



takže po průletu může pilot nadále postřelovat nepřátelská stanoviště. Přesnost střelby během cvičení několikrát způsobila, že první vlna Su-22 zlikvidovala terče, které u předchozí techniky stačily na půldenní akci. V době rozdělení federace provozovalo čs. vojenské letectvo celkem 58 strojů (včetně devíti dvojmištných), které byly rozděleny v poměru 2 : 1 na nástupnické země. Česká republika přistoupila koncem devadesátých let k základní modernizaci typu, aby byl kompatibilní a provozovatelný v rámci struktur NATO. Letouny plnily až do svého vyřazení v roce 2002 bombardovací a bitevní úkoly. Poté byly zakonzervovány a částečně odprodány. Jejich jediným uživatelem v NATO je dnes Polsko.

Základní technický popis

Su-22 je jednomístný (vyjma cvičných variant) jednomotorový nadzvukový stíhací-bombardovací středoplošník celokovové poloskořepinové konstrukce. Pilot sedí v přední části trupu na vystřelovacím sedadle K-36DM. Ke střední části trupu jsou připevněna křídla, jejichž vnější část má proměnnou geometrii. Zád' trupu zakončuje svislá ocasní plocha se směrovkou a vodorovné ocasní plochy. Tříbodový zatahovací podvozek se skládá z příďové nohy uložené v přední části trupu a ze dvou hlavních noh. Pohon Su-22 obstarává jednoproudý motor AL-21F-3 se čtrnáctistupňovým kompresorem a s komorou přidavného spalování.

Hlavní takticko-technická data Su-22:

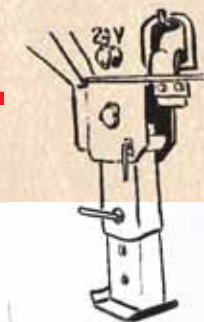
Délka trupu	19,02 m
Výška trupu	5,12 m
Rozpětí křidel	10,02–13,68 m
Prázdná hmotnost	12 160 kg
Vzletová hmotnost	16 400 kg
Maximální rychlost	1 860 km/h
Dostup	14 200 m
Dolet (s PPN)	2 300 km



Tah motoru dosahoval až 76,4 kN, respektive až 109,8 kN při zapnuté forsáži.

Výzbroj letounu tvoří dva kanony NR-30 ráže 30 mm pevně instalované v kořenech křidel a kombinace až 3 000 kg neřízené munice (raketové bloky, bomby, kontejnerové pumy) či řízených protizemních a protiletadlových raket. Výzbroj je možné umístit na šest závěsníků pod pevnou částí křidel a čtyři podtrupové závěsy.

Text: Jakub Fojtík
Foto: autor a archiv autora



Tatra 815 260N 34 33 255 6×6.2/10 Ternno 1 a závěsový přepravník VPE 45T



Mezi hlavní úkoly 14. brigády logistické podpory patří organizace a zabezpečení všech druhů doprav a přeprav osob, techniky a materiálu. Nejnáročnějším bodem tohoto úkolu je přeprava těžké techniky.

Od roku 1998 je v AČR zaveden přepravní komplet složený ze dvou částí, které samy o sobě nejsou ničím přínosné. Jedná se o tahač návěsů Tatra 815 TN 6×6 a speciální návěs VPE 45T. V letech 1998 až 1999 byly soupravy pořízeny a podrobeny vojenským zkouškám při přepravě pásové techniky na podvozku ve Vojenském technickém ústavu pozemního vojska ve Vyškově, kde se jednalo o doplňkové, technické a funkční ověření, dále u VÚ 6054 Kroměříž, kde se řešilo jízdní a vojenské ověření, a u VÚ 6501 Ústí nad Orlicí, kde proběhlo jízdní a vojenské ověření při přepravě kontejneru ISO 1C o maximální hmotnosti 24 000 kg. Po úspěšném přezkoušení byly soupravy předány do podřízenosti 5. brigády logistické podpory a od roku 2004 jsou zařazeny v sestavě 14. brigády logistické podpory v počtu dvou kusů, jeden kus je zařazen k 141. zásobovacímu praporu v Pardubicích a druhý ke 142. praporu oprav v Klatovech. Tato technika byla pořízena z důvodu požadavku převozu pásové a kolové techniky AČR, která byla do té doby transportována pouze pomocí soupravy Tatra 815 8×8 VT a podvalníku P 50 N, která v té době již nesplňovala normy pro převoz na veřejných komunikacích. Zmíněný komplet totiž dosahuje hmotnosti více než 40 tun, a to bez nákladu. Tahač návěsů Tatra 815 TN 6×6 a speciální návěs VPE 45T byly prototypem vyrobeným pouze pro AČR. Tahač byl vyroben společností Tatra, a. s., Kopřivnice v součinnosti s B.M.C. Trading s.r.o. Návěs byl vyvinut rovněž ve spolupráci s firmou B.M.C. Trading s.r.o., která zakoupila podvozek od francouzské společnosti VEREM Remorques. Armáda České republiky hradila provedení jednotlivých zkoušek v rámci řešení projektů technické pomoci, které bezprostředně souvisely s ověřením parametrů techniky

