

**S**portovní dvousedadlovka Zobor 1 byla patrně jedinou konstrukcí v tačkovém slova smyslu, vytvořenou za války na území někdejší Československé republiky. Pokud si dovolíme výpůjčku z dobových Slovenských křidel, bylo to zároveň „Prvé na Slovensku skonštruované a vyrobené šport. lietadlo“.

Prapůvod Zoboru najdeme v Benešově Be 550 Bibi, hvězdě Mrázovy firmy na pařížském aerosalonu 1936. Po rozpačitém začátku dosáhla Bibi mnoha sportovních úspěchů, licence byla prodána do Francie a Be 550 držela rovněž přimát prvního choceňského letadla exportovaného do zahraničí. Shodou okolností zůstala i držitelem posledního, v pořadí devátého světového rekordu předválečné choceňské éry.

V roce 1938 byl elegantní dolnoplošník důkladně modernizován na typ Be 555 Superbibi. Zmenšením rozpětí se zvýšila hmotnost na jednotku plochy (plošné zatížení) a náhradou slabého čtyřválce Walter Mikron za výkonnější Minor výrazně vzrostly výkony letounu. Su-



*První postavený Zobor 1/1 s poznávací značkou OK-SOA*

perbibi se úspěšně uvedla na pařížském aerosalonu 1938, ale objednávka sériových letadel pro Ministerstvo veřejných prací už byla po Mnichovu stornována. Rozestavěná letadla nakonec zachránila zakázka nově vzniklého Slovenského štátu. V létě 1939 tam byly dodány 4 letouny a rok poté ještě další čtveřice, když tam mezitím skončily také dva letouny prototypové. Na rozdíl od pochmurného Protektorátu Čechy a Morava se na Slovensku v průběhu války skutečně spor-

tovně létalo a výrobky někdejší choceňské firmy Beneš-Mráz tvořily nemalou část jeho leteckého parku. V případě Be 555 šlo bezpochyby o nejmodernější sportovní letadla pod Tatrami a za pozornost stojí, že už v září 1939 byla dokonce jako kurýrní nasazena v bojových akcích za tzv. Polské kampaně.

A jak to bylo s jeho slovenským původem? V květnu 1941 byla oficiálně do obchodního rejstříku zapsána firma „Mráz, továrna na lietadla Nitra“. Tím byla zavr-

## MRÁZ ZOBOR 1

Ing. PAVEL MARJÁNEK

Výkres PETR KOLMANN



šena téměř dvouletá snaha Ing. Jaroslava Mráze o letecké podnikání na Slovensku, které mělo rozšířit jeho stávající aktivity v oblasti chladírenské techniky. Od počátku měl v hledáčku podstatně větší rybu – nedokončený letecký opravárenský závod v Trenčianských Biskupcích, později známý jako Letecké opravy Trenčín. S hrozbou vážného ohrožení republiky byl i po Mnichovu horečně dokončován a v kritických dnech dělení republiky v březnu 1939 se ještě stále do podniku navázela technologie, kterou se už před Němci nepodařilo zachránit. Sta-

ostřý úhel byl sice aerodynamicky výhodný, ale v čelním pohledu zkresloval výhled a při určitém osvětlení se na něm ještě zrcadlil okolní prostor. V Chocni si ce Zdeněk Rublič rekonstrukci letounu zahájil, ale nebylo mu dopřáno ji dokončit. Jeho nástupce mjr. Ing. Havránek v Nitře neuspěl, a tak továrník Mráz poslal po třech měsících Rubliče do Nitry znovu. Tentokrát na tři dlouhé válečné roky.

Rodící se nový letoun mezitím přišel o svůj kosmopolitní název, ve prospěch ryze slovenského Zobor, což je po neznalé zdejšího místopisu kopec nad Nit-

čeným vzduchem chlazeným invertním čtyřválcem Walter Minor 4 o vzletové výkonnosti 70 kW / 95 k (při otáčkách 2550/min) s pevnou nestavitelnou vrtulí.

