

TATRA 813

HISTORIE, TAKTICKO-TECHNICKÁ DATA, MODIFIKACE



Jiří Frýba

 GRADA®



TATRA 813

HISTORIE, TAKTICKO-TECHNICKÁ DATA, MODIFIKACE



Jiří Frýba

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 813

historie, takticko-technická data, modifikace

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 6984. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková

Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek

Počet stran 160

První vydání, Praha 2018

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a.s., 2018

Cover Design © Jakub Náprstek, 2018

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

ISBN 978-80-271-2138-0 (epub)

ISBN 978-80-271-2137-3 (pdf)

ISBN 978-80-247-4347-9 (print)

Obsah

Úvod.....	6
ČÁST I Historie a vývoj Tatry 813.....	9
Vyzbrojení ČSLA tahači po druhé světové válce	10
Vývoj kolového tahače Tatra 813 KOLOS	20
ČÁST II Aplikace Tatry 813.....	57
Tahač Tatra 813 8 × 8 a jeho vojenské aplikace	59
Civilní tahače	98
Speciální nástavby na automobilovém podvozku Tatra 813 8 × 8.....	103
Sklápěčkový automobil Tatra 813 S1 8 × 8.....	108
Tahače návěsů Tatra 813 4 × 4 a aplikace na jejich podvozku	110
ČÁST III Přílohy.....	119
Řada motorů Tatra 930	120
Přídavná zařízení tahače Tatra 813.....	124
Tahač Tatra 813 a jeho aplikace	127
Unifikovaná řada nákladních vozidel Tatra 815	153
Závěr.....	159

Úvod

Nákladní automobily značky Tatra se staly po druhé světové válce nezastupitelným dopravním prostředkem při veškerých velkých stavbách probíhajících na území Československa, ať se jednalo o stavby elektráren, údolních přehrad nebo hutních a strojírenských kombinátů. Bez této značky si nelze představit ani motorizaci ČSLA. Pro mimořádné

schopnosti provozu v obtížných terénních a silničních podmínkách si tato vozidla vydobyla vynikající pověst nejen v Československu, ale i v zahraničí. Jednou z nejdůležitějších předností automobilů tatrovácké koncepce je vysoká torzní tuhost podvozku, která společně s jeho velkou stabilitou umožňuje umístění i poměrně vysoké nástavby. Pá-



První prototyp tahače SDT při náročných kontrolních zkouškách prováděných Výzkumným a zkušebním střediskem 080 v roce 1963 [1]



Sériové provedení tahače Tatra 813 8 × 8 (ev. č. 29-86-43)

teřový nosník kruhového průřezu tvořící centrální troubu umožňuje vytvoření výhodné konstrukce nezávislého zavěšení polonáprav a stavebnicové uspořádání podvozku. Vrcholem této koncepce se na přelomu padesátých a šedesátých let minulého století stal vývoj a posléze výroba automobilu Tatra 813.

Při konstrukci tohoto těžkého nákladního automobilu se uplatnily osvědčené prvky tatrovácké koncepce (páteřový rám se střední nosnou rourou, výkyvné polonápravy a vzduchem chlazený motor) doplněné v dané době zvláštními prvky v konstrukci užitkových automobilů (planetový rychloběh, mezinápravové diferenciály). Zdařilým skloubením těchto konstrukčních uzlů vznikl automobil, který se v dané době svými výkony a jízdními vlastnostmi řadil mezi nejlepší vozidla této kategorie na světě. Pro potřeby armády vyvinutý střední dělostřelecký traktor umožňoval s nepatrným počtem speciálních dílů postavit celou řadu modifikací pro potřeby ozbrojených sil, ale i národního hospodářství. Koncepce tohoto druhu automobilu se tak stala ojedinělým příkladem, jak bylo možné unifikovat speciální vojenské vozidlo s vozidlem používaným v mnoha modifikacích v národním hospodářství.

