



Dějiny Willys-polopásový jeep T29 a T 29E1

Po vstupu USA do války byla jednou z nejdůležitějších základen Aleutians na Aljašce-od Japonského útoku na Aleutians-takto se Aljaška stala primární vojenskou zónou významu. Vzhledem ke špatnému počasí a množství sněhu, bylo třeba vyrobit vozidlo, které by bylo schopno přepravy materiálu a vojska. Také velká letecká aktivita v této oblasti vytvořila enormní potíže pro personál, který byl denně konfrontován s chladem po většinu roku. I jiná idea byla, aby bylo možno zachraňovat letce při možných haváriích, vytvořit záchrannou jednotku v dalekém severu, při záchraně posádek letadel.

Tak vznikl návrh a posléze jediný prototyp T 28 Half-Track, po té následoval typ T29 a T29E1-tyto byly lepší a Willys vyrobil první Snow Tracker v lednu 1943. Model vycházel ze základního Jeepu typu 6x6 s prodlouženým rámem, obyčejná řídicí přední náprava bez předního pohonu a na ní zavěšeny lyže, prodloužená konstrukce kol pro pásy vyrobené Fordem. Lyže, namontované tak, že se řídily jen normálními koly. Pásový traverzový podvozek byl navržen tak, že při pohybu svise přední nápravy se otáčelo druhé kolo v opačném směru a tím se napínal pás ve stopě vozu. Nehluboká karoserie byla vybavena spolu s postraním otvorem v plátně střechy, které vylepšilo periferní vidění.

Další úpravy karoserie vedly k další verzi a v únoru 1943 vznikl typ T29E1 s vylepšenými pásy a větší karoserií. Společnost Willys Overland nebyla dále schopna pracovat na vývoji tohoto typu z důvodu válečných zakázek a tak dalších 5 ks T 29 bylo vyrobeno mezinárodně. Všech 6 ks bylo převezeno a testováno v coloradských horách v Camp Haley, v zimních válečných podmínkách. Stupňovitý nárazník pomáhal odhrnovat sněh mimo vozidlo. Váha vozu zůstala zachována (3.840 lbs-1.755kg) s plnou nádrží a osádkou tří mužů. Lyže, které byly odstranitelné měly šířku 20.3 cm a 1.52 m dlouhé s 80 cm ochranným rámečkem. E1 mohl operovat jednak jen s předními koly, nebo jen s lyžemi, nebo s obojím dohromady (viz. obrázek). Pás byl dlouhý 2.083 m a široký 30.5cm, vyrobený z kaučuku s kovovými výztuhami. Tlak na 2.5cm čtvereč. byl 1.2 kg. 6ks zadních kol plněné vzduchem se stopovými pneumatikami byly rozměru 4.75x19 zadní pár se zvláštním kovovým výpletem a 4x12 prostřední pár. Zadní listová pera byla obrácená poloelipsa podobná typu 6x6 jeepů. Motor Willys MB byl mírně vylepšen a nyní poskytl 63 Hp při 3.900 otáčkách. Poháněcí soustava byla stejná jako u Willysů Warren výbava T84 třírychlostní převodovka s redukcí- přičemž 1 st.-2.665-2st.1.564-3 st.přímý a zpět.chod-3.554.Řízení typ Ross-model T12 s převod

str.2

poměrem 14-12-14 poloměr otáčky 30 stop-8.88m Standartní 6V baterie Tah vozu 1.135 kg max rychlost 30 mil (jen s koly) a stoupavost 60%. Nejvyšší hloubka brodu 75cm.

Obsah nádrže 20 gal-75 litrů a dojezd max 250 mil. Převod diferenciálu je 5.38:1, stejný jako u 6x6 jeepů.

Z protokolu v Aberdeenu se lze dočíst, že při testování bylo obtížné vozidlo řídit, protože pásy nemohly být řízeny nezávisle a že prodloužením podvozku způsobilo nadměrnou dráhu poloměru otáčení.



Pokračování na další straně -T 28 jediný kus na světě-příběh Fredy Smitha a jeho cesta za

str.3

legendou mezi Jeepy-T28 Half-Truck.

