



zakoupit čistě bitevní stroj Mi-24. Rozhodnutí bylo úspěšeno i hromadným nasazením amerických bitevních strojů AH-1 Cobra v sousedním Německu. První čtyři stroje Mi-24D, ještě s rudými hvězdami na trupu, přilétly do Prostějova v srpnu 1978. O několik měsíců dříve prošli piloti a technici přškolením v sovětském Frunze. Do roku 1982 bylo naší armádě dodáno celkem 28 strojů Mi-24D, přičemž původně byly všechny určeny pro 51. vrtulníkový pluk v Prostějově. Jedním z hlavních úkolů Mi-24 bylo hlídání proti pomalu letícím cílům v hraničních oblastech. Pro nasazení v příhraničních horských oblastech armáda v polovině osmdesátých let zakoupila výkonnější variantu Mi-24V, která mohla nést i modernější výzbroj. Těchto strojů bylo mezi lety 1985 až 1989 dodáno celkem 31 a všechny prošly službou u 11. vrtulníkového pluku v Plzni. Pro výcvik ze SSSR přilétly i dva cvičné Mi-24DU, které neměly v předí

Hlavní takticko-technická data Mi-24V:

Délka trupu s rotory	21,35 m
Výška trupu s rotory	5,47 m
Průměr nosného rotoru	17,3 m
Prázdná hmotnost	8 620 kg
Vzletová hmotnost	11 800 kg
Maximální rychlost	335 km/h
Dostup	4 800 m
Dolet	450 km

rotační kulomet. Přední kokpit byl ale vybaven plnou sadou letových přístrojů. „Dvacetčtyřka“ znamenala ohromný pokrok ve výzbroji armády. Byl to první ryze bitevní vrtulník sloužící v ČSLA, který byl vyzbrojen protitankovými raketami. Ve srovnání s předchozí technikou Mi-24 vynikaly také výtečnými výsledky střelby. Během porevolučních cvičení mnoho zahraničních delegací přiznalo, že pro jejich armády byl typ Mi-24 opravdu respektovaným soupeřem. Rozpad federace vedl k odletu osmi Mi-24D, jednoho Mi-24DU a deseti Mi-24V na slovenskou základnu Sliač. V České republice došlo ke sloučení 11. a 51. vrtulníkového pluku a všechny Mi-24 putovaly na 33. základnu vrtulníkového letectva v Přerově. Mezi lety 2002 a 2007 posílilo její flotilu sedmnáct nových vrtulníků modernizované verze Mi-35. První tři stroje Rusko dodalo v lednu 2003. V rozloženém stavu je do České republiky přepravil letoun An-124 (stejně jako všechny následující). Vrtulníky ČR pořídila formou umoření ruského státního dluhu.

Za mimořádný profesní úspěch lze považovat získání prestižní putovní trofeje Silver Tiger příslušníky 331. letky bitevních vrtulníků Přerov na letecké základně portugalských vzdušných sil Beja (150 km jižně od Lisabonu), kde se na přelomu června a července 2002 konalo alianční cvičení Daring Eagle 2002, které bylo zaměřeno na prohloubení spolupráce v leteckém výcviku a sladění taktik jednotlivých druhů letectva při jeho bojovém použití. Součástí cvičení bylo i tradiční setkání elitních tygrů letek – NATO Tiger Meet. Úspěch přerovských vrtulníků je o to hodnotnější, že se jednalo o vůbec první českou vrtulníkovou jednotku, které se podařilo zvítězit. A nejen to, Češi byli první nejlepší letkou z takzvaného východního bloku. O nejvyšší cenu Asociace tygrů letek NATO (NTA – NATO Tiger Association), tzv. stříbrného tygra, se zasloužili kapitáni vrtulníků Mi-24V kpt. Vladimír Vladík a kpt. Rudolf Straka, dále kpt. M. Vaniš, mjr. P. Janiš, kpt. J. Chrobák, npor. P. Hendrych, por. M. Douda, por. P. Heřman, kpt. L. Němec, kpt. O. Pospíšil, kpt. M. Linhart a pprap. P. Solář. V roce 2009 se přerovská letka se svými Mi-24 přestěhovala na 22. základnu letectva v Náměšti nad Oslavou. V loňském roce bylo rozhodnuto o postupném útlumu provozu Mi-24V v našem letectvu. Na Slovensku tyto helikoptéry dosloužily už v roce 2011.

