

Výjimečná premiéra podruhé V 855

Nevím kolik diváků bylo v roce 1942, také proto, že byla válka, svědky testování zcela netypického vozidla, zhotoveného na zakázku pod vývojovým označením V 855 – pracovně nazvaného „Aerosáně“; ale jistě jich nebylo mnoho. Neurčité informace několika pamětníků někdy reálné jindy z říše pohádek, podávají o tomto nezvyklém vozidle neurčitý obraz a to i přes to, že se jediný exemplář dochoval, sice nekompletní, ale existuje.

Nejen proto mne velmi zaujala Víťou Hinnerem před časem vyslovená věta: „Budeme stavět repliku aerosaní.“

Kdo si asi takovou věc v našich zeměpisných šířkách může objednat – honí se mi hlavou. Záhy se mi dostává vysvětlení: Replika by měla být součástí Lane Motor Museum v Americe, soustřeďujícího se na unikátní a jedinečná vozidla. Jen tak z plezíru, říkám; „Doufám, že mne pozveš na premiéru.“ Kladná odpověď mne uklidňuje a já celou věc pouštím z hlavy, ne nadlouho.

Minulý týden se mi znovu ozývá Ecora; tedy Víťa Hinner „Premiéra bude 27. února, vše je na dobré cestě, jen sníh bohužel není.“ Koho to však mohlo napadnout, když se plánovalo, že v únoru

bude úplné sucho. O to větší byla moje zvědavost. Takovou příležitost si nemohu nechat ujít, vždyť je to možná poprvé a naposledy v životě, kdy máme šanci něčeho podobného se zúčastnit a podat zprávu i našim čtenářům dříve, než funkční vzorek zmizí ve státech. I když v pondělí jako na objednávku sněžilo, úterý 27. bylo na vodě. Při cestě do Kopřivnice je třeba se stavět v muzeu, za starými známými a samozřejmě stihnout také účel cesty – premiéru.

Mr. Jeffa Lane potkávám hned v muzeu, když se marně rozčiluji nad tím, že některé kvalitní knihy jsou v prodejně

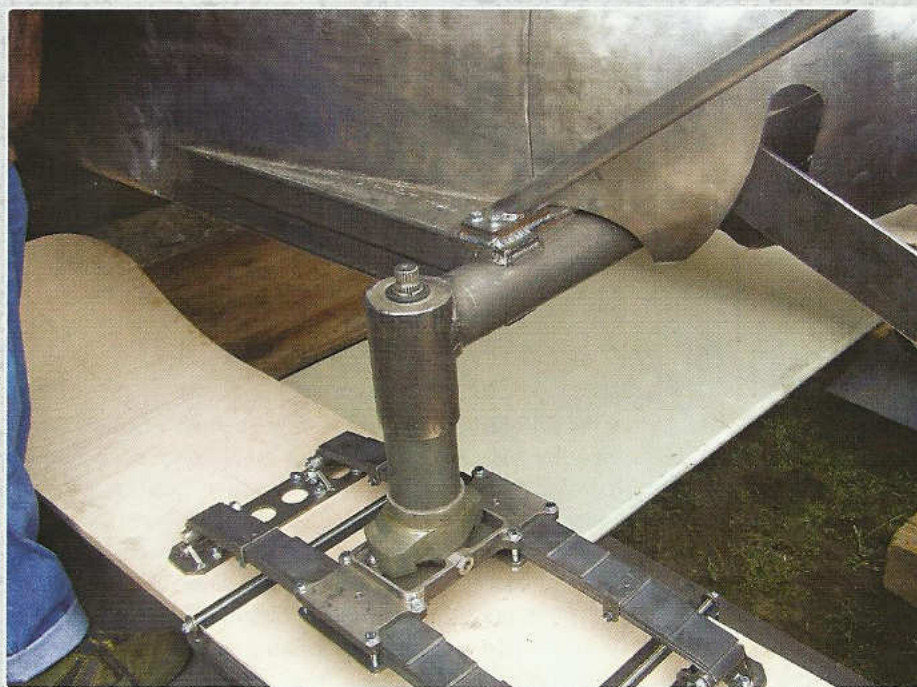


Exponát Technického Muzea v Kopřivnici

vystaveny tak, že si jich povšimne pouze návštěvník WC, že by náhoda, nebo cílená preference toho, co s Tatrou a její historií nemá mnohdy co dělat. Raději mávnu rukou a spolu se vzácným hostem absolvuji výstavu Emil Zátopek, o které ví tento cizinec víc, než mnohý hrdý Čech.