Vozidlo vyvinula konstrukční kancelář n. p. Tatra Ko-
přivnice na základě specifických podmínek ozbrojených
sil, a proto se tato kniha zabývá především vývojem vojen-
ského provedení včetně modifikací. Z dnešního pohledu
je zajímavý i způsob, jak probíhaly zkoušky, jednak co do
rozsahu, ale především co do obsahu. Proto jsem se zaměřil
především na popis vojenských zkoušek a zkoušek návěs-
ného zařízení (tj. buldozerové radlice a hydraulického zem-
ního vrtáku) vyvíjeného společně s vozidlem. Technický
popis jednotlivých návěsných zařízení najdete v příloze 2.
Popis jednotlivých aplikací vozidel je doplněn dobovými
fotografiemi ze služby v armádě. Pro úplnost jsou zmíněna
i civilní provedení se zaměřením na konstrukční úpravy
podle požadavků jednotlivých uživatelů. Základní odliš-
nosti mezi jednotlivými skupinami provedení jsou shrnuty
do přehledných tabulek. V závěrečné části publikace jsou
zařazeny barevné fotografie nejen dochovaných vozidel,
ale v několika případech i snímky z doby jejich používání
ozbrojenými složkami nebo civilními uživateli. Pohonná
jednotka pro tahač se vyráběla v několika provedeních a na-
šla uplatnění nejen v silniční technice, ale sloužila i v něko-
lika železničních motorových vozech. Přehled jednotlivých
provedení motorů najdete v příloze 1.

Nástupcem řady automobilů Tatra 813 se stala unifikova-
ná řada automobilů Tatra 815, některá provedení najdete
v příloze 4. Přestože tato kniha nemůže poskytnout o vo-
zidle Tatra 813 kompletní informace (ani to nebylo mým
záměrem), věřím, že čtenářům poskytne mnoho nových
poznatků.

**Každé auto
časem zchátrá,
věky přečká
jenom Tatra.**



Čelní pohled na tahač T-813 TP 6×6: přední kryty masky zvednuty, pod levým dva čističe vzduchu VTC 500, na středním krytu pod plechovým krytem usměrňujícím vzduch k ventilátoru motoru je připevněn chladič oleje, pod pravým vlevo vyrovnávací nádržka kapalinového ovládání spojky, dvě vyrovnávací nádržky kapalinového ovládání brzdíče, vpravo nádržka na kapalinu strojního řízení

ČÁST I

Historie a vývoj Tatry 813



Pásový tahač Ja-12 se 152mm kanónovou houfnicí vz. 37, Praha Strahov, přehlídka u příležitosti návštěvy jugoslávského prezidenta J. B. Tita, březen 1946 [1]

Vyzbrojení ČSLA tahači po druhé světové válce

Po druhé světové válce naše nově formovaná armáda zařadila do svého stavu širokou plejádu dělostřeleckých tahačů (podle tehdejší terminologie „traktorů“), a to nejen pro tah dělostřeleckého materiálu, ale i pro dopravu těžkých přívěsů. Do výzbroje se tak dostaly i prostředky, které dovezly naše zahraniční jednotky. Z výzbroje Československého armádního sboru v SSSR se jednalo především o 30 kusů pásových tahačů Ja-12¹², které sloužily u Československého sborového dělostřeleckého pluku 5 pro tah 152mm kanónové houfnice vz. 37 (ML-20). Československá samostatná obrněná brigáda ve Velké Británii si zase přivezla domů 24 kusů pásových transportérů Loyd Carrier CTT¹³ používaných u roty doprovodných zbraní motopraporu pro tah 6 pdr protitankových děl (ráže 57 mm), kolové tahače pro tažení polního dělostřelectva Morris Commercial C-8 FAT¹⁴ a Chevrolet 8440/CGT. Do výzbroje se dostalo i několik tahačů Praga, které zde zbyly po německých ozbrojených silách. Množství těchto prostředků pro zabezpečení nově budované armády nepostačovalo, většina těchto vozidel byla navíc používáním ve válečných letech značně opotřebena a pro jejich údržbu i opravy chyběly náhradní díly.

12 Ja-12: Lehký dělostřelecký traktor zavedený do výzbroje Rudé armády v roce 1943 se vyráběl v Jaroslavském automobilovém závodě, do konce války se vyrobilo 1660 ks. Pro pohon byl použit dvoudobý vznětový motor GMC 4-71 o objemu 4655 cm³ o výkonu 110 k, dodaný z USA podle dohody o půjčce a pronájmu. Byl určen pro tah přívěsů do 8 tun.

