampuotas, malonesnis akiai. Be to, „M1070F“ greitis su kroviniu, kai bendra autotraukinio masė viršija 100 tonų, išaugo iki 60 km/h. Visai kita ir žemaremė 72 tonų puspriekabė, kurią gamina britų firma „King trailers“. Ji turi net 7 ašis, iš kurių keturios galinės vairuojamos. „GTS 100“ modelio puspriekabė, kurios platformos ilgis – 11,5 metro, sukurta tankui „Challenger 2“ (nuosavas svoris – 62 tonos) arba dviem pėstininkų kovos mašinoms „Warrior“ („Warrior“ svoris – 20 tonų) gabenti. Jos plotis – 2,9 metro, tad su tam tikromis išlygomis autotraukinys gali važinėti bendrojo naudojimo keliais. Keli „M1070F“ pagaminti kaip avariniai- evakuaciniai vilkikai, nes partempti pamušta ar avarijon patekusį ne vieną dešimtį tonų sveriantį 22 metrų ilgio autotraukinį gali tik toks pat galingas vilkikas.

Pirmuosius 18 naujų tankovežių britai gavo 2003 metų pradžioje, galutinai kontraktas turi būti išpildytas 2005-iais.