Na začátku r.1999 jsem slyšel pověsti,že legendární T 28 Half-Truck a Willys MT-Tug ,byly nalezené v USA a údajně převezeny do Anglie.Tuto informaci jsem chtěl prověřit abych zjistil,kdo je ten šťastlivec a kde jsou auta právě teď'.Navštívil jsem firmu William Galliers-sportovní automobily ve Shropshieru v červnu 1999-ale byl jsem vypoklonkován ven s tím,že nemám lézt do cizí firmy a „čmuchtat“.Koutkem oka jsem si ale všiml dvou ks Ford GP před renovací,které stály v dílně-pozeptal jsem se mezi dveřmi komu patří ty dva kusy a bylo mi sděleno,že panu Fredovi Smithovi.Toto jméno již jsem několikrát slyšel a tak jsem se zeptal ještě na pár věcí a chlapíkům jsem zřejmě padl do oka a již nebyli tak nepřístupní a tak jsem dostal i telefon na Mr.Smitha.Po našem rozhovoru mi sdělil,že opravdu existuje v Anglii 6x6 polopásové vozidlo a že je mohu i vidět.Dali jsme si schůzku na konec září a já se nemohl dočkat.vždyť toto vozidlo je vidět jen na obrázku,který mám doma ještě s trošku nabouraným předním blatníkem jako jedinný kus ,který byl kdy vyroben.Konečně nadešel ten okamžik a já po příjezdu k Fredovi jsem měl žaludek až v krku,protože ne každému se podaří spatřit tyto vozy,které naposledy viděli pouze lidé před mnoha lety při výrobě a navíc bylo vyrobeno pouze 39 ks,ale T28 pouze jediný.Fred mě přivítal a vedl dílnou na vítaný šálek kávy a to jsem byl již v sedmém nebi při pohledu na jeho dílnu.-byly tam dva Fordy-jeden s řízenými i zadními koly a druhý GPA -vodník a mnoho náhradních dílů.Asi po 15 minutách Fred řekl:předpokládám,že chceš vidět Half Truck T28. „To ano a pak ještě všechno co máš“.Fred to udělal obráceně-došli jsme k nějakým dveřím garáže a Fred otevřel-byl jsem ohromen ještě více,protože tam bylo několik Jeepů MA a MB a další GP,mnoho dílů,různé karoserie,osy a části dalších jeepů-ale vepředu toho všeho byl T28 HT.,který jsem poprvé v životě viděl na vlastní oči.Nemohl jsem tomu uvěřit,vidět tento jeep a cítit ho-vždyť to asi znáte ten pocit.Vše jak jsem viděl v knihách a dokonce i s tím promáčklým blatníkem,tak to byla skutečnost.Ten samý kus,který byl fotografován před 60-ti lety pro tisk-je nyní zde a já na něj koukám.Je sice v žalostném stavu,ale existuje.

Potom jsme se vrátili do kanceláře a Fred začal vyprávět příběh,jak k jeepu přišel.

Fred začal sbírat jeepy již před mnoha lety a po prvním zrenovovaném MB chtěl sehnat co nejstarší kus,vyrobený v prvních číselných seriích.Potom se dozvěděl,že existuje někde v USA T28 Half-Truck-ale nikdo nebyl schopen přesně říci kde a jak by se k němu dostal a co je na tom vůbec pravdy.Potom se dozvěděl od přítele Lexe Schmidta jméno jistého Alberta Pike Stowea z Wermontu a získal na něj kontakt.

Pokračování příště





pokračování příběhu Freda Schmidta a jeho cesta za legendárním T28 Half-Truck. Str.4

Fred kontaktoval Mr.Stowe a ten ho pozval k sobě do USA na návštěvu a také mu poslal aktuální fotografie vozu, aby si odvodil jeho stav. T 28 byl, dle očekávání v žalostném stavu, ale bylo možno ho renovovat. Většina MB součástí chyběla (rychl. skříň, redukční skříň, přední náprava) Zadní náprava byla kompletní, ale nutná renovace, jako ostatně vždy a vše je nutné renovovat od základu. Byly ovšem u vozu rezervní pneumatiky pro pohon zadních kol. nezvyklého rozměru 4.75x19 a bez vzorku, jen po stranách jakoby seříznuté. Cena byla stanovena na 15.000 US dol. (v té době asi 475.000 Kč.) Ovšem mezitím se ozvali další zájemci (zřejmě se to někde "prokeclo" a Albert nechal v této věci volnou soutěž - prostě kdo dá víc - bere, ale s omezeným termínem do konce dubna 1999. Nakonec se cena vyšplhala na 18.000 dolarů - 576.000 Kč a vyplatil ji Fred, plus veškeré výdaje na dopravu a kontejner přes moře, ochranu a zabezpečení tohoto vzácného kusu a dovoz až do dílny (cca 1 milion Kč). A tak 26.04.1999 bylo vozidlo v Evropě - Rotterdam, kde bylo dále přepraveno přes moře a kamionem do Harwichu a až k Fredovi domů - 17. července.

