

# Zelená cesta

Sounáležitost profesionálů Armády České republiky se „svoji“ Ústřední vojenskou nemocnicí – Vojenskou fakultní nemocnicí Praha dostává zcela nový formát. Po pravdě řečeno, mnohem kvalifikovanější. Společný projekt Ministerstva obrany a střešovické „úvéenky“ nesoucí název Zelená cesta totiž nabízí vojákům a vojákyním podstatné zkrácení čekacích lhůt a vhodné objednací termíny. Zajišťovat to pro ně bude Centrum ambulantní zdravotní péče (CAZP) nacházející se v přízemí pavilonu B3.

Není tajemstvím, že projekt Zelená cesta existuje již zhruba sedm let. K jaké (ne)spokojenosti fungoval, vědí nejlépe sami vojáci a vojákyně Armády České republiky. Čtvrtým zářijovým dnem nastal ve způsobu jejich přednostního objednání, a tím pádem i ambulantního ošetření, respektive odborného vyšetření, průlom. Svoji činnost zahájilo Centrum ambulantní zdravotní péče, jehož služby mohou využívat nejen profesionálové AČR, ale také váleční veteráni, příslušníci Policie České republiky, Celní správy ČR a Hasičského záchranného sboru ČR.

Střešovická nemocnice tak nabízí zkvalitnění procesu léčebných, diagnostických a preventivních služeb prostřednictvím projektu Zelená cesta. Jedná se o specifický objednávkový systém, který mohou využít pouze pacienti registrovaní do databáze programu. Pacient se na požadované odborné vyšetření objedná cestou recepcie CAZP (telefonicky v době od 7.15 do 15.15, v pátek do 14.00 hodin na čísle 973 202 920 nebo e-mailem cazp@uvn.cz) na základě doporučení praktického nebo jiného odborného lékaře.

Slavnostní zahájení provozu CAZP proběhlo za přítomnosti vrcholných funkcionářů Ministerstva obrany a Generálního štábu Armády ČR. „Mám rád věci, které mají smysl. Zde najdeme takové věci tři. Zaprvé se domnívám, že příslušníci ozbrojených složek si zaslouží speciální péči. Zadruhé jsem toho názoru, že zdravotnictví obecně by mělo být dobře plánováno a průchod pacienta zdravotnickým zařízením by měl mít hladký průběh. A zatřetí, ÚVN Praha je organizací, kterou se Ministerstvo obrany snaží podporovat, a toto ambulantní centrum je zcela jistě součástí, jež si tato nemocnice zaslouží,“ uvedl generální sekretář Ministerstva obrany Jan Vylita.

Podle náčelníka Generálního štábu Armády ČR generálporučíka Petra Pavla znamená otevření CAZP zjednodušení zdravotní péče z hlediska efektivního využívání času. „Chceme-li se zajímat o efektivitu, nemůžeme být jedno, jestli vojáci nebo vojákyně stráví v nemocnici půl dne nebo jen hodinu. Zelená cesta znamená pro uživatele zkrácení objednávkových termínů, dále čekací doby na vyšetření, což v realu představuje

kratší dobu nepřítomnosti na pracovišti,“ konstatoval generál Pavel a připomněl známou pravdu, že civilní pacienti cítili krivdu, že vojáci mají přednost, a naopak vojáci se cítili dotčení, že jsou ve vojenské nemocnici takzvaně posouváni dozadu. „Tímto projektem se zmíněný problém odstraňuje s konečnou platností,“ dodal náčelník Generálního štábu AČR.

