

Sanitky nejeden z Vrchlabí

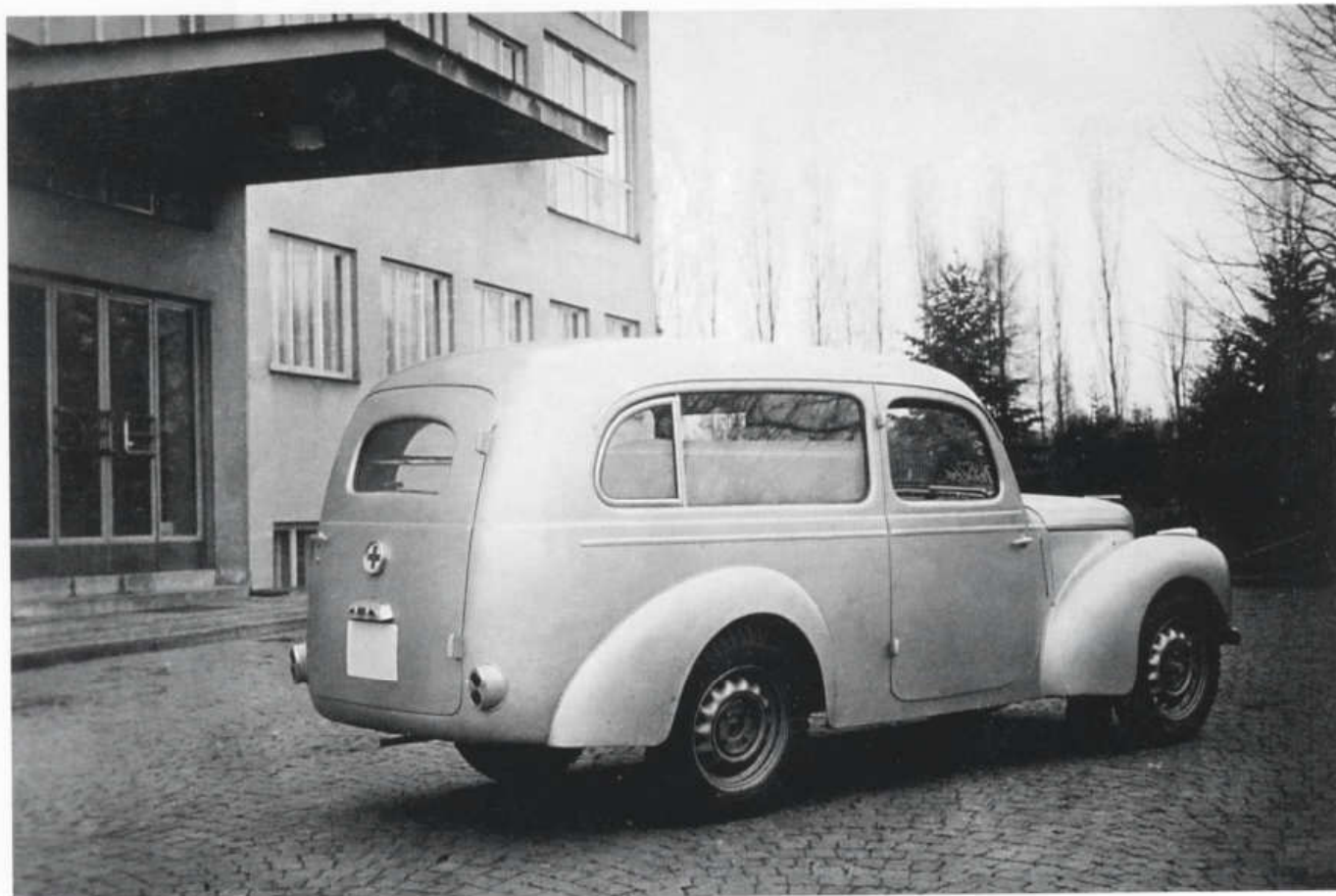
Poválečné Československo nutně potřebovalo obnovit a rozšířit park zdravotnických vozidel. A tak se už na podzim roku 1946 začaly v továrně ve Vrchlabí montovat sanitky na podvozcích automobilu Škoda 1101 známého pod přezdívkou Tudor.

