



závodu pro motory GTD-350 a reduktory VR-2. První v Polsku vyrobený vrtulník (sestavený částečně ještě z ruských dílů) se do vzduchu vznesl se sovětskou posádkou 26. srpna 1965, první sériový kus opustil výrobní halu o rok později. Polský výrobní závod zahájil výrobu transportním a pasažérským provedením, která známe i z naší armády. Poté následovaly cvičné,

Základní takticko-technická data:

Délka trupu s rotory	17,42 m
Výška trupu s rotory	4,53 m
Průměr nosného rotoru	14,56 m
Prázdná hmotnost	2 372 kg
Vzletová hmotnost	3 550 kg
Maximální rychlost	210 km/h
Dostup	4 000 m
Dolet (s PPN)	580 km

bitevní, zadýmovací, retranslační a záchranné verze či varianty pro vzdušné velení vojenských operací, pozorování bojiště, vzdušné minování a pro chemický, biologický a nukleární průzkum. Celkem bylo v Polsku vyrobeno 5 497 strojů, které byly dodány do padesáti zemí.

V Československu získala Mi-2 jako první policejní letka federálního ministerstva vnitra. Ta po rozhodnutí československé armády o pořízení „dvojek“ také přeškolovala první vojenské letce. Ostatně od ministerstva vnitra pocházelo i prvních jedenáct Mi-2, které byly v roce 1981 dodány ke školnímu pluku v Piešťanech. Dalších čtyřicet čtyři vrtulníků získala ČSLA mezi lety 1982 a 1987 přímo z výrobního závodu. Naprostá většina z dodaných helikoptér byla v transportním provedení, část pak v cvičné verzi s dvojitým řízením. Čtyři vrtulníky byly pokusně objednány s výzbrojí, ta se ale během zkoušek neosvědčila, a stroje proto létaly bez ní. Dva vrtulníky výrobce dokončil s výbavou pro měření chemického, biologického a radiačního zamoření. Díky své víceúčelovosti sloužily Mi-2 u velkého počtu jednotek, a to hlavně ke spojovacím a kurýrním letům či výcviku. Velmi důležitou roli hrály tyto lehké stroje při budování systému letecké záchranné služby. Po roce 2000 byly všechny sloužící Mi-2 převedeny ke školní základně v Pardubicích. Její nástupce, Centrum leteckého výcviku, dodnes provozuje osm těchto strojů a cvičí na nich budoucí vojenské piloty helikoptér.

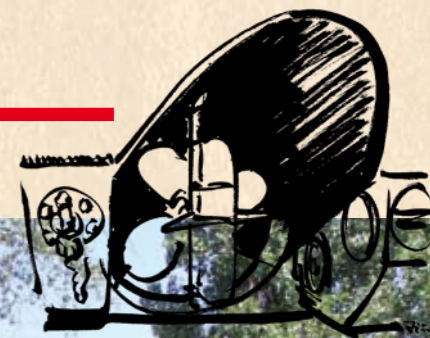
Základní technický popis

Mi-2 je lehký víceúčelový vrtulník klasické koncepce s jedním třílístým nosným a dvojlístým vyrovnávacím rotorem. Trup začíná přídílí, v níž jsou uloženy dva akumulátory. Následuje kabina pro jednoho pilota (ve cvičné verzi pro pilota-žáka a inštruktora), která tvoří jeden celek s nákladovým prostorem, v němž může být přepravováno až sedm osob. Trup zakončuje štíhlý ocasní a koncový nosník, na němž se nachází vyrovnávací rotor. Podvozek se skládá z přední nohy se zdvojenými koly, dvou hlavních noh a ocasní ostruhy bránící kontaktu vyrovnávacího rotoru se zemí. Nízkotlaké pneumatiky umožňují provoz z nepevných ploch. Typickým znakem všech Mi-2 jsou vnější přídavné nádrže, které s ohledem na nízkou zásobu paliva v nádrži ve spodní části trupu patří ke standardní výbavě. Nad kabinou pilotů jsou uloženy dva turbodídelové motory GTD-350 o vzletovém výkonu po 295 kW. Oba motory pohání přes hlavní reduktor nosný a vyrovnávací rotor, ale také hydraulické čerpadlo a další prvky.

V základní verzi je Mi-2 určen k převozu osob a nákladu, ale vyvinuty byly též verze pro přímou bojovou podporu (vybroušené protitankovými i protiletadlovými řízenými raketami), pro průzkum, fotogrammetrické mise či záchranné operace.

Text a foto: Jakub Fojtík

technika a výzbroj



PTS-10

Pásové obojživelné transportéry byly původně určeny pro útočné operace. V české praxi se však především zasloužily o záchranu mnoha životů při povodních.

