

Jiří Frýba



Tatra 805

retro



historie, takticko-technická data, modifikace

Jiří Frýba

Tatra 805

historie, takticko-technická data, modifikace

Grada Publishing

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**.

Jiří FRÝBA

Tatra 805

Historie, takticko-technická data, aplikace vozidla

TIRÁŽ TIŠTĚNÉ PUBLIKACE:

Vydala Grada Publishing, a. s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@grada.cz, **www.grada.cz**

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

jako svou 5614. publikaci

Odpovědný redaktor Petr Somogyi

Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek

Počet stran 192

První vydání, Praha 2014

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod

© Grada Publishing, a.s., 2014

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

ISBN 978-80-247-5201-3

ELEKTRONICKÉ PUBLIKACE:

ISBN 978-80-247-9376-4 (elektronická verze ve formátu PDF)

ISBN 978-80-247-9377-1 (elektronická verze ve formátu EPUB)

Obsah

1	Úvod	7
2	Motorizace československé armády po 2. světové válce	11
3	Vývoj terénního nákladního automobilu Tatra 805	21
4	Základní takticko-technické údaje automobilu (valníkové provedení)	61
5	Aplikace vozidla Tatra 805	91
6	Fotografie dochovaných vozidel	169
7	Přílohy	177
	Seznam použitých pramenů a literatury	188
	Závěr	192



1

Úvod

Vážení čtenáři, dostává se vám do ruky publikace věnovaná lehkému nákladnímu terénnímu automobilu Tatra 805, který společně s nákladním středním vozidlem Praga V3S a nákladním těžkým vozem Tatra 1 1 1 tvořil páteř automobilní techniky naší armády konce padesátých a průběhu šedesátých let. Ve své době patřila Tatra 805 ke špičce lehkých terénních nákladních automobilů. U řidičů se těšila oblibě, o čemž svědčí i přezdívky, které jí dávali: nejčastěji se o ní mluvilo jako o „Kačeně“, pro charakteristickou kolébavou jízdu v terénu. Užívala se i přezdívka „Kvíčala“ – důvodem byl charakteristický zvuk osmi-válcového vzduchem chlazeného motoru Tatra 603.

Kniha je určena především všem zájemcům o automobilní techniku poválečné československé armády a fandům jedinečné koncepce terénních nákladních vozidel značky Tatra. Obsah publikace je výsledkem dlouhodobého bádání v archívech, především v dokumentech Vojenského ústředního archívu v Praze. Pro doplnění informací jsem v některých případech použil jako zdroj i dobový tisk a vzpomínky pamětníků. Některé údaje jsou poměrně překvapivé a odporují zažitým představám. V žádném případě ale netvrdím, že se mi podařilo objevit veškeré dokumenty k dané problematice. Časem se mohou nalézt další prameny, které doplní nebo upraví zde zmiňované skutečnosti. Především se jedná o počty jednotlivých modifikací převzatých a používaných armádou a o další verze projektované a postavené na podvozku tohoto automobilu.

Správné označení typu automobilu je Tatra 805, nikoli tedy T 805 nebo Tatra T 805. Do armády zařadili vozidlo pod názvem „Nákladní terénní automobil 1,5t T805“. Pro zkrácení a sjednocení v této knize většinou používáme ovšem jen zkratku T 805, která se objevuje ve všech dobových dokumentech vojenské správy i v odborných časopisech.

Situace v motorizaci naší armády po druhé světové byla složitá a požadavky na terénní automobily se často měnily. Pokusím se tedy v knize ve zkratce nastínit, jak probíhalo stanovení typizačních hledisek pro automobilní a traktorovou techniku, které předcházelo zadávacím podmínkám pro lehký nákladní automobil Tatra 805.

Vzhledem k tomu, že vozidlo Tatra 805 na základě požadavku armády na unifikaci vycházelo z osobního terénního automobilu Tatra 803 a 804, zmíníme na následujících stránkách i jejich vývoj. Na základě těchto informací se pro mnohé čtenáře ozřejmí některé negativní vlastnosti tohoto vozu, které vyplývají právě z výchozích podmínek stanovených vojenskou správou.