Sanitní automobil Škoda 1101 na ilustraci z dobového prospektu

Tudor byl vlastně modernizovanou verzí předválečného vozu Popular OHV 1100. Měl vpředu uložený kapalinou chlazený čtyřválcový motor 1089 cm³ o výkonu 32 k (23,5 kW), který prostřednictvím čtyřstupňové převodovky poháněl zadní kola. Základem vozu byl páteřový rám s centrální nosnou troubou, přední i zadní kola byla nezávisle zavěšena a odpružena příčným listovým perem. Nebylo to řešení slibující obzvláštní jízdní komfort, ale podvozek byl solidní a spolehlivý. Kompletní podvozky vyráběla mateřská automobilka v Mladé Boleslavi, výrobou karoserií a konečnou montáží sanitek byla pověřena továrna ve Vrchlabí, někdejší karosárna Petera.

Karoserie sanitky měla ocelovou podlahovou plošinu, kostra střední a zadní partie byla ze dřeva, pokrytá povrchovými díly z ocelového plechu. Boční dveře u řidiče a spolujezdce byly ještě postaru zavěšené vzadu, v zadní stěně byly jednokřídlé dveře široké 950 mm, jež se otvíraly do strany, směrem vpravo. Za sedadlem řidiče byla svislá rovná dělicí stěna, zatímco přepážka za místem spolujezdce byla dopředu klepnutá, aby se dozadu vešlo lehátko pro pacienta. Kvůli nedostatku prostoru





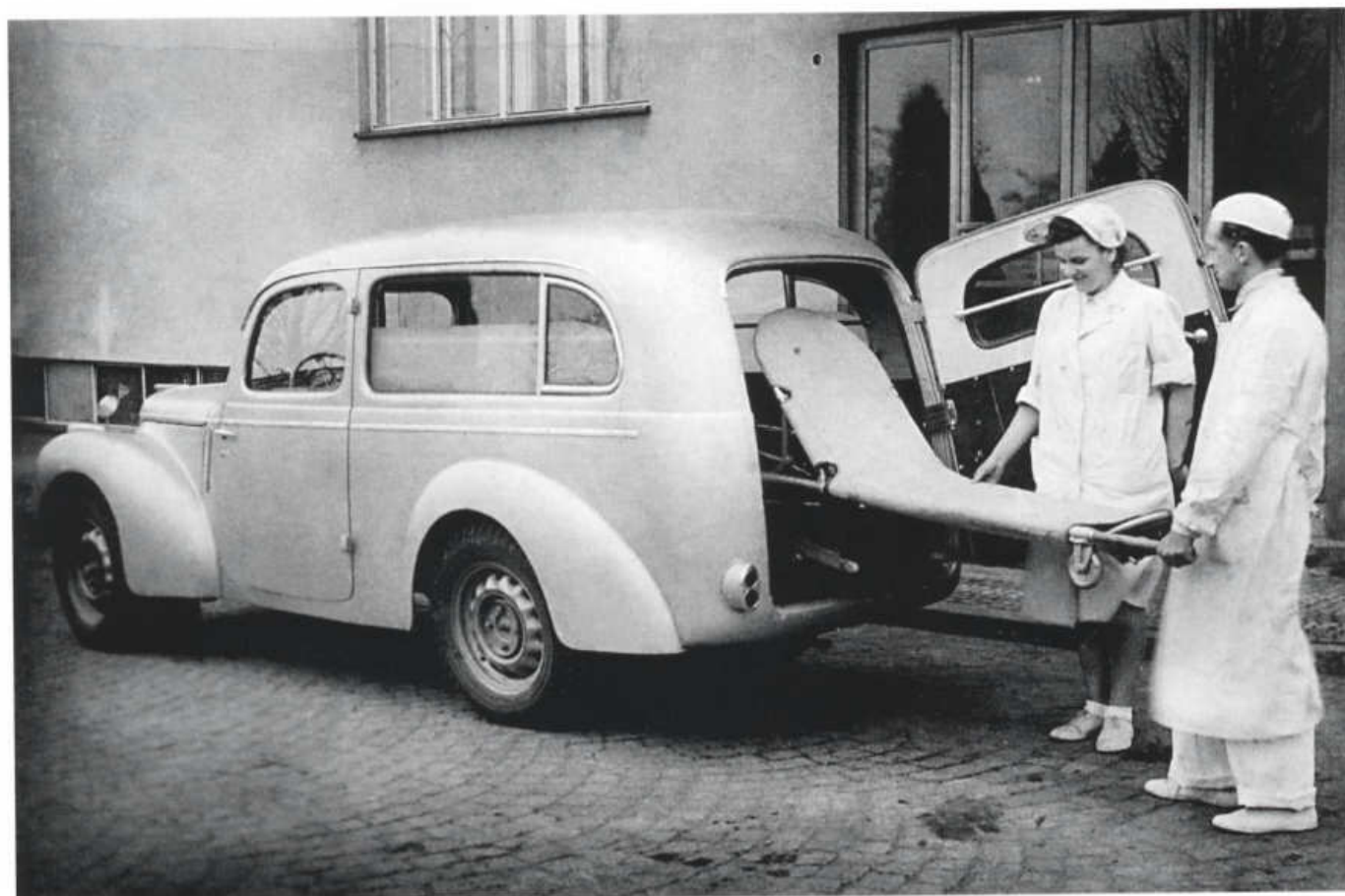
Zadní dveře sanitky Škoda 1101 byly zavěšené po pravé straně.