Potom začal dlouhý proces s odstrojováním karoserie od podvozku a šasi s podvozkem bylo převezeno k renovaci. Po té začal Fred shánět náhradní díly, které byly schodné s 6x6 a nebo Willys a co nebylo možné, musel nechat vyrobit dle dokumentace. Bernie Underwood ve své dílně vyrobil kovové části pro kaučukové pásy - tyto nechal dělat speciálně na zakázku. Přední náprava, převodovka a ostatní komponenty byly nalezeny a perfektně renovovány a Fred s úžasem zjistil, že kola zadní nápravy jsou originální, nikoliv z nějaké kárky, jak se domníval - zvláště vypletené dráty, směrem ku středu kol a po prostudování dokumentace byl tento velký problém vyřešen - původní kola, která byla pozměněna na dalších modelech.

Do června 2002 byl podvozek hotov a mohlo se začít s montáží. Karoserie byla poslána do US Army k dodání originální plachtové střechy, která měla být udělána dle dokumentace s použitím dle originálního archivu, kterou US Army vlastní. Když se karoserie vrátila již s namontovanou střechou, bylo to přesně totéž jako na snímcích z r.1942. Fred byl znepokojen zadní osou, protože neznal orig.převody diferenciálu a nebyl si jistý standartním převodem kvůli rozměrům pneumatik 7.50x 16 . Přední náprava není hnaná a tak se Fred neměl čeho chytit, ale doufal, že mu to nezpůsobí problémy. SVĚTOZNÁMÝ důlek na předním blatníku ovšem zůstal zachován, aby celý svět věděl, že to je ten samý vůz, na který se dívají v různých knihách, či manuálech. Další problém-zadní pneumatiky-se vzorem nebo bez?(obě původní v žalostném stavu) Fred zvolil pneu bez vzoru a po montáži vytáhli vozidlo (bez pásů) k otestování. Vozidlo jezdilo bez problémů a tak Fred po montáži pásů vyjel znovu. Zkoušel nalevo a napravo smýkat vozem, zda se pneu nesvlečou z pásů, ale vše bylo v pořádku. Tak se zdá, že sporná otázka ohledně zadní nápravy, která de facto zastavila výrobu, nebyla vůbec sporná.

Začala montáž karoserie a vybavení vozu, veškerá instalace, benzinová nádrž atd. Vše za méně než 3 týdny. T28 bylo připraveno 20.04.2003 a poprvé vyjelo kompletní z Fredovy garáže.

Já jsem přijel k Fredovi 22.04.2003 a bylo to pro mě ohromné překvapení. Úžasné, velkolepé vozidlo. Fred se mě zeptal jestli jsem připraven si v tom vozidlu natlouci nos a můžete hádat, co jsem mu odpověděl. Tento jeep nebyl pravděpodobně nikdy v provozu a od r.1950 stál ve stodole a kdoví kolik lidí jej kdy řídilo předtím-asi velmi málo. Tato vozidla zmizela v 50-tých letech, (ačkoli nyní víme o pár kusech) Tak tedy ano. po 60ti letech-1943-2003, jsem mohl sednout za volant a řídit T28 k jeho bývalé slávě a nyní slaví 60 let a k tomuto datu chtěl Fred jeep postavit. Povedlo se . Na tachometru-který Fred zrenovoval ,ale nechal skutečný stav bylo 698 mil. To vše prodělal v těžkých terénech v Aberdeenu a Marylandu v USA. Dnes má již 946 mil a bez problému dokáže jezdit v nejtěžších situacích. Podle identifikačního štítku je číslo vozu



198178 a dle mých záznamů bylo vyrobeno v lednu 1943.

Sedět v T 28 nebyl pro mě snadný úkol,neboť měřím skoro 2 metry a nemohl jsem se srovnat z řadicí pákou,při přesouvání rychlostí jsem musel dávat kolena buď nalevo nebo napravo a věřím tomu,že americká armáda nestavěla tyto vozy pro postavy jako jsem já.Ale pomyslení,že řídím toto krásné vozidlo,utlumilo všechny moje problémy.Sedačka řidiče je mnohem širší,než u standartního jeepu,protože je jen jedno sedadlo vpředu.Tak tedy musel jsem se několikrát štípnout,abych věřil tomu,že řídím toto překrásné a vzácné vozidlo.Jaká čest pro mě,vidět toto samé vozidlo na obrázku a teď s ním jet ve skutečnosti.



Renovace T 28 Half-Truck 2002



Světově známý „dolíček“ na předním blatníku, je vidět i v manuálech z r.1942