Přehled modifikací obsahuje jednak více či méně známé typy vozu, ale i vozidla prototypová a projektovaná, o nichž široká veřejnost neměla povědomí. Vedle typů určených pro armádu jsou do přehledu zařazena i nejznámější civilní provedení. Projekčními pracemi a výrobou základních verzí byly pověřeny civilní podniky. Jiná provedení (především ta, u nichž se jednalo o zástavbu kořistních nebo armádou zaváděných, zejména spojovacích a letištních zabezpečovacích prostředků) pak navrhovala a montovala vojenská dílenská zařízení. Z tohoto důvodu se k jednotlivým verzím dochovalo různé množství písemné a fotografické dokumentace.

Snažil jsem se do knihy zařadit co největší množství dobových fotografií. Bohužel se mi nepodařilo pro všechna provedení vozu získat kvalitní reprodukce. Je třeba si uvědomit, že především radiovozy a speciální nástavby podléhaly utajení a jejich případné fotografování u vojsk nebylo možné. V několika případech jsem z dokumentačních důvodů použil i méně kvalitní kopie dobových fotografií z vojenských předpisů nebo tiskovin.

Dobové snímky některých provedení se mi zatím nepodařilo objevit, a tak jsou – pokud to bylo možné – nahrazeny fotografiemi dochovaných vozidel z muzeí a soukromých sbírek.



- ▲ Záběry ze zkoušek se skříňovou karoserií 1955
- Vojenská přehlídka v Bratislavě, 9. května 1960
- Kontrola vozidla pořádkovou službou na vojenských silnicích v roce 1959



2.

Motorizace československé armády po 2. světové válce

V poválečném období se po našich silnicích pohybovala pestrá paleta automobilů, což všem podnikům, složkám a organizacím, které je používaly, komplikovalo hlavně údržbu a opravy.

Tato situace se plně odrážela i v armádě, jejíž automobilový park se skládal vesměs z vysloužilých vozidel, z nichž mnohá pamatovala válečná a v některých případech i předválečná léta.



◀ Praga AV (velitelské vozidlo) na přehlídce 28. října 1945, Masarykův stadion na Strahově [2]

▲ Dodge WC 51 z výbroje zahraničních jednotek na přehlídce 28. října 1945, Masarykův stadion na Strahově [2]

Počátkem srpna 1945 pokrývala automobilní technika přibližně polovinu potřeby naší armády. Ve stavu se nacházelo 2310 osobních, 2255 nákladních, 27 obrněných a 68 speciálních automobilů. Část vozidel pocházela z výzbroje našich zahraničních jednotek a byla válečným provozem značně opotřebovaná. Jejich udržení v provozuschopném stavu tak vyžadovalo velké úsilí.

Značné množství automobilní techniky používané armádou tvořily kořistní vozy, které v důsledku špatného technického stavu a nedostatku náhradních dílů způsobovaly v exploataci značné těžkosti. Pro více než 800 kořistních typů vozidel, zařazených v jednotlivých složkách ozbrojených sil, bylo pro jejich udržení v provozu zapotřebí více než 300 tisíc různých náhradních součástek a příslušenství. Po vyčerpání kořistních skladů se tyto automobily staly z velké části nepojízdnými a pro nízké počty jednotlivých typů nebylo možné realizovat výrobu náhradních dílů v tuzemsku. Automobilový park se proto postupně stal nespolehlivým.

Tehdejší představitelé Ministerstva národní obrany si tento stav uvědomovali a snažili se prosadit výrobu typové řady automobilů, které by odpovídala potřebám vojenské správy. Dohodnutá typová řada z roku 1948 obsahovala tato vojenská vozidla:

- ▶ malý osobní automobil dvouosý,
- ▶ velký osobní automobil dvouosý,
- ▶ nákladní automobil $\frac{3}{4}$ tuny dvouosý,
- ▶ nákladní automobil $1\frac{1}{2}$ tuny dvouosý a tříosý,
- ▶ nákladní automobil 3 tuny – dvouosý,
- ▶ nákladní automobil $4\frac{1}{2}$ tuny – tříosý,
- ▶ polopásová vozidla 1 tuna, 3 tuny, 8 tun, 18 tun.

