



Pohledy na samosběr Tatra 805, ze zadního pohledu je dobře patrný válcový kartáč

Ojedinelé provedení Tatry 805

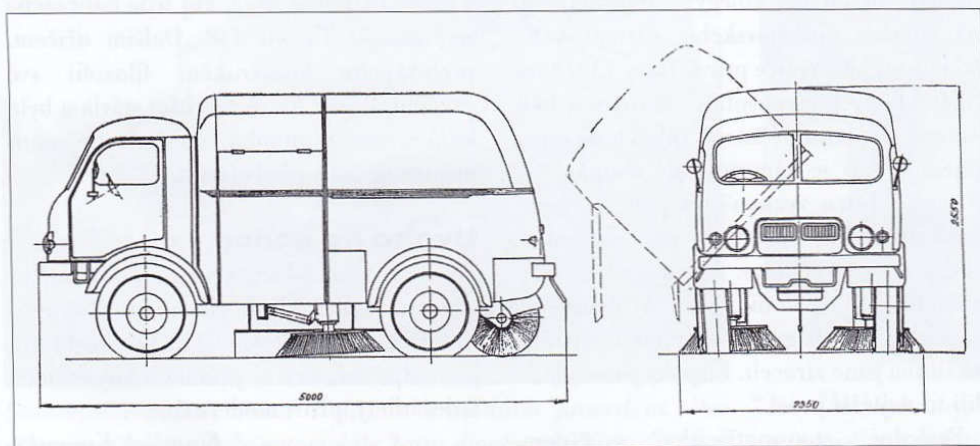
Ve vydavatelství Grada vyšla nedávno kniha o automobilech Tatra 805, ve které na straně 43 najdeme fotografii s popisem „Zametačí Tatra 805 na II. výstavě československého strojírenství, 8. září až 7. října 1956“.

I když je v knize popsána řada variant vozu T 805, o zmíněném provedení tam není žádná další informace, což je škoda, neboť se jednalo o skutečný unikát. Unikátnost se netýkala jenom nástavby, ale byla především v konstrukčních změnách provedených na podvozku, které si vyžádala právě speciální komunální nástavba. Podívejme se tedy na tento speciál podrobněji. Začneme ale nejdříve popisem fotografie v knize, který je formulován v množném čísle, tedy „zametačí tatry...“. Ve skutečnosti ale existoval pouze jediný prototyp. Časové zařazení fotografie (na II. výstavě československého strojírenství, 8. září až 7. října 1956) není také zjevně správné, jak dokládá kopie dobového materiálu, kde se uvádí III. výstava československého strojírenství v Brně 1957. Ještě k názvu automobilu v popisu fotografie, tedy „zametačí“. Toto také není přesné, neboť zametačí

vůz pouze zametá a nejčastěji mete nečistoty ke kraji komunikace, odkud se pak odstraňují jinou technikou apod. V našem případě se jednalo o samosběrný zametačí stroj, neboť zametené nečistoty (smetky) ukládal současně do zásobníku v nástavbě.

A teď konečně již k vlastnímu vozidlu. Zametačí technologie sestává ze tří zametačích kartáčů, transportního pásu a sběrné nádoby na smetky. Dva kruhové kartáče jsou umístěny před koly zadní nápravy, mají protisměrné otáčení a tím přihrnují smetí do středu zametačí stopy. Za zadní nápravou mezi koly se nachází třetí (válcový) kartáč, který nečistoty nametá na gumový transportní pás a ten je dopravuje do smetkové nádoby. Pro ukládání smetků je do nástavby umístěn zásobník s objemem 1,5 m³, jeho vyprázdňení se pak provádí sklopením do pravé strany. Sklápění i celá technologie nástavby má hydraulický pohon a ovládá se

z kabiny řidiče. Kartáče se ke komunikaci přitlačují pouze vlastní hmotností, tím tak mohou kopírovat i nerovnosti v zametaném povrchu. Zametačí samosběr s šířkou zametání 2000 až 2400 mm má pracovní rychlost 8 až 10 km/h, hodinový výkon 18 000 m², pohotovostní hmotnost 3540 kg, délku 5000 mm, šířku 2350 mm, výšku 2550 mm a přepravní rychlost 40 km/h. Na místě je asi otázka: Proč se pro úklidové účely zvolil právě podvozek Tatra 805? Odpověď zní: Pouze pro jeho malé rozměry. Jinak podvozek svojí konstrukcí pro nesení dané nástavby příliš vhodný nebyl, proto na něm muselo dojít k některým významným změnám. První se týkala řízení. Aby řidič při práci stroje dobře viděl pravý okraj komunikace (krajnice, obrubníky apod.), přesunulo se řízení také na pravou stranu kabiny. Další konstrukční prvek sériové T 805, který nebylo možné u samosběrného stroje použít, je odpružení zkrutnými tyčemi. Proto dostala přední náprava odpružení listovými pery, což je druhá důležitá změna v řešení podvozku. Poslední výrazná úprava se týkala pohonu náprav. Zatímco běžná T 805 je plněpohonná (4×4), podvozek samosběru má znak náprav jenom 4×2. Pohon zadní nápravy musel být zrušen, neboť překážel instalaci samosběrného zařízení, konkrétně technologii mechanického transportního pásu. V té době totiž nebyl v tuzemsku k dispozici podtlakový systém pro odsávání nečistot s požadovanými parametry. Pohon vozidla tak zajišťuje pouze přední náprava, zadní je pouze nosná a vlečená. Vozidlo dostalo označení samosběrný zametačí stroj ZSIT-805 a vzniklo v Přerovských strojárnách, výzkum Brno. Zda se stroj osvědčil či nikoliv, není známo. V každém případě ale k sériové výrobě nikdy nedošlo.



Výkres s vyznačeným sklápěním smetkové nádrže