



PODPLUKOVNÍK ALOIS MATÝZKA

kteří na základě počtů letecké techniky a daného náletu vytvoří minimální zásoby a přitom bude schopen reagovat na to, že když se uvedený díl vyskládá, okamžitě vygeneruje objednávku na doplnění kusu. Hluchá místa v harmonogramu předepsaných prací musí zmizet. Nemůžeme si dovolit prostoje z důvodu absence toho či onoho náhradního dílu. Vizi na nový systém zásobování se zabývám dlouhodobě. Nejen že se o jeho výhodách snažím přesvědčit nadřízené složky, ale již spolupracuji s experty brněnské Univerzity obrany na tvorbě odpovídajícího programu."

V této souvislosti je třeba říct, že výše uvedený systém je z úrovně sekce logistiky Ministerstva obrany prosazován a zaváděn s různou mírou

úspěšnosti celoresortně, a to jak v údržbě letectvé a pozemní techniky, tak i u dalších komodit, například při pořízení výstroje. Spočívá v centrálním uzavírání dlouhodobých rámcových smluv, které jsou poté naplňovány objednávkovým způsobem. Není tedy nutno soutěžit a uzavírat jednotlivou smlouvu na pořízení, respektive doplnění skladových zásob, ale je možno objednat každý jednotlivý díl nebo servisní zásah v potřebném čase, a to bez zdlouhavého akvizičního procesu. Na vrtulníky řady Mi, tedy i na stroje Mi-24/35, jsou potřebné rámcové smlouvy uzavřeny.

Kábulská mise

Při vši účtě k pokrokovému technickému zázemí 223. letky oprav letecké techniky tou nejccennější indicií je tamní personál. Ten se před čtyřmi roky rekrutoval z čáslavských a přerovských leteckých opraven a ze servisního roje 221. taktické letky v Náměšti nad Oslavou. Tým měl ve svých řadách jak techniky s dlouholetou praxí, tak elévy, kteří s opravárenstvím armádních strojů teprve začínali. „Reorganizace nás citelně zasáhla před dvěma roky, kdy jsme byli nuceni jednorázově propustit patnáct zkušených kolegů. S adekvátní náhradou to nebylo vůbec jednoduché. Odcházející pracovníci měli technické vzdělání a částečnou praxi ze VSOŠL neboli vojenské střední odborné školy letecké a dnes je absence této školy nahrazena jenom osmiměsíčním kurzem ve Vyškově. My tyto absolventy musíme zapracovávat. Příprava specialisty trvá dva až pět roků. Aby se však stal odborníkem na slovo vzatým, to znamená, zvládal provádění vyšších druhů prací, potřebuje deset a více roků praxe v oboru,“ argumentuje velitel opravárenské letky a pochvaluje si vzájemnou zastupitelnost příslušníků opraven Mi-24/35 a L-39ZA. „Podle aktuální situace v opravárnách si dokážeme operativně vypomáhat. Přínos této profesní schopnosti je obzvláště cenný za situace, kdy plníme operační úkol v misi Air Advisor Team (AAT) v Afghánistánu.“

V této souvislosti je potřebné zmínit následující fakta. Od začátku srpna letošního roku zahájila na letišti Kabul International Airport (KAIA) svoji činnost první skupina leteckých techniků-specialistů ze vzdušných sil Armády České republiky. „Do uskupení AČR jsme vyslali patnáct příslušníků z 223. letky oprav letecké techniky. Stejný počet specialistů vyčlenila přerovská základna vrtulníkového letectva. Mise byla původně plánována na čtyři měsíce. Došlo však k jejímu prodloužení, takže i v roce 2013 budeme na kábulském letišti plnit operační úkol, jehož cílem je zavést efektivní systém údržby vrtulníků afghánského letectva a tím urychlit letecký výcvik afghánských pilotů,“ říká velitel 22. základny letectva Sedlec, Včernice u Náměště nad Oslavou plukovník gšt. Libor Štefánek.

V reálu je třeba provést na vrtulnících Mi-35 předepsané práce po dvou stech nalétaných hodinách a na strojích Mi-171 předepsané práce po třístahodinovém náletu. Provoz výše uvedené letecké techniky byl pozastaven na návrh komise (Non-Standard Rotary Wing Aircraft – NSRWA), a to z důvodu přetrvávajících nedostatků v její údržbě. Česká strana tímto podává afghánským vzdušným silám pomocnou ruku nejen z hlediska odvedené práce, ale také v nastolení odpovídajících metodických postupů při ošetřování letecké techniky. „Skutečnost, že byli na tyto odborné práce vybráni čeští specialisté, je oceněním našeho systému údržby vrtulníků, který vychází z již letitých zkušeností, a zároveň i výzvou ke stoprocentnímu splnění operačního úkolu v Afghánistánu. Obnova leteckého výcviku afghánských pilotů v co nejkratším možném čase je prioritním zájmem nejen místních armádních autorit, ale také aliančních mentorů a složek,“ dodává podplukovník Alois Matýzka.