Předchozí realitu výstižně popsal ředitel pražské „úvéenky“ plukovník Miroslav Zavoral. „V ambulancích naší nemocnice je ročně vyšetřeno zhruba milion pacientů. Je velmi obtížné naplánovat odborná vyšetření například dvaceti tisíc žadatelů tak, jak je třeba. Tímto krokem umožníme početné skupině lidí objednávání u lékařů na konkrétní den a hodinu. V praxi by to mělo fungovat tak, že voják přijde ke svému posádkovému lékaři a ten ho objedná na příslušnou ambulanci v naší nemocnici. Samozřejmě, že když bude mít urgentní potíže, může přijít kdykoliv i bez objednání.“

## Zkrácení čekací doby

Zelená cesta se vyčlenila ze standardního nemocničního provozu Ústřední vojenské nemocnice – Vojenské fakultní nemocnice Praha. V přízemí pavilonu B3 jsou nově zrekonstruované ambulance soustředěné do jednoho funkčního centra. Jejich renovace včetně vybavení stála 6,5 milionu korun.



„Pro uživatele programu Zelená cesta jsou od září vyčleněny tyto odborné ambulance: ambulance praktického lékaře, interna, kožní, neurologie, chirurgie, ortopedie, urologie a stomatologie. Obecně řečeno, jedná se o základ potřebný ke zjištění zdravotního stavu dotčeného. Nevylučuji však, že některá odborná vyšetření postupem času posílíme nebo naopak utlumíme. Rozhodující bude konkrétní situace v CAZP. Jinými slovy, budeme reagovat na zájem a požadavky naší klientely,“ říká vedoucí lékař Centra ambulantní zdravotní péče MUDr. Igor Krivosudský a dodává, že ostatní odborná pracoviště (například oční klinika) mají pro program Zelená cesta vyčleněné termíny.

Je-li řeč o klientele CAZP, je třeba poznamenat, že ani ta není definitivní. „Uvidíme, jaká bude reálná průchodnost pacientů centrem. Zhruba za půl roku provedeme vyhodnocení činnosti a přijmeme případná opatření ke zvýšení efektivity centra. Bude-li možnost, nabídneme Zelenou cestu také vojenským důchodcům,“ konstatuje I. Krivosudský a uvádí zajímavý údaj. „Za první pololetí letošního roku prošlo ÚVN Praha zhruba sedm tisíc pacientů, kteří by měli pomyslný nárok na Zelenou cestu.“

Není sebemenší důvod, aby projekt Zelená cesta, zajišťující příslušníkům ozbrojených sil přednostní objednávání a ošetření v Ústřední vojenské nemocnici – Vojenské fakultní nemocnici Praha, znepokojoval „civilisty“. Pravdou je, že pro takzvaně civilního pacienta to neznámá žádná omezení. Naopak, tím, že budou osoby registrované v programu Zelená cesta ošetřeny v nových ambulancích vytvořených pro potřeby tohoto projektu, dojde spíše ke zkrácení „jejich“ čekací doby v nemocnici.

Text a foto: Pavel Lang

# Kajman



V poslední dekádě se v rámci mnoha armád rozšířily různé upravené a vyzbrojené terénní automobily, které mají svůj původ u britských speciálních jednotek za druhé světové války. Česká armáda používá v zahraničních misích vozidlo s podílem domácí konstrukce a exotickým jménem.

Naši vojáci jezdili v Kosovu, Iráku a Afghánistánu v prvních letech svých misi prakticky nechráněni v běžných terénních automobilech Land Rover Defender, a to ještě nikoli vojenských, ale zemědělských, což údajně zpočátku ani nevěděli. K uvedenému zjištění prý došli v Basře po udívených dotazech britských vojáků, kteří s nimi vyjízďeli na patroly ve vozidlech stejného typu, ale vojenských. Je třeba dodat, že existují i jiné verze tohoto příběhu.