v zádi vozu muselo být náhradní kolo přemístěno dopředu a uloženo ve vodorovné poloze na podlaze vpravo

vedle řidiče. Případný spolujezdec se musel spokojit se sklápěcím nouzovým sedátkem nad rezervou.

Lehátko pro pacienta bylo opatřeno kolečky, jež se pohybovala v kolejnicích tvaru U a usnadňovala jeho vysunutí

Manipulaci s lehátkem pro pacienta usnadňovala čtveřice koleček.





Sanitní Škoda 1101 sloužila i v soukromé porodnici v Káhiře.

Na slavnostní výjezd si řidič sanitky Škoda 1101 vzal motýlka.



z vozu. Vlevo vedle lehátka bylo skládací sedadlo pro doprovod. Boční okna zadní části karoserie byla dvoudílná, na delší pevnou část navazovalo zaoblené výklopné okénko určené k větrání. Kabina řidiče se větrala nejen spouštěcími okny ve dveřích, ale i větrací klapkou nad čelním sklem. Na mezistěně v prostoru řidiče byl zavěšen hasicí přístroj, u lehátka pacienta bylo nouzové tlačítko spojené se signální lampičkou na palubní desce. Zezadu byl na mezistěně připevněn přenosný kufřík rozměru 450 x 350 x 150 mm se zdravotnickým materiálem. Na vnitřní stěně zadních dveří byla svítilna pro manipulaci s lehátkem za snížené viditelnosti.

Nad čelním oknem a na zadních dveřích vozidlo identifikoval prosvětlený kruhový znak: buď s červeným křížem, nebo s na špičku postaveným modrým trojúhelníkem. Karoserie měly buď bí-



Sanitní Škoda 1200 s mechanickými směrovkami v předních blatnících

Modernizovaná sanitka Škoda 1201 se vyráběla v letech 1956-61.





lou, nebo stříbitou barvu, na přední sanitka nesla jediný, asymetricky umístěný světlomet do míhy. Při rozvoru náprav 2485 mm, stejným jako u osobního vozu Tudor, byla sanitní Škoda 1101 dlou-

há 4140 mm, široká 1500 mm a vysoká 1650 mm. Vykazovala pohotovostní hmotnost 1090 kg, z níž 530 kg připadalo na samotný podvozek, a její užitečná hmotnost měla hodnotu 310 kg.

Na šestnáctipalcových kolech opatřených pneumatikami 5,75 – 16 dosahovala největší rychlosti 90 km/h, jako trvalou však výrobce doporučoval rychlost 70 km/h. Na tehdejších silnicích

Zadní stěna sanitky Škoda 1201 se sklápěla do vodorovné polohy.



a městské dlažbě se ovšem i při tomhle tempu mohlo přepravovanému nemocnému nebo zraněnému přitížit.

