

EXERCISES

1. Read the text below and complete the gaps with a noun from the list. One gap can be filled with two words.

communication	danger	differences	effort
hostility	language	misunderstanding	option
point	rules	speaker	statement
tendency	translation	way	

How to avoid misunderstanding

One of the 1) is to avoid inflammatory language. Inflammatory language increases defensiveness and 2) It seldom convinces people that the 3) is right, it usually does just the opposite. Making one's point effectively without inflammatory statements is a better 4) Another rule is "speak for a purpose". Too much 5) can be counterproductive. Before you make a significant 6), consider what you want to communicate, why you want to communicate that, and how you can do it in the best possible 7) In conflict situations, avoiding 8) takes a lot of 9) Given our 10) to hear what we expect to hear, it is very easy for people to misunderstand each other. Cultural 11) increase the likelihood of misunderstanding as well. If people speak different languages, the 12) of bad 13) is obvious. But even if people speak the same 14), they may communicate in different ways.

2. Match the beginnings of the sentences with their endings. There is one extra ending.

- Managing your relationship with difficult people
 - Most people are on their worst behavior.....
 - You don't have to accept.....
 - You can still choose to treat others as you want to be treated.....
 - You may be able to avoid future conflict with difficult people by
 - A useful communication tool is to repeat what the other person said to
 - Take care of you. Communication with difficult people.....
 - In times of stress it is essential to
- when they are suffering.
 - is up to you.
 - on your worst day, and your best.
 - practicing clear communication.
 - unacceptable behavior.
 - manage all communication tools.
 - attend to your mental, emotional and physical health.
 - ensure you understood, and ask follow up questions.
 - is stressful.

Answer key to the exercises

Ex. 1: 1 rules, 2 hostility, 3 speaker, 4 option, 5 communication, 6 statement/point, 7 way, 8 misunderstanding, 9 effort, 10 tendency, 11 differences, 12 danger, 13 translation, 14 language. Ex 2: 1F, 2A, 3E, 4C, 5D, 6H, 7B, 8G. Ex 3: 1b, 2b, 3a, 4c, 5b. Ex 4: 1T, 2F, 3F, 4F, 5T, 6F.



Vaše případné dotazy, připomínky a náměty nám prosím posílejte na naši e-mailovou adresu: a_report@ujp-acr.cz.

Zpracoval tým ÚJP Vyškov

technika a výzbroj



W-3 Sokol



Polský výrobní závod PZL WSK Swidnik se v šedesátých a sedmdesátých letech minulého století pokusil na základě pokynu průmyslového vedení SSSR zvětšit trup osvědčených strojů Mi-2. I přesto, že novou verzi Mi-2M2 poháněly výkonnější motory, nemohl vrtulník svými výkony na trhu uspět. Proto se práce přesunuly od Mi-2 k novému typu, který byl v SSSR značen V-3 (v Polsku pak W-3 Sokól). I když je Sokól vnímán jako polský vrtulník, jde ve skutečnosti o design ruské konstrukční kanceláře OKB Mil. Nový vrtulník byl typickým představitelem střední hmotnostní třídy a váhově zapadal mezi Mi-2 a Mi-8/17. První návrhy OKB Mil vycházely z předchozích typů a představovaly jakousi kombinaci prvků z Mi-2 a Mi-8. Konkrétní podobu nového vrtulníku definitivně určila až vybraná pohonná jednotka, tedy typ GTD-10 (v Polsku vyráběn jako PZL-10) vyvinutý pod vedením konstruktéra V. A. Glušenka v om-ském výrobním závodě.