Základní technický popis

Mi-24 je těžký bitevní vrtulník klasické koncepce s jedním pětistým nosným a trojistým vyrovnávacím rotorem. Trup začíná předí s kokpitem operátora zbraňových systémů a pilota za sebou. Následuje nákladová kabina pro osm výsadkářů, nad níž jsou uloženy motory TV3-117 s reduktorem. Trup zakončuje ocasní a koncový nosník, na němž se nachází vyrovnávací rotor a rozměrný stabilizátor. Po stranách trupu jsou umístěna křídla, která nesou na šesti závěsných bodech výzbroj. Zatahovací 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. Výzbroj se u verze Mi-24V skládá ze čtyřhlavňového rotačního kulometu 9A-624 v předí, kombinace bloků neřízených raket ráže 57 mm či 80 mm, kulometných pouzder a bomb na podkřídelních závěsnících a protitankových řízených raket 9M14 Šturm. V základní verzi je Mi-24 určen pro přímou bojovou podporu výsadku a boj s obrněnou technikou nepřítele. Vyvinuty byly též verze pro radiačně-chemický a biologický průzkum, korekci a navádění dělostřelecké palby či pro námořní odminování.

Text: Jakub Fojtík a Pavel Lang
Foto: Jakub Fojtík



Lehké kolové obrněné vozidlo



IVECO M65E 4x4 LOV

Hitem ve výzbroji armád NATO i dalších států se stala kolová obrněná vozidla. Především výroba lehkých verzí některých typů dosahuje tisícových sérií. Jedno z nich je rovněž ve výzbroji naší armády.

Základní požadavky na nové kolové obrněné vozidlo pro italské ozbrojené síly byly při vývoji realizovaném ve druhé polovině devadesátých let následující: Strategická mobilita, daná možností přepravy transportními letouny C-130J Hercules, C-27J Spartan, C160 Transall a vrtulníky CH-47 Chinook a CH-53. Dále vysoká taktická mobilita, daná vysokou rychlostí na komunikaci a zároveň průchodivostí v terénu. Její součástí je schopnost brodění. Zcela zásadním požadavkem se stala odolnost, fakticky hlavní bojový faktor v rámci současného asymetrického konfliktu nízké intenzity. Jejím základem je ochrana osob přepravovaných ve vozidle proti útoku ze všech směrů. Z hlediska ohrožení protivníkem vybaveným moderními technologiemi je důležité také omezení možnosti detekce přístroji pracujícími v infračerveném pásmu spektra. Nepominutelný faktor rovněž tvoří možnost dlouhodobého nasazení v extrémních klimatických podmínkách a jako u všech moderních vojenských vozidel i modulární konstrukce, umožňující výrobu více verzí určených k plnění různých úkolů a vývojový potenciál do budoucna. Dále je třeba připomenout důležitost ekonomiky výroby. Některá vojenská technika je

obvykle využívána s malými obměnami nejen armádou, ale také policejními složkami, což zvyšuje její sériovost, ale zároveň snižuje cenu i logistické náklady. Při vývoji, ukončeném v roce 2001, se konstruktérům konsorcia IVECO podařilo v optimální míře realizovat uvedené požadavky. Vozidlo s firemním označením M65E19WM (4x4) má navíc elegantní italský design. Prvním zákazníkem se staly italské ozbrojené síly. Výrobce předpokládá celkovou dodávku až 7 000 vozidel nesoucích bojové jméno Lince (Rys) a označení VTLM (Veicolo Tattico Leggero Multiruolo). Z nich bylo prozatím dodáno 1 200. Oproti původním čtyřem je předpokládána výroba až 15 verzí. Vystává ovšem otázka, co udělá s dodávkou ekonomická krize. V materiálech konsorcia IVECO je





uváděno rovněž označení LMV (Light Multirole Vehicle), které je nejčastěji používáno v médiích.

