

# Škoda 1101 P

J. Mašek, časopis Pohraničník, 1986

V poválečných letech využívaly všechny složky Sboru národní bezpečnosti ČSR kořistná motorová vozidla po fašistických okupantech. Rovněž finanční stráž a pohraniční útvary SNB měly řadu značek a typů vozidel, jejichž provozuschopnost byla velice problematická. Z osobních automobilů to byly kromě několika předválečných typů zn. Praga, Tatra, Škoda — automobily cizí výroby, jako např. KDF, Opel, Mercedes, Steier. Později to byla malá série pohotovostních vozidel Tatra 57 K, kterými se pyšnilo jen několik útvarů SNB. Nejvíce se tehdy jezdilo na motocyklech, zejména ČZ-125 a Jawa 250 „pérák“.

Teprve v roce 1949 Automobilové závody, n. p. Mladá Boleslav, vyrobily sérii pohotovostních vozů „ŠKODA 1101 P“, všeobecně nazývaných „boják-tudor“. Vůz byl odvozen od tradičně vyráběných škodovek „populif, rapid, tudor osobní“. Zde se však jednalo o pohotovostní provedení, upravené pro jízdu po špatných cestách a částečně do terénu, se speciálně upravenou karosérií a odklápěcí střechou. Těmito automobily byly přednostně vybaveny složky MV — všechny útvary Pohraniční stráže SNB. Kolik radosti a užitku přinesly tyto „bojáky“ do řad útvarů, je dnes slovy těžko vyjádřit. Nutno dodat, že nejprve byly přiděleny nejnižším jednotkám na hranicích a pak teprve vyšším velitelstvím. Čas ukázal, že šlo o automobily, které se opravdu osvědčily po stránce spolehlivosti, jednoduchosti, úspornosti, s malou náročností na techniku jízdy i ošetřování.

Tehdejší řidiči a velitelé si jich vážili — jak se říká — „jako oka v hlavě“. S „bojáky“ byly plněny všechny úkoly na jednotkách, od přímé služby, přes dovoz proviantu a veškerého materiálu, i dovoz příslušníků za kulturním vyžitím. Někdy se stalo, že byly materiálem i počtem přepravovaných osob dvojnásobně přetěžovány, než bylo stanoveno výrobcem. Přesto, že nebyly konstrukčně přímo řešeny pro jízdu v terénu, překonávali s nimi řidiči neuvěřitelné překážky.

Koncem 50. let byly do ČSR dovezeny terénní automobily GAZ-69 ze sovětského svazu. Šlo o speciální terénní vozidla, která postupně vystřídala uvedené „bojáky“ u Pohraniční stráže. Zbytky „bojáků“ dojížděly v civilu v různých organizacích, zejména v zemědělství a lesnictví. Postupem dob byly všechny vyřazeny z provozu a zlikvidovány. Ojediněle je bylo možno vidět v soukromém vlastnictví některých občanů, ovšem značně opotřebené.

V zájmu zachování historických a bojových tradic Pohraniční stráže bylo rozhodnuto — podle možností — zabezpečit několik těchto vozidel. První možnost se naskytla v roce 1984 kdy jsme získali starý „boják“ darem od jednoho občana.

K řešení úkolu se přihlásil důstojník Mašek od PS útvaru Sušice spolu se soudruhem Jelínkem a kolektivem BSP občanských pracovníků automobilní opravy.

Bylo nutno provést úplnou demontáž do posledního šroubu a vše postupně renovovat. Některé díly již nemohly být namontovány původní, ale hlavní konstrukční provedení bylo zachováno. Tak se nám podařilo renovovat první historické vozidlo. Jako další úkol je příprava vozidla GAZ-69, které bude renovováno do konce roku 1986 u jiného útvaru.

## NĚKTERÁ TECHNICKÁ DATA AUTOMOBILU Š-1101 P:

<b>hmotnost</b>	<b>1100 kg</b>
<b>rozchod předních kol</b>	<b>1200 mm</b>
<b>rozchod zadních kol</b>	<b>1250 mm</b>
<b>rozvor náprav</b>	<b>2485 mm</b>
<b>pneumatiky</b>	<b>5.5—16.00</b>
<b>maximální rychlost</b>	<b>100 km/hod.</b>
<b>spotřeba benzínu</b>	<b>8,5 l/100 km</b>
<b>spotřeba oleje</b>	<b>0,2 l na 100 km</b>

**Motor:** 4válcový řadový, čtyřtákní, chlazený vodou o obsahu 1895 ccm. Vrtání 68 mm, zdvih 75 mm, výkon 32 Hp, mazání oběžné — tlakové, zapalování bateriové 6 V;

**Převodovka:** mechanická, řadicí páka na podlaze, 4 rychlost, stupně vpřed, 1 vzad, 3. a 4. stupeň synchronizován;

**Rám — podvozek:** vidlicový — trubkový, s pohonem zadních kol kardan, hřídelem. Všechna kola nezávisle odpružená příčnými listovými péry, vpředu s hydraulickými tlumiči;

**Brzdy:** nožní hydraulická na všech na 4 kola, ruční mechanická na zadní kola;

**Karosérie:** pohotovostní, s odklápěcí plátěnou střechou a sklopným čelním sklem. 4místná. Řízení šnekové, po levé straně.

Všechny uvedené údaje uváděl výrobce jako informativní, s výhradou změn u jednotlivých sérií.

