

Michal Burian, Josef Dítě
Martin Dubánek



OT-64 SKOT

retro



historie a vývoj obrněného transportéru

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**.

Používání elektronické verze knihy je umožněno jen osobě, která ji legálně nabyla a jen pro její osobní a vnitřní potřeby v rozsahu stanoveném autorským zákonem. Elektronická kniha je datový soubor, který lze užívat pouze v takové formě, v jaké jej lze stáhnout s portálu. Jakékoliv neoprávněné užití elektronické knihy nebo její části, spočívající např. v kopírování, úpravách, prodeji, pronajímání, půjčování, sdělování veřejnosti nebo jakémkoliv druhu obchodování nebo neobchodního šíření je zakázáno! Zejména je zakázána jakákoliv konverze datového souboru nebo extrakce části nebo celého textu, umístování textu na servery, ze kterých je možno tento soubor dále stahovat, přitom není rozhodující, kdo takovéto sdílení umožnil. Je zakázáno sdělování údajů o uživatelském účtu jiným osobám, zasahování do technických prostředků, které chrání elektronickou knihu, případně omezují rozsah jejího užití. Uživatel také není oprávněn jakkoliv testovat, zkoušet či obcházet technické zabezpečení elektronické knihy.



Michal Burian, Josef Dítě, Martin Dubánek

OT-64 SKOT

historie a vývoj obrněného transportéru

Grada Publishing

Michal Burian, Josef Dítě, Martin Dubánek

OT-64 SKOT

Vydala Grada Publishing, a. s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@gradapublishing.cz, www.grada.cz

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

jako svou 4173. publikaci

Odpovědný redaktor Petr Somogyi

Grafická úprava a sazba Grafické studio Hozák

Počet stran 184

První vydání, Praha 2010

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a. s., 2010

Cover & Layout Design © Ivan Hozák, 2010

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

ISBN 978-80-247-3283-1 (tištěná verze)

ISBN 978-80-247-7524-1 (elektronická verze ve formátu PDF)

© Grada Publishing, a.s. 2012

Obsah

Úvod.....	7	Ověřovací série	80
1 Zrod obrněného transportéru.....	11	Zrušená modernizace.....	84
2 Trnitá cesta k zadání úkolu SKOT....	19	Sériová výroba.....	89
Nejasněné koncepce.....	19	Ekonomické zhodnocení	
Rodí se SKOT	26	československo-polské spolupráce.....	93
3 Vývoj OT-64 SKOT (1958–1963)....	37	5 Zavedení OT-64 do výzbroje	
Zahájení vývoje.....	37	a jeho bojová kariéra	97
První prototypy	44	6 Verze transportéru SKOT	115
Prokletá výjimka z technologické		OT-64 A.....	115
kázně	55	OT-64 2A.....	118
4 Dokončení vývoje a spolupráce		Spojovací verze	126
s Polskem	67	Pojízdné velitelské stanoviště	
Nelehké začátky spolupráce.....	67	OT-64/R2	126
Výroba se pomalu rozbíhá	77	Pojízdné velitelské stanoviště	
		OT-64/R3	128

Pojízdné velitelské stanoviště OT-64/R3MT	128	Technické údaje vozidla	159
Pojízdné velitelské stanoviště OT-64/R4MT	128	Motor	160
Dílna technické pomoci DTP-64.....	131	Elektrická výbava	160
OT-64 ZDRAV	132	Rychloběh	163
Univerzální minový ukladač UMU na podvozku OT-64	134	Spojka	163
Polské varianty	136	Planetová převodovka Praga-Wilson	163
Modernizace	140	Přídavná převodovka.....	164
Nerealizované verze OT-64	143	Karoserie	165
7 Technický popis OT-64	151	8 Barevná příloha	169
Vlastnosti vozidla.....	151	Závěr.....	181
Konstrukce vozidla	152	Poděkování	181
Ovládání vozidla a jednotlivých skupin	158	Použitá literatura a prameny.....	183
		Použité zkratky	184

Úvod

Zvedá se prach a do záběru vjíždí velký osmikolový obrněný transportér futuristického vzhledu. Za jeho volantem nesedí nikdo jiný než herec Pavel Landovský. Za chvíli do něj nastoupí Ivan Vyskočil, Jaromír Hanzlík a Petr Štěpánek. Právě takto se s nejnovějším obrněným transportérem československé armády seznámila většina našeho národa – díky filmu režiséra Pavla Juráčka „Každý mladý muž“ z roku 1965.