Uvedená situace trvala několik let. Nakonec se příslušníci 601. skupiny speciálních sil z Prostějova, kteří se podíleli na operaci Enduring Freedom v Afghánistánu, rozhodli k akci. Vlastními silami přestavěli dvě, podle jiných informací pět vozidel Land Rover Defender 110. Číslo udává vzdálenost mezi přední a zadní nápravou, tedy rozvor vozidla v palcích (25,4 mm), tj. celkově 2,8 m. Vozidla byla opatřena čelním pancéřovým štítkem a trubkovými rámy umožňujícími lafetaci výzbroje. Osádku tvořili tři vojáci, a to velitel, řidič a střelec z hlavní zbraně, velkorážného kulometu DŠKM nebo automatického granátometu AGS-17. Další výzbroj tvořil vpředu lafetovaný kulomet PKB a vezená pancéřovka RPG-7. Dne 4. října 2006 došlo k napadení jednoho z hlídkujících vozidel palbou z automatických zbraní a pancéřovek. Útok se podařilo odrazit, avšak vozidlo bylo zničeno. Vyznamenal se především velitel hlídky npor. Tomáš Kramoly, raněný v průběhu boje. Vozidla se jednoznačně osvědčila



jako doklad úspěšné neoficiální iniciativy vojáků na bojišti.

Unikátní vývojářskou činností příslušníků našich speciálních sil se budeme v rámci možnosti zabývat v některém z dalších čísel.

## Kovboj

Dobré výsledky upravených vozidel vedly k tomu, že se armáda začala ohlížet po novém terénním vozidle. V následujícím roce vyvinula firma SVOS z Přelouče

na základě požadavku armády a v těsné spolupráci s jejími příslušníky vozidlo pro speciální operace na podvozku Land Rover Defender 110 opatřené rámem zesilujícím tuhost vozidla a umožňujícím lafetaci zbraní. Dno bylo zesíleno pancéřovým plechem. Následně došlo k výrobě pětikusové série. Úpravami vzrostla celková hmotnost automobilu na 3 950 kg. Vozidla, která dostala označení Land Rover Defender 110 SOV (Special Operations Vehicle) a bojové jméno Kovboj, posloužila především k výcviku



# Kajman





a pomohla vytvořit informace pro další vývoj. Roku 2010 byla předána 44. lehkému motorizovanému praporu.

Ochrana střelce, který je oproti ostatním členům osádky výše, zesilují i rezervní kola upevněná na bocích ochranného rámu.

## Kajman

Úspěšná praxe Kovbojů vedla k rozhodnutí vyzbrojit naši armádu větší sérií víceúčelových terénních vozidel. Bylo však vyhodnoceno, že nové vozidlo má být pětimístné. To umožňuje plnit širší spektrum úkolů, přičemž dva až tři vojáci mohou v případě potřeby působit mimo vozidlo. Díky kladnému hodnocení Kovbojů získala zakázku opět domácí firma SVOS z Přelouče. Ta zahájila v roce 2008 vývojové práce na úpravách terénního automobilu Land Rover Defender (LRD) 130, který je zaveden ve výzbroji naší armády. Úspěšné vojenské zkoušky proběhly v dubnu 2009. Nové vozidlo bylo zavedeno do výzbroje jako Land Rover Defender 130 Military-Armoured 4 Kajman. Provedené úpravy byly zaměřeny především na zvýšení tuhosti konstrukce karoserie terénního automobilu a zvýšení odolnosti vůči střelbě a explozím pod koly. Podvozek byl vybaven novými tlumiči a zesilovacím trubkovým rámem. Ten snižuje pravděpodobnost zranění osádky při havárii a převrácení vozidla a umožňuje lafetaci výzbroje. Novinkou jsou účinnější brzdy a pevnější disky kol vybavené dojezdovými obručkami, které jsou známé jako runflat.

Kajman se vyráběl v průběhu roku 2009 ve čtyřech verzích, které jsou zavedeny do výzbroje AČR. Technicky se však jedná pouze o dvě, a to bojovou a neozbrojenou přepravní (oficiálně přepravní stav).

