

# Sanitky Tatra 613

**Před listopadem 1989 byla komfortní Tatra 613 s osmiválcovým motorem vozidlem prominentů. Na přelomu osmdesátých a devadesátých let však posloužila i ke stavbě dvou desítek sanitních automobilů.**

Na projektu sanitky T-613 se podílela pražská konstrukční kancelář Tatry, kde také vznikl projekt portálového skeletu sanitní nástavby i základní proporce a tvary vozu. Jeden z pracovníků pražské konstrukční kanceláře byl také pověřen dohledem nad montáží prvních dvou exemplářů sanitky, jež probíhala v dílnách autoopravny ČSAO v Brně. Tatra Příbor tam dodávala standardní komponenty „šestsetřináctky“, brněnská opravna měla za úkol prodloužit podvozek mezi nápravami o 540 mm, zhotovit skříňovou nástavbu a provést konečnou montáž. Laminátová střeška sanitního modulu vznikala v dílnách kopřivnického vývoje. Pro jistotu byla střeška nejen přilepena, ale také přinýtována. Zdravotnické vybavení zajišťovala Chirana Praha.

První funkční vzorek vozidla T-613 SV označovaný jako „rychlý sanitní automobil“ byl dokončen v květnu 1990 a jen o pár týdnů později jej v Příboru předvedli šesti desítkám odborníků z oblastí zdravotnictví, zdravotnické techniky a obchodu. Další prezentace následovala v polovině června, tentokrát formou tiskové konference, široké veřejnosti se sanitní „šestsetřináctka“ představila v září 1990 na brněnském veletrhu. Druhý exemplář – nyní už označovaný jako prototyp – byl zkompleťován koncem listopadu 1990. Obě sanitky byly testovány v několika různých zdravotnických zařízeních, druhou z nich nakonec odkoupilo ministerstvo vnitra.

Sanitní Tatra 613 SV měla rozvor náprav prodloužený na 3,52 m, byla dlouhá 5,53 m, široká 1,80 m a vysoká 2,11 m (s majákem 2,31 m). Na dvou-



První exemplář sanitního vozu Tatra 613 SV z roku 1990

Na jaře 1989 dostalo oddělení konstrukce osobních vozů Tatra za úkol vypracovat studii automobilu rychlé zdravotnické pomoci odvozeného z Tatry 613. Na první pohled to nebyla zrovna logická volba, vzduchem chlazený motor V8 uložený nad zadní nápravou „šestsetřináctky“ výrazně omezoval možnosti využití vnitřního prostoru, žádné stejně výkonné a rychlé vozidlo však tehdy v tuzemsku nebylo k mání. Po konzultacích s ministerstvem zdravotnictví a Záchranou službou hl. m. Prahy byla studie v květnu 1989 dokončena a brzy nato se rozběhla příprava stavby dvou funkčních vzorků.



Interiér sanitní T 613 SV s lehátkem pro pacienta



místnou kabinu navazovala skříňová nástavba s ocelovým skeletem, vnějším plechovým pláštěm, tepelnou izolací z pěnového polystyrenu a vnitřními panely z fólie ABS. Zvýšená laminátová střeška byla opatřena výklopným oknem. Kabinu řidiče oddělovala od zadního prostoru pevná stěna s posuvným oknem. Uvnitř byl sanitní prostor dlouhý 2,53 m, široký 1,46 m a vysoký 1,78 m, měl samostatný okruh větrání a nezávislé benzinové topení, zatímco druhé vytápělo kabinu řidiče.

V zadní stěně vozidla byly dvoudílné dveře: jejich hlavní 1,05 m vysoká horní část s oknem se vyklápěla nahoru, zatímco spodní jen 0,34 m vysoký díl se sklápěl dolů. Práh zadních dveří, jimiž se nakládala a vykládala nosítka s pacientem, byl nad krytem motoru ve výšce 0,92 m nad vozovkou. V pravém boku nástavby byly dveře, které umožňovaly přístup k sedadlu pro zdravotníka umístěnému vpravo vedle nosítek a ke sklopnému sedátku na dělicí stěně. Uvnitř sanitního prostoru byla elektroinstalace 220 V s vnější zásuvkou, rozvod kyslíku včetně tlakových lahví, kazety na infuzní lahve a další materiál. Nechybělo umyvadlo ani odpadkový koš.

Podle údajů výrobce vykazovala sanitní T 613 SV se základní výbavou pohotovostní hmotnost 2280 kg a celkovou hmotnost 2660 kg, její užitečná hmotnost tedy nepřevyšovala 380 kg. Do tohoto limitu se museli vejít řidič, lékař, jeden až dva zdravotníci a pacient. Sanitka vybavená motorem V8 o objemu 3495 cm<sup>3</sup> a výkonu 168 k (123,5 kW) spojeným se čtyřstupňovou převodovkou dosahovala největší rychlosti přes 150 km/h. Dvojice palivových nádrží o celkovém objemu 72 l jí zaručovala dojezd kolem 450 km bez tankování.

