



Už přes padesát let ji v mnoha variantách používá armáda, už přes padesát let jezdí po našich silnicích i cestách necestách. Praga V3S, vojenský třítunový speciál, P V3S, větříeska, vejtraska. Legenda.

Vojenský třítunový speciál odchází

Na jejím počátku byla potřeba armády mít k dispozici střední nákladní terénní automobil. Po 2. světové válce vojáci používali především trofejní techniku, a pak vozidla domácí produkce - Tatra 111 a Pragu RN. První byla pro terén příliš těžká, druhá nebyla do terénu stavěná vůbec.

Vlastnímu vzniku PV3S předcházelo několik pokusů. Nejprve konstruktéři nákladních vozidel ze Škody Mladá Boleslav navrhli a dokonce i prototypově vyrobili dvounápravový automobil V3T a třínápravový V4,5T. Vývoj však byl zastaven poté, co Kopřivničtí přišli s vozidlem Tatra 128. Ta však nesplňovala hmotnostní limit.

A tak dostal tehdejší národní podnik Praga - Automobilové závody Klementa Gottwalda

21. srpna 1951 tajný vládní úkol vyvinout nové vozidlo, které by splňovalo několik požadavků. Mělo mít vzduchem chlazený motor Tatra, hmotnost nepřevyšující 5100 kg, výroba měla být možná pouze z domácích surovin, bez barevných kovů a prototypová dokumentace měla být hotová do 15. ledna 1952!

Ačkoliv vůz nese označení Praga, v konstrukční kanceláři se sešel kolektiv více než dvaceti odborníků jak z mateřského podniku, tak i z Tatry, Ústavu pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV) a ze Škodovky. Hlavním inženýrem se stal Vladimír Tyl z Tatry, v konstrukčním vedení pak byli inženýři Lanc z Tatry, Korběl z ÚVMV a Hanzelka z Tatry. Do týmu byli zařazeni také dva vojáci, původně konstruktéři, majori Větvička a Horčíčka, kteří odpovídali za koordinaci dodávek z jiných továren.

Koncepce V3S vycházela z nákladních vozů, které se osvědčily ve válce, Studebaker, GMC a ZIS.

„Tři věci ale byly na větříesce rozhodující a moderní,“ říká jeden z jejích konstruktérů, devětasádkdesátiletý ing. Karel Koldovský. „Vzduchem chlazený vznětový motor, protože si vojáci tenkrát mysleli, že z hlediska atomových válek bude lepší než vodou chlazený. Druhá věc byla redukce v nábojích kol, čímž se dosáhlo vysoké světlé výšky - 420 mm. A třetí věcí byly pneumatické brzdy.“

Úspěšnost a rychlost konstrukčního týmu (termín odevzdání dokumentace byl asi o 14 dní zkrácen) vyplynuly z několika skutečností. Kolektiv tvořili většinou mladí lidé, kteří chtěli něco dokázat a uměli. „Morálka byla poměrně na výši,“ vzpomíná inženýr Koldovský.

Historie Praga V3S v datech:

- **21. srpen 1951** n. p. Praga dostal tajný vládní úkol vyvinout střední nákladní automobil do těžkého terénu
- **prosinec 1951** odevzdána konstrukční dokumentace
- **18. února 1952** vyroben první prototyp
- **duben 1952** vyrobeny další dva prototypy
- **červenec 1952** zahájena příprava k sériové výrobě
- **2. dubna 1953** první sériově vyrobená Praga V3S vyjíždí z bran Pragovky
- **1956** zahájena výroba nákladního vozu S5T pro civilní účely
- **1956** propagační cesta PV3S s plným nákladem z Číny do hlavního města Tibetu Lhasy
- **1961** výroba PV3S přechází z vysočanské Pragovky do Automobilních závodů Letňany
- **16. června 1964** poslední vůz PV3S vyrobený v AZ Letňany, výroba se převádí do Opraváren zemědělských strojů v Praze - Vínorů
- **1978** první modernizace - základní variantu PV3S nahrazuje verze PV3S M 1
- **počátek 80. let** výroba PV3S předána do Bratislavských automobilových závodů (BAZ)
- **1982** druhá modernizace na verzi PV3S M 2 v BAZ
- **1988** ukončena výroba PV3S v BAZ
- **prosinec 2003** z výzbroje armády vyřazeny pancéřované verze samohybného protiletadlového dvojkanonu PLDvK vz. 53/59 „ještěrka“ na podvozku PV3S