Překonávání vodních ploch či toků bylo vždy pro armády tvrdým oříškem. De facto zůstávalo po tisíce let na stejné technologické úrovni. Buď se podařilo obsadit mosty, nebo se stavěly improvizované pevné či pontonové. Jinak museli vojáci plavat na různých lodích a člunech, případně i bez nich. Mezi světovými válkami se objevil první plovoucí tančík a za druhé světové války byly nasazeny obojživelné tanky a automobily. Sovětskému velení bylo jasné, že v případě předpokládaných vojenských operací třetí světové války v Evropě bude potřebovat výkonné obojživelné vozidlo pro přepravu vojáků i materiálu. Pěchotě umožňovaly přepravu přes řeky plovoucí obrněné transportéry, později bojová vozidla pěchoty. S existencí mostů se nedalo počítat a pontonové by se staly terčem stále přesnějších útoků letectva. Na břehu však zůstávalo ještě mnoho vojáků, především dělostřelci, spojaři a příslušníci různého logistického zabezpečení. Pro ně bylo potřebné obojživelné vozidlo vybavené pásy k překonávání bahnitých břehů.

PTS

Vývoj nového pásového obojživelného transportéru byl zahájen koncem padesátých let pod vedením konstruktéra Lenciuse. Zadání požadovalo schopnost přepravy vojáků a techniky přes vodní toky, případně v prostoru mořského pobřeží, dále jeho použití jako pontonu plovoucího mostu nebo souloď a v neposlední řadě i jako plovoucí základny pro speciální záchranářské práce a potápěče. Sériová výroba probíhala od roku 1961 ve vagonce KVZ (Kryukovskij Vagonostrojitělnyj Zavod). Základní konstrukční

díly a skupiny byly převzaty z tanku T-54 a středního dělostřeleckého tahače ATS (Artillerijskij Tjagač Srednij). Koncepce pontonového trupu se sklopnou zářadovou rampou vycházela ze staršího typu K-61.

V roce 1965 proběhla modernizace vybavení vozidla pro případ jaderné války. Bylo instalováno filtroventilační zařízení kabiny a také naftové teplovzdušné topení známé jako „bufik“. Pro námořní obojživelné operace dostal PTS (Plavajučij Transporter Srednij) rámovou konstrukci s plachtou, eliminující zaplavení nákladního prostoru a umožňující plavbu na vlnách do síly tří ballů. Na řekách může bezpečně manévrovat do rychlosti proudu 2,5 m/s. Pro evakuaci raněných byl určen komplet sanitárního vybavení pro instalaci dvanácti nosítek do nákladního prostoru. Řidič dostal reflektor a infračervený přístroj nočního vidění. Takto modernizovaná vozidla obdržela označení PTS-M a byla exportována do celého světa. Do výzbroje bývalé ČSLA byla zavedena roku 1968 s označením PTS-10.





V Africe a Asii se PTS-10 zúčastnily řady konfliktů. K nejznámějším patří válka Jom Kippur. Byly rovněž použity iráckou armádou ve válce s Íránem při překonávání Šatt al-Arabu. V rámci bývalé ČSLA a později také AČR se předpokládalo vyřazení PTS-M z výzbroje, avšak opakovaně se osvědčily při záchranných pracích v době povodní. Navíc za ně neexistuje ekvivalentní náhrada.

Technický popis

Základem konstrukce PTS-10 je karoserie svařená z ocelových výlisků zpevněných prolisy do tvaru pontonu, vyloďovacího



Hlavní takticko-technická data RG-4:

Prázdná hmotnost	17t
Užitečné zatížení na vodě	10t
Užitečné zatížení pro transport na souši	5t
Obložnost	72 vystrojených vojáků
Délka	11,42 m
Šířka	3,30 m
Výška	2,80 m
Maximální rychlost na zemi	42 km/h
Maximální rychlost na vodě	11,5 km/h
Akční rádius	380 km / 10 hodin plavby

člunu či pramice a zesílená ocelovými žebry. Tvar není ideální z hlediska hydrodynamiky a možnosti dosažení velké rychlosti a stability plavby. Jedná se však o kompromisní řešení, optimalizující požadavky z hlediska plavby, nakládání a vykládky materiálu na souši i na vodě a vyjždění z vody na břeh. V případě nouze může PTS-10 sloužit i jako pozemní nákladní vozidlo.

Karoserie se skládá ze tří hlavních částí: dvoustupňového řidičského prostoru na předku vozidla, dále z prostoru hnacího ústrojí ve spodní části karoserie a nad ním umístěného ložného prostoru, který zabírá mimo kabinu celou horní část vozidla. V zadní části spodku karoserie jsou hluboká vybrání vytvářející prostor pro dva lodní šrouby, které pracují jako vodomety. Zdola je kryjí rošty a na zádi ukončují držáky kormidel měnících směr proudů vody. Při zařazení reverzního tahu jednoho šroubu se PTS-M dokáže otáčet téměř na místě.

Za jízdy ovládá řidič vozidlo jako tank pákami směrového ústrojí (takzvanými rajčáky). Volantem, krytým částečně přístrojovou deskou, a táhly řídí kormidla. Přístup velitele a řidiče do kabiny umožňují dva poklapy ve stropě.