Bojová verze má tři provedení, která se liší výzbrojí. U první tvoří hlavní zbraň

velkorážný kulomet NSV, u druhé automatický granátomet AGS-17 a u třetí kulomet T PKP ráže 7,62 mm. Stejně jako u Kovboje se uvedené zbraně pohybují po kruhové kulové dráze, což zajišťuje odměr 360°. Při velkém náměru je možná rovněž střelba proti cílům ve vzduchu, především vrtulníkům. Zde je ovšem efektivita palby daná rychlostí letu cíle a kvalitou výcviku střelce. Zbraní velitele je ve všech případech kulomet T PKP lafetovaný vpravo vpředu. Dále osádka disponuje i několika pancéřovkami, a to buď RPG-7, nebo teleskopickými RPG-75 (ruční protitankový granátomet). Ochrana osádky zesilují kromě plechu pod dnem korby pancéřové štítky před místy velitele a řidiče a do jisté míry i náhradní kola a vezená výstroj. Před předním sklem je namontován ocelový profil na trháni drátových nástrah.

Ve srovnání s různými obrněnými vozidly, především programu MRAP, se tyto z odolnější Land Rovers mohou zdát slabé. Jejich výhodami jsou však nízká hmotnost a z ní vyplývající pohyblivost, průchodivost a rovněž lepší pozorovací možnosti osádky, které umožňují včasné zjištění léček a nástrah protivníka, čímž zajišťují rychlou reakci na ohrožení. Z hlediska přežití je důležité využívání přírodních krytů a v neposlední řadě i přesná palba. V otevřeném vozidle jsou vojáci méně ohroženi účinky tlakové vlny a kumulativního paprsku, které vznikají při proražení pancíře kumulativními granáty nebo explozí formovanými projektily (EFP). V případě potřeby mohou také rychleji nasedat a vysedat, což je výhodnější z hlediska řešení některých taktických situací.

Hlavní ochranou vozidla tedy není pancéřování, ale jeho pohyblivost a kvalita každého člena osádky.

## Základní technický popis

Speciální terénní osobní automobil LRD 130 Military-Armoured 4 Kajman M1 v konfiguraci „bojová verze“ je určen k plnění taktických úkolů v plném spektru operací NATO EU – doprovody konvojů, bojové patrolování a úderní aeromobilní operace. Automobil v konfiguraci „přepravní stav“ je po demontáži odnímatelných dílů speciální nástavby určen k přepravě osob a materiálu v mírových, nebojových podmínkách. Vozidlo v provedení obou konfigurací umožňuje přepravu 1 + 5 osob a splňuje požadavky na elektromagnetickou kompatibilitu (EMC) dle EHK 10, dále je přepravitelné po železnici, splňuje požadavky pro nakládání a přepravu vzdušnými transportními prostředky v souladu se STANAG 3548 a pro pozemní a námořní přepravu v souladu se STANAG 4062. To vše při teplotách od -30 °C do +60 °C, relativní vlhkosti do 78 % a koncentraci prachu do 1,0 g.m<sup>3</sup>.

Přeplňovaný řadový čtyřválec typu Common Rail o objemu 2 402 cm<sup>3</sup> má výkon 90 kW. Jeho točivý moment je převáděn kardanovými hřídelemi na všechna kola přes jednotkoučovou suchou třecí spojku, šestistupňovou ruční převodovku, přídatnou převodovku a diferenciály vybavené uzávěrkami.

Do výbavy vozidel patří elektrický navigační a přední a zadní koše na různý materiál, především kanystry s pohonnými hmotami a vodou. Dále jsou vybaveny vysílačkami RF13250 a digitálním intercomem. Jejich vybavení lze rozšířit rovněž o zadýmovací granátometry a rušičky, které eliminují možnost použití dálkově bezdrátově odpalovaných nástrah. Vozidla jsou ve výzbroji několika útvarů AČR.

Text a foto: Martin Koller



Kovboj

## Hlavní takticko-technická data:

	Bojová verze	Přepravní stav
Délka .....	6 060 mm	5 405 mm
Šířka s náhradními koly .....	2 245 mm	2 245 mm
Výška .....	2 660 mm	1 980 mm
Rozvor .....	3 230 mm	3 230 mm
Rozchod .....	1 510 mm	1 150 mm
Nejvyšší povolená hmotnost ...	4 200 kg	3 500 kg
Maximální povolená rychlost ...	110 km/h	110 km/h
Jízdní dosah po silnici .....	476 km	874 km

# Když umře legenda

## Od havárie letounu legendárních polských pilotů Franciszka Żwirka a Stanisława Wigury nad Horním Těrlickem uplynulo osmdesát let

Jedenáctého září 1932 se nad Horním Těrlickem strhla prudká bouře. Někde nahoře v oblacích zápasil s přírodním živlem legendární polský vojenský pilot poručík Franciszek Żwirko. V tomto nerovném souboji mu nakonec nepomohla ani mistrovská pilotáž a společně s mechanikem inženýrem Stanisławem Wigurou se zřítil k zemi. Oba našli v troskách letounu smrt. Pro Polsko to tehdy byla doslova národní pohroma. Tisíce Poláků truchlily a snažily se vzdát ještě poslední poctu lidem, kteří jejich zemi proslavili doslova po celém světě. Oba propagátoři polského letectví byli slavnostně pochováni v „Aleji Zaslužených“ na varšavském hřbitově.

Franciszek Żwirko se narodil 16. září 1895 v Świecianach. Během první světové války byl povolán do ruské armády. Úspěšně ukončil důstojnickou školu v Irkutsku a nastoupil k 27. pluku sibiřských střelců. V roce 1918 absolvoval kurz leteckých pozorovatelů. Od roku 1922 sloužil v 1. leteckém pluku ve Varšavě. Absolvoval leteckou školu v Bydhošti (Bydgoszcz) a později pak Vyšší pilotní školu v Grudziądzu. Jako jeden z prvních polských pilotů se začal věnovat nočním letům. V roce 1929, kdy byl již zkušeným vojenským pilotem, se ve Varšavském akademickém aeroklubu seznámil s inženýrem Stanisławem Wigurou. Ten se tehdy teprve učil létat, zato byl vynikajícím mechanikem a konstruktérem letounů. Vytvořila se tak dvojice, která měla dáno do vínku překonání mnohých leteckých rekordů. Ještě toho samého roku uskutečnili na trase Varšava–Frankfurt nad Mohanem–Paříž–Barcelona–Marseille–Varšava pět tisíc kilometrů dlouhý let kolem Evropy. Následně vytvořil Żwirko s letounem RWD-2 mezinárodní výškový rekord.

K jejich největším úspěchům patří vítězství v jednom z nejprestižnějších mezinárodních leteckých závodů – Challenge Internationale des Avions de Tourisme v Berlíně, kterého dosáhli pouhé dva týdny před svou smrtí. Tento obrovský úspěch pro polské barvy zde vybojovali na stroji

RWD-6, který zkonstruoval tým mechanického klubu Varšavské technické univerzity, jehož součástí byl i Stanisław Wigura.

Jedenáctého září se přepravovali na letecký den do Prahy, kde měli patřit k nejvýznamnějším leteckým osobnostem. Krátce po přeletu polské hranice je nad československým územím zastihla prudká bouře. Ta způsobila zkroutení zeslabené stěny křídla a zřícení do lesíku poblíž Kostelce.

Jako součást velkých pietních obřadů, pořádaných prakticky po celém Polsku, byla na místě tragédie symbolicky nazvaném



Żwirkowisko postavena kaplička, která byla zároveň jakýmsi mauzoleem. Došlo k zakonzervování dvou stromů, které byly při pádu letounu ulomeny. Na symbolických hrobech pak byly vztyčeny kříže. Vzniklo zde poutní místo, na němž se každý rok konaly pietní akty. V době druhé světové války bylo však Němci srovnáno se zemí. K jeho obnově došlo až v roce 1950, kdy zde byl umístěn sedmimetrový pomník letce od českého sochaře Julia Pelikána.

Text: Vladimír Marek  
Foto: archiv