Praga S-260, A-105, OT-64, **Střední Kolový Obrněný Transportér**, nebo zkratka SKOT – kdo z mužů, kteří absolvovali základní vojenskou službu v šedesátých až devadesátých letech minulého století, by neznal tento nejslavnější československý „obrnák.“ Stal se nástupcem světoznámé meziválečné československé konstrukční



► Pavel Landovský za volantem transportéru SKOT

školy speciálních vojenských vozidel, s nimiž, jak se později dozvíme, měl i některé společné konstrukční prvky a ve výzbroji naší armády vydržel více než čtyřicet let. Úkol, který dostal do vínku, snad nejlépe charakterizuje konstatování, že transportér měl dobýt svět nejen případným obchodním úspěchem, ale především fakticky. Až do roku 1960 byl v první fázi potenciálního ozbrojeného konfliktu zachován obranný charakter Československé lidové armády (dále ČSLA). Od tohoto roku se ale plánování zaměřilo na ofenzívu již od prvních okamžiků po vypuknutí války. Vycházelo se z předpokladu, že Československo představuje politicky i ekonomicky nejvíce stabilizovanou zemi mezi členy Varšavské smlouvy. Koncepce vedení války, odsouhlasená na konferenci představitelů států Varšavské smlouvy v Moskvě v roce 1963, předpokládala, že dojde k *„zahájení války v Evropě imperialistickými agresory s maximálním překvapením a okamžitým použitím všech druhů a typů zbraní hromadného ničení“*. V říjnu 1964 zpracoval Generální štáb ČSLA plán použití armády v době války, který předpokládal úmysl vojsk NATO překvapivými jadernými údery dezorganizovat vedení státu a znemožnit rozvinutí ozbrojených sil ČSLA. Útvary ČSLA měly ve lhůtě do 30 minut po vyhlášení bojového poplachu opustit stálé posádky a v průběhu tří hodin zaujmout určené prostory soustředění. ČSLA měla rozvinout Československý front s následujícími úkoly: *„Být připraven ihned po jaderném úderu přejít do útoku ve směru Nürnberg, Stuttgart a částí sil na München. Jaderný úder na vojska protivníka provést do hloubky po čáru Würzburg, Erlangen, Regensburg, Landshut... V dalším rozvíjet útok směrem na Strasbourg, Epinal, Dijon, dokončit zničení protivníka na teritoriu NSR, překročit řeku Rýn a 7. nebo 8. den operace ovládnout čáru Langres, Besancon. Dále rozvíjet útok na Lyon...“*

Na úvod snad až příliš odborných citátů, mají zde ale své místo. Tyto optimistické plány armádních plánovačů by totiž nemohly spatřit světlo světa bez vyzbrojení ČSLA moderními obrněnými transportéry, schopnými rychle přepravit pěchotu zamořeným prostorem. A právě transportéry nezadržitelně se valícími přes Německo do hloubky Francie měly být především československé OT-64 SKOT. Příběh transportéru SKOT se začal psát v druhé polovině 50. let a je bohužel v mnoha ohledech obrazem „schopností“ československého socialistického průmyslu, kdy uvést do sériové výroby sebepokrokovější výrobek trvalo často řadu let a nová technická řešení byla spíš obcházena, protože znamenala složitý vývoj, tím pádem i případné neplnění plánu a ztrátu prémie. Průběh jeho vývoje i výroby velmi přesně ukazuje, jakým způsobem byl systém centrálního plánování schoopen naložit s konstrukcí, která ve své době předčila světovou konkurenci. Při pohledu na tento transportér se laik dodnes neubrání pocitu, že nahrazovat jej moderním typem PANDUR je vlastně zbytečné. Vždyť navenek vypadají skoro stejně... Uvědomíme-li si ale, že výroba transportéru SKOT byla zahájena ve stejném roce jako produkce osobního automobilu Škoda 1000 MB, a uvážíme-li, jakým vývojem od té doby osobní automobily prošly, ukazuje se, že SKOT byl nejen neuvěřitelně moderní a nadčasový, ale že je opravdu nejvyšší čas na jeho výměnu.

Transportér SKOT byl vyvinut v Československu, pro nezájem našeho průmyslu se ale nakonec vyráběl v kooperaci s Polskem. Zpráva o efektivnosti takto pojaté výroby, kterou si československá strana nechala vypracovat až po téměř tříleté spolupráci, vyzněla jednoznačně negativně. Ukazuje mimo jiné, že v rámci RVHP a Varšavské smlouvy bylo důležitě především mezinárodně spolupracovat, až teprve pak se ohlížet na dopady na domácí hospodářství.