Afakta



„Všichni jsme měli snahu udělat po válce něco nového. Já jsem pak zažil ještě dvě obdobné konstrukce nových vozů, ale vejtraska byla organizovaná nejlépe. Naši šéfové tomu rozuměli a věděli, kam to tlačit. Třeba pan Korbel chodil dvakrát denně po prknech a nás, řadové konstruktéry, koordinoval. Organizace zkrátka fungovala. Taký jsme si například pro rám vymysleli složení plechu, který nebyl v programu, ale uměli jsme ho udělat. Tak se sebrali ti dva oficiři, dojeli do Vítkovic a plech byl.“

Vzhledem k tomu, že šlo o tajný úkol, byli konstruktéři osvobozeni od tehdy běžných aktivit. „O politice jsme nevěděli nic,“ říká Karel Koldovský. „V celém kolektivu byli jen tři partajníci. Neměli jsme desetiminutovky, neměli jsme schůze, ani brigády. Honil se termín, a tak, když bylo třeba, jsme dělali až dvanáct hodin denně, šest dní v týdnu. Na neděli mimopražští odjížděli domů.“

Inženýr Koldovský byl konstruktérem středů a mostů náprav, tzv. banja. „Vzal jsem si za vzor GMC. Podle něj jsem koncipoval skříň diferenciálu, držák talířového kola a tak podobně. A navrhl jsem nápravu lisovanou, na jejichž koncích byly vyvrtané díry, kam se nasazovaly trubky. Ten odlitek byl z ocelolitinu a byl celkem složitý. Tehdy všechny modelárny dělaly pro nás. Před 24. prosincem jsem odevzdal výkresy a 15. ledna mi volali, že je model hotov.“

Přesto se však v sériové výrobě problémy vyskytovaly. Mimo jiné i proto, že nebyly dodržovány technologické postupy. „Můj původní návrh byl banjo nevařit, ale trubky zmrazit a nalisovat je do skříň. Technologové pak přišli s obráceným postupem. Skříň ohřáli a trubky při normální teplotě vrazili dovnitř. A aby to nepovolilo, tak v koncích udělali díry a zavařili děrovými sváry. Nápravy se ale potom vyráběly na Slovensku a tam trubky ke skříni začali jen navarovat. To jsme ale nechtěli, protože jsme se

báli, že když se bude vařit materiálem s vyšším obsahem uhlíku, což bylo v tehdejší výrobě klidně možné, tak se to nesvaří, ale přerízne. Při výrobě se na nic nepříjde, ale v provozu budou nápravy prskat. A také se to stalo. Byl to průsvih určité série.“

Práce pro převážnou část konstruktérů skončila 15. ledna 1952. Už před půlnocí 18. února vyjela z prototypové dílny první Praga V3S. Prý však nedojela daleko. Prasklo jí ložisko spojovacího hřídele. Po jeho výměně a zesílení okolních dílů byla cílem vozu váha. Povolenu hmotnost stroj nepřekročil.

Než byla véeska připravena k sériové výrobě, uplynulo více než 13 měsíců. Za tu dobu prošla nesčetnými testy a mnohými úpravami. Byl vyměněn původní pětivalcový motor za šestiválec, byl zesílen rám, zvětšil se objem palivových nádrží, předělala se konstrukce navijáku, akumulátory byly přemístěny od rámu do kabiny pod sedačku, atd. atd.

Od července však začala příprava na sériovou výrobu a 2. dubna 1953 vyjel z brány Pragovky v pražských Vysočanech první vůz.