Z této typové řady průmysl připravil jen jediný prototyp třítunového automobilu (V3T), který však nevyhověl ve zkouškách. Tak se stalo, že armáda neměla na konci roku 1950 žádný vyhovující prototyp terénního automobilu, ani záruky perspektivy vývoje těchto vozidel. Vybavení ozbrojených sil vyhovujícími terénními vozidly se dostalo do kritické situace. Vojenská správa až do roku 1950 dostávala z výroby pouze normální silniční vozidla s nepatrnými úpravami, která nemohla zajistit potřeby vojsk (například Praga RN, RND, Aero A-150, Škoda 1101-VO, Tatra 57K). I když znamenala v modernizaci našich ozbrojených sil určitý pokrok, jejich využití v terénu bylo minimální.

V roce 1950 se objevily první pokusy o zmenšení typové roztržitosti motorových vozidel u jednotlivých zbraní. Částečně to mělo podobu relativní unifikace u čtyř západních pohraničních divizí, kde k 1. prosinci 1950 motorizovali dělostřelectvo a jeho trény a část trénů divizních. Z celkového počtu 2063 motorových vozidel se 1963 kusů silničních a terénních nákladních automobilů u těchto divizí ustálilo na pěti typech, 257 kusů motocyklů pak na jediném typu Jawa 250. Osobní vozidla unifikována nebyla. Do konce ledna 1951 se u výše zmíněných divizí v rámci armády vyměnila vozidla Praga RND za Praga RN, čímž se počet nákladních typů snížil na čtyři.

Automobilní park v celé armádě byl ovšem k 1. lednu 1951 velmi neutěšený. Celkový počet vozidel se zvýšil na 14 086 kusů, z toho 3092 osobních, 7339 nákladních a 688 speciálních automobilů, doplněných 595 traktory a 2372 motocykly. Z těchto počtů bylo 4978 automobilů, 358 traktorů a 772 motocyklů kořistního původu. Největší nevýhodou stále byla velká typová roztržitost (1823 typů motorových vozidel). Mnohé automobily se



- ▲ Ford Canada F-60S v 1. AZ Přelouč. Návštěva ministra národní obrany, armádního generála Ludvíka Svobody (v plášti) a náčelníka hlavního štábu, armádního generála Bohumila Bočka (druhý zleva) v květnu 1948
- Studebaker US-6 U3 6×6, Studebaker US-6 U7 6×4, GaZ AA 4×2: podzim 1947, Nová Bystřice, tábor partyzánského oddílu Franta, vyslaného do boje proti Banderovcům [1]
- Letištní hotovostní jednotka 1. letištního praporu (VÚ 9450) Kbely: Praga RN cisterna, hasičský automobil Magirus-Deutz S 3000 SLG/LF15, Praga RN, Ford O1T zdravotní a jeřábový polopás Sd. Kfz. 8 s jeřábem Bilstein





▲ Praga RN (rychlý nákladní)



▲ Tatra 57K z válečné výroby, používaná po válce československou armádou

- ▼ Tatra 57K vyráběná pro československou armádu v letech 1945–1949. Vozidlo nebylo vybaveno předním zastíracím světlometem Notek



- ▼ Škoda 1202 VO (tzv. „bojový Tudor“), Willis MB, Praga RN



nacházely v nepojízdném stavu (stupeň provozuschopnosti se pohyboval mezi 55 až 70 %), důvodem byl nedostatek náhradních dílů pro kořistní vozidla, ale i válečná, především pak pro automobily vyrobené před 2. světovou válkou. Náhradní díly se vyráběly pro všechny typy vyráběné v té době domácími výrobci a pro tři typy zahraniční (Ford Canada, GMC a osobní automobil KDF). V tomto roce se dovezly náhradní díly za 11 milionů korun československých pro pět typů terénních vozidel (Ford Canada, Studebaker, GMC, Willys a Dodge).