▲ Běžnou součástí plánování vojenských stratégů se staly jaderné údery

► Dva současníci – OT-64 SKOT a Škoda 1000 MB

Projekt transportéru SKOT čelil od počátku celé řadě potíží. Sériová výroba byla zahájena před ukončením vývoje díky tzv. výjimce z technologické kázně a v jejím průběhu byl navíc razantně snížen původně plánovaný počet vyrobených transportérů. Jak se dozvíme na dalších stránkách, zkoušky ověřovací série transportérů byly dokončeny až v roce 1967, tedy v době, kdy byla sériová výroba v plném proudu a z továren vyjela už polovina celkového vyrobeného počtu transportérů. Až od tohoto okamžiku byly ve výrobě odstraněny největší nedostatky, které typ provázely od prvních prototypů. Tou dobou navíc již tři roky existoval kompletní projekt modernizace transportéru, jehož realizace by prakticky eliminovala většinu potíží, které transportéry pronásledovaly po celou jejich kariéru. V systému centrálního plánování ale bylo jednodušší dokončit výrobu poruchového typu než realizovat projekt jeho modernizované verze. Kdyby se našel prostor pro realizaci návrhů řady schopných konstruktérů, nemusel by SKOT neslavně zakončit svoji kariéru oním „proslulým příjezdem“ k pražské budově Rádia Svobodná Evropa v září 2001.

I přes všechny dětské nemoci představoval SKOT v době svého vzniku jeden z nejmodernějších obrněných transportérů na světě. Je s podivem, že byl až dodnes historiky vojenské techniky prakticky opomíjen. Jedinou významnější samostatnou publikací je práce polského

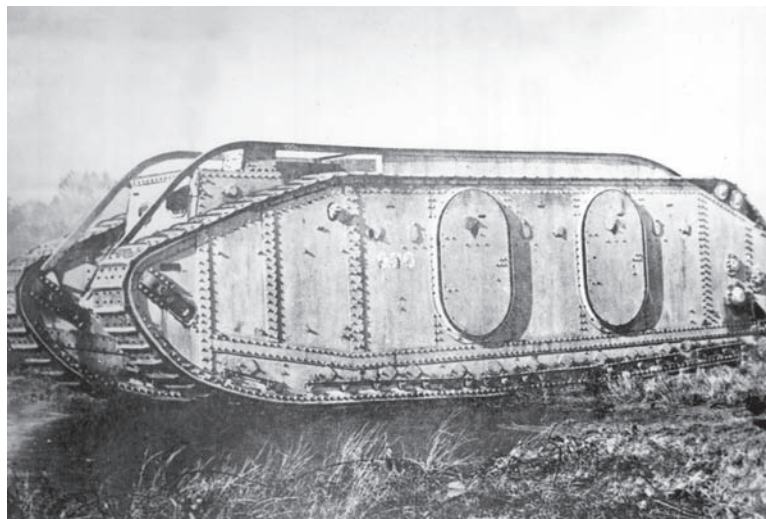
autora Czesława Kubiaczyka „Transporter opancerzony SKOT“, vydaná ve Varšavě v roce 1971. Bohužel je ale poplatná době svého vzniku a spíše technicky zaměřená. Řadu relevantních informací naopak poskytuje kapitola věnovaná vývoji transportéru SKOT v publikaci Janusze Magnuskiho „Wozy bojowe LWP“, vydaná ve Varšavě v roce 1985. V Česku se tematikou OT-64 SKOT zabýval v krátkém příspěvku s řadou nepřesností Zdeněk Žalud (viz sborník Národního technického muzea, Praha 2005). Další informace bylo možné vyhledat v časopiseckých článcích (např. Jan Martinec, ATM 2001) či na internetových stránkách.

Čtenáři se může zdát, že předkládaná kniha obsahuje přespříliš dobové vojenské terminologie. Je to dáno tím, že se opírá, ve snaze o maximální objektivitu, téměř výhradně o archivní prameny. Převedení některých vojenských termínů do „civilní řeči“ by si vyžádalo příliš mnoho prostoru, navíc se domníváme, že strohá úřední mluva některých dobových dokumentů vypovídá nejlépe o atmosféře, v níž OT-64 SKOT vznikl. Jaká tedy vlastně byla dlouhá cesta vedoucí ke vzniku tohoto významného typu? A jaké byly jeho osudy po následující čtyři desetiletí? Na to a na řadu dalších otázek by měly odpovědět následující řádky, které čtenáře vůbec poprvé podrobně seznámí s historií jednoho ze symbolů naší armády druhé poloviny dvacátého století.