13 Loyd Carrier: osmiválcový vidlicový zážehový motor Ford V8 o objemu 3621 cm³/45 kW.

14 FAT (Field Artillery Tractor) ve výzbroji dělostřeleckého pluku ČSOB sloužil pro tah kanónové houfnice Ordnance QF 25-pounder, u oddílu kanónů proti útočné vozbě k tažení 17 pdr protitankových děl.



Ja-12 používaný pro stahování nepojízdné kořistní techniky, Příbram, leden 1948



Loyd Carrier CTT, západní Čechy, červenec 1945



Vozidla obrněné brigády jedoucí z Vypichu do středu Prahy, přehlídka ČSOB dne 30. května 1945. V popředí dva tahače Morris Commercial C-8 FAT s 25 lb houfnicí a v pozadí několik tahačů Chevrolet 8440/CGT



Lehký pásový traktor Praga T-3/III, vyvinut v ČKD pro Holandskou Východní Indii (Indonésie) postaveno 40 ks a jeden prototyp, sériové tahače odebral Wehrmacht. V květnu 1945 se tento tahač v počtu šesti kusů stal součástí Revoluční baterie Hanspaulka pod velením majora dělostřelectva Jindřicha Misíka [foto Tomáš Jakl]



Praga T-6, používaný železničním vojskem v roce 1946. Vyráběn v letech 1937–1944, produkce přes 900 ks, většinu využíval Wehrmacht a SS Waffen



Těžký pásový traktor Praga T-9, vyrobený v letech 1937–1943 pro Turecko (objednáno 66 ks, do Turecka dodáno jen 16 ks, zbytek zabavil Wehrmacht), získaný povstalci v Praze na Hanspaulce. V květnu 1945 dva kusy vedeny ve stavu Revoluční baterie Hanspaulka pod velením majora dělostřelectva Jindřicha Misíka

Z toho důvodu se jako velmi rychlé a ekonomické řešení pro první poválečná léta jevílo využití kořistního materiálu, který na našem území zbyl po německé armádě. Během válečných let se některé naše továrny (především plzeňská Škodovka, ČKD Praha, Bohemia v České Lípě a také Tatra Kopřivnice) podílely na výrobě různých polopásových vozidel, opravy těchto vozidel tedy byly možné. Do výzbroje dělostřeleckých jednotek se tak dostala především různá provedení tahačů D7, HkL 6, KM m11, DB s8 a Famo F3.¹⁵ Z tohoto důvodu armáda také odmítla nabídku firmy ČKD Praha na využití prototypů pásových tahačů DT-I, DT-II a DTH-III postavených na bázi předválečného lehkého tanku LT-38 (firma nakonec tahač DTH-III odprodala do Švýcarska).

Využívání polopásových kořistních tahačů považovalo vedení armády jen za prozatímní řešení. Na základě požadavků jednotlivých složek armády z roku 1947 a schváleného typizačního plánu vozidel vypracovaného Vojenským technickým ústavem byl zapotřebí vývoj traktorů (tahačů)

¹⁵ Německé vojenské označení SdKfz. (Sonderkraftfahrzeug = vozidlo zvláštního určení) se u vozidel používaných v naší armádě neužívalo. Pro pojmenování sloužila typová značka původního výrobce. SdKfz. 10 (Demag D7) = v čs. armádě označován jako D7, SdKfz. 11 (Hanomag HkL 6) = HkL 6, SdKfz. 6 (Büssing-NAG BN 17) = BN17, SdKfz. 7 (Krauss-Maffei KM m11) = KM m11, SdKfz. 8 (Mercedes-Benz DB s8) = DB s8, SdKfz. 9 (Famo F3) = F3.

pro tah přívěsů do hmotnosti 1 t, 3 t, 10 t a 12 t. Již v únoru 1948 zrušili vývoj jednotunového tahače, třítunový měl mít co největší počet konstrukčních skupin společných s transportérem KOBO-3 (vyvíjeným v n. p. Škoda Plzeň). Při zkouškách však transportér KOBO-3 (**K**olopásový **B**ojový **3**tunový) nevyhověl a jeho další vývoj MNO v dubnu 1952 jako neperspektivní zastavilo. Logicky tím došlo i ke zrušení na jeho základě konstruovaného tahače.