Dodávky vozidel z domácí produkce byly v roce 1951 splněny, až na třítunové nákladní automobily (chybělo 154 kusů). Proto se mohlo přikročit k tomu, aby automobily zastoupené jedním nebo několika kusy mohly být během roku 1951 odevzdány Ředitelství vojenských lesů a statků (ŘVLS), Ministerstvu zemědělství, neopravitelné vozy pak byly předány Mototechně. Tím se počet typů v armádě snížil na 938 u motorových a na 273 u vlečných vozidel.

V roce 1951 proběhla unifikace i u letectva a motorizovaných jednotek 1. vojenského okruhu.

Vzhledem k tomu, že náš průmysl nebyl tehdy schopen poskytnout armádě ani jeden typ terénního automobilu, muselo Ministerstvo národní obrany nouzově a přechodně danou situaci řešit částečnou výměnou aut s civilním sektorem. 300 kusů vojenských nákladních automobilů v 57 typech se zaměnilo za 300 kusů terénních automobilů typu Ford Canada, které se používaly v civilním sektoru z dodávek UNRRA. Z civilního sektoru však armáda nezískala vozidla v úplném a dobrém technickém stavu, naproti tomu vojenská správa byla nucena při výměně předávat vozidla pojezdná a s náhradními součástkami. V důsledku těchto kroků

se k 1. lednu 1952 zvýšil koeficient technické pohotovosti. V roce 1952 proběhla výměna dalších 150 kusů vozidel, čímž se možnosti doplnění automobilů z civilního sektoru vyčerpaly.

Myšlenka poválečné pomoci evropským zemím se objevila již v průběhu druhé světové války a vyústila v listopadu 1943 v založení organizace UNRRA (United Nations Relief and Rehabilitation Administration, Správa Spojených národů pro hospodářskou obnovu a pomoc). Na sklonku ledna 1945 vrcholila jednání zástupců československé vlády s představiteli organizace UNRRA o okamžité pomoci Československu. Republika byla charakterizována jako stát, který velmi utrpěl nepřátelskými akcemi a důsledky okupace, současně však projevil účinný odpor v boji proti nepříteli. Pro Československo měly v prvních poválečných měsících zásadní význam dodávky potravin, šatstva, bot, surovin pro textilní a chemický průmysl apod. Zvláště důležitý byl podíl UNRRY na obnovení vozového parku a lokomotiv Československých státních drah a dodávky nákladních a osobních automobilů, včetně pohonných hmot a mazadel. Jednalo se o 3180 kusů vozidel z Kanady a 2680 kusů ze Spojeného království, 4000 vozidel a 5800 vleků z Francie, které v poválečných letech tvořily jednu třetinu vozů na našich silnicích. Automobily se převážely z přístavů západní Evropy (Hamburk, Brémy, Rotterdam, Antverpy) do sběrného střediska v Plzni, vytvořeného v říjnu 1945.



◀ Vykládání nákladních automobilů z dodávek UNRRA pro Československo ve francouzském přístavu La Havre v říjnu 1945: tahač značky Ford s návěsem (Ford 118T), za nimi pravděpodobně britské šestitunové nákladní automobily Vulcan [2]

◀ Britský nákladní automobil Bedford M [2]

▲ Americký nákladní automobil GMC 353 [2]

► Ford Canada F-60L se 122mm houfnicí vz. 42 S na přehlídce v Domažlicích v roce 1951

Průmysl po krachu prototypu vozidla V3T nabídl vojenské správě nový prototyp třítunového terénního automobilu Tatra 128, odvozený od vozidla T 111, s nímž měl cca 80 % shodných dílů.

Ministerstvo průmyslu v čele s ministrem Klimentem poskytlo armádě záruky, že dané vozidlo bude plně vyhovovat takticko-technickým požadavkům vojenské správy. Vzhledem k naprosto kritickému stavu vývoje automobilů a nutnosti zabezpečení armády terénními vozidly nezbyvalo Ministerstvu národní obrany jiné řešení než návrh přijmout a vozidlo zavést do ozbrojených sil bez řádného přezkoušení.