Dalším zákazníkem IVECO jsou britské ozbrojené síly. Tomu pravděpodobně napomohl i podíl zbrojovky ALVIS (v současné době součást konsorcia BAE Systems). Britská armáda prováděla několik let výběrové řízení na nové vozidlo v rámci programů LATV (Light Armored Tactical Vehicle) a FCLV (Future Command and Liaison Vehicle). Vítězem se stalo právě vozidlo konsorcia IVECO nesoucí v Británii firemní označení MLV (Multirole Light Vehicle), případně MLV/CLV (Command and Liaison Vehicle) a bojové jméno Panther CLV. V současné době je ve výzbroji 401 Pantherů s opcí na dalších 400 pro britské ozbrojené síly, včetně letectva RAF (Royal Air Force), s možností následného navýšení. Vozidla MLV nahrazují stávající zavedené pásové obrněné transportéry řady FV430, automobily Land Rover v britských obrněných verzích a pásové obrněné transportéry AT105 Saxon a FV103 Spartan. V rámci bojového nasazení mají rovněž nahradit obrněné verze terénních automobilů Land Rover i klasické terénní automobily. Velkým zákazníkem konsorcia IVECO jsou rovněž belgické ozbrojené síly, které mají ve výzbroji 440 vozidel, 120 sad modulárního přídavného pancéřování a opcí na dalších 400 LMV. Mezi další uživatele těchto vozidel patří Španělsko (185 LMV a s opcí na dalších 400), Norsko (170), Rakousko (150) a Chorvatsko (14). Doslova strategickým partnerem Italů se stalo Rusko, které předpokládalo licenční výrobu celkem 1 755 LMV v průběhu pěti let. Ovšem podle posledních informací byla zakázka drasticky omezena na 727 vozidel mimo již zavedených 57 ve výzbroji. Nedávno se v médiích objevovaly informace o výrobě 4 000 LMV pro čínskou armádu a policii. Před dvěma roky byly prezentovány dvě nové verze LMV, a to jednak základní typ s citadelou prodlouženou z 3,2 m na 3,5 m pro větší pohodlí osádky a jednak shora otevřená verze SF (Special Forces) pro speciální jednotky. Česká armáda využívá kromě základní verze s označením IVECO M65 4x4 LOV (IVECO M65E 19WM 4x4 zbraňová stanice) rovněž verze zdravotní (Zdrav), EOD a elektronického boje (STAR V).

Technický popis

Italští konstruktéři využili při vývoji nového obrněného vozidla maximum komerčních dílů. Tím snížili jak vývojové náklady, tak akviziční cenu a následně i náklady na provoz.

Hlavní takticko-technická data

vozidla M65E 19WM 4x4 LOV 50 B

se zbraňovou stanicí Protector M151 A2:

Délka	5 050 mm
Šířka	2 020 mm
Výška stropu korby	1 950 mm
Rozchod	1 710 mm
Rozvor	3 230 mm
Světlost	350 mm
Bojová hmotnost s pancéřováním	7 100 kg
Náklad	1 200 kg
Hmotnost nebrzděného přívěsu	do 750 kg
Hmotnost brzděného přívěsu	do 4 200 kg
Maximální rychlost	110 km/h
Akční rádius	750 km
Brodivost bez přípravy	850 mm

LMV je řešeno jako klasické terénní, čtyřkolové s motorem vpředu a náhonem 4x4. Základ konstrukce tvoří čtyřdveřová karoserie lisovaná z ocelového plechu. Její tuhost zesiluje ocelový rám, který zpevňuje celou konstrukci. Hlavní částí karoserie je kabina osádky se dvěma řadami sedadel za sebou, pro niž se používá označení citadela. V první řadě se nalézají dvě sedadla s místem řidiče vlevo (u kontinentálního provedení) či vpravo (u britského provedení). Za nimi jsou tři sedadla vedle sebe. Základ konstrukce sedadel tvoří výlisek z ocelového plechu, zesílený trubkami. Vše je pohyblivě uchyceno do ocelového rámu a ten zase k zesilující trubkové konstrukci kabiny. Každé sedadlo má rozměrnou opěrku hlavy a pětibodové bezpečnostní pásy. Uvedené řešení částečně eliminuje rázový účinek tlakové vlny při explozi miny nebo nástražného výbušného systému pod vozidlem. Zadní část karoserie tvoří shora otevřený nákladní prostor. Jedná se o korbíčku s plachtou na obloucích nebo se snímatelným plastovým krytem, který navazuje na předchozí část kovové karoserie. Hlavní část plochy žádí vozidla zabírají velké manipulační dveře.

