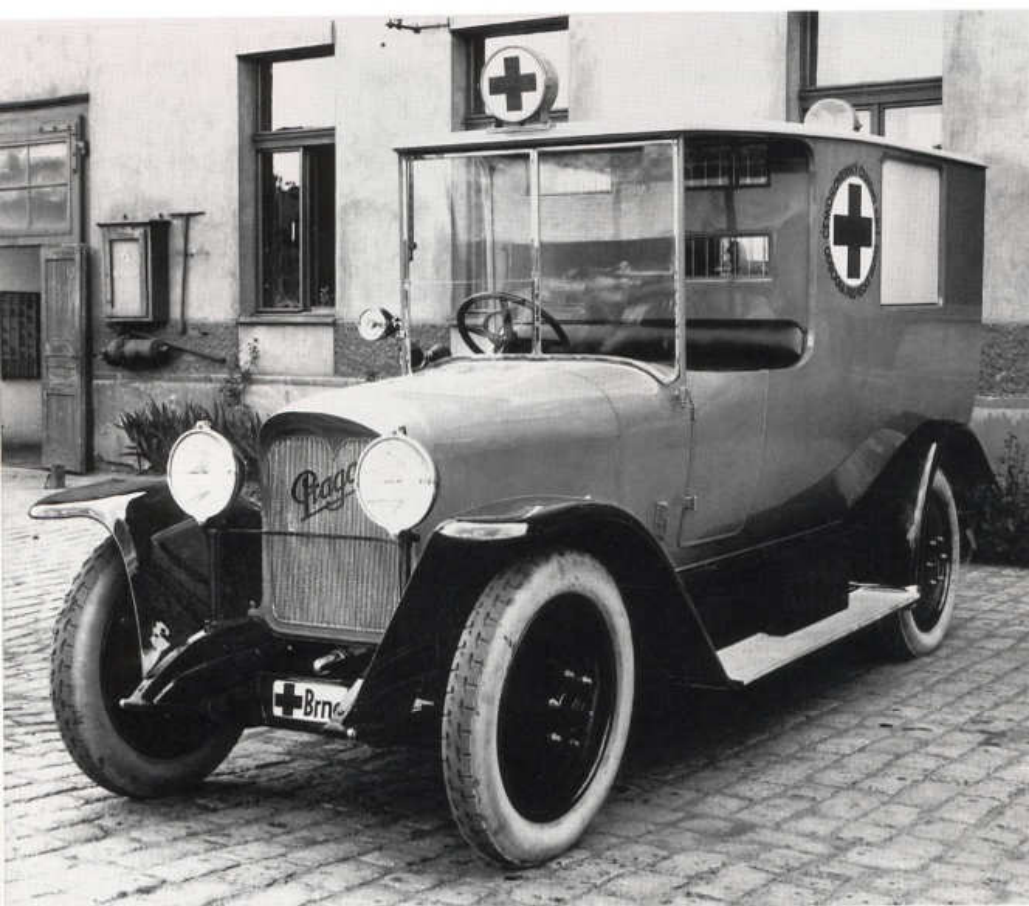


Klasické sanitky

PRAGA

Automobily značky Praga se těšily pověsti velmi solidních a spolehlivých vozů. Mnohé z nich dlouhá léta poctivě sloužily i v roli sanitek.



Sanitní Praga Mignon sloužila v polovině dvacátých let v Brně

Typickou sanitkou z první poloviny dvacátých let je Praga Mignon s tradiční maskou chladiče ozdobenou „zobákem“, ale již s elektrickým osvětlením. Prostor pro řidiče byl jen částečně chráněn proti nepohodě, dvířka měl pouze na levé straně, zatímco na pravém boku byla za předním blatníkem připevněna dvojice náhradních kol. Připomeňme si, že až do března 1939 se v Československu jezdilo vlevo a tomu

odpovídalo i uspořádání vozidel. Praga Mignon měla klasicky stavěný podvozek s oběma tuhými nápravami odpruženými listovými pery, přičemž poháněná byla samozřejmě zadní náprava, vpředu uložený čtyřválec 2,3 l o výkonu 30 k (22 kW) byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou. Sanitka s třímetrovým rozvorem a délkou přes 4,5 m dosahovala největší rychlosti kolem 70 km/h. Mohla přepravovat dva

ležící pacienty a kromě řidiče ještě dva sedící pasažéry.