V roce 1974 předala ruská kancelář OKB Mil vedení projektu polskému inženýru S. Kaminskému. Ten velel týmu sovětských a polských expertů, kteří měli dokončit projektové práce. O dva roky později tým představil plnorozměrovou maketu, kterou krátce nato s drobnými připomínkami schválil výbor zástupců sovětského civilního i vojenského letectví. Polští inženýři usilovně pracovali na vývoji systému vrtulníku, naplno se ale projevil nedostatek zkušeností. Polské závody totiž do té doby pouze stavěly licenční kopie sovětských strojů, vlastnímu vývoji se nevěnovaly. Vývojový tým proto posílili sověští experti, kteří pomohli dokončit první prototyp W-3. Ten byl v roce 1979 představen vedení polské firmy i zástupcům OKB Mil. Po sérii upoutaných testů se 16. listopadu 1979 prototyp vrtulníku W-3 poprvé vznesl do vzduchu. Následné zkoušky přerušily politické události v Polsku. K dalšímu letu proto došlo až o dva roky později. V roce 1985 odeslal výrobní závod jeden z prototypů na testování do SSSR. Zdejší zkoušky důkladně prověřily výkony nového typu i jeho spolehlivost.

Testy probíhaly v pouštních i arktických oblastech. Jejich výsledky jasně ukázaly, že Sokól vyžaduje mnoho úprav. V mezidobí ztratily sovětské organizace o Sokól zájem a objednaly větší množství osvědčených Mi-2.

Stejně jako v případě Mi-2 počítal výrobce se stavbou mnoha specializovaných verzí. Po prvních transportních variantách vznikla i speciální varianta W-3U Salamandra určená pro domácí armádu. Vyznačovala se dvojhlavňovým kanonem GŠ-23L na pravé straně přídě a čtyřmi závěsnými body pro výzbroj. Speciálně pro polské námořnictvo vznikla záchranná verze W-3RM Anakonda. Celkem v Polsku vzniklo 153 vrtulníků včetně šesti prototypů. Mezi největší uživatele patří polské ozbrojené síly. Domácí vláda nakoupila ve snaze podpořit domácí průmysl většinu



z dokončených vrtulníků. Velký počet strojů provozovala též domácí firma Heliseco. Z dalších uživatelů si jistě zaslouží zmínku vojenské letectvo Myanmaru (bývalá Barma), Filipíny, saská policie nebo jihokorejské, saúdskoarabské a portugalské firmy.

Česká republika v roce 1996 vyměnila své stíhací letouny MiG-29 za jedenáct vrtulníků W-3A. Ty od počátku slouží v rámci letecké záchranné služby, služby pátrání a záchrany SAR a také při leteckém hašení. Svým vybavením patří české vrtulníky mezi nejlépe vybavené Sokoly. Díky schopnosti létat v námraze pak představují velmi cennou a nenahraditelnou součást záchranného systému ČR.



Základní technický popis

W-3 je střední víceúčelový vrtulník klasické koncepce s jedním čtyřlístým nosným a trojlístým vyrovnávacím rotorem. Trup začíná přídílí, v níž jsou uloženy dva akumulátory. Následuje kabina pro dva piloty, která tvoří jeden celek s nákladovým prostorem, v němž může být přepravováno až dvanáct osob. Trup zakončuje štíhlý ocasní a koncový nosník, na němž se nachází vyrovnávací rotor a rozměrný stabilizátor. Podvozek se skládá z přední nohy se zdvojenými koly, dvou hlavních noh a ocasní ostruhy bránící kontaktu vyrovnávacího rotoru se zemí. Nízkoletáky pneumatiky umožňují provoz z nepevných ploch. Nad kabinou pilotů jsou uloženy dva turbohřídelové motory PZL-10W

Hlavní takticko-technická data:

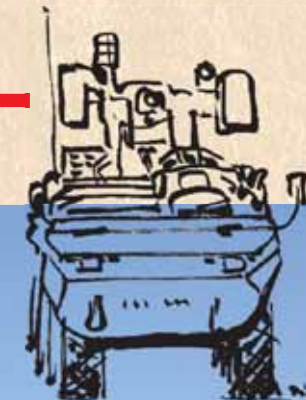
Délka trupu s rotory	18,79 m
Výška trupu s rotory	5,13 m
Průměr nosného rotoru	15,70 m
Prázdná hmotnost	3 850 kg
Vzletová hmotnost	6 400 kg
Maximální rychlost	260 km/h
Dostup	6 000 m
Dolet	680 km



o vzletovém výkonu po 662 kW. Oba motory pohání přes hlavní reduktor nosný a vyrovnávací rotor, ale také hydraulické čerpadlo a další prvky.