Text: Pavel Lang

Foto: Jan Kouba



Tatra T 810

Nezanedbatelnou část přepravy osob i materiálu zajišťují v naší armádě terénní nákladní automobily řady T 810. Částečně nahrazují osvědčené automobily T 815, které se vyráběly v mnoha verzích, avšak mají vyšší provozní náklady.

Na počátku devadesátých let minulého století disponovala naše armáda širokou plejádou automobilů nákladních středních (ATS) domácí a sovětské proveniencie v mnoha verzích. To zatěžovalo armádní logistiku z hlediska vysoké spotřeby pohonných hmot, složitosti zajišťování a skladování velkého množství náhradních dílů a potřebou výcviku velkého množství specialistů.

Jednou z cest, jak snížit náklady na provoz naší stále se zmenšující armády, se stalo zavedení ekonomičtějších transportních vozidel. Uvedený problém řešila již někdejší Československá lidová armáda (ČSLA) ve snaze nahradit zastarávající typ Praga V3S. Ilustrativní byl z tohoto hlediska tematicky den zaměřený na šedesáté výročí služby automobilu Praga V3S, který se konal na jaře 2012 v lešanském Vojenském technickém muzeu.

Základem konstrukce T 810 byl vývoj realizovaný u společnosti Roudnické strojírny (ROSS) a dovedený do nevelké série několika desítek vozidel ROSS R210.12 6×6 VV, která byla dodána AČR. Zastavení předpokládané akvizice několika set nákladních automobilů, která měla probíhat v období 1998 až 2003, přivedlo již roku 1998 výrobce k úpadku.

Dokumentaci odkoupila roku 2002 kopřivnická společnost Tatra. Po částečných úpravách a modernizaci konstrukce, především z hlediska pohonné soustavy, kabiny a náprav představil výrobce funkční vzor vozidla s označením ATS Tatra R 210.12 VV 6×6M na veletrhu IDET 2005. Vozidlo, které získalo na výstavě ocenění, bylo zároveň konkurentem původního tatrovského typu T 817 4×4, který byl rovněž nabízen jako náhrada za Pragu V3S. K tomu je třeba doplnit, že T 810 se koncepčně liší od všech předchozích nákladních automobilů značky Tatra, které vycházejí z konstrukce nezávisle zavěšených kyvných polonáprav. Vyznačují se vysokou průchodivostí v terénu, ale také rychlejším opotřebením pneumatik.

Zásadním impulzem z hlediska realizace obměny transportních vozidel v rámci AČR se stala

Koncepce výstavby profesionální Armády České republiky a mobilizace ozbrojených sil České republiky přepracovaná na změněný zdrojový rámec a přijatá usnesením vlády České republiky č. 1154 z 12. 11. 2003. Jako hlavní důvod přezbrojení automobilního parku Armády České republiky je uváděna potřeba zvýšení schopností armády k plnění úkolů prevence a reakce na krizové situace v národním a aliančním rozsahu. Podle Institutu doktrín ve Vyškově se jednalo o čtyři hlavní cíle, a to:

1. zvýšení akceschopnosti AČR, její mobility a operačních schopností při řešení krizových situací na území ČR;
2. zabezpečení vojenské přípravy a výcviku, zejména při přepravě osob a majetku;
3. efektivní zajištění logistické podpory, průzkumu, velení a řízení v mírovém životě vojsk a při plnění úkolů AČR v souladu se zákonem

č. 219/1999 Sb., o ozbrojených silách České republiky, ve znění pozdějších předpisů, ze 14. 9. 1999;

4. zvýšení akceschopnosti AČR při aliančních (koaličních) operacích a zahraničních mírových misích (zejména udržitelnost jednotek při nasazení do operací v náročných a nestandardních podmínkách, včetně vedení bojové činnosti). Základní koncepční řešení z období 2003 až 2004 pojednávalo ze strany resortu obrany o dvou verzích T 810. První byl valník pro přepravu osob, nákladu a bojových jednotek, druhou podvozek pro účelové nástavby pro potřeby specialistů, konkrétně logistů, ženistů, chemiků, spojářů, zdravotníků atd.