Pohonná soustava je poměrně složitá. Její základ tvoří vznětový, vodou chlazený dvouřadový dvanáctiválec do V o objemu 38,8 l typu V-2/54, který je umístěn v těžišti vozidla. Na jeho hřídeli, směřující vpřed, je lamelová spojka. Následuje rozvodovka, z níž vycházejí kardanové hřídele pohánějící převodovku hnacích kol pásů, hlavní čerpadlo pro vyčerpávání vody z karoserie, dvě hřídele lodních šroubů a naviják umístěný v přední části karoserie před kabinou. Zapínání jednotlivých náhonů provádí řidič pákami. Po stranách převodovky hnacího ústrojí pásů jsou planetová a směrová ústrojí a na jejich hřídelích hnací kola pásů. Podvozek má po každé straně šest pojezdových kol zavěšených pomocí vahadel na torzních tyčích zajišťujících odpérování. Dorazy tvoří vinuté pružiny. Napínací kola kolejových pásů jsou umístěna na zádi. Chlazení motoru umožňují dva lamelové kapalinové chladiče umístěné po jeho stranách. Průtok vzduchu zajišťují ejektory, horký vzduch a spaliny motoru jsou odváděny mohutnými obdélníkovými skříňovými výfuky na bocích ložného prostoru.

Na předí se nalézá sklopný vlnolam, ovládaný řidičem. Omezuje možnost zaplavení karoserie při vjezdu do vody a zlepšuje plavební schopnosti ve vlnách. Šikmou zadní část karoserie tvořící nakládací rampu lze sklopit pomocí mechanického navijáku. K ní jsou po stranách otočně upevněny sklopné nájezdové můstky pro techniku. Po stranách podlahy ložného prostoru se nacházejí takzvané koleje, jejichž přední a střední část lze demontovat. Jedná se o profilované plechy, na kterých stojí přepravovaná vozidla a děla. Prostor mezi kolejemi je vyvýšen a jeho součástí jsou manipulační poklapy a rošty hnací soustavy. Na spodku zádi pod sklopnou rampou je instalováno tažné zařízení pro plovoucí přívěs.

Text: Martin Koller
Foto: autor



Velitel 31. brigády radiační, chemické a biologické ochrany



zve při příležitosti

35. výročí vzniku brigády chemické ochrany,

60. výročí působení chemického vojska v Liberci,

50. výročí vzniku 105. pluku chemické ochrany a

103. praporu chemické ochrany,

45. výročí vzniku radiačního střediska, dnešního

314. centra výstrahy zbraní hromadného ničení,

současné i bývalé příslušníky

uvedených útvarů

na přátelské setkání,

které se uskuteční 21. září 2012 v posádce Liberec



Program:

8.00–12.00 hod. – ukázky techniky, materiálu a schopností chemického vojska AČR s doprovodným programem VUS Ondráš (ul. 5. května před OC Plaza)

10.00–10.30 hod. – slavnostní nástup 31. brigády radiační, chemické a biologické ochrany (nám. Dr. E. Beneše)

od 13.00 hod. – společenské setkání (vojenský klub Kasáren 6. října)

Kontakty:

- nrap. Martin Gajaneč, ŠIS, tel.: 973 261 119, mob.: 724 233 236, e-mail: g.m@centrum.cz
- kpt. Vlastimila Cyprisová, ŠIS, tel.: 973 261 220, mob.: 724 960 634, e-mail: vlastimilacyprisova@seznam.cz

44. lehký motorizovaný prapor Jindřichův Hradec

zve všechny milovníky krásné přírody a aktivního odpočinku z řad ozbrojených sil České republiky a jejich rodinné příslušníky na VII. ročník dálkového turistického pochodu

Českou Kanadou v kanadách

Kdy?
V sobotu 8. září 2012

Kde?
Oblast České Kanady na Jindřichohradecku

Koho?
Vyznavače pěší turistiky

I v letošním roce se bude již sedmý ročník pochodu odehrávat v krásném prostředí jihovýchodní části jindřichohradecka, vyznačujícím se hlubokými lesy, množstvím rybníků, lesních jezírek a potoků a v zimním období drsnějším podnebím. Účastníci letošního pochodu budou procházet po stezkách, kterými v první polovině 19. století chořoval známý lupič Johann Gregor Grasel.

Propozice pochodu, včetně formuláře přihlášky a mapky trasy pochodu, zájemci naleznou na webových stránkách 44. Imopr: www.44imopr.army.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

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. 8. 2012

Toto číslo vyšlo dne: 20. 8. 2012

Foto na titulní straně: Jan Kouba

Kontakty do redakce

Šéfredaktor

Jan Procházka
telefon: 973 215 553
mobil: 724 033 407
e-mail: jan_prochazka@kliki.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
e-mail: andrea.belohlavkova@hotmail.cz

Informace pro autory

Aby mohla redakce proplatit honorář za zveřejnění příspěvku, musí jí 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 lístku k tomuto účtu.

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