Podle dobové statistiky sloužilo v září 1926 v Československu celkem 127 zdravotnických automobilů. V Čechách jich jezdilo 73, z toho 23 v Praze, na Moravě a ve Slezsku 44, na Slovensku 7 a na Podkarpatské Rusi byly v té době pouhé 3 sanitky. Během druhé poloviny dvacátých let se situace postupně zlepšovala, např. v rekordním roce 1929 se park sanitních automobilů rozšířil o pět desítek vozidel. Statistika z února 1930 tak mohla v celé republice zaznamenat 226 sanitek, z nichž 125 sloužilo v Čechách. Na Prahu z tohoto počtu připadalo 33 vozů. Na Moravě a ve Slezsku vzrostl počet zdravotnických automobilů na 79, na Slovensku na 17 a na Podkarpatské Rusi na 5. Plných 80 % těchto vozidel, tedy 181 sanitek, bylo tuzemského původu, převážně značek Praga, Laurin a Klement, Škoda a Tatra. Zbývajících 45 sanitních vozů bylo postaveno na podvozcích zahraniční proveniencí, z toho bylo 16 rakouských (některé ještě z časů mocnářství), 12 německých, dalších 12 amerických, 3 francouzské a 2 italské. Jejich sanitní nástavby však byly povětšinou dílem tuzemských karosářů.

Zajímavostí je, že se tehdy sanitky stavěly i na luxusní šasi – např. osmiválcového vozu Praga Grand. Příkladem může být sanitní Grand ročníku 1930 vybavený řadovým osmiválcem 3,6 l o výkonu 70 k (51 kW) a čtyřstupňovou převodovkou. Byl postaven na podvozku s rozvorem 3,45 m a podle dobového výkresu byl dlouhý 5,29 m, široký 1,73 m a po střechu vysoký 2,03 m – se znakem červeného kříže na čele ještě o pár centimetrů víc. V sanitním prostoru dlouhém 2,15 m byla vpravo dvě lehátka pro pacienty nad sebou, vlevo sedadlo pro doprovod. V zadní stěně karoserie byly jednoduché dveře, jež se otvíraly do strany, vpravo. Klasický podvozek s tuhými nápravami a pohonem zadních kol snad ani nemu-

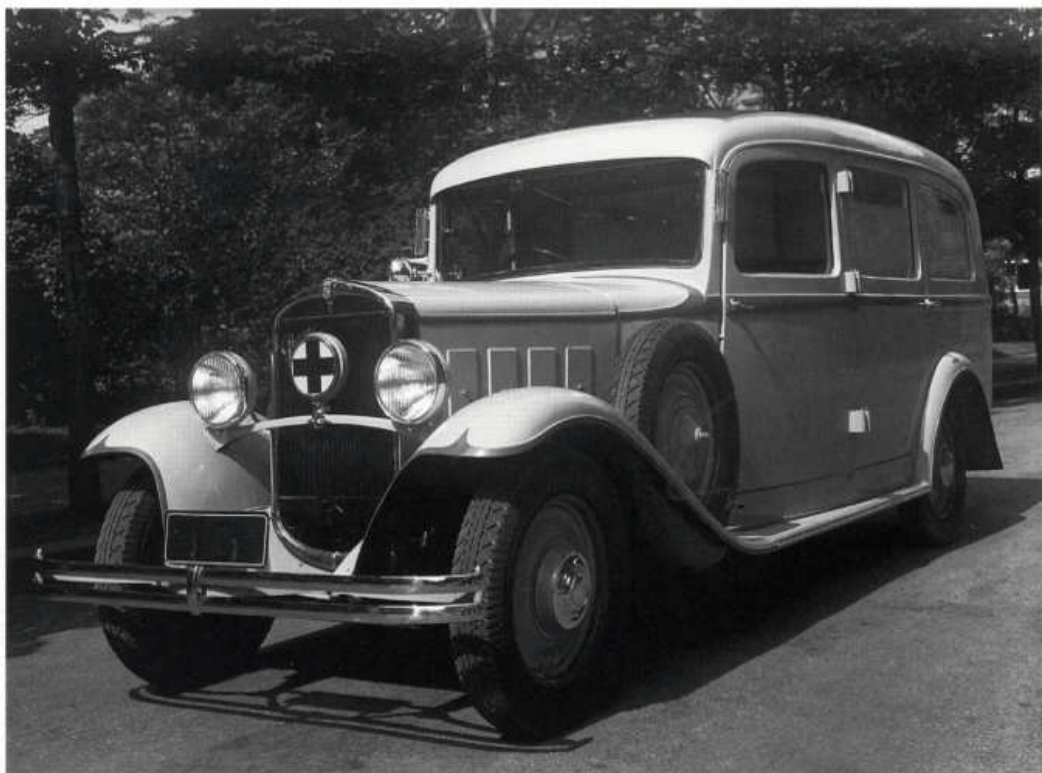


Praga Alfa karosovaná firmou Sodomka pro Olomouc (1933)

síme zdůrazňovat, spíše připomeňme, že hmotnost mohutné sanitky se pohybovala kolem 2500 kg. Ale i tak dokázala na osmnáctipalcových kolech uhánět rychlostí přes 90 km/h, ovšem při spotřebě přes 20 l benzínu na 100 km.

