

## Rakietowy Opel



Pomysł zbudowania samochodu o napędzie rakietowym podsunął Fritzowi von Oplowi Max Valier, jeden ze współzałożycieli niemieckiego *Spaceflight Society*, grupy późniejszych bardzo wpływowych naukowców, którzy odegrali główną rolę w urzeczywistnieniu rakietowych lotów kosmicznych. Wprawdzie Valier był zainteresowany bardziej rakietami niż marketingiem samochodów Opla, jednak uznał, że zbudowanie udanego samochodu o takim napędzie pozwoli osiągnąć oba cele. Von Opel zainteresował się pomysłem. Pano wie skontaktowali się z Friedrichem Sanderem, niemieckim pirotechnikiem, właścicielem firmy HG Cordes z Bremerhaven, słynącej z produkcji rakiet czarnoprochowych, używanych głównie do harpunów i urządzeń sygnalizacyjnych. Opel, Sander i Valier łatwo osiągnęli porozumienie i połączyli finansowanie, teoretyczną wiedzę i możliwości praktyczne w jeden podmiot. Zgodnie stwierdzili, że ich motoryzacyjne eksperymenty stanowią jedynie preludium do poważniejszych prac nad statkami powietrznymi i kosmicznymi.

Do prób wykorzystano pozbawiony silnika spalinowego samochód testowy Opel T35 z zamontowanym za siedzeniem kierowcy zestawem dwunastu rakiet na paliwo stałe.

Pierwsza tajna seria jazd próbnych odbyła się 12 marca 1928 roku. Doświadczalny kierowca Opla, Kurt Volkhart, zaczął od dwóch rakiet startowych i palnika zapewniającego stały ciąg. Podróż trwała zaledwie 35 sekund, podczas których RAK1 pokonał 150 metrów. Stopniowo zwiększano liczbę rakiet, a tym samym – siłę ciągu.

Po miesiącu ostateczna wersja pojazdu została przedstawiona prasie i publiczności. Ten RAK1 miał krótkie podwozie Opla 10/40 z nadwoziem typu monoposto (wąska, jednomiejscowa bryła samochodu wyścigowego). Za przednią osią znajdowały się dwa małe spojery, zapewniające dodatkowy docisk do podłoża, a z tyłu – stalowy bęben mieszczący 12 rakiet.

Gdy rakiety odpaliły, pojazd wystartował z głośnym wyciem w kłębach dymu.

Dwanaście rakiet, sześć trzysiekundowych palników podtrzymujących i sześć dodatkowych rakiet z jednosekundowym ciągiem – pozwoliły uzyskać prędkość 100 km/h w ciągu 8 sekund. Przyspieszenie było zawrotne nawet dla doświadczonego kierowcy wyścigowego. W drugiej próbie Volkhart osiągnął prędkość 140 km/h. Po tych obiecujących wynikach Fritz von Opel zlecił budowę Opla RAK2, który na berlińskiej autostradzie przekroczył 240 km/h.

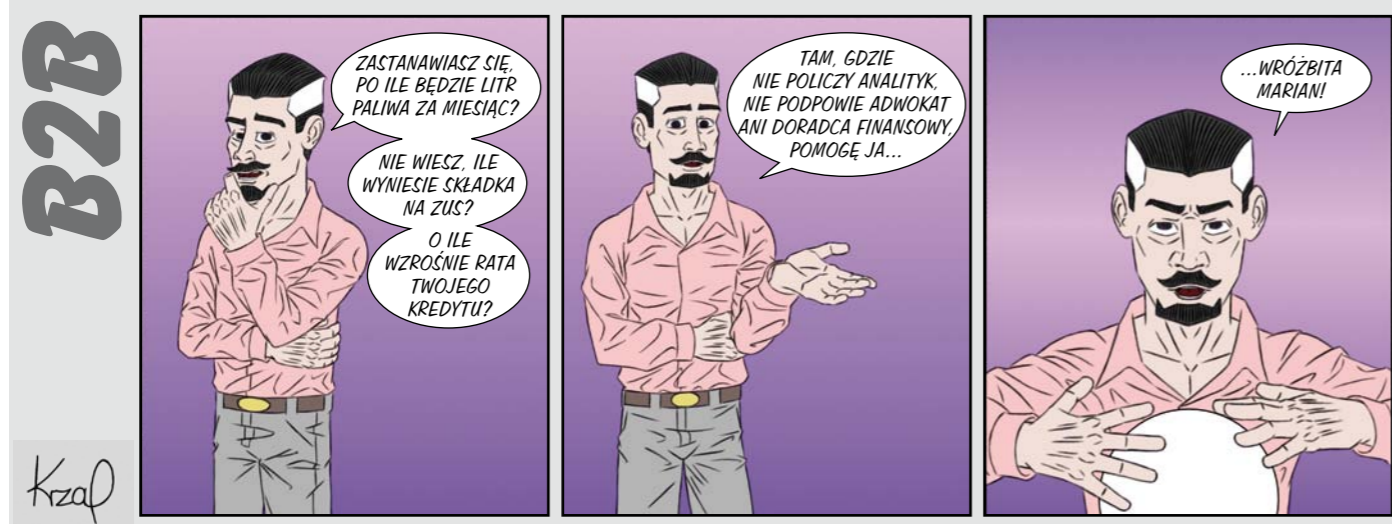
Przyszedł czas na samolot. Pierwszy testowy egzemplarz wzbił się w powietrze i przeleciał 1500 m, ale zapalił się przy drugiej próbie startu. Kolejny, nazwany Opel-Sander RAK1 (pewne źródła podają nazwę RAK3 dla odróżnienia od samochodów RAK1 i RAK2), był większy, miał skrzydła szybowca, kapsułę mieszczącą kabinę pilota i szesnaście silników rakietowych na paliwo stałe Sanderą.

Publiczną demonstrację zapowiedziano na 30 września 1929 r. O godzinie 9 rano von Opel wszedł do RAK-a i przygotowywał się do lotu. Tuż przed startem do maszyny podbiegł major Felmy i wyszeptał zdyszany: *Właśnie przyszedł telegram z Oberpraesidium w Kassel: „Wszelkie próby w locie są zabronione”*. – i dodał – *Startuj szybko! Jeszcze nie dostałem telegramu!* Zebrany tłum obserwował, jak odważny Fritz von Opel pokonuje w powietrzu dystans 3,5 km, osiągając prędkość około 150 km/h. Zaliczył wprawdzie twarde lądowanie, ale wyczyn spopularyzował napęd rakietowy. ■

HELLA GUTMANN



🎁 ZRÓB SOBIE PREZENT NA ŚWIĘTA.  
DOKONAJ ZAKUPU LICENCJI  
DO KOŃCA GRUDNIA 2023,  
A NIE ZAPŁACISZ  
ZA POMINIĘTE WERSJE.



Fot. Wikipedia



\* Czas trwania promocji: 16.10. – 31.12  
\* Promocja obejmuje licencje na wszystkie urządzenia mega macs, które podlegają aktualizacji.

Hella Polska sp. z o.o.  
Al. Wyścigowa 6  
02-681 Warszawa  
Infolinia Hella Gutmann:  
800 42 55 66  
adas.hpl@hella.com  
www.hella.pl  
f hella.polska