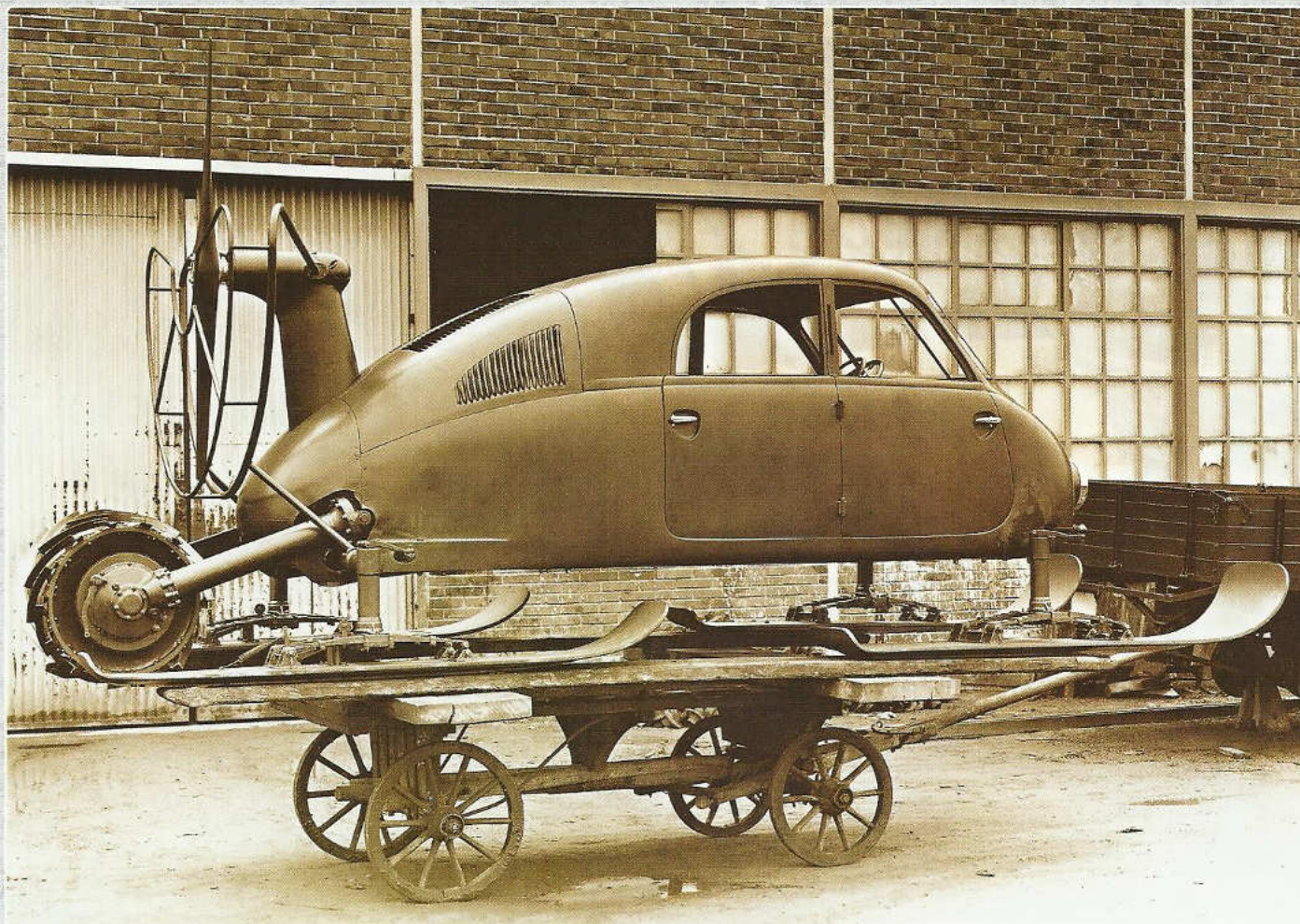
Po zevrubné prohlídce se vydáváme do Skotnice, do nám dobře známé zemědělské usedlosti (hospody), která poskytne přístřeší dobré dvacítky pozvaných hostů. Zahajujeme skutečně stylově, Jeff se řítí proti nám po místní komunikaci s něčím, co vzdáleně připomíná Tatru pro Targa Florio. Ostrý zvuk dvouválce tvoří impozantní kulisu tohoto představení. Tento vůz staví rovněž na objednávku mistři z Ecorry. Hned na úvod je však třeba říct, že vůz si nečiní být veteránem v žádném smyslu slova. Je to vlastně jakýsi Hot – Rod Tatra, postavený pro radost a zábavu, ale při přísném dodržení základního konceptu Tatra 12.