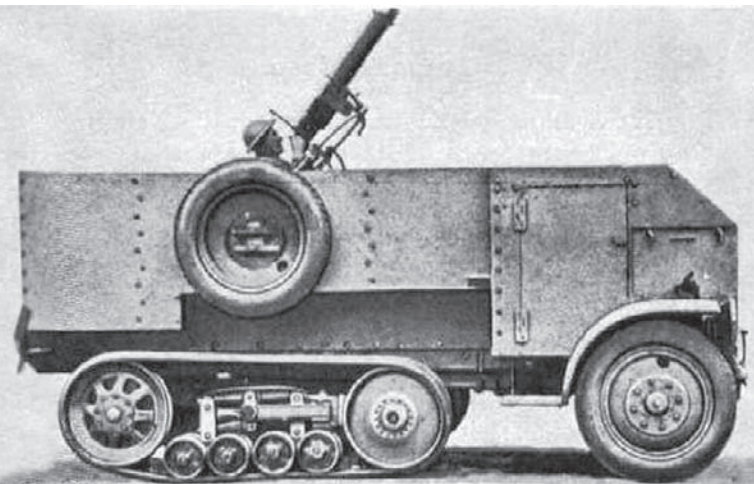
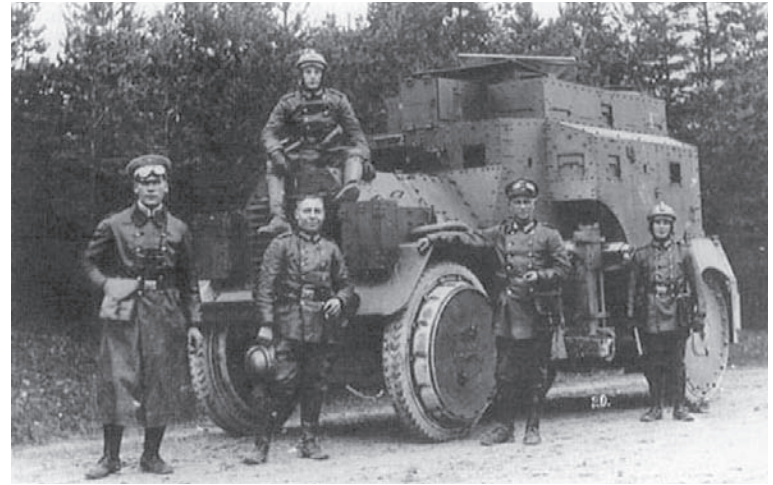
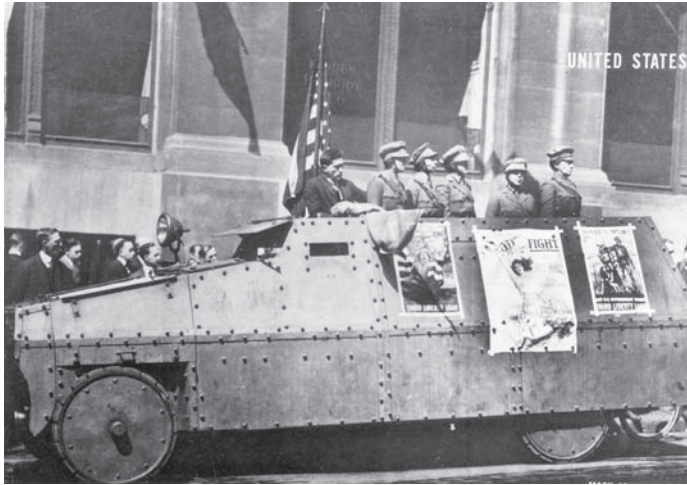
1

Zrod obrněného transportéru

Obrněný transportér se zrodil, stejně jako celá řada dalších moderních zbraní, na bojištích první světové války. Boje zákopové války vedly ke snaze chránit postupující pěchotu před účinky zbraní protivníka. První, kdo vyřešil problém, jak dopravit bezpečně vojáky až k zákopům nepřítele, byli Angličané. Prapředek dnešních pásových obrněných transportérů nesl označení MARK IX a nebyl ničím jiným než tankem upraveným pro převoz pěchoty. U zrodu kolových transportérů stála mj. Kanada, když vybavila své jednotky dvacítkou pancéřovaných nákladních automobilů Autocar, opatřených těžkými kulomety. Obdobných úprav nákladních automobilů se v průběhu války objevila celá řada. Meziválečné období přineslo několik zajímavých konstrukcí, mezi nimiž zpočátku vynikali opět Angličané, kteří vyvinuli polo-



► Britský tank (pásový transportér) Mark IX z roku 1918



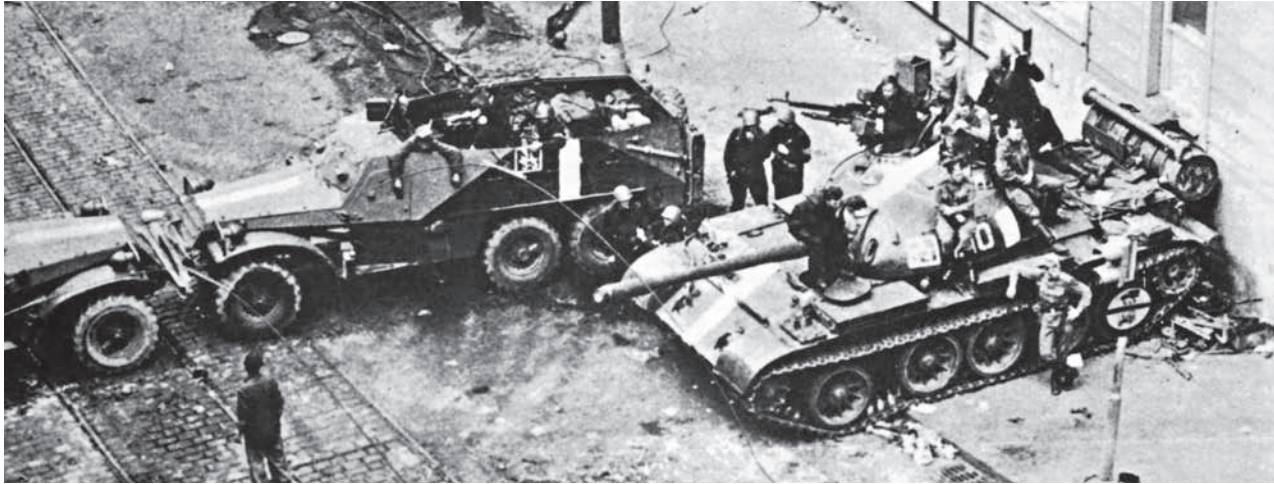
-
- ◀ Americký obrněný automobil Mack, postavený v roce 1914 pro dobrovolníky New Yorkské Národní gardy
 - ◀ Britský obrněný transportér Burford Kégresse
 - ▲ Německý obrněný transportér Sd.Kfz. 3
 - Symbol rozvoje obrněných transportérů, německý Sd.Kfz. 251



