

Dlouho očekávaný návrat *aneb* Tatra míří znovu do oblak

V pondělí dne 29. září 2008 byl proveden pokusný let letounu Tatra 101 s výrobním číslem 02, který provedl osobně Stanislav Sklenář. Dvacet minut trvající let byl zakončen úspěšným přistáním, jak jinak, když za kniplem seděl pilot tohoto formátu. Bylo tak završeno více než desetileté úsilí týmu pod vedením Ing. Jiřího Sklenáře, který si vytyčil nesnadný úkol, postavit repliku letounu Tatra, který byl ve své době držitelem několika rekordů, především pak rekordu v dálkovém letu na trati Praha – Chartúm. Blahopřeji celému týmu jménem svým i jménem redakce našeho magazínu a přeji desítky šťastné odlétaných hodin. Pro osvěžení paměti uvádím dále jednu z kapitol knížky *Historie automobilů Tatra*, která pojednává o letecké výrobě v Kopřivnici.

S rozvojem letecké dopravy v Evropě se blížil vrchol rozmachu letectví vůbec. Rozvíjelo se nejen sportovní létání, které napomáhalo rozvoji a zrychlování tohoto mladého odvětví dopravy. V předchozí kapitole jsem se zmínil o dopadech hospodářské krize na koncern Ringhoffer – Tatra,

kteřá mimo jiné způsobila zhoršení odbytu obou hlavních produktů, automobilů a železničních vagonů. Vedení společnosti proto ještě před koncem roku 1933 zvažovalo rozšíření výroby o další výrobní odvětví.

V duchu těchto úvah a následných rozhodnutí bylo v roce 1934 založeno letecké oddělení, které bylo umístěno do vagonky Studénka. V čele konstrukčního oddělení stanul erudovaný konstruktér Ing. Tomáš Šimůnek. Konstrukcí motorů, jejichž výroba byla připravována v kopřivnickém závodě, byl pověřen Ing. Bohuslav Šimůnek.

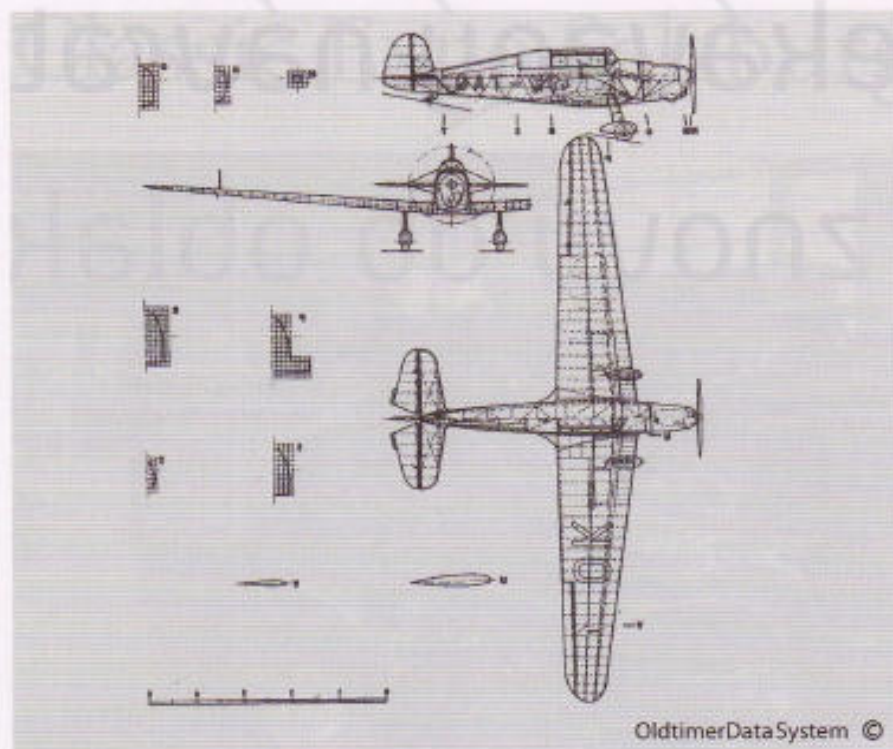
Během roku 1934 probíhaly příprava a přeškolení pracovníků na novou výrobu, jakož i příprava její celkové koncepce. Ještě v roce 1935 byla zakoupena licence vcelku komerčně úspěšného letounu Bücker BÜ 131.