k vypracování základních podkladů pro vydání osvědčení o technické způsobilosti typu vozidla a zavedení techniky do používání v AČR. Stávající souprava je oproti tahači Tatra 815 8×8 VT a podvalníku P 50 N schopna přepravit až trojnásobnou hmotnost nákladu na základě dlouhodobého povolení k přepravě nadrozměrného nákladu – uděluje se na vybrané trasy po ČR pro soupravy do celkové hmotnosti 50 tun, a to bez nutnosti žádosti o jednorázové povolení k přepravě nadrozměrného nákladu na příslušné trase přesunu. Příslušníci logistické brigády používají pro tuto soupravu hovorový název „ternno“ – podle názvu kabiny Ternno 1 tahače návěsů Tatra 815 TN 6×6.

Třinápravový tahač návěsů se zapínatelným pohonem přední nápravy je určen pro tah sklápěcích návěsů po pozemních komunikacích a provoz v těžkých terénních podmínkách. Jsou způsobilé pro provoz v rozmezí teplot -40 °C až +40 °C. Přední náprava s výkyvnými polonápravami je řídicí, hnací, s uzávěrkou osového diferenciálu. Převod hnacího momentu od převodového ústrojí k rozvodovce je proveden spojovacím hřídelem přes dělič momentu. Z rozvodovky na kola je pohon zajištěn hřídeli s homokinetickými klouby. Dvě zadní hnací nápravy jsou s výkyvnými polonápravami. Převod hnacího momentu od převodového ústrojí k jednotlivým nápravám je proveden spojovacími hřídeli přes mezinápravový diferenciál. Diferenciály obou náprav jsou opatřeny uzávěrkami, zapínanými dle potřeby. Mezinápravový diferenciál je blokován současně se zařazením předního náhonu. Přední náprava je odpružena zkrutnými tyčemi a teleskopickými tlumiči. Zadní nápravy jsou odpruženy listovými pružinami v kombinaci s vlnovcovými pružinami. Motor tahače je typu T3B-928-60, zdvihový objem činí 12 667 cm³ a čistý výkon je 255 kW/1800 min⁻¹. Motor je chlazený vzduchem, naftový, vícepalivový (NM, PL-6, BA), s přímým vstřikem paliva, přeplňovaný turbodmychadlem s chlazením plnicího vzduchu. Spojka tahače



je jednolamelová, s membránovou pružinou. Její ovládání je hydraulické, se vzduchovým posilovačem. Převodovka Tatra 10 TS 160 je desetistupňová, synchronizovaná s čelními ozubenými koly. Řazení je mechanické, s pneumatickým posilovačem, normální a redukovaný chod s elektropneumatickým řazením s předvolbou. Přídavná převodovka Tatra 2,30 TRK 1,6/2,6, je sestupná, dvoustupňová a řaditelná za klidu. K řazení u přídavné převodovky dochází za pomoci elektropneumatického ventilu. Tahač je vybaven čtyřmi na sobě nezávislými systémy brzd, a to provozní (dvouokruhová, přetlaková, působící na kola všech náprav), nouzovou (pružinová, působící na kola obou zadních náprav s vazbou na brzdovou soustavu návěsu), parkovací (pružinová, působící na kola obou zadních náprav bez vazby na brzdovou soustavu návěsu) a odlehčovací (motorová). Brzdy mají klínový rozevírač a automatické seřizovací čelisti s protiblokovacím zařízením ABS. Zajištění budky v provozní poloze je provedeno soustavou pák. Tato soustava se ovládá z levé strany na zadní stěně budky. Tahače jsou vybaveny dvěma hydraulickými navijáky TH 251 s maximální tažnou silou 8 000 kg, délka lana každého z nich činí 50 m. Dalším doplňkem je přídavné osvětlení pro zabezpečení práce za snížené viditelnosti. Maximální rychlost s omezovačem činí 85 km/h a maximální stoupavost je 26 % při celkové hmotnosti 64 260 kg. Návěsový přepravník VPE 45T je určen pro přepravu pojezdne a nepojezdne pásové a kolové techniky, kontejnerů řady ISO 1C, kusového nebo patetizovaného materiálu na vozovkách se zpevněným i mírně členitým povrchem. Pro zajištění přepravy má závěsový přepravník snížený podvozek, což je řešeno lomeným rámem. Z tohoto důvodu se ložná plocha dělí na dvě části: hlavní ložnou plochu o délce 9 300 mm a s výškou 900 mm od země a na zvyšnou přední plošinu o délce 3 900 mm a s výškou 1 660 mm od země. Nájezd na plošinu je zajištěn nájezdovými