pásový transportér Burford Kégresse. Největšího rozvoje ale tato technika dosáhla v Německu. Již v letech 1921 až 1922 vyráběla firma Daimler Benz kolové obrněné transportéry Sd.Kfz. 3, schopné přepravit v zadní části stroje šesti- až dvanáctičlenné pěchotní družstvo. K nástupu a výstupu sloužily velké jednoduché dveře na obou bocích vozidla. Moderní obrněný transportér ovšem spatřil světlo světa až v následujícím desetiletí.

V roce 1934 začala vyvíjet německá firma Hansa Loyd polopásový obrněný transportér, který se stal později jedním ze symbolů druhé světové války. V roce 1935 koupila rozpracovaný projekt firma Hanomag, sídlící v Hannoveru, a přidělila transportéru vlastní označení HkL6. Prototypy byly dokončeny v roce 1937 a v roce 1939 byla zahájena sériová výroba vozidel, dodávaných německé armádě pod označením Sd.Kfz. 251. Desetileté družstvo opouštělo vozidlo

zadními dvoudílnými dveřmi. Německé transportéry přivedly na svět nový typ bojové jednotky – mechanizovanou pěchotu. V průběhu druhé světové války zažily obrněné transportéry nebyvalou expanzi. Moderní styl válčení vyžadoval rychlý přesun pěchoty na místo kontaktu s nepřítelem, spojený s její maximální ochranou. Transportéry Sd.Kfz. 251 se staly symbolem německého „Blitzkriegu“. Bylo vyrobeno asi 11 000 vozidel (některé zdroje zmiňují i více než 15 000). Na opačné straně fronty sehrály obdobnou roli americké polopásové transportéry M2 Halftrack, jejichž výroba přesáhla 40 000 kusů, a kolové M3 Scout Car, vyrobené v počtu téměř 21 000 kusů. Tato vozidla bojovala v řadách americké, britské, a na základě smlouvy o půjčce a pronájmu (tzv. Lend-Lease) i sovětské armády. Bojové zkušenosti vedly bezprostředně po skončení války k rozvoji tohoto druhu techniky především v Sovětském svazu. V rámci základního rozdělení obrněných transportérů na kolové a pásové se Sověti zpočátku zaměřili na výrobu jednodušších kolových, vycházejících do jisté míry z původních amerických konstrukcí a především využívajících podvozkové části existujících nákladních automobilů. Již v květnu 1947 byly dokončeny první prototypy obrněného transportéru BTR-152 na podvozku nákladního automobilu ZiS-151, vycházejícího z amerického Studebakeru US6. V letech 1950 až 1962 bylo vyrobeno přibližně 15 000 transportérů schopných převážet až osmnáctičlenný výsadek, které sloužily ve více než čtyřiceti armádách států celého světa. Současníkem typu BTR-152 byl menší BTR-40, vyvinutý na podvozku automobilu GAZ-63. Obrněný transportér schopný převážet až osmičlenný výsadek byl vyráběn v letech 1950–1960 v celkovém počtu cca. 8500 kusů a dosáhl obdobného rozšíření jako jeho větší souputník. Sovětská armáda tak získala dvojici transportérů, které bylo možné vyrábět ve velkých počtech, v principu se ale nijak nelišily od svých předchůdců. Nejednalo se o žádná