Oblíbeným základem sanitních vozidel byl ve třicátých letech podvozek typu Praga Alfa se šestiválcovým motorem, většinou s rozvorem 3,30 m. Vůz na snímku je jeden ze dvou, které počátkem roku 1933 karosovala podle požadavků Československého červeného kříže vysokomýtská firma Sodomka. Oba vozy byly dlouhé 4,87 m, široké 1,70 m a vysoké 1,90 m, sanitní prostor se dvěma lehátky pro pacienty byl dlouhý 2,15 m. Pod kapotou měly tyto sanitky řadový šestiválec 1,8 l o výkonu 36 k (26,5 kW), jenž jim uděloval maximální rychlost přes 80 km/h. První exemplář převzala počátkem února 1933 záchranná stanice v Berouně, druhý – ten na obrázku – byl dodán o dva měsíce později do Olomouce.

Ve druhé polovině třicátých let vznikl největší počet sanitních automobilů značky Praga na podvozcích typu Lady se čtyřválcovým motorem, dělenou přední nápravou s příčným listovým perem, poháněnou tuhou zadní nápravou a standardním rozvorem 2,65 m. K získání dostatečně velkého – především dlouhého – sanitního prostoru bylo nutné prodloužit zadní převis karoserie. Je to dobře patrné na



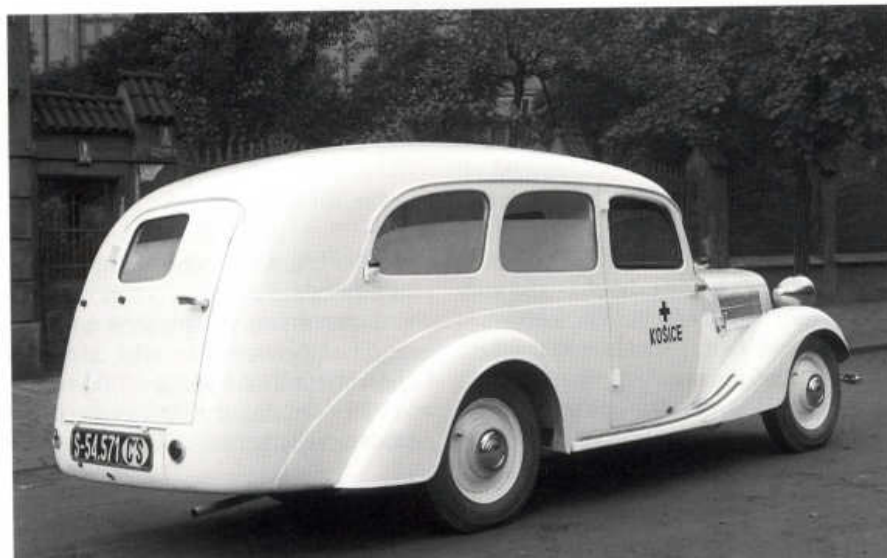
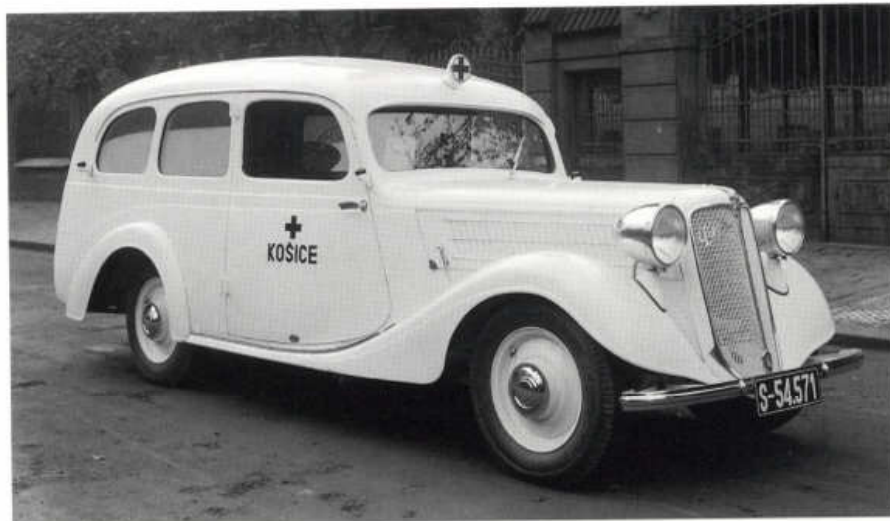
Osmiválcová Praga Grand ročníku 1930 se sanitní karoserií