můstky o šířce 800 mm a sklonem do 20 stupňů. Můstky lze sklopit jak hydraulikou za pomoci automobilu, tak i ručně s využitím ručního hydraulického čerpadla. Rám návěsu je žebřinové konstrukce a je sestaven ze dvou hlavních podélníků z profilu IPE 300 mm, skrze které procházejí příčky z IPE 140 mm, na něž jsou přivařeny okrajové lemy z IPE 300 mm. Na spodní plošině jsou na konce okrajových lemů navařeny čtyři kusy kontejnerových záchytných prvků pro uchycení kontejnerů ISO 1C. Dále jsou na okrajových lemech z boku přivařeny kapsy pro násuvné sloupky bočnic, výklopné opěry pro možnost rozšíření plošiny a kotevního oka. Na horní plošině je v přední části pevně neodnímatelné čelo o výšce 250 mm, čtyři nosníky, na kterých jsou uchyceny vodící válce, lana a z boku jsou výsuvné příčky pro možnost rozšíření horní plošiny. Podběhy kol jsou vyrobeny z plechu o tloušťce 10 mm. Podlaha je celokovová a její střední část mezi podélníky je vyrobena z tvrdého dřeva o tloušťce 50 mm, na horní plošině o tloušťce 40 mm. Na krajích jsou přivařeny protiskluzové profily. Návěs je vybaven dvěma držáky náhradního kola. První držák se šnekovou převodovkou je umístěn uvnitř hlavního rámu za zlomem pod spodní plošinou a ovládá se z prostoru před mechanickými podpěrami. Druhý držák je na plošině návěsu. Karoserie je tvořena osmi bočnicemi o výšce 250 mm, které jsou sklopné a odnímatelné. Bočnice jsou celokovové a protiskluzové. Soupravu pojí návěsový čep 2" ISO 337, který je dvoupolohový a vyměnitelný. Váha tahače Tatra 815 TN 6x6 činí 11 860 kg a zatížení může dosáhnout až 14 140 kg. Návěs VPE 45T má hmotnost 14 000 kg, z čehož plyne celková hmotnost soupravy 26 260 kg. Souprava umožňuje transport nákladu o maximální hmotnosti 38 000 kg. Délka celé soupravy činí 18 160 mm, šířka 2 550 mm a výška bez nákladu 3 280 mm.

Přistavení návěsu k nakládání vozidel se bude lišit tím, jestli se budou nakládat vozidla pojezdna, nebo nepojezdna. U nepojezdných vozidel se musí najet jen tak, aby osa návěsu byla pokud možno totožná s osou nakládaného vozidla. Vzdálenost před nakládaným vozidlem musí být minimálně taková, aby bylo možné spustit nájezdy, a maximálně taková, co umožní délky lan navijáků. Dorovnání natahovaného vozidla lze udělat pomocí tahu lan jednotlivých navijáků.

Souprava, tahač návěsů Tatra 815 TN 6x6 a speciální návěs VPE 45T, je maximálně využívána pro činnost našich jednotek především při zabezpečení dopravního dispečinku AČR. Mezi nejvýznamnější akce, kde byl tento komplet použit, se řadí cvičení brigádních úkolových uskupení Strong Campaigner na Doupově v roce 2006 a přeprava techniky na mezinárodní veletrh obranné a bezpečnostní techniky IDEB 2012 v Bratislavě.