Ale to už jsem zvědavý, jak hoši zvládli ten zásadní problém, absenci sněhu, která je pro předvádění aerosaní docela důležitá.



Na lyžinách se objevila kolečka a pro začátek také dřevěný hranol pod pojezdovým bubnem. Chvilí čekáme. Ještě nejsou všichni?

Čeká se na televizi. Všichni jsou netrpěliví. Je to jedno z prvních setkání na začátku sezóny, tak je o čem povídat. Režie v rukách ing. Hinnera nakonec



Aerosáně Tatra V 855 před dokončením v roce 1942



rozhoduje. Roztočíme to hned a podruhé pro televizi. Záhy se rozezní nepřliš utlumený osmiválec Tatra, který je pohonnou jednotkou nejen vrtulového systému. Pánové znají problematiku pomalu ohřívající olej. Po chvíli se rozbíhá i vrtule. Otáčky se zvyšují, vzápětí se celý kolos posouvá vpřed za hřmotu téměř stovky koní. Napětí polevuje, teče šampaňské a blahopřejeme „vítězům“. Příště na sněhu, zní můj přípitek, chci to vidět jezdit. Ještě vyzkoušíme buben, říká někdo. Ten je poněkud jinak tvarovaný než originál. Pamětníci totiž tvrdí, že šípový tvar lopatek způsoboval zahrabání bubnu. Celý test se ještě jednou opakuje pro televizní kameru. Pak si tento skutečně ojedinělý výtvar prohlížím zevrubněji. Kvalitní dílenské zpracování mne nepřekvapuje, jsem na to u Ecorry zvyklý. Tentokrát však musím smeknout. To není automobil, žádná rutina, ale lyže, vrtule, převody. V duchu smekám (nemám co). Nu a pro pořádek, co píšou o tomto vozidle znalci historie? Cituji;

Zcela ojedinělým výrobkem měly být Aerosáně V 855. Původně byly objednány německým armádním velením dva kusy tohoto speciálního vozidla, se kterým bylo zřejmě uvažováno pro použití na daleké ruské frontě. Z archivních materiálů však vyplývá, že byl zřejmě dokončen pouze jeden kus a to ještě v roce 1942.

Jako pohonná jednotka byl zvolen v tu dobu vyráběný osvědčený osmiválcový zážehový vzduchem chlazený motor z proudnicových limuzín Tatra 87. Na základě osobních vzpomínek Josefa Veřmiřovského měl mít zvýšený výkon z původních 75 na 100 k (74,5 kW). Ja-

kými úpravami se podařilo zvýšit výkon na uvedenou hodnotu není známo.

Technická dokumentace k vozidlu zmizela zřejmě v nacistických archivech spolu s mnoha dalšími tatrováckými výkresy. V podnikovém archivu se dochovalo pouze několik skleněných fotografických desek (tři) rozměru 18 × 24 cm, na kterých je dokončený výrobek bez zasklených oken zachycen ve třech pohledech, a kopie jednoho dílu kusovníku, jehož duplikát je v archivu podnikového muzea.

Klasický motor Tatr 87 měl vrtání ø 75 mm, zdvih 84 mm a zdvihový objem 2 968 ccm, dále dvojitý karburátor Solex 30 FFIK.

Čtyřdveřová celokovová karoserie pro čtyři osoby se dvěma sedadly vpředu a lavicí vzadu vycházela konstrukčně

z dílů aerodynamického vozu Tatra 87. V její čelní aerodynamické části s prolisy, připomínající linie kapoty osobního vozu T 87, byly zapuštěny korpusy dvou hlavních světlometů. Motorová kapota měla dvě křídla s žaluziemi v horní i boční části, ukotvená vždy dvěma závěsy na středovém nosníku karoserie. Každé křídlo se jistilo v zavřené poloze dvěma páčkovými uzávěry, které nebyly v době fotografování zhotoveny. Zadní aerodynamický kryt, zakončující kapkovitý profil karoserie, byl nanýtován na příčném profilovaném žeburu.

Přední dveře se otevíraly proti směru jízdy a šipkové ukazatele směru byly zapuštěny do horní části středových sloupků dveří. Tradiční zadní kormidlo (ploutev) nahrazoval aerodynamicky řešený pylon kapkovitého průřezu, ve kterém byla uložena hnací vrtule.