Licenční letoun byl postaven v počtu 35 kusů a prodával se pod obchodním označením Tatra 131. Pohonná jednotka byla vyráběna v tzv. „letecké hale“ v kopřivnickém závodě jako součást licenční smlouvy. Jednalo se o motor Hirth HM 504 A-2, obchodně označovaný jako Tatra T 100.

Autor: Mirek Gomola
Foto: OldtimerDataSystem

OldtimerDataSystem ©





Letoun Tatra T 131 si v krátké době získal pověst dobře ovladatelného stroje a byl proto přímo předurčen pro výcvik pilotů. Výroba výcvikových letadel se měla stát nosným programem, který měl být postupně doplňován stroji vyráběnými pro sport. Konstruktor Karel Tomáš připravil projekt vlastního dolnoplošníku pokrokové konstrukce, který byl označen T 001, jak se jistě sluší pro prvotní tatrováckou konstrukci. Prototyp T 001 byl však konstruován jako speciální rekordní stroj, který také vytvořil v roce 1938 dva rychlostní světové rekordy (100 a 1000 km – rychlost 231,035 a 228,241 km/h).

Od letounu T 001 byl odvozen další s označením T 101, se kterým se podařilo vytvořit dva světové výškové rekordy.

Dne 16. 3. 1938 posádka ve složení Brázda a Valda vzletla do výše 7 113 m. Pokus opakoval pilot Brázda ještě jednou sám a podařilo se mu vystoupat až do výše 7 470 m. Za dva měsíce

17. 5. 1938 vytvořila posádka Ambruš a Matěna dosud nepřečekaný světový rekord, který spočíval v nonstop přeletu vzdálenosti 4 340 km na trase Praha – Chartúm.

Zkušenosti a konstrukční poznatky ze zkoušek těchto prototypů měly být zúročeny při sériové výrobě nového typu T 201. Tento byl však vyroben pouze v pěti exemplářích, aby úspěšně reprezentoval v různých mezinárodních soutěžích. Následovat měl další zdokonalený typ T 301, ale k realizaci tohoto projektu již nedošlo.

Současně bylo projektováno i aerodynamicky velmi zdařilé aerotaxi, které mělo být poháněno dvěma invertními motory „Minor 4“, tento projekt nesl označení T 002.

I když uvedení novinky z prkna konstruktéra Karla Tomáše nebyly v Kopřivnici nikdy realizovány, je potěšující, že přece jen časem našly uplatnění. Letoun T 201 našel následovníka v Trenéru Z 26 a aerotaxi T 002 se velmi nápadně podobalo zdařilému letadélku Aero 45. Jen projekt s označením T 401 neměl dlouho žádného následovníka, jednalo se o sportovní letoun se dvěma sedadly vedle sebe!

Stejně tak jako úspěšně započatý vývoj sportovních letadel přerušily válečné události, tak také rozvoj nosného programu výroby dalšího výcvikového stroje, na který byla rovněž zakoupena licenční práva. Jednalo se o Aero 626 britské provincie.

Německá okupace způsobila, že byla výroba letadel ve Studénce stejně jako i výroba leteckých motorů zrušena a po válce již nebyl zájem ji obnovit.

Trvalo to celých padesát let, než se zrodila odvažná myšlenka – obnovit výrobu leteckých motorů. V roce 1986 tedy vznikl projekt, který měl využít maximum sériových dílů z motoru T 613. Motor s označením AT 714 s výkonem 58 kW se tedy pokoušel znovu získávat pozice na trhu. Tento motor byl použit v prototypu letounu XL 113.

Tatra na svou tradici nezapomněla, je však otázkou, kterou zodpoví až budoucnost, zda budou tyto snahy korunovány úspěchem. ■