Na základním podvozku pak byla vyvinuta celá řada speciálních nástaveb, jejichž počet prý dosáhl neuvěřitelného čísla 160. Kromě klasického valníku to byly např. sklápěčka do tří stran, pojízdná automobilní dílna, štábní automobil, radiovůz s vlastním dieselgenerátorem, chemická laboratoř, pojízdná kuchyně, autojeřáb, valník s hydraulickou rukou, s drapákem, cisterna s vodním dělem, fekální vůz, přepravník pohonných hmot, vrtač studní, vyprošťovací vozidlo, světlometná stanice na letištní plochy APM-90, přepravník sypkých hmot, přepravník sena a zapomenout nesmíme ani na bojové verze - pancéřovanou V3S s protiletadlovým dvojkanonem zvanou ještěřka či V3S vybavenou sdruženým raketometem.

Čím to, že byla vejtraska i přes hromadu nedostatků tak úspěšná a že se v praxi drží tak dlouho? „Její konstrukce byla velmi jednoduchá,“ říká Bohumír Čáp, dlouholetý zkušební řidič V3S. „Všechno bylo mechanické, nebylo tam nic elektrického nebo vzduchového, co by se pokazilo. To jste jen zatáhl za páku a bylo to zapnuté. Třeba přední náhon. A pokud to bylo zarezlé, tak do toho řidič praštil kladivem a bylo to zařazené zase.“

Praga V3S byla lehká, měla měkký rám a tím i velkou terénní průchodivost. „O větřiesce se říkalo, kde neprojde ona, neprojde ani tank,“

říká Karel Koldovský. „Měla velkou přizpůsobivost. Při překonávání překážky až 80 cm vysoké měla všechna kola všech tří náprav na zemi. Tím nedocházelo k velkému zatížení pouze jednoho kola na nápravě, což by jinak vedlo k zařazení do terénu a uvíznutí.“

„Vynikající byla také její vysoká světlost díky reduktorům umístěným v kolech,“ doplňuje Jaroslav Rothbauer, sběratel vojenské techniky. A navíc byla větřieska levná. V době, kdy osobní auta stála kolem 50 tisíc korun, byla její dotovaná cena 90 tisíc.

Značný úspěch zaznamenala v zahraničí. Uplatnila se při stavbě hrází v Nizozemsku. Jako pojízdná lékařská ordinace fungovala v pouštích, stepích, horách i tundrách asijských zemí někdejšího Sovětského svazu. Vydávala se do více než 40 zemí.

Přestože se už přes 15 let nevyrábí, v armádě ještě nyní slouží asi 2000 kusů. A stále patří k oblíbeným. „Měl jsem možnost vidět vejtrasky - ARSy, když je nakládali chemici, co letěli do Perského zálivu,“ vypráví Miroslav Koubek, hospodářsko-správní referent HDÚ Tábor. „Když je viděli Američani, tak se strašně divili, jak můžou takový mrchy ještě jezdit. Ale jejich provoz pak ukázal, že motor chlazený vzduchem v extrémních pouštních podmínkách, kde je horko a prach, nemá problémy s vodou, s chlazením. Také se osvědčily dvojmontáže na zadních nápravách. Vejtraska s nimi v terénu jezdila tak, že cizí jednotky s jednomontážemi nestíhaly a zahrabávaly se do písku.“

Podobně ji ocenil i velitel společného operačního centra MO plk. Michal Pažúr při přesunu techniky 7. polní nemocnice z Iráku domů, kdy mj. řekl: „Tato staříčká technika (Praga V3S) se osvědčila nyní stejně jako v době, kdy jsme měli vojska v Kuvajtu, kde docházelo k velkým přesunům.“

Přes všechna nej i po modernizačních úpravách, jimiž prošla v roce 1978 a 1982, je už dnes Praga V3S zastaralá. Některé výrobní a opravárenské automobilové podniky se v posledních letech pokoušely o konstrukci a výrobu jejího následovníka, ale v armádě se zatím neuchytily. Uvidíme v příštích letech.

Jaroslav PAJER
Foto: Jiří HOKŮV, archiv,
www.pragav3s.predseda.com