Speciální koncepční řešení se zabývalo specializovanými modifikacemi při zachování principu unifikace a multiochrany osob. Jednalo se konkrétně o modifikace pro speciální a zbraňové



Tatra T 810



systémy se zachováním balistické ochrany, centrálního huštění pneumatik, taktických pneumatik a dalších zvláštností, dále o řešení strojového podvozku s cílem dosažení maximální vzájemné unifikace (verzí) a v neposlední řadě o účelovost využití vozidla podle potřeb bojových jednotek se zaměřením na stupně četa, rota a prapor.

Neustále se protahující akvizice donutila nového výrobce k provedení dalších konstrukčních změn, především kabiny, náprav a převodovky. Prvních 20 automobilů ověřovací série převzala AČR v březnu 2008. Celkově byla podepsána smlouva v oficiálně publikované hodnotě zhruba 2,7 miliardy korun na dodávku 556 vozidel (s opcí až na 977), která byla nakonec z finančních důvodů navýšena výrobcem na 588 kusů, včetně servisní dokumentace, stanoveného počtu náhradních dílů, trenažérů pro výcvik řidičů, souprav k provádění kontroly a údržby vozidel, školení některých specialistů atd. Z uvedeného počtu je 536 automobilů nákladních terénních středních valníků T 810-V, označovaný také v některých podkladech jako ANTS – A, a 15 vozidel T 810-DO valník se zdvojeným (dvojitým) ovládáním (řízením) pro výcvik řidičů. Dále existují verze kontejnerový přepravník T 810-KP krátký a dlouhý se zvětšeným rozvorem, s natahovacím zařízením T 810-NaZ, valník se zvedacím zadním čelem T 810-ZČ a skříňový T 810-SK. Několik automobilů verze V bylo dodáno s pancéřováním kabiny, které vyrobila společnost SVOS z Přelouče. Kromě základního provedení existují například autojeřáb AD10 nebo verze ZČ-PRAM s pancéřovanou kabinou a hydraulickou rampou, která přepravuje minomety vz. 82 PRAM L ráže 120 mm. Úpravami prostoru korb se vyznačuje rovněž verze T 810-PVO, která je určena pro přepravu družstev přenosných protiletadlových raketových kompletů RBS 70.

Pro exportní účely byla vyvinuta verze T 810 Mission, která je určena především pro arabské země. Její konstrukce postrádá lafetaci kulometu, z odolnění kabiny a naviják. Dodávky vozidel pro AČR byly dokončeny v roce 2009. Od roku 2010 probíhá rovněž vývoj civilních verzí T 810C s dvoudveřovou nebo čtyřdveřovou kabinou s delším rozvorem.

Základní technický popis verze valník

Automobil nákladní terénní střední valník T 810-V-1R0R26 13 177 6×6.1R je určen pro zabezpečení jednotek stupňů družstvo, četa a rota, respektive k plnění přepravních úkolů při výcviku, při vedení bojové činnosti a při řešení následků živelných pohrom po komunikacích, polních a lesních cestách a v terénu. Umožňuje přepravu



16 sedících osob s výbavou a výstrojí na sklopných lavičkách upevněných na bočnicích valníkové plošiny. V kabině vozidla je místo pro řidiče a dvě osoby. Dále umožňuje přepravu volně loženého kusového nebo sypkého materiálu, zavedených palet s materiálem či obalů pro přepravu kapalných nákladů v sudech, rozměrově odpovídajících přepravních nádržích nebo vacích. Náklad lze na ložné ploše upevnit do ok zabudovaných

do ložné plochy soupravou dvou upínacích popruhů. Vozidlo umožňuje použití nízkozdvíhových a vysokozdvíhových ručních a motorových vozíků a všech zavedených manipulačních prostředků pro manipulaci s materiálem na ložné ploše.

Podvozek vozidla tvoří žebřinový rám, tuhé portálové nápravy odpérované vpředu vinutými pružinami s kapalinovými tlumiči

a torzním stabilizátorem a vzadu vahadlově zavěšenými listovými péry. Pohon zabezpečují řadový šestiválcový kapalinou chlazený přeplňovaný vznětový motor Renault Dxi7 240-EC01 o objemu 7 145 litrů, jednolamelová hydraulicky ovládaná spojka se vzduchovým posilovačem, šestistupňová manuální synchronizovaná převodovka a dvoustupňová přídatná převodovka. Od ní je točivý moment přenášen kardanovými hřídelemi, mezinápravovými diferenciály a kolovými redukcemi na jednotlivá kola s jednoduchou montáží a možností dofukování za jízdy. Kola přední nápravy jsou ovládána kapalinovým řízením s hydraulickým posilovačem. Všechna kola mají vzduchové brzdy, přičemž vozidlo je vybaveno čtyřmi druhy brzdových systémů (provozním, nouzovým, parkovacím a odlehčovacím). Kabina je sklopná vpřed, její podlaha je z odolného vůči střeptáním a vybavena závislým i nezávislým topením. Integrální součástí vybavení je naviják s možností vyvedení lana vpředu i vzadu. Poklop kabiny je možné osadit lacerací pro kulomet.