Prvý vyrobený letoun zalétal v květnu 1943 rotník let. Jano Kello. Při letových zkouškách nebyly shledány žádné závažnější nedostatky a celá desetikusová série tak byla v průběhu roku 1943 dokončena. Z osmi letounů určených pro Slovenský letecký sbor bylo dodáno o jeden méně. Stroj výt. č. 7 poznávací značky OK-SOG byl odepsán havárií, kterou si nitranský zalétávač rotník Kello dobrovolně a definitivně vyřešil své osobní problémy. Poslední dvě sériová letadla už převzala německá Luftwaffe. Z nových strojů se ale slovenští piloti dlouho netěšili. Slovenská idyla svobodného létání skončila v srpnu 1944 vypuknutím povstání. Po jeho porážce bylo Slovensko obsazeno Němci a nedlouho nato se přes něj přehnala fronta. Vír těchto událostí pohltit i onu jedinečnou oasu, ale spíše skanzen někdejší československé letecké techniky, do kterého byl na poslední chvíli přijat i Zobor. V nepřehledné situaci v Nitře definitivně skončila i výroba Kranichů a v lednu 1945 ji natrvalo opustil i Zdeněk Rublič. Tam ale mimo jiné zahájil i svoji leteckou kariéru a jako jeden z mála konstruktérů oné generace si na Slovensku své představy konfrontoval s realitami vlastním letovým prožitkem. A v nich a v těch pozdějších má pevné místo i nitranský Zobor, který později označil za generální zkoušku na veleúspěšný poválečný typ Sokol. ■



OK-SOG, čili Zobor 1/7, skončil nešťastnou havárií

vebně dokončený, ale prázdný podnik, lákal Mrázovu pozornost a pod slibem vybudování prestižního leteckého průmyslu na Slovensku získal i podporu předsedy vlády Tuky a ministra obrany gen. Čatloše. V Trenčíně nakonec zvítězily jiné zájmy a Mráz coby kompenzaci dostal prostory opuštěného leteckého parku v Nitře. Poznamenejme, že ještě předtím v Berlíně vymohl výjimku ze „Slovensko-německé smlouvy o válečném hospodářství“ z ledna 1940, která leteckou výrobu na Slovensku zakazovala.

Za velmi svízelných podmínek nastoupil do Nitry 8. března 1941 šéfkonstruktér Zdeněk Rublič jako první zaměstnanec a vedoucí výroby. Když v září Nitru opouštěl, pracovala na letecké výrobě už stovka lidí, vyrábějící téměř kompletní křídla pro věttroně Kranich. Zpátky do Chocně si zároveň vzal objednávku a slovenské požadavky na úpravu Be 555 Superbibi. S výkony letounu vcelku panovala spokojenost, ale hlavní připomínky byly k vybavení, uspořádání interiéru a zejména k čelnímu štítku kabiny. Jeho

rou tvořící charakteristickou součást jejího panoramatu. Konstrukční práce proběhly velmi rychle také díky Miloši Mičíkovi, který se stal v konstrukci doslova Rubličovou pravou rukou. Práce na motorovém letadle celý podnik jednotvárně produkující Kranichy velmi oživila a šla rychle dopředu. Rozestavěno bylo rovnou deset strojů a k jejich výrobě byly v převážné míře použity originální přípravky a řada kovových dílů, dopravených z mateřského podniku v Chocni. Základní konstrukce letounu zůstala s výjimkou čelního štítku kabiny zachována. Trup tvořila nosníková poloskořepina potažená překližkou, křídlo bylo dvounosníkové s navlékanými žebry, celé s překližkovým potahem. Účinné odklápěcí vtlakové klapky dovozovaly přistání už na rychlosti 70 km/h. Do centroplánu byl uchycen pečlivě kapotovaný podvozek s olejopneumatickými tlumiči a dvě palivové nádrže po 59 l. Ocasní plochy, kýlovka a vodorovný stabilizátor, byly pevně, spojeny se zadní částí trupu. Letoun byl poháněn osvěd-

#### HLAVNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Výrobce: Mráz, továrna na letadla Nitra, postaveno deset kusů.

Rozpětí	10,00 m
Délka	7,03 m
Výška	1,88 m
Nosná plocha	12,00 m <sup>2</sup>
Hmotnost prázdného letounu	410 kg
Vzletová hmotnost	700 kg
Max. rychlost u země	225 km/h
Dostup	5000 m
Dolet	1100 km

Uvedené technické údaje byly zveřejněny k prototypovému letounu

Sportovní Zobory byly na Slovensku dokončovány s typickou „choceňskou“ žlutokrémovou barvou na všech plochách, jen rámečky kolem oken kabiny zůstaly v barvě duralu. Na svislé ocasní ploše byla velká vlajka Slovenského štátu a na bocích trupu a na křídle černá poznávací značka. Malá kresba vlevo ukazuje její velikost a umístění shora na vnějších částech křídla, zespodu byla shodná. Jméno a výt. č. letounu mělo místo před kabinou, pod ní byl tovární znak