Na základě rozhodnutí o výrobě vozidla T 128 vypracovalo Ministerstvo národní obrany začátkem roku 1951 novou typovou řadu vojenských automobilů, opřenou o vozidla z produkce Tatry Kopřivnice, zejména o typ Tatra 111, s vyměnitelností součástek až 75 % (třítunové vozidlo Tatra 128 a pětítunový nákladní terénní automobil Tatra 130). Kromě jiného se tím sledovalo zjednodušení výroby i zabezpečení provozu u útvarů.

Základ vojenských terénních automobilů měly tvořit:

- a) osobní automobil terénní 4×4, T 803,
- b) nákladní automobil terénní 4×4, 1,5 t, T 805,
- c) nákladní automobil terénní 6×6, 3 t, T 128 (po zastavení výroby nahrazen typem V3S), V3S – vojenský třítunový speciál,
- d) nákladní automobil terénní 6×6, 5 t, T 130 (na tuto kategorii vozidel vojenská správa rezignovala v roce 1953 a nahradila ji desetitunovými T 111),
- e) nákladní automobil terénní 6×6, 10 t, T 111 (upravená podle požadavků armády),
- f) polopás 3 t, KOBO 3,¹
- g) polopás 8 t, KOTRA 8.²

V průběhu roku 1951 za řízení Automobilní a traktorové správy (ATS) a ve spolupráci s Vojenským technickým ústavem (VTÚ) začal podle této typizace vývoj nových typů vojenských vozidel.

¹ KOBO byl projekt neúspěšného polopásového bojového vozidla o nosnosti 3 tuny s motorem Tatra 108, postaven byl jen prototyp.

² KOTRA-8 byl neúspěšný projekt dělostřeleckého tahače z ČKD Sokolovo s motorem Tatra 111 a s dalšími komponenty z vozidla Tatra 111, postaven jen prototyp.



▲ Tatra 128 s 37mm protiletadlovým kanónem vz. 39, nácvik na slavnostní vojenskou přehlídku 30. dubna 1952

▼ Tatra 130, prototyp pětitunového nákladního terénního automobilu 6×6



▲ Tatra 111: provedení vyráběné do roku 1952

▼ Tatra 111 N (naviják), vozidlo upravené podle specifických požadavků armády z roku 1951 a vyráběné od roku 1952. Vojenská přehlídka 9. května 1955, Praha, Letná [1]



Tabulka 2.1: Typové zastoupení automobilní techniky v armádě k 4. lednu 1951

Druh	Celkový počet (ks)	Počet typů	Z toho domácích typů	Nejpočetnější typy		Poznámka
				Typ	Počet (ks)	
Osobní automobil silniční	2620	186	51	Tatra 57 B	676	
				Škoda 1101	248	
Osobní automobil terénní	733	18	4	Willis	596	
Autobusy	132	71	2	Praga RND	23	
				Škoda 706 RO	10	
Osobní automobil obojživelný	97	6	0	KDF	81	
Nákladní automobil silniční a terénní	7006	494	29	Praga RN	1227	
				Praga A 150	415	
				Ford Canada	1033	
				Studebaker	571	
				Steyer 1500 A	197	
Nákladní automobil skříňový	81	47				Dílenské, prodejní zátiší.
Speciální automobil	965	323	35			Radiovozy, zdravotní, cisterny, kropicí, hasičské.
Traktory	1554	138	22	Škoda 30	55	Včetně polopásových vozidel.
				ČKD typ HTL	40	
				HKL 6 P	611	
				KMN 11	210	
Automobily	13 188	714				
Motocykly	3157	95	2	JAWA 250	2117	
				ČZ 150	65	

Úhrnný počet typů je menší než součet výše uvedených typů, protože u nákladních i speciálních automobilů a autobusů se objevují stejné značky, lišící se jen karoserií.

Zpracováno podle čj. 002/1951, „Věc: Materiální vybavení armády, plán přezbrojování a materiální úkoly – zpráva“,

VHÚ: karton 416 MNO 1951 NM.