sanitce Praga Lady, jež sloužila od roku 1937 v Košicích. Byla dlouhá 4,58 m, široká 1,55 m a vysoká 1,58 m, v objemně zaoblené zádi měla jednokřídlé, po straně zavěšené dveře široké 83 cm. Vzhledem k levostrannému provozu měla na levém boku dvoje dveře,

z nichž druhé otvíraly přístup k prostoru pro pacienta a jeho doprovod, zatímco na pravé straně karoserie byly jen jedny boční dveře, vpředu u řidiče. Pohon obstarával čtyřválec 1,66 l o výkonu 35 k (26 kW), s nímž sanitka dosahovala rychlosti přes 90 km/h.



Na levém boku měla Lady dvoje dveře, na pravém jen jedny



Sanitního provedení se dočkal i lehký užitkový vůz Praga LN s nosností 1000 kg, podvozkem s oběma tuhými nápravami a třímetrovým rozvorem. Sanitka zhotovená v roce 1938 pro slovenskou Žilinu už měla volant vlevo, zachovala si však dřívější asymetrii 4,6 m dlouhé karoserie se dvěma bočními dveřmi na levém a jen jedněmi na pravém boku. Poháněl ji čtyřválec 1,66 l o výkonu 35 k (26 kW) převzatý z typu Lady, tentokrát ale ve spojení s jen třístupňovou převodovkou. Poněkud neohrabaně vyhlížející sanitka jezdila na osmnáctipalcových kolech rychlostí do 70 km/h a spolu se dvěma ležícími pacienty mohla přepravovat ještě tři další osoby.

V letech 1938 až 1940 vyjela na silnice řada sanitních provedení modernizovaného typu Praga Lady se zaoblenou předí, čtyřválcovým motorem 1,66 l o výkonu 35 k (26 kW) a standardním rozvorem 2,65 m. Jednotlivé verze se lišily výškou karoserie a také tvarem a rozměry zadního převisu. V řadě českých a moravských měst jezdily sanitní vozy Lady se zakrytými zadními koly, zvýšenou střechou a dvěma lehátky

V roce 1937 byla do Košic dodána tato sanitní Praga Lady, která se vyznačovala mohutnou zaoblenou zádí