▲ Sovětské transportéry BTR-152 v Praze v srpnu 1968

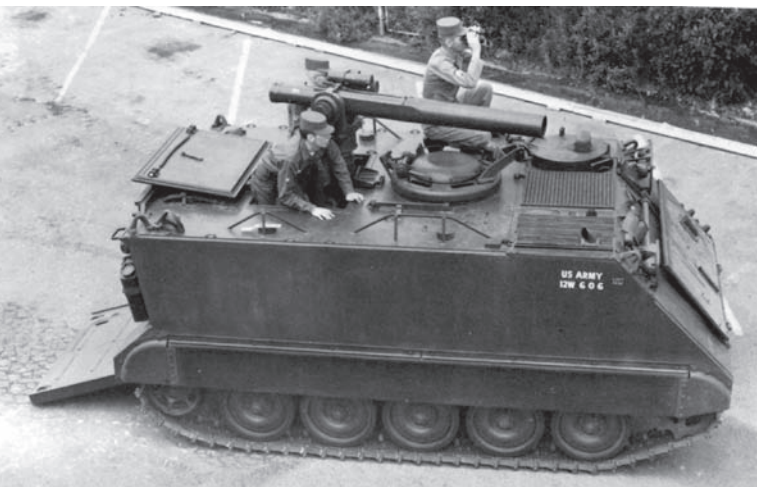
◀ Transportéry BTR-50 při přehlídce na Letné

specializované konstrukce, ale pouze o nákladní automobily osazené jednoduchou pancéřovou karosérií. Pásové transportéry zastupoval v sovětské armádě typ BTR-50 vyvinutý počátkem 50. let a zařazený do výzbroje v roce 1954. Díky obojíživelné koncepci byl schopen přepravit až dvacetičlenný výsadek, a to i přes říční toky. Obdobně jako uvedené kolové transportéry ale v původní verzi disponoval pouze otevřeným bojovým prostorem, který posádku nijak nechránil před účinky zbraní hromadného ničení. Motor umístěný v zadní části vozidla navíc znamenal, že výsadek mohl transportér opustit pouze přes boky a vystavoval se tak palbě nepřítelů.

Západní státy se do vývoje obrněných transportérů pustily s jistým zpožděním. Američané navázali na své válečné konstrukce v roce 1952 pásovým typem M-75, který nahradil již o rok později jednodušší a levnější M-59. Postupný vývoj vedl v roce 1960 až ke slavnému typu M-113, který byl vyroben ve více než 80 000 kusech. Vývoj kolových transportérů v USA naopak stagnoval. Angličané zahájili v roce 1952 výrobu kolového transportéru F.V. 603 SARACEN. Stroj klasické koncepce převážel osmičlenný výsadek, který jej opouštěl dvoudílnými dveřmi v zadní části. Na rozdíl od sovětských typů ale disponoval uzavřenou korbou. V roce 1962 jej doplnil pásový F.V. 432 TROJAN. Němci, kteří se zásadní měrou zasloužili o rozvoj obrněných transportérů v letech druhé světové války, navázali pásovým transportérem Transportpanzer HW-K11 až v roce 1962 a kolovým Transportpanzer 1 Fuchs ještě o osm let později. Do výzbroje byl zaveden dokonce až v roce 1979. Francouzi vyráběli od roku 1957 na podvozku lehkého tanku AMX-13 pásový transportér AMX-VC1 pro desetičlenný výsadek. V roce 1973 jej ve výzbroji nahradil modernější AMX-10P. Prvním francouzským moderním kolovým transportérem se stal v roce 1976 typ VAB 6×6.

Švýcarská firma MOWAG přispěla k vývoji kolových obrněných transportérů svým typem PIRANHA, vyráběným v různých verzích. I v tomto případě ale tyto stroje následovaly až mnoho let po československém OT-64.