Sanitní vozy Škoda 1101 se ve Vrchlabí vyráběly do roku 1952, celkem jich vzniklo přes 4,5 tisíce, z nichž část putovala na export. V létě 1952 byla v Mladé Boleslavi zahájena výroba nového osobního vozu Škoda 1200 známého pod přezdívkou Sedan a mezi karosářskými verzemi projektovanými na jeho podvozek samozřejmě nemohla chybět sanitka. Tentokrát dostal její výrobu za úkol závod v Kvasinách u Rychnova nad Kněžnou, protože ve Vrchlabí museli pracovat na zakázkách pro armádu.

První exemplář sanitní Škody 1200 vyjel z Kvasin počátkem listopadu 1952 a znamenal velký krok kupředu. Výhodou nové sanitky byl především výrazně zvětšený vnitřní prostor. Sedan měl totiž rozvor prodloužený o 200 mm na 2685 mm a byl asi o 180 mm širší, než Škoda 1101. Navíc tentokrát sanitka dostala specifickou zadní partii s převísem prodlouženým na 1210 mm, jež se rozměry i uspořádáním lišila od dodávky stavěné na téže podvozku. Novinkou bylo i to, že karoserie byla celokovová a měla asymetrické uspořádání. Zatímco na levém boku byly jen jedny dveře u řidiče, na pravém boku byly za dveřmi u spolujezdce druhé dveře pro vstup do prostoru pro pacienta.

V zadní stěně karoserie měla sanitní Škoda 1200 jednodílné dveře, jež se sklápěly shora dolů, až do vodorovné polohy. Otvíraly se klikou zapuštěnou v žebru oddělujícím dvojici zadních okének. Větší vnitřní prostor umožnil umístit do levé poloviny vozu dvě lehátka pro pacienty nad sebou, každé z nich bylo dlouhé 1930 mm a široké 520 mm. Při nakládání a vykládání horního lehátka s pacientem plnily sklopné zadní dveře funkci páky. Napravo, u druhých bočních dveří, bylo sedadlo pro doprovod, jehož složením se dalo vytvořit lehátko pro třetího pacienta.

Sanitní Škoda 1200 měla podvozek konstrukčně blízký předcházejícímu typu Š 1101, s již zmíněným prodlouženým rozvorem náprav a rozšířeným rozchodem kol. Odpružení vpředu i vzadu opět obstarávalo příčné listové pero. Větší čtyřválcový motor 1221 cm³ dával výkon 36 k (26,5 kW) a vlastně jen kompenzoval vyšší pohotovostní hmotnost 1220 kg. Užitečná hmotnost sanitky se o málo zvýšila na 330 kg, největší rychlost se blížila ke 100 km/h. Vozidlo bylo dlouhé 4550 mm, široké 1680 mm a vysoké 1600 mm, jezdilo na šestnáctipalcových kolech obutých do pneumatik 6,00 – 16.

Do roku 1956 zhotovili v Kvasinách na podvozcích dodaných z Mladé Boleslavi necelé 2 tisíce sanitek Škoda 1200, pak se výroba zdravotnických

vozidel vrátila do Vrchlabí. Tam do konce roku 1956 smontovali první čtyři stovky lehce modernizovaných sanitek Škoda 1201 s motorem 1221 cm³ o výkonu 45 k (33 kW), díky němuž největší rychlost překročila 100 km/h. O rok později už produkce sanitních vozů vzrostla na téměř osm stovek kusů. Automobily tohoto typu se ve Vrchlabí vyráběly až do konce roku 1961, vedle provedení se dvěma lehátky nad sebou existovala i jednolůžková verze určená pro záchrannou službu. Z celkového počtu 5286 sanitních vozů Škoda 1201 největší počet – 2050 exemplářů – vznikl v roce 1961. Důvod byl prostý: v posledním čtvrtletí roku 1961 už se ve Vrchlabí rozbíhala sériová výroba modernizovaného typu Škoda 1202 v provedení dodávka a kombi STW, od něj odvozená sanitka se však teprve připravovala. A tak bylo třeba dodat zdravotnickým zařízením co nejvíce vozidel stávajícího provedení pro překlenutí přechodu na nový typ, jenž se začal sériově vyrábět až v roce 1964. Ale o tom až zase někdy jindy.

Text: Jan Tuček
Foto: Archiv Škoda Auto

Jeden z prvních sanitních vozů nového typu Škoda 1202