V uvedeném provedení je LMV terénní automobil bez zvláštní ochrany proti účinkům různých zbraní s výjimkou exploze zdola. Další ochranu zajišťují až bloky modulárního přídavného pancéřování, které se upevňují na základní karoserii. Jedná se o patentem chráněnou soupravu kompozitových panelů s různým stupněm odolnosti. Při nejnižším poskytují ochranu před střelami ráže 5,56 mm a při nejvyšším proti munici z velkorážních kulometů ráže 12,7 mm a střepinám dělostřelecké munice. Součástí soupravy jsou i panely s neprůstřelnými skly. Ochrana před ženijními minami s hmotností trhaviny do šesti kilogramů a nástražnými výbušnými systémy zesiluje dno kabiny vyrobené z několika vrstev materiálu a dnové pancéřování tvarované do V za účelem rozkladu tlakové vlny do stran. Pravděpodobnost detekce LMV pomocí přístrojů pracujících v infračerveném pásmu spektra snižuje vedení výfuku v rámu mezi podlahami vozidla od motoru po zad. Nejteplejší části motoru, například turbokompresor, jsou odstíněny tepelnými kryty, které snižují vyzařování. Kabina je do určité míry rovněž odhlučněna. Použití plastových dílů a výrobcem nespecifikovaného druhu nátěru údajně omezuje i pravděpodobnost detekce vozidla radiolokátorem. Výrobce píše o takzvaném stealthy provedení. Palivová nádrž se nachází na zádi mimo kabinu s cílem omezení ohrožení osádky při požáru. Přesto je důležitým bezpečnostním prvkem automatický hasicí systém. Organickou součástí výbavy tvoří rovněž klimatizace, která umožňuje činnost při teplotách od -32 do +49 stupňů Celsia.

Pohon zajišťuje přeplňovaný vznětový motor IVECO F1D o objemu tři litry, se vstřikováním common rail a výkonem 136 kW při 3 700 otáčkách. Jeho točivý moment převádí na všechna čtyři nezávisle zavěšená kola šestistupňová automatická převodovka ZF6HP26 6 pomocí kardanových hřídelí a diferenciálů.

Vozidlo nemá základní organickou výzbroj. Do kruhového krytu ve stropě lze však uchycením na zesilovací trubkovou konstrukci instalovat lafety různých zbraní, především kulometů a granátometů. Jedná se například o dálkově ovládanou zbraňovou stanici SDWS (Self Defence Weapon Station) se zaměřovačem Defender izraelské společnosti Rafael, dále Enforcer italského konsorcia CELEX Galileo s kulometem ráže 12,7 mm, kterou jsou vybavena britská vozidla, nebo nejrozšířenější typ Protector norské společnosti Kongsberg v několika verzích s různými lafetovanými zbraněmi. Naše armáda používá kromě zbraňové stanice Protector M151 A2 s kulometem M2 HQCB i dálkově ovládanou zbraňovou stanicí domácího původu ZSRD 07 s kulometem FN MAG u vozidel pro týmy EOD.

Text a foto: Martin Koller

Po aprílu do zeleného

Pro dvaapadesát nově přijatých vojáků z povolání, z nichž jsou čtyři ženy, se 2. duben 2013 stal dnem, na který určitě nezapomenou – a to ne proto, že by si z nich někdo udělal apríl, ale proto, že se rozhodli pro změnu svého dosavadního života, kterým nástup do tříměsíčního kurzu základního výcviku ve Vyškově rozhodně je. Další čtyři vojáci z povolání, kteří nastoupili přímo k vojenským útvarům, se ke svým kolegům ve Vyškově připojí později.

Nikomu z nováčků na jaro nezvyklá zima a sníh nezabránily přijmout tuto výzvu – před sedmou hodinou ranní byli již všichni připraveni v kinosále rozděleni do dvou skupin. Postupně se střídali při prezenci, převzetí výstrojních bodů, občerstvení, vystavení zdravotní knížky a posléze i samotného vystrojení. Ubytování pro většinu z nich již nebylo třeba řešit – pro včasný nástup neváhali do areálu vyškovských kasáren přijet o den dřív.

Všichni, kteří do Vyškova nastoupili, byli vybráni jako nejvhodnější pro konkrétní místa v ozbrojených silách ČR, především u 13. dělostřelecké brigády a 4. brigády rychlého nasazení, a v rámci základního výcviku budou mít možnost naučit se vše potřebné a důležité, na čem budou u svých útvarů stavět a co budou moci dále rozvíjet a prohlubovat.

Od myšlenky sloužit v zeleném přes výběr a vydání rozhodnutí až po nástup do základního výcviku uplynulo mnoho dní, které se pro nově přijaté vojáky z povolání od této chvíle v rámci nelehkého vojenského výcviku ještě mnohokrát znásobí. Proto jim přejeme hodně sil, nezlomnou vůli a pevné zdraví.

Připravila: mjr. Mgr. Monika Blaschkeová



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: kpt. Michal Pech

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: 9. 4. 2013

Toto číslo vyšlo dne: 15. 4. 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.mare@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 nebo 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.