Text a foto: Martin Koller

STAŇTE SE DÁRCI kostní dřeně

Před časem zahájilo Ministerstvo obrany a Armáda České republiky ve spolupráci s Vojenskou zdravotnickou službou, Ústřední vojenskou nemocnicí – Vojenskou fakultní nemocnicí Praha, Nadací pro transplantace kostní dřeně a Českým národním registrem dárců dřeně projekt s názvem Armáda dává naději. Jeho cílem je vybídnout potenciální dárce kostní dřeně, aby se zapsali do Českého národního registru dárců dřeně, a přinesli tak větší naději na uzdravení nemocným leukémií u nás i v zahraničí.



TITULNÍ STRÁNKA INFORMAČNÍHO LETÁKU, KTERÝ JE K DISPOZICI U TISKOVÝCH A INFORMAČNÍCH DŮSTOJNÍKŮ ČI PRACOVNÍKŮ ÚTVARŮ I VE SPÁDOVÝCH VOJENSKÝCH ZDRAVOTNICKÝCH ZAŘÍZENÍCH

Projekt byl poprvé představen loni 6. září v Ústřední vojenské nemocnici – Vojenské fakultní nemocnici Praha (ÚVN). Poté se rozeběhla informační kampaň ve spádových vojenských zdravotnických zařízeních pomocí letáků a nástěnek. Zájemci se o možnosti dozvídali také od odborníků ze speciální mobilní jednotky ATOS z ÚVN Praha v rámci Týdnů s armádou ve Slaném, Olomouci a Mladé Boleslavi, kde si případně mohli nechat ihned odebrat kontrolní vzorek krve.

Projekt otevřeným dopisem příslušníkům armády, ale rovněž osobním vstupem do registru podpořil náčelník Generálního štábu Armády České republiky generálporučík Petr Pavel.

Od té doby se jen v Ústřední vojenské nemocnici v průměru zdvojnásobily počty zájemců, vojáků i civilistů, o registraci oproti předchozím pěti měsícům. Mezi dobrovolné dárce kostní dřeně prostřednictvím zdejšího oddělení hematologie, biochemie a krevní transfúze vstoupilo 43 vojáků, což je téměř třikrát tolik než za prvních osm měsíců uplynulého roku.

Do registru dárců kostní dřeně může vstoupit každý občan České republiky, nejlépe ve věku mezi 18 a 35 lety (starší musí uhradit 1 500 Kč na pokrytí nákladů za registraci a laboratorní vyšetření), který je zdravý a je ochoten darovat krevetvorné buňky dobrovolně, anonymně a bezplatně. Hlásit se lze v deseti dárcovských centrech Českého národního registru dárců dřeně, oddělení hematologie, biochemie a krevní transfúze ÚVN Praha je jedním z nich, nebo v dalších 34 náběrových centrech, jejichž seznam lze nalézt na www.kostnidren.cz.

Vojáci a občanští zaměstnanci mohou získat prvotní informace také ve spádovém vojenském zdravotnickém zařízení. Zde s nimi lékař provede vstupní pohovor, seznámí je s programem a poradí, kde je nejbližší dárcovské či náběrové centrum, které je oprávněné provést odběr kontrolního vzorku krve. Z něj jsou pak zjištěny transplantační znaky potenciálního dárce, jež jsou zapsány do počítačové databáze registru.

Český národní registr dárců dřeně, v jehož databázi je zapsáno přes 40 000 osob, je součástí celosvětové sítě dobrovolných dárců krevetvorných buněk. K 30. listopadu 2012 sdružovala na 20 710 862 lidí.

Text: Jaroslav Pajer



NÁČELNÍK GENERÁLNÍHO ŠTÁBU ARMÁDY ČESKÉ REPUBLIKY GENERÁLPORUČÍK PETR PAVEL PROJEKT ARMÁDA DÁVÁ NADĚJÍ PODPOŘIL I TÍM, ŽE SI LONI V ZÁŘÍ NECHAL V MOBILNÍ JEDNOTCE ATOS ODEBRAT KONTROLNÍ VZOREK KRVE A ZAPISAL SE DO REGISTRU DÁRCŮ KOSTNÍ DŘENĚ
FOTO: PAVEL LANG