V základní verzi je W-3 určen k přepravě osob a nákladu, vyvinuty ale byly též verze pro přímou bojovou podporu (vyzbrojené protitankovými i protiletadlovými řízenými raketami), průzkum, fotogrammetrické mise či pro záchranné operace.

Text a foto: Jakub Fojtík



Pandur II



Kolové obrněné transportéry se staly fenoménem armád působících v rámci expedičních operací bez ohledu na to, že v naší armádě se pro některé jejich verze a výrobní provedení používá podivný neologismus „kolové bojové vozidlo pěchoty“ (KBVP), nebo vozidlo programu MRAP.

Z hlediska přezbrojení naší armády novým typem kolových obrněných transportérů existovalo několik cest, a to především modernizace typu OT-64, kterou realizovali v Polsku, či vlastní konstrukce, kterou reprezentovala společnost PSP Bohemia typem Zubr. Další možností byl nákup ze zahraničí. Zvítězila rakouská společnost Steyr, která realizovala konverzi svého typu Pandur 6×6 na verzi Pandur II v konfiguraci 8×8. Dřívější rozsáhlá objednávka AČR byla zredukována na 107 vozidel v šesti verzích. V současné době probíhá výroba všech, především základní Pandur II KBVP (kolové bojové vozidlo pěchoty). Dále se jedná o KBV-Pz s RL (kolové bojové vozidlo – průzkumné s radiolokátorem), KOT-Zdr (kolový obrněný transportér – zdravotnický), KBV-VR (kolové bojové vozidlo – velitele roty), KBV-Pz bez RL (kolové bojové vozidlo – průzkumné bez radiolokátoru) a KOT-Ž (kolový obrněný transportér – ženíjní). Dále byla na základě samostatné smlouvy mezi výrobcem VOP-CZ a AČR vyrobena malá série vozidel se zvýšenou odolností KBVP-M1 RVS, která je úspěšně nasazena v Afghánistánu.

Mimo výše uvedených byly předpokládány vývoj a výroba dalších verzí, konkrétně logistické, dělostřelecké pozorovatelné, minometné, protiletadlové, průzkumné-

-elektronického boje, policejní, pyrotechnické EOD, chemické, spojovací (MPP40, VOV, R8p) a policejní. Program výroby vozidel Pandur zajistil našim výrobcům práci, umožnil jejich kontakt s některými pokročilými technologiemi a systémy a zajistil vybavení naší armády moderní technikou na úrovni vyspělých států NATO. Podíl na vývoji specializovaných verzí Panduru rovněž posílil znalostní základnu našich výrobců. Kromě finálního partnera VOP-CZ (původně VOP-026 Šternberk) se na dodávkách dílů a skupin podílejí společnosti Steyr (projekt, funkční vzory, rozvodovky), Rafael (dálkově ovládaná zbraňová základna, protitankové řízené střely SPIKE-LR), B.O.I.S.-Filtry (klimatizace a filtroventilační zařízení), HALLON (automatický hasicí systém), Cummins (motor), Ecomat (převodovka), Colorlak (povrchová úprava), DICOM (radiostanice), Harris (radiostanice), E-COM (simulátory), Letecké přístroje Praha (navigace), Meopta – optica (přístroje nočního vidění), Mesit (měřicí přístroje), RETIA (radiolokátor), Tesla (spojovací technika), Rheinmetall (kanon), Wegman (zadýmovací granátomety) a ZVI (munice).

Technický popis

Základním konstrukčním prvkem, který zároveň integruje všechny ostatní skupiny a díly, je samonosná korba, svařená z pancéřových plechů. V základním provedení zajišťuje balistickou ochranu po obvodu na úrovni 2 podle normy STANAG 4569 a po montáži přídavných panelů na úrovni 3. Strop má ochranu úrovně 2. Jedná se o ochranu vůči střelám nábojů, které mají rozměry 7,62×51 mm a 7,62×54 mm, včetně průbojných verzí, a to i při vícenásobném ostřelování. Podvozek a dno korby zajišťují ochranu proti tlakem aktivované explozi protitankové tlakové miny obsahující až 8 kg trhaviny, tedy na úrovni 3a podle