Prototyp tahače Praga DTH-III odprodán do Švýcarska [1]



Polopásový tahač KM m11 (ev. č. 422 811), prostor VVT Mladá, 14. června 1954 [1]

Tento tahač na podvozku polopásového vozidla Hkl-6 (ev. č. 52 819) používal stavební praporek železniční brigády v Pardubicích koncem 40. let. V závěsu přepravník „Strassenroller R 40“



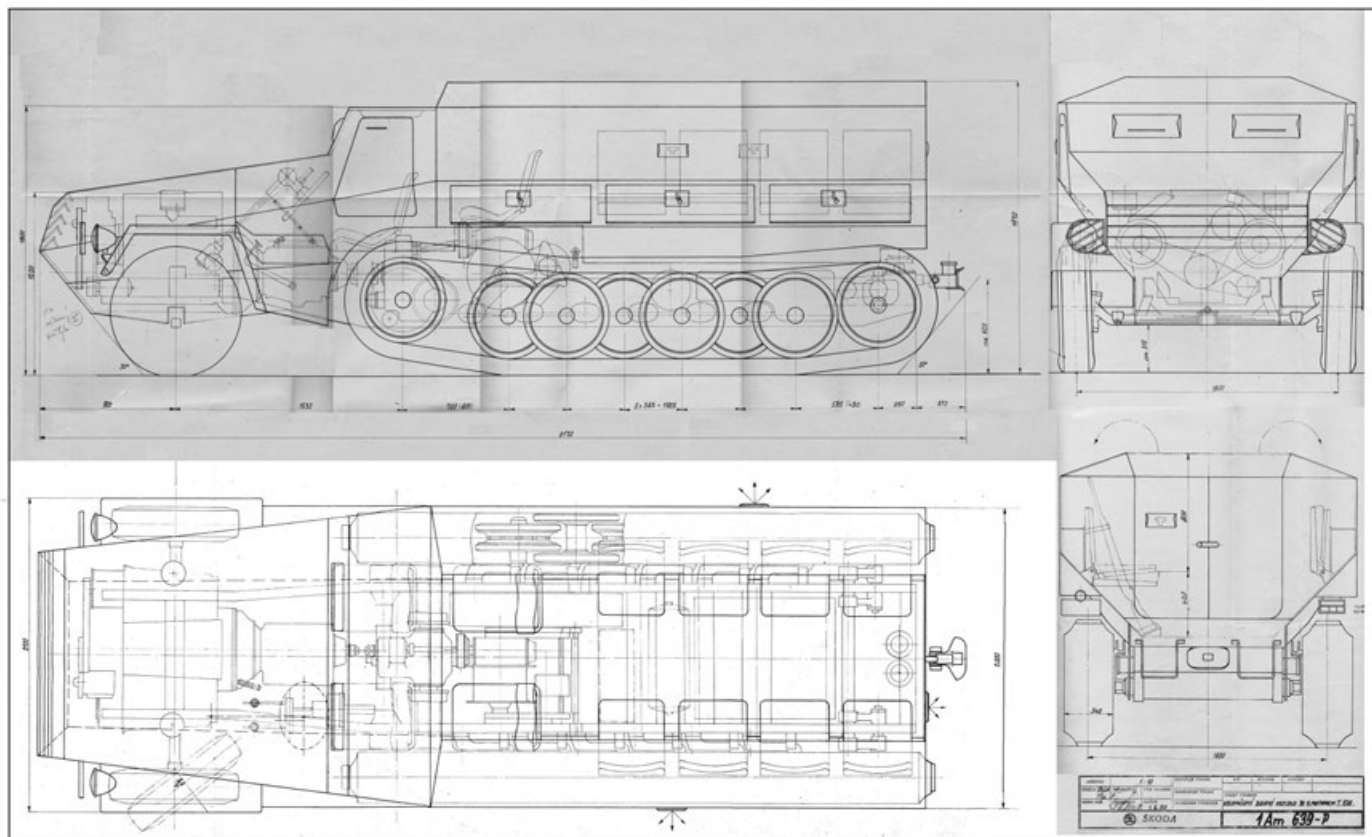
Tahač DB s8 (ev. č. 14 498) s 88mm PLK vz. 37N, vojenská přehlídka, Praha Letná, 9. května 1951 [1]



