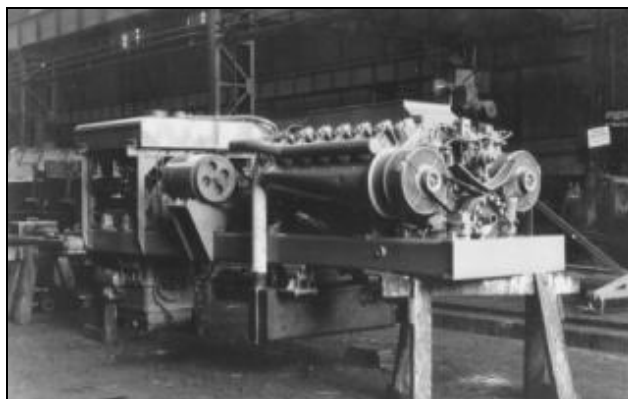


## Speciální trakční vozidlo T 450.0

V roce 1957 se dokončil prototyp speciálního trakčního vozidla pro železniční vojsko T 450.0 určeného pro práci v čele kladečích souprav při obnově železničního svršku, vleku kolejových polí uložených na speciálních podvozcích vzor 53, přepravě jeřábů typu "Vošahlík" s jeřábovými kolejnicemi, přepravě kladečích čety, posunovací službě na seřaďovacích nádražích a přepravě vozových souprav do váhy 200 t na vedlejších tratích.



Trakční vozidlo T450.0 (M450.0) v továrně



Motor s převodovkou před uložením do vozidla

Jeho vozovou část tvořily spodek a nástavba, které spočívaly na dvou dvounápravových podvozcích s dvojkolími typu monoblok, jež byla vykována z jednoho kusu s nábojem a kotoučem. Každá náprava měla namontovanou převodovou skříň s nalisovaným talířovým kolem. Spodek vozu byl ocelový, svařovaný z ohýbaných plechů a válcovaných profilů. Vozová nástavba se skládala z přední a zadní řídicí kabiny a z krytů nad motory a trakčními převodovkami.

Kabina byla zapuštěná do spodku vozu a vytvářela prostor pro řidiče a spolujezdce. Pravá část jejího krytu tvořila na straně řidiče pevný celek, levá část se odsouvala směrem do středu vozidla. V čelní stěně se nacházela dvě okna s neprůstřednými skly síly 25 mm, jež se mohla v případě potřeby zakrýt pancéřovými deskami s průzory příkládanými na okna zvenčí.

Trakční část vozidla se skládala ze dvou samostatných trakčních celků, z nichž každý obsahoval naftový vzduchem chlazený motor Tatra 301 o výkonu 182 kW při 1 800 ot/min., převodovku Mylius, reverzační a redukční převodovku a dvě nápravové převodovky. Oba trakční celky, z nichž každý poháněl jeden podvozek, mohly být provozovány současně, nebo dle potřeby jen jeden z nich, přičemž z každého řídicího stanoviště se mohly ovládat oba trakční celky. Vozidlo mělo instalováno zařízení pro vzduchotlaké samočinné ovládání spojky a regulátoru vstřikovacího čerpadla motoru umožňující provádění rozjezdu vozu bez manuálního ovládání spojky.