Do pohybu uváděla toto vozidlo tlačná dřevěná dvoulístá vrtule, umístěná v trubkovém ochranném rámu v zadní partii aerosání. Byla poháněna od motoru přes rozvodovku a spojku vertikálním hřídelem, zapouzďřeným ve vrtulovém pylonu. Neměla ještě stavitelné listy, takže jako hnací prvek neumožňovala např. jízdu zpět, nebo při vhodném nastavení listů brždění (tzv. reverz).

V zadní partii u hnacího agregátu byl proto na výkyvném rameni příčně uložen rozměrný otočný buben s našroubovanými ocelovými lištami šípovitého tvaru, poháněný opět přes spojku hřídelem s kuželovým ozubením, a z druhé, tedy levé strany ukotvený ve druhém výkyvném rameni z pásové oceli. Buben mohl řídí



za provozu přitlačet silou k dopřednému pohybu nebo couvání a hlavně při jízdě v kopcovitém nebo náročnějším členitém terénu, kdy nepostačoval tlačný výkon vrtule. Sloužil také, jak vyplynulo ze vzpomínek pamětníků, z bezpečnostních důvodů k samostatnému pohonu saní na městských komunikacích s vypnutým náhonem vrtule. V místě ukotvení bubnu na výkyvném rameni s hnacím hřídelem byla bubnová čelistová brzda, sloužící k bezpečnému zastavení vozidla.

Aerosáně se pohybovaly na dvou párech širokých dřevěných lyží s ocelovým rámem a vodícím hřebenem ve středu spodní pojezdové plochy. Každá z nich byla odpružena dvěma svazky listových půleliptických per. Při jízdě do zatáček se lyže díky vtipně uloženým ploškám naklápěly. Toto řešení umožňovalo rychlejší průjezd zatáčkami bez nežádoucích smyků. Čím byl rejď větší, tím více se naklápěly.

Zcela jedinečně se podařilo vyřešit řízení prostřednictvím dvou volantů různých průměrů na jednom sloupku řízení. Horní volant (menší) ovládal přední

nápravu a spodní (větší) pak nápravu zadní. Řízení zadní nápravy mohl řidič v nulové poloze aretovat. Použitý systém ovládání obou náprav umožňoval snadné „klíčkování“ v terénu, například při jízdě v zalesněné krajině, i tzv. „krabí“ chod (jízda šikmo do boku).

Zkušební jízdy se údajně uskutečnily na zasněžených pláních za areálem závodu a na rovném úseku sáně dosáhly maximální rychlosti 80 km/h. Další zkoušky pak opět podle vyprávění J. Veřmiřovského byly prováděny německou armádou v Rusku. (Sám o tom pochyboval).

Na zledovatělém terénu sloužily k účinnějšímu brzdění ještě dvě dvojice hřebů s vratnými spirálovými pružinami, umístěné v zadním páru lyží za otočnými čepy.

Dnes tento unikátní výrobek, dokumentující širokou škálu a rozmanitost konstruktérské práce v Tatře a patří k nejvzácnějším exponátům podnikového technického muzea. Původní motor s výkonem 100 koní se ale nedochoval a proto byl počátkem šedesátých let nahrazen sériovým osmiválcem z Tatry 87. Ke kompletnosti schází bohužel i vertikální hnací hřídel vrtule.

Hlavní rozměry: rozchod vpředu 1 600 mm, rozchod vzadu 1 620 mm, rozvor 2 950 mm, max. šířka 2 020 mm, délka 5 325 mm, výška 1 750 mm, průměr otáčení (vnitřní) 7,5 m, maximální rychlost 80 km/h. Dvě palivové nádrže po 30 litrech by pravděpodobně v běžném provozu nestačily. Tak daleko však zkoušky tohoto speciálního vozidla nikdy nedospěly. – tolik citace.

Zda a kolik toho původní aerosáně při předvádění najezdily, nikdo neví. Je však nad slunce jasné, že jejich vývoj ustrnul. Současný výrobce repliky nemůže bezhlavě kopírovat, není-li ověřena funkčnost, která je základním bodem objednávky.

Tak se těším, že jednou uvidím sáně i na sněhu. Na závěr bych chtěl poděkovat nejen Ing. Hinnerovi za pozvání, ale také celému týmu poblahopřát k úspěšné realizaci tak náročného projektu. Těším se zas někdy příště.

autor: Mirek Gomola

foto: autor a archiv OldtimerDataSystem