Polopásový tahač DB s8 (ev. č. 422 811) se 152mm KH vz. 37, Mladá, 14. června 1954 [1]



Tahač F3 (ev. č. 522 265) použitý při zkouškách podvalníku P-20, květen 1955 [1]



Výkres kolopásového bojového vozidla 3t s motorem T-108 z 1. června 1950, na základě tohoto vozidla měl být zkonstruován třítunový dělostřelecký taháč [1]



Prototyp KOTRA (ev. č. 72 312) se 152mm KH vz. 37 při porovnávacích zkouškách v roce 1952, VVT Jinče [1]



SWS (ev. č. 522 263)
se 152mm KH vz. 37, při
porovnávacích zkouškách
tahačů v roce 1952, VVT
Jince [1]

Vývoj desetitunového polopásového tahače pod označením KOTRA-8 probíhal od roku 1950 v n. p. ČKD Sokolovo. Při porovnávacích zkouškách (5. května až 6. června 1952) s kořistními polopásovými tahači KM m11 a SWS prototyp zadávacím podmínkám nevyhověl. Zástupce armády však zaujal tahač SWS, a tak místo vývoje a výroby nového prototypu KOTRA bylo rozhodnuto zavést do výzbroje upravený tahač SWS.

Vývojem a úpravami SWS podle požadavků zástupců armády pověřili n. p. Tatra Kopřivnice, která za války pomáhala se zavedením výroby tohoto tahače v Továrně na vozidla (Vagónka) a. s. Kolín¹⁶ a v jejímž archivu se nacházela velká část výrobních výkresů SWS. Základním požadavkem armády se stala zástavba vzduchem chlazeného osmiválcového vznětového motoru T-108 a tah přívěsů do 8 t. V Tatře vedli vozidlo pod označením T-809, vojen-

ské označení znělo PPT-8 (PoloPásový Tahač 8tunový). Zkoušky dvou postavených prototypů probíhaly od listopadu 1953 do roku 1956 a očekávání nesplnily. Vozy se vyznačovaly především značnou nespolehlivostí. Počátkem roku 1957 se veškeré práce na prototypu zastavily, nedošlo ani k zamýšlené zástavbě motoru T-928.

Na konci roku 1952 složky MNO zadaly vývoj 8t pásového tahače těžkých děl nebo podvalníků do hmotnosti 45 t na základě podvozku velkého pásového obojživelníku VOŽ (Velký Obojživelný Ženijní) vyvíjeného v n. p. Tatra Kopřivnice pod továrním označením T-807. Vývojem traktoru (úkol U-9254) pověřili ZVIL Plzeň. Zrušením vývoje VOŽ (místo toho byl zaveden sovětský obojživelník K-61 a později PTS-10) došlo k přerušení prací i na projektu tahače.

Velitelství dělostřelectva na základě své koncepce požadovalo od roku 1959 přejít na pásové tahače. Proto po vzniku Varšavské smlouvy¹⁷ a z toho vyplývajících sjednocování techniky se špičky naší armády začaly zajímat

16 sWS = schwerer Wehrmachtschlepper (těžký tahač pro Wehrmachtu) se v naší armádě označoval jako SWS. Měl otevřenou kabinu s plátěnou střechou, v níž bylo místo pro řidiče a jednoho spolujezdce. Tahač postrádal výrobně náročné a drahé, pryžovými patkami osazené články pásů. Místo nich používal jednoduché celokovové ozubené články. Tímto řešením se podařilo výrazně snížit výrobní náklady. Šestiválcový benzinový motor Maybach HL 42 TRMS měl obsah 4195 cm³. Výrobce se během války stal Büssing-NAG a Továrna na vozidla (Vagónka) a. s. Kolín, která byla již před válkou součástí koncernu Tatra Kopřivnice.

17 Varšavská smlouva (oficiálně Smlouva o přátelství, spolupráci a vzájemné pomoci) byl vojenský pakt evropských zemí tzv. východního bloku, existující v letech 1955 až 1991. Byla založena 14. května 1955 ve Varšavě a jeho členy se stala Albánie, Bulharsko, Československo, Maďarsko, NDR, Polsko, Rumunsko a SSSR. Vznikla jako reakce na zřízení Západoevropské unie a Pařížské dohody umožňující vstup NSR do NATO.