Plány na výrobu pěti desítek sanitek T 613 SV ročně se nikdy nepodařilo naplnit, produkce se počítala na jednotlivé kusy a do ukončení v roce 1995 nepřekročila 23 exemplářů, včetně dvou prvních z roku 1990. Časy se změnily a stále více se prosazovaly sanitní automobily z dovozu a v tuzemsku upravované sanitky vycházející z lehkých užitkových vozidel zahraniční provenience. Sanitní „šestsetřináctky“ nicméně řadu let poctivě sloužily v Českých Budějovicích, Třeboní, Veselí nad Lužnicí, Brně, Valašském Meziříčí, Ostravě i jinde. Pro zajímavost dodejme, že jedna ze sanitek T 613 SV putovala na podzim 1992 do Ruska, údajně do ústavu jaderného výzkumu v Dubně u Moskvy, další byla v březnu 1995 vyvezena na Slovensko, kde sloužila v jaderné elektrárně Mochovce.

Samostatnou zmínku si zaslouží tři dnes už téměř zapomenuté sanitní automobily Tatra 613, které v letech



Manipulaci s nosítky ztěžoval vzadu uložený motor



Sanitní T 613 SV byla dlouhá 5,53 m a vysoká 2,11 m

1991 a 1992 postavil v Žamberku Ing. Vladimír Friml, muž který předtím v Brně dohlížel na stavbu prvních dvou exemplářů sanitky T 613 SV. První sanitka konstrukce Ing. Frimla byla dokončena v červnu 1991 pro Okresní ústav národního zdraví v Ústí nad Orlicí. Vznikla přestavbou ojeté, ale zdravé „šestsetřináctky“ ročníku 1979. Vůz si zachoval standardní rozvor 2,98 m, pětimetrovou celkovou délku a čtveřici bočních dveří. Původní střeška byla odstraněna stejně jako zadní sloupky, zadní okno a kapota motoru. To vše nahradila nová nástavba zhotovená z ocelových profilů, plechů a hlavně

3 mm silného laminátu. Z něho byla nejen nová zvýšená střeška a bočnice nástavby, ale i zadní nahoru vyklápěcí dveře, jimiž se nakládala a vykládala nosítka umístěná v pravé polovině vozidla. Nosítka byla ve výšce 1,05 m nad vozovkou, mezi nimi a stropem karoserie byl vnitřní prostor vysoký jen 0,71 m. Pod nosítky byl kryt motoru opatřený tepelnou a protihlukovou izolací, jejíž účinnost však byla jen relativní. Koprivnický vzduchem chlazený osmičlankový motor se prostě přeslechnout nedá.

Řidič byl od prostoru pro pacienta oddělen mezistěnou, nad níž byl odkládací prostor pro zdravotnický materiál,





Tatra sanitku nabízela i pro rychlou zdravotnickou pomoc

dveře v zádi byly opatřeny plynovými vzpěrami. Ve střeše sanitního prostoru, jenž byl obložen omyvatelnou koženkou světlé barvy, bylo vyklápěcí skleněné okno. První sanitní T 613 ze Žamberka byla vysoká 1,96 m a její užitečná

hmotnost nepřevyšovala 300 kg. Kromě řidiče a ležícího pacienta mohla přepravovat ještě dvě další osoby, jednu na místě spolujezdce vpředu, druhou na sedadle umístěném v sanitním prostoru, vlevo vedle nosítek. Z celkové

hmotnosti 2012 kg připadalo asi 38 % na přední a 62 % na zadní nápravu. Sanitka bílé barvy s červenými pruhy a křížem dosahovala maximální rychlosti přes 150 km/h, trvale mohla jezdit tempem 140 km/h.

Zvýšená nástavba první sanitka Ing. Frimla měla nahoru vyklápěcí dveře v zádi





Dvě další sanitky zhotovila firma Ing. Frimla v roce 1992: v dubnu dokončila vůz určený pro nemocnici v Teplíci, koncem června pak vozidlo pro nemocnici s poliklinikou v Náchodě. Obě sanitky byly určeny pro záchrannou službu a měly základní barvu karoserie žlutou, s červenými pruhy, modrými hvězdami a příslušnými nápisy. Teplická sanitka vznikla přestavbou vozu Tatra 613-2 ročníku 1984 a měla tedy ještě chromované nárazníky a plechové čelo karoserie se dvěma páry kruhových světlometů stejného průměru. Základem náchodské záchranky se stala poměrně mladá T 613-3 vyrobená v roce 1989 s rozměrnými nárazníky z černého plastu, novým čelem karoserie a nedělenými okny v předních dveřích, bez trojúhelníkových větracích okének. Stejně jako první exemplář měly i tyto dva vozy ve stropě sanitního prostoru vyklápěcí skleněné okno a čalounění interiéru – včetně sedadel – bylo provedeno omyvatelnou béžovou koženkou. Podle dobových záznamů vykazovala třetí a poslední sanitka této řady pohotovostní hmotnost 1815 kg a její celková hmotnost 2115 kg byla rozložena na přední a zadní nápravu v poměru 40 : 60 %. Její maximální rychlost byla 160 km/h a trvalá 140 km/h.

Text: Jan Tuček  
Foto: archiv autora

Interiér druhé sanitky ještě bez lehátka pro pacienta



První sanitní T 613 od firmy Ing. Frimla ze Žamberka

Prostor pro pacienta byl poněkud stísněný



Druhá sanitka ze Žamberka pro ZS Teplíce (1992)