Poněkud boubelatá sanitní Praga Lady dokončená v roce 1940

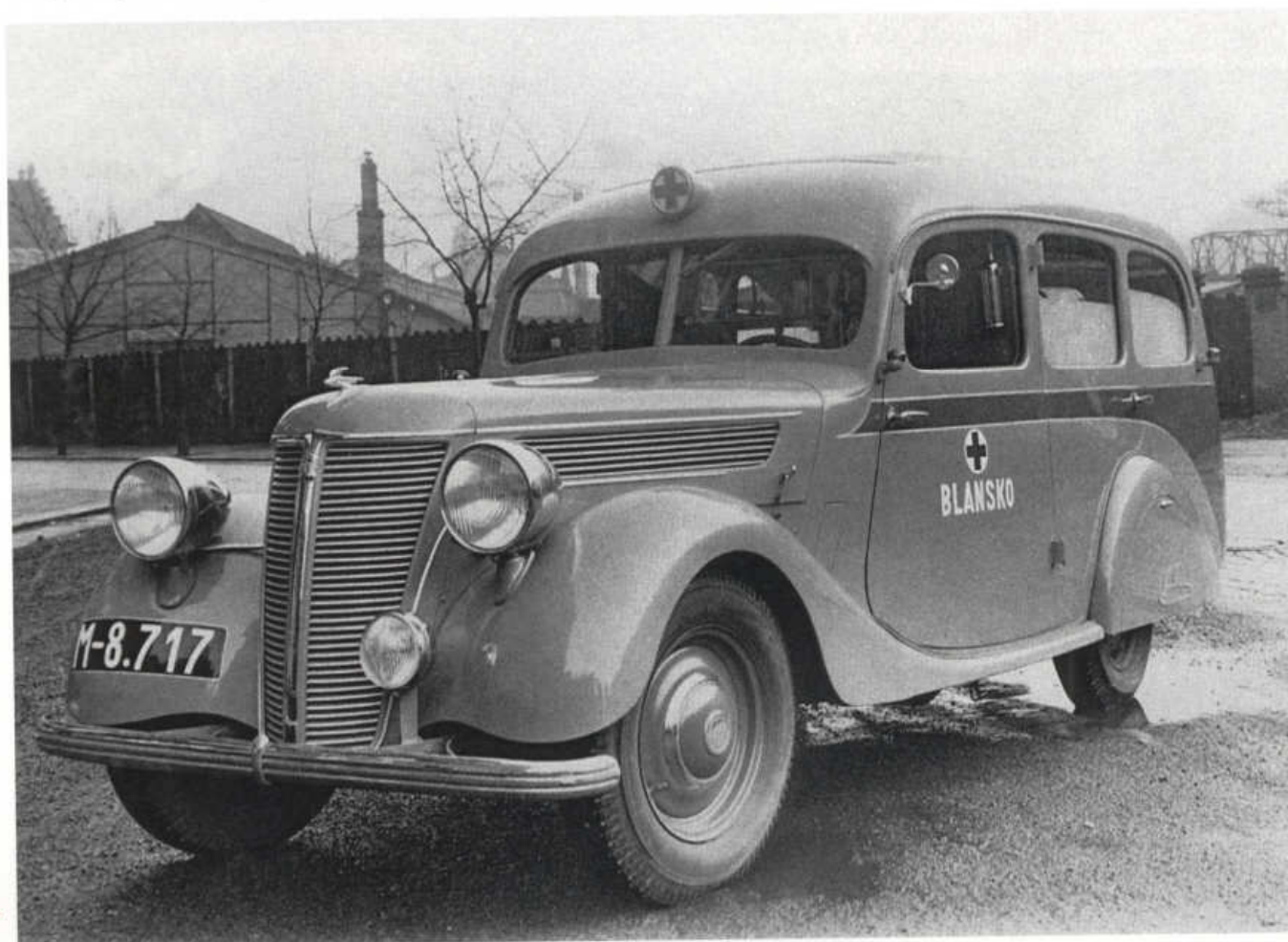
Objemný zadní převis karoserie sanitní Lady byl dlouhý 1,48 m





Lehká užitková Praga LN v podobě sanitky pro Žilinu (1938)

Praga Lady v sanitním provedení z roku 1938 pro Blansko



pro pacienty. Měly volant vlevo, ale starší uspořádání karoserie se dvěma bočními dveřmi na levém boku. Po okupaci země, jež s sebou přinesla mimo jiné přechod na jízdu vpravo, a vzniku Protektorátu Čechy a Morava už se sanitky vyráběly v nové úpravě, s druhými bočními dveřmi na pravé straně.

Zajímavým exemplářem z té doby je sanitní Praga Lady poněkud boubelatých tvarů postavená patrně jen v jediném exempláři v roce 1940 v karosárně mateřské automobilky. Podle výkresu z prosince 1939 měl tento vůz standardní rozvor 2,65 m a zadní převis karoserie prodloužený na 1,48 m. Celková délka tak vzrostla na 4,70 m, šířka měla hodnotu 1,65 m a výška 1,76 m. V zaoblené zadní stěně sanitního prostoru dlouhého 2,24 m byly 90 cm široké jednoduché dveře, jež se otvíraly zleva doprava a umožňovaly manipulaci s dvojicí nad sebou umístěných lehátek pro pacienty. Napravo od nich bylo sedadlo pro doprovod přístupné druhými dveřmi na pravém boku. Pohotovostní hmotnost sanitky se pohybovala kolem 1400 kg, čtyřválec 1,66 l o výkonu 35 k (26 kW) s ní měl zejména v kopcovitém terénu dost práce. V době protektorátu vzniklo několik desítek sanitních vozů Praga Lady s prodlouženou a zvýšenou nástavbou



Interier sanitního vozu Lady se dvěma lehátky pro pacienty

střídmých tvarů, jež byly také dílem karosárny Praga.

Poslední klasické sanitky značky Praga byly zhotoveny až v poválečných letech 1946 a 1947. Pět desítek podvozků typu Lady tehdy na objednávku Československého červeného kříže karosovala firma Uhlík v Praze-Strašnicích. Tyto sanitky poté až do roztrhá-

ní těla sloužily ve zdravotnických zařízeních po celé republice a v praxi naplnily někdejší reklamní slogan „Praga – vůz na statisíce kilometrů“.

Text: Jan Tuček
Foto: archiv

Poválečné sanitky Praga Lady karosované firmou Uhlík (1946)