Souprava je v současné době neustále v permanenci, zpravidla má výjezd třikrát do týdne. Vzhledem k tomu, že se jedná o nejvytíženější techniku na útvaru, stále dobře slouží. V porovnání s technikou stejného stáří má namnohem více kilometrů bez závažnějších problémů.

Text a foto: poručice Lucie Masaříková,
14. brigáda logistické podpory Pardubice

Hlavní takticko-technická data:

Tatra 815 260N 34 33 255 6x6.2/10 Terrno 1

Šířka	2 510 mm
Délka	7 550 mm
Výška	3 280 mm
Pohotovostní hmotnost	11 860 kg
Zátěžová hmotnost v točnici	21 800 kg
Celková hmotnost	33 000 kg
Užitečná hmotnost	21 140 kg

VPE 45T

Šířka (v nerozšířeném stavu)	2 550 mm
(v rozšířeném stavu)	3 040 mm
Délka	13 725 mm
Výška	3 975 mm
Pohotovostní hmotnost	14 400 kg
Celková hmotnost	52 400 kg
Užitečná hmotnost	38 000 kg

Celková hmotnost jízdní soupravy činí 64 260 kg.

VÝBĚROVÉ ŘÍZENÍ ke službě u 43. vmpr Chrudim

- ✓ Jsi ve služebním poměru vojáka z povolání a již sloužíš u některého z útvarů AČR?
- ✓ Máš výbornou psychickou a fyzickou kondici?
- ✓ Máš předpoklady pro získání zdravotní klasifikace LV – A, schopen jako výsadkář?
- ✓ Máš opravdový zájem o službu u výsadkového praporu?
- ✓ Tak se přihlas prostřednictvím personální skupiny 43. vmpr a staň se jedním z nás – výsadkářem!

Termíny výběrového řízení: od 3. 6. do 5. 6. 2013
od 9. 9. do 11. 9. 2013

Kde: 1. den VeV-VA Vyškov
2.–3. den posádka Chrudim



telefon: 973 248 217 (422, 225), fax: 973 248 204
e-mail: personalni43vmpr@email.cz

Vydává MO ČR
Odbor komunikace a propagace
Tychonova 1, 160 01 Praha 6
IČO 60162694
www.army.cz

Redakce
Rooseveltova 23, 161 05 Praha 6
Telefony: 973 215 553
973 215 786
Fax: 973 215 933
E-mail: areport@centrum.cz

Šéfredaktor: Jan Procházka

Grafická úprava: Andrea Bělohávková

Kresby: Jiří Král

Jazyková korektura: Jiřina Švarcová

Foto na titulní straně: Miroslava Paškova

V jednotkách ozbrojených sil rozšiřuje
OKP MO – produkční oddělení
Rooseveltova 23, 161 05 Praha 6
Olga Endlová, tel. 973 215 563

Tisk: EUROPRINT, a. s.

Číslo indexu: 45 011
ISSN 1211-801X
Evidenční číslo: MK ČR E 5254

Uzávěrka čísla: 14. 5. 2013

Toto číslo vyšlo dne: 20. 5. 2013

Kontakty do redakce

Šéfredaktor

Jan Procházka
telefon: 973 215 553
mobil: 724 033 407
e-mail: jan_prochazka@klikni.cz

Redaktoři

Martin Koller
telefon: 973 215 572
mobil: 724 071 112
e-mail: kollermartin@seznam.cz

Pavel Lang

telefon: 973 215 868
mobil: 724 002 623
e-mail: pavellang@centrum.cz

Vladimír Marek

telefon: 973 215 648
mobil: 724 033 410
e-mail: v.marek@post.cz

Grafik

Andrea Bělohávková
telefon: 973 215 786
mobil: 601 579 644
e-mail: andrea.belohlavkova@seznam.cz

Informace pro autory

Aby mohla redakce proplatit honorář za zveřejněný příspěvek, musí ji autor zaslat tyto údaje:

- jméno a příjmení,
- datum narození (NE rodné číslo!),
- údaj, zda jde o VZP, o. z., AZ anebo osobu mimo resort,
- adresu bydliště.

V případě VZP, o. z. i přísl. AZ dále:

- číslo VÚ či VZ a město posádky,
- číslo RFO, který je vyplácí.

V případě osoby mimo resort:

- číslo účtu, na který má být poslán honorář,
- název a číslo banky,
- na faxové č. 973 215 933 poslat kopii průkazního listku k tomuto účtu.

Tyto údaje je účelné uvádět současně se zasíláným článkem. Není v silách redakce je zpětně zjišťovat.