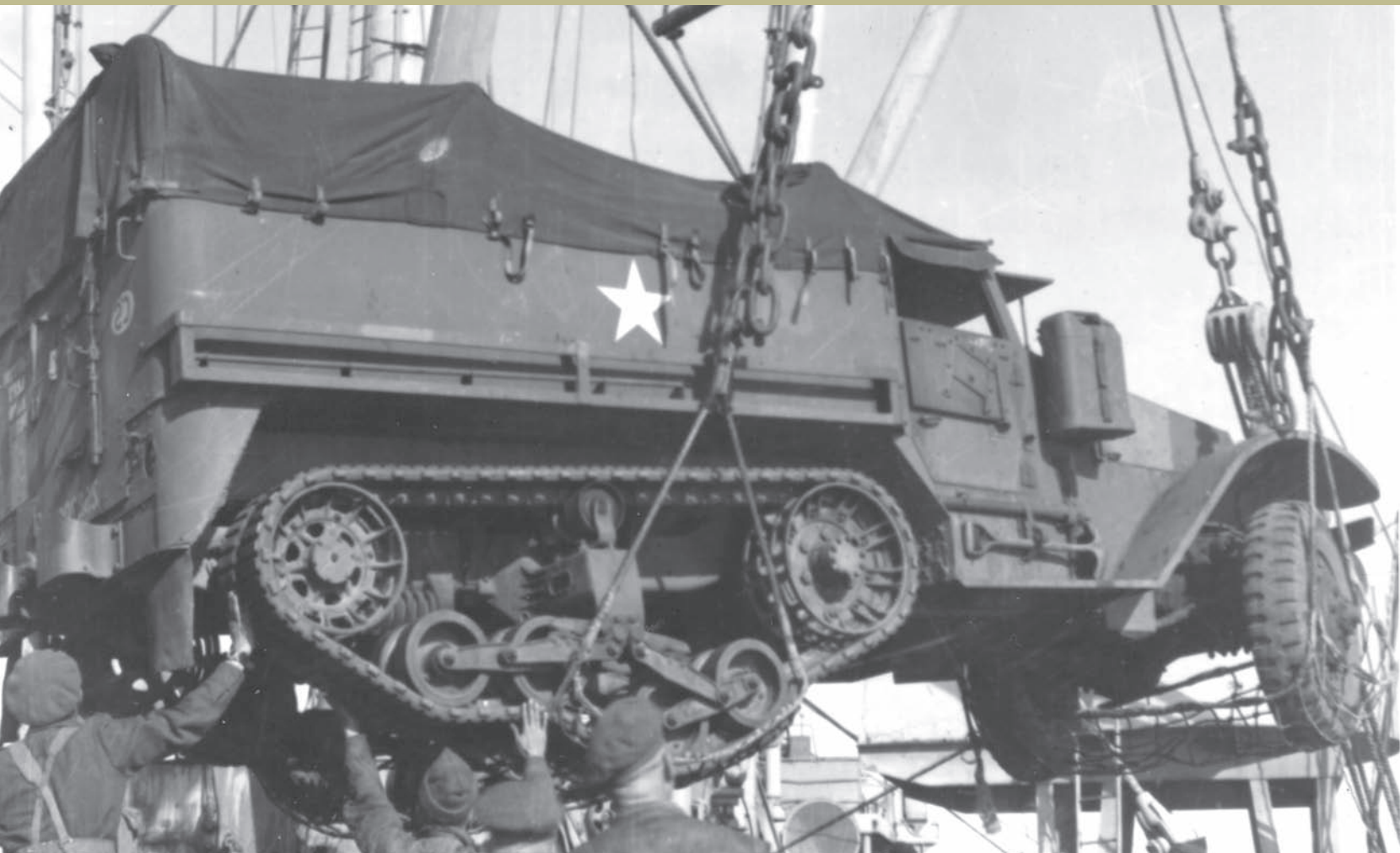
V době, kdy projekt transportéru SKOT přecházel z rýsovacích prken konstruktérů do reálné podoby, existovaly v podstatě pouze dvě konkurenční konstrukce. Velmi zajímavým typem byl holandský kolový obrněný transportér YP-408 vycházející z nákladního automobilu DAF YA-328. Stejně jako SKOT byl vyvinut na konci 50. let. V letech 1964–1968 Holanďané vyrobili 750 vozů. Ze čtyř náprav byly poháněny pouze tři. Přesto patřil tento typ v době zavádění transportéru SKOT díky plně uzavíratelné korbě, kterou desetičlenný výsadek opouštěl zadními nebo stropními poklopy, mezi nejmodernější světové konstrukce. Druhým zásadním kolovým transportérem této doby byl sovětský BTR-60. Byl vyvíjen od poloviny 50. let jako nástupce rychle zastarávajícího typu BTR-152. Jednalo se o první sériově vyráběný osmikolový obrněný transportér na světě. Transportér byl zaveden do výzbroje v závěru roku 1959. Disponoval doslova revoluční korbou, která však měla i řadu slabin. Mezi ty největší patřil otevřený bojový prostor pro šestnáctičlenný výsadek a především dvojice vzadu uložených benzinových šestiválcových motorů GAZ-40. Zůstala tak zachována neschopnost vozidla ochránit posádku před účinky zbraní hromadného ničení, ale ještě přibyla nutnost opouštět vozidlo přes vysoké boky (obdobně jako u pásového BTR-50). Zavedení transportéru tak při výcviku doprovázela řada zraněných i mrtvých vojáků. První nedostatek se podařilo odstranit v roce 1963 zavedením modernizované verze BTR-60PB se stropem korby opatřeným poklopy, nevhodné umístění motorů ale transportérům zůstalo. Tohoto stroje se vyrobilo přes 25 000 ks, stal se tedy nejrozšířenějším kolovým obrněným transportérem na světě.



-
- ◀ Americký transportér M-113
 - ◀ Britský transportér SARACEN
 - ▲ Prototyp německého Transportpanzer 1 z roku 1970



-
- ▲ Prototyp francouzského transportéru AMX-10RP z roku 1971
 - ▶ Holandský transportér YP-408
 - ▶ Sovětský transportér BTR-60P



2

Trnitá cesta k zadání úkolu SKOT

Nejasněné koncepce

Než mohl Pavel Landovský před zraky filmových diváků ladně vystoupit ze svého obrněného transportéru, muselo uběhnout dvacet let, v jejichž průběhu se ujasňovaly potřeby naší armády. V roce 1945 disponovala československá armáda velmi různorodou výstrojí a výzbrojí. Nejvýznamnější část techniky nově budované armády tvořil materiál kořistního původu, tedy ten, který na území Československa zanechala hroučící se německá armáda, případně materiál pocházející z pokračující výroby zavedené v době protektorátu. Jednotky, vracující se do osvobozené vlasti ze západu i východu, přivážely další techniku britské, sovětské, ale i americké provenience. V prvních pová-

- ◀ Obrněný transportér Halftrack z Čs. samostatné obrněné brigády ve Velké Británii
- ▶ HKL6p ve výzbroji ČSLA



lečných letech byl materiál doplňován především pokračující válečnou výrobou domácího průmyslu a opravami techniky zanechané na našem území v závěru války německou armádou. Značná typová roztržitost přinášela neustálé problémy jak v rámci výcviku, tak i v zabezpečení náhradních dílů. Německá konstrukční škola, jež využívala nejnovější technologie a byla zavedena okupanty v protektorátních továrnách, stála po květnu 1945 spolu s tradicí předmnichovské výroby na počátku vývoje nových národních konstrukcí.

V souladu s novými trendy ve vojenství začala zařazovat obnovená československá armáda do své výzbroje také obrněné transportéry. Menší část z nich představovala vozidla, s nimiž se vrátila do vlasti Československá samostatná obrněná brigáda ve Velké Británii. Většinu obrněných transportérů ve výzbroji československé armády tvořily krátce po válce německé polopásky Sd.Kfz. 251, získané z válečné kořisti a zavedené do výzbroje pod označením HKL6p (z tohoto označení pochází rovněž český název „HAKL“). V roce 1953 jich měla čs. armáda k dispozici plných 586. Pokud jde o čistě pásové transportéry, armáda bohužel nepokračovala ve vývoji perspektivního transportéru Vollkettenaufklärer 38 (t) „Kätzchen“ na podvozku průzkumného tanku TNH n.A., který za války vyvíjela firma ČKD. Výrobu by domácí průmysl jistě dokázal zvládnout. O vývoj pásových transportérů ale nebyl z ekonomických a koncepčních důvodů zprvu příliš velký zájem a armáda dávala přednost polopásovým transportérům.

Stále užší vzájemné vztahy se SSSR, ovlivněné mnichovským traumatem, a přesvědčení, že organizace a výzbroj Rudé armády byly rozhodujícím faktorem porážky Třetí říše, vedly k postupnému přebírání sovětských vzorů nejen v armádní oblasti. Vzhledem k předpokladu, že světový válečný konflikt vypukne v letech

1953 až 1954, rozhodl Ústřední výbor Komunistické strany Československa (dále ÚV KSČ) na svých zasedáních v letech 1950 a 1951 o bezodkladném urychlení výstavby československé armády s cílem dosáhnout plně bojové připravenosti do roku 1953. Plán maximální zbrojní výroby v letech 1951 až 1953 byl nazýván zbrojní tříletka. Budování armády se tak stalo prioritou, které se musel podřídit život celé společnosti. V dubnu 1950 byl jmenován ministrem národní obrany Alexej Čepička. S jeho příchodem začaly přípravy na novou zásadní reorganizaci mírového i válečného složení československé armády, která měla být co nejrychleji přebudována podle sovětského vzoru. V květnu 1950 přijela do Československa první skupina sovětských vojenských poradců. V roce 1955 dosáhl jejich počet čísla 264 a další desítky pracovaly v podnicích zbrojní výroby. Prostřednictvím poradců tak sovětský generální štáb prosazoval své záměry přetvořit československou armádu podle sovětského vzoru.

V rámci plánů na přezbrojení armády probíhal v letech 1947 až 1952 i domácí vývoj polopásových tahačů (KOTRA 8, PPT 8) a polopásového obrněného transportéru (KOBO 3). Skončil ale neúspěchem a vojenská správa se v srpnu 1952 rozhodla pro vývoj nového obrněného transportéru na bázi HKL6p, který byl veden pod označením HAKO. K rozhodnutí přispěl fakt, že tento osvědčený transportér byl za války vyráběn i na území protektorátu. Přestože tehdejší Československá republika dokázala od druhé poloviny 40. let vyvinout řadu pozoruhodných zbraní, v oblasti obrněných transportérů, obdobně jako řada jiných států, poněkud zaspala. Většina zamýšlených projektů s výjimkou HAKO zůstala na papíře nebo ve stádiu funkčních vzorků – a tento smutný fakt měl pokračovat fakticky až do konce 50. let. Opotřeбенí kořistních vozidel HKL6p donutilo Ministerstvo národní obrany (dále MNO) hledat i jiná řešení. V roce