

OBSAH

Úvodem	5
První jeřábová vozidla zahraničního původu	9
Automobilní jeřáby dovážené ze socialistických zemí	18
Československé jeřáby	82
Automobilní jeřáby dovážené ze západních zemí	131
Automobilní jeřáby z USA	166
Individuální jeřábové nástavby různých světových výrobců na podvozcích Tatra	174
Prameny a literatura	178
Résumé – Truck Cranes	180

Hlavní technické údaje⁷⁹

rozměry sklápěčky	T 138 S1	T138 S3
délka [mm]	3 500	3 920
šířka [mm]	2 120	2 280
výška bočnic sklápěčky [mm]	750	750
ložná plocha [m ²]	8,9	8,9
objem sklápěčky [m ³]	5,2	6,5
největší úhel sklopení: do stran	46°	46°
dozadu	70°	42°
hmotnosti vozidla dle ČSN 30 0030		
pohotovostní hmotnost [kg]	9 400	10 000
hmotnost na nápravu: přední [kg]	3 800	3 600
zadní [kg]	2 × 2 820	2 × 3 200
hmotnost obsluhy [kg]	240	240
užitečné zatížení [kg] ¹⁾	12 000	12 000
celková hmotnost vozidla [kg]	21 640	22 240
hmotnosti na nápravu: přední [kg]	4 900	4 540
zadní [kg]	2 × 9 000	2 × 9 000
užitečné zatížení [kg] ²⁾	10 900	10 300
celková hmotnost vozidla [kg]	20 540	20 540
hmotnosti na nápravu: přední [kg]	4 740	4 300
zadní	2 × 7 900	2 × 8 120
¹⁾ maximální zatížení povolené výrobcem		
²⁾ maximální zatížení na komunikacích v ČSSR se zřetelem k vyhlášce MDS č. 145/58		

Automobil T 138 byl dodáván ve čtrnácti různých provedeních. Typy S1 a S3 6 × 6 jako sklápěče, typ V jako civilní valník, VN jako vojenský valník s navijákem, typ NTt 6 × 6 a 4 × 4 jako tahač návěsů, typy P3, PP2, PP7 6 × 6 a PP23 4 × 4 jako podvozky pro užitkové nástavby, typy PRH S3, PPR S3, PPR S1 jako podvozky pro sklápěče s nosným rámem bez vlastní nástavby a typ PPR 14 jako podvozek s rámem nástavby pro valník.

Na podvozek T 138 byla instalována zdokonalená cisterna pro přepravu tekutého asfaltu s rozstřikovačem živíc typu RŽ 7 M.

V roce 1964 byl pro podvozek T 138 vyvíjen prototyp automichače AM 4000, později AM 3. Od roku 1965 byl tento typ automichače, určeného pro přepravu betonových směsí na větší vzdálenost za současného míchání nebo domíchávání, vyráběn sériově. Stavěly jej Krušnohorské strojírny, závod STASIS, Horní Slavkov. Později vznikly inovované typy AM 3, AM 30 a AM 31 s objemem bubnu 3–3,5 m³. Pohon míchacího bubnu zajišťoval samostatný motor Škoda 3 S 110 45 k přes

23-22 již měla notně nabouraný předek a svítilo jí pouze jedno světlo, to ale nikdo neopravoval a jezdilo se závodním tempem pořád dál, do roztrhání těla i vozů. Automobily trvale obalené bahnem také nikdo vůbec nečistil. Na spodku jejich koreb s přibýváním mrazů postupně rostly mohutné ledové rampouchy obalované pravidelně mrznoucím blátem, jež se zvětšovaly až do nánosů tvaru jakýchsi ledových postranic tvořících přírodní blatníky kolem kol tandemových zadních náprav. Hovořilo se o tom, že řidiči se při přjezdu k bagru někdy vzájemně vytlačovali, kladli si pod kola kramle a prováděli jiné legrácky. Tyto scény tak v realu připomínaly anglický film z tohoto prostředí, známý pod názvem Rychlí řidiči, nebo též Prodané životy.

⁷⁹ Údaje převzaty z Příručka pro řidiče sklápěčkových automobilů Tatra 138 S1 a S3. Tatra Kopřivnice 1963.



Šasi Tatra 138 PP7 6 × 6 na brněnském veletrhu v roce 1965 (sbírka autora, foto Arnošt Kolomý)



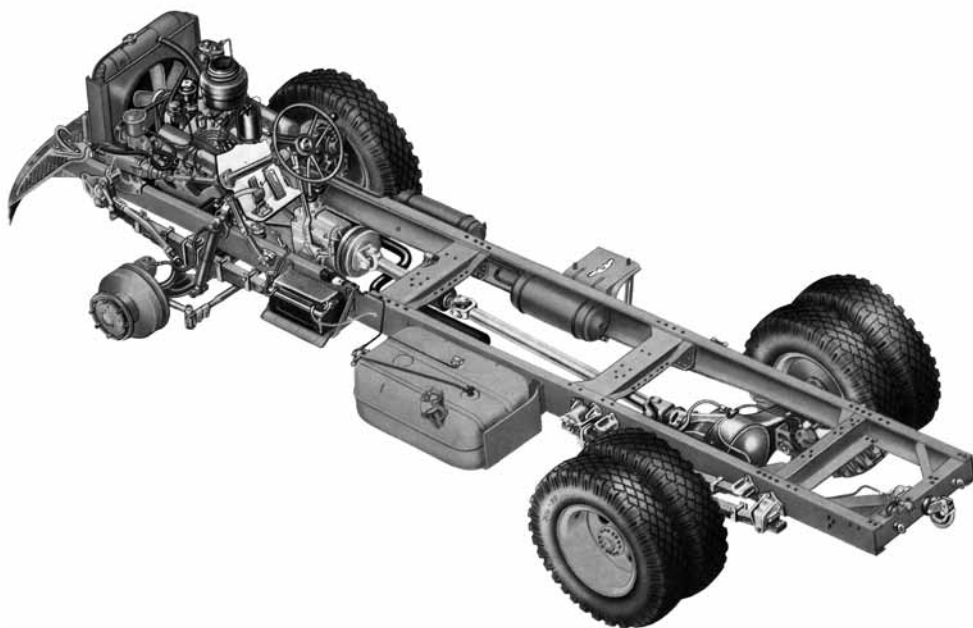
Tatra T 138 S3, třístranný sklápěč (sbírka autora, výřez z prospektu)



ZIL 130G prodloužený valník 4×2 na veletrhu v Brně v roce 1965 (sbírka autora, foto Arnošt Kolomý)



ZIL 130 (Archiv NTM, f. 809, výřez z prospektu)



Šasi vozu ZIL 130 (Archiv NTM, f. 809, výřez z prospektu)



ZIL MMZ 555 (Archiv NTM, f. 